



Circulaire d'information

Sujet : **Présence de personnel et d'équipement dans la partie critique de la bande de piste**

Bureau émetteur :	Normes	Document n° :	CI 302-003
Secteur d'activités :	Surveillance	Édition n° :	02
Dossier n° :	A 5400-4 U	Date d'entrée en vigueur :	2009-01-28
SGDDI n° :	4700275-V2		

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION.....	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES.....	2
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés.....	2
2.3	Définitions et abréviations.....	2
3.0	CONTEXTE.....	2
4.0	APPLICATION.....	4
4.1	Activités exécutées à l'intérieur de la bande de piste, parallèlement à la piste, pendant des mouvements d'aéronefs (décollages/atterrissages).....	4
4.2	Activités exécutées au-delà des extrémités de piste pendant des mouvements d'aéronefs (décollage et atterrissages) – zones A et C.....	5
5.0	RÉSUMÉ.....	5
6.0	BUREAU RESPONSABLE.....	6
	ANNEXE A — FIGURE 1 ET FIGURE 2.....	7
	ANNEXE B — LISTE DES BUREAUX RÉGIONAUX DE LA SÉCURITÉ DES AÉRODROMES DE TRANSPORTS CANADA.....	8

1.0 INTRODUCTION

La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle peut décrire un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent CI a pour objet de rappeler l'importance de conserver une partie critique de la bande de piste exempte de tout objet lors de l'utilisation de la piste par un ou des aéronefs. Les objets dont l'utilisation à cet endroit est nécessaire en raison de leur fonction pendant les départs et les arrivées doivent être conformes à la réglementation et aux normes.
- 2) Cette CI apporte également des précisions sur les responsabilités de l'exploitant d'aéroport en matière de gestion des activités aéroportuaires, notamment celles qui impliquent la présence de véhicules et de personnel sur l'aire de manœuvre.

1.2 Applicabilité

Le présent document s'applique à tous les exploitants d'aéroport tels qu'ils sont définis à la partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.3 Description des changements

Le présent document, anciennement connu sous le nom CI 302-003 Édition n° 01, est publié de nouveau sous la forme d'un CI 302-003 Édition n° 02. À l'exception de quelques modifications mineures d'ordre rédactionnel et la mise à jour des références, le contenu demeure le même.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :

- a) Partie III, sous-partie 2 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – *Aéroports*;
- b) TP312, Édition 4, en date de mars 1993 – *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*.

2.2 Documents annulés

CI 302-003 Édition 01 *Présence de personnel et d'équipement dans la partie critique de la bande de piste* en date du 2009-01-19 (SGDDI #4218658).

2.3 Définitions et abréviations

Les définitions suivantes s'appliquent aux fins du présent document :

- a) **ATF** signifie fréquence de trafic d'aérodrome;
- b) **ATS** signifie service de la circulation aérienne.

3.0 CONTEXTE

- 1) Aux aéroports où des services de contrôle ou consultatifs pour véhicules sont fournis par l'ATS, l'exploitant d'aéroport devrait avoir conclu des accords déterminant les zones protégées autour de l'aéroport où les services de contrôle ou consultatifs sont assurés pour les véhicules.
- 2) Dans le cas des opérations sur l'aire de mouvement ou d'autres parties de l'aéroport qui ne font pas l'objet de l'accord avec l'ATS, ou dans le cas des aéroports où il n'y a pas d'ATS pendant

une partie ou la totalité des heures d'exploitation de l'aéroport, ces opérations demeurent sous l'entière responsabilité de l'exploitant d'aéroport.

- 3) Le principal objectif consiste à garantir, et ce, à tous les aéroports, un environnement sûr lors des mouvements d'aéronefs au cas où un aéronef effectuerait une sortie de piste ou un atterrissage trop court ou trop long. La zone à protéger inclut la piste, ses abords délimités par les points d'attente de la piste, les surfaces de décollage et d'approche, ainsi que toute zone aménagée en vue de protéger les aides à la navigation et à l'atterrissage.
- 4) Toutes les personnes et tous les véhicules doivent être autorisés par l'exploitant de l'aéroport pour se trouver du côté piste. L'exploitant de l'aéroport doit établir des procédures pour toutes les activités du côté piste afin de veiller à ce qu'elles se déroulent à l'intérieur des zones définies dans le but de garantir l'environnement sûr pour les opérations d'aéronefs qui est exigé en vertu de la partie III du RAC.
- 5) Les aéroports où il existe des procédures opérationnelles pour les opérations par visibilité réduite et qui sont dotés d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface imposent des restrictions supplémentaires pour les objets mobiles qui sont précisées dans les plans là où les zones protégées ainsi que le matériel mobile sont régis par le plan d'opération par visibilité réduite qui est spécifique à chaque aéroport.

La façon d'appliquer l'article 3.1.6.8 du TP 312 varie d'un aéroport à l'autre.

- 6) Les normes n'offrent aucune mesure d'assouplissement en ce qui a trait au maintien d'aires nivelées de piste et de bande de piste adéquates lorsque des travaux de maintenance ou de construction se déroulent à proximité de la piste. L'article 5.3 de l'annexe A du TP 312 fournit des **lignes directrices**, mais l'application de ces lignes directrices est limitée, car les zones définies ne correspondent que dans quelques cas seulement à la bande de piste et à la zone nivelée exigées au chapitre 3 du TP 312 et, par conséquent, ces lignes directrices ne devraient pas servir aux activités de maintenance normales.
- 7) Les dimensions réelles de la partie critique de la bande changent avec le code de la piste. Aux fins de la présente circulaire, les zones entourant la piste sont nommées zones A, B et C pour la surface de décollage et d'approche.
- 8) Les zones A et B peuvent être délimitées sous forme de rectangles autour de la piste. La zone A est la plus restrictive et est située à 60 m de l'axe de la piste (voir les figures 1 et 2) sauf si le point d'attente est à moins de 60 m. Dans ce cas, la distance du point d'attente est utilisée (voir la figure 1). La zone B est située entre le bord de la zone A et le point d'attente (voir la figure 2).
- 9) Lorsque la durée de l'activité prévue dans la Zone A est relativement longue, l'exploitant d'aéroport doit publier un NOTAM précisant la nature de l'activité prévue ainsi que sa durée prévue. Lorsqu'un équipement doit être déplacé, le NOTAM devrait préciser la durée minimale obligatoire du préavis.

Remarque :

Tonte de pelouse le long de la piste 25 entre 10 h et 16 h.

- 10) Les règles régissant ces zones ont pour objet de protéger les manœuvres des aéronefs. Les personnes autorisées avec un équipement léger (comme des outils à main) peuvent pénétrer dans la zone A à des fins d'inspection en vol des aides à la navigation ou d'entretien en cours d'exploitation de l'aéroport. Toutefois, l'exploitant de l'aéroport doit tenir compte d'autres règles en vigueur comme celles de santé et sécurité au travail avant d'approuver des travaux dans la zone A lorsque la piste est en cours d'utilisation.
- 11) Les activités de construction et l'équipement connexe ne sont pas autorisés dans les limites des distances requises de la bande de piste, comme le stipule le TP 312, lorsque des décollages ou des atterrissages sont en cours parce que cela contreviendrait à la fonction de la bande de piste

et d'autres zones à l'intérieur de celle-ci qui est d'assurer la protection des manœuvres des aéronefs.

Remarque :

La fermeture de segments de piste ou l'utilisation de procédures d'exploitation réduite de la piste, autrement dit le passage de piste de précision à piste à vue, vont réduire la dimension des zones protégées, permettant ainsi de rapprocher l'équipement de construction de la piste.

- 12) Une partie critique de la bande de piste doit être protégée pour la section de piste utilisée pour les décollages et les atterrissages. Le point de départ (seuil) de la bande de piste peut être déplacé de manière à répondre aux besoins opérationnels de la piste.

Remarque :

Par exemple, pendant les manœuvres d'hélicoptère ou dans le cas d'un décollage à partir d'une intersection, lorsqu'un segment seulement de la piste est utilisé, le point de départ de la piste peut être déplacé pour ne tenir compte que du segment de la piste qui est en service.

- 13) Toutes les personnes doivent être autorisées par l'exploitant de l'aéroport pour se trouver du côté piste. Les personnes autorisées dans les zones A, B et C doivent établir et maintenir des radiocommunications bilatérales avec le service de contrôle de l'aéroport ou avec les services de contrôle ou consultatifs pour véhicules. Lorsqu'il n'y a pas d'ATS, ces personnes doivent émettre et garder l'écoute sur la fréquence obligatoire (MF) ou celle de l'ATF, selon le cas.

Remarque :

Lorsqu'un certain nombre de travailleurs et de matériel travaillent sous escorte et supervision, une personne du groupe doit être chargée de prévenir tous les autres travailleurs de quitter la zone avec le matériel, lorsque la situation l'exige.

- 14) Les conditions indiquées dans le présent document sont conformes aux exigences stipulées dans le TP 312 ainsi que dans la sous-partie 2 de la partie III du RAC.

4.0 APPLICATION

4.1 Activités exécutées à l'intérieur de la bande de piste, parallèlement à la piste, pendant des mouvements d'aéronefs (décollages/atterrissages)

- 1) Dans le cas des pistes où les points d'attente de circulation au sol ou de piste sont aménagés à une distance de **60 m ou moins** par rapport à l'axe de la piste, seul le personnel autorisé (piétons uniquement) peut accéder à la zone décrite à la **figure 1 comme zone A**. Lorsqu'il est nécessaire de déposer de petits équipements, un véhicule doté d'une autorisation peut pénétrer dans cette zone **entre** des mouvements d'aéronefs à condition que le véhicule ait quitté les lieux avant le mouvement d'aéronefs suivant.
- 2) Dans le cas des pistes où les points d'attente de circulation au sol ou de piste sont aménagés à une distance **supérieure à 60 m** par rapport à l'axe de la piste, seul le personnel autorisé (piétons uniquement) peut accéder à la zone décrite à la **figure 2 comme zone A** conformément aux conditions indiquées en (1) ci-dessus. Les véhicules, tondeuses ou tout autre équipement peuvent pénétrer, avec une autorisation, dans la zone B pendant les mouvements d'aéronefs (décollages et atterrissages) (voir la figure 2 – zone B). (La zone B est la zone située entre le bord de la zone A et le point d'attente de circulation au sol.) Par exemple, le matériel mobile devant se trouver sur la bande de piste pour appuyer les manœuvres en cours sur la piste peut comprendre les équipements pour la tonte de la pelouse, le contrôle de la faune, l'inspection des pistes ou des voies de circulation, ou autres véhicules de maintenance nécessaires au maintien des opérations sur la piste. **Ce matériel ne comprend pas les équipements de construction.**

Remarque :

Pour la plupart, ces véhicules ne sont pas immobiles, mais doivent plutôt se déplacer pour effectuer leur travail. Ces véhicules ne sont pas différents des aéronefs qui (pour s'acquitter de leur fonction) doivent rouler au sol et parfois s'arrêter sur la bande de piste pendant qu'ils circulent entre la piste et l'aire de trafic. Les équipements de construction ou autres véhicules qui ne sont pas tenus « de par leur fonction » de se trouver sur la bande de piste sont comme les aéronefs stationnés ou qui se déplacent sur l'aire de trafic, ils doivent demeurer à l'écart de la bande de piste et des surfaces de limitation d'obstacles.

- 3) Il est nécessaire d'obtenir une autorisation de l'unité ATS, de l'exploitant d'aéroport ou de son représentant avant de pénétrer dans ces zones.
- 4) En outre, les zones supplémentaires aménagées pour protéger les aides à la navigation et à l'atterrissage implantées sur le site ne doivent en aucun cas être occupées.

4.2 Activités exécutées au-delà des extrémités de piste pendant des mouvements d'aéronefs (décollage et atterrissages) – zones A et C

- 1) L'accès des véhicules, des tondeuses et de tout autre équipement doit se limiter aux zones situées à une distance minimale de 60 m de l'extrémité de la piste et **au-dessous** de la surface de décollage et d'approche, ou du prolongement dégagé, le cas échéant (voir les **figures 1 et 2 – zones A et C**), à moins que la piste soit fermée ou que le seuil ait été déplacé conformément à la sous-partie 2 de la partie III du RAC. Il faut veiller à ce que les surfaces de la pente d'approche et de décollage soient dégagées lorsque le seuil a été déplacé.
- 2) Pendant les mouvements d'aéronefs, seul le personnel autorisé (piétons uniquement) peut pénétrer à l'intérieur des zones situées au-delà de la piste (zones A et C). Au besoin, un véhicule autorisé peut pénétrer dans cette zone entre des mouvements d'aéronefs afin de déposer de petits équipements, à condition que le véhicule ait quitté la zone décrite en (1) avant le mouvement d'aéronef suivant.
- 3) Il est nécessaire d'obtenir une autorisation de l'unité ATS, de l'exploitant d'aéroport ou de son représentant avant de pénétrer dans les zones susmentionnées décrites en (2).
- 4) Aux aéroports où il n'y a pas d'unité ATS, l'exploitant d'aéroport a la responsabilité de mettre en œuvre des procédures qui répondent aux dispositions de l'article 8.7 du TP 312.

5.0 RÉSUMÉ

- 1) Il est nécessaire de rappeler la nécessité pour les exploitants d'aéroport de maintenir les zones critiques situées à proximité de la piste exemptes d'obstacle pendant les mouvements d'aéronefs. D'autres exigences de certification comme celles concernant la bande de piste, les surfaces de limitation d'obstacles, etc. continuent de s'appliquer et doivent être gardées conformes aux spécifications indiquées dans la partie III du RAC.
- 2) Une partie critique de la bande de piste doit être protégée pour le segment de piste utilisé pour les décollages et les atterrissages.
- 3) Les exploitants d'aéroport sont tenus de s'assurer que le personnel travaillant à proximité de la piste, d'une surface de limitation d'obstacles ou de toute autre zone protégée réservée aux aides à la navigation et à l'atterrissage connaît les limites de ces zones et qu'il garde les véhicules ou les équipements tels que les tondeuses à gazon à l'écart de ces zones pendant les mouvements d'aéronefs. Les renseignements précédents ainsi que les renseignements ayant trait aux procédures d'entretien des aérodromes devraient normalement se trouver dans le manuel d'exploitation d'aéroport, de même que la lettre d'entente concernant la fourniture de services de contrôle d'aéroport, de services de contrôle de véhicules ou de services consultatifs pour véhicules.

- 4) En dehors des activités autorisées décrites dans la présente circulaire, la présence de tout véhicule ou équipement dans les zones décrites dans ce document contrevient aux dispositions de la sous-partie 2 de la partie III du RAC, et constitue une incursion sur piste.

6.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir plus de renseignements veuillez communiquer avec :

Le bureau régional approprié de Transports Canada qui est mentionné à l'annexe B.

Toute proposition de modification au présent document doit être soumise au moyen du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC), à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/SSQAC

ou par courriel à : CAIRS_NCR@tc.gc.ca

Directeur, normes
Aviation civile

Original signé par

D.B. Sherritt

ANNEXE A — FIGURE 1 ET FIGURE 2

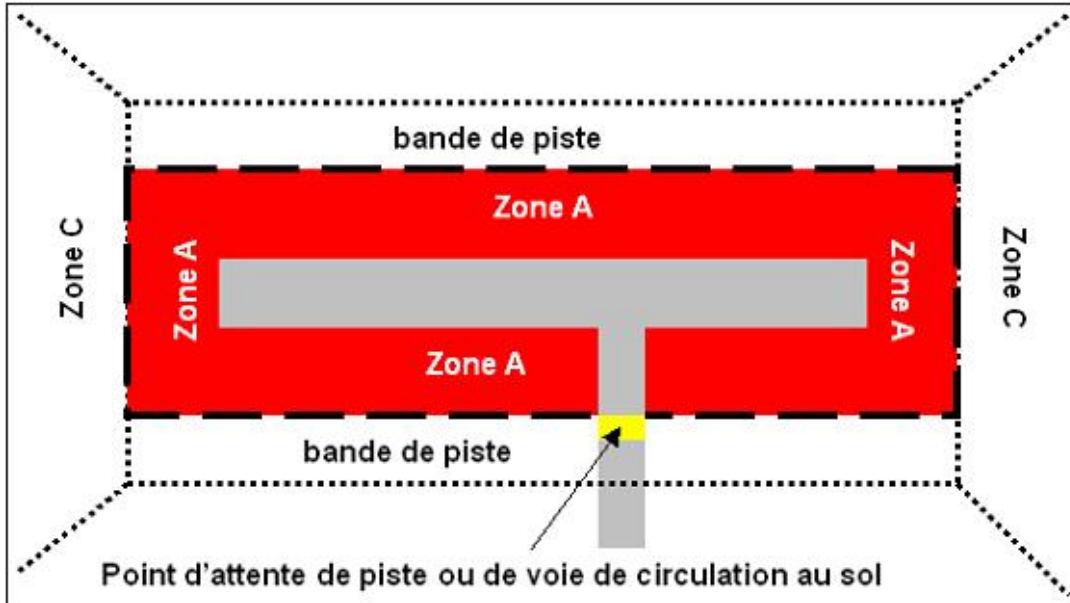


Figure 1

POINTS D'ATTENTE DE PISTE OU DE CIRCULATION AU SOL AMÉNAGÉS À UNE DISTANCE DE 60M OU MOINS PAR RAPPORT À L'AXE DE PISTE

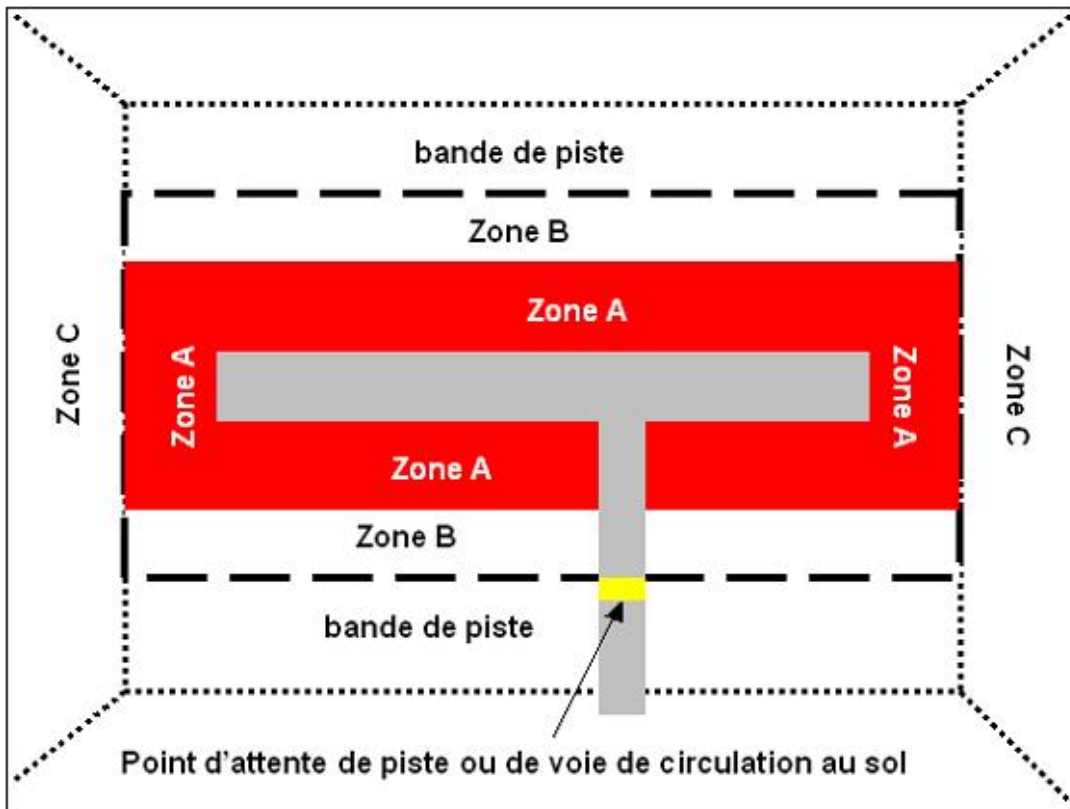


Figure 2

POINTS D'ATTENTE DE PISTE OU DE CIRCULATION AU SOL AMÉNAGÉS À UNE DISTANCE DE PLUS DE 60M PAR RAPPORT À L'AXE DE PISTE

**ANNEXE B — LISTE DES BUREAUX RÉGIONAUX DE LA SÉCURITÉ DES AÉRODROMES DE
TRANSPORTS CANADA**

1) Région du Pacifique

Bureau de la sécurité des aérodomes
620-800, rue Burrard
Vancouver (C.-B.)
V6Z 2J8
Téléphone : 604-666-2103
Télécopieur : 604-666-1175

2) Région des Prairies et du Nord

Bureau de la sécurité des aérodomes
B.P. 8550
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : 204-983-4335
Télécopieur : 204-983-0281

Bureau de la sécurité des aérodomes
1100 Place Canada
9700, Avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
T5J 4E6
Téléphone : 780-495-3850
Télécopieur : 780-495-5190

3) Région de l'Ontario

Bureau de la sécurité des aérodomes
300-4900, rue Yonge
North York (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : 416-952-0335
Télécopieur : 416-950-0050

4) Région du Québec

Bureau de la sécurité des aérodomes
700, rue Leigh Capréol, bureau 4086
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : 514-633-3252
Télécopieur : 514-633-3052

5) Région de l'Atlantique

Bureau de la sécurité des aérodomes
B.P. 42
95, rue Foundry
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
Téléphone : 506-851-3342
Télécopieur : 506-851-3022