

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 12/21

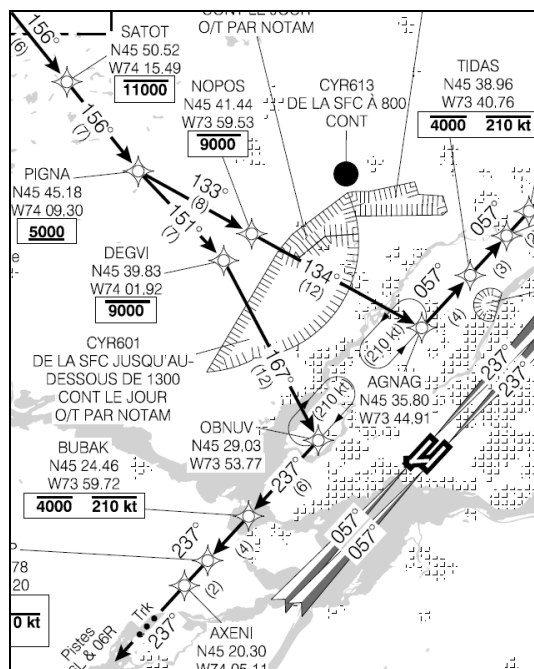
MODIFICATIONS AUX PROCÉDURES D'AUTORISATION DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ENTRE UNE STAR OUVERTE ET UNE TRAJECTOIRE D'APPROCHE FINALE

Objet

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) a pour objet d'aviser les pilotes de modifications aux procédures et de mesures d'atténuation relativement aux autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ATC) lors de l'exécution d'une STAR ouverte. Auparavant, il arrivait que des contrôleurs autorisent des pilotes à lier, ou à « fermer », une STAR ouverte avec une procédure d'approche aux instruments alors qu'il n'y avait pas de transition RNAV publiée pour la procédure d'approche aux instruments en question. Cette pratique a engendré des résultats indésirables et porte à confusion. Elle ne constituera plus donc une autorisation ATC acceptable.

Contexte

À certains aéroports, il y a des procédures publiées sans point de cheminement d'interface commun entre la STAR et l'approche. Par exemple, à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (CYUL), il n'y a pas de transition publiée entre l'« arrivée LAFLEUR » ouverte et l'« approche RNAV (GNSS) RWY 06L ».



Arrivée LAFLEUR



Approche RNAV (GNSS) RWY 06L

Dans de tels cas, il est arrivé que des contrôleurs ordonnent aux pilotes de lier les deux procédures en utilisant une phraséologie comme : « FABRICAIR UN-DEUX-TROIS, AUTORISÉ LEPOP DIRECT XULTA, APPROCHE RNAV PISTE ZÉRO-SIX GAUCHE ».

Problèmes découlant d'autorisations et d'instructions ATC de la sorte

Étant donné qu'il n'y a pas de transition (ou de point de cheminement d'interface STAR/approche) publiée permettant aux pilotes de lier ces procédures, les pilotes doivent naviguer de façon autonome jusqu'à la procédure d'approche aux instruments afin de se conformer à des instructions ATC de la sorte. Cette situation peut nécessiter des interventions dans le système de gestion de vol (FMS) pour lesquelles les pilotes n'ont pas été formés ou encore un grand nombre d'entrées dans le FMS. Dans les deux cas, la possibilité des occurrences suivantes augmente :

- Entrées erronées
- Mauvais moment pour le virage en base
- Comportement inattendu de l'aéronef à l'interception de la trajectoire d'approche finale
- Perte d'espacement

Modifications aux procédures ATC

Par conséquent, après consultation des parties prenantes commerciales, les contrôleurs cesseront d'autoriser des aéronefs à naviguer de façon autonome directement d'une STAR ouverte à une approche aux instruments pour laquelle aucune transition RNAV n'a été publiée. De plus, il est interdit aux pilotes de demander ou d'accepter de telles autorisations.

Lorsqu'il n'y a pas de point de cheminement commun d'interface STAR/approche, les contrôleurs fourniront plutôt des vecteurs vers la trajectoire d'approche finale.

Le *Manuel des services de la circulation aérienne* de NAV CANADA sera modifié en fonction de ces modifications aux procédures.

Date d'expiration

La présente AIC vient à échéance le 4 novembre 2021.

Autres renseignements

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)