

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 9/21

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

(Remplace l'AIC 26/20)

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 :

- l'exécution opérationnelle de l'A-CDM sera en vigueur en date du 5 avril 2021.

2.0 But de la circulaire

La présente AIC donne un aperçu des procédures A-CDM que doivent suivre les exploitants à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ).

Pour connaître tous les détails du projet d'A-CDM à CYYZ, consulter le <<http://torontopearson.com/acdm/>>.

Pour obtenir un complément d'information sur toute question non abordée ci-après, consulter la section 10 du chapitre Aéroports du *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC) : <https://www.tc.gc.ca/ca-publications/AIM_2020-1_E_AGA.pdf>.

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

3.0 Point de contact unique – A-CDM

En tout temps, le point de contact unique pour les questions relatives à l'A-CDM est le gestionnaire de l'exploitation, Débit d'aéroport (MO-AF) :

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

4.0 Dispense des procédures A-CDM

Les hélicoptères et 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 NAV AID

5.0 Procédures à suivre par l'équipage de conduite

5.1 Respect des TOBT et des TSAT

On rappelle aux équipages de conduite qu'il est très important de veiller à l'exactitude de leurs heures cibles de départ du poste de stationnement (TOBT), et ce, afin d'éviter des retards inutiles et potentiellement majeurs. Toute omission des actions associées à la TOBT ou à l'heure cible d'approbation de mise en marche (TSAT) entraînera l'attribution de nouvelles heures.

5.2 Visibilité des TOBT et des TSAT

- Lorsque le système visuel avancé de guidage et de stationnement (AVDGS) est disponible, la TSAT est affichée 10 minutes avant la TOBT ou 20 minutes avant la TOBT si la TSAT dépasse de 20 minutes ou plus de la TOBT.
- Portail Web de l'A-CDM web portal <<https://acdm.gtaa.com/>>.
- Tout moyen de communication qui peut exister entre l'exploitant ou ses représentants désignés.

5.3 Procédure d'appel quand prêt

- **À ±5 minutes de la TOBT**, appeler le coordonnateur d'aire de trafic pour confirmer que l'aéronef est prêt et préciser son emplacement.
- **Écouter** la fréquence radio du contrôle de l'aire de trafic appropriée et attendre de recevoir l'approbation de refoulement et de mise en marche.

5.4 Approbation de refoulement et de mise en marche

- **À ±5 minutes de la TSAT**, l'autorisation de refoulement et de mise en marche est donnée sur la fréquence radio du contrôle de l'aire de trafic sans que l'équipage de conduite n'ait à faire un autre appel.
- Les aéronefs **dans l'aire de trafic centrale de Skyservice et du hangar à 3 baies** doivent être mis en marche sans nécessiter d'instruction à cet effet sur la fréquence radio du contrôle de l'aire de trafic à ±5 minutes de la TSAT.
- **Les aéronefs situés dans les parties non contrôlées (voie de circulation K, FBO sud, Vista Cargo, hangar d'Air Canada)** doivent communiquer avec le contrôle sol nord ou le contrôle sol sud, selon le cas, à ±5 minutes de la TSAT, pour obtenir l'autorisation de circuler au sol.
- Si le processus de refoulement et de mise en marche ne commence pas dans les 2 minutes, des explications doivent être fournies sur la fréquence sol ou celle du contrôle de l'aire de trafic appropriée. Si cet appel est omis, il sera supposé que la TSAT n'est plus valide, et l'exploitant devra fournir une nouvelle TOBT à partir de laquelle une nouvelle TSAT sera générée.
- Si un problème entraînant une procédure de mise en marche plus longue que la normale survient après que l'aéronef a quitté la zone du poste d'embarquement, l'équipage de conduite doit appeler la fréquence du contrôle de l'aire de trafic ou le coordonnateur de l'aire de trafic, s'il se trouve dans une partie non contrôlée, pour obtenir des directives.

5.5 Opérations de dégivrage

Les procédures de dégivrage influenceront fortement les durées de circulation au sol, le rendement de l'aéroport et la planification de l'A-CDM.

- Les besoins de dégivrage doivent être communiqués sur la fréquence de délivrance d'autorisation.
- Si les besoins changent (ou si le dégivrage n'est plus requis) par la suite, la demande à cet effet doit être communiquée dès que possible au coordonnateur de l'aire de trafic.

5.6 Gestion des retards de TSAT

Des retards peuvent survenir pour une multitude de raisons différentes. Il peut donc arriver qu'il y ait un écart de temps important entre la TOBT et la TSAT.

Le cas échéant, les équipages de conduite à CYYZ peuvent normalement s'attendre à rester au poste d'embarquement en attendant leur TSAT. Si le poste d'embarquement est requis à d'autres fins, les équipages de conduite peuvent s'attendre à être relocalisés sur le terrain d'aviation en attendant de recevoir leur TSAT.

La TSAT d'un vol tient compte des régulations de débit en route ou aux aéroports de destination.

6.0 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 à l'aide du service automatique d'information de région terminale (ATIS) et dans un NOTAM.

Durant la suspension des procédures A-CDM, aucune TOBT et aucune TSAT ne sont données.

Tous les aéronefs doivent communiquer avec le coordonnateur de l'aire de trafic pour lui dire qu'ils sont prêts à commencer le processus de refoulement et de mise en marche.



Stephanie Castonguay
Directrice, Gestion de l'information aéronautique et opérations aériennes