

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 33/18

INTRODUCTION DE CARTES DE PROCÉDURES D'APPROCHE INTERROMPUE EN CAS DE PANNE DE COMMUNICATIONS POUR UTILISATION LORS DE PANNES DE COMMUNICATION

Introduction

Des procédures d'approche interrompue qui incluent un cap ou une route vers une altitude à partir de laquelle les services de la circulation aérienne (ATS) commenceront à fournir des vecteurs sont mises en place à certains aérodromes du pays. Étant donné que les vecteurs ATS s'appuient sur les communications directes contrôleur-pilote (DCPC), une procédure d'approche interrompue en cas de panne de communication sera fournie à l'intérieur de la vue en plan de la carte afin d'atténuer les risques lors de pannes de communication.

Objet de la présente circulaire

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) vise à informer les utilisateurs de l'espace aérien canadien de la mise en œuvre de ce concept à l'aérodrome de (CYQT) à Thunder Bay, Ontario. Ce concept pourra être mis en place à d'autres aérodromes canadiens à l'issue de futurs examens de l'espace aérien.

Contexte

Le chapitre 11 de l'Annexe 4 de l'OACI décrit les normes et les pratiques recommandées pour fournir une description de la procédure d'approche interrompue dans la vue de profil incluse dans la carte d'approche aux instruments (IAC).

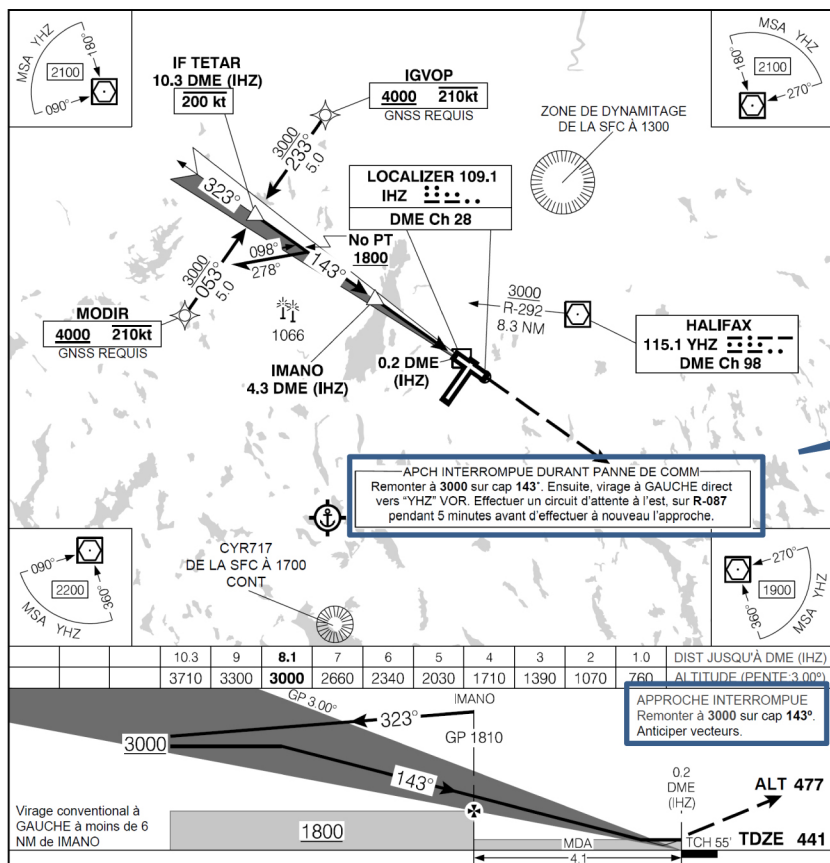
Actuellement, les procédures canadiennes d'approche interrompue conventionnelles se terminent soit à l'emplacement d'une aide de radionavigation ou à un repère de région terminale convenablement défini. Cette situation donne souvent lieu à des :

- Procédures d'approche interrompue complexes; et
- Procédures d'approche interrompue qui doublent le flux de trafic à l'arrivée, qui entrent en conflit avec d'autres flux de trafic associés à l'emplacement, ou les deux.

Pour ces raisons, à plusieurs aérodromes, les ATS privilégient une procédure d'approche interrompue qui inclut l'utilisation d'un cap ou d'une route vers une altitude à partir de laquelle les vecteurs commenceront. Dans de tels cas, ce type d'approche interrompue sera celle décrite dans la vue de profil de l'IAC conformément à l'Annexe 4.

Étant donné que ce type d'approche interrompue s'appuie sur la prestation de vecteurs et les DCPC, une procédure d'approche interrompue en cas de panne de communication qui ne repose pas sur des vecteurs ou les DCPC est requise afin d'atténuer les risques en cas de panne de communication. Dans de telles situations, la procédure d'approche interrompue en cas de panne de communication à utiliser durant un tel événement sera illustrée dans une boîte de texte incluse dans la vue en plan de l'IAC.

L'illustration suivante contient un exemple de cette représentation.



Procédure d'approche interrompue en cas de panne de communication

Procédure principale d'approche interrompue

NE PAS UTILISER AUX FINS DE NAVIGATION

Validité

La présente AIC entre en vigueur le 8 novembre 2018. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
 77, rue Metcalfe
 Ottawa (Ontario) K1P 5L6
 À l'attention de : Caroline Doucet, Gestionnaire
 Normes et conformité à la réglementation AIM – Normes et procédures

Tél. : 613-563-5774
 Courriel : DoucetC@navcanada.ca

Jeff Dawson
 Directeur, Normes, procédures et coordination internationale