

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 31/18

## ÉTABLI SUR LA RNP AR (EoR) : MISE EN ŒUVRE À L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY (CYYC)

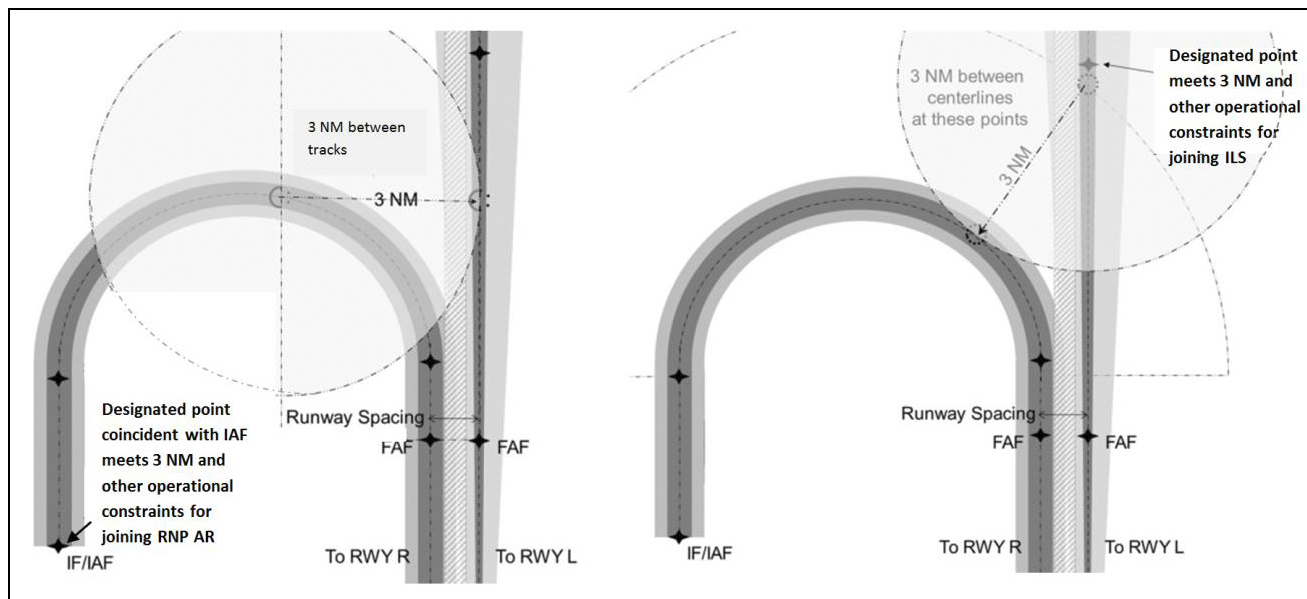
### Introduction

Le 8 novembre 2018, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) mettra en œuvre les normes d'espacement relatives aux approches nécessitant une autorisation pour la qualité de navigation requise (RNP AR) dans le document 4444, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM), section 6.7.3.5, « Détermination qu'un aéronef est établi sur RNP AR APCH ». NAV CANADA a l'intention d'incorporer la nouvelle norme d'espacement « Établi sur RNP AR (EoR) » pour les opérations parallèles à l'aéroport international de Calgary (CYYC), à compter du 8 novembre 2018.

### Concept EoR

Établi sur la RNP AR (EoR) désigne une nouvelle norme d'espacement utilisée pendant les opérations simultanées sur des pistes parallèles et tirant parti des avantages du confinement de RNP AR. Aux fins de l'espacement simultané en approche parallèle, l'opération considère que les aéronefs qui sont stabilisés selon une procédure d'approche RNP AR sont établis de la même façon que les aéronefs qui suivent une procédure directe avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS).

Lorsqu'un aéronef est autorisé à effectuer une approche RNP AR et qu'il franchit le point de cheminement d'approche intermédiaire (IWP) (repère d'approche intermédiaire [IF]), on considère que l'aéronef est **établi** en approche. La norme d'espacement latéral de 1 000 pieds ou d'espacement latéral de 3 milles marins (NM) n'est pas requise entre un aéronef établi en approche RNP AR et un aéronef établi en approche pour la piste parallèle adjacente près d'un point désigné de la trajectoire d'approche.



**Concept « Établi en approche RNP AR » indiquant les points désignés  
auxquels les aéronefs doivent être établis en approche**

Les procédures RNP AR à l'aéroport international de Calgary permettent de réduire les milles parcourus et d'optimiser les profils de descente, ce qui se traduit par une efficacité opérationnelle accrue et des avantages environnementaux comme la réduction du bruit et des émissions de gaz à effet de serre. La procédure EoR maximise les avantages de la RNP AR dans les environnements de pistes parallèles achalandées.

L'utilisation de la procédure EoR améliore la sécurité lors d'opérations sur pistes parallèles à proximité, puisqu'il y a une réduction significative du temps d'exposition lorsque les deux avions sont « côte à côte » (par exemple, à la même altitude en approche finale.) De plus, cette procédure permet de stabiliser plus tôt l'approche de l'aéronef.

## Opérations EoR à l'aéroport international de Calgary

La procédure EoR sera utilisée lors d'opérations simultanées sur pistes parallèles en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Le service automatique d'information de région terminale (ATIS) doit indiquer quand les opérations simultanées sur pistes parallèles sont en vigueur.

Les procédures d'approche RNP AR de l'aéroport international de Calgary sont représentées graphiquement avec le titre RNAV (RNP) Y pour toutes les pistes. Certaines transitions de procédures d'approche commencent au même IWP (IF), desservant des pistes parallèles adjacentes différentes. Toutes les procédures RNAV RNP prévues et la TRANSITION connexe doivent être extraites de la base de données du système de gestion de vol (FMS) de l'aéronef.

**ATTENTION:** En raison de la nature et de la proximité des approches et des procédures parallèles indépendantes simultanées qui commencent au même IWP (IF), une mauvaise sélection de piste compromettrait l'espacement et nécessiterait probablement une intervention de dégagement de la part du contrôleur.

Les arrivées qui prévoient des approches RNAV (RNP) Y à l'aéroport international de Calgary doivent faire une demande pour cette approche lors du contact initial avec le contrôleur des arrivées de Calgary. Pour appuyer les opérations EoR, les approches RNAV (RNP) Y doivent être effectuées au moyen du pilote automatique jusqu'à ce que l'aéronef dépasse le repère d'approche finale (FAF). L'utilisation du pilote automatique aide le contrôle de la circulation aérienne (ATC) à surveiller la conformité de la route et réduit le risque d'une intervention inutile de l'ATC.

Si, à n'importe quelle étape d'une approche RNP AR, un vol **n'est pas en mesure** de se conformer à une autorisation ATC en raison d'une défaillance avionique, d'une erreur d'entrée du FMS ou de toute autre condition anormale, les équipages doivent immédiatement en informer l'ATC. Les pilotes **ne doivent pas** tenter de naviguer de façon autonome ni de corriger manuellement une déviation de la procédure d'approche RNP AR. La phraséologie suivante doit être utilisée :

**Pilote :** Approche IMPOSSIBLE, DEMANDE {*plan d'action proposé*}

### Exemple :

**Pilote :** NAVCAN123 IMPOSSIBLE DE PASSER À MUPUV, DEMANDE VECTEURS POUR FINALE

## Instructions de dégagement

En raison de la nature et de la proximité des opérations simultanées sur pistes parallèles indépendantes, les erreurs de navigation et les irrégularités d'approche à proximité de l'approche finale peuvent nécessiter une intervention de l'ATC pour assurer la sécurité. Si une situation se présente où un aéronef séquenté sur la piste parallèle adjacente semble « non conforme » à la trajectoire ou à la route d'approche finale prévue, l'ATC intervient et donne des instructions de dégagement à l'aéronef qui n'est pas en faute. Il est essentiel que les pilotes suivent les instructions de dégagement de l'ATC avec précision et diligence.

**ATTENTION :** Le temps de réaction peut être crucial lorsqu'une instruction de dégagement est reçue. Si une conformité des plus rapides est indispensable, l'instruction de dégagement de l'ATC peut comporter le terme IMMÉDIATEMENT.

Les instructions ATC associées à un dégagement doivent normalement comprendre une instruction de cap et (ou) d'altitude respectant la phraséologie suivante :

**Exemple :**

**ATC :** NAVCAN123, virez à gauche immédiatement, cap 310 degrés, montez à 7 000 pieds

Les instructions de dégagement seront émises sur la fréquence d'arrivée ou d'approche finale du moniteur. La surveillance à deux fréquences n'est pas nécessaire.

## Renseignements supplémentaires

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](mailto:service@navcanada.ca)



James Ferrier  
Directeur, Gestion de l'information aéronautique