

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 27/19

AVIS DE MANDAT POUR APPLIQUER LES PROCÉDURES RELATIVES À LA PRISE DE DÉCISION EN COLLABORATION AUX AÉROPORTS À L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

1.0 Date d'applicabilité

Les procédures relatives à la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM) décrites dans la présente circulaire d'information aéronautique (AIC) sont applicables comme suit :

- Essais de l'A-CDM à partir de 1000Z UTC le 16 septembre 2019.
- Le groupe responsable de l'exécution opérationnelle de l'A-CDM sera avisé par une AIC à jour.

2.0 Introduction

L'A-CDM est une méthode visant à améliorer la prévisibilité des opérations aéroportuaires, résultant en une utilisation plus efficace des ressources disponibles et en une bonification de l'expérience des passagers. L'A-CDM est en utilisation depuis quelques années en Europe et dans d'autres parties du monde et ses avantages ont été amplement démontrés. L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ) sera le premier aéroport en Amérique du Nord où une nouvelle version encore plus puissante de l'A-CDM sera mise en œuvre.

3.0 But de la circulaire

La présente AIC donne un aperçu des procédures de l'A-CDM que doivent suivre les exploitants à CYYZ pendant les essais de l'A-CDM.

Consulter d'autres renseignements concernant les détails sur le projet A-CDM à CYYZ à l'adresse <http://torontopearson.com/acdm/>.

Voici l'adresse du portail Web de l'A-CDM à des fins opérationnelles : <https://acdm.gtaa.com/>.

4.0 Contexte

L'A-CDM requiert que les partenaires participant à l'exploitation de l'aéroport échangent certains renseignements qui respectent les niveaux prescrits de qualité et de rapidité. En outre, les opérations aériennes seront assujetties aux procédures A-CDM définies. Le respect de celles-ci est obligatoire, sauf si une exemption s'applique, tel que décrit ci-dessous.

Pendant les essais, des fenêtres d'activation de l'A-CDM seront utilisées. Le système et les procédures A-CDM seront pleinement opérationnels pendant des périodes préannoncées (les fenêtres d'activation) pendant lesquelles les partenaires utiliseront le système A-CDM comme prévu. Cela comprend le séquençage des départs en fonction d'heures cibles d'approbation de mise en marche (TSAT) générées par le système. La procédure A-CDM d'« appel quand prêt » fera également son apparition (sous sections 9.2.5 et 10.1.11) et sera en vigueur en tout temps durant toute la période d'essai. En dehors des fenêtres d'activation, le système A-CDM sera mis hors ligne pour y apporter les améliorations nécessaires.

Les fenêtres d'activation des essais seront annoncées à l'aide du service automatique d'information de région terminale (ATIS).

Il est rappelé aux exploitants et à leurs représentants désignés de prendre des arrangements en temps opportun afin d'assurer leur capacité à respecter les procédures à la date de leur applicabilité.

5.0 Définitions

Lorsqu'ils sont utilisés dans cette AIC et en relation avec l'A-CDM de façon générale, les abréviations et termes suivants signifient ce qui suit.

Termes	Définition
Radiofréquence appropriée	Radiofréquence que doit utiliser l'équipage de conduite pour communiquer avec l'unité de gestion de l'aire de trafic (AMU) ou avec une autre unité des services de la circulation aérienne (ATS) dans le cadre d'une procédure A-CDM. Le nom de l'unité avec laquelle il faut communiquer dans des cas particuliers et la radiofréquence sont publiés dans l'annexe 1 de la présente AIC.
Heure calculée de décollage (CTOT)	Heure calculée et émise par NAV CANADA indiquant quand un aéronef doit être en vol s'il est tenu de respecter les contraintes découlant des initiatives de gestion de la circulation (TMI) applicables.
Exploitation du transport aérien commercial	Exploitation aérienne comprenant le transport de passagers, le fret ou le courrier aérien contre rémunération ou location.
Représentant désigné	Personne ou organisation mandatée par un exploitant ayant l'autorité d'agir et d'exécuter des tâches en son nom, en tenant compte des contraintes de l'entente de représentation.
Heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT)	Heure estimée à laquelle l'aéronef commence le mouvement associé à son départ. Nota : Il s'agit de l'heure affichée à la case 13 du plan de vol.
Membre d'équipage de conduite	Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à l'exploitation d'un aéronef pendant une période de service de vol.
Plan de vol	Renseignements fournis aux unités des services de la circulation aérienne concernant un vol prévu ou une partie de vol d'un aéronef.
Activités d'aviation générale (GA)	Activité aérienne autre qu'une activité de transport aérien commercial. Les activités d'aviation générale comprennent les activités d'aviation d'affaires. Fournisseur de services d'assistance en escale
Fournisseur de services d'assistance en escale	Organisation qui offre les services d'assistance en escale dont a besoin un aéronef pendant qu'il est au sol.
IHM	Interface homme-machine
Temps d'escale minimal (MTTT)	Durée d'escale minimale convenue avec un exploitant ou un fournisseur de services d'assistance en escale pour un type de vol ou d'aéronef particulier.
Exploitant	Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
Pilote commandant de bord (PIC)	Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Termes	Définition
Heure prévue de départ du poste de stationnement (SOBT)	Heure à laquelle un aéronef devrait décoller à partir de son poste de stationnement. Nota : La SOBT est le créneau aéroportuaire coordonné
Heure cible de départ du poste de stationnement (TOBT)	Heure à laquelle un exploitant ou un fournisseur de services d'assistance en escale estime qu'un aéronef sera prêt, que toutes les portes seront fermées, que la passerelle d'embarquement sera retirée, que le véhicule de refoulement sera disponible et prêt à mettre en marche/refouler immédiatement après la réception de l'autorisation de l'unité de gestion de l'aire de trafic. Nota : La TOBT équivaut à l'heure de départ prévue (ETD) utilisée par les exploitants et les fournisseurs de services d'assistance en escale.
Heure cible d'approbation de mise en marche (TSAT)	Heure à laquelle un aéronef prévoit une approbation de mise en marche/refoulement. La TSAT peut être égale à la TOBT.
Heure cible de décollage (TTOT)	Heure à laquelle un aéronef devrait être en vol selon sa TSAT et la durée de circulation au sol sur la piste assignée.

6.0 Portée de l'applicabilité

Les procédures A-CDM sont obligatoires pour tous les vols effectués à des fins de transport aérien commercial ou d'aviation générale à CYYZ. Les hélicoptères et les aéronefs établis par un des indicatifs suivants dans la case 18 de leur plan de vol, ou en vertu de toute procédure adoptée pouvant s'appliquer, ne sont pas tenus de respecter les procédures A-CDM :

STS/FFR	Lutte contre l'incendie
STS/HEAD	Vol avec statut « Chef d'état »
STS/HOSP	Vol effectué dans le cadre d'une véritable mission médicale
STS/MEDEVAC	Vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)
STS/SAR	Vol participant à une mission de recherche et sauvetage
STS/STATE	Vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police
STS/FLTCK	Aéronef qui effectue la vérification en vol d'une NAVAIID

Les exemptions sont accordées selon le type de mission à livrer et non selon l'identité de l'exploitant.

7.0 Nouveau poste A-CDM – Gestionnaire de l'exploitation, Débit d'aéroport

Un nouveau poste est établi pour offrir un soutien efficace à l'exploitation A-CDM. Ce poste, établi au sein de la structure organisationnelle du Centre de contrôle des opérations intégrées de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA), se nomme « gestionnaire de l'exploitation, Débit d'aéroport » (MO-AF). Il sert de point de contact unique pour toutes les questions relatives à l'A-CDM.

Tél. : 416-776-ACDM (2236)
 Courriel : manageroperationsairportflow@gtaa.com

Les exploitants et les agents d'assistance en escale peuvent communiquer avec le MO-AF par téléphone pour obtenir des conseils en cas de problèmes opérationnels urgents ou par courriel pour signaler un problème et obtenir de l'information sur les méthodes d'échange de données et sur la disponibilité de l'outil logiciel A-CDM.

Le MO-AF est disponible en tout temps.

8.0 Concept d'exploitation de l'A-CDM

Un des objectifs de l'A-CDM à CYYZ est de rendre le temps d'escale de l'aéronef plus prévisible et de créer un flux de trafic sortant plus efficace. Pour y arriver, il faut exiger une TOBT fiable et précise pour chaque vol. Cette TOBT est ensuite utilisée pour configurer une séquence de refoulement et de mise en marche optimale qui prend en compte toutes les contraintes applicables, comme le dégivrage et les éventuelles restrictions concernant la gestion du débit de la circulation aérienne.

Il incombe aux exploitants et à leurs représentants désignés de garder la TOBT à jour en fournissant des mises à jour, au besoin. L'équipage de conduite est tenu d'exploiter les aéronefs en tenant compte de la TSAT. Le non-respect de ces responsabilités entraînera une pénalité opérationnelle.

Pendant la période d'essai, les procédures à suivre par l'équipage de conduite sont identiques à celles décrites pour les opérations réelles lorsque les essais de l'A-CDM sont en cours. Lorsque les fenêtres d'activation d'essai ne sont pas actives, les procédures d'« appel quand prêt » décrites (sous-section 9.2.5 et sous-section 10.1.11) s'appliquent.

De plus amples renseignements sur le concept opérationnel de l'A-CDM à CYYZ et les procédures à suivre se trouvent dans le document « Canadian A-CDM Operations Manual - YYZ Edition », disponible à la GTAA. Envoyer une demande à l'adresse a-cdm@gtaa.com ou accéder au manuel à l'adresse <http://torontopearson.com/acdm/>.

9.0 Procédures relatives à l'A-CDM – Activités de transport aérien commercial

Nota : Pour les procédures A-CDM applicables aux activités d'aviation générale/d'aviation d'affaires, consulter la section 10 de la présente AIC.

9.1 Procédures relatives aux exploitants et aux agents d'assistance en escale

9.1.1 Nécessité pour tous les aéronefs d'avoir une TOBT à jour

La TOBT est utilisée pour indiquer quand l'aéronef est prêt à être refoulé et à mettre ses moteurs en marche. La TOBT initiale est obtenue par le système A-CDM d'une des sources suivantes, selon l'ordre de priorité indiqué :

- L'heure estimée de départ (ETD) fournie par un exploitant par la voie de communication appropriée.
- L'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) obtenue du plan de vol.
- L'heure prévue de départ du poste de stationnement (SOBT) obtenue des données du calendrier coordonné par l'aéroport tenu par la GTAA.

9.1.2 Meilleure façon de fournir la TOBT

Les exploitants doivent savoir que l'utilisation de la SOBT peut résulter en une TOBT imprécise. Par conséquent, il est fortement recommandé d'examiner les options nécessaires pour fournir l'ETD par la voie de communication appropriée. À cette fin, communiquer avec le MO-AF à l'adresse manageroperationsairportflow@gtaa.com.

9.1.3 Accès à la TOBT

La TOBT figurera dans l'application A-CDM et le portail A-CDM dès qu'elle est réglée dans le système A-CDM.

9.1.4 Séquence de prédépart – Production de la TSAT

Selon la TOBT, une TSAT est générée par le système A-CDM pour chaque vol. La TSAT est utilisée pour indiquer la séquence dans laquelle l'aéronef prévoit recevoir l'approbation de refoulement et de mise en marche, assurant ainsi un débit de trafic optimal vers les pistes assignées. Une mise à jour de la TOBT résulte toujours en un nouveau calcul de la TSAT; cependant, ce calcul n'aboutit pas toujours à une différente TSAT ou position dans la séquence pour l'aéronef concerné.

Toute contrainte applicable, comme la CTOT à la suite des initiatives de gestion de la circulation, des durées de circulation au sol et de la durée éventuelle de dégivrage, est prise en compte dans le calcul de la TSAT pour s'assurer que de telles contraintes sont toujours respectées.

9.1.5 Accès à la TSAT

La TSAT apparaîtra dans le système A-CDM par l'application A-CDM et le portail Web de l'A-CDM dès que l'information sur les pistes et les postes de stationnement seront accessibles dans le système A-CDM.

9.1.6 Commutation de TSAT

Un exploitant ou un agent d'assistance en escale (selon le cas) peut commuter les TSAT entre les aéronefs de sa propre famille d'exploitants si un aéronef donné est retardé ou si une réduction de la durée d'attente pour un aéronef est souhaitable. Les vols admissibles sont déterminés comme tel sur l'IHM du système A-CDM.

9.1.7 Importance de mettre la TOBT à jour

Les exploitants et les fournisseurs de services d'assistance en escale, selon le cas, sont responsables de la mise à jour de la TOBT s'il existe une différence de ± 5 minutes par rapport à la TOBT initiale ou déjà à jour. Les exploitants et les fournisseurs de services d'assistance en escale doivent se rappeler que s'ils ne mettent pas la TOBT à jour, la TSAT n'est plus appropriée sur le plan opérationnel. L'aéronef peut ainsi faire l'objet d'un retard inutile.

9.1.8 Limites à la mise à jour de la TOBT

La TOBT peut être mise à jour autant de fois que nécessaire jusqu'à 10 minutes avant la TOBT. Par la suite, seules deux autres mises à jour sont possibles. Si une troisième mise à jour est nécessaire, l'exploitant ou l'agent d'assistance en escale doit communiquer avec le MO-AF (consulter la section 7.0 de l'AIC) pour obtenir d'autres directives.

9.1.9 Méthodes relatives à la mise à jour de la TOBT

La TOBT peut être mise à jour par tous les systèmes disponibles lui donnant accès.

9.2 Procédures à suivre par l'équipage de conduite

9.2.1 Voies de transmission de la TOBT et de la TSAT

Plusieurs voies sont fournies pour transmettre la TOBT et la TSAT à l'équipage de conduite. Les exploitants sont libres d'utiliser toute voie disponible. Au départ, les voies suivantes sont disponibles :

- Système visuel avancé de guidage et de stationnement (AVDGS), s'il y a lieu.
- Tout moyen de communication qui peut exister entre l'exploitant ou le fournisseur de services d'assistance en escale et l'équipage de conduite. Ce moyen de communication peut être partagé avec d'autres communications opérationnelles.
- Portail Web de l'A-CDM.

9.2.2 Accès à la TOBT

La TOBT est affichée pour l'équipage de conduite sur toutes les voies dès qu'elle est réglée dans le système A-CDM.

9.2.3 Accès à la TSAT

La TSAT est affichée pour l'équipage de conduite sur toutes les voies, à l'exception de l'AVDGS, dès qu'elle est réglée dans le système A-CDM.

La TSAT est affichée pour l'équipage de conduite sur l'AVDGS comme suit :

- 10 minutes avant la TOBT;
- 20 minutes avant la TOBT si la TSAT dépasse de 20 minutes ou plus la TOBT (comme ce peut être le cas en raison des TMI).

9.2.4 Renseignements relatifs à l'A-CDM sur l'AVDGS

Les renseignements affichés sur l'AVDGS dépendent du mode de fonctionnement du système A-CDM pendant les essais comme suit :

- Affichage traditionnel des données RAMP (p. ex. ETD) = l'essai de l'A-CDM n'est pas en cours et les procédures de l'A-CDM ont été suspendues.
- TOBT + heure ou TOBT + heure et TSAT + heure = l'essai de l'A-CDM est en cours.

9.2.5 Procédure d'appel quand prêt

L'équipage de conduite doit appeler le coordonateur d'aire de trafic de l'AMU sur la fréquence radio 122,875 MHz à ± 5 minutes de la TOBT pour confirmer que l'aéronef est prêt pour la TOBT, tel que défini, et énoncer la « porte » où il se trouve. Par la suite, l'équipage doit passer à la fréquence radio appropriée et rester à l'écoute de celle-ci pour obtenir l'approbation de refoulement et de mise en marche.

Si l'équipage de conduite n'appelle pas dans le délai précisé, cela suppose que la TOBT n'est plus valide et que la TSAT correspondante sera supprimée de la séquence. L'exploitant ou le fournisseur de services d'assistance en escale doit fournir une nouvelle TOBT pour pouvoir générer une nouvelle TSAT, ce qui peut résulter en un retard important pour l'aéronef concerné.

9.2.6 Procédures relatives aux périodes prolongées entre la TOBT et la TSAT

Le délai entre la TOBT et la TSAT assignée à l'aéronef peut être important. Selon la politique standard relative aux aéroports, l'aéronef doit rester à la porte jusqu'à ce que la TSAT soit assignée. Dans les cas où la porte est requise pour un autre vol, ou à la demande de l'exploitant ou du fournisseur de services d'assistance en escale, l'aéronef concerné doit être relocalisé dans une zone d'attente.

9.2.7 Temps d'attente imposé par l'A-CDM et performance de ponctualité

Traditionnellement, la performance de ponctualité (OTP) est mesurée selon le moment où l'aéronef désengage les freins, prêt pour un mouvement associé au départ. Si un aéronef attend sa TSAT au poste de stationnement, la durée entre la TOBT et la TSAT peut être considérée comme un retard de départ, ce qui a des effets néfastes sur l'OTP de l'exploitant. Il est recommandé aux exploitants de mettre en œuvre des procédures selon lesquelles l'heure où l'équipage de conduite signale qu'il est prêt est considérée comme la référence pour l'OTP, et tout temps d'attente après avoir respecté la TOBT peut être ignoré.

9.2.8 Approbation de refoulement/mise en marche

Sous réserve des dispositions de la sous-section 9.2.10 ci-dessous, les instructions détaillées de refoulement et l'approbation de mise en marche sont émises sur la fréquence radio appropriée par l'AMU à ± 5 minutes de la TSAT sans que l'équipage de conduite n'ait à faire un autre appel.

Si le processus de refoulement et de mise en marche ne commence pas dans les 2 minutes suivant l'émission de l'approbation, l'équipage de conduite doit appeler l'AMU (aire de trafic nord ou sud) sur la fréquence radio appropriée pour expliquer la situation et demander des conseils sur la façon de procéder. Si cet appel est omis, il sera supposé que la TSAT n'est plus valide et elle sera retirée de la séquence. L'exploitant ou le fournisseur de services d'assistance en escale doit fournir une nouvelle TOBT pour pouvoir générer une nouvelle TSAT, ce qui peut résulter en un retard important pour l'aéronef concerné.

Si le processus de refoulement et de mise en marche est interrompu pour une raison ou une autre après que l'aéronef a quitté la zone du poste de stationnement ou s'il est prévu que le processus de mise en marche prenne plus de temps que la durée normale, l'équipage de conduite doit appeler l'AMU (aire de trafic nord ou sud) sur la fréquence radio appropriée pour expliquer la situation et demander des conseils sur la façon de procéder.

L'équipage de conduite doit se rappeler que le véritable ordre d'approbation de refoulement et de mise en marche dépend des décisions opérationnelles de l'AMU et, par conséquent, il peut y avoir une différence entre la séquence générée par le système et la séquence établie par l'AMU. Cependant, même après une telle intervention manuelle, les contraintes applicables comme la CTOT seront entièrement respectées à la suite de la modification de la séquence.

9.2.9 Préoccupations de l'équipage de conduite concernant le respect des contraintes

Toutes les fonctions du système A-CDM visent à s'assurer que les contraintes applicables, plus précisément celles qui résultent des TMI, sont toujours entièrement respectées. Par exemple, la TSAT est calculée en tenant compte de toutes les contraintes applicables et si elle est dûment respectée par l'équipage de conduite, le créneau de piste (CTOT) alloué à l'aéronef n'est pas manqué.

Toutefois, si un équipage de conduite estime qu'une TSAT qui lui est assignée et sa CTOT applicable ne sont pas compatibles, il doit communiquer avec son exploitant ou le fournisseur de services d'assistance en escale pour résoudre le problème en consultant le MO-AF.

9.2.10 Procédures pour les vols empruntant la voie de circulation K, le nouvel exploitant d'aérodrome privé du sud, ou à destination ou en provenance de Vista Cargo et dans le hangar d'Air Canada

Les procédures pour ces aéronefs sont identiques à celles qui sont décrites ci-dessus, sauf que les aéronefs doivent appeler le coordonateur d'aire de trafic de l'AMU, puis communiquer avec le contrôle sol nord ou le contrôle sol sud (FBO sud) sur la fréquence radio appropriée (annexe 1) à ± 5 minutes de la TSAT.

Pendant la période d'essai, lorsque la procédure A-CDM n'est pas active, l'équipage de conduite doit communiquer avec le contrôle sol nord ou le contrôle sol sud immédiatement après avoir appelé le coordonateur d'aire de trafic de l'AMU.

9.2.11 Opérations de dégivrage

La nécessité de dégivrer a des répercussions importantes sur les procédures A-CDM standards, surtout compte tenu des durées de circulation au sol prolongées nécessaires au dégivrage. Pour s'assurer que les besoins en dégivrage de chacun des aéronefs sont correctement pris en compte, les procédures supplémentaires décrites aux sous-section 9.2.12 et sous-section 9.2.13 sont applicables durant les opérations de dégivrage.

9.2.12 Demande de dégivrage standard

Une demande de dégivrage doit être transmise par l'équipage de conduite sur la fréquence de délivrance d'autorisation. (Annexe 1)

9.2.13 Demande de dégivrage après la délivrance d'autorisation

Si l'équipage de conduite détermine que le dégivrage est nécessaire après la délivrance d'autorisation, il doit communiquer avec le coordonateur d'aire de trafic de l'AMU sur la fréquence radio applicable (annexe 1) et faire une demande de dégivrage.

10.0 Exploitation relative à l'aviation générale et à l'aviation d'affaires

Nota : Pour les procédures A-CDM applicables à l'exploitation du transport aérien commercial, consulter la section 9 de la présente AIC.

10.1.1 Autorisation préalable d'exploiter requise (Réservation)

Les exploitants ou leurs représentants désignés d'aéronefs d'aviation générale et d'aviation d'affaires doivent obtenir préalablement l'autorisation d'exploiter (réservation) auprès de la GTAA au maximum 72 heures avant l'EOBT ou au minimum 60 minutes avant l'EOBT d'une opération prévue. Les transporteurs locataires de l'aviation générale (GA) et de l'aviation d'affaires (BA) de CYYZ peuvent s'inscrire 30 jours avant l'EOBT.

Il est possible d'obtenir l'autorisation ou la réservation à <<https://www.yyzaro.com/ocs>>.

10.1.2 Nécessité de fournir la TOBT

Tous les aéronefs d'aviation générale et d'aviation d'affaires doivent avoir une TOBT. Les exploitants doivent utiliser le portail A-CDM à l'adresse <<https://acdm.gtaa.com/>> pour obtenir leur TOBT.

10.1.3 Séquence de prédépart – Production de la TSAT

Selon la TOBT, une TSAT est générée par le système A-CDM pour chaque vol. La TSAT est utilisée pour indiquer la séquence dans laquelle l'aéronef prévoit recevoir l'approbation de mise en marche, assurant ainsi un débit de trafic optimal vers les pistes assignées. Une mise à jour de la TOBT donne toujours lieu à un nouveau calcul de la TSAT; cependant, ce calcul n'aboutit pas toujours à une différente position dans la séquence pour l'aéronef concerné.

Toute contrainte applicable, comme la CTOT à la suite des TMI, des durées de circulation au sol et de la durée éventuelle de dégivrage, est prise en compte dans le calcul de la TSAT pour s'assurer que de telles contraintes sont toujours respectées.

10.1.4 Accès à la TSAT

La TSAT apparaît sur le portail Web de l'A-CDM comme suit :

- 10 minutes avant la TOBT; ou
- 20 minutes avant la TOBT si la TSAT dépasse de 20 minutes ou plus la TOBT (comme ce peut être le cas en raison des TMI).

10.1.5 Importance de mettre la TOBT à jour

Les exploitants ou leurs représentants désignés sont responsables de la mise à jour de la TOBT s'il existe une différence de ± 5 minutes par rapport à la TOBT initiale ou déjà à jour. S'ils omettent de mettre la TOBT à jour, la TSAT n'est plus appropriée sur le plan opérationnel. L'aéronef peut alors faire l'objet d'un retard inutile.

10.1.6 Limites à la mise à jour de la TOBT

La TOBT peut être mise à jour autant de fois que nécessaire jusqu'à 10 minutes avant la TOBT. Par la suite, seules deux autres mises à jour sont possibles. Si une troisième mise à jour est nécessaire, l'exploitant ou son représentant désigné doit communiquer avec le MO-AF (consulter la section 7.0 de la présente AIC) pour obtenir d'autres directives :

10.1.7 Méthode utilisée pour mettre à jour la TOBT

La TOBT doit être mise à jour en actualisant l'EObt du plan de vol ou au moyen du portail Web de l'A-CDM à l'adresse <<https://acdm.gtaa.com/>>.

10.1.8 Voies de transmission de la TOBT et de la TSAT

Plusieurs voies sont fournies pour transmettre la TOBT et la TSAT à l'équipage de conduite. Les exploitants sont libres d'utiliser toute voie disponible. Au départ, les voies suivantes sont disponibles :

- Portail Web de l'A-CDM.
- Tout moyen de communication qui peut exister entre l'exploitant ou son représentant désigné et l'équipage de conduite.
- AVDGS s'il y a lieu.

10.1.9 Accès à la TOBT

La TOBT est affichée pour l'équipage de conduite sur toutes les voies dès qu'elle est réglée dans le système A-CDM.

10.1.10 Accès à la TSAT

La TSAT est affichée pour l'équipage de conduite sur toutes les voies comme suit :

- 10 minutes avant la TOBT; ou
- 20 minutes avant la TOBT si la TSAT dépasse de 20 minutes ou plus la TOBT (comme ce peut être le cas en raison des TMI).

10.1.11 Procédure d'appel quand prêt

L'équipage de conduite doit appeler le coordonateur d'aire de trafic de l'AMU sur la fréquence radio 122,875 MHz à ± 5 minutes de la TOBT pour confirmer que l'aéronef est prêt pour la TOBT. Il doit préciser son emplacement : FBO, voie de circulation Kilo, Vista Cargo, ou hangar d'Air Canada. Le coordonateur de l'aire de trafic avise de la TSAT et ordonne à l'équipage de conduite de passer à la fréquence radio appropriée. Si l'équipage de conduite n'appelle pas dans le délai précisé, cela suppose que la TOBT n'est plus valide et que la TSAT correspondante sera supprimée de la séquence. L'exploitant ou son représentant désigné doit fournir une nouvelle TOBT pour pouvoir générer une nouvelle TSAT, ce qui peut résulter en un retard important pour l'aéronef concerné.

10.1.12 Procédures de mise en marche (aviation d'affaires Skyservice/aire de trafic 3 Bay Hangar)

La procédure de mise en marche commence à ± 5 minutes de la TSAT sans que l'équipage de conduite n'ait à faire un autre appel.

Si le processus de mise en marche ne commence pas dans les 2 minutes suivant l'émission de l'approbation, l'équipage de conduite doit appeler l'aire de trafic sud de l'AMU sur la fréquence radio appropriée pour expliquer la situation et demander des conseils sur la façon de procéder. Si cet appel est omis, il sera supposé que la TSAT n'est plus valide et elle sera retirée de la séquence. L'exploitant ou son représentant désigné doit fournir une nouvelle TOBT par le portail Web de l'A-CDM ou par le MO-AF pour pouvoir générer une nouvelle TSAT, ce qui peut résulter en un retard important pour l'aéronef concerné.

Si le processus de mise en marche est interrompu pour une raison ou une autre ou s'il est prévu que le processus de mise en marche prenne plus de temps que la durée normale, l'équipage de conduite doit appeler l'aire de trafic sud de l'AMU sur la fréquence radio appropriée pour expliquer la situation et demander des conseils sur la façon de procéder.

L'équipage de conduite doit se rappeler que le véritable ordre d'approbation de mise en marche dépend des décisions opérationnelles de l'aire de trafic sud de l'AMU et, par conséquent, il peut y avoir une différence entre la séquence générée par le système et la séquence établie par l'aire de trafic sud de l'AMU. Cependant, même après une telle intervention manuelle, les contraintes applicables comme la CTOT seront entièrement respectées à la suite de la modification de la séquence.

10.1.13 Procédures pour les vols empruntant la voie de circulation K, le nouvel FBO sud ou à destination ou en provenance de Vista Cargo

Les procédures pour ces vols sont identiques à celles qui sont décrites à la sous-section 10.1.12, sauf qu'après avoir appelé le coordonnateur d'aire de trafic de l'AMU, ils doivent communiquer avec le contrôle sol nord ou le contrôle sol sud (FBO sud) à ± 5 minutes de la TSAT afin d'obtenir les instructions pour la circulation au sol. (Annexe 1)

10.1.14 Préoccupations de l'équipage de conduite concernant le respect des contraintes

Toutes les fonctions du système A-CDM visent à s'assurer que les contraintes applicables, plus précisément celles qui résultent des TMI, sont toujours entièrement respectées. Par exemple, la TSAT est calculée en tenant compte de toutes les contraintes applicables. Si elle est dûment respectée par l'équipage de conduite, le créneau de piste (CTOT) alloué à l'aéronef n'est pas manqué.

Toutefois, si un équipage de conduite estime qu'une TSAT qui lui est assignée et sa CTOT applicable ne sont pas compatibles, il doit communiquer avec son exploitant ou le fournisseur de services d'assistance en escale pour résoudre le problème en consultant le MO-AF.

10.1.15 Opérations de dégivrage

La nécessité de dégivrer a des répercussions importantes sur les procédures A-CDM standards, surtout en ce qui a trait aux durées de circulation au sol prolongées nécessaires au dégivrage. Pour s'assurer que les besoins en dégivrage de chacun des aéronefs sont correctement pris en compte, les procédures supplémentaires décrites aux sous-section 10.1.16 et sous-section 10.1.17 sont applicables durant les opérations de dégivrage.

10.1.16 Demande de dégivrage standard

Une demande de dégivrage doit être transmise par l'équipage de conduite sur la fréquence de délivrance d'autorisation. (Annexe 1)

10.1.17 Demande de dégivrage après la délivrance d'autorisation

Si l'équipage de conduite détermine que le dégivrage est nécessaire après la délivrance d'autorisation, il doit communiquer avec le coordonateur de l'aire de trafic de l'AMU (annexe 1) et faire une demande de dégivrage.

11.0 Opérations de contingence

Si le système A-CDM tombe en panne ou n'est plus fiable, les procédures A-CDM sont suspendues. La suspension et le redémarrage éventuel des procédures sont annoncés par un message ATIS et un NOTAM.

Durant la suspension des procédures de l'A-CDM, aucune TOBT et aucune TSAT ne sont données. L'équipage de conduite indique qu'il est prêt à être refoulé et à mettre ses moteurs en marche comme le décrivent les sous-section 9.2.5 et sous-section 10.1.11 et qu'il est prêt à suivre les instructions de l'AMU ou du contrôle sol nord ou sud, selon le cas.

12.0 Procédures pour les aéronefs qui participent à l'étalonnage et à l'essai de NAVAID

Les procédures suivantes doivent être suivies :

- Planifier les vols d'étalonnage et d'essai dans les périodes de faible demande et assurer une coordination opportune avec CYYZ.
- Obtenir l'autorisation d'exploiter un aéronef d'aviation générale comme le prescrit la sous-section 10.1.1. La demande doit englober le vol d'essai ainsi que les vols de préparation qui se rendent à CYYZ et en repartent une fois la mission terminée.
- Les vols de préparation entrants et sortants sont considérés comme des vols d'aviation générale et toutes les procédures A-CDM sont applicables.
- Dans le plan de vol du vol d'essai, entrer STS/FLTCH à la section 18.
- Au départ du vol d'essai, suivre la procédure d'appel quand prêt. Le vol ne fait pas l'objet d'un séquençement TSAT et bénéficie d'une priorité adaptée aux essais à effectuer.

13.0 Renseignements supplémentaires

Pour obtenir d'autres renseignements, communiquer avec le MO-AF comme suit :

Tél. : 416-776-ACDM (2236)
Courriel : manageroperationsairportflow@gtaa.com



James Ferrier
Directeur, Gestion de l'information aéronautique