



Circulaire d'information

Sujet : **Publication de procédures spéciales en cas de visibilité faible ou réduite dans les publications d'information aéronautique appropriées**

Bureau émetteur :	Normes		
AAP Sous-activités :	Cadre réglementaire sur la sécurité aérienne	CI n° :	CI 302-006
Dossier de classification n° :	A 5100-1 P/A	Édition n° :	02
SGDDI n° :	5447479-v5	Date d'entrée en vigueur :	2009-12-17

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.....	3
2.3	Définitions et abréviations.....	3
3.0	CONTEXTE.....	3
4.0	RESTRICTIONS ET PROCÉDURES RVOP/LVOP.....	3
4.1	Généralités.....	3
4.2	Publication de restrictions et de procédures spéciales par visibilité faible ou réduite.....	4
5.0	RÉSUMÉ.....	6
6.0	BUREAU RESPONSABLE.....	6
	ANNEXE A – EXEMPLE DE PUBLICATIONS DE PROCÉDURES SPÉCIALES PAR VISIBILITÉ FAIBLE OU RÉDUITE.....	7

1.0 INTRODUCTION

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

1.1 Objet

Le présent document a pour objet de fournir des lignes directrices relatives à la publication de restrictions et de procédures spéciales en cas de visibilité faible ou réduite exigées par les pilotes.

1.2 Applicabilité

Le présent document s'applique à tous les exploitants d'aérodromes canadiens où se déroulent des opérations par visibilité faible ou réduite inférieure à une portée visuelle de piste (RVR) 2600 (1/2 mille terrestre (sm)).

1.3 Description des changements

Modifications d'ordre rédactionnel apportées aux références et aux définitions. Le contexte est mis à jour fin de tenir compte de la réunion du 15 octobre 2009 tenue avec les représentants de l'industrie. Mise à jour des restrictions et des procédures des plans d'exploitation par visibilité faible ou réduite (RVOP/LVOP) pour marquer la différence entre l'exploitation d'un aérodrome possédant une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC) en service et celle d'un aérodrome sans tour de contrôle en service.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

Les documents de référence suivants doivent être utilisés conjointement avec le présent document :

- a) *Loi sur l'aéronautique;*
- b) *Partie III du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – Aérodromes, aéroports et héliports;*
- c) *Sous-partie 02 de la Partie VI du RAC, Règles d'utilisation et de vol des aéronefs;*
- d) *Circulaire d'information (CI) n° 602-002, édition 01, 2009-12-17– Visibilité opérationnelle à l'aérodrome;*
- e) *CI n° 302-001, édition 01, 2008-03-07 – Publication du niveau de service relatif aux départs effectués au-dessous d'une RVR de 2600 (1/2 mille terrestre);*
- f) *CI 700-007, édition 02, 2008-10-06 – Exigences sur le roulage arrivée ou le roulage départ aux aéroports par visibilité faible ou réduite*
- g) *Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaire (CIACA) n° 0256, 2006-07-31 - Exigences des aéroports relatives aux décollages par faible visibilité;*
- h) *Publication de NAV Canada – Supplément de vol-Canada;*
- i) *Publication de NAV Canada – Canada Air Pilot.*

2.2 Documents annulés

CI 302-006, édition 01, en date du 2009-09-14 - *Publication de procédures spéciales par visibilité faible ou réduite dans les publications d'information aéronautique appropriées.*

2.3 Définitions et abréviations

Les définitions et les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent document :

- a) **ATC** : Contrôle de la circulation aérienne.
- b) **CAP** : Canada Air Pilot.
- c) **CFS** : Supplément de vol-Canada.
- d) **Opérations par faible visibilité** : Opérations menées au-dessous d'une RVR 1200 (1/4 sm).
- e) **Plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP)** : Plan qui impose l'application de procédures particulières établies par l'exploitant de l'aéroport ou l'ATC, quand la visibilité de l'aérodrome est inférieure à une RVR 1200 (1/4 sm).
- f) **Opérations par visibilité réduite** : Opérations menées au-dessous d'une RVR de 2600 (1/2 sm) pouvant aller jusqu'à une RVR 1200 (1/4 sm) inclusivement.
- g) **Plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP)** : Plan qui impose l'application de procédures particulières établies par l'exploitant de l'aéroport ou l'ATC, quand la visibilité de l'aérodrome est inférieure à une RVR 2600 (1/2 sm) et qu'elle peut atteindre une RVR 1200 (1/4 sm).
- h) **RVR** : Portée visuelle de piste.
- i) **SM** : Mille terrestre.

3.0 CONTEXTE

- 1) Le 8 mai 2009 Transports Canada, Aviation civile (TCAC) a tenu une réunion avec les associations de l'industrie aéronautique, NAV CANADA et le ministère de la Défense nationale (MDN) au cours de laquelle l'industrie a demandé à TCAC de publier à l'intention des exploitants d'aérodromes des lignes directrices portant sur la publication des restrictions et des procédures spéciales en cas de visibilité faible ou réduite exigées par les pilotes, ce que TCAC a accepté.
- 2) Une autre réunion s'est tenue le 15 octobre 2009 avec les représentants de l'industrie, à laquelle ont participé les divisions des opérations aériennes des différentes compagnies canadiennes. Les résultats de cette réunion ont réaffirmé combien il était crucial que les opérations aériennes disposent de lignes directrices claires et précises afin d'aider les équipages et les divisions des opérations aériennes dans leurs tâches de planification et de prise de décisions.

4.0 RESTRICTIONS ET PROCÉDURES RVOP/LVOP

4.1 Généralités

- 1) Lorsqu'un aéronef circule au sol en provenance ou à destination d'une piste, il peut traverser des zones où la visibilité est plus faible que celle signalée par le dispositif RVR de la piste en question (s'il y en a un) ou par METAR.
- 2) La visibilité à laquelle l'aéronef est confronté pendant la circulation au sol peut être inférieure au niveau de service publié pour la piste prévue tel qu'il est établi dans le programme de certification. Un exploitant d'aérodrome pourrait établir un RVOP ou un LVOP afin de gérer les opérations de circulation au sol d'une manière garantissant un niveau de sécurité acceptable, tout en respectant les exigences prescrites dans la partie III du RAC. La visibilité la plus faible

signalée devrait être prise en compte pour déclencher l'application de procédures par visibilité faible ou réduite.

- 3) Dans un aérodrome doté d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC) en service, pour permettre les atterrissages et la circulation au sol subséquente par visibilité inférieure au niveau de certification de l'aérodrome en question, la circulation des aéronefs au départ doit être arrêtée, à moins qu'elle ne soit gérée au moyen d'un plan élaboré par l'exploitant de l'aérodrome.
- 4) Par conséquent, les exploitants d'aérodromes doivent établir une façon d'arrêter la circulation au sol des aéronefs au départ lorsque la visibilité est inférieure au niveau de certification de l'aéroport, ou mettre en place, le cas échéant, un plan d'opérations par visibilité faible ou réduite pour gérer les opérations au sol de façon ininterrompue.
 - a) Exemple – à un endroit ayant un niveau de service correspondant à une RVR 1200 ($\frac{1}{4}$ sm) et où la visibilité est inférieure à $\frac{1}{4}$ sm alors que la RVR de la piste prévue est égale ou supérieure à 1200, l'exploitant de l'aéroport doit établir des procédures d'arrêt de la circulation au sol des aéronefs au départ, sauf si un plan opérationnel par faible visibilité est en place. Dans cet exemple, le plan permettrait la poursuite de la circulation au sol des aéronefs au départ si les mouvements se limitent à un seul aéronef à la fois sur l'aire de manœuvre et que l'on s'assure que les autres véhicules et le trafic au sol reste loi de l'aéronef en train de circuler.
- 5) Les plans d'exploitation RVOP/LVOP devraient comporter des restrictions et des procédures pour aider aux opérations de circulation au sol lorsque la visibilité à un endroit ou à un autre de l'aérodrome est jugée faible ou réduite. Pour éviter tout conflit de circulation en cas de mauvaise visibilité, la tour de contrôle devrait normalement gérer le trafic au sol conformément aux restrictions et procédures du plan.
- 6) Un plan comportant des restrictions et des procédures visant à aider aux opérations de circulation au sol peut aussi être établi sur un aérodrome sans une tour ATC en service. Toutefois, la flexibilité opérationnelle devrait normalement être moindre à cause de l'absence d'un contrôle actif qui pourrait autrement gérer le trafic au sol dans ces zones de mauvaise visibilité. À de tels endroits, des restrictions et procédures opérationnelles spécifiques devraient être publiées conformément à l'alinéa 602.96 (3)d) du RAC pour assurer qu'il soit interdit aux aéronefs de circuler dans l'aire de manœuvre jusqu'à ce que l'aéronef précédent ait quitté cette aire de manœuvre après avoir atterri ou avant de décoller. L'exploitant de l'aérodrome devrait établir des procédures pour gérer avec la même attention tout autre trafic, comme les véhicules au sol, dans les situations de mauvaise visibilité, le but étant d'éliminer toute possibilité de conflit avec les aéronefs circulant au sol.
- 7) Dans tous les cas, les restrictions et les procédures particulières exigées par les exploitants aériens et les pilotes doivent être publiées dans les publications d'information aéronautique appropriées.

4.2 Publication de restrictions et de procédures spéciales par visibilité faible ou réduite

Les exploitants d'aérodrome devraient envisager la présence des éléments suivants dans un RVOP/LVOP typique, lesquels prendraient la forme de restrictions et de procédures devant être publiées dans les publications d'information aéronautique :

- a) Des parties de l'aire de manœuvre à ne pas utiliser.
 - (i) Exemple : Certains sites peuvent, selon leur niveau de certification, exclure une partie de l'aérodrome utilisée exclusivement par des aéronefs qui ne sont pas autorisés à mener des opérations par visibilité faible ou réduite. De la même manière, certains sites peuvent mener des opérations par visibilité faible sur une partie de l'aérodrome et des opérations par visibilité réduite sur une autre partie. Dans des cas pareils, l'exploitant de l'aérodrome devrait indiquer aux pilotes les

zones de l'aérodrome où les opérations par visibilité faible ou réduite ne sont pas assurées.

- b) Des pistes particulières à fermer, ou des restrictions à l'usage de pistes particulières.
- c) Des voies de circulation particulières à fermer ou des restrictions s'appliquant à leur utilisation.
- d) Des itinéraires particuliers de circulation au sol à utiliser, notamment :
 - (i) l'utilisation de circulation à sens unique;
 - (ii) le trajet à destination et en provenance des installations de dégivrage;
 - (iii) les voies à utiliser par les voitures de piste.
- e) Des procédures particulières pour les aéronefs se rendant vers les installations de dégivrage ou en revenant.
- f) Des procédures particulières pour les voitures de piste, à savoir des procédures de communication (dont la réception et le collationnement des autorisations de circuler) et les procédures de guidage au sol.
- g) Des restrictions et procédures particulières en vue de repositionner des aéronefs pour des raisons de maintenance ou à d'autres fins opérationnelles.
- h) Aux endroits où les tours de contrôle sont ouvertes selon des horaires limités, il peut être nécessaire de publier des restrictions et des procédures particulières couvrant les périodes en dehors de ces heures d'ouverture.
- i) Des procédures et restrictions particulières s'appliquant dans les cas où le nombre d'aéronefs sur l'aire de manœuvre est limité à un à la fois.
- j) Dans le cas où la complexité de l'aérodrome le justifie, l'exploitant doit envisager une carte particulière de roulage ou de circulation au sol dans des conditions de visibilité faible ou réduite.
- k) Toute condition pertinente au pilote ou l'exploitant aérien, si l'on a accordé à l'exploitant de l'aérodrome une exemption en faveur d'opérations à visibilité faible ou réduite.
- l) Aux fins des opérations par visibilité faible ou réduite, les giravions sont normalement traités comme les autres aéronefs. Si des giravions munis de roues ou de patins utilisent normalement les pistes pendant des opérations par visibilité faible ou réduite, leurs exigences en matière de circulation au sol sont alors les mêmes que celles des aéronefs à voilure fixe.
- m) Si l'aérodrome dispose d'endroits particuliers servant aux départs IFR ou d'héliports, les restrictions et les procédures relatives à leur utilisation doivent être publiées à l'intention des pilotes.
- n) **Note :** *Lorsqu'un giravion a atteint l'endroit de décollage, il peut décoller jusqu'à une visibilité égale à la moitié de la celle publiée dans le CAP sans toutefois être inférieure à 1/4 sm.*
- o) Tout autre élément pertinent.

5.0 RÉSUMÉ

Les exploitants d'aérodromes doivent soumettre au fournisseur de services d'information aéronautique (AIS), à savoir la Division de collecte de données AIS de NAV CANADA (aisdata@navcanada.ca), les restrictions et les procédures spéciales en cas de visibilité faible ou réduite afin qu'elles soient publiées dans le CFS ou le CAP faisant partie du *système intégré d'information aéronautique* de NAV CANADA. Pour Foire aux questions (FAQ) s'il vous plait vous référer au lien suivant: [FAQ - Opérations par visibilité faible ou réduite](#)

6.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau régional approprié de TCAC – *Services aux aérodromes et à la navigation aérienne* :
<http://www.tc.gc.ca/fr/regions.htm>

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

<http://www.tc.gc.ca/wcms-sgcw/civilaviation/cairs-755.htm>

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

"Original signé par D.B. Sherritt le 15 décembre 2009"

Le directeur des Normes,
Aviation civile

D. B. Sherritt

ANNEXE A – EXEMPLE DE PUBLICATIONS DE PROCÉDURES SPÉCIALES PAR VISIBILITÉ FAIBLE OU RÉDUITE

Opérations par une RVR inférieure à 1200

- a) Les procédures en situation de visibilité faible seront déclenchées dès que la RVR atteint 1600 et qu'il est prévu que les conditions se détériorent.
- b) Les procédures en situation de visibilité faible s'appliquent dès qu'il y a une RVR 1200 ou moins.
- c) Un seul aéronef est autorisé en tout temps à circuler au sol. L'ATC (contrôle tour ou contrôle sol) délivrera des autorisations « cale à cale ». À cause de ces restrictions, le nombre des appareils à l'atterrissage ne devrait pas dépasser 6 à l'heure.
- d) Une voiture de piste accompagnera les avions à l'arrivée et au départ entre les aires de manœuvre et les points d'attente avant piste.
- e) Les entrées et sorties de piste suivantes seront fermées : Alpha, Delta, Echo, Mike, November.
- f) La piste 08 n'est pas disponible pour les atterrissages.
- g) Les aéronefs peuvent décoller de la piste 08 par une RVR 1200 ou plus .
- h) Décollages à partir de la piste 08 : Tous les aéronefs garés sur l'aire de stationnement principale seront autorisés à rouler vers le point d'attente B2. L'autorisation subséquente prévoira d'emprunter les voies de circulation B ou R afin de pénétrer sur la piste 08 par les points d'attente B1 ou R1, pour ensuite remonter la piste afin de disposer de toute la longueur disponible au décollage.
- i) Les aéronefs garés dans les aires de stationnement du côté nord seront autorisés à pénétrer sur la piste 08 par T1, pour ensuite remonter la piste afin de disposer de toute la longueur disponible au décollage.
- j) La piste 26 est disponible pour les opérations de catégories II et III par une RVR 600 ou plus.
- k) Après l'atterrissage, les aéronefs ayant une envergure allant jusqu'à 52 m (171 pi) et qui se garent sur l'aire de stationnement principale devront libérer la piste 26 par les voies de circulation Bravo ou Romeo, selon les instructions données. Les aéronefs devront remonter au besoin et signaler que la piste est libre après avoir dégagé B1 ou R1. Les aéronefs ayant une envergure plus importante doivent libérer la piste par Romeo.