

## ENR 1.8 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)

### REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

#### 1.8.1 INFORMATIONS GENERALES

Le centre de contrôle de Tahiti fournit les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte dans l'OCA de Tahiti de classe A (entre le FL195 et le FL660).

##### les routes utilisables sont :

- Les routes ATS (cf ENR 3.1. Routes ATS)
- Les routes non spécifiées :
- Les routes UPR.
- Les routes ETOPS pour les aéronefs autorisés.

#### 1.8.2 Informations sur les routes non spécifiées :

##### 1.8.2.1 Généralités

**1.8.2.1** A l'intérieur de l'espace océanique de la FIR de Tahiti (OCA), les compagnies aériennes opérant avec des aéronefs dont l'équipement est certifié RNAV peuvent déposer des plans de vol sur des routes non spécifiées (UPR).

**1.8.2.2** Les points de reports des routes préférées des utilisateurs (UPR) générées par les compagnies ne coïncidant pas avec des points de report publiés sont exprimés par leurs coordonnées géographiques en degrés, et si nécessaire en minutes de latitude ou longitude.

**1.8.2.3** Les points d'entrée et de sortie de la FIR Tahiti devront être insérés dans le champ route du plan de vol OACI.

**1.8.2.4** Dans le cas des routes non spécifiées (aléatoires), les aéronefs devront signaler leurs positions à des intervalles de 5° ou 10° de latitude ou de longitude (latitude si la route est sensiblement orientée nord-sud, longitude si est-ouest). Si l'aéronef parcourt 10° en 1 heure 20 minutes au maximum, 10° sera utilisé. Les aéronefs sur des routes en diagonales devront signaler leurs positions à des intervalles ne dépassant pas 1 heure et 20 minutes.

##### 1.8.2.3 Routes UPR (Routes préférées des utilisateurs)

**1.8.2.3.1** Certains exploitants ont amélioré le concept des routes flexibles en calculant eux même la route d'un vol (UPR-Route préférée des utilisateurs), en prenant en compte les vents prévus, les situations météorologiques significatives et d'autres facteurs particuliers à la compagnie ou au type d'appareil.

**1.8.2.3.2** Les coordinations pour une utilisation des UPR à l'échelle du Pacifique sud sont réalisées via le groupe informel de coordination ATS dans le Pacifique sud (ISPACG).

#### 1.8.3 Reports de position dans l'espace océanique de Tahiti :

##### 1.8.3.1 Généralités :

**1.8.3.1.2** Si un aéronef vole sur une route ATS, le pilote doit signaler sa position au survol des points de compte rendu désignés. Le pilote doit également signaler sa position aux points d'intersection quand ceux ci sont utilisés dans le champ route du plan de vol.

**1.8.3.1.3** Un aéronef qui a dévié de sa route doit signaler sa position par le travers des points de comptes rendus désignés.

**1.8.3.1.4** Des reports de position additionnels seront transmis lorsque l'ATC le demandera.

##### 1.8.3.2 Report de position effectué vocalement :

**1.8.3.2.1** Quand le report de position est effectué vocalement, les éléments d'informations sont transmis conformément au code AIREP.

#### 1.8.1 GENERAL INFORMATION

Tahiti control centre provides control, flight information and alert in Tahiti OCA In the class A part (From FL195 up to FL660).

##### The routes available are:

- ATS routes (cf ENR 3.1)
- Uncharted routes:
- UPR - (user preferred) route.
- ETOPS routes for authorized aircraft.

#### 1.8.2 Informations about uncharted Routes:

##### 1.8.2.1 General

**1.8.2.1** Within the Tahiti oceanic FIR, operators of RNAV aircraft may file flights plans using random (UPR: user preferred) routes.

**1.8.2.2** Waypoints on company generated uncharted routes that are not coincident with published reporting points or waypoints are referred to by their geographical coordinates expressed in degrees and, if necessary, minutes of latitude and longitude.

**1.8.2.3** FIR boundary crossing points must be inserted in the field 15 ( route) of the ICAO FPL.

**1.8.2.4** When on uncharted (random) routes, aircraft are to report position at intervals of 5° or 10° of latitude or longitude (latitude if the track is predominantly north-south, longitude if east-west). If the aircraft traverses 10° in 1 hour and 20 minutes or less, 10° is to be used. Aircraft on diagonal tracks are to report at intervals not exceeding 1 hour and 20 minutes.

##### 1.8.2.3 User preferred routes (UPR)

**1.8.2.3.1** Some operators have improved the organized flexible tracks concept by calculating their own track for a flight (UPR-user preferred route) depending on prevailing winds, significant weather and other company or /and aircraft relevant factors.

**1.8.2.3.2** Coordination for region wide application of user preferred routes (UPR) is being conducted via the Informal South Pacific ATS Coordination Group (ISPACG).

#### 1.8.3 Position reporting in Tahiti oceanic FIR:

##### 1.8.3.1 General:

**1.8.3.1.2** When on ATS routes, the pilot must report position at compulsory reporting points and waypoints. The pilot must also report position at intersection waypoints where these are used in the route field of the flight plan.

**1.8.3.1.3** Aircraft that have deviated off-track are to report abeam any reporting point or waypoint.

**1.8.3.1.4** Additional position reports are to be transmitted as requested by ATC.

##### 1.8.3.2 Using VOICE:

**1.8.3.2.1** When reporting using voice the AIREP form of report is to be used

**1.8322** Lorsque un aéronef navigue sur une route ATS, les éléments d'information constituant les sections 1 et 3 de l'AIREP sont transmis aux points de compte rendu en vol ATS/MET obligatoires (signalés par un triangle noir dans un carré) et ceux de la section 1 du code AIREP aux autres points désignés.

**1.8323** Lorsque l'aéronef navigue sur des routes non spécifiées, les pilotes transmettront leur compte rendu de position conformément à la section 1 du code AIREP, à tous les points définissant la route.

### 1.8.3.3 Report de position effectué par CPDLC :

Voir § II.3.3 du 1.8.4  
Compte-rendu de position

### 1.8.3.4 Moyens de communication :

Dans l'OCA de Tahiti, les moyens de communications sont les suivants :

- CPDLC : comme moyen primaire pour les appareils équipés datalink (FANS 1/A)

- HF directe :

(i) Comme moyen primaire pour les appareils non équipés data-link, et

(ii) Comme moyen secondaire en secours du CPDLC

- VHF dans les zones de couverture VHF de Tahiti.

- SATCOM :

(i) lorsque l'équipage n'a pas réussi à établir ou rétablir les contacts avec l'ATC par les moyens précédemment cités ci dessus et doit contacter le centre de Tahiti pour rendre compte de sa position, pour des messages ATS ou ayant trait à la sécurité.

(ii) Le numéro abrégé INMARSAT entre téléphones Inmarsat est le 42 27 90 (689 40 54 77 20 par le réseau commuté) et permet de joindre directement le contrôleur de la position océanique.

### 1.8.3.5 Variation de la vitesse vraie :

A l'exception du maintien d'un nombre de mach imposé par l'ATC, toute variation de plus ou de moins de cinq pour cent de la vitesse vraie, entre des points de report, doit être signalée à l'ATC aussitôt que possible.

### 1.8.3.6 Révisions d'estimées :

A l'exception de report de position via l'ADS, les pilotes doivent signaler immédiatement à l'ATC, une estimée corrigée sur le prochain point de report s'il apparaît probable que celle précédemment donnée diffère de la nouvelle calculée de 2 minutes ou plus.

## 1.8.4 Services par liaison de données en FIR Tahiti :

### I INTRODUCTION

#### I.1 Objet

Cette section détaille les services par liaison de données fournis par le centre de Tahiti en FIR NTTTT.

Les opérations par liaison de données FANS 1/A sont en conformité avec les accords régionaux et les normes OACI définies pour la fourniture de services par liaison de données.

### II OPERATIONS PAR LIAISON DE DONNEES DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE.

#### II.1 INTRODUCTION

II.1.1 Les opérations par liaison de données ATS sont fournies dans les espaces de classe A, D, E et G.

Les applications par liaison de données ATS qui utilisent le SAT SITA seront adressées aux aéronefs équipés FANS 1/A.

II.1.2 Les équipages utilisant ces services par liaison de données doivent être entraînés à l'utilisation des équipements de liaison de données à un niveau approuvé par l'état d'immatriculation.

La réception d'une Logon Request attestera auprès de l'ATC que les équipages satisfont à cette exigence.

II.1.3 Les applications par liaison de données supportées par le système sol TIARE de Tahiti sont Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) et Automatic Dependent Surveillance (ADS).

Les fonctions support CPDLC sont :

- Alerte situation d'urgence
- Réception des clairances ATC et instructions
- Envoi des compte-rendus de position et des demandes de clairance

**1.8322** When on ATS routes, aircraft must transmit sections 1 & 3 at designated compulsory ATS/MET reporting points and waypoints (designated by a black triangle in a square), and section 1 of the AIREP at other designated compulsory reporting points and waypoints.

**1.8323** When on uncharted routes, aircraft must transmit section 1 of the AIREP at all fixes defining the route.

### 1.8.3.3 Using CPDLC:

See § II.3.3 from 1.8.4  
Position reporting

### 1.8.3.4 Means of communication:

In Tahiti OCA, means of communication are the following:

- CPDLC: as primary means for datalink equipped aircraft (FANS 1/A)

- Direct HF:

(i) as primary means for non datalink equipped aircraft, and

(ii) as backup communication medium if CPDLC failed.

- VHF when in Tahiti VHF coverage areas.

- SATCOM:

(i) When an aircraft is unable to establish or re-establish contact with the ATC by the means mentioned above will use SATCOM voice for non-routine and safety related situations.

(ii) INMARSAT shortcode between Inmarsat phones is 42 27 90 (689 40 54 77 20 dial phone line) to join directly Tahiti OCA controller's position.

### 1.8.3.5 Variation in True Airspeed:

Except when aircraft are maintaining an ATC required mach number, any variation of average true airspeed, between reporting points, of plus or minus five per cent shall be notified to ATC as soon as possible.

### 1.8.3.6 Revisions of estimates:

Except when reporting position via ADS, pilots must report immediately to ATC a corrected estimate for the next significant point at any time it becomes apparent that an estimate previously submitted is in error in excess of 2 minutes.

## 1.8.4 Datalink services provided within Tahiti FIR:

### I INTRODUCTION

#### I.1 Purpose

This section details the Data Link Services provided by Tahiti Centre within FIR NTTTT.

FANS 1/A Data Link Operations are in accordance with regional agreements and ICAO standards defined for provision of Data Link Services.

### II AIR TRAFFIC SERVICES DATALINK OPERATIONS

#### II.1 INTRODUCTION

II.1.1 ATS Data Link Operations are provided within Class A, D, E and G airspaces.

The ATS Data Link applications which use the SITA SAT will be addressed to FANS 1/A equipped aircraft.

II.1.2 Flight crews using these Data Link facilities must be trained in the use of Data Link equipment to a level approved by the State of Registry.

Receipt of a Logon Request will notify ATC that flight crews meet this requirement.

II.1.3 The Data Link applications supported by Tahiti ground system TIARE are Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) and Automatic Dependent Surveillance (ADS).

The CPDLC function supports:

- Emergency alerting
- Uplink of ATC clearances and instructions
- Downlink of position reports and clearance requests