

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 26/22

NOUVELLES PROCÉDURES POUR L'UTILISATION D'UNE FRÉQUENCE DE SERVICE CONSULTATIF SOL À L'AÉROPORT DE NANAIMO (CYCD)

(Remplace l'AIC 18/22)

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) a pour objet d'informer les pilotes et le personnel des services de la circulation aérienne (ATS) des nouvelles procédures associées à l'introduction d'une fréquence de service consultatif sol (GND ADV) pour utilisation à l'aéroport de Nanaimo (CYCD).

Procédures

- Lorsque la fréquence GND ADV est opérationnelle, les pilotes évoluant sur l'aire de trafic et les voies de circulation jusqu'à la ligne d'attente pour les pistes utilisées aux aérodromes de Nanaimo, seront exemptés de la nécessité de maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire (MF) et de transmettre leur compte rendu, comme le prévoient les paragraphes 602.97 (2) et 602.98 (1) et l'article 602.99 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'unité ATS demandera aux pilotes évoluant au sol d'apporter tous les changements de fréquence.
- Le ministre définira de nouvelles restrictions d'exploitation concernant les communications sur la MF et la fréquence GND ADV dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS).
- Les nouvelles procédures d'utilisation de la fréquence GND ADV à l'aéroport de Nanaimo seront publiées dans les publications aéronautiques appropriées, comme indiqué ci-dessous.

Conformément au paragraphe 602.98 (1) du RAC, le ministre a autorisé les ATS de NAV CANADA à préciser les restrictions d'exploitation concernant les communications sur la MF et à attribuer une fréquence GND ADV à l'aéroport de Nanaimo, pour les aéronefs évoluant sur l'aire de trafic et les voies de circulation jusqu'à la ligne d'attente avant la piste en service. Cette mesure a été prise pour réduire l'encombrement sur la fréquence MF et réduire les risques pour la sécurité associés à cet encombrement.

Parallèlement à cette mesure, pendant les périodes où la fréquence GND ADV est opérationnelle, les pilotes seront exemptés des exigences des articles 602.97, 602.98 et 602.99 du RAC. Par contre, les pilotes doivent toujours respecter les articles 602.100 à 602.103 du RAC, inclusivement.

Les articles du RAC auxquels on fait référence sont reproduits à l'annexe A, à la page 3 de la présente AIC.

Il est conseillé aux pilotes de réviser l'exemption et de se conformer aux conditions énumérées dans la version la plus récente du document « Exemption aux paragraphes 602.97 (2) et 602.98 (1) et à l'article 602.99 du *Règlement de l'aviation canadien*. » Ce document se trouve sur le site Web de Transports Canada sous « Exemptions au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) » : <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-referenc/exemptions-reglement-aviation-canadien-rac>.

À compter du 16 juin 2022, NAV CANADA fournira des informations sur la circulation au sol, les autorisations de pré-taxi (le cas échéant) et d'autres renseignements consultatifs sur la fréquence GND ADV.

Pendant ce changement, le message du service automatique d'information de région terminale (ATIS) contiendra des informations destinées aux pilotes concernant l'utilisation de la fréquence GND ADV.

Les publications aéronautiques suivantes seront modifiées pour y ajouter cette fréquence supplémentaire :

- *Supplément de vol – Canada* (CFS)
- *Canada Air Pilot* – Procédures aux instruments, pages générales (CAP 6)
- *Canada Air Pilot, Volume 2* – Instruments Procedures – Colombie-Britannique (CAP 2)

Se reporter aux « Pages générales » du CFS et au CAP 6 pour obtenir une définition de service consultatif au sol. Reportez-vous à la section B, « Répertoire des aérodromes/installations » du CFS, et au volume 2 du CAP pour obtenir des informations plus détaillées spécifiques à l'aéroport de Nanaimo, tel que la fréquence et les procédures.

Exemples de phraséologie que les pilotes peuvent anticiper de la part des spécialistes de l'information de vol :

- Instruction de passer à la fréquence appropriée (après réception d'un avis consultatif) :

Pilote :	GOLF ALFA BRAVO CHARLIE SUR BRAVO POUR LA PISTE DEUX-TROIS À ALPHA
GND ADV :	ROGER, CONTACTEZ RADIO SUR LA FRÉQUENCE [fréquence]

- Trajet de circulation au sol recommandé lors de situations de trafic complexes :
SUGGÈRE DE CIRCULER VIA BRAVO ECHO JULIET ALFA POUR ATTENDRE À L'ÉCART PISTE UN-UN
ou
RECOMMANDE DE CIRCULER VIA TANGO, BRAVO, PISTE DEUX-QUATRE
- Transfert d'un aéronef à l'une des fréquences (si les postes FSS sont combinés) :
PASSEZ SUR MA FRÉQUENCE [fréquence]

La présente AIC n'expirera que si elle est remplacée par un changement de niveau de service ou par une modification, une exemption ou une interprétation du *Règlement de l'aviation canadien*.

Si vous avez des questions ou des préoccupations, 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)

ANNEXE A**Section V — Utilisation d'un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage****Utilisation des aéronefs VFR et des aéronefs IFR aux aéroports non contrôlés à l'intérieur d'une zone MF**

602.97 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement de radiocommunications exigé en application de la sous-partie 5.

(2) Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF doit maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire précisée pour cette zone.

(3) Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui n'est pas muni de l'équipement de radiocommunications visé au paragraphe (1) peut utiliser l'aéronef en direction ou en partance d'un aéroport non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF si les conditions suivantes sont réunies :

- (a) une station au sol est en service à cet aéroport;
- (b) le commandant de bord donne à la station au sol un préavis de son intention d'utiliser l'aéronef à cet aéroport;
- (c) le commandant de bord s'assure par observation visuelle, au cours du décollage, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule pendant le décollage;
- (d) l'aéronef entre, au cours d'une approche en vue d'un atterrissage, dans le circuit d'aéroport à une position qui exige que l'aéronef effectue deux étapes d'un circuit rectangulaire avant de s'aligner sur la trajectoire d'approche finale.

Exigences générales pour les comptes rendus MF

602.98 (1) Tout compte rendu fait en application de la présente section doit l'être à la fréquence obligatoire précisée pour la zone MF applicable.

(2) Tout compte rendu visé au paragraphe (1) doit être :

- (a) soit transmis à la station au sol associée à la zone MF, dans le cas où une station au sol existe et est en service;
- (b) soit diffusé, si la station au sol n'est pas en service ou est inexistante.

Procédures de compte rendu MF avant de circuler sur l'aire de manœuvre

602.99 Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à un aéroport non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler ses intentions avant de circuler sur l'aire de manœuvre de cet aéroport.

Procédures de compte rendu MF au départ

602.100 Le commandant de bord d'un aéronef VFR ou IFR en partance d'un aéroport non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit :

- (a) avant de s'engager sur la surface de décollage, signaler ses intentions concernant la procédure de départ;
- (b) avant le décollage, s'assurer, par radiocommunications et par observation visuelle, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule au moment du décollage;
- (c) après le décollage, signaler la sortie du circuit d'aéroport.

Procédures de compte rendu MF à l'arrivée

602.101 Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui arrive à un aéroport non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

- (a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude, l'heure d'atterrissage prévue et ses intentions concernant la procédure d'arrivée;
- (b) au moment de l'entrée dans le circuit d'aéroport, la position de l'aéronef dans le circuit;
- (c) l'entrée dans l'étape vent arrière, s'il y a lieu;
- (d) l'approche finale;
- (e) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

Procédures de compte rendu MF au cours des circuits continus

602.102 Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui effectue des circuits continus à un aéroport non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

- (a) l'entrée dans l'étape vent arrière du circuit;
- (b) l'approche finale et ses intentions;
- (c) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

Procédures de compte rendu en traversant une zone MF

602.103 Le commandant de bord d'un aéronef qui traverse une zone MF doit signaler :

- (a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude et ses intentions;
- (b) la sortie de la zone MF.