



# Circulaire d'information

**Sujet : Visibilité opérationnelle aux aérodromes**

Bureau émetteur :	Normes	Numéro de document :	CI 602-002
Numéro de classification du dossier :	Z 5000- 34	Numéro d'édition :	02
Numéro du SGDDI:	6714291-V6	Date d'entrée en vigueur :	2011-06-30

---

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements.....	2
<b>2.0</b>	<b>RÉFÉRENCES ET EXIGENCES.....</b>	<b>2</b>
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés.....	2
2.3	Définitions et abréviations.....	3
<b>3.0</b>	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>EXIGENCES APPLICABLES.....</b>	<b>3</b>
4.1	Publication du niveau de service d'un aérodrome.....	4
4.2	Restrictions opérationnelles aux aérodromes – visibilité.....	4
4.3	Publication de restrictions et de procédures spéciales par visibilité faible ou réduite.....	6
<b>5.0</b>	<b>GESTION DE L'INFORMATION.....</b>	<b>7</b>
<b>6.0</b>	<b>HISTORIQUE DU DOCUMENT.....</b>	<b>7</b>
<b>7.0</b>	<b>BUREAU RESPONSABLE.....</b>	<b>8</b>

## 1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit 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 document a pour objet de résoudre les problèmes auxquels font face les intervenants (exploitants aériens, exploitants privés et exploitants d'aérodromes) et qui sont liés aux modifications apportées aux opérations par visibilité faible ou réduite.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tous les exploitants aériens, privés et d'aérodromes tels qu'ils sont définis dans la partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

### 1.3 Description des changements

- 1) Le paragraphe 4.2(4) de cette CI a été modifié afin d'inclure un renvoi à la circulation au sol en prévision d'un décollage à un site non contrôlé, par souci de concordance avec la CI n° 302-006.

## 2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2);
  - b) Partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), *Dispositions générales*;
  - c) Partie III, sous-partie 02 du RAC, *Aéroports*;
  - d) Partie VI, sous-partie 02 du RAC, *Dispositions générales*;
  - e) Circulaire d'information (CI) n° 302-001, Édition n° 1, 2008-03-07 - *Publication du niveau de service concernant les départs effectués au-dessous d'une RVR 2600 (1/2 mille terrestre)*;
  - f) CI n° 302-006, Édition n° 2, 2009-12-17 - *Publication de procédures spéciales en cas de visibilité faible ou réduite dans les publications d'information aéronautique appropriées*;
  - g) CI n° 700-007, Édition n° 2, 2009-10-06 - *Exigences sur le roulage arrivée/roulage départ aux aéroports par visibilité réduite ou par faible visibilité*;
  - h) Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaire (CIACA) n° 0256, 2006-07-31 - *Exigences des aéroports concernant les décollages par visibilité réduite*;
  - i) Pour Foire aux questions (FAQ) s'il vous plait vous référer au lien suivant:  
[FAQ - Opérations par visibilité faible ou réduite](#);
  - j) Publication de NAV CANADA – *Supplément de vol-Canada (CFS)*;
  - k) Publication de NAV CANADA - *Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM*.

### 2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

## 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **Aérodrome** : Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à l'entretien courant des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées.
  - b) **Aéroport** : Aérodrome à l'égard duquel un certificat d'aéroport délivré en vertu de la sous-partie 302 du RAC est en vigueur.
  - c) **Opérations par faible visibilité** : Opérations menées au-dessous d'une RVR 1200 (1/4 sm).
  - d) **Plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP)** : Plan qui impose l'application de procédures particulières établies par l'exploitant de l'aéroport et/ou l'ATC, quand la visibilité de l'aérodrome est inférieure à une RVR 1200 (1/4 sm).
  - e) **Opérations par visibilité réduite** : Opérations menées au-dessous d'une RVR 2600 (1/2 sm) pouvant aller jusqu'à une RVR 1200 (1/4 sm) inclusivement.
  - f) **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).
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **ATC** : Contrôle de la circulation aérienne.
  - b) **ATS** : Services de la circulation aérienne.
  - c) **RVR** : Portée visuelle de piste.
  - d) **SM** : Mille terrestre.

## 3.0 CONTEXTE

- 1) L'harmonisation des exploitations par visibilité faible ou réduite aux aéroports, telle que décrite dans la Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) 0256 ainsi que dans les CI 302-001 et CI 700-007, a causé des problèmes de mise en œuvre au niveau des exploitants aériens, privés et d'aérodromes.
- 2) 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 directives 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. 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 EXIGENCES APPLICABLES

- 1) Alors que le règlement exige la soumission de plans d'exploitation par visibilité faible (LVOP), les exploitants d'aéroports ne sont pas obligés de présenter un plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP).

- 2) Les exploitants aériens et privés doivent, en vertu de l'alinéa 602.96(2)b) du RAC, s'assurer que l'aérodrome convient aux opérations qu'ils prévoient mener. La capacité d'un aérodrome d'assurer des opérations par visibilité faible ou réduite devrait être prise en compte en vue d'assurer que l'alinéa 602.96(2)b) du RAC est bien respecté.

#### 4.1 Publication du niveau de service d'un aérodrome

- 1) La visibilité minimale normale nécessaire pour les manœuvres au sol et le décollage à un aérodrome correspond à une Portée visuelle de piste (RVR) 2600 (1/2 sm).
- 2) Certains exploitants aériens et privés sont autorisés, en vertu d'une spécification d'exploitation, à décoller dans des conditions de visibilité signalée inférieures à une RVR 2600 (1/2 sm). L'interdiction d'approche permet d'effectuer des approches à des visibilités signalées inférieures à une RVR 2600 (1/2 sm) qui peuvent mener à des atterrissages. Afin d'assurer des opérations à des visibilités signalées inférieures à une RVR 2600 (1/2 sm), l'aérodrome doit avoir en place de l'équipement supplémentaire et/ou des procédures spéciales.
- 3) Pour les aérodromes qui choisissent d'assurer des opérations à des visibilités signalées inférieures à une RVR 2600 (1/2 sm), les exploitants d'aérodrome doivent publier le niveau de service que leur aérodrome assure. Si aucun niveau de service n'est publié, alors les opérations à cet aérodrome sont limitées à une visibilité non inférieure à une RVR 2600 (1/2 sm).
- 4) Cette information à propos du niveau de service est publiée dans le *Supplément de vol-Canada* (CFS), dans la section sur les pistes. L'un des deux niveaux de service suivants inférieurs aux minimums normaux peut être publié :
  - a) RVR 1200 (1/4 sm) – indique que l'aérodrome et la piste répondent aux exigences des opérations à des visibilités inférieures à une RVR 2600 (1/2 sm) jusqu'à des visibilités égales ou supérieures à une RVR 1200 (1/4 sm).
  - b) RVR de 600 – indique que l'aérodrome et la piste répondent aux exigences des opérations à des visibilités inférieures à une RVR 1200 (1/4 sm) jusqu'à des visibilités égales ou supérieures à une RVR 600.
- 5) À cause d'exigences supplémentaires applicables aux opérations de nuit, dans certains cas, le niveau de service réduit peut avoir la mention « de jour seulement ». Cela signifie qu'un niveau de service particulier n'est approuvé que pour des opérations de jour.
- 6) Comme c'est le cas pour d'autres informations aéronautiques, cette information peut être remplacée par un NOTAM; et certains producteurs de cartes peuvent choisir de publier cette information dans d'autres publications.

#### 4.2 Restrictions opérationnelles aux aérodromes – visibilité

- 1) En vertu de l'alinéa 602.96(2)b) du RAC, le commandant de bord d'un aéronef doit, avant d'effectuer un décollage, un atterrissage ou toute manœuvre à un aérodrome, s'assurer que ledit aérodrome convient à la manœuvre prévue.
- 2) La visibilité opérationnelle aux aérodromes est un facteur à prendre en compte afin d'assurer le respect de l'alinéa 602.96(2)b) du RAC. Dans le but d'aider le commandant de bord à déterminer la viabilité opérationnelle d'un aérodrome, la visibilité opérationnelle aux aérodromes est définie de la façon suivante :
  - a) Sur les sites munis d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC) en service : (conformément aux procédures opérationnelles publiées relatives aux aéroports).
    - i) Pour les arrivées et les départs (*voir la note*), la visibilité opérationnelle à l'aérodrome respecte l'ordre de priorité suivant :
      - A) RVR pour la piste prévue;
      - B) Visibilité à l'aérodrome (METAR);
      - C) Visibilité déterminée par le pilote.

**Note:**

*Pour les départs, si la visibilité signalée à l'aérodrome est inférieure au niveau de service de la piste prévue, une RVR de la piste en question peut être utilisée par le pilote. Toutefois, les pilotes doivent être vigilants, car l'aérodrome est dans une situation de visibilité faible ou réduite, et l'exploitant de l'aérodrome pourrait avoir choisi de mettre en place des procédures spéciales conformément aux plans d'exploitation par visibilité faible ou réduite pour la poursuite des opérations, comme la restriction imposant la présence d'un seul aéronef dans l'aire de manœuvre à la fois, ou l'arrêt des opérations (voir la note au paragraphe 4.2(4) de cette CI).*

- b) Sur les sites sans ATC en service : (en dehors des heures d'ouverture de l'ATC, Fréquence obligatoire (MF), UNICOM, CARS ou service consultatif, etc.)
- i) Pour les arrivées, la visibilité opérationnelle à l'aérodrome respecte l'ordre de priorité suivant :
    - A) RVR pour la piste prévue;
    - B) Visibilité à l'aérodrome (METAR);
    - C) Visibilité déterminée par le pilote.
  - ii) Pour les départs (*voir la note*), la visibilité opérationnelle à l'aérodrome est la plus faible des visibilités suivantes :
    - A) Visibilité à l'aérodrome (METAR);
    - B) Toute RVR signalée;
    - C) Visibilité déterminée par le pilote.

**Note :**

*Pour les départs, si la visibilité signalée à l'aérodrome est inférieure au niveau de service de la piste prévue, une RVR de la piste en question peut être utilisée par le pilote au cas où des procédures spéciales seraient établies par l'exploitant de l'aérodrome conformément aux plans d'exploitation par visibilité faible ou réduite, comme la restriction d'aéronefs dans l'aire de manœuvre à un seul à la fois.*

*La visibilité observée à partir de la tour n'a pas préséance sur la visibilité signalée au sol. Dans le cas où la visibilité au sol est signalée, la visibilité observée à partir de la tour n'est considérée que comme un avis. Cependant, si la visibilité au sol n'est pas signalée, la visibilité signalée par la tour remplace la visibilité au sol et doit être tenue en compte dans la détermination de la visibilité opérationnelle à l'aérodrome.*

- 3) Aux fins des paragraphes 4.2(4) et (5) de cette CI, la visibilité est inférieure à la visibilité minimale nécessaire pour la circulation au sol et l'atterrissage, si la visibilité opérationnelle à l'aérodrome est inférieure au niveau de service publié dans le CFS pour la piste prévue.
- 4) Si la visibilité opérationnelle à l'aérodrome déterminée au paragraphe 4.2(2) de cette CI est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, l'aéronef est présumé circuler au sol à une visibilité inférieure à la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome, sauf lorsque, selon le cas :
- a) La visibilité diminue au-dessous de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome après que l'aéronef a commencé à circuler au sol en prévision d'un décollage (y compris un arrêt pour dégivrage);
  - b) La visibilité diminue au-dessous de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome après que l'aéronef a atterri et circule au sol pour se rendre à sa destination sur l'aérodrome;
  - c) L'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre tel qu'autorisé par l'ATC conformément aux procédures opérationnelles publiées de l'aérodrome;

- d) l'aéronef circule au sol en prévision d'un décollage à un endroit sans ATC en service, en vertu des procédures opérationnelles de l'aérodrome publiées conformément à l'alinéa 602.96(3)d) du RAC; ou
- e) L'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre pour des raisons autres qu'après un atterrissage ou avant un décollage tel qu'il a été autorisé par l'exploitant de l'aérodrome conformément aux LVOP/RVOP de l'aérodrome.

**Note :**

*Pour c), d) et e), l'exploitant de l'aérodrome publiera, s'il y a lieu, des restrictions ou des procédures spéciales par visibilité faible ou réduite, prescrites aux pilotes, dans des publications aéronautiques appropriées.*

- 5) Si la visibilité opérationnelle à l'aérodrome déterminée au paragraphe 4.2 (2) de cette CI est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, l'aéronef est présumé atterrir à une visibilité inférieure à la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome pour la piste prévue, sauf lorsque, selon le cas :
  - a) Au moment de la réception d'un compte rendu de la visibilité, l'aéronef a déjà survolé le repère d'approche finale (FAF) en rapprochement ou, en l'absence de FAF, le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
  - b) La RVR pour la piste prévue à l'atterrissage varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale, et la visibilité au sol est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
  - c) Sur des sites sans une ATC en service, la visibilité au sol varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la visibilité minimale au sol, et la RVR est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
  - d) Sur des sites sans une ATC en service, avant que l'aéronef ne descende à moins de 1 000 pi d'altitude par rapport à l'aérodrome, le commandant de bord estime qu'un phénomène météorologique localisé améliore sensiblement la visibilité au sol en constatant que la piste devant servir à l'atterrissage et la voie de circulation pour rouler à destination sur l'aérodrome sont visibles et reconnaissables.

#### **4.3 Publication de restrictions et de procédures spéciales par visibilité faible ou réduite**

- 1) Vous trouverez ci-dessous des exemples de restrictions et de procédures typiques qui pourraient être incorporées dans un LVOP/RVOP qu'un pilote pourrait s'attendre à retrouver dans les publications d'information aéronautique :
  - a) Des parties de l'aire de manœuvre à ne pas utiliser.
  - 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 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 ATC 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 (*pour les aérodromes avec ou sans une ATC en service*).
- j) Une carte particulière de roulage ou de circulation au sol dans des conditions de visibilité faible ou réduite.
- k) 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. Si l'aérodrome dispose d'endroits particuliers servant aux départs Règles de vols aux instruments (IFR) ou d'héliports, les restrictions et les procédures relatives à leur utilisation doivent être publiées à l'intention des pilotes.

**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 Canada Air Pilot (CAP) sans toutefois être inférieure à 1/4 sm.*

- l) Tout autre élément pertinent.

## **5.0 GESTION DE L'INFORMATION**

- 1) Sans objet.

## **6.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT**

- 1) Circulaire d'information (CI) 602-002, Édition 01, SGDDI 5447467, 2009-12-17, *Visibilité opérationnelle aux aérodromes*.

## 7.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :  
Le Chef, Normes des vols (AARTA) :

Téléphone : [613-998-9855](tel:613-998-9855)  
Télécopieur : [613-954-1602](tel:613-954-1602)  
Courriel : [ron.carter@tc.gc.ca](mailto:ron.carter@tc.gc.ca)

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel : [ron.carter@tc.gc.ca](mailto:ron.carter@tc.gc.ca)

La directrice int., Normes  
Aviation civile  
Transports Canada

[original signé par Ron Carter pour]

Jacqueline Booth

-----  
*Les documents et les pages Web internes de Transport Canada mentionnés dans ce document sont disponibles sur demande*