

CYEG

Programme d'activités hivernales

2024 - 2025



 **YEG** AÉROPORT
INTERNATIONAL
D'EDMONTON



**PROGRAMME D'ACTIVITÉS HIVERNALES CÔTÉ PISTE À YEG
LISTE DE DISTRIBUTION ET DES RÉVISIONS**

Distribution

Edmonton Airports	Vice-président, Infrastructure, Installations et Activités côté piste	Peter Agnew
Edmonton Airports	Directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité de l'aérodrome	Dean Ervin
Edmonton Airports	Gestionnaire, Activités côté piste	Gary Lamb
Edmonton Airports	Gestionnaire, Sécurité et Conformité de l'aérodrome	Dave Kuny
Edmonton Airports	Directeur, Sécurité, Activités à l'aérogare et des compagnies aériennes	Sean Power
Comité d'exploitation aérienne (Airline Operating Committee) de YEG	Comité	
Partenaires d'aviation générale à l'aire de trafic II	Gestionnaires, délégués	
FED EX	Chef d'escale	
NAV Canada	Gestionnaire YEG, tour de contrôle YEG	
Centre des activités intégrées (IOC)	Coordonnateurs de l'IOC	
Exploitation du fret à l'aire de trafic 7	Gestionnaires, délégués	
STARS et Alberta Health Services (AHS)	Gestionnaires, délégués	
Partenaires du comité de la sécurité des pistes	Présidence du Comité de la sécurité des pistes	
Tous les intervenants externes	Site Web : voyageryeg.com/entreprise/à-propos-de-yeg/programme-des-activités-opération-hiver-côté-piste	

Révisions :

Numéro de la révision	Modifications	Date	Initiales
11-00	Révisions majeures au contenu	2000-11-01	JKR
12-02	Révisions mineures	2002-08-15	MM
08-03	Révisions mineures	2003-08-15	KM
09-04	Révisions mineures	2004-09-28	KM
09-05	Révision au manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux protocoles de communication et en cas de temps violents.	2005-09-28	SM
09-06	Révision au manuel pour intégrer les modifications de 2006 aux secteurs prioritaires.	2006-09-25	SM
09-07	Révision au manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, à l'équipement et aux secteurs prioritaires.	2007-09-10	DE
19-08	Révision au manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, à l'équipement et aux calendriers.	2003-08-19	DE
17-08	Révision au manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, à l'équipement et aux calendriers. Intégration de la proposition de modification proposée par Transports Canada (NPA 2001-258).	2008-08-17	DE
18-09	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2010-09-01	DE
01-11	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2011-09-01	DE
10-12	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2012-09-10	DE
02-13	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2013-09-02	DE
02-14	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2014-09-02	DE
02-15	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2015-09-02	DE
02-16	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2016-09-02	DE
02-17	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2017-09-14	DE
02-18	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2018-09-17	DE
02-19	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2019-09-06	DE
02-20	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2020-09-04	DE
02-21	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections. Ajout au Format de compte rendu mondial (GRF)	2021-09-03	DK
02-22	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2022-09-13	DK
02-23	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2023-09-10	DE
02-24	Révision du manuel pour intégrer les modifications apportées aux ressources, aux calendriers et aux inspections.	2024-09-06	DE

1	GÉNÉRALITÉS	2
1.1	INTRODUCTION	2
1.2	RÈGLEMENTS/NORMES	2
1.3	COORDONNÉES	3
2	RESPONSABILITÉS	4
2.1	ENTRETIEN SUR LE TERRAIN	4
2.2	COMPAGNIES AÉRIENNES ET ÉQUIPES AU SOL	4
2.3	SÉCURITÉ CÔTÉ PISTE	4
2.4	CENTRE DES ACTIVITÉS INTÉGRÉES (IOC) DE L'AÉROPORT	4
2.5	SERVICES D'INTERVENTION EN CAS D'URGENCE	5
2.6	SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT	5
3	RESSOURCES	6
3.1	ÉQUIPEMENT	6
3.2	PERSONNEL	6
3.3	PRODUITS DE DÉGLAÇAGE CHIMIQUE	6
3.4	SABLE SUR LE CÔTÉ PISTE	7
4	PROCÉDURES DE DÉNEIGEMENT	8
4.1	PRIORITÉS	8
4.2	ACCUMULATIONS AUTORISÉES	9
4.3	PISTE	10
4.4	AIRE DE TRAFIC	10
4.5	FEUX PÉRIPHÉRIQUES, , SITES D'ALIGNEMENT DE DESCENTE ET ZONES AVANT-SEUIL	11
4.6	AIDES VISUELLES	11
4.7	ANDAINS DE NEIGE	11
4.8	PRODUITS CHIMIQUES POUR LE DÉGLAÇAGE	12
4.9	ÉPANDAGE DE SABLE SUR LE CÔTÉ PISTE	12
4.10	PASSERELLES POUR PASSAGERS	13
5	NOTIFICATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES	14
5.1	COMPTES RENDUS DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES	14
5.2	INSPECTIONS VISUELLES	14
5.3	ESSAIS DE FRICTION	14
6	COMMUNICATION	16
6.1	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES	16

Annexe A : Priorités en matière de déneigement

Annexe B : Compte rendu de l'état de la surface des pistes / Rapport d'inspection quotidien de l'aérodrome

Annexe C : Emplacements des casiers d'entreposage du sable - Côté piste

Annexe D : Contrat des travaux de déneigement et de déglçage côté ville

Annexe E : Protocoles et procédures de déglçage

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Introduction

Le service Activités côté piste de l'Aéroport international d'Edmonton (YEG) est responsable de l'entretien et de la surveillance de l'ensemble des pistes, des voies de circulation, des aires de trafic et des routes côté piste afin d'assurer une exploitation sécuritaire et continue de l'aéroport dans des conditions hivernales. Ces activités prévoient notamment le déneigement et le déglçage de toutes les surfaces côté piste et le signalement de l'état des surfaces.

La gestion efficace de la neige et de la glace exige la mise en place de protocoles de communication clairs afin de veiller à ce que l'ensemble des partenaires des espaces côté piste et du personnel opérationnel comprennent les conditions existantes / l'évolution des conditions et les répercussions qu'elles pourraient avoir sur les activités commerciales. Le Centre des activités intégrées (IOC) est le point de contact central pour les problèmes opérationnels quotidiens. Le service Activités côté piste passera par l'IOC en ce qui concerne toutes les activités hivernales et directement par NAV Canada pour accéder à l'aérodrome.

Il est essentiel que les partenaires des espaces côté piste collaborent avec le service Activités côté piste en veillant à ce que les zones de travail soient dégagées de tout équipement afin d'accélérer les travaux de déneigement. Assurer des lignes de communications efficaces entre les partenaires des espaces côté piste et la personne qui coordonne l'IOC fera de la gestion de la neige et de la glace un processus nettement plus efficace et efficient.

1.2 Règlements/Normes

Les normes et procédures qui suivent servent, conjointement avec les expériences historiques, à l'élaboration des procédures en question :

- TP312 : Normes et pratiques recommandées - aérodromes
- Circulaire d'information 302-013 Planification et maintenance aux aéroports en hiver
- Circulaire d'information 300-019 Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de la surface de la piste

1.3 Coordonnées

Titre	Téléphone	Cellulaire
Vice-président, Infrastructure, Installations et Activités côté piste	780-890-4885	587-335-9625
Directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité de l'aérodrome	780-890-8479	780-934-6889
Gestionnaire, Activités côté piste	780-890-8586	780-908-6894
Directeur, Sécurité, Activités à l'aérogare et des compagnies aériennes	780-890-8292	780-995-1906
Contremaître, Entretien sur le terrain	780-890-8340	Numéro de téléphone acheminé au cellulaire
Gestionnaire, Sécurité et Conformité de l'aérodrome	780-890-8068	780-499-8789
Centre de contrôle des activités intégrées - IOCC	780-890-8327	Numéro de téléphone acheminé au cellulaire

2 RESPONSABILITÉS

2.1 Entretien sur le terrain

Il incombe au service Entretien sur le terrain d'assurer une exploitation sécuritaire et continue des activités côté piste pendant la saison hivernale. Il s'agit notamment de la surveillance et du signalement réguliers de l'état des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic ainsi que des travaux de déneigement et de déglacage. La personne gestionnaire, Activités côté piste, est responsable des activités hivernales; cependant, la contremaîtresse ou le contremaître, Entretien sur le terrain, dirige les activités quotidiennes.

2.2 Compagnies aériennes et équipes au sol

Les compagnies aériennes et les équipes au sol sont responsables de la préparation de leurs zones de travail avant qu'elles ne soient incommodées par la neige ou la glace. Les compagnies aériennes et équipes au sol doivent s'assurer d'être au courant des conditions météorologiques actuelles et prévues et d'entretenir leurs zones de travail de manière à permettre au personnel d'Entretien sur le terrain d'accélérer les travaux de déneigement et de déglacage. Les compagnies aériennes et équipes au sol doivent par ailleurs maintenir des lignes de communication claires avec l'IOC.

Les compagnies aériennes et équipes au sol sont responsables de l'inspection régulière de toutes les zones côté piste destinées à l'usage des passagères et des passagers aériens afin d'assurer un embarquement et un débarquement sécuritaires. Les compagnies aériennes et équipes au sol doivent appliquer du sable ou des produits chimiques sur les allées piétonnières, selon ce qui est approuvé et fourni par Edmonton Airports et décrit plus en détail à (**l'Annexe C**).

Il est **interdit** de purger l'eau de l'aéronef en vue de la déposer sur des substrats côté piste.

2.3 Sécurité côté piste

L'équipe chargée des activités côté piste, de la sécurité et de la conformité est responsable des programmes liés à la sécurité côté piste. La communication, la révision et l'orientation relatives à ces programmes sont assurées en collaboration avec les différentes parties prenantes.

2.4 Centre des activités intégrées (IOC) de l'aéroport

Le Centre des activités intégrées de l'aéroport est le point de contact central concernant toutes les exigences opérationnelles. Les compagnies aériennes et les partenaires doivent communiquer avec le Centre des activités intégrées (IOC) de l'aéroport pour obtenir des renseignements à jour et/ou connaître les conditions météorologiques actuelles. Le service Entretien sur le terrain donnera une mise à jour au Centre des activités intégrées au début de chaque changement de quart ou au fur et à mesure que les conditions changeront. Pour signaler tout danger ou toute préoccupation en matière de sécurité, l'IOC travaillera de concert avec le service sécurité et les partenaires pertinents afin de remplir un rapport d'incident. Les données seront ensuite saisies dans le Système de gestion de la sécurité (SGS) de YEG à des fins

de suivi. Ainsi, on pourra prendre les mesures correctives appropriées afin d'éviter que d'autres incidents ne se produisent à l'avenir.

2.5 Services d'intervention en cas d'urgence

Pendant la période comprise entre avril et novembre, il incombe à Services d'intervention en cas d'urgence d'effectuer des contrôles visuels des pistes lorsque le personnel d'Entretien sur le terrain n'est pas de service.

2.6 Service de l'environnement

Le Service de l'environnement d'Edmonton Airports se charge de veiller à ce que toutes les activités aéroportuaires soient conformes aux normes et règlements environnementaux existants. L'usage de tous les produits chimiques et produits dangereux, dont le sable et les produits chimiques approuvés utilisés sur les surfaces côté piste et pour l'élimination du glycol, relève du contrôle de Service de l'environnement.

3 RESSOURCES

3.1 Équipement

Le parc de matériel mobile d'Edmonton Airports consiste en un large éventail de matériel nécessaire pour satisfaire aux besoins opérationnels hivernaux. Dans des conditions d'exploitation normale, on se servira de 13 balayeuses de piste, de quatre déneigeuses de piste, de trois souffleuses à neige grande capacité et de deux vaporisateurs de produits chimiques grande capacité, en plus de plusieurs autres appareils propres aux conditions météorologiques. Edmonton Airports continue d'évaluer de nouvelles technologies et méthodologies de déneigement afin de rehausser ses niveaux de service dans tous les domaines.

On peut obtenir une liste détaillée du matériel auprès du directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité de l'aérodrome.

3.2 Personnel

Pendant la saison hivernale, plus précisément la période entre novembre et avril, on assiste à l'embauche d'opérateurs / de manœuvres saisonniers qui viennent compléter le personnel à temps plein en charge des activités sur le terrain déjà en place. Le personnel est réparti en équipes affectées en fonction d'un horaire rotatif 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. On peut aussi faire appel à d'autres membres du personnel pour aider au besoin quand les conditions le justifient.

Les ressources seront attribuées à des équipes de travail particulières par quart, dont voici la répartition :

- Pistes / Voies de circulation
- Aire de trafic I
- Aires de trafic II, III, IV, VI, VII et VIII
- Zones côté ville

Les niveaux de dotation en personnel seront dictés et modifiés en fonction des conditions météorologiques.

Par temps violent, on fera appel à des ressources supplémentaires du Groupe des activités côté piste et, possiblement, d'autres secteurs de l'organisme.

3.2.1 Horaires

Équipe de déneigement :

À compter du 14 novembre 2024 au 16 avril 2025, les opérateurs se trouveront sur place 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les dates peuvent être modifiées afin de satisfaire aux exigences opérationnelles.

3.3 Produits de déglacage chimique

Les produits de déglacage chimique appliqués sur les surfaces côté piste sont l'acétate de potassium, un agent d'antigivrage, et le formiate de sodium, un agent de déglacage. Tous les produits de déglacage et d'antigivrage chimiques que l'on utilise ont été approuvés par Transports Canada et le directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité

de l'aérodrome, d'Edmonton Airports. L'application de **sel** sur les surfaces côté piste est **interdite** puisque le sel risque de poser un danger pour les aéronefs.

Une vérification des dommages causés par des corps étrangers (FOD) est requise pour tous les partenaires qui viennent en contact avec des substrats côté piste. L'opérateur de véhicule est tenu de vérifier la présence de neige/glace, de boue ou de toute autre matière d'origine météorologique et de l'éliminer avant de venir en contact avec des substrats côté piste.

Des casiers de rangement de produits qui contiennent du formiate de sodium à utiliser sur les aires de trafic sont installés à différents endroits de l'aéroport et des immeubles occupés par des locataires afin d'en faciliter l'usage, au besoin. **(Appendix C)**

3.4 Sable sur le côté piste

Pour prévenir les dommages aux aéronefs, tous les types de sable qu'utilise Edmonton Airports sur les surfaces côté piste doivent être conformes aux spécifications de Transports Canada.

Des casiers de rangement de produits qui contiennent du sable à utiliser côté piste sur les allées piétonnières et les trottoirs sont installés à différents endroits de l'aéroport et des immeubles occupés par des locataires afin d'en faciliter l'usage, au besoin. **(Annexe C)**

4 PROCÉDURES DE DÉNEIGEMENT

On doit effectuer les travaux de déneigement de manière à permettre une exploitation sécuritaire et continue de l'aéroport. Ils ne doivent pas pour autant entraver le déroulement des activités aéroportuaires normales, sauf en cas d'approbation du gestionnaire, Activités côté piste, ou du contremaître, Entretien sur le terrain. Le déneigement s'amorcera dès que les conditions météorologiques l'exigeront; il se poursuivra de façon ininterrompue pendant toute la période de chute de neige. L'usage que font le personnel et les sous-traitants d'Edmonton Airports doit respecter le volet de sécurité des Procédures opérationnelles normalisées.

AeroMag, notre fournisseur de service de dégivrage, continuera de prendre en charge les activités menées dans le cadre de la saison des activités hivernales de 2024-2025.

On peut consulter les protocoles et procédures à **(l'Annexe E)**.

4.1 Priorités

On détermine les priorités de sorte à assurer une exploitation sécuritaire et continue de l'aéroport et le respect des exigences du règlement sur les exigences aux aéroports de Transports Canada concernant le déroulement sécuritaire des activités à l'aéroport. Les zones prioritaires sont décrites sur le dessin :

Zones prioritaires pour les travaux de déneigement et de déglçage côté piste (Annexe A).

Priorité I : Les zones indiquées ci-dessous sont déneigées en permanence pendant toute la période de chute de neige afin d'assurer la capacité opérationnelle de l'aéroport :

- Piste en service (en général la piste 12-30) longueur - 10 200 pieds, largeur 200 pieds
- Pendant un épisode de neige, la piste principale sera entretenue, quand c'est possible, à une largeur utilisable de 160 pieds.
- Espace suffisant sur l'aire de trafic I pour accueillir les aéronefs, le fret aérien et les activités connexes en utilisant la piste en service, y compris les aires de dégivrage, les marquages de la voie de circulation et les zones de travail autour des passerelles
- Voie de circulation Bravo
- Voies de circulation Tango, Whiskey, Yankee, Kilo
- Voies de circulation qui donnent accès à l'aire de trafic I à partir de la piste en service. Si la voie de circulation 12-30 est en service, on procède d'abord au déneigement des voies de circulation A, A1 et A4, suivi des voies de circulation A2, A3 et Q.
- Route d'accès depuis la caserne de pompiers
- Aire de trafic II, voie de circulation Sierra et aire de trafic VII
- Aires de dégivrage DF1, DF2, DF3
- Passerelles où une unité de chargement est en cours d'utilisation, tel que déterminé par la représentation graphique de la porte

Priorité II : D'autres zones opérationnelles côté piste doivent être déneigées pendant toute la période de chute de neige, et ce, après le déneigement des zones de priorité I, à condition que les accumulations se situent dans les

limites tolérables. Cette démarche vise à permettre aux activités aéroportuaires de passer de la piste principale à la piste secondaire, si les conditions météorologiques l'exigent.

- Piste secondaire (en général la piste 02-20), longueur - 11 000 pieds; largeur - 200 pieds
- Pendant un épisode de neige, la piste sera entretenue, quand c'est possible, à une largeur utilisable de 160 pieds.
- Voies de circulation associées à la piste secondaire. Si la piste 02-20 sert de piste secondaire, on procède d'abord au déneigement des voies de circulation B, B1 et B4, suivi des voies de circulation B2, B3, N, T, U et S.
- Espace suffisant sur l'aire de trafic I pour accueillir les aéronefs et le fret aérien en utilisant la piste secondaire, si elle est différente de celle indiquée ci-dessus
- Route d'accès aux installations de fret, au besoin

Priorité III : Le reste des zones côté piste doivent être déneigées après la chute de neige :

- Zones restantes des aires de trafic, au besoin
- Routes d'accès côté piste restantes
- Route périphérique autour de la clôture de sécurité
- Feux périphériques, PAPI, RIL et éclairage d'identification de seuil de piste, au besoin
- Zones avant-seuil, au besoin
- Sites d'alignement de descente, au besoin
- Zones autour des immeubles occupés par des locataires, conformément au contrat

Si les conditions météorologiques l'exigent, les priorités peuvent être modifiées par le directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité de l'aérodrome, ou le gestionnaire, Activités côté piste. Il est possible que le contremaître, Entretien sur le terrain, prenne des décisions liées aux activités immédiates. Comme on l'a déjà mentionné, la piste de priorité I correspond en général à la piste 12-30; cependant, la piste 02-20 et les voies de circulation associées peuvent être utilisées si les conditions météorologiques l'exigent, p. ex., en fonction des vents dominants.

Sont aussi déneigées de nombreuses voies et zones de service destinées à l'usage du personnel d'Edmonton Airports, mais non destinées à l'usage du public. Ces zones sont déneigées sur demande et englobent les secteurs suivants :

- Voies d'accès côté piste aux lieux d'entreposage d'Edmonton Airports
- Installation d'inspection des bagages
- Zones d'installation de dispositifs d'aide à la navigation et à l'orientation

4.2 Accumulations autorisées

En général, on procède au déneigement de la piste de priorité I en service lorsque la neige commence à s'accumuler. Le déneigement de la piste de priorité II secondaire s'amorce après que le déneigement des zones de priorité I est terminé, peu importe les

chutes de neige. Les zones de priorité III sont déneigées après l'épisode de neige, sauf s'il faut assurer un accès immédiat aux zones en question (comme le détermine le contremaître, Entretien sur le terrain).

4.3 Piste

Chaque fois que cela est possible, on déneige les pistes au point d'obtenir une surface nue et sèche sur toute leur largeur. On déneige la piste de priorité I avant toutes les autres surfaces en vue d'appuyer les exigences opérationnelles des déplacements des aéronefs au cours de la tempête. On déneige également la piste de priorité II au cours de la tempête de neige après que toutes les zones de priorité I ont été déneigées. Si, à un moment donné, la largeur dégagée tombe en dessous de la pleine largeur, le personnel d'Entretien sur le terrain en informe la tour de contrôle. Dans la mesure du possible, le déneigement se déroule de manière à permettre l'exploitation continue de la piste au cours des travaux de déneigement.

Si, à l'avis du contremaître, Entretien sur le terrain, la fermeture d'une piste pourrait permettre de réaliser des économies, on prend les mesures suivantes :

1. Le contremaître, Entretien sur le terrain, peut fermer une piste en informant d'abord le coordonnateur, IOC, et ensuite la tour de contrôle.
2. La tour se conformera à la demande, à moins d'en être empêchée par des considérations opérationnelles exténuantes.
3. La fermeture pourrait demeurer en vigueur pendant un délai d'au plus 59 minutes. S'il faut prolonger cette durée, on demandera un NOTAM à cet effet.
4. On balayera la surface de la piste pendant la période de 59 minutes; on se penchera sur les sorties de piste après la fin de la fermeture de la piste. Au cours du balayage des sorties de piste, NAV Canada aura la piste à sa disposition et pourra demander à l'équipe sur le terrain de quitter la zone.
5. La fermeture sera annoncée par avertissement vocal (ATIS) émis par le personnel de la tour.
6. Le personnel de la tour confirmera la réouverture de la piste auprès du contremaître, Entretien sur le terrain.
7. Le contremaître, Entretien sur le terrain, informera le coordonnateur de l'IOC de la fermeture de la piste et de sa réouverture subséquente. Le coordonnateur de l'IOC avisera à son tour les compagnies aériennes, les équipes au sol et le COS.

4.4 Aire de trafic

La préparation d'un environnement opérationnel sûr sur les aires de trafic relève de la responsabilité d'Edmonton Airports. La sécurité des activités des compagnies aériennes, y compris la sécurité des passagères et des passagers, relève de la responsabilité des compagnies aériennes. Le déneigement de la zone de l'aire de trafic se déroule de manière à tenir compte des accumulations de neige. En présence de neige légère (moins de 5 cm), on procède au déneigement de la zone. En présence de plus fortes accumulations ou si un andain de neige commence à se développer, le déneigement de vastes superficies de l'aire de trafic est assuré à l'aide d'équipement approprié. On

se sert d'équipement moins volumineux afin de déneiger les zones autour des passerelles et des allées piétonnières.

La zone de travail autour des passerelles et des zones de stationnement des compagnies aériennes, les aires de dégivrage, les entrées/sorties des aires de trafic, les marquages de la voie de circulation et les zones réservées aux aéronefs de transport régional doivent être déneigées en premier lieu, suivi des autres zones de manœuvre principales réservées aux aéronefs. Les aires de dégivrage doivent être déneigées avant l'amorce des travaux de dégivrage. Comme on l'exige, ces zones seront inspectées tous les jours à plusieurs reprises par Activités côté piste.

Le déneigement à proximité de l'aérogare exige une étroite collaboration entre l'équipe de déneigement et les compagnies aériennes et les équipes au sol. Ces zones ne peuvent être déneigées que si elles sont libres d'aéronefs garés et d'équipement. Le service Entretien sur le terrain surveillera les bulletins météorologiques et, si de la neige est prévue, le contremaître, Entretien sur le terrain, communiquera avec le Centre des activités intégrées (IOC). L'IOC indiquera par la suite à la compagnie aérienne et aux équipes au sol de déplacer leurs équipements en conséquence. Cela permettra à Entretien sur le terrain de réagir en temps opportun pendant les épisodes de neige.

Pendant la conduite des activités normales en pleine chute de neige, le contremaître, Entretien sur le terrain, coordonnera le retrait et le retour de l'équipement avec le personnel concerné de la compagnie aérienne ou de l'équipe au sol. Afin d'assurer la réalisation de ces travaux en temps opportun, le contremaître, Entretien sur le terrain, doit compter sur l'entière collaboration de tous les membres de la direction et du personnel de la compagnie aérienne et de l'équipe de manutention au sol. À l'occasion, les opérateurs nécessiteront de l'aide à cet égard, surtout dans le cas d'une situation dynamique et difficile à planifier.

4.5 Feux périphériques, , sites d'alignement de descente et zones avant-seuil

On déneige ces zones conformément aux normes établies par Transports Canada pour assurer le déroulement sécuritaire des activités hivernales à l'aéroport.

4.6 Aides visuelles

On déneige ces zones lorsqu'elles présentent un obstacle à la précision de lecture de la pente d'approche. Les travaux de déneigement s'effectuent habituellement au cours des activités de nettoyage.

4.7 Andains de neige

Sur la surface des aires de manœuvre, il est permis de créer des andains de neige d'une hauteur maximale de 30 cm pendant les épisodes de neige. On déploiera tous les efforts nécessaires pour limiter la période au cours de laquelle il y a présence d'andains sur la surface des aires de manœuvre. On peut autoriser la création d'andains de neige sur les routes côté piste, à la discrétion du gestionnaire, Activités côté piste, ou du contremaître, Entretien sur le terrain.

DÉGLAÇAGE

Il est préférable de freiner la formation de glace plutôt que d'essayer d'éliminer celle qui s'est déjà formée. Pour y arriver, il faut surveiller de très près les conditions météorologiques et l'état des pistes. Après qu'il y a eu formation de glace, il est essentiel de l'enlever aussitôt que possible.

YEG offre deux méthodes de déglçage : le déglçage chimique et l'application de sable.

4.8 Produits chimiques pour le déglçage

Les produits chimiques qui servent au déglçage des pistes sont l'acétate de potassium et le formiate de sodium. Pour prévenir la formation de glace, on procède à l'application d'acétate de potassium sur les surfaces avant que la glace ne se forme. Si de la glace s'est déjà formée, on utilise du formiate de sodium pour l'amollir de sorte à permettre son enlèvement par déneigeuse ou balayeuse. L'efficacité de ces produits chimiques dépend de la température et des conditions de vent. L'application de ces produits se fait à la discrétion du contremaître, Entretien sur le terrain. Vu l'impact que ces produits chimiques peuvent avoir sur l'environnement, Edmonton Airports procède au printemps à la surveillance des eaux souterraines afin de veiller à ce que le ruissellement des eaux soit conforme aux normes environnementales. Edmonton Airports a éliminé l'usage d'urée pour les travaux de déglçage des pistes.

4.8.1 Temps violent

Le processus précédent est tout à fait raisonnable pendant la conduite des activités normales. Toutefois, durant une tempête de verglas où la pluie verglaçante tombe sans cesse, il n'y a aucun avantage à appliquer des produits chimiques sur les surfaces. Au cours de ces événements météorologiques, l'application de produits chimiques peut être interrompue jusqu'à ce que les conditions s'améliorent au point où l'efficacité des produits chimiques pourra être rétablie. En cas d'interruption des travaux d'application de produits chimiques, on en informera l'IOC, qui à son tour informera les compagnies aériennes, NAV Canada et les équipes au sol. Pendant ce temps, l'application de sable sur toutes les surfaces de priorité I se poursuivra en présence de conditions météorologiques violentes. On surveillera de près les conditions et on les communiquera à NAV Canada et à l'IOC. L'IOC avisera par la suite les compagnies aériennes et les équipes au sol.

4.9 Épandage de sable sur le côté piste

Le sable peut servir à améliorer le freinage et la traction quand le mercure tombe sous -18 °C, point à partir duquel les produits de déglçage chimique deviennent inefficaces. On utilisera une déneigeuse et une balayeuse pour enlever aussi rapidement que possible le sable / la glace. La surface des aires côté piste fait l'objet de travaux d'application de sable à la discrétion du contremaître, Entretien sur le terrain. Quand on applique du sable sur la surface de toute aire de manœuvre des aéronefs, le

contremaître, Entretien sur le terrain, en donne notification à la tour de contrôle et à d'autres utilisateurs.

Pour prévenir les dommages aux aéronefs, le sable appliqué sur la surface de toutes les aires de manœuvre des aéronefs est soumis à un contrôle rigoureux. Tous les types de sable utilisés sont conformes aux spécifications établies par Transports Canada et ne contiennent aucune trace de sel. Le sable utilisé sur la surface de toutes les aires côté piste est entreposé dans un lieu distinct de celui qui sert à l'entreposage du sable utilisé sur la surface des aires côté ville. L'utilisation de l'équipement destiné à l'application de sable sur la surface des aires côté ville n'est pas permise pour les travaux d'application de sable de la surface des aires côté piste.

4.10 Passerelles pour passagers

Le balayage des passerelles pour passagers est assuré par Edmonton Airports. On applique également du sable sur ces zones, au besoin. Le personnel des compagnies aériennes doit inspecter régulièrement toutes les zones côté piste destinées à l'usage des passagers aériens afin d'assurer un embarquement et un débarquement sécuritaires. Au besoin, le personnel des compagnies aériennes doit appliquer du sable ou des produits chimiques sur les allées piétonnières à l'aide des matériaux fournis par Edmonton Airports. On trouvera des récipients de sable et de formiate de sodium répartis un peu partout sur les passerelles et les allées piétonnières. **(Annexe C)**

5 NOTIFICATION DE L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES

5.1 Comptes rendus de l'état de la surface des pistes

Durant les mois d'hiver, on présente et met à jour des comptes rendus de l'état de la surface des pistes, comme suit : Dans des conditions opérationnelles normales sans précipitations, sinon très peu, on préparera des comptes rendus de l'état de la surface des pistes toutes les quatre heures. En présence de précipitations (neige ou verglas), on préparera des comptes rendus de l'état de la surface des pistes toutes les heures (ou aussi fréquemment que nécessaire).

Le système de notification pour rendre compte de l'état de la surface des pistes soumet un rapport directement aux intervenants (**Annexe B**). Une copie sera remise d'office à l'IOC. Un avis sur l'état des pistes est communiqué à la tour de contrôle après chaque vérification de piste ou en cas de changement de l'état des pistes par le biais de TRACR NG - GRF. Le 12 août 2021, la Circulaire d'information 300-019, Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de la surface de la piste, a été mise en œuvre. Cette circulaire consiste à rendre compte de l'état de la surface de la piste par tiers à l'aide d'une matrice d'évaluation de l'état de la piste (RCAM). La RCAM permet au contremaître, Entretien sur le terrain, d'évaluer l'état de la piste et d'attribuer ainsi un Code d'état de piste (RWYCC) de 1 à 6 pour chacun des tiers des pistes 12/30 et 02/20. Ces renseignements seront alors diffusés par NOTAM et mis à jour en conséquence. Transports Canada, NAV Canada et Edmonton Airports ont des connaissances approfondies et cohérentes sur le Format mondial de notification (GRF).

5.2 Inspections visuelles

Les inspections visuelles de la surface des pistes et des aires de trafic se font en conjonction avec les inspections régulières de l'aérodrome. Ces inspections ont lieu au début et à la fin de chaque quart, habituellement aux heures suivantes : 6 h et 13 h et 18 h et 1 h. On effectuera d'autres inspections qui sont régies par les conditions météorologiques. Dans des conditions météorologiques extrêmes, on préparera toutes les heures des comptes rendus du Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI). On signale toute anomalie à la tour de contrôle et y remédie dans les plus brefs délais. Les zones côté piste feront l'objet d'une inspection exhaustive quotidienne qu'effectuera et documentera le responsable Activités côté piste, et ce, en parallèle avec le Format mondial de notification (GRF).

5.3 Essais de friction

On effectue des essais de friction sur une piste donnée. Le Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) est inclus dans le Compte rendu de l'état de la surface des pistes, dans lequel sera indiquée la présence de :

- glace.
- neige compactée.
- mélange de neige fondante / verglas.
- neige poudreuse (moins de 2,5 cm).
- plaques de produits chimiques sur la glace.

On n'effectue aucun essai de friction si la surface de la piste est mouillée et ne présente aucun signe de formation de glace ou qu'elle est recouverte d'une couche de neige poudreuse d'une épaisseur supérieure à 2,5 cm.

Le service Activités côté piste ou Entretien sur le terrain dispose de deux véhicules dotés des technologies d'essai de friction : une unité principale et une unité de secours.

6 COMMUNICATION

Le Centre des activités intégrées de l'aéroport est le point de contact central pour les activités aéroportuaires quotidiennes. **Toutes les communications relatives à l'état de l'aéroport, à l'affectation des postes de stationnement et des portes et à d'autres questions connexes doivent être acheminées par l'intermédiaire de l'IOC.**

Le contremaître, Entretien sur le terrain, est responsable de la préparation et de la distribution des Comptes rendus de l'état de la surface de la piste et de la coordination des activités de déneigement et de déglacage. Lorsqu'il est nécessaire de procéder à des travaux de déneigement, le contremaître, Entretien sur le terrain, communique avec la tour de contrôle afin de déterminer quelle piste est en service, compte tenu des conditions météorologiques et de vent. En collaboration avec la tour de contrôle, le contremaître, Entretien sur le terrain, détermine un plan d'action approprié relatif au déneigement et au déglacage afin d'assurer une exploitation sécuritaire et continue de l'aéroport pendant la saison hivernale.

Le cas échéant, le contremaître, Entretien sur le terrain, informera l'IOC du déroulement de certaines activités sur le terrain afin d'assurer des liens de communication efficaces entre l'AOCC et les intervenants.

Le cas échéant, le contremaître, Entretien sur le terrain, fournira à l'IOC un compte rendu de l'état de la surface de toutes les zones côté piste et côté ville. Les zones côté piste dont l'état de surface fait l'objet du compte rendu s'appliquent aux pistes, aux voies de circulation, aux aires de trafic et aux routes côté piste. Les zones côté ville dont l'état de surface fait l'objet du compte rendu s'appliquent aux routes côté ville, aux installations de stationnement et aux trottoirs.

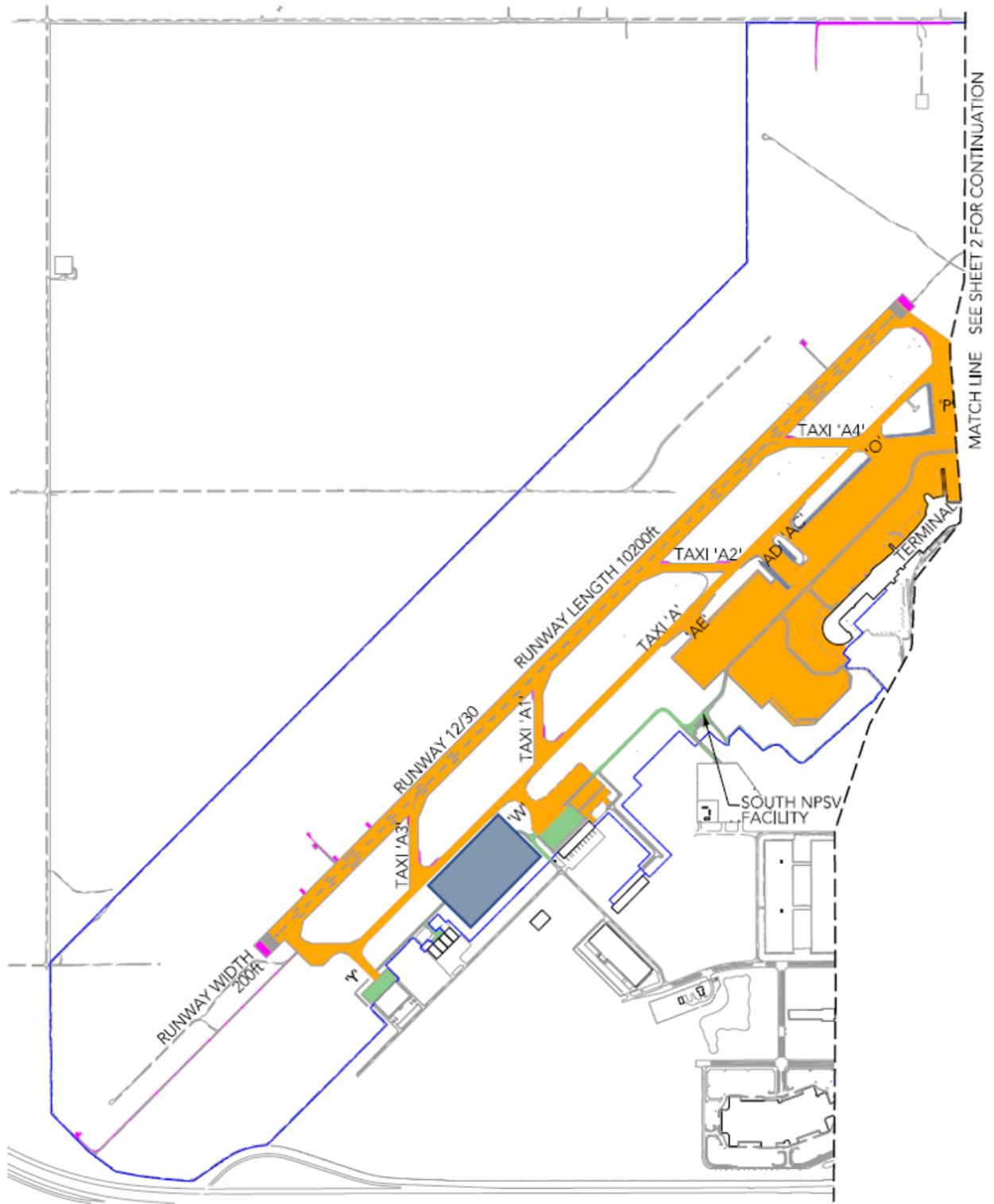
6.1 Conditions météorologiques extrêmes

En présence de conditions météorologiques extrêmes comme du verglas, de fortes accumulations de neige sur de longues périodes, du brouillard ou tout autre phénomène météorologique ayant une incidence marquée sur les activités aéroportuaires, on peut mettre en place d'autres communications.

Edmonton Airports examinera s'il est nécessaire pour le Centre d'intervention en cas d'urgence (CIU) de se transformer pour devenir un centre de coordination des mesures d'intervention en cas de temps violent. Le directeur, Exploitation, Sécurité et Conformité de l'aérodrome, prendra cette décision en consultation avec le vice-président, Infrastructure, Installations et Activités côté piste. Si ce plan devait se concrétiser, on inviterait les représentants de chacune des compagnies aériennes, des équipes au sol et de NAV Canada à participer au Centre d'intervention en cas d'urgence (CIU). Peu importe qui participe au CIU, la coordination de toutes les activités côté piste serait assurée à partir du CIU pendant la durée du phénomène météorologique violent ou jusqu'à ce qu'elle ne soit plus jugée nécessaire.

Annexe A

Priorités en matière de déneigement

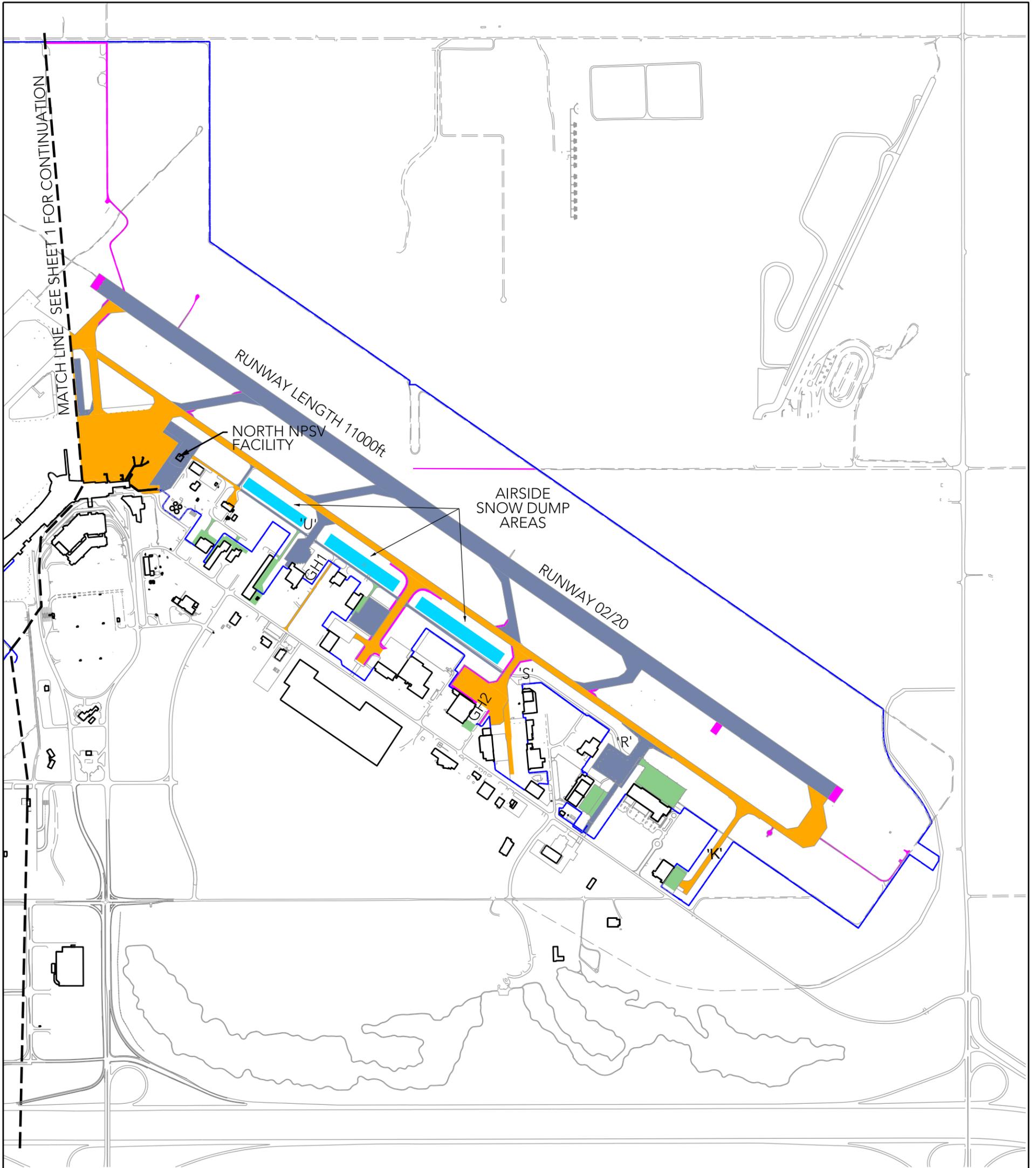


MATCH LINE SEE SHEET 2 FOR CONTINUATION

- SECURITY FENCE
- PRIORITY NUMBER 1
ACTIVE RUNWAY, APRON 1 AND FIREHALL
- PRIORITY NUMBER 2
RUNWAY IS PRIORITY 1 IF ACTIVE RUNWAY,
PRIORITY 2 IF ALTERNATE RUNWAY
- PRIORITY NUMBER 3
- TENANT AREAS
- SNOW DUMP AREA

AIRSIDE SNOW REMOVAL AND ICE CONTROL V1-R0
 EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT
 OCTOBER SHEET 1 OF 2





- SECURITY FENCE
- PRIORITY NUMBER 1
ACTIVE RUNWAY, APRON 1 AND FIREHALL
- PRIORITY NUMBER 2
RUNWAY IS PRIORITY 1 IF ACTIVE RUNWAY,
PRIORITY 2 IF ALTERNATE RUNWAY
- PRIORITY NUMBER 3
- TENANT AREAS
- SNOW DUMP AREA

AIRSIDE SNOW REMOVAL AND ICE CONTROL V1-R0

EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT
OCTOBER SHEET 2 OF 2



Annexe B

**Compte rendu de l'état de la surface
des pistes / Rapport d'inspection
quotidien de l'aérodrome**

TRACR-NG GRF – Rapport d'état de piste

Nom de l'aéroport : **Aéroport international d'Edmonton**
 Code de l'aéroport : **CYEG**
 N° de rapport : **7f0033aa**
 Opérateur : **Peter MacDonald (pmacdonald)**
 Date : **2021-09-02 16:43:12Z**

Rapport d'état

Surface	Résumé	Soumission
02-20	Largeur déclarée 200 pi (pleine) Section A : Contaminants : HUMIDES, 10 %, RWYCC 6 Section B : Contaminants : HUMIDES, 10 %, RWYCC 6 Section C : Contaminants : HUMIDES, 10 %, RWYCC 6	2021-09-02 16:31:58Z
12-30	Largeur déclarée 200 pi (pleine) Section A : Contaminants : HUMIDE, 10 %, RWYCC 6 Section B : Contaminants : HUMIDES, 10 %, RWYCC 6 Section C : Contaminants : HUMIDES, 10 %, RWYCC 6	2021-09-02 16:38:59Z
ALPHA	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA 1	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA 2	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA 3	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA 4	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA CHARLIE	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA DELTA	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ALPHA ECHO	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
BRAVO	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
BRAVO 1	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
BRAVO 2	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
BRAVO 4	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
KILO	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
NOVEMBRE	Contaminants : SECS	2021-09-02

		16:41:13Z
PAPA	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
QUÉBEC	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
ROMÉO	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
SIERRA	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
TANGO	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
UNIFORME	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
WHISKEY	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
YANKEE	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:41:13Z
AIRE DE TRAFIC I	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z
AIRE DE TRAFIC II	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z
AIRE DE TRAFIC III	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z
AIRE DE TRAFIC IV	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z
AIRE DE TRAFIC VI	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z
AIRE DE TRAFIC VIII	Contaminants : SECS	2021-09-02 16:42:43Z

Privé et confidentiel

Fourni par Tradewind Scientific

Information offerte par NOTAM.

Aéroport international d'Edmonton : Inspection quotidienne de l'aérodrome

Nom (en lettres moulées) :

Signature :

Date : Heure :

PISTE / sorties de piste

12-30	RAS (rien à signaler)	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CHAUSSÉE		
ÉCLAIRAGE		
FEUX DE PROTECTION		
PAPI/RWIS		
SIGNALISATION		
FAUNE ET FLORE		
FOD		

PISTE / sorties de piste

02-20	RAS (rien à signaler)	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CHAUSSÉE		
ÉCLAIRAGE		
FEUX DE PROTECTION		
PAPI/RWIS		
SIGNALISATION		
FAUNE ET FLORE		
FOD		

VOIE DE CIRCULATION :

ALPHA	RAS (rien à signaler)	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CHAUSSÉE		
ÉCLAIRAGE		
SIGNALISATION		
FAUNE ET FLORE		
FOD		

VOIE DE CIRCULATION :

BRAVO	RAS (rien à signaler)	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CHAUSSÉE		
ÉCLAIRAGE		
SIGNALISATION		
FAUNE ET FLORE		
FOD		

AIRE DE TRAFIC :

1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, Stars	RAS (rien à signaler)	N° D'AIRE DE TRAFIC	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CHAUSSÉE			
ÉCLAIRAGE			
PUITS COLLECTEUR			
BOÎTES DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE			
FOD			

Ligne de clôture de sécurité principale :

	RAS (rien à signaler)	OBSERVATION / EMPLACEMENT / MESURE PRISE
CSP		
Chaussée de la CSP		

AUTRE : _____

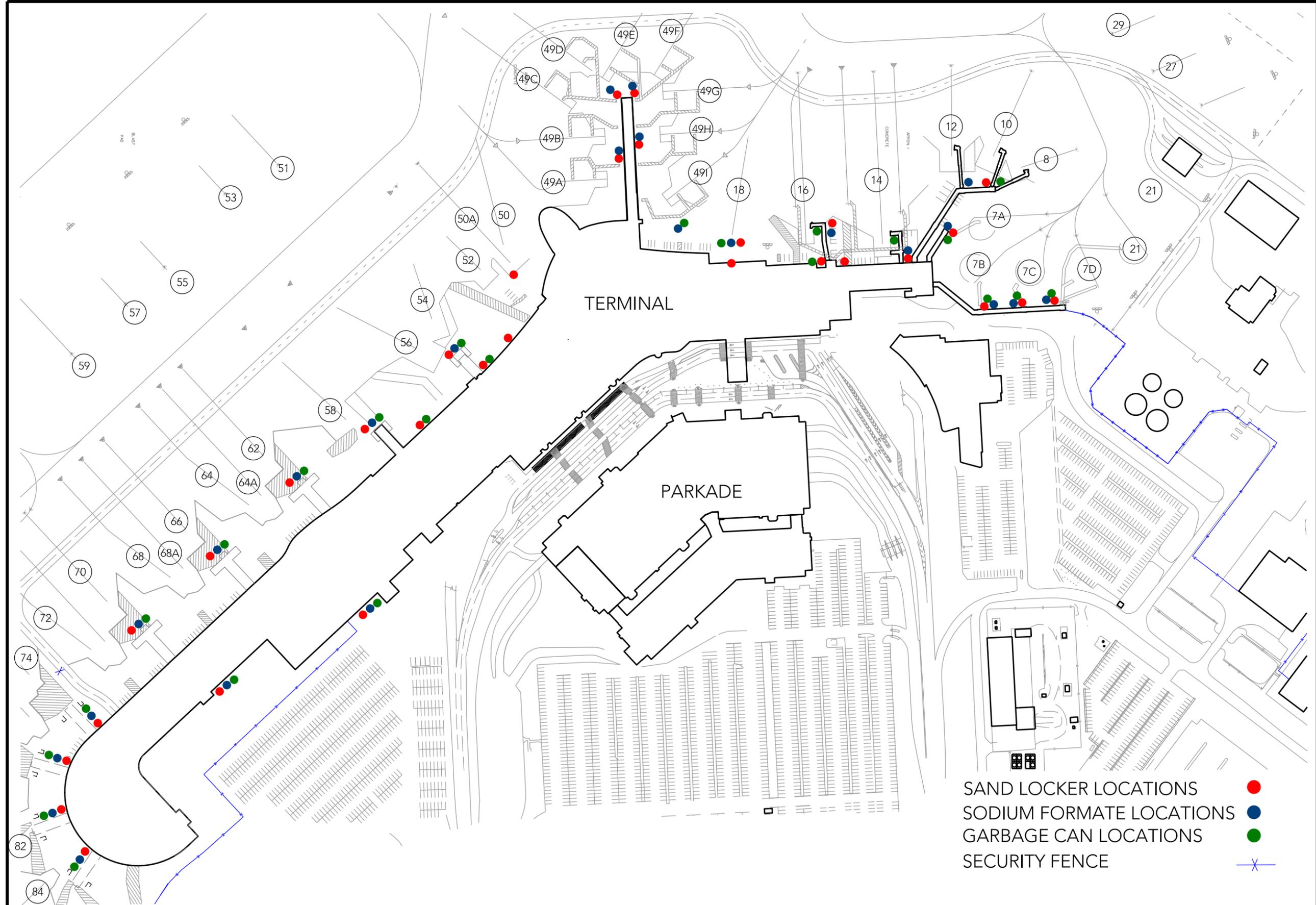
Exigences :

- Inspections à effectuer au début de chaque quart – Tous les jours, sans exception (personnel des activités côté piste).
- Il faut signaler à la personne superviseure les problèmes majeurs côté piste, et ce, dès qu'on les découvre.
- Le formulaire rempli doit être signé et soumis après chaque quart à la personne surintendante des activités côté piste de YEG.
- On vérifiera l'exactitude des données enregistrées.

Description/exigences de l'inspection

<p>CHAUSSÉE : Piste, voie de circulation, sorties de piste, aire de trafic, routes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter toutes les structures de la chaussée pour y déceler d'éventuelles irrégularités : Piste, sorties de piste, voie de circulation, aires de trafic et aires de chaussée secondaires (p. ex., délimitation, soulèvement, écaillage, dommages évidents et problèmes de marque de peinture). • Consigner les observations / mesures prises.
<p>ÉCLAIRAGE : Piste, voie de circulation, sorties de piste, aires de trafic, éclairage sur mâts / aire de trafic 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter les appareils d'éclairage pour déceler tout dommage ou obstruction sur tous les substrats de l'aérodrome : pistes, sorties de piste, voie de circulation et aires de trafic. (p. ex., ampoule grillée, manquante, endommagée; éclairage obstrué par de la neige ou des mauvaises herbes) • Éclairage sur mâts – aires de trafic I, IV. • Boîtes de contrôle de l'éclairage – aire de trafic I. • Veiller à ce que les dommages soient accompagnés de la mention « seulement ». Seules des personnes électriciennes qualifiées peuvent effectuer des réparations. • Consigner les observations / mesures prises.
<p>Feux de protection</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter les appareils d'éclairage afin de déceler tout dommage ou obstruction à tous les emplacements des feux de protection (p. ex., ampoule grillée, manquante, endommagée; éclairage obstrué par de la neige ou des mauvaises herbes). • Veiller à ce que les dommages soient accompagnés de la mention « seulement ». Seules des personnes électriciennes qualifiées peuvent effectuer des réparations. • Consigner les observations / mesures prises.
<p>GPU PAPI/RWIS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter tous les emplacements de GPU PAPI/RWIS afin de déceler tout dommage ou obstruction (p. ex., ampoule grillée ou endommagée; éclairage obstrué par de la neige ou des mauvaises herbes). • Consigner les observations / mesures prises.
<p>SIGNALISATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter tous les emplacements de signalisation afin de déceler tout dommage ou obstruction (p. ex., ampoule grillée ou endommagée; éclairage obstrué par de la neige ou des mauvaises herbes). • Consigner les observations / mesures prises.
<p>FAUNE ET FLORE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier s'il y a présence éventuelle d'animaux sauvages (p. ex., lapins, oiseaux, cerfs, vers, sauterelles, autre description/emplacement/heure). • Consigner les observations / mesures prises.
<p>FOD : Tous les substrats</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vérifier s'il y a présence de corps étrangers (FOD) (p. ex., FOD ramassé – description/lieu/heure consignées). • Consigner les observations / mesures prises.
<p>Ligne de clôture de sécurité principale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inspecter l'intégrité de la ligne de clôture de sécurité principale (p. ex., ligne de clôture, barrières, fils barbelés). • Consigner l'état de la chaussée de la CSP. • Consigner les observations / mesures prises.
<p>AUTRE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Consigner toute autre information ou observation pertinente au cours de l'inspection (p. ex., quantités de neige – ILS / alignement de descente, longueur de l'herbe, mauvaises herbes, etc.). • Consigner les observations / mesures prises.

Annexe C
**Emplacements des casiers
d'entreposage du sable - Côté
piste**



- SAND LOCKER LOCATIONS ●
- SODIUM FORMATE LOCATIONS ●
- GARBAGE CAN LOCATIONS ●
- SECURITY FENCE ✕

SAND LOCKER LOCATIONS - AIRSIDE

EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT

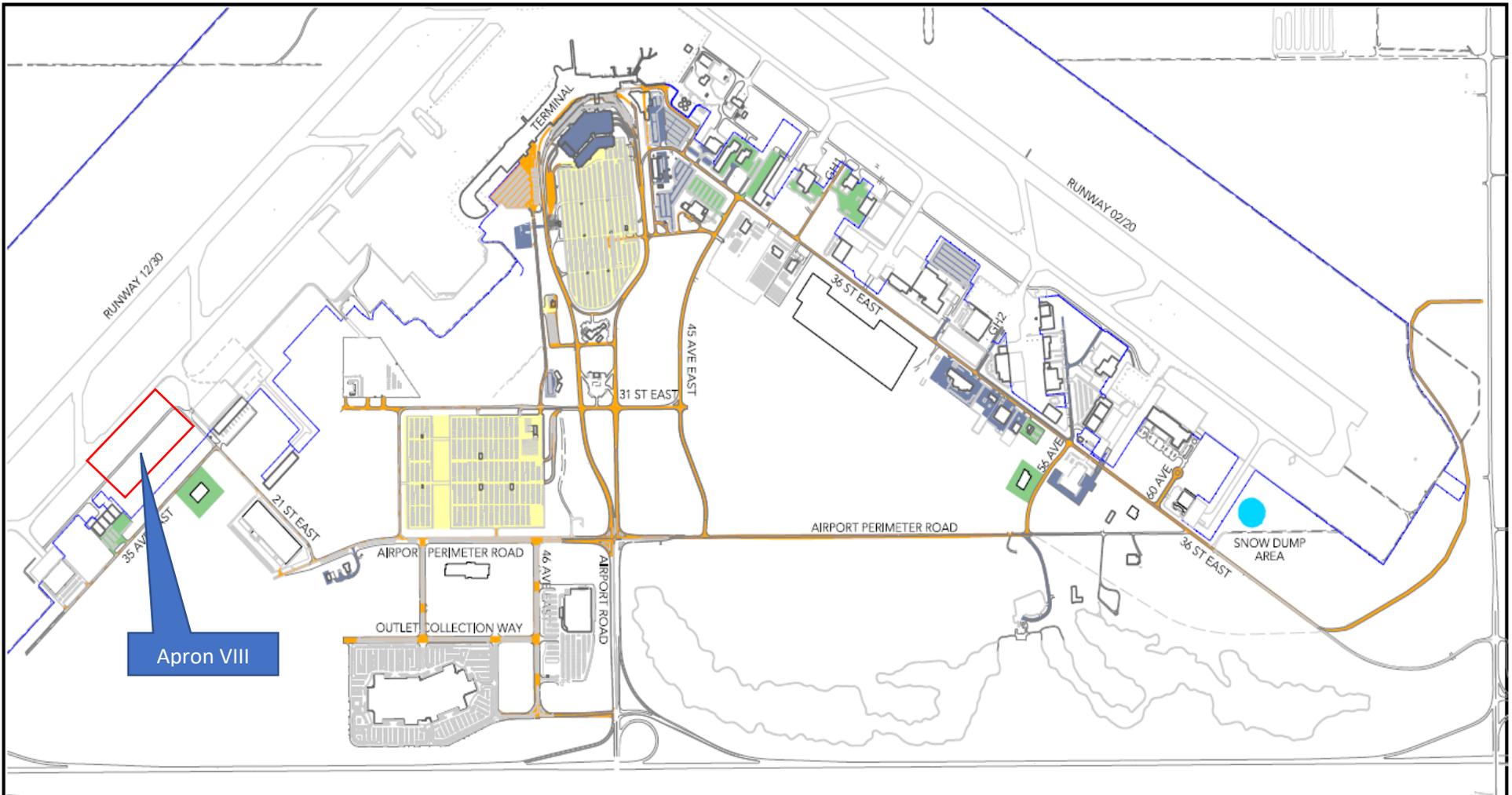
SCALE: NTS

DATE: OCTOBER



Annexe D

**Contrat des travaux de déneigement
et de déglçage côté ville**



- █ PRIORITY NO. 1 RESPONSE
- █ TENANT AREAS
- SECURITY FENCE
- █ PRIORITY NO. 2 RESPONSE
- █ SNOW DUMP AREAS
- █ AS REQUESTED CALL OUT

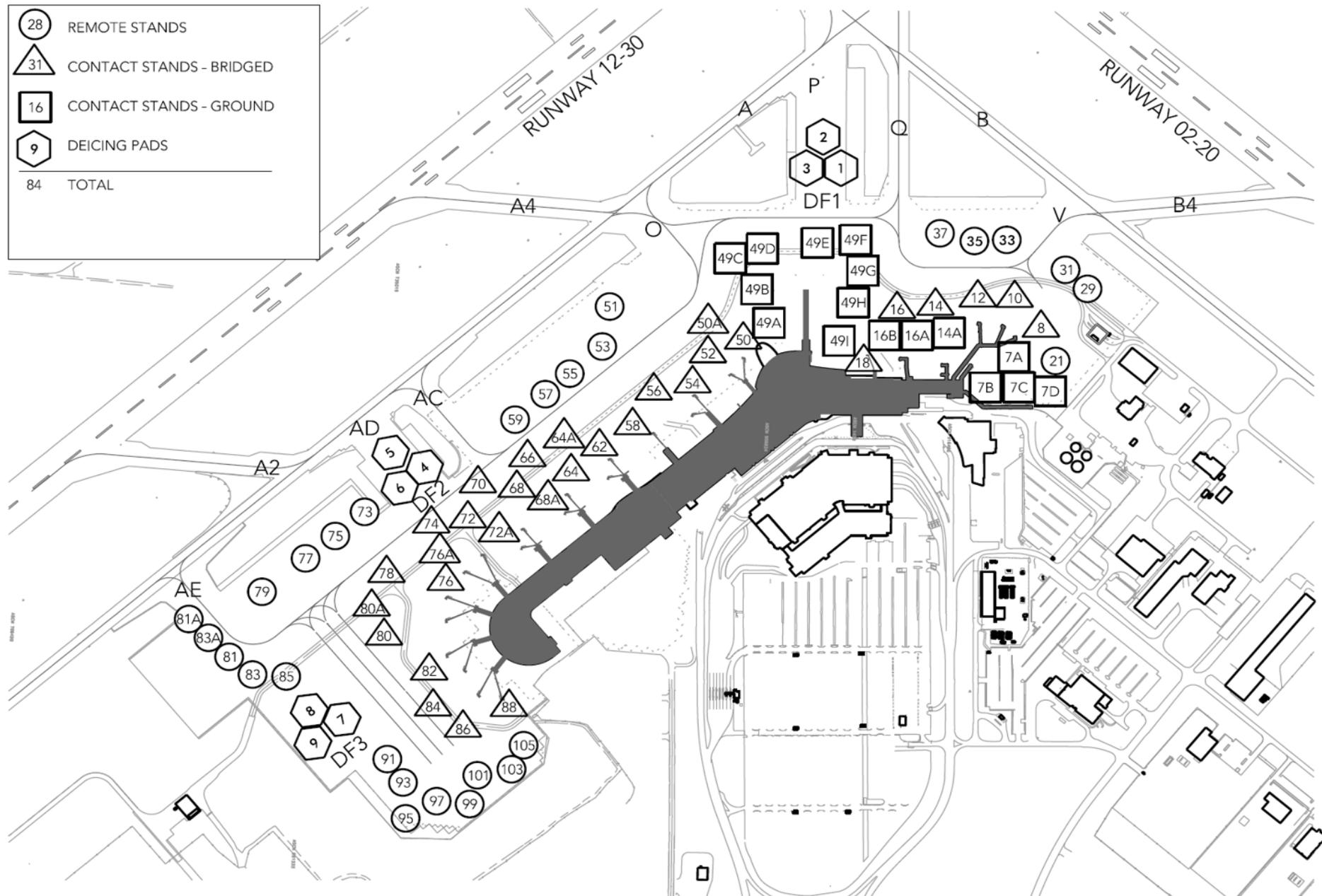
GROUNDSIDE SNOW REMOVAL AND ICE CONTROL
EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT
 OCTOBER



Annexe E

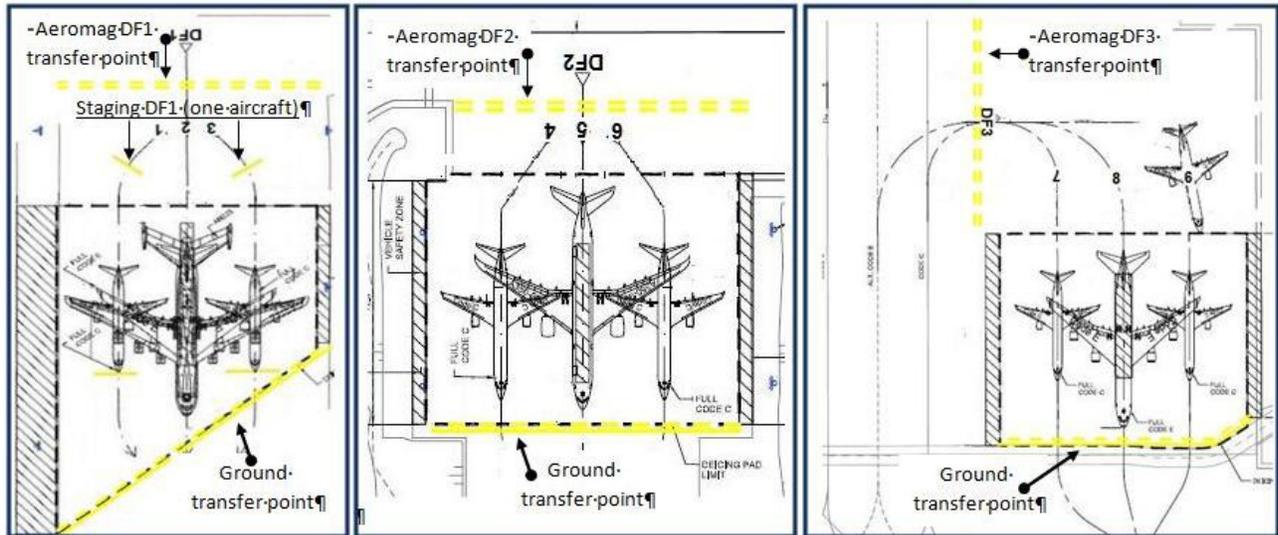
Protocoles et procédures de déglacage

	REMOTE STANDS
	CONTACT STANDS - BRIDGED
	CONTACT STANDS - GROUND
	DEICING PADS
<hr/>	
84	TOTAL



APRON I - PARKING AND DEICING POSITIONS
 EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT
 SEPTEMBER





DÉGIVRAGE

1. Quand le dégivrage est nécessaire, communiquer avec **AEROMAG SUR « 122,775 »** et ce, 30 minutes avant ou dès que possible en précisant les exigences de dégivrage. **AEROMAG** attribuera l'aire de dégivrage ou l'aire d'attente prévue en fonction du déroulement du dégivrage.
2. Avant de reculer et pour obtenir l'autorisation de rouler, communiquer avec le **CONTRÔLE AU SOL sur 121,700** pour indiquer l'affectation de l'aire de dégivrage.
3. Sur l'aire de trafic principale, se tenir à l'écart de l'aire de dégivrage assignée et communiquer avec l'unité de **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG** appropriée. **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG SUR « 122,775 » (122,850 comme fréquence de secours)**
4. Suivre les instructions et les indications du **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG** pour se rendre jusqu'à l'aire de dégivrage ou l'aire d'attente assignée et indiquer la position quand les freins sont serrés. Continuer d'écouter en tout temps le **CONTRÔLE AU SOL sur 121,700**.
5. Après avoir reçu les instructions du **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG**, communiquer avec le **DÉGIVREUR** approprié : **DÉGIVREUR sur « 130,125 » (136,535 comme fréquence de secours)** quand l'avion est configuré pour le dégivrage et que les moteurs sont au ralenti.
6. Après le dégivrage, sur **Instructions du DÉGIVREUR**, communiquer avec le **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG** approprié : **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG SUR « 122,775 » (122,850 comme fréquence de secours)**, et ce, avant de déplacer l'avion.
7. Sur les instructions du **CONTRÔLE DE L'AIRE DE DÉGIVRAGE AEROMAG**, rester en retrait de la voie de circulation ALPHA et communiquer avec le **CONTRÔLE AU SOL sur 121,700**.

Limites des baies de dégivrage :

DF1

Baies 1 et 3 : envergure maximale de 117 pi 42 po (35,5 m)

Baie 2 : envergure maximale de 290 pi 2 po (88,4 m)

DF2

Baies 4 et 6 : envergure maximale de 117 pi 42 po (35,5 m)

Baie 5 : envergure maximale de 170 pi 23 po (51,9 m)

DF3

Baies 7 et 9 : envergure maximale de 117 pi 42 po (35,5 m)

Baie 8 : envergure maximale de 290 pi 2 po (88,4 m)

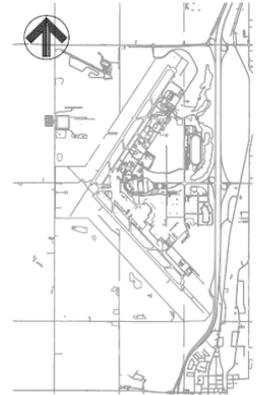
ZONE D'ATTENTE POUR DF1

Positions 33 – 35 – 37

ZONE D'ATTENTE POUR DF2

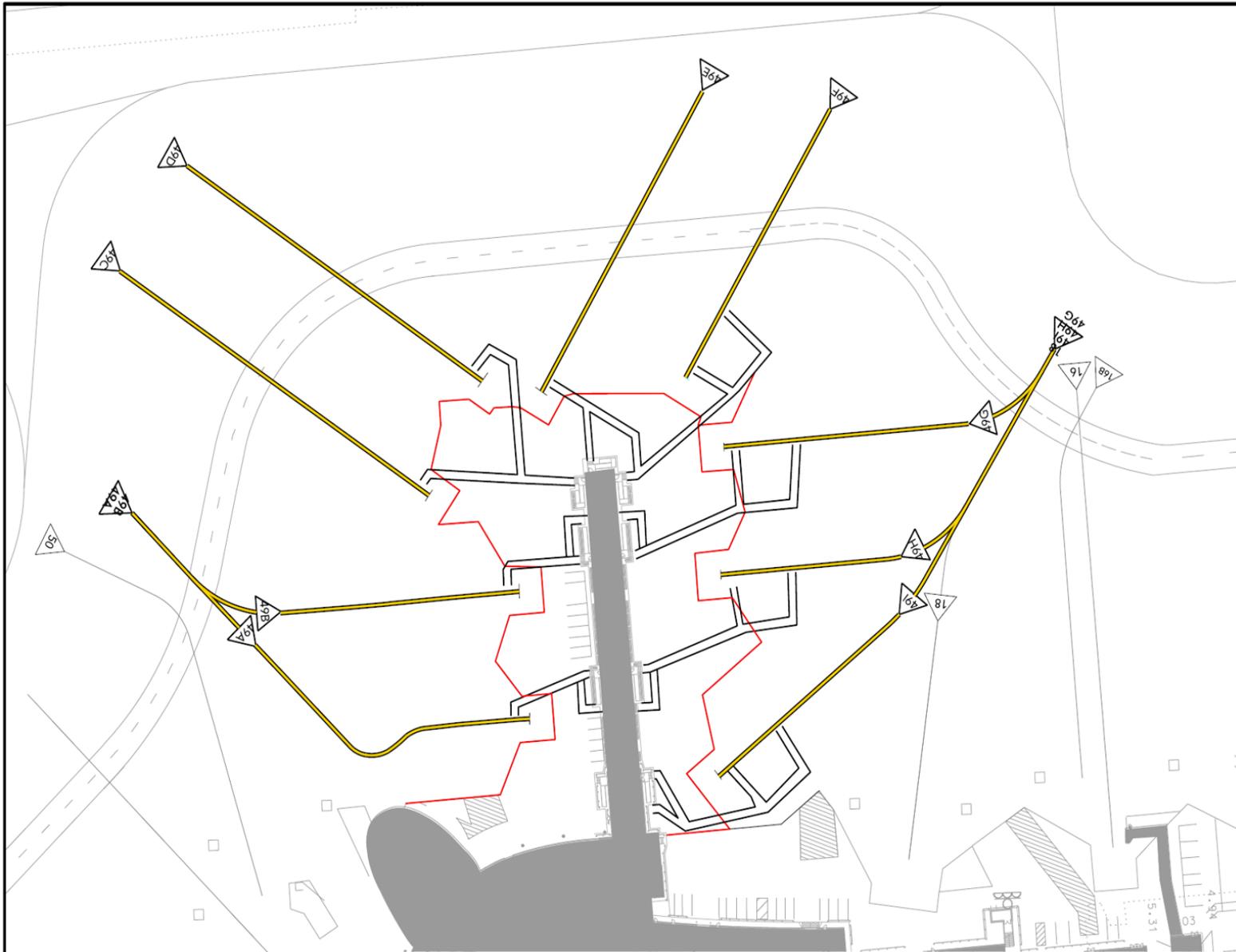
Positions 57 – 59

KEYPLAN:



LEGEND

- POSITION 49 LEAD IN LINES
- SAFETY LINES
- PASSENGER WALKWAYS



POSITION 49 PAVEMENT MARKINGS
EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT
SEPTEMBER

