

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA 50/21

NOUVELLES PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ ET PAR VISIBILITÉ RÉDUITE À : SAINT JOHN (NOUVEAU-BRUNSWICK) (CYSJ)

Les procédures d'exploitation par faible visibilité et par visibilité réduite suivantes sont en vigueur à l'aéroport de Saint John (Nouveau-Brunswick) (CYSJ) depuis le **20 septembre 2021, à 0900Z**. Ces procédures remplacent les « PROCÉDURES PAR FAIBLE VISIBILITÉ » actuellement publiées dans le *Canada Air Pilot* (CAP), volume 7.

**PROCÉDURES PAR VISIBILITÉ RÉDUITE
(RVR inférieure à 2 600 pieds [1/2 sm] mais d'au moins 1 200 pieds [1/4 sm])
et
PROCÉDURES PAR FAIBLE VISIBILITÉ
(RVR inférieure à 1 200 pieds mais d'au moins 600 pieds)**

Application

Les procédures suivantes s'appliquent aux mouvements au sol des aéronefs au départ dans des conditions de visibilité réduite ou faible.

Les départs par RVR inférieure à 600 ne sont pas autorisés.

Lorsque les conditions météorologiques indiquent une visibilité inférieure à RVR 2600, les procédures limitant les opérations des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement sont appliquées. Le message suivant est alors ajouté à l'avis : « PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR VISIBILITÉ RÉDUITE EN VIGUEUR » ou « PROCÉDURES D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VISIBILITÉ EN VIGUEUR »

Généralités

Routes de circulation au sol par visibilité réduite

En exploitation par visibilité réduite, les routes de circulation au sol sont restreintes aux routes suivantes :

1. Route 1 – Voie de circulation C, piste 14/32. Pour départ piste 05/23, suivre la voie de circulation A jusqu'à la piste 05/23.
2. Route 2 – Voie de circulation I, piste 14/32. Pour départ piste 05/23, suivre la voie de circulation A jusqu'à la piste 05/23.
3. Route 3 – Voie de circulation B, piste 14/32. Pour départ piste 05/23, suivre la voie de circulation A jusqu'à la piste 05/23.

En exploitation par visibilité réduite, le nombre d'aéronefs permis sur l'aire de manœuvre est limité à un en tout temps.

Routes de circulation au sol par faible visibilité

En exploitation par faible visibilité, les routes de circulation au sol sont restreintes aux routes suivantes :

1. Route 1 – Voie de circulation C, piste 14/32, puis voie de circulation A – jusqu'à la piste 05/23.
2. Route 2 – Voie de circulation I, piste 14/32, puis voie de circulation A – jusqu'à la piste 05/23.
3. Route 3 – Voie de circulation B, piste 14/32, puis voie de circulation A – jusqu'à la piste 05/23.

En exploitation par faible visibilité, le nombre d'aéronefs permis sur l'aire de manœuvre est limité à un en tout temps.

Quand la RVR tombe en dessous de 600, tous les mouvements d'aéronefs cessent.

Par faible visibilité, la piste 14/32 n'est utilisée que pour la circulation au sol.

Départs

La piste 14/32 et la piste 05/23 sont utilisées pour les départs par visibilité réduite.

Par faible visibilité, seule la piste 05/23 est utilisée pour les départs.

En conditions RVOP ou LVOP, aucune autorisation de départ ou validation avant de circuler n'est accordée à un aéronef qui en fait la demande si une autorisation d'approche ou de départ a déjà été émise à un autre aéronef avant que l'une des conditions suivantes soit remplie :

- a) l'aéronef à l'arrivée a atterri et s'est signalé dégagé de l'aire de manœuvre;
- b) un aéronef au départ est en contact avec le Centre de contrôle régional de Moncton.

La course au décollage ne peut pas commencer avant l'emplacement du seuil décalé où la piste est balisée par des feux de bord piste blancs à haute intensité.

Distances déclarées modifiées en conditions RVOP ou LVOP

PISTE 05		PISTE 23	
TORA	7004	TORA	7004
TODA	7660	TODA	7529
ASDA	7004	ASDA	7004

Mise en séquence des mouvements au sol en préparation pour le décollage

Les pilotes doivent suivre les directives de mise en séquence des mouvements au sol en préparation pour le décollage telles que décrites dans les Pages générales du CAP, dans la section sur les minimums opérationnels.

Tous les aéronefs doivent obtenir une autorisation IFR ou une validation avant de circuler auprès de la FSS de Saint John avant de circuler à partir d'une aire de trafic à l'aéroport de Saint John et doivent emprunter les routes de circulation au sol désignées.

Les aéronefs au départ circulant au sol à partir d'un des hangars le long de la voie de circulation B en conditions RVOP ou LVOP doivent emprunter la voie de circulation B jusqu'à la piste 14/32, puis la voie de circulation A jusqu'à piste 05/23.

Ne pas demander d'autorisation IFR ou de validation avant de circuler tant que la RVR n'est pas supérieure à 600.

Système de feux de protection

Des feux de protection de piste jaunes clignotants (Wig Wag) sont installés à l'entrée de la voie de circulation A sur la piste 05/23, de la voie de circulation B sur la piste 14/32 et des voies de circulation C et I sur la piste 14/32. Lorsque les feux de bord de voie de circulation sont allumés, les feux de protection sont allumés.

Arrivées

Les arrivées sont permises sur toutes les pistes lorsque la RVR est inférieure à 2 600 pieds (1/2 sm) mais d'au moins 1 200 pieds (1/4 sm). La voie de circulation A, la piste 14/32 puis la voie de circulation B ou la voie de circulation C et la voie de circulation A, la piste 14/32 puis la voie de circulation I sont les routes de sortie approuvées en conditions RVOP.

Les arrivées ne sont pas autorisées en conditions LVOP.

Niveau de service des pistes

PISTE	Certification
05	RVR 600
23	RVR 600
14	¼ sm
32	¼ sm

Nota : Les aéronefs au départ circulant au sol à partir d'un hangar privé seront avisés que les conditions RVOP ou LVOP sont en vigueur. La FSS maintiendra des mouvements selon le principe un vol entrant, un vol sortant et demandera aux aéronefs d'emprunter la route de circulation au sol désignée.

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



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