

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 11/21

EFFETS DE L'INTENSITÉ DU SYSTÈME DE BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE SUR LES MINIMUMS DES PROCÉDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

Introduction

La présence d'un système de balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) en état de marche, avec tous ses niveaux d'intensité utilisables, offre l'occasion d'utiliser les minimums d'approche les plus bas. Lorsque le système HIAL cesse de fonctionner ou que la sélection de ses niveaux d'intensité se limite à un seul niveau, les minimums d'approche peuvent devoir être ajustés de façon à éliminer les gains apportés par le système HIAL.

But de la circulaire

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) vise à rappeler aux utilisateurs de l'espace aérien canadien la nécessité d'ajuster les minimums d'approche lorsqu'un système HIAL ne fonctionne pas. Cela comprend les situations dans lesquelles le système HIAL fonctionne à un niveau d'intensité fixe sans que le pilote puisse normalement sélectionner ou demander un niveau d'intensité jugé approprié pour les conditions météorologiques qui prévalent pendant l'approche.

Contexte

De nombreux éléments doivent être respectés avant qu'une piste puisse être certifiée comme piste de précision. Outre l'environnement de l'obstacle, certaines exigences doivent être respectées en ce qui concerne les aides visuelles. L'un de ces éléments est la présence d'un système HIAL fonctionnel, y compris sa capacité à fonctionner à différents niveaux d'intensité. Si tous les éléments applicables sont présents, la piste peut être certifiée comme piste de précision et la précision du système d'atterrissage aux instruments (ILS) et du radiophare d'alignement de piste, avec des minimums d'approche avec guidage vertical (LPV), peut atteindre des hauteurs de décision (DH) aussi basses que 200 pieds et une visibilité aussi faible que ½ mille terrestre (SM) (portée visuelle de piste (RVR) de 2 600 pieds).

D'autres types de procédures de vol aux instruments (IFP), avec une DH ou une hauteur au-dessus de la zone de poser (HAT) de 250 pieds ou plus, bénéficient également de la présence d'un système HIAL. Bien que leur DH/HAT ne soit en aucune façon réduite, leur visibilité recommandée peut être réduite d'une distance pouvant atteindre jusqu'à ½ SM.

Toutefois, lorsque le système HIAL cesse de fonctionner, une piste de précision ne peut plus être considérée comme une piste de précision, et les minimums pour les IFP doivent être ajustés jusqu'à des valeurs de non-précision. De même, les minimums pour les IFP ayant bénéficié de la réduction de ½ SM doivent être ajustés pour ne pas tenir compte de ce gain.

Les directives pour réaliser ces ajustements se trouvent dans les publications suivantes :

- *AIP Canada*, Partie 3, Aérodrômes (AD), article 2.22.4, « Balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) non opérationnel »
- *Canada Air Pilot – Procédures aux instruments*, pages générales, section « Minimums opérationnels – Approche : HIAL non opérationnel »
- *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC – TP 14371F), Règles de l'air et services de la circulation aérienne (RAC), article 9.19.2.8, « Impact du système de balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) sur la visibilité recommandée publiée dans le Canada Air Pilot (CAP) et sur la certification des pistes »

Détails

Bien que l'incapacité du pilote à demander (par l'intermédiaire des services de circulation aérienne [ATS]) ou à sélectionner (au moyen du balisage lumineux d'aérodrome télécommandé [ARCAL]) les niveaux d'intensité du système HIAL appropriés aux conditions météorologiques qui prévalent pendant la conduite d'une approche ne signifie pas que le système est inopérant, les mêmes ajustements doivent être apportés aux minimums d'approche. Lorsqu'un seul niveau d'intensité est disponible dans un système HIAL, la piste ne peut plus être considérée comme une piste de précision et toute réduction de la visibilité recommandée ne s'applique plus.

Lorsqu'un seul niveau d'intensité est disponible dans un système HIAL, ou que le système HIAL cesse de fonctionner, un avis aux aviateurs (NOTAM) est émis par l'exploitant d'aéroport (*Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM [CNOP]* section 5.7.5, « Balisage lumineux d'approche »). Les limitations des niveaux d'intensité d'un système HIAL peuvent résulter d'un dysfonctionnement du système, ou encore d'une évacuation d'une unité ATS par suite de laquelle la capacité du personnel ATS à régler manuellement le niveau d'intensité à la demande du pilote ne peut plus être assurée. Dans les deux cas, les ajustements aux minimums d'approche doivent être effectués par le pilote, tel qu'il est expliqué dans les publications susmentionnées, après qu'il ait été informé par NOTAM d'un système HIAL inopérant ou de ses restrictions d'intensité.

Date d'expiration

La présente AIC expire le 21 avril 2022.

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



Vanessa Robertson
Directrice, Normes des Service de la circulation aérienne (ATS)