

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 29/19

## ATTENTES À L'ÉGARD DES APPROCHES VISUELLES

### But de la circulaire

La présente circulaire vise à fournir des précisions aux pilotes et au personnel des services de la circulation aérienne (ATS) sur les procédures d'approche visuelle afin d'harmoniser les attentes.

### Contexte

L'utilisation des approches visuelles peut augmenter le rendement et la capacité des aéroports, et permet aux aéronefs de gérer leurs profils de vol latéral et vertical jusqu'à la piste.

Les renseignements suivants permettent d'harmoniser les directives de NAV CANADA à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne et l'information sur les approches visuelles figurant dans le *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC – TP14371F). Les directives existantes sont claires à l'exception des attentes à l'égard de la navigation jusqu'à l'approche finale et des approches interrompues. L'information qui suit offre des directives supplémentaires et des facteurs à prendre en considération concernant les attentes en matière d'approches visuelles et d'approches interrompues.

### Conditions météorologiques

Lorsque le plafond est d'au moins 500 pieds au-dessus de l'altitude minimale IFR (règles de vol aux instruments) et que la visibilité est de 3 milles marins (NM) ou plus, le contrôle de la circulation aérienne (ATC) peut délivrer une autorisation d'approche visuelle.

### Navigation jusqu'à l'approche finale

Les pilotes peuvent s'attendre à l'une des méthodes suivantes pour les autorisations d'approche visuelle :

- L'ATC avisera le pilote de la position de l'aéroport ou de l'aéronef qui le précède en préparation à une approche visuelle. L'autorisation d'approche visuelle sera délivrée une fois que le pilote aura confirmé un contact visuel avec l'aéroport ou le trafic qui le précède, selon le cas. Si l'autorisation d'approche visuelle comprend l'instruction de suivre le trafic en vue qui le précède, le pilote sera responsable de l'espacement de turbulence de sillage.
- L'ATC délivrera une autorisation d'approche visuelle et, au besoin, ajoutera des instructions sur les éléments suivants :
  - Assignment de cap
    - Pour assurer l'espacement entre l'aéronef et le trafic qui le précède ou le suit. L'ATC tiendra compte de l'altitude de l'aéronef et de sa distance restante jusqu'à l'aéroport au moment d'employer cette technique.
    - Pour se conformer aux règles d'opérations sur pistes parallèles qui exigent un cap d'interception de 30 degrés vers la finale avant de délivrer l'autorisation d'approche visuelle.

- Altitude et (ou) distance d'interception finale pour établir l'espacement par rapport au trafic sous la responsabilité de la tour de contrôle en utilisant des références aux éléments suivants :
  - aide à la navigation (NAVAID)/repère/point de cheminement publié;
  - distance de la piste;
  - point caractéristique important sur la trajectoire d'approche finale.

L'ATC peut s'attendre à ce que les pilotes se rendent à la trajectoire d'approche finale au moyen de l'une des méthodes suivantes selon l'altitude de l'aéronef et sa distance de l'aéroport :

- parcourir la distance la plus courte vers l'aéroport en se conformant aux restrictions de l'ATC et d'atténuation du bruit; ou
- utiliser le guidage embarqué pour suivre un profil latéral tenant compte de toute portion restante de l'arrivée normalisée en région terminale (STAR) et de la procédure d'approche aux instruments publiée qui a été planifiée au préalable, ce qui offre les avantages suivants :
  - gestion améliorée de la consommation de carburant de l'aéronef;
  - prévisibilité;
  - charge de travail réduite pour les pilotes;
  - flexibilité dans le respect des critères d'approche stabilisée;
  - respect des restrictions d'altitude la nuit.

Comme les deux méthodes diffèrent en ce qui a trait à la distance parcourue, on encourage les pilotes à faire preuve de discipline aéronautique en avisant l'ATC de la trajectoire de vol prévue, surtout si elle risque d'être imprévisible, comme l'élargissement de l'étape de base ou l'incapacité de raccourcir la distance parcourue tel qu'anticipé par l'ATC.

## Approche interrompue

Les **pilotes** devraient s'attendre à ce que l'ATC donne des instructions d'approche interrompue lorsqu'ils amorcent une remise des gaz. Il est convenu que l'exécution d'une approche interrompue exige des communications internes critiques et une charge de travail élevée au sein du poste de pilotage. Si ces instructions sont requises aux fins de planification, les pilotes peuvent les demander avant de recevoir l'autorisation d'approche ou à tout moment avant d'amorcer l'approche interrompue. Les instructions de l'ATC visent à amener le pilote :

- à continuer à évoluer selon l'autorisation IFR délivrée; ou
- à s'intégrer dans le circuit VFR (règles de vol à vue) de l'aéroport.

Jusqu'à ce que les instructions d'approche interrompue soient données, l'**ATC** devrait s'attendre à ce que les pilotes effectuent une remise des gaz à partir d'une approche visuelle afin :

- de maintenir d'abord le cap de piste;
- de suivre les instructions d'approche interrompue publiées de la procédure d'approche aux instruments demandée par les pilotes et dont l'ATC a accusé réception; ou
- de suivre les instructions d'approche interrompue publiées de la procédure d'approche aux instruments diffusée sur le service automatique d'information de région terminale (ATIS).

## Autres facteurs à prendre en considération

- Une approche visuelle est une approche IFR pour un aéronef suivant un plan de vol IFR.
- Lorsqu'un aéronef est autorisé à effectuer une procédure d'approche aux instruments, peu importe la visibilité ou les conditions nuageuses, l'approche ne redevient en aucun cas une « approche visuelle » sans autorisation ATC spécifique.

## Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA  
77, rue Metcalfe  
Ottawa (Ontario) K1P 5L6  
À l'attention de : Vanessa Robertson, Gestionnaire  
Normes et procédures ATS

Tél. : 613-563-3359  
Courriel : [Vanessa.Robertson@navcanada.ca](mailto:Vanessa.Robertson@navcanada.ca)



Jeff Dawson  
Directeur, Normes ATS