



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 14371F

Transports Canada

Manuel d'information aéronautique (AIM de TC)

NAT — ACTIVITÉS DANS L'ATLANTIQUE NORD

21 MARS 2024

Canada 

MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE DE TRANSPORTS CANADA (AIM DE TC)

EXPLICATION DES CHANGEMENTS

ENTRÉS EN VIGUEUR LE 21 MARS 2024

NOTES :

1. Des remaniements de texte et des modifications d'ordre rédactionnel qui s'imposaient ont été apportés dans l'ensemble de l'AIM de TC. Seuls les changements jugés importants sont décrits ci-dessous.
2. En date du 31 mars 2016, les différences relatives aux licences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 1 de l'OACI, qui étaient dans la sous-partie 1.8 du chapitre LRA de l'AIM de TC, ont été supprimées et se trouvent à la sous-section 1.7 de la Partie GEN de l'*AIP Canada*.
3. Le texte bleuté dans le Manuel constitue les modifications décrites dans la présente section.

Table des matières

NAT — ACTIVITÉS DANS L'ATLANTIQUE NORD

353

1.0	ACTIVITÉS DANS L'ATLANTIQUE NORD (NAT)	353
1.1	Réglementation, documents de référence et éléments indicatifs	353
1.1.1	Réglementation	353
1.1.2	Documents de référence sur le NAT.....	353
1.2	Aéronefs d'aviation générale	353
1.3	Routes aériennes nord-américaines (NAR)	353
1.4	Zone de transition de l'espace aérien océanique de Gander (GOTA)	354
1.5	Système de routes organisées de l'Atlantique Nord (NAT OTS)	354
1.6	Règles de vol	354
1.7	Procédures pour les plans de vol	354
1.7.1	Routes	354
1.7.2	Vitesse	356
1.7.3	Altitude	356
1.7.4	Durées prévues.....	356
1.7.5	Type de certification et immatriculation de l'aéronef	356
1.7.6	Dispositif de surveillance de la tenue d'altitude (HMU)	356
1.7.7	Dépôt des plans de vol	356
1.8	Messages de routes préférentielles (PRM)	357
1.9	Autorisations	357
1.9.1	Autorisations océaniques	357
1.9.2	Autorisations intérieures — Trafic dans l'Atlantique Nord (NAT) en direction ouest	358
1.9.3	Délivrance des autorisations océaniques	358
1.10	Comptes rendus de position	359
1.10.1	Exigences	359
1.10.2	Communications avec le contrôle de la circulation aérienne (ATC)	359
1.11	Spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) pour les vols dans l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)	360
1.11.1	Généralités	360
1.11.2	Aéronefs sans spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) pour les vols dans l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)	360
1.12	Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) — Spécifications de performances minimales des systèmes de bord (MASPS)	360
1.13	Respect du nombre de Mach	360
1.14	Utilisation des transpondeurs	361
1.15	Bulletins météorologiques	361
1.16	Comptes rendus d'altitude	361
1.17	Procédures d'urgence	361
1.17.1	Événements imprévus en vol	361
1.17.2	Procédures spéciales du trafic océanique en cas d'évacuation du centre de contrôle régional (ACC) de Gander.....	362
1.18	Panne de communications – Trafic dans l'Atlantique Nord (NAT)	367
1.18.1	Généralités	367
1.18.2	Panne de communications avant d'entrer dans l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord (NAT).....	367
1.18.3	Panne de communications avant de sortir de l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord (NAT)	367
1.19	Espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)	367
1.19.1	Généralités	367
1.19.2	Procédures de calcul du temps	368
1.19.3	Dispositions concernant la perte partielle des capacités de navigation	368
1.19.4	Routes spéciales pour les aéronefs équipés d'un seul système de navigation à longue portée	369
1.19.5	Aéronefs sans spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)	369
1.19.6	Surveillance des erreurs graves de navigation	369
1.20	Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) dans l'Atlantique Nord (NAT)	369
1.20.1	Limites géographiques	369
1.20.2	Détails et procédures concernant le minimum réduit d'espacement vertical (RVSM).....	370
1.20.3	Système d'attribution des niveaux de vol (FLAS).....	370

1.20.3.1	Procédures du FLAS.....	370
1.20.3.2	Système de routes organisées (OTS).....	370
1.20.3.3	Périodes de transition des systèmes de routes organisées (OTS)	370
1.20.3.4	Ligne de référence de nuit	372
1.20.3.5	Ligne de référence nord	372
1.20.4	Approbations des aéronefs répondant aux exigences du minimum réduit d'espacement vertical et évoluant dans l'Atlantique Nord (NAT RVSM)	372
1.20.5	Organisme central de surveillance (CMA)	373
1.20.6	Espace aérien à mandat de liaison de données (DLM).....	373
1.20.6.1	Généralités.....	373
1.20.6.2	Niveaux de vol à mandat de liaison de données (DLM)	373
1.20.6.3	Vols autorisés dans l'espace aérien à mandat de liaison de données dans la région de l'Atlantique Nord (NAT DLM).....	373
1.20.6.4	Politiques en matière d'opérations.....	373
1.20.6.5	Défaillance de l'équipement du système ADS-C ou CPLDC.....	374
1.20.7	Surveillance de la tenue d'altitude	374
1.20.8	Dispositif de surveillance de la tenue d'altitude (HMU)	374
1.20.8.1	Procédures avant vol	374
1.20.8.2	Procédures en vol	374
1.20.8.3	Procédures après vol	374
1.21	Procédure de décalage latéral stratégique (SLOP)	374
2.0	SERVICE AIR-SOL INTERNATIONAL	375
2.1	Exploitation haute fréquence (HF) du service mobile aéronautique dans l'Atlantique Nord (NAT)	375
2.2	Utilisation des hautes fréquences (HF) – Anchorage Arctic	376
2.3	Disponibilité d'une bande latérale unique (SSB).....	376
2.4	Système d'appel sélectif (SELCAL)	376
2.5	Utilisation de la gamme très haute fréquence (VHF) générale ou des communications vocales par satellite (SATVOICE) au lieu des hautes fréquences (HF) air-sol internationales	376
2.5.1	Régions de l'Atlantique Nord (NAT) et Anchorage Arctic — Utilisation des communications vocales par satellite (SATVOICE).....	376
2.5.2	Couverture des très hautes fréquences (VHF) — Région de l'Atlantique Nord (NAT)	376
2.6	Identifiants ARINC 424 pour les points de cheminement espacés d'un demi-degré dans l'OCA de Gander	377

NAT — ACTIVITÉS DANS L'ATLANTIQUE NORD

NOTE : Référez-vous à la section 7 de la partie En route (ENR) de l'*AIP Canada* pour obtenir les données les plus récentes en matière de navigation et de procédures accessibles sur le site Web : <<https://www.navcanada.ca/fr/information-aeronautique/aip-canada.aspx>>.

1.0 ACTIVITÉS DANS L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

1.1 RÉGLEMENTATION, DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ET ÉLÉMENTS INDICATIFS

1.1.1 Réglementation

L'article 602.38 du RAC stipule que le commandant de bord d'un aéronef canadien utilisé au-dessus de la haute mer doit se conformer aux *Règles de l'air* applicables de l'Annexe 2 de l'OACI et aux procédures complémentaires régionales applicables précisées dans le Doc 7030 de l'OACI.

1.1.2 Documents de référence sur le NAT

Les documents suivants s'appliquent aux vols dans la région NAT :

- a) Annexe 2 de l'OACI — *Règles de l'air*;
- b) Annexe 11 de l'OACI — *Services de la circulation aérienne*;
- c) Doc 4444 de l'OACI — *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien*;
- d) Doc 7030 de l'OACI — *Procédures complémentaires régionales*;
- e) NAT Doc 001 de l'OACI — *NAT SPG Handbook (en anglais seulement)*;
- f) NAT Doc 006 de l'OACI — *Air Traffic Management Operational Contingency Plan—North Atlantic Region (en anglais seulement)*;
- g) NAT Doc 007 de l'OACI — *North Atlantic Operations and Airspace Manual (en anglais seulement)*;
- h) *Gander Data Link Oceanic Clearance Delivery (OCD) Crew Procedures (en anglais seulement)*.

1.2 AÉRONEFS D'AVIATION GÉNÉRALE

Selon l'article 602.39 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) :

« Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef monomoteur ou d'un aéronef multimoteur qui ne pourrait poursuivre son vol s'il survenait une panne d'un moteur de commencer un vol dont l'itinéraire le fera quitter l'espace aérien intérieur canadien et entrer dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le commandant de bord est titulaire d'une licence de pilote annotée d'une qualification de vol aux instruments;
- b) l'aéronef est muni de l'équipement suivant :
 - (i) l'équipement visé à l'article 605.18,
 - (ii) une radio à haute fréquence permettant des communications bilatérales sur au moins deux fréquences internationales air-sol à usage général appropriées,
 - (iii) du matériel de protection contre l'hypothermie pour chaque personne à bord;
- c) l'aéronef transporte une quantité de carburant suffisante exigée en application de l'article 602.88 en plus d'une réserve de carburant en cas d'imprévu égale à 10 pour cent ou plus de la quantité de carburant exigée en application de l'article 602.88 pour effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination ».

1.3 ROUTES AÉRIENNES NORD-AMÉRICAINES (NAR)

Le réseau des routes aériennes nord-américaines (NAR) rejoint les routes de l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord (NAT), de la zone de transition de l'espace aérien océanique et de l'espace aérien intérieur, et ce réseau est emprunté par les aéronefs qui traversent le NAT. Les NAR consistent en une série de routes pré-planifiées en direction et en provenance d'OEP établis et les principaux aéroports identifiés au Canada et aux États-Unis.

Les NAR et les procédures connexes sont publiées dans la section *Planification du Supplément de vol — Canada* (CFS) et dans l'*Airport Facility Directory—Northeast* de la Federal Aviation Administration (FAA).

- b) Le trafic océanique traversant la GOTA du FL 290 au FL 600 doit indiquer dans son plan de vol un point d'entrée/de sortie océanique (OEP), une coordonnée de 050° W et une coordonnée de 040° W;
- c) Les OEP AVPUT, CLAVY, EMBOK, KETLA, LIBOR, MAXAR, NIFTY, PIDSO, RADUN, SAVRY, TOXIT, URTAK, VESMI, AVUTI, BOKTO, CUDDY, DORYY et ENNSO sont limités aux vols exploités à partir du FL 290 et au-dessus;
- d) Les OEP HOIST, IRLOK, JANJO, KODIK, LOMSI, MELDI, NEEKO, PELTU, RIKAL, SAXAN, TUDEP, UMESI, ALLRY, BUDAR, ELSIR, IBERG, JOOPY, MUSAK, NICSO, OMSAT, PORTI, RELIC, SUPRY et RAFIN doivent figurer au plan de vol de tous les aéronefs qui entrent dans l'espace aérien océanique de Gander ou en sortent, sans égard à l'altitude. Pour les vols en direction nord et sud, les routes du plan de vol doivent être définies par les points significatifs formés par l'intersection de méridiens correspondant à des degrés entiers de longitude avec des parallèles de latitude espacés de 5° (65° N, 60° N, 55° N).

Pour les aéronefs prévoyant évoluer dans le point d'entrée océanique jusqu'au point de sortie océanique précisé dans le message quotidien des routes NAT, la route doit être définie à la case 15 du plan de vol par l'abréviation « NAT » suivie de la lettre de code attribuée à la route. Pour obtenir davantage d'information sur les routes OTS, voir le paragraphe 1.20.3.2 du présent chapitre.

Dans le cas des vols NAT en direction est ayant l'intention d'évoluer sur les routes OTS, les deuxième et troisième options de routes devraient être indiquées à la fin de la case 18 du plan de vol. Les exploitants qui n'ont pas la capacité de fournir ces données à la case 18 du plan de vol devraient faire parvenir l'information à l'ACC de Gander dans un message distinct envoyé par l'AFTN (CYQXZQZX).

Exemples :

RMKS/ O2.X370 O3.V350 (L'option 2 est : route X au FL 370, l'option 3 est : route V au FL 350)

RMKS/ O2.RS390 O3.Z370 (L'option 2 est : route aléatoire au sud au FL 390, l'option 3 est : route Z au FL 370)

NOTE :

Dans ces exemples, les options 2 et 3 sont indiquées par la lettre O et non par le chiffre zéro.

Les ATS exigent que les équipages d'aéronefs qui prévoient entrer dans l'OCA de Gander ou en sortir préparent leur plan de vol selon le NAT OTS publié ou, s'ils prévoient sortir par 58° N 050° W et au sud de ces coordonnées, qu'ils planifient leur vol de façon à passer par les OEP (points de compte rendu obligatoires) suivants et les coordonnées de latitudes à 050° W connexes (voir le Tableau 1.1).

Tableau 1.1 — Coordonnées des OEP et coordonnées connexes

OEP	Coordonnées	OEP	Coordonnées
CUDDY ou DORYY	5800N 05000W	UMESI	5130N 05000W
ENNSO	5730N 05000W	ALLRY	5100N 05000W
HOIST	5700N 05000W	BUDAR	5030N 05000W
IRLOK	5630N 05000W	ELSIR	5000N 05000W
JANJO	5600N 05000W	IBERG	4930N 05000W
KODIK	5530N 05000W	JOOPY	4900N 05000W
LOMSI	5500N 05000W	MUSAK	4830N 05000W
MELDI	5430N 05000W	NICSO	4800N 05000W
NEEKO	5400N 05000W	OMSAT	4730N 05000W
PELTU	5330N 05000W	PORTI	4700N 05000W
RIKAL	5300N 05000W	RELIC	4630N 05000W
SAXAN	5230N 05000W	SUPRY	4600N 05000W
TUDEP	5200N 05000W	RAFIN	4500N 05000W

Les ATS exigent que les vols qui prévoient entrer dans l'OCA de New York, ou en sortir, en passant par le CDA incluent dans leur plan de vol l'un des point de compte rendu obligatoires suivants : NOVOK, JEBBY, BOBTU ou TALGO, ou via ELERI ou MUSPO si leur vol a pour origine ou destination l'aéroport d'Halifax (CYHZ). Les équipages de vols en direction est qui sortent de l'OCA de New York en passant par le CDA et qui prévoient entrer ensuite dans l'OCA de Gander doivent préparer leur plan de vol selon le NAT OTS publié ou un point d'entrée océanique et une latitude de 050° W.

Les équipages des vols qui sortent de l'OCA de New York par BOBTU devraient communiquer avec l'ACC de Gander sur la fréquence 134,7 MHz cinq minutes avant d'atteindre ce point. Les exploitants doivent savoir que si le NAT OTS comprend la route SUPRY 46° N 050° W (ou 46° N 050° W SUPRY) ou des routes au sud de celle-ci, les routes et niveaux de vol optimaux peuvent ne pas être disponibles.

Pour assurer une coordination plus efficace des vols qui entrent dans la CTA intérieure de Gander et dans l'OCA de New York, ou en sortent, par 44° N 050° W ou au sud de ces coordonnées :

- a) Les équipages des vols en direction est qui sortent de la CTA intérieure de Gander pour se rendre directement dans l'OCA de New York doivent indiquer dans leur plan de vol qu'ils franchiront directement LOMPI, pour se rendre directement

vers JAROM, puis directement vers TALGO, puis directement vers 44° N 050° W ou au sud de ces coordonnées.

- b) Les équipages des vols en direction est qui sortent de l'OCA de New York pour se rendre directement dans la CTA intérieure de Gander doivent indiquer dans leur plan de vol qu'ils franchiront BOBTU.
- (i) Lorsque des OTS en direction est sont ancrées à RAFIN et à TALGO, BOBTU ne sera pas disponible pour la planification de vols NAT en direction est entre le FL 300 et le FL 400 inclusivement.
- c) Les équipages des vols en direction ouest qui sortent de l'OCA de New York pour se rendre directement dans la CTA intérieure de Gander doivent indiquer dans leur plan de vol qu'ils franchiront BOBTU, pour se rendre directement vers JAROM, puis directement vers LOMPI.

NOTE :

TALGO ne doit pas être utilisé pour les vols en direction ouest.

Les paramètres du système ATS exigent que tous les vols en direction ouest qui passent de l'OCA de Gander ou de la GOTA à la FIR/CTA de Montréal incluent dans leur plan de vol le passage par 060° W au-dessous du FL 290, et le passage par un point d'entrée océanique s'ils évoluent entre le FL 290 et le FL 600, inclusivement, suivi d'un point de compte rendu à la limite de la FIR, puis d'un des points de compte rendu suivants à l'intérieur des terres : LAKES, LOPVI, RODBO, JELCO, FEDDY, TEFFO, DUTUM ou BEZED. Les points KENKI et IRBIM ne doivent pas être utilisés comme points de compte rendu à la limite de la FIR. Les vols évoluant à partir du FL 290 et au-dessus, peuvent inclure dans leur plan de vol un réseau NAR en direction/provenance d'un point d'entrée océanique.

1.7.2 Vitesse

La TAS ou le nombre de Mach doit être inscrit à la case 15 du plan de vol.

1.7.3 Altitude

Tout niveau de vol planifié pour la partie océanique du vol doit être inscrit à la case 15 du plan de vol.

NOTE :

Les pilotes qui prévoient effectuer un vol en tout ou en partie à l'extérieur du réseau OTS doivent indiquer dans leur plan de vol l'altitude ou les altitudes de croisière adaptées à la direction du vol et conformes aux niveaux de vol décrits dans le système d'attribution des niveaux de vol (FLAS) pour la région NAT. Voir l'article 1.20.3 pour obtenir de plus amples renseignements sur le FLAS.

Les demandes pour tout autre niveau de vol acceptable peuvent être indiquées à la case 18 du plan de vol.

1.7.4 Durées prévues

Pour les vols NAT, la durée de vol écoulée uniquement jusqu'à la limite de la première FIR océanique (Gander accepte la durée estimée jusqu'aux OEP) devrait être spécifiée dans la case 18 du plan de vol.

1.7.5 Type de certification et immatriculation de l'aéronef

Pour un aéronef certifié conforme pour évoluer dans le NAT HLA, l'état d'approbation (MNPS) doit être indiqué à la case 10 en y inscrivant la lettre X. Il incombe au pilote de s'assurer que l'approbation expresse pour évoluer dans le NAT HLA leur ont été accordée. Voir l'article 1.11 pour obtenir de plus amples renseignements sur les MNPS dans le NAT HLA.

Pour les aéronefs certifiés conformes au minimum réduit d'espacement vertical — spécifications de performances minimales des systèmes de bord (RVSM MASPS), le type de certification (RVSM) doit être indiqué dans la case 10 du plan de vol en y inscrivant la lettre W. Il incombe aux pilotes de s'assurer qu'ils ont obtenu l'approbation expresse pour les vols RVSM. Voir l'article section 1.12 pour obtenir de plus amples renseignements sur les RVSM MASPS.

Si l'immatriculation de l'aéronef n'apparaît pas dans la case 7, elle doit être indiquée dans la case 18.

1.7.6 Dispositif de surveillance de la tenue d'altitude (HMU)

Pour les aéronefs requérant un contrôle HMU, la mention « RMK/HMU FLT STU » doit être indiquée dans la case 18.

1.7.7 Dépôt des plans de vol

Les utilisateurs du NAT doivent transmettre tous les plans de vol pour les vols NAT en direction est aux ACC canadiens responsables des FIR/CTA que les aéronefs traverseront. Ces plans de vol doivent inclure l'EET pour chaque limite CTA dans la case 18 du plan de vol. Les adresses AFTN des ACC canadiens sont énumérées dans le Tableau 1.2 ci-après :

Tableau 1.2 – Adresses AFTN des ACC canadiens

Adresses AFTN	ACC canadiens	Adresses AFTN	ACC canadiens
CZQXZQZX	Gander	CZWGZQZX	Winnipeg
CZQMZQZX	Moncton	CZEGZQZX	Edmonton
CZULZQZX	Montréal	CZVRZQZX	Vancouver
CZYZZQZX	Toronto	—	—

Si possible, les pilotes devraient déposer leurs plans de vol NAT pour les vols en direction est au moins quatre heures avant l'ETA au point d'entrée océanique spécifié dans le plan de vol.

1.8 MESSAGES DE ROUTES PRÉFÉRENTIELLES (PRM)

Les utilisateurs de l'Atlantique Nord (NAT) doivent transmettre les messages de routes préférentielles (PRM) pour des vols en direction est aux adresses suivantes du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (AFTN) de Gander :

- a) CZQXZQZX (ACC de Gander)
- b) CZULZQZX (ACC de Montréal)

Le format ci-dessous doit être utilisé pour les PRM des vols en direction est :

*[PRIORITÉ] [ADRESSE DEST] [ADRESSE DEST]
 ----- [DATE HEURE D'ÉMISSION] [ADRESSE
 D'ÉMISSION] [TYPE DE MESSAGE] –
 [COMPAGNIE] – [EB] – [AAMMJ À 030° W] [(DÉP/
 DEST) (REPÈRE INTÉRIEUR) (OEP) (RPS DE
 L'OCA) (REPÈRE PASSAGE DE LA CÔTE)
 (DERNIER POINT R.-U.) (NUMÉRO DE VOL 01-
 99)]*

Exemple :

*FF CZQXZQZX
 130502 KJFKSWRW
 PRM-SWR-E-200113
 CYUL/LSZH JOOPY 49/50 49/40 49/30 49/20
 BEDRA NASBA 02
 KJFK/LSZH PORTI 47/50 48/40 49/30 50/20
 SOMAX ATSUR 03*

NOTES :

1. En l'absence d'un repère de navigation intérieure (INF), utiliser la latitude de croisement de 080° W.
2. Les PRM pour les vols en direction est doivent être transmis au plus tard à 1000 UTC.

1.9 AUTORISATIONS

1.9.1 Autorisations océaniques

Les pilotes ayant l'intention d'évoluer dans l'OCA de Gander devraient prendre note des points suivants :

- a) Aucune autorisation de montée ou de descente en VFR n'est accordée.
- b) Le nombre de Mach à respecter est spécifié.
- c) L'ATC fournit tous les détails de la route aux aéronefs autorisés à évoluer sur une route autre qu'une route organisée ou une route inscrite au plan de vol. Le pilote doit relire en entier l'autorisation, y compris la route autorisée ou les détails de la route inscrite au plan de vol.

- d) L'ATC délivre une autorisation océanique abrégée aux aéronefs qui évoluent le long de l'une des routes organisées NAT. L'autorisation abrégée comprend la lettre de la route et le niveau de vol ainsi que le nombre de Mach ou la vitesse en nœuds à respecter. Le pilote doit relire l'autorisation, y compris le numéro TMI. L'ATC confirme alors l'exactitude de la relecture et du numéro TMI.

NOTE :

L'OTS porte un numéro TMI, lequel est déterminé selon le jour du calendrier julien pendant lequel les routes sont en vigueur. (Voir le paragraphe 1.20.3.2 pour obtenir de plus amples renseignements sur l'OTS). Le numéro TMI figure à la section « Remarks » du message des routes NAT. Toute modification à des routes déjà publiées est indiquée par l'ajout d'une lettre à la date julienne, par exemple, TMI 320A. Un numéro TMI révisé est émis si des changements sont apportés soit :

- (i) aux coordonnées de route, y compris les points nommés;
- (ii) aux niveaux de route publiés;
- (iii) aux points nommés pour les routes européennes en direction ouest.

Par contre, un numéro TMI révisé n'est pas émis à la suite de changements visant d'autres éléments comme les NAR.

- e) Qu'elle soit reçue par liaison de données ou par communications verbales, l'autorisation océanique pour pénétrer dans l'OCA de Gander signifie que :
 - (i) l'autorisation n'est valide qu'à l'intérieur de l'espace aérien océanique et précise sur quelle route, à quelle altitude et à quelle vitesse l'aéronef doit pénétrer dans cet espace aérien;
 - (ii) l'équipage de conduite n'est pas immédiatement autorisé à changer de route, d'altitude ou de vitesse pour se conformer à l'autorisation océanique;
 - (iii) l'équipage de conduite doit obtenir une autorisation subséquente lui permettant d'évoluer conformément à l'autorisation océanique;
 - (iv) si l'équipage de conduite est incapable d'obtenir l'autorisation subséquente, il devrait utiliser les procédures à suivre en cas de panne de communications décrites dans le CFS et à la section NAT des *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) de l'OACI de façon à évoluer conformément à l'autorisation océanique.
- f) Si un aéronef est désigné pour transmettre des renseignements météorologiques, le pilote en est avisé par l'inclusion dans l'autorisation de l'expression « SEND MET REPORTS ».

1.9.2 Autorisations intérieures — Trafic dans l'Atlantique Nord (NAT) en direction ouest

Les pilotes d'aéronefs en direction ouest traversant le NAT et entrant dans le CDA par la FIR de Gander, de Moncton ou de Montréal devraient se soumettre aux procédures suivantes :

- a) Les vols dont l'autorisation océanique contient le point de sortie océanique prévu au plan de vol ne reçoivent pas d'autorisations en route quand ils pénètrent dans l'espace aérien, et ils doivent suivre la route prévue au plan de vol qui a été autorisée. Les autorisations en route pour la poursuite du vol dans l'espace aérien intérieur sont délivrées selon le cas :
 - (i) aux vols qui ont été réacheminés et qui quittent l'espace aérien océanique à un repère de sortie autre que celui prévu au plan de vol;
 - (ii) aux pilotes qui demandent un autre itinéraire;
 - (iii) si l'ACC n'a pas reçu de plan de vol.
- b) Les vols qui ont été déroutés de la route prévue au plan de vol et qui pénètrent dans le CDA à moins de 120 NM du point de sortie océanique prévu au plan de vol peuvent s'attendre à recevoir une autorisation pour regagner la route prévue au plan de vol lorsqu'ils atteignent l'INF, à moins que le pilote demande un itinéraire différent. Pour les vols qui pénètrent dans l'espace aérien intérieur au-delà de 120 NM du point de sortie océanique prévu au plan de vol, une autorisation est émise après consultation avec le pilote.
- c) L'ATC utilise le dernier plan de vol reçu avant le départ du vol. Le pilote doit demander lui-même, lors du contact initial avec l'ACC du CDA compétent, les changements subséquents apportés à la route prévue au plan de vol, y compris les changements qu'il a reçus du personnel de l'exploitation ou de la régulation des vols. Les demandes directes adressées par le personnel de l'exploitation ou de la régulation des vols à l'ATC pour obtenir la délivrance d'une nouvelle autorisation pour des aéronefs ne seront considérées que dans des circonstances exceptionnelles et ne constituent pas une solution de rechange acceptable à une demande de nouvelle autorisation de la part d'un pilote.
- d) Les nouvelles autorisations pour le vol dans l'espace aérien intérieur délivrées par l'ATC peuvent contenir soit la route spécifiée au complet, soit une NAR.

Dans le cas d'entrée dans le CDA par la FIR d'Edmonton, l'acheminement vers l'intérieur sera établi conjointement par les ACC de Reykjavik et d'Edmonton et ne nécessitera aucune autorisation intérieure subséquente. Si une modification a été apportée à la route indiquée au plan de vol déposé, une clarification concernant l'acheminement vers l'intérieur peut être obtenue auprès de l'ACC d'Edmonton, sur demande.

Les aéronefs en direction ouest qui ont traversé le NAT et sont entrés dans la GOTA ou dans le CDA doivent respecter le dernier nombre de Mach océanique assigné par l'ATC :

- a) à moins d'une approbation de la part de l'ATC d'effectuer une modification;
- b) jusqu'à ce que le pilote reçoive l'autorisation de descente initiale, à l'approche de sa destination.

NOTE :

Les pilotes devraient demander une modification du nombre de Mach océanique assigné, le cas échéant, une fois que la communication a été établie à l'intérieur de la GOTA ou du CDA.

1.9.3 Délivrance des autorisations océaniques

À moins d'indications contraires de l'ATC, la procédure de délivrance des autorisations océaniques ci-dessous est en vigueur tous les jours, entre 2330 et 0730 UTC (pendant la période d'heure avancée, entre 2230 et 0630 UTC), pour tous les vols océaniques en direction est qui traversent la FIR/CTA intérieure de Gander :

- a) Les fréquences de délivrance d'autorisation sont publiées tous les jours dans la section « Remarks » du message des routes NAT en direction est. Pendant les heures publiées de délivrance des autorisations, les pilotes doivent communiquer avec Gander Clearance Delivery (services de délivrance d'autorisations de Gander), en utilisant la fréquence désignée pour leur point d'entrée océanique. Les pilotes doivent établir le contact avec Gander Clearance Delivery lorsqu'ils arrivent à 200 NM de l'emplacement de la fréquence de délivrance des autorisations indiquées. Si le contact ne peut pas être établi, les pilotes doivent en aviser l'ATC en utilisant la fréquence de contrôle assignée.

En général, les fréquences et les emplacements de fréquence suivants sont utilisés :

Tableau 1.3 – Fréquences de délivrance des autorisations océaniques

Emplacement	Fréquences
Natashquan (YNA) (50°11'N 61°47'W)	135,45 MHz
Allen's Island (46°50'N 55°47'W)	128,45 MHz
Churchill Falls (UM) (53°35'N 64°14'W)	128,7 MHz
Stephenville (YJT) (48°34'N 58°40'W)	135,05 MHz
Sydney (YQY) (46°09'N 60°03'W)	119,42 MHz
Brevoort (63°20'N 64°08'W)	132,025 MHz
Kuujuuaq (YVP) (58°05'N 68°25'W)	134,2 MHz

- b) Les pilotes qui ne reçoivent pas le message des routes NAT doivent établir le contact avec Gander Clearance Delivery lorsqu'ils arrivent à 200 NM de l'emplacement de la fréquence. Si le contact ne peut être établi, les pilotes doivent en aviser l'ATC en utilisant la fréquence de contrôle assignée.

Les pilotes doivent constamment garder l'écoute sur la fréquence de contrôle assignée, lorsqu'ils sollicitent l'obtention de l'autorisation océanique.

Les pilotes d'aéronefs équipés pour la demande et la réception électroniques des autorisations océaniques nécessaires ne sont pas tenus de contacter Gander Clearance Delivery s'ils ont bien reçu une autorisation électronique suivie d'une confirmation électronique. Est considérée comme confirmée, toute autorisation donnant lieu à la réception du message suivant : « CLA RECEIVED CLEARANCE CONFIRMED END OF MESSAGE ». Si le pilote ne reçoit pas ce message de confirmation, il doit vérifier les autorisations océaniques par liaison de données auprès de Gander Clearance Delivery pendant les heures d'ouverture publiées ou sur la fréquence de contrôle en dehors de ces heures.

En règle générale, l'ATC n'avise pas les pilotes de communiquer avec Gander Clearance Delivery. Les pilotes ne sont pas tenus de confirmer la réception d'une autorisation océanique (y compris une autorisation océanique obtenue par liaison de données) délivrée par ces services en utilisant la fréquence de contrôle. En raison de l'encombrement des fréquences de délivrance des autorisations et de contrôle, les pilotes devraient éviter les longues discussions inutiles relativement aux autorisations et aux procédures océaniques. Toute remarque ou critique constructive devrait être formulée une fois le vol terminé et traitée par l'intermédiaire de l'exploitant.

Les procédures ainsi que de plus amples renseignements destinés aux aéronefs qui doivent recevoir des autorisations océaniques par liaison de données sont publiés dans le document *Gander Data Link Oceanic Clearance Delivery (OCD) Crew Procedures*.

1.10 COMPTES RENDUS DE POSITION

1.10.1 Exigences

À moins d'une indication contraire de l'ATC, les pilotes doivent effectuer des comptes rendus de position à tous les points contenus dans leur autorisation océanique.

Les comptes rendus de position doivent comprendre la position signalée et l'heure de passage, le niveau de vol à ce moment-là ou le niveau de vol de passage et le niveau final si l'aéronef est en montée ou en descente, le point de compte rendu suivant et l'heure d'arrivée prévue à ce point, ainsi que le point de compte rendu successif selon la route autorisée. Si l'heure d'arrivée prévue au-dessus du point de compte rendu suivant diffère de trois minutes ou plus, une révision de l'heure d'arrivée prévue doit être transmise aussitôt que possible à l'unité ATC compétente. Ces révisions ne sont pas obligatoires pour les vols qui bénéficient d'un contrat ADS-C.

Aux fins du compte rendu de position, l'heure est exprimée en heure et en minute UTC.

Si un aéronef volant dans l'OCA de Gander ne peut entrer en communication avec la FIR océanique de Gander, le pilote doit essayer de faire suivre ses comptes rendus de position par l'intermédiaire :

- d'un autre centre de contrôle océanique avec lequel il a établi la communication;
- d'un autre aéronef dans la région NAT. Lorsque l'aéronef se trouve hors de portée VHF des stations au sol, la fréquence 123,45 MHz peut être utilisée pour les communications air-air, y compris le relais des comptes rendus de position;
- d'un autre aéronef sur les fréquences d'urgence 121,5 ou 243,0 MHz si aucun autre moyen ne peut être utilisé.

1.10.2 Communications avec le contrôle de la circulation aérienne (ATC)

Tous les aéronefs évoluant dans l'OCA de Gander doivent être en mesure d'effectuer des communications radio bilatérales avec l'ATC. L'équipement de communication radio doit comprendre au moins un système HF et un autre système de communication longue portée (HF, CPDLC ou SATVOICE). Il est obligatoire d'avoir une radio HF et un système additionnel de communication longue portée, sauf dans le cas d'opérations sur des routes couvertes par des installations VHF (voir la liste des installations VHF à la section C, « Planification », du CFS).

Voir les articles 602.38 et 602.39 du RAC concernant les aéronefs immatriculés au Canada et les aéronefs accédant à la région NAT via le CDA.

Pour obtenir les détails sur l'avionique exigée dans le NAT HLA, se reporter à l'Annexe 2 de l'OACI et à la section NAT des *Procédures complémentaires régionales* (Doc. 7030) de l'OACI, ainsi qu'aux AIP nationaux des États concernés.

Tous les vols évoluant dans l'OCA de Gander doivent s'annoncer sur les fréquences air-sol internationales. Consulter le paragraphe 7.1.10 de la Partie ENR de l'*AIP Canada* pour connaître les procédures détaillées concernant le contact initial à l'entrée dans l'OCA de Gander.

1.11 SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES MINIMALES DE NAVIGATION (MNPS) POUR LES VOLS DANS L'ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT HLA)

1.11.1 Généralités

Les exploitants d'aéronefs utilisés pour des vols dans le NAT HLA doivent s'assurer que ces aéronefs sont munis d'un équipement de navigation minimal. Pour connaître en détail les exigences, se référer aux documents suivants :

- Doc 7030 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) — *Procédures complémentaires régionales*;
- NAT Doc 001 de l'OACI — *NAT SPG Handbook*;
- NAT Doc 007 de l'OACI — *North Atlantic Operations and Airspace Manual*;
- Parties VI et VII du RAC.

L'ATC peut demander aux aéronefs en direction est qui sollicitent auprès de l'ACC de Gander une autorisation océanique pour pénétrer dans le NAT HLA de confirmer qu'ils sont certifiés pour les MNPS. Les pilotes et les exploitants qui ne peuvent fournir une telle confirmation recevront une autorisation océanique pour évoluer en dehors du NAT HLA (au-dessous du FL 285 ou au-dessus du FL 420).

1.11.2 Aéronefs sans spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) pour les vols dans l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)

Un aéronef qui ne satisfait pas aux exigences du NAT HLA peut être autorisé à voler dans cet espace aérien si les trois conditions suivantes sont respectées :

- L'aéronef en question reçoit les services de surveillance ATS;
- Les DCPC VHF sont maintenues;
- L'aéronef est doté de l'équipement certifié lui permettant de suivre la route autorisée.

NOTE :

Les pilotes d'aéronefs évoluant dans le NAT HLA en vertu de ces conditions devraient se familiariser avec les opérations et procédures de cet espace aérien. Ils devraient aussi avoir un exemplaire récent du message OTS en vigueur au moment de leur vol pour avoir une meilleure conscience situationnelle.

Les aéronefs qui ne sont pas autorisés à évoluer dans le NAT HLA et qui ne satisfont pas aux conditions énoncées ci-dessus peuvent être autorisés à traverser cet espace aérien (en montée ou en descente) dans la mesure où le trafic le permet.

1.12 MINIMUM RÉDUIT D'ESPACEMENT VERTICAL (RVSM) — SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES MINIMALES DES SYSTÈMES DE BORD (MASPS)

Tous les exploitants d'aéronefs utilisés pour des vols dans l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA) où le minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) est en vigueur doivent s'assurer que ces aéronefs satisfont aux spécifications de performances minimales des systèmes de bord (MASPS). Pour connaître en détail les exigences, se référer aux documents suivants :

- NAT Doc 7030 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) — *Procédures complémentaires régionales*;
- NAT Doc 001 de l'OACI — *NAT SPG Handbook*;
- NAT Doc 007 de l'OACI — *North Atlantic Operations and Airspace Manual*;
- Parties VI et VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) peut demander aux aéronefs en direction est qui sollicitent auprès du centre de contrôle régional (ACC) de Gander une autorisation océanique pour pénétrer dans le NAT HLA à des altitudes RVSM désignées de confirmer qu'ils sont certifiés pour les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) et le RVSM. Les pilotes et les exploitants qui ne peuvent fournir une telle confirmation recevront une autorisation océanique leur permettant d'évoluer à l'extérieur des altitudes désignées RVSM.

1.13 RESPECT DU NOMBRE DE MACH

Lorsqu'il évolue au-dessus de la région de contrôle océanique (OCA) de Gander et dans l'espace aérien intérieur canadien (CDA), un aéronef doit respecter le nombre de Mach attribué par le contrôle de la circulation aérienne (ATC), à moins d'avoir obtenu l'approbation de l'ATC pour apporter un changement, ou jusqu'à ce que le pilote reçoive une autorisation de descente initiale à l'approche de sa destination. S'il est essentiel d'effectuer un changement temporaire du nombre de Mach (p. ex., lors de turbulences), il faut aviser le plus rapidement possible l'ATC du changement effectué.

Les pilotes doivent informer l'ATC au moment de la demande de montée ou de descente s'il leur est impossible de maintenir le dernier nombre de Mach assigné lors de montées ou de descentes en route pour des raisons de performances de l'aéronef.

Il n'est plus exigé de vitesse fixe pour les vols traversant l'Atlantique Nord (NAT). Il est maintenant possible d'effectuer des opérations NAT sans vitesse fixe assignée (OWAFS). Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter le paragraphe 7.1.11 de la Partie ENR de l'*AIP Canada*.

1.14 UTILISATION DES TRANSPONDEURS

Quand un aéronef évolue au-dessus de la région de l'Atlantique Nord (NAT), son transpondeur doit être utilisé en tout temps en mode A ou en mode C, code 2000. Toutefois, le dernier code assigné par le contrôle de la circulation aérienne (ATC) doit être conservé pendant 30 minutes après l'entrée dans l'espace aérien NAT, sauf indication contraire de l'ATC.

NOTE :

Cette procédure ne change rien à l'utilisation de codes spéciaux 7500, 7600 et 7700.

1.15 BULLETINS MÉTÉOROLOGIQUES

Les aéronefs doivent effectuer, enregistrer et signaler systématiquement les observations météorologiques à chacun des points de compte rendu désignés. Cependant, les aéronefs autorisés sur une route organisée ne devraient le faire que si le contrôle de la circulation aérienne (ATC) le demande spécifiquement. Cette requête apparaîtra dans l'autorisation océanique sous la mention « SEND MET REPORTS ». Le formulaire de compte rendu en vol (AIREP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui figure à l'Appendice 1 des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444), devra servir à cet effet.

1.16 COMPTES RENDUS D'ALTITUDE

Les aéronefs autorisés à monter ou descendre devraient signaler leur niveau aux 100 pi près.

Pour tous les changements d'altitude (montées ou descentes), les pilotes devraient communiquer avec le contrôle de la circulation aérienne (ATC) quand ils ont atteint le nouveau niveau ou la nouvelle altitude de croisière.

1.17 PROCÉDURES D'URGENCE

1.17.1 Événements imprévus en vol

Tous les pilotes qui traversent la région NAT devraient connaître parfaitement les procédures à suivre pour les événements imprévus en vol en cas de descente rapide, de demi-tour, de déroutement et de réduction des moyens de navigation.

Les procédures pour les événements imprévus en vol sont publiées dans les documents suivants :

- a) Doc 4444 de l'OACI — *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien*;
- b) Doc 7030 de l'OACI — *Procédures complémentaires régionales*;
- c) NAT Doc 001 de l'OACI — *NAT SPG Handbook*;
- d) NAT Doc 007 de l'OACI — *North Atlantic Operations and Airspace Manual*; et
- e) Bulletins opérationnels NAT.

1.17.2 Procédures spéciales du trafic océanique en cas d'évacuation du centre de contrôle régional (ACC) de Gander

1.17.2.1 PROCÉDURES EN VOL — Direction ouest			
a) Aéronefs ne recevant pas d'autorisation océanique			
(i)	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.		
(ii)	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 aéroport approprié. L'équipage devrait utiliser la fréquence courante pour demander la nouvelle autorisation; il est possible que cette fréquence soit encombrée.		
b) Aéronefs ayant reçu une autorisation océanique			
(i)	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.		
(ii)	Tout aéronef qui effectue un changement de niveau devrait le faire dans les meilleurs délais en respectant toute restriction spécifiée dans l'autorisation.		
c) Procédures de maintien des communications			
(i)	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.		
(ii)	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.		
(iii)	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.		
(iv)	Les aéronefs au sein de l'OCA de Gander devraient tout d'abord communiquer avec Shanwick Radio. Les aéronefs qui se trouvent dans la FIR de Gander devraient communiquer avec le Centre de Montréal ou le Centre de Moncton, selon son point de sortie océanique (voir le sous-alinéa (vii) ci-après). Les aéronefs sur le point de quitter l'OCA de Gander pour entrer dans l'OCA de New York, la CTA de Reykjavik Oceanic, l'OCA de Santa Maria ou la FIR de Nuuk devraient communiquer avec New York Radio, Iceland Radio, Santa Maria Radio ou Nuuk Radio, selon le cas.		
(v)	L'aéronef qui ne peut établir la communication radio peut utiliser pour ses comptes rendus de position les télécommunications SATVOICE.		
	Centre océanique	Numéro du Réseau téléphonique public commuté (RTPC)	Code abrégé
	Gestionnaire de quart de Gander	001-709-651-5207	N/A
(vi)	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.		

1.17.2.1 PROCÉDURES EN VOL — Direction ouest

(vii) 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 FL 290 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 134,85
CLAVY	KAGLY TEFFO	ACC de Montréal 134,85
EMBOK	IKMAN FEDDY	ACC de Montréal 134,85
KETLA	GRIBS JELCO	ACC de Montréal 134,80
LIBOR	6101N 06241W	ACC de Montréal 134,80
MAXAR	MIBNO RODBO	ACC de Montréal 133,20
NIFTY	MUSLO	ACC de Montréal 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 132,45
VESMI	ALSOP	ACC de Montréal 119,40
AVUTI	YKL ROUND	ACC de Montréal 132,45
BOKTO	VOKET DUVBI	ACC de Montréal 119,40
CUDDY	YWK MT	ACC de Montréal 132,90 à 63W
DORYY	YBC ANGER	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 124,975
PELTU	4813N 06500W	ACC de Moncton 135,77
RIKAL	MILS	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 Moncton 132,8
BUDAR	4536N 06500W	ACC de Moncton 132,8
ELSIR	ALLEX	ACC de Moncton 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

1.17.2.1 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 :
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 FL 280 et plus bas :

NOTE :

Les routes HOIST et sud sont les mêmes que pour les vols au FL 290 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
IKMAN	FEDDY	ACC de Montréal 134,55
GRIBS	JELCO	ACC de Montréal 128,25
MIBNO	RODBO	ACC de Montréal 128,25
PEPKI	LOPVI	ACC de Montréal 135,1
5900N 06000W	LAKES MCKEE	ACC de Montréal 135,1
MOATT	LOMTA TEALS VANSI	ACC de Montréal 132,9
PRAWN	YDP YKL ROUND	ACC de Montréal 132,25 à 65W
PORGY	YWK MT	ACC de Montréal 132,25 à 63W

1.17.2.2 PROCÉDURES EN VOL — Direction est

a) Aéronefs n'ayant pas reçu d'autorisation océanique	
(i)	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.
(ii)	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 aéroport 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 les fréquences soient encombrées.
b) Aéronefs ayant reçu une autorisation océanique	
(i)	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.
(ii)	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, en utilisant la fréquence qui avait été déjà assignée.
(iii)	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.

1.17.2.2 PROCÉDURES EN VOL — Direction est

(iv) L'OTS 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 FIR de Moncton et de Montréal, comme suit :

REPÈRE INTÉRIEUR DE CONTINGENCE	REPÈRE INTERMÉDIAIRE	POINT D'ENTRÉE OCÉANIQUE
KENKI		AVPUT
MUSVA		CLAVY
BERUS		EMBOK
GRIBS		KETLA
6101N 06241W		LIBOR
MIBNO		MAXAR
MUSLO		NIFTY
PEPKI		PIDSO
SINGA		RADUN
LAKES	5900N 06000W	SAVRY
UDMAR		TOXIT
YKL	LOMTA	URTAK
ALSOP		VESMI
YWK	YDP	AVUTI
DUVBI	VOKET	BOKTO
MUNBO		CUDDY
BORUB		DORYY
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
4904N 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
4521N 05621W		RELIC

1.17.2.2 PROCÉDURES EN VOL — Direction est

	REPÈRE INTÉRIEUR DE CONTINGENCE	REPÈRE INTERMÉDIAIRE	POINT D'ENTRÉE OCÉANIQUE
	PEPRA		SUPRY
	NANSO		RAFIN
	LOMPI	JAROM	TALGO
(v)	<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 devrait appeler New York Radio, Iceland Radio, Santa Maria Radio ou Nuuk Radio, selon le cas. L'aéronef devrait donner les renseignements suivants :</p> <p>(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.</p>		
(vi)	<p>Les procédures de communications ci-dessous sont alignées sur les procédures de diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs (TIBA) recommandées par l'OACI (Annexe 11, Supplément C). Sauf instruction contraire du Centre de Moncton ou de Montréal, un aéronef doit suivre ces procédures 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 ou 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>		
(vii)	<p>Quand un aéronef équipé ADS est avisé d'une évacuation à Gander, il doit revenir aux rapports de position verbaux jusqu'à ce qu'il ait soit quitté l'OCA de Gander, soit qu'il ait reçu un avis contraire. Les pilotes devraient noter qu'il est possible de 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.</p>		

1.18 PANNE DE COMMUNICATIONS – TRAFIC DANS L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

Les procédures suivantes visent à fournir des lignes directrices de portée générale à l'intention des aéronefs traversant la région de l'Atlantique Nord (NAT) qui éprouvent une panne de communications. Il est impossible de fournir des lignes directrices pour toutes les situations pouvant découler d'une panne de communications.

1.18.1 Généralités

Si son aéronef est muni d'un transpondeur, le pilote doit utiliser celui-ci en mode C et afficher le code 7600 en cas de panne de radiocommunications bilatérales.

Le pilote doit tenter de contacter une installation ATC pour l'informer du problème et demander que cette information soit transmise à l'installation ATC avec laquelle la communication doit être maintenue.

1.18.2 Panne de communications avant d'entrer dans l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord (NAT)

Si le pilote effectue un vol selon une autorisation océanique reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception, il devrait entrer dans l'espace aérien océanique au point d'entrée océanique, au niveau et à la vitesse de vol autorisés et poursuivre le vol conformément à l'autorisation océanique reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception. Toute modification de niveau ou de vitesse de vol nécessaire pour respecter l'autorisation océanique devrait être effectuée dans le voisinage immédiat du point d'entrée océanique. Le niveau de vol océanique autorisé correspond au niveau de vol indiqué dans l'autorisation océanique.

Si le pilote effectue un vol sans avoir reçu d'autorisation océanique et en avoir accusé réception, il devrait entrer dans l'espace aérien océanique au premier point d'entrée océanique, au premier niveau et à la première vitesse de vol énoncés dans le plan de vol déposé, et poursuivre le vol jusqu'à la côte selon la route du plan de vol déposé. Le premier niveau et la première vitesse de vol océaniques devraient être maintenus jusqu'à la côte.

1.18.3 Panne de communications avant de sortir de l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord (NAT)

Si l'autorisation océanique comprend le point de sortie océanique prévu au plan de vol, le pilote devrait poursuivre le vol en conformité avec la dernière autorisation océanique reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception, niveau et vitesse de vol compris, jusqu'au dernier point de sortie océanique spécifié. Le pilote devrait continuer sur la route prévue au plan de vol et, après avoir franchi le dernier point de sortie océanique spécifié, il devrait se conformer à la réglementation et aux procédures nationales pertinentes.

Si le pilote est autorisé à suivre une route comprenant un point de sortie océanique autre que la route prévue au plan de vol, il devrait poursuivre le vol conformément à la dernière autorisation océanique reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception, niveau et vitesse de vol compris, jusqu'au dernier point de sortie océanique spécifié. Après avoir franchi ce point, le pilote devrait se conformer à la réglementation et aux procédures nationales pertinentes, rejoindre la route du plan de vol déposé, en se dirigeant, à partir des routes ATS publiées lorsque cela est possible, vers le point significatif à l'ouest du dernier point de la route océanique figurant dans le plan de vol déposé.

1.19 ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT HLA)

1.19.1 Généralités

Les MNPS s'appliqueront dans l'espace aérien compris entre le FL 285 et le FL 420 à l'intérieur des OCA de Bodo Oceanic, Gander Oceanic, New York Oceanic East, Reykjavik, Santa Maria et Shanwick, mais pas dans la zone de transition océanique de Brest (BOTA) ni dans la zone de transition océanique de Shannon (SOTA).

Les utilisateurs d'aéronefs immatriculés au Canada qui entendent voler dans le NAT HLA seront tenus de démontrer qu'ils satisfont à toutes les normes applicables. Des renseignements sur les mesures nécessaires pour l'obtention d'une approbation peuvent être obtenus auprès de :

Approbation de l'installation de l'équipement :

Transports Canada, Aviation civile
Ingénieur régional de la navigabilité

(Voir la partie 1.0 du chapitre GEN pour connaître le bureau régional compétent.)

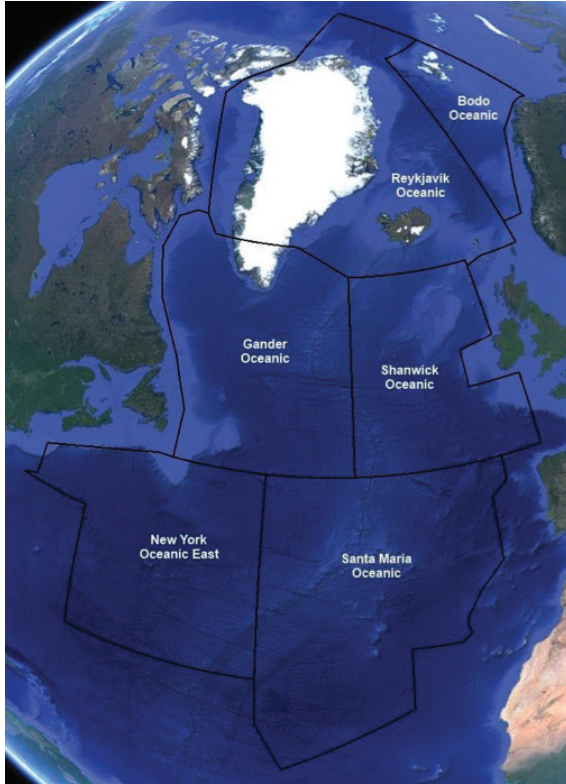
Normes de l'aviation commerciale :

Transports Canada, Aviation civile
300, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Tél. :1-800-305-2059

Téloc. : 613-990-6215

**Figure 1.2 – NAT HLA entre le FL 285 et le FL 420
(disponible en anglais seulement)**



1.19.2 Procédures de calcul du temps

Avant qu'un aéronef ne pénètre dans le NAT HLA, le ou les systèmes de référence temporelle utilisés pendant le vol pour calculer les ETA et les ATA des points de cheminement devraient être synchronisés avec l'UTC. Toutes les ETA et ATA transmises à l'ATC devraient être basées sur une référence temporelle synchronisée avec l'UTC ou une échelle équivalente. Les sources acceptables de l'UTC comprennent :

- la station radio HF du National Institute of Standards and Technology (NIST) (indicatif d'appel : WWV), près de Fort Collins, au Colorado aux États-Unis, qui fonctionne 24 heures sur 24, avec horloge parlante UTC toutes les minutes, sur les fréquences 2 500, 5 000, 10 000, 15 000 et 20 000 kHz (AM/SSB);
- l'équipement GPS de bord approuvé (TSOC-129) (synchronisé avec l'UTC) qui donne aux pilotes accès à l'UTC 24 heures sur 24;
- la station radio HF du Conseil national de recherches du Canada à Ottawa (indicatif d'appel : CHU), qui offre un service 24 heures sur 24 sur les fréquences 3 330, 7 850, 14 670 kHz (SSB). La dernière tranche de 10 secondes de chaque minute comprend une annonce bilingue d'identification et de signal horaire UTC;
- la British Broadcasting Corporation (BBC), qui émet le signal horaire de Greenwich une fois par heure sur un certain nombre de fréquences nationales et internationales;
- toute autre source indiquée à l'État d'immatriculation ou à l'État de l'exploitant (selon le cas) comme étant équivalente à l'UTC.

1.19.3 Dispositions concernant la perte partielle des capacités de navigation

Si un aéronef subit une perte partielle de ses moyens de navigation (un seul système de navigation longue portée est en état de marche) avant de pénétrer dans l'espace aérien océanique, il doit envisager la possibilité d'utiliser les routes suivantes :

- STN – 6000N 01000W (ATSIX) – 6100N 01234W – ALDAN Kfv;
- BEN – 6100N 01000W (RATSU) – ALDAN – Kfv;
- MAC – BEL – GOW – SHA – 5700N 01000W (GOMUP) – 6000N 01500W – 6100N 01630W BREKI Kfv;
- Kfv – SOPEN – DA – SF – YFB;
- Kfv – EPENI – 6300N 03000W – 6100N 04000W – OZN;
- OZN – 5900N 05000W – AVUTI (FL 290-FL 600) – PRAWN – YDP;
- OZN – 5900N 05000W – CUDDY (FL 290-FL 600) – PORGY;
- OZN – 5800N 05000W – HOIST – YYR;
- SF – 6700N 06000W (DARUB) – YXP;
- RE – 6930N 02240W – CP.

L'utilisation de ces routes est soumise aux conditions suivantes :

- les capacités de navigation réduites permettent de se conformer aux MNPS, et les exigences détaillées à l'Annexe 6 de l'OACI, au paragraphe 7.3, Partie 1, et au paragraphe 3.7.2, Partie 2, peuvent être satisfaites en utilisant des NAVAIID à courte portée;
- un plan de vol révisé doit être déposé auprès de l'ATS appropriée;
- une autorisation ATC doit être obtenue.

NOTES :

- Une autorisation océanique révisée sera donnée après coordination entre tous les ACC océaniques concernés.
- Si l'OTS s'étend jusqu'à la partie nord de la région NAT, l'aéronef peut être obligé d'accepter dans l'autorisation océanique révisée un niveau de vol inférieur au niveau optimal, surtout en période de pointe.
- Les éléments indicatifs ci-dessus ne dégagent pas le pilote de sa responsabilité d'agir pour le mieux, compte tenu des circonstances.

1.19.4 Routes spéciales pour les aéronefs équipés d'un seul système de navigation à longue portée

Pour être considéré comme capable de respecter les MNPS lors de vols suivant les routes listées ci-dessous, un aéronef doit détenir une approbation d'État pour évoluer dans le NAT HLA, être doté d'un équipement normal de navigation à courte portée (VOR/DME, ADF) et avoir au moins un des équipements de navigation suivants en parfait état de fonctionnement :

- a) Doppler avec ordinateur;
- b) INS;
- c) GPS certifié conforme aux exigences spécifiées dans la norme technique TSO-C129 (classe A1, A2, B1, B2, C1 ou C2);
- d) FMS ou IRS.

Voici les routes mentionnées ci-dessus, également connues sous le nom de routes Blue Spruce :

- a) STN ou BEN – 60N 010W (ATSIX) – 61N 01234W – ALDAN – KFV (radio HF requise sur cette route);
- b) STN ou BEN – 61N 010W (RATSU) – ALDAN – KFV [La couverture VHF existe. Sous réserve de coordination préalable avec Scottish Airways et Prestwick (OAC de Shanwick), les aéronefs non équipés de HF peuvent utiliser cette route];
- c) MAC, BEL, GOW, SGA – 57N 010W (GOMUP) – 60N 015W – 61N 01630W – BREKI – KFV (radio HF requise sur cette route);
- d) Tango Nine (T9) – 483554N 0090000W (LASNO) – 45N 009W (BEGAS) – STG (radio HF requise sur cette route);
- e) Tango Sixteen (T16) – 485020N 0120000W (OMOKO) – 4500N 01600W (GONAN) – 4000N 01600W – NAVIX (radio HF requise sur cette route);
- f) Tango Two One Three (T213) – 484343N 0102950W (TAMEL) – 4500N 01300W (BERUX) (radio HF requise sur cette route);
- g) KFV – SOPEN – DA – SF – YFB;
- h) KFV – EPENI – 6300N 03000W – 6100N 04000W – OZN;
- i) OZN – 5900N 05000W – AVUTI (FL 290-FL 600) – PRAWN – YDP;
- j) OZN – 5900N 05000W – CUDDY (FL 290-FL 600) – PORGY;
- k) OZN – 5800N 05000W – HOIST – YZR;
- l) SF – 6700N 06000W (DARUB) – YXP;
- m) RE – 6930N 02240W – CP;
- n) Funchal/Porto Santo – Santa Maria/Ponta Delgada;
- o) Lisboa Porto Faro – Ponta Delgada/Santa Maria/Lajes.

1.19.5 Aéronefs sans spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)

Un aéronef qui ne satisfait pas aux exigences du NAT HLA peut être autorisé à voler dans cet espace aérien si les trois conditions suivantes sont respectées :

- a) L'aéronef en question reçoit les services de surveillance ATS;
- b) Les DCPC VHF sont maintenues;
- c) L'aéronef est doté de l'équipement certifié lui permettant de suivre la route autorisée.

NOTE :

Les pilotes d'aéronefs évoluant dans le NAT HLA en vertu de ces conditions devraient se familiariser avec les opérations et procédures de cet espace aérien. Ils devraient aussi avoir une copie récente du message OTS en vigueur au moment de leur vol pour avoir une meilleure conscience situationnelle.

Les aéronefs qui ne sont pas autorisés à évoluer dans le NAT HLA et qui ne satisfont pas aux conditions énoncées ci-dessus peuvent être autorisés à traverser cet espace aérien (en montée ou en descente) dans la mesure où le trafic le permet.

1.19.6 Surveillance des erreurs graves de navigation

Le contrôle du respect des normes de navigation requises dans le NAT HLA est assuré par une surveillance permanente de la précision de navigation des aéronefs dans cet espace aérien à l'aide de systèmes de surveillance au Canada, en Irlande, en France, en Islande et au Royaume-Uni. En cas d'erreur grave de navigation, l'unité ATC qui a remarqué l'erreur en informera généralement le pilote. L'unité ATC, l'exploitant et l'État d'immatriculation participeront à l'enquête subséquente.

Si le nombre d'erreurs graves augmente sérieusement, il peut devenir nécessaire d'augmenter les normes d'espacement jusqu'à la prise de mesures correctives. Par contre, si l'on ne peut pas mettre en œuvre ces mesures correctrices rapidement, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant peut se voir obliger d'exclure temporairement du NAT HLA les aéronefs ou les exploitants en cause.

1.20 MINIMUM RÉDUIT D'ESPACEMENT VERTICAL (RVSM) DANS L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

1.20.1 Limites géographiques

Dans le NAT, l'espace aérien RVSM correspond à l'espace aérien situé dans le prolongement géographique de la région NAT, entre le FL 290 et le FL 410 inclusivement.

1.20.2 Détails et procédures concernant le minimum réduit d'espacement vertical (RVSM)

Pour obtenir les détails et les procédures pertinents à l'espace aérien NAT et au CDA, consulter la sous-partie 11.7 du chapitre RAC.

1.20.3 Système d'attribution des niveaux de vol (FLAS)

Comme c'est le cas pour les procédures du CDA, les pilotes prévoyant évoluer dans l'espace aérien océanique devraient, dans leur plan de vol, indiquer un niveau de vol approprié à la direction du vol en question, spécialement quand le vol est prévu en dehors de la structure et des heures de validité de l'OTS.

Dans un souci de pouvoir fournir des profils de vol efficaces et économiques, les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) du NAT ont, à la suite de consultations, élaboré le FLAS.

Grâce à ce système, les niveaux de vol disponibles dans l'OTS ou en dehors de l'OTS, mais aussi pendant les périodes de transition (entre les périodes de validité de l'OTS) peuvent être uniformisés.

Il est conseillé aux exploitants d'aéronefs de préparer leurs plans de vol en se servant des niveaux de vols précisés dans le présent document, en tenant compte des particularités de leurs vols.

1.20.3.1 Procédures du FLAS

Les procédures du FLAS comprennent :

- l'établissement de profils de niveaux de vol normalement disponibles pendant les heures de validité de l'OTS;
- l'établissement de profils de niveaux de vol pendant les périodes de transition de l'OTS;
- l'établissement d'une ligne de référence de nuit et la réservation de l'espace aérien au sud de cette ligne aux aéronefs en provenance de New York/Santa Maria;
- l'établissement d'une ligne de référence nord et la réservation de l'espace aérien au-dessus et au nord de cette ligne aux aéronefs en direction ouest, de Reykjavik à Gander, qui accusent du retard.

1.20.3.2 Système de routes organisées (OTS)

- En direction ouest
 - Le message de l'OTS pour le trafic en direction ouest est préparé et publié chaque jour par Shanwick.
 - La route la plus nord d'un OTS de jour est appelée route NAT Alpha; la route voisine au sud s'appelle NAT Bravo, et ainsi de suite.
 - Les heures de validité sont de 1130 à 1900 UTC à 30° W.
 - Les profils de niveaux de vol publiés normalement sont les niveaux compris entre le FL 310 et le FL 390 inclusivement.

- Les routes qui franchissent la côte à CUDDY ou au nord de CUDDY au FL 340 ne seront pas publiées.
 - Le FL 340 est omis de ces routes pour laisser des profils de vol aux aéronefs provenant de l'OCA de Reykjavik.

- En direction est
 - Le message de l'OTS pour le trafic en direction est est préparé et publié chaque jour par Gander.
 - La route la plus au sud est appelée route Zulu; la route voisine au nord s'appelle Yankee, et ainsi de suite.
 - Les heures de validité sont de 0100 à 0800 UTC à 30°W.
 - Les profils de niveaux de vol publiés normalement sont les niveaux compris entre le FL 310 et le FL 400 inclusivement.
 - Le FL 310 est disponible seulement pour les routes de New York.
 - Les aéronefs en direction est, empruntant les routes au sud de la ligne de référence de nuit et de l'OTS principal, devraient indiquer le FL 310, FL 340, FL 360 ou FL 380 dans leur plan de vol.
 - Les routes de vol attribuées aux routes de New York arrivant dans l'OCA de Shanwick et franchissant la route de référence de nuit, ou passant au sud de celle-ci, peuvent être associées aux niveaux de vol FL 310, FL 340, FL 360 ou FL 380, ou à d'autres niveaux sur lesquels Santa Maria et New York se sont entendus. Des niveaux de vol supplémentaires seront attribués aux routes de New York si l'OTS principal est situé dans cette zone-là.

NOTE :

Aux fins de la présente procédure, les « routes de New York » sont toutes les routes en direction est qui commencent dans l'OCA de New York et pénètrent soit dans l'OCA de Gander, soit dans l'OCA de Shanwick.

1.20.3.3 Périodes de transition des systèmes de routes organisées (OTS)

- Principes de base
 - La période entre la fin d'un OTS et le début d'un autre s'appelle la période de transition.
 - Toutes les heures indiquées correspondent aux heures à 030°W.
 - Les règles de transition des OTS s'appliquent de 0801 à 1129 UTC et de 1901 à 0059 UTC.
 - Pendant ces heures, les niveaux de vol doivent être attribués conformément à la direction du vol, sauf indication contraire ci-dessous.

b) Lignes directrices

- (i) Pour les aéronefs en direction ouest franchissant 030° W entre 2230 et 0059 UTC :
 - (A) Ne pas emprunter les routes de l'OTS suivant;
 - (B) Ne pas mettre au plan de vol les ODL délégués (FL 340 et FL 380).
 - (I) Après 2230 UTC, les niveaux de vol et ODL de l'OTS publié passent sous la responsabilité de Gander pour les aéronefs en direction est.
- (ii) Pour les aéronefs en direction est franchissant 030° W entre 1000 et 1129 UTC :
 - (A) Ne pas emprunter les routes de l'OTS au FL 350;
 - (B) Ne pas mettre au plan de vol les ODL délégués (FL 330).
 - (I) Après 1000 UTC, l'OTS (au FL 330 et au FL 350) et l'ODL (FL 330) passent sous la responsabilité de Shanwick pour les aéronefs en direction ouest.
- (iii) Pour les aéronefs en direction est franchissant 030° W entre 1030 et 1129 UTC au FL 370 et au FL 390 :
 - (A) Ne pas emprunter les routes de l'OTS suivant.
 - (I) Après 1030 UTC, l'OTS (au FL 370 et au FL 390) passe sous la responsabilité de Shanwick pour les aéronefs en direction ouest.
- (iv) À la fin de l'OTS en direction ouest (OTS de jour) :
 - (A) Les aéronefs en direction ouest qui franchissent 030° W au plus tard à 1900 UTC à l'ODL (FL 330) ou sur l'OTS ont la priorité sur les aéronefs en direction est.
 - (I) Pendant les heures de validité de l'OTS en direction ouest, Gander délègue la responsabilité du FL 330 à Shanwick pour les aéronefs en direction ouest.
- (v) À la fin de l'OTS en direction est (OTS de nuit) :
 - (A) Les aéronefs en direction est qui franchissent 030° W au plus tard à 0800 UTC aux ODL (FL 340 et FL 380) ou sur l'OTS ont la priorité sur les aéronefs en direction ouest.

Le tableau ci-dessous résume le texte ci-dessus :

Tableau 1.4 – Périodes de transition entre les OTS

Niveau	Heures (UTC)	Direction
FL 430	24 h/24	En direction ouest. Peut être inscrit en direction est dans le plan de vol d'un aéronef non RVSM.
FL 410	24 h/24	En direction est.
FL 400	0801–2229 2230–0059 0100–0800	En direction ouest. En direction ouest (évite l'OTS). OTS en direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest). En direction ouest (évite l'OTS). En direction est (OTS).
FL 390	1901–1029 1030–1129 1130–1900	En direction est. En direction est (évite l'OTS). OTS en direction ouest (sous réserve d'aéronefs en direction est). En direction est (évite l'OTS). En direction ouest (OTS).
FL 380	0300–0700 0801–2229 2230–0059 0100–0800	En direction ouest (ODL, sur ou au nord de la ligne de référence nord). En direction ouest. En direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest). En direction est (OTS et ODL).
FL 370	1901–1029 1030–1129 1130–1900	En direction est. En direction est (évite l'OTS). OTS en direction ouest (sous réserve d'aéronefs en direction est). En direction est (évite l'OTS). En direction ouest (OTS).
FL 360	0801–2229 2230–0059 0100–0800	En direction ouest. En direction ouest (évite l'OTS). OTS en direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest). En direction ouest (évite l'OTS). En direction est (OTS).
FL 350	1901–0959 1000–1129 1130–2000	En direction est. En direction est (évite l'OTS). OTS en direction ouest (sous réserve d'aéronefs en direction est). En direction est (évite l'OTS). En direction ouest (OTS).
FL 340	0801–2229 2230–0059 0100–0800	En direction ouest. En direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest). OTS en direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest). En direction est (OTS et ODL).
FL 330	1901–0959 1000–1129 1130–1900	En direction est. En direction ouest (sous réserve d'aéronefs en direction est). En direction ouest (OTS et ODL).

Niveau	Heures (UTC)	Direction
FL 320	0801–2229	En direction ouest.
	2230–0059	En direction ouest (évite l'OTS). OTS en direction est (sous réserve d'aéronefs en direction ouest).
	0100–0800	En direction ouest (évite l'OTS). En direction est (OTS).
FL 310	24 h/24	En direction ouest (ODL).
FL 300	24 h/24	En direction ouest.
FL 290	24 h/24	En direction est.

1.20.3.4 Ligne de référence de nuit

Pendant les heures de validité de l'OTS en direction est, une ligne de référence fixe, la ligne de référence de nuit, est mise en place aux coordonnées suivantes :

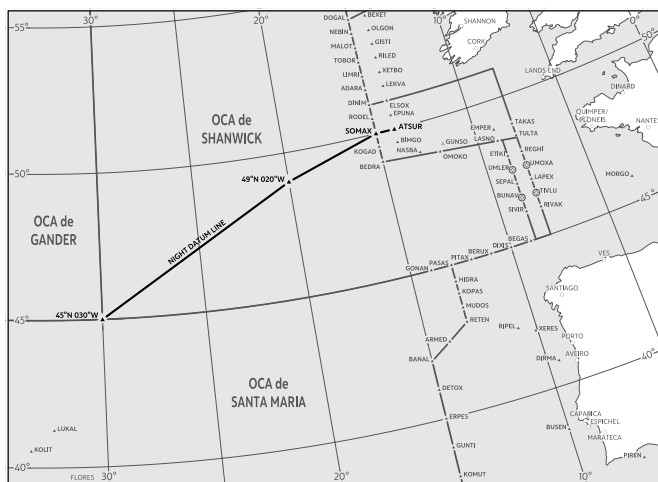
45°N 030°W – 49°N 020°W – SOMAX – ATSUR

Sur la ligne de référence de nuit, et au nord de celle-ci, la responsabilité des FL 340 et FL 380 est déléguée à Gander pour les aéronefs en direction est.

Au sud de la ligne de référence de nuit, le FL 340 ne doit pas être utilisé pour le trafic de Gander en direction est.

Au sud de la ligne de référence de nuit ou de l'OTS en direction est, selon le plus au sud des deux, le FL 380 ne doit pas être utilisé pour le trafic de Gander en direction est.

Figure 1.3 – Ligne de référence de nuit



1.20.3.5 Ligne de référence nord

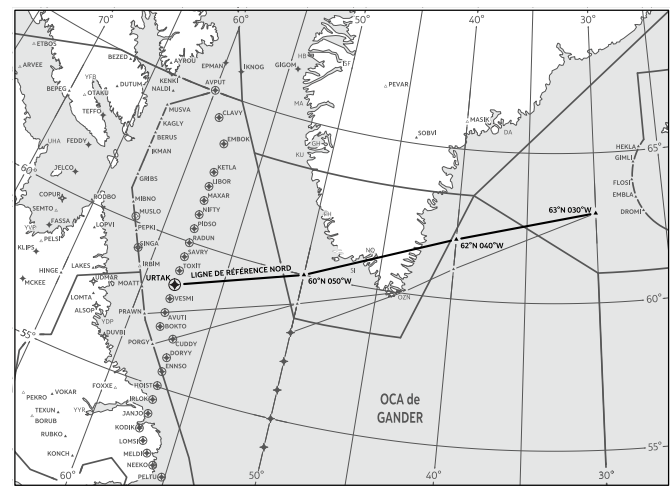
De 0300 à 0700 UTC, une ligne de référence fixe, la ligne de référence nord, est mise en place aux coordonnées suivantes :

URTAK – 60°N 50°W – 62°N 40°W – 63°N 30°W

Sur la ligne de référence nord, et au nord de celle-ci, la responsabilité du FL 380 est déléguée à Reykjavik pour les aéronefs en direction ouest.

Si les vols aléatoires ou les routes OTS au nord sont nombreux, la ligne de référence nord peut être annulée temporairement afin d'accueillir le trafic attendu en direction est.

Figure 1.4 – Ligne de référence nord



1.20.4 Approbations des aéronefs répondant aux exigences du minimum réduit d'espacement vertical et évoluant dans l'Atlantique Nord (NAT RVSM)

Les utilisateurs d'aéronefs immatriculés au Canada qui entendent voler dans l'espace aérien NAT MNPS/RVSM sont tenus de démontrer qu'ils satisfont à toutes les normes applicables. Des renseignements sur les mesures nécessaires pour l'obtention de cette approbation peuvent être obtenus auprès de :

Approbations de la navigabilité

Programmes de maintenance RVSM
 Directeur, Normes (AART)
 Transports Canada, Aviation civile
 330, rue Sparks
 Ottawa ON K1A 0N8

Tél. :1-800-305-2059
 Téléc. :613-952-3298

Normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Transports Canada, Aviation civile
 330, rue Sparks
 Ottawa ON K1A 0N8

Tél. :1-800-305-2059
 Téléc. :613-990-6215

Programmes de maintenance RVSM

Directeur, Normes (AART)
Transports Canada, Aviation civile
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Tél. :1-800-305-2059
Télec. :613-952-3298

1.20.5 Organisme central de surveillance (CMA)

L'organisme régional de surveillance de la région NAT est le CMA situé à Prestwick (Royaume-Uni), dont les coordonnées sont les suivantes :

North Atlantic Central Monitoring Agency
c/o National Air Traffic Services
Room G41
Scottish & Oceanic Area Control Centre,
Sherwood Road,
Prestwick, Ayrshire KA9 2NR
Royaume-Uni

Tél. :+44 1292 692412
Disponibilité du HMU de Strumble
(message enregistré) :+44 1292 692760
Télec. :+44 1292 692754
Courriel :natcma@nats.co.uk

Les responsabilités et procédures concernant le CMA sont décrites dans la publication NAT Doc 001 de l'OACI, *NAT SPG Handbook*, disponible à l'adresse suivante : <www.icao.int/EURNAT/Pages/EUR-and-NAT-Document.aspx>.

1.20.6 Espace aérien à mandat de liaison de données (DLM)

1.20.6.1 Généralités

Les objectifs du NAT DLM sont d'améliorer la communication, la surveillance et les capacités d'intervention des ATC dans la région NAT. L'ADS-C offre la possibilité de surveiller un aéronef pour voir s'il respecte la route et le niveau de vol autorisés, ce qui améliore considérablement la sécurité. 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.

1.20.6.2 Niveaux de vol à mandat de liaison de données (DLM)

L'espace aérien DLM couvre du FL 290 au FL 410 inclusivement dans l'ensemble de la région NAT.

1.20.6.3 Vols autorisés dans l'espace aérien à mandat de liaison de données dans la région de l'Atlantique Nord (NAT DLM)

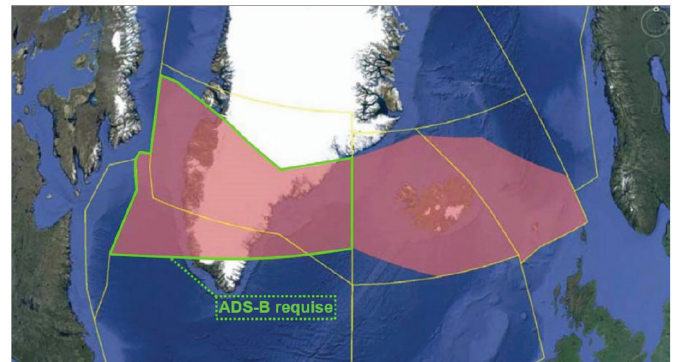
Les vols suivants sont autorisés dans l'espace aérien NAT DLM :

- a) Les vols effectués par des aéronefs équipés des systèmes de liaison de données CPDLC et ADS-C FANS 1/A (ou de systèmes équivalents) [se reporter au Doc 7030 de l'OACI, points 3.3.2 et 5.4.2).
 - (i) L'avionique à indiquer à la case 10 du plan de vol de l'OACI est :
 - (A) D1;
 - (B) J2, J5 ou J7.
- b) Les vols effectués par des aéronefs non équipés, mais dont le plan de vol porte à la case 18 la mention STS/FFR, HOSP, HUM, MEDEVAC, SAR ou STATE.

NOTE :

Selon la situation tactique, l'autorisation ATC pour ces vols peut ne pas correspondre aux demandes indiquées dans le plan de vol.

Figure 1.5 – Espace aérien exigeant l'ADS-B



1.20.6.4 Politiques en matière d'opérations

Un aéronef non équipé des systèmes indiqués peut demander de monter ou de descendre à travers l'espace aérien NAT DLM. Ces demandes seront traitées de façon stratégique.

Les demandes de réservation d'altitude (ALTRV) seront traitées au cas par cas, peu importe l'avionique de l'aéronef.

1.20.6.5 Défaillance de l'équipement du système ADS-C ou CPLDC

- a) Avant le départ :
 - (i) Soumettre à nouveau un plan de vol pour rester à l'écart de l'espace aérien NAT DLM.
- b) Après le départ, mais avant d'entrer dans l'espace aérien DLM :
 - (i) Aviser l'ATC avant d'entrer dans l'espace aérien DLM.
 - (ii) Les demandes de vol en espace aérien DLM seront traitées de façon stratégique.
- c) Après être entré dans l'espace aérien NAT DLM :
 - (i) Aviser immédiatement l'ATC.
 - (ii) L'ATC traitera la demande de façon stratégique en vue de permettre au vol de continuer d'évoluer dans l'espace aérien NAT DLM. Selon l'état de la circulation, il pourrait être demandé au vol de quitter l'espace aérien NAT DLM.

1.20.7 Surveillance de la tenue d'altitude

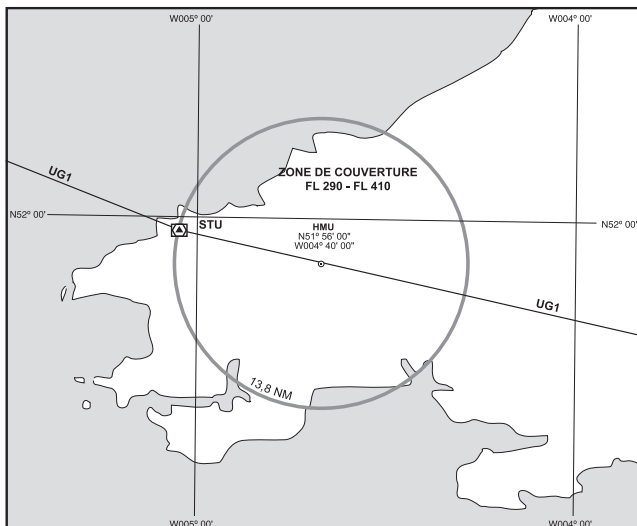
Dans la région NAT, la surveillance de la tenue d'altitude est effectuée à l'aide d'un système hybride composé d'un HMU fixe installé au sol et d'un système de surveillance par GPS comprenant des GMU portatifs.

1.20.8 Dispositif de surveillance de la tenue d'altitude (HMU)

Le site HMU se trouve à Strumble, au Royaume-Uni, à 15 NM à l'est du VOR/DME de Strumble (STU), au-dessous de la route ATS de l'espace aérien supérieur UG1, aux coordonnées 51°56'00"N 04°40'00"W (voir la Figure 1.6).

Le HMU de Strumble couvre une zone circulaire d'un rayon de 13,8 NM entre le FL 290 et le FL 410 inclusivement.

Figure 1.6 – HMU de Strumble



1.20.8.1 Procédures avant vol

Les utilisateurs qui planifient leur vol en s'écartant d'un itinéraire optimal afin de survoler le HMU de Strumble doivent se renseigner sur la disponibilité du HMU en téléphonant au +44 1292 692760 (Royaume-Uni). Tous les efforts nécessaires seront déployés pour garantir l'exactitude des renseignements publiés, mais les utilisateurs doivent se rappeler que le dispositif peut être mis hors service à court préavis.

Les pilotes d'aéronefs devant faire l'objet d'une surveillance doivent planifier leur vol de façon à passer au-dessus de STU. L'immatriculation de l'aéronef doit être indiquée dans la case 18 du plan de vol (si elle n'apparaît pas dans la case 7) et accompagnée de la mention « RMK/HMU FLT STU ».

1.20.8.2 Procédures en vol

Avant de survoler le HMU de Strumble et lors de l'appel initial, les pilotes doivent indiquer « for HMU flight » à l'ATC de Londres, et s'ils ne sont pas approuvés pour des vols RVSM, les pilotes devront soumettre une demande d'autorisation pour évoluer entre le FL 290 et le FL 410 inclusivement. Si les exigences opérationnelles le permettent, le contrôleur fera son possible pour que l'aéronef puisse traverser la zone de couverture HMU en vol rectiligne et en palier.

1.20.8.3 Procédures après vol

L'ATC ne sait pas si un aéronef a fait l'objet, avec succès, de la surveillance HMU. Les exploitants qui veulent en avoir la certitude peuvent envoyer un message par télécopieur au CMA de la région NAT ou compléter et soumettre le formulaire de demande HMU, disponible à <<http://natcma.com/height-monitoring-2/strumble-hmu/>>. Les utilisateurs sont encouragés à utiliser le site Web du CMA de la région NAT.

Les utilisateurs doivent adresser leurs demandes d'information sur des survols précis au CMA de la région NAT. Ces demandes doivent indiquer les codes du mode S ou A ainsi que le moment approximatif du survol en question.

1.21 PROCÉDURE DE DÉCALAGE LATÉRAL STRATÉGIQUE (SLOP)

La procédure de décalage latéral stratégique (SLOP) est à présent une procédure d'utilisation normalisée (SOP) dans toute la région de l'Atlantique Nord (NAT). Cette procédure atténue le risque de collision et les effets de la turbulence de sillage. Il est conseillé aux pilotes effectuant des vols océaniques à l'intérieur de la région NAT, aux commandes d'aéronefs équipés pour suivre automatiquement une route décalée, d'appliquer un décalage latéral allant jusqu'à 2 NM à droite de l'axe de la route.

Le nombre d'erreurs de navigation latérale (LNAV) pouvant représenter un risque et qui se sont produites dans l'espace aérien NAT a diminué de façon considérable grâce à l'utilisation de systèmes de navigation embarqués de haute précision et de systèmes de gestion de vol (FMS) sophistiqués.

Paradoxalement, la capacité des aéronefs à naviguer de façon si précise fait en sorte que les aéronefs évoluant sur la même route, mais à des niveaux différents, risquent de plus en plus de se

retrouver en situation de chevauchement latéral, ce qui augmente le risque de collision si un aéronef quitte le niveau de vol autorisé pour quelque raison que ce soit.

La SLOP réduit le risque de collision puisqu'elle permet de disperser les aéronefs latéralement. Elle s'applique à l'intérieur des régions d'information de vol (FIR) océaniques de New York, de Gander, de Shanwick et de Santa Maria, des FIR de Nuuk et de Reykjavik, et s'applique à l'intérieur de la FIR océanique de Bodø lorsque les vols sont effectués à plus de 185 km (100 NM) au large des côtes.

La SLOP est conforme aux *Procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM;Doc 4444) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et s'applique sous réserve des conditions suivantes :

- a) Les aéronefs qui ne sont pas équipés pour suivre automatiquement une route décalée doivent suivre l'axe de la route.
- b) Les pilotes capables de programmer automatiquement les décalages peuvent suivre l'axe de la route ou appliquer un décalage latéral allant jusqu'à 2 NM à droite de l'axe de la route.
- c) Les décalages sont interdits à gauche de l'axe de la route.
- d) Un aéronef qui dépasse un autre aéronef devrait si possible décaler sa route selon les limites autorisées pour cette procédure de façon à minimiser la turbulence de sillage pour l'aéronef qu'il dépasse. Le pilote devrait tenir compte du vent, de la dérive prévue de la turbulence de sillage et du temps de descente. (Les taux de descente nominaux des turbulences de sillage sont de 300 à 600 pi/min.)
- e) Les pilotes devraient utiliser tous les moyens à leur disposition (système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage [TCAS], communications, observation visuelle, etc.) pour choisir la meilleure trajectoire de vol possible. Ils peuvent communiquer avec d'autres aéronefs sur la fréquence 123,45 MHz si nécessaire pour coordonner avec eux le décalage latéral optimum pour une turbulence de sillage minimale.
- f) Les pilotes peuvent appliquer un décalage après avoir franchi le point d'entrée océanique et doivent reprendre l'axe de la route avant le point de sortie océanique. Les comptes rendus de position transmis verbalement devraient être fondés sur les points de cheminement de l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne (ATC) actuelle et non sur les positions décalées.
- g) Il n'est pas nécessaire d'obtenir une autorisation ATC, ni de prévenir l'ATC, pour suivre cette procédure.

2.0 SERVICE AIR-SOL INTERNATIONAL

La station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander est la seule station aéronautique canadienne à fournir des services internationaux de télécommunications aéronautiques.

2.1 EXPLOITATION HAUTE FRÉQUENCE (HF) DU SERVICE MOBILE AÉRONAUTIQUE DANS L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

Les hautes fréquences (HF) utilisées dans l'Atlantique Nord (NAT) sont réparties en groupes aussi appelés familles. Les familles de fréquences NAT correspondent aux lettres A, B, C, D, E et F. Le contact initial avec la station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander par communication radio HF devrait être fait sur les fréquences des familles B, C, D ou F. Lorsqu'un pilote ne réussit pas à établir la communication avec l'IFSS de Gander en utilisant la fréquence désignée, il doit tenter de le faire en utilisant une autre fréquence appropriée pour cette route.

Tableau 2.1 – Familles de fréquences NAT contrôlées par l'IFSS de Gander

Familles de fréquences NAT	Fréquences
A*	3 016 kHz
B	2 899 kHz
	5 616 kHz
	8 864 kHz
	13 291 kHz
C	2 872 kHz
	5 649 kHz
	8 879 kHz
	11 336 kHz
	13 306 kHz
D	2 971 kHz
	4 675 kHz
	8 891 kHz
	11 279 kHz
	13 291 kHz
F	3 476 kHz
	6 622 kHz
	8 831 kHz
	13 291 kHz

* Nota : Normalement, l'IFSS de Gander n'est pas à l'écoute de la famille de fréquences NAT « A ». Toutefois, ces fréquences sont disponibles dans des circonstances inhabituelles, comme l'évacuation d'une unité ATS adjacente ou une perte de communications.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les heures de service, se reporter à l'article 3.4 de la section *GEN Services de communication* de l'*AIP Canada*, et plus précisément au sous-article 3.4.3 *Types de services – HF*. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les stations radio de Gander, se reporter à l'annexe B-2 du NAT Doc 003 – *High Frequency Management Guidance Material for the North Atlantic Region* de l'OACI.

Au cas où la surcharge d'une famille de fréquences se produirait, ou serait prévue, les aéronefs d'un ou de plusieurs exploitants pourraient être transférés de cette famille de fréquences à une autre famille appropriée, pour la durée prévue de cette surcharge. Ce transfert peut être demandé par n'importe quelle station, mais la décision reviendra à Shannon et à Gander après que le tout aura été coordonné avec toutes les stations NAT concernées.

2.2 UTILISATION DES HAUTES FRÉQUENCES (HF) – ANCHORAGE ARCTIC

Les aéronefs évoluant dans la région de contrôle (CTA)/région d'information de vol (FIR) d'Anchorage Arctic au-delà de la portée optique des installations télécommandées air-sol très haute fréquence (VHF) exploitées par le centre de contrôle régional (ACC) d'Anchorage doivent maintenir les communications avec la radio de Gander, et assurer l'écoute ou une veille du système d'appel sélectif (SELCAL) sur les hautes fréquences (HF) 2 971 kHz, 4 675 kHz, 8 891 kHz et 11 279 kHz du réseau de l'Atlantique Nord Delta (NAT D). La fréquence principale à utiliser de jour est 11 279 kHz; de nuit, cette fréquence est 8 891 kHz. De plus, étant donné qu'il a été signalé que la qualité de réception de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol (VOLMET) émis pour Honolulu Pacific est mauvaise à l'intérieur et à proximité de l'espace aérien canadien, la radio de Gander peut fournir sur demande aux équipages de conduite les observations de surface et les prévisions d'aérodrome à Anchorage et à Fairbanks.

2.3 DISPONIBILITÉ D'UNE BANDE LATÉRALE UNIQUE (SSB)

L'équipement haute fréquence (HF) international est exploité sur la bande latérale unique (SSB) d'émission J3E. On utilise la bande latérale supérieure (USB) pour toutes les communications.

2.4 SYSTÈME D'APPEL SÉLECTIF (SELCAL)

Le système d'appel sélectif (SELCAL) est installé à la radio de Gander pour usage sur toutes les fréquences internationales. Le SELCAL fournit une méthode automatique et sélective pour appeler un aéronef en particulier. L'appel en phonie est remplacé par la transmission de tonalités codées à l'aéronef sur les canaux de radiotéléphonie internationaux. Un appel sélectif unique se compose de quatre tonalités pré-sélectionnées exigeant approximativement deux secondes de transmission. Ces tonalités sont produites par un codeur dans la station au sol et sont reçues par un décodeur branché sur la sortie audio du récepteur de bord. Sur réception de la tonalité codée assignée (code SELCAL), un voyant lumineux s'allume ou un signal sonore retentit dans le poste de pilotage de l'aéronef.

Il incombe à l'équipage de conduite de s'assurer que la radio de Gander est avisée du code SELCAL disponible dans l'équipement de bord s'il a l'intention de communiquer avec celle-ci. Cette information peut être communiquée lors du compte rendu au décollage ou en passant d'un réseau à l'autre en vol.

Les normes et les procédures relatives au SELCAL sont décrites à l'Annexe 10, volume II de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'administration de l'affectation des codes SELCAL à l'échelle mondiale a été déléguée à l'organisme Aviation Spectrum Resources, Inc. Les formulaires de demande pour obtenir des codes SELCAL peuvent être téléchargés à partir de l'adresse suivante : <www.asri.aero/selcal>.

2.5 UTILISATION DE LA GAMME TRÈS HAUTE FRÉQUENCE (VHF) GÉNÉRALE OU DES COMMUNICATIONS VOCALES PAR SATELLITE (SATVOICE) AU LIEU DES HAUTES FRÉQUENCES (HF) AIR-SOL INTERNATIONALES

2.5.1 Régions de l'Atlantique Nord (NAT) et Anchorage Arctic — Utilisation des communications vocales par satellite (SATVOICE)

Les SATVOICE peuvent être utilisées pour communiquer avec la radio de Gander pour faire des appels non réguliers intéressant la sécurité des vols ou lorsque la propagation des HF est mauvaise. La radio de Gander peut être jointe au 1-709-651-5298 ou à l'aide du code Inmarsat abrégé 431613.

2.5.2 Couverture des très hautes fréquences (VHF) — Région de l'Atlantique Nord (NAT)

Tableau 2.2 – Fréquences VHF de la région NAT

FRÉQUENCES VHF	COORDONNÉES/REPÈRES
122,375	45N 050W – 54N 050W
135,35	45N 050W – 48N 050W
126,9	48N 050W – 51N 050W
127,1	48N 050W – 1N 050W
119,85	51N 050W – 54N 050W
120,55	LOMSI – AVUIT
123,75	PIDSO – BOKTO
124,82	NIFTY – AVPUT
134,47	58N 050W – 65N 050W
134,95	57N 040W – 63N 040W
127,9	57N 040W – 63N 040W – 61N 050W – 57N 050W
126,9 (CYFB)	61N 070W – 67N 070W

NOTE :

Le SELCAL est utilisé sur toutes les fréquences air-sol.

Le Canada, le Danemark et l'Islande fournissent des installations de communications VHF générales pour compléter la couverture radio HF dans la région NAT.

Les cartes qui figurent à la fin du présent paragraphe illustrent la couverture de communications VHF générales. Il faut noter que :

- a) ces cartes ne représentent que la couverture approximative;
- b) la couverture réelle à basse altitude est moindre que celle indiquée;
- c) une altitude de 30 000 pi est censée être l'altitude minimale assurant une réception continue dans la région NAT (voir les cartes qui suivent).

Figure 2.1 – Couverture VHF NAT à 10 000 pi

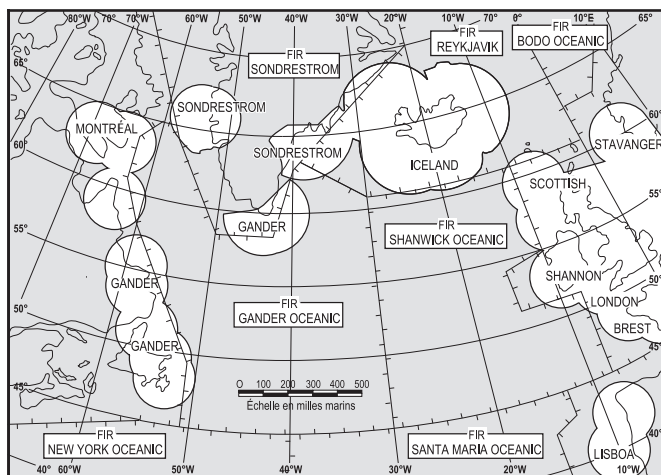


Figure 2.2 – Couverture VHF NAT à 20 000 pi

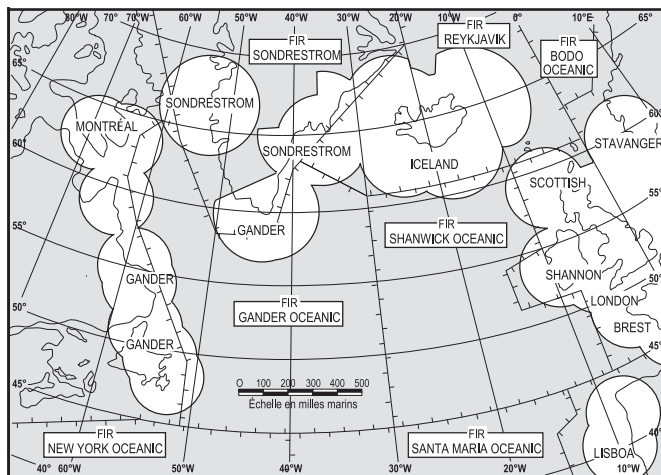
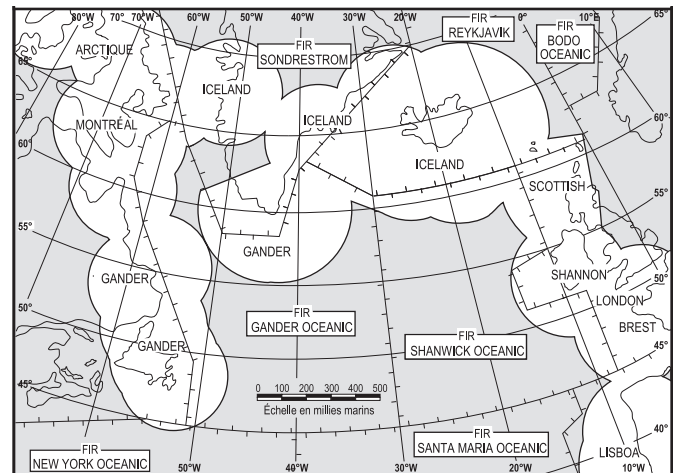


Figure 2.3 – Couverture VHF NAT à 30 000 pi



NOTE : L'altitude minimale pour une couverture VHF continue dans l'Atlantique Nord est de 30 000 pi.

Lorsqu'on pénètre dans une zone de réception marginale, plusieurs tentatives pourraient être nécessaires pour établir la communication avec la station pertinente. Le pilote devrait assurer une veille du SELCAL sur les fréquences HF lorsqu'il évolue à l'intérieur des zones marginales de la couverture VHF. À la sortie d'une telle zone, préférablement avant de poursuivre sa route au-delà de la couverture VHF normale, le pilote devrait rétablir la communication sur la fréquence HF appropriée. Comme la couverture VHF est limitée, les aéronefs doivent être équipés d'un émetteur-récepteur HF approuvé et en état de fonctionnement afin de communiquer avec l'ATS à partir de n'importe quel point de la route durant le vol.

NOTE :

En raison de la couverture VHF, les aéronefs peuvent traverser l'Atlantique sans radio HF, sous réserve des conditions suivantes :

- a) s'ils évoluent en-dessous du FL 195 sur la route YFB – SF – KFV; et
- b) s'ils évoluent au moins au FL 250, sur la route YYR – OZN (ou NA) – KFV.

2.6 IDENTIFIANTS ARINC 424 POUR LES POINTS DE CHEMINEMENT ESPACÉS D'UN DEMI-DEGRÉ DANS L'OCA DE GANDER

Il a été établi que la saisie manuelle des coordonnées géographiques de points de cheminement à l'aide de codes courts dérivés de la norme précisée au paragraphe 7.2.5 (« Reporting Positions Defined by Coordinates ») de l'ARINC Specification 424 (5050N = 50° N/50° W, N5050 = 50°30'N/50° W) fait partie de facteurs ayant directement contribué à bon nombre d'erreurs graves de navigation dans la région de l'Atlantique Nord.

Afin d'éviter les erreurs d'entrée dans l'ordinateur de gestion de vol, il est fortement recommandé d'entrer les coordonnées géographiques en entier, en appliquant les procédures qui atténuent bien les ambiguïtés d'affichage.

Si aucun point de cheminement n'est saisi à l'aide des coordonnées complètes de latitude et de longitude :

- a) Les bases de données des aéronefs NE DOIVENT PAS contenir de points de cheminement dans l'OCA de Gander en format « Nxxxx » mentionné au paragraphe 7.2.5 de l'ARINC 424.
- b) Un utilisateur d'aéronef ou un service de planification de vol qui, pour des besoins opérationnels, doit remplir ses bases de données avec des points de cheminement d'un demi-degré dans l'OCA de Gander, doit utiliser un autre format de saisie, par exemple « Hxxxx ».

Les procédures destinées aux équipages de conduite devraient exiger que chaque pilote affiche et vérifie lui-même les DEGRÉS et les MINUTES chargés dans le FMC pour les points de cheminement en coordonnées géographiques définissant la route indiquée dans l'autorisation océanique NAT.