

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 29/22

MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE ÉTABLI SUR LA RNP AR (EoR) À L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON DE TORONTO (CYYZ)

Introduction

Le 3 novembre 2022, NAV CANADA mettra en œuvre les normes d'espacement relatives aux approches Autorisation requise pour la qualité de navigation requise (RNP AR) comme le décrit la Norme 821 intitulée « Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien » du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

La procédure Établi sur la RNP AR (EoR) modifie l'exigence d'espacement entre un aéronef effectuant une approche RNP AR sur une piste et un aéronef établi sur la trajectoire d'approche aux instruments d'une piste parallèle.

Renseignements généraux

La procédure EoR s'entend d'une norme d'espacement utilisée dans le cadre d'approches simultanées sur pistes parallèles.

S'appuyant sur le confinement de route latéral et vertical RNP AR, la nouvelle norme considère que les aéronefs effectuant ces approches sont établis et stabilisés en finale après le repère d'approche initial (IAF). L'exigence actuelle voulant qu'il y ait un espacement vertical de 1 000 pieds ou latéral de 3 milles ne sera pas appliquée entre un aéronef établi sur la RNP AR avant un point désigné utilisé par le contrôle de la circulation aérienne (ATC), et un aéronef établi sur la trajectoire d'approche d'une piste parallèle adjacente.

La procédure EoR rehausse la sécurité lors des approches sur pistes parallèles proches l'une de l'autre, puisqu'elle permet de réduire sensiblement le temps pendant lequel les deux aéronefs sont « côte à côte », à la même altitude en approche finale.

Pour appuyer la procédure EoR, des procédures de dégagement ont été établies pour assurer l'espacement en cas d'erreur de navigation ou d'irrégularité d'approche. Les instructions de l'ATC associées à une procédure de dégagement renfermeront des vecteurs radar et des assignations d'altitude.

Si, après qu'il a été déterminé qu'un aéronef est établi sur une procédure RNP AR, cet aéronef ne peut continuer d'exécuter la procédure RNP AR ou de respecter le confinement de cette procédure, le contrôleur doit en être informé **immédiatement**. Le pilote recevra alors l'instruction d'effectuer une procédure de dégagement.

Considérations opérationnelles

- Une autorisation spéciale de Transports Canada est requise pour effectuer des approches RNP AR au Canada.
- À Toronto/Pearson (CYYZ), les procédures d'approche RNP AR sont publiées pour la piste 05 et la piste 23 seulement, sont décrites sur les cartes par le titre RNAV (RNP) Y et comporte une transition associée.

- Les procédures EoR seront utilisées dans le cadre des approches indépendantes simultanées sur pistes parallèles lorsque le plafond est de 1 000 pieds ou plus et la visibilité de 3 milles terrestres ou plus. Ces minimums météorologiques pourront être réduits à une date ultérieure après la tenue d'une évaluation collaborative sur la sécurité et l'exploitation. Le service automatique d'information de région terminale (ATIS) indiquera à quel moment des approches indépendantes simultanées sur pistes parallèles ont lieu.
- Pour identifier les aéronefs capables d'effectuer une procédure RNP AR, l'ATC se servira du code de la PBN de l'OACI « T1 » qui figure dans leur plan de vol. Ces aéronefs n'auront donc pas à informer l'ATC qu'ils vont effectuer une approche RNP AR.
- Lorsqu'une procédure EoR est utilisée, les approches RNAV Y seront les seules approches utilisées pour la piste 05 et la piste 23. Il sera attendu des aéronefs capables d'effectuer une procédure RNP AR qui se voient assigner la piste 05/23 qu'ils planifient et exécutent l'approche RNAV Y.
- Les approches RNP AR (RNAV Y) vers la piste 05 sont effectuées **SEULEMENT** par l'entremise des STAR BOXUM/DUVOS/IMEBA/VIBLI.
- Les approches RNP AR (RNAV Y) vers la piste 23 sont effectuées **SEULEMENT** par l'entremise des STAR BOXUM/DUVOS/NUBER/NAKBO.
- Les aéronefs incapables d'effectuer une approche RNP AR et qui se voient assigner la piste 05/23 devraient s'attendre à recevoir des vecteurs radar vers une approche ILS (système d'atterrissage aux instruments).
- Les pilotes des aéronefs capables d'effectuer une approche RNP-AR mais qui ne peuvent effectuer l'approche RNP AR (RNAV Y) doivent en informer l'ATC immédiatement et peuvent s'attendre à une approche ILS ou visuelle.
- Les aéronefs capables d'effectuer une approche RNP AR qui, en raison du trafic ou pour d'autres raisons, ne peuvent être autorisés à utiliser la transition RF seront informés par l'ATC de s'attendre à recevoir des vecteurs jusqu'en finale. Ces aéronefs devraient s'attendre à recevoir des vecteurs radar jusqu'à la transition directe RNP AR (RNAV Y).
- Une fois autorisé à effectuer une approche RNP AR (RNAV Y), un aéronef est considéré comme étant « établi » sur la procédure d'approche une fois qu'il se trouve sur la trajectoire verticale et latérale définie et qu'il a franchi le point de cheminement d'approche intermédiaire (IWP)/le repère d'approche intermédiaire (IF) pour la procédure.
- L'approche sera effectuée sur pilote automatique jusqu'à ce que l'aéronef ait franchi le point de cheminement d'approche finale (FAWP).
- La procédure RNAV (RNP) Y planifiée et la **TRANSITION** qui y est associée doivent être récupérées de la base de données du système de gestion de vol (FMS). La création manuelle d'une procédure n'est pas permise.
- Les instructions et la phraséologie de dégagement doivent être revues avant la réception de l'autorisation d'approche.
- Il faut respecter les autorisations d'approche et les limites d'altitude et de vitesse indiquées sur les cartes. La trajectoire latérale et la trajectoire verticale doivent être surveillées pour assurer la précision de la navigation.
- Si un pilote est incapable de se conformer à une autorisation ATC ou d'effectuer l'approche pour laquelle il a reçu une autorisation, il doit en informer le contrôleur dès que possible. Il ne **faut pas essayer** de corriger manuellement ou d'effectuer de façon autonome une déviation d'une procédure d'approche RNP AR.

Instructions de dégagement

Si un aéronef à l'arrivée est établi sur une approche RNAV autorisée (RNP) Y et que le pilote est incapable de l'exécuter, il doit en informer immédiatement le contrôleur en utilisant la phraséologie suivante, puis doit se conformer aux instructions de l'ATC :

UNABLE (procédure spécifique), REQUEST (manœuvre proposée)

Exemple :

NAVCAN123 UNABLE ERBUS TRANSITION, REQUEST VECTORS TO FINAL

NOTA : Lorsque des instructions de dégagement sont émises, le délai de réaction est essentiel. Si un pilote doit se conformer à une instruction le plus rapidement possible, l'instruction de dégagement de l'ATC peut comprendre le mot « **IMMEDIATELY** »

Au besoin, les instructions de dégagement seront émises sur la fréquence d'arrivée ou d'approche finale. Il n'est pas nécessaire de surveiller les deux fréquences à la fois.

Les procédures de dégagement EoR peuvent être effectuées sur l'autopilote.

De plus amples renseignements seront publiés dans une page intitulée « Attention All Users » dans le *Canada Air Pilot*, volume 4 (CAP 4) le 3 novembre 2022.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151 chemin Slater, suite 201
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800-876-4693
Télé. : 877-663-6656
Courriel : service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et opérations aériennes