

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 30/18

APPROCHES DE NAVIGATION DE SURFACE DIFFUSÉES COMME APPROCHES PRINCIPALES SUR LE SERVICE AUTOMATIQUE D'INFORMATION EN RÉGION TERMINALE

(Remplace l'AIC 13/16)

Introduction

Vu le succès continu de l'expansion de la navigation fondée sur les performances (PBN), l'approche de navigation de surface (RNAV) est devenue l'approche prédominante et privilégiée à de nombreux aéroports au pays. En outre, comme davantage de procédures PBN sont élaborées et mises en œuvre, plus d'une procédure d'approche RNAV peut être disponible pour une piste active.

À ce titre, NAV CANADA a mené un projet pilote visant à mieux faire connaître les approches RNAV disponibles sur le service automatique d'information en région terminale (ATIS) en tant qu'approches principales à plusieurs aéroports d'un bout à l'autre du pays. À la suite de ce projet pilote et de consultations exhaustives menées auprès de ses transporteurs clients et de son personnel opérationnel, NAV CANADA diffusera dorénavant les approches RNAV, lorsqu'elles sont disponibles et dans des conditions météorologiques adéquates, comme approches IFR (règles de vol aux instruments) principales sur l'ATIS.

Objectif et avantages

Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) utilise l'ATIS pour réduire la congestion des fréquences et diffuser des renseignements essentiels, précis et à jour tels que les conditions météorologiques, les pistes en service, les approches utilisées, etc. Il est attendu que les pilotes utiliseront aussi ces renseignements pour planifier leurs arrivées et leurs approches.

L'utilisation de l'approche RNAV comme approche principale peut procurer les avantages suivants :

- Éviter les interruptions de l'alignement de descente (GP) du système d'atterrissage aux instruments (ILS) et (ou) les interférences au signal de guidage du profil du vol causées par le trafic au sol.
- Assurer une transition harmonieuse d'une procédure d'arrivée normalisée en région terminale (STAR RNAV) à une approche RNAV.
- Tirer profit du système mondial de navigation par satellite (GNSS), des systèmes de positionnement satellitaire et des capacités de l'avionique en évolution.
- Réduire la longueur et la complexité des autorisations ATC.

Avis à l'ATC de la procédure d'approche demandée dès le contact initial

Les pilotes devraient planifier leur arrivée en fonction de l'information sur l'ATIS. Par conséquent, si l'approche RNAV est diffusée comme étant l'approche principale, l'ATC s'attendra à ce que l'aéronef soit configuré pour l'approche RNAV.

À certains aéroports du Canada, plus d'une approche RNAV (RNAV GNSS ou RNAV RNP) peuvent être disponibles pour une ou plusieurs pistes. Par conséquent, le message ATIS aux aéroports où de multiples approches RNAV sont offertes doit ordonner aux équipages des aéronefs d'aviser l'ATC de la procédure d'approche demandée dès le contact initial. L'ATC a recours à différentes méthodes de contrôle selon le type d'approche; ainsi, si l'approche demandée n'est pas indiquée lors du contact initial, cela pourrait entraîner des profils de vol inefficaces, des distances de vol plus grandes et une charge de travail additionnelle pour l'équipage. En informant l'ATC de l'approche demandée dès le contact initial, les pilotes l'aident à planifier les arrivées et à mettre les aéronefs en séquence, ainsi qu'à réduire les transmissions sur la fréquence ATC.

Cette information est incluse dans le message ATIS afin que les pilotes informent l'ATC de l'approche demandée pour la piste IFR **ACTIVE** diffusée dans le message ATIS en vigueur. Si les pilotes prévoient suivre une procédure autre que celle diffusée sur l'ATIS, ils sont tenus d'en aviser l'ATC, quelle qu'en soit la raison (formation, conditions météorologiques, équipement, préférence, etc.).

Format du message ATIS

Aux aéroports où le service de contrôle terminal est offert et où les procédures d'approche RNAV sont diffusées comme approches principales sur l'ATIS, le message ATIS doit ordonner aux pilotes d'aviser le contrôleur des arrivées de l'approche demandée dès le contact initial. Aux aéroports sans contrôleur des arrivées ou contrôleur terminal désigné, le message ATIS doit préciser aux pilotes une unité ATC et une fréquence afin qu'ils avisent l'ATC de leur procédure d'approche demandée.

Exemples de messages ATIS :

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) (plafond nuageux de 500 pieds ou plus au-dessus de l'altitude IFR minimale et visibilité de trois milles ou plus) :

APPROCHE IFR RNAV Z OU RNAV Y PISTE XX, **LES PILOTES DOIVENT AVISER LE CONTRÔLE DES ARRIVÉES DE <UNITÉ ATS>** DE L'APPROCHE DEMANDÉE DÈS LE CONTACT INITIAL. ARRIVÉES ET DÉPARTS PISTE XX.

ou

APPROCHE IFR RNAV Z OU RNAV Y PISTE XX, **LES PILOTES DOIVENT AVISER LE CENTRE DE <UNITÉ ATS> SUR LA FRÉQUENCE 119.0** DE L'APPROCHE DEMANDÉE DÈS LE CONTACT INITIAL. ARRIVÉES ET DÉPARTS PISTE XX.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) (plafond nuageux de moins de 500 pieds au-dessus de l'altitude IFR minimale ou visibilité de moins de trois milles – y compris « ILS ») :

APPROCHE IFR RNAV Z, RNAV Y OU ILS PISTE XX, **LES PILOTES DOIVENT AVISER LE CONTRÔLE DES ARRIVÉES** DE L'APPROCHE DEMANDÉE DÈS LE CONTACT INITIAL. ARRIVÉES ET DÉPARTS PISTE XX.

ou

APPROCHE IFR RNAV Z, RNAV Y OU ILS PISTE XX, **LES PILOTES DOIVENT AVISER LE CENTRE DE WINNIPEG SUR LA FRÉQUENCE 119.0** DE L'APPROCHE DEMANDÉE DÈS LE CONTACT INITIAL. ARRIVÉES ET DÉPARTS PISTE XX.

Dans des conditions météorologiques IFR, les pilotes ne doivent pas présumer que l'ATC s'attend à ce que le vol soit établi pour une approche ILS. Aviser l'ATC de l'approche demandée conformément aux directives du message ATIS est essentiel.

Exemples de phraséologie

« Ligne aérienne générique 123 ...FL 200 pour 16 000 pieds, information Delta, demandons RNAV Y piste 32 »

« Ligne aérienne générique 123 ...FL 200 pour 16 000 pieds, information Delta, demandons ILS piste 32 »

L'information sur l'approche demandée devrait être donnée lors de la toute première transmission radio avec l'unité/la fréquence indiquée dans le message ATIS qui s'occupera de mettre l'aéronef à l'arrivée en séquence vers l'étape finale et d'émettre l'autorisation d'approche.

Renseignements additionnels

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
77, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario) K1P 5L6

Tél. : 800-876-4693
Télec. : 877-663-6656
Courriel : service@navcanada.ca



Jeff Dawson
Directeur, Normes, procédures et coordination internationale