

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/17

FLUCTUATIONS DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE CAUSÉES PAR LE MOUVEMENT DU TRAFIC TERRESTRE

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) a pour objet d'informer les exploitants des conditions dans lesquelles les signaux d'alignement de descente seront protégés et de décrire dans quelle mesure les pilotes sont tenus d'informer les contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) au moment d'effectuer une approche en vue d'un atterrissage automatique ou une approche semblable.

Contexte

Au cours des dernières années, les pilotes et les contrôleurs ont signalé un nombre croissant de fluctuations de l'alignement de descente pendant l'utilisation du système d'atterrissage aux instruments (ILS). Ces fluctuations peuvent survenir lorsqu'un aéronef ou un véhicule circule dans la zone critique de l'alignement de descente, causant ainsi des interférences avec le signal. Dans certains cas, les systèmes ou le pilote automatiques de l'aéronef suivent ces fluctuations temporaires, incitant l'aéronef à faire des mouvements de tangage et de roulis.

Il est devenu évident qu'il faut éclaircir les situations où les signaux ILS sont protégés lorsqu'un aéronef est établi sur une approche ILS. Les signaux ILS ne seront protégés que dans les conditions décrites ci-dessous.

Procédures de protection du signal de l'alignement de descente

Les contrôleurs protégeront le signal de l'alignement de descente lorsque :

1. le plafond est inférieur à 1 000 pieds ou la visibilité est inférieure à trois (3) milles, ou les deux;
2. l'aéronef est à l'intérieur de la limite du repère d'approche finale (FAF) et procède à une approche ILS.

Nota : Aux aéroports non contrôlés, les aéronefs au sol peuvent entrer dans une zone critique de l'ILS durant la circulation au sol, le décollage ou l'atterrissage.

Les zones critiques de l'ILS **ne sont pas** protégées lorsque les aéronefs sont à l'extérieur de la limite du FAF. De plus, à l'exception des opérations CAT II/III, le signal de l'alignement de piste n'est pas protégé lorsqu'un aéronef précédent prévoit passer au-dessus ou dans la zone critique s'il y a décollage, atterrissage ou exécution d'une approche interrompue sur la même piste ou sur une autre piste. Les pilotes doivent être conscients des risques d'interférence des signaux ILS ainsi que des indications sur les afficheurs de vol et des fonctions de pilotage automatique pendant les approches manuelles ou avec couplage à l'ILS.

Atterrissage automatique ou approches par faible visibilité

Lorsqu'il n'est pas nécessaire de protéger le signal ILS et qu'un pilote veut procéder à un atterrissage automatique ou exécuter des procédures d'approche par visibilité réduite, il lui faut aviser le contrôleur de ses intentions d'avance pour qu'il puisse soit protéger la zone critique de l'ILS ou informer le pilote que la protection de la zone critique de l'ILS n'est pas possible en raison du trafic. S'il n'est pas possible de protéger la zone critique de l'ILS, le contrôleur utilisera la phraséologie suivante : « ZONE CRITIQUE DE L'ILS NON PROTÉGÉE ». Il incombe ensuite au pilote de procéder ou non à la procédure d'approche en question.

Avis d'information

Un rapport de performance des ILS de toutes les pistes au Canada est disponible sur le site Web de NAV CANADA.

Nota : Les articles 3.12.1 à 3.12.3 de la section COM de l'AIM de TC devraient être passés en revue pour s'assurer de bien comprendre les caractéristiques de fonctionnement des ILS. Les articles 1, 2 et 3 de l'annexe A du TP 1490 intitulé *MANUEL d'exploitation tous temps* devraient aussi être revus pour s'assurer de bien comprendre les ZONES CRITIQUES/SENSIBLES DE L'ILS.

Publication

L'édition d'avril 2017 du *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC – TP 14371F) comprendra les modifications dont fait état la présente circulaire.

Validité

La présente circulaire est en vigueur à compter du 5 janvier 2017. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

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

Tél. : 613-563-5738
Courriel : claud.fortier@navcanada.ca



James Ferrier
Gestionnaire, Gestion de l'information aéronautique