

EN VIGUEUR 0901Z **14 NOVEMBRE 2024**
AU 0901Z 28 NOVEMBRE 2024

AIP CANADA

Circulaires d'information aéronautique

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



Publié par NAV CANADA en vertu des Annexes 4 et 15
de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI

© 2024 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des tables et cartes :
© 2024 Sa Majesté le Roi du chef du Canada
Ministère des Ressources naturelles

Liste récapitulative des circulaires d'information aéronautique

Les circulaires d'information aéronautique suivantes sont actuellement en vigueur :

AIC #	titre
21/24	Avis sur le survol des zones de conflit émis par Transports Canada (Remplace l'AIC 18/24)
20/24	Programme de modernisation des NAVAID : phase intermédiaire
19/24	Nouvel espace aérien réglementé de classe F (CYR) à Mountain View (Ontario)
17/24	Programme de modernisation des NAVAID : Phase intermédiaire
16/24	Espace aérien réglementé SATP en vertu de l'article 5.1 de la loi sur l'aéronautique
9/24	Changement dans la communication de l'information ATIS et mise hors service du service ATIS par téléphone (Remplace l'AIC 5/24)
8/24	Attribution de spécifications de navigation de l'OACI aux procédures Canadiennes de navigation fondée sur les performances (Remplace l'AIC 12/23)
32/23	Utilisation des messages d'autorisation de route des communications contrôleur-pilote par liaison de données dans la région d'information de vol de Gander
27/23	Avis de mandat pour appliquer les procédures relatives à la prise de décision en collaboration aux aéroports à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (Remplace l'AIC 9/21)
15/23	Utilisation des messages d'autorisation de route des communications contrôleur-pilote par liaison de données dans la région d'information de vol de Montréal
11/23	Procédure pour l'utilisation d'une fréquence de service consultatif sol à certains aéroports (Remplace les AIC 26/22 et 27/22)
4/23	Le point sur la mise en oeuvre de l'espacement temporel à l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson (CYYZ)
22/21	Frontière entre le Canada et les États-Unis : Repères de navigation informatiques
15/21	Avis d'essai opérationnel : Nouveaux placements, balisages et marques de points d'attente de piste – Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto
10/21	Avis d'essai pour la modification proposée du système de piste préférentielle à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (Remplace l'AIC 8/20)

Note: This information is also available in the other official language.

Liste récapitulative des circulaires d'information aéronautique

Les circulaires d'information aéronautique suivantes ont été annulées :

AIC # **titre**

Note: This information is also available in the other official language.

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 21/24

AVIS SUR LE SURVOL DES ZONES DE CONFLIT ÉMIS PAR TRANSPORTS CANADA

(Remplace l'AIC 18/24)

1. CONTEXTE

- 1.1 Le ministre des Transports (MDT) est responsable de l'évaluation des menaces aux opérations aériennes dans le cadre de la *Loi sur l'aéronautique*. Transports Canada, au nom du MDT, surveille la sécurité des itinéraires de vol utilisés par les aéronefs de passagers et effectue des évaluations des menaces lorsqu'il y a des changements dans la situation en matière de sécurité sur ces routes.
- 1.2 Lorsqu'il est perçu ou évalué que l'État responsable de la gestion de son espace aérien n'atténue pas adéquatement les risques existants pour l'aviation commerciale, Transports Canada peut émettre un avis d'espace aérien pour une zone à risque, à caractère informatif, consultatif ou prohibitif, en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. La méthodologie d'évaluation de la menace de Transports Canada est fondée sur une évaluation de la menace à plusieurs niveaux, telle que décrite à la section 3.
- 1.3 Les avis d'espace aérien émis par Transports Canada s'appliquent aux exploitants aériens canadiens (EAC) et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada (PAIC) et visent à informer la planification des vols et la prise de décisions opérationnelles.

2. PUBLICATION

- 2.1 Nav Canada, la société qui exploite le service de navigation aérienne civile du Canada, publie des avis d'espace aérien au nom du MDT.
- 2.2 Le format du rapport suit les normes énoncées dans l'annexe 15 (Services d'information aéronautique) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- 2.3 **Avis aux aviateurs (NOTAM)** : lorsque l'information à distribuer est de nature temporaire ou urgente, les notifications sur les zones de conflits sont publiées via des NOTAM. Selon l'annexe 15 (norme 6.3.2.3 (n)), la notification doit inclure des informations aussi précises que possible sur la nature et l'étendue des menaces de ce conflit et ses conséquences pour l'aviation civile. Le NOTAM sera soit annulé une fois que sa validité cesse, soit incorporé dans une circulaire d'information aéronautique si l'information continue d'être valide.
- 2.4 **Circulaire d'information aéronautique (AIC)** : si un avis d'espace aérien demeure valide pendant plus de 90 jours, il doit être émis ou transféré sous forme d'une AIC. La notification contenue dans l'AIC demeure valide jusqu'à ce que le MDT y apporte un changement, basé sur une nouvelle évaluation des risques de la situation en matière de sécurité. Si un changement est jugé nécessaire, il sera reflété dans la prochaine AIC. Si le changement doit être communiqué avant la publication de la prochaine AIC, il sera effectué par NOTAM, qui sera annulé lors de la publication de la nouvelle AIC.

3. ÉMISSION

3.1 L'émission de notifications d'espace aérien concernant le survol des zones de conflit repose sur un système de risque à plusieurs niveaux, tel que décrit ci-dessous :

- **Niveau 1** : Risque moyen (**INFORMATION / CONSEILS GÉNÉRAUX**) – Avis de tenir compte de tous risques potentiels dans l'évaluation des risques et les décisions de planification de vol dans l'espace aérien du pays X.
- **Niveau 2** : Risque élevé (**RECOMMANDATION**) – Recommandation de maintenir un niveau de vol de X / de ne pas entrer dans l'espace aérien du pays X.
- **Niveau 3** : Risque critique (**PROHIBITION**) – Interdiction d'entrer dans l'espace aérien du pays X.

4. EXEMPTIONS

4.1 Des dérogations exceptionnelles aux notifications prohibitives peuvent éventuellement être accordées sur demande motivée auprès de l'autorité compétente. Les exploitants aériens concernés qui souhaitent obtenir une telle autorisation peuvent soumettre une demande au ministère des transports au 1-877-992-6853 ou 1-613-992-6853 ou par courriel au operations.aviation@tc.gc.ca

4.2 Ces restrictions ou interdictions s'appliquent sans préjudice des mesures d'urgence que le pilote aux commandes pourrait prendre en cas de nécessité impérieuse.

5. INVENTAIRE DES AVIS ÉMIS PAR TRANSPORTS CANADA

5.1 Afghanistan – Niveau 2 – Émis le 23 août 2024

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN AFGHANISTAN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol égal ou supérieur à FL320 dans la FIR de Kaboul (OAKX). Risquelié à l'activité des extrémistes et des militants et capacités limitées d'atténuation des risques.

5.2 Armenia/Azerbaïdjan – Niveau 1 – Émis le 15 septembre 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN ARMÉNIE/AZERBAÏDJAN. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de tous les renseignements sur les risques potentiels dans leur évaluation des risques et leurs décisions de planification de vol lorsqu'ils opèrent dans les FIR de Yerevan Zvartnots (UDDD) et Baku (UBBA). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires le long de la frontière entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan.

5.3 Bélarus – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN BIÉLORUSSIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Minsk (UMMV). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.4 Iran – Niveau 2 – Émis le 10 janvier 2020

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN IRAN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR Téhéran (OIIX). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.5 Irak – Niveau 2 – Émis le 18 novembre 2021

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN IRAK. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol égal ou supérieur au FL320 dans la FIR de Bagdad (ORBB). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.6 Israël – Niveau 1 – Émis le 10 octobre 2023

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN ISRAEL. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de toutes les informations relatives aux risques potentiels dans leurs évaluations des risques et leurs décisions de planification de vol à l'intérieur de la FIR Tel Aviv (LLLL). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.7 Liban – Niveau 2 – Émis le 1^{er} août 2024

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE AU LIBAN. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR Beirut (OLBB). Risque potentiel pour l'aviation lié aux activités militaires.

5.8 Libye – Niveau 2 – Émis le 18 février 2020

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN LIBYE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR de Tripoli (HLLL). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires lié au niveau actuel d'instabilité interne.

5.9 Moldavie – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN MOLDAVIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Chisinau (LUUU). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.10 Corée du Nord – Niveau 2 – Émis le 19 octobre 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN CORÉE DU NORD. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas survoler la FIR de Pyongyang (ZKKP). Risque découlant de tirs de missiles balistiques sans préavis.

5.11 Arabie Saoudite – Niveau 1 – Émis le 10 août 2023

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN ARABIE SAOUDITE. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de toutes les informations relatives aux risques potentiels dans leurs évaluations des risques et leurs décisions de planification de vol à l'intérieur de la FIR Jeddah (OEJD). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires. Les règles ESCAT (Emergency Security Control of Air Traffic) peuvent être activées par NOTAM des autorités saoudiennes dans la zone sud-ouest de la FIR OEJD.

5.12 Somalie – Niveau 2 – Émis le 9 février 2021

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN SOMALIE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol égal ou supérieur au FL260 dans la FIR de Mogadiscio (HCSM). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.13 Soudan – Niveau 2 – Émis le 18 mai 2023

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE AU SOUDAN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas survoler la FIR de Khartoum (HSSS). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.14 Syrie – Niveau 2 – Émis le 9 février 2020

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN SYRIE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR de Damas (OSTT), et de tenir compte de tous les renseignements sur les risques potentiels dans l'évaluation des risques et les décisions de planification de vol lorsqu'ils opèrent à moins de 200 NM de la FIR OSTT. Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.15 Ukraine – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN UKRAINE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans les FIR :

- Dnipropetrovsk (UKDV), Kiev (UKBV), Lviv (UKLV), Odessa (UKOV) et Simferopol (UKFV), dans l'espace aérien de l'Ukraine ;
- FIR Rostov (URRV), dans l'espace aérien de la Russie ; et
- d'opérer à moins de 200 nm des limites de FIR UKDV et FIR UKBV dans FIR Moscou (UUWV).

Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.16 Yémen – Niveau 2 – Émis le 9 février 2021

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE AU YÉMEN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR Sana'a (OYSC), au nord-ouest de la ligne créée par les points de cheminement TIMAD-IMPAG-NODMA sur la route aérienne T702. Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

6. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Transports Canada
Bureau d'information sur les zones de conflit
330, rue Sparks, Ottawa (Ont.)
K1A 0N8

Courrier électronique : ConflictZoneInfoOffice-BureauInfoZonesConflit@tc.gc.ca



Félix Meunier
Directeur général, Aviation civile

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 20/24

PROGRAMME DE MODERNISATION DES NAVAID : PHASE INTERMÉDIAIRE

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a effectué une étude aéronautique afin d'évaluer la nécessité des radiophares non directionnels (NDB) et des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR).

L'étude a permis de conclure qu'étant donné la couverture de surveillance radar complète et les capacités des aéronefs équipés pour la navigation de surface (RNAV) à l'aide du système mondial de navigation par satellite (GNSS), de nombreuses aides à la navigation (NAVAID) ne sont plus nécessaires et devraient être mises hors service.

Lorsqu'une NAVAID est décrite dans l'étude comme servant d'aide d'approche aux instruments ou d'ancre pour un segment de voie aérienne, NAV CANADA veillera à la publication d'une procédure d'approche aux instruments RNAV (GNSS) ou d'un segment de voie aérienne RNAV, au besoin, avant la mise hors service de cette NAVAID.

La réalisation du projet achève. La phase intermédiaire dont il est question ici est décrite ci-dessous. Des circulaires d'information aéronautique (AIC) seront publiées avant chacun des changements.

Indicateur	Nom de la NAVAID
YYJ	VOR de Victoria
MB	NB de Victoria (Mill Bay)
AP	NDB de Victoria (Active Pass)

Ces changements entreront en vigueur le 26 décembre 2024 à 0901Z UTC (temps universel coordonné). Les publications aéronautiques pertinentes seront modifiées en conséquence.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151 rue Slater
Ottawa, ON K1P 5H3

Tél.: 800-876-4693
Courriel: service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 19/24**NOUVEL ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ DE CLASSE F (CYR) À
MOUNTAIN VIEW (ONTARIO)**

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a réalisé une étude aéronautique sur les besoins relatifs à l'espace aérien aux environs de l'aérodrome de Mountain View (CPZ3). À l'issue de cette étude fut recommandée la création d'un espace aérien réglementé de classe F sur la bordure sud-ouest de la zone de contrôle de Trenton.

Cette zone sera donc désignée comme étant un espace aérien réglementé de classe F. Ses dimensions apparaîtront dans le Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F) comme suit.

CYR532 Mountain View, ON

L'espace aérien compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N44°04'40.00" W077°20'40.00" à
N44°05'31.00" W077°15'14.00" puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
4 milles de rayon centré sur
N44°04'40.00" W077°20'40.00" à
N44°02'00.00" W077°24'49.00" à
N44°04'40.00" W077°20'40.00" son point de départ

Altitude désignée	– de la surface à 10 000'
Durée de la désignation	– Ocsi par NOTAM
Organisme utilisateur	– 8e Escadron de soutien aux opérations, (613) 392-2811 poste 2232
Organisme de contrôle	– Contrôle terminal militaire de Trenton, (613) 965-2979
Procédure d'exploitation	– Personne ne doit piloter un aéronef dans la zone décrite sans autorisation de vol préalable de l'organisme utilisateur/de contrôle.



Figure 1. CYR532 Mountain View, ON

Ces modifications entreront en vigueur le 26 décembre 2024 à 0901, temps universel coordonné (UTC). Les publications aéronautiques pertinentes seront modifiées en conséquence. Consultez le *Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820F) en attendant la mise à jour de la carte aéronautique de navigation VFR (VNC) de Toronto (AIR 5000), prévue pour juin 2025.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater
Ottawa, ON K1P 5H3

Tél.: 800-876-4693
Courriel: service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 17/24**PROGRAMME DE MODERNISATION DES NAVAID :
PHASE INTERMÉDIAIRE**

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a effectué une étude aéronautique afin d'évaluer la nécessité des radiophares non directionnels (NDB) et des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR).

L'étude a permis de conclure qu'étant donné la couverture de surveillance radar complète et les capacités des avions équipés pour la navigation de surface (RNAV) à l'aide du système mondial de navigation par satellite (GNSS), de nombreuses aides à la navigation (NAVAID) ne sont plus nécessaires et devraient être mises hors service.

Lorsqu'une NAVAID est décrite dans l'étude comme servant d'aide d'approche aux instruments ou d'ancre pour un segment de voie aérienne, NAV CANADA veillera à la publication d'une procédure d'approche aux instruments RNAV (GNSS) ou d'un segment de voie aérienne RNAV, au besoin, avant la mise hors service de cette NAVAID.

La réalisation du projet achève. La phase intermédiaire dont il est question ici est décrite ci-dessous. Des circulaires d'information aéronautique (AIC) seront publiées avant chacun des changements.

Indicateur	Nom de la NAVAID
YQB	VOR de Québec
HM	NDB de Hamilton

Ces changements entreront en vigueur le 31 octobre 2024 à 0901Z UTC (temps universel coordonné). Les publications aéronautiques pertinentes seront modifiées en conséquence.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800-876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 16/24

ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ SATP EN VERTU DE L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Introduction

Dans certaines régions, il a été déterminé que l'usage de systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP) occasionnait des risques inacceptables pour la sécurité ou la sûreté. Le cas échéant, des restrictions sont imposées, par mesure de sécurité, sur les opérations de SATP dans le voisinage d'infrastructures et d'aménagements particuliers.

En vertu de l'article 5.1 de la Loi sur l'aéronautique, Transports Canada peut, par avis, lorsqu'il estime que la sécurité ou la sûreté aérienne ou la protection du public le requiert, interdire ou restreindre l'utilisation d'aéronefs en vol ou au sol dans telle zone ou dans tel espace aérien et ce, soit absolument, soit sous réserve des conditions ou exceptions qu'il détermine.

La description officielle de la structure de l'espace aérien du Canada et des désignations connexes figure dans le Manuel des espaces aériens désignés, publié sous l'autorité du ministre des Transports.

Par conséquent, l'utilisation d'aéronefs télépilotes (ATP) sera restreinte à certains endroits, là où la sécurité ou la sûreté aérienne ou la protection du public le requiert. Ces restrictions seront publiées dans une nouvelle section du Manuel des espaces aériens désignés sous l'autorité du ministère des Transports, déléguée au chef, Normes des opérations aériennes.

Les restrictions en question seront déterminées conformément aux principes de gestion des risques et de prise de décisions de Transports Canada, Aviation civile.

Plan de mise en œuvre

Pour soumettre un projet de demande de nouvel espace aérien réglementé SATP, on doit passer par le centre de services régional concerné de TC (coordonnées dans le lien ci-dessous).

<https://tc.canada.ca/fr/aviation/contacts-bureaux-aviation-civile>

Les projets provenant d'autorités militaires doivent passer par le Bureau de coordination de la gestion de la circulation aérienne (Coord GCA) de l'ARC, au QGDN (Ottawa).

Le processus d'approbation comprend une évaluation et un examen par TC, de même qu'une analyse par NAV CANADA. S'il y a lieu, des parties prenantes peuvent être consultées. Les nouvelles demandes sont traitées selon leur priorité, dans la mesure des capacités.

Une fois le processus d'approbation terminé, la restriction entrera en vigueur dans le Manuel des espaces aériens désignés en suivant les cycles d'AIRAC. Toute modification à ce manuel demeure valide tant qu'elle n'est pas supprimée.

Un espace aérien réglementé SATP requis d'urgence et devant être communiqué avant la sortie d'une nouvelle version du Manuel des espaces aériens désignés sera communiqué par NOTAM.

Un espace aérien réglementé SATP annoncé par NOTAM qui demeure valide pendant plus de 90 jours est transféré au Manuel des espaces aériens désignés.

Un espace aérien réglementé SATP publié dans le Manuel des espaces aériens désignés est aussitôt illustré sur la carte numérique de l'application NAV Drone de NAV CANADA.

Les espaces aériens réglementés SATP ne sont pas illustrés sur les publications aéronautiques servant principalement en aviation classique (pilote à bord).

Géométrie standard

En général, les restrictions sont représentées par une zone circulaire centrée sur un endroit précis à laquelle est attribué un rayon donné. L'altitude d'un espace aérien réglementé SATP ne dépasse habituellement pas 1 000 pieds AGL.

Organisme utilisateur

Pour chaque demande, un ORGANISME UTILISATEUR est nommé, accompagné d'un numéro de téléphone. L'ORGANISME UTILISATEUR peut, au cas par cas, autoriser des activités d'ATP dans l'espace aérien réglementé SATP.

Exemptions

Une exemption permanente est prévue pour toutes les opérations policières et de lutte contre les incendies.

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Transports Canada
Chef, Normes de vol,
AARTA, Transports Canada
Ottawa (Ontario)

Courriel : tc.generalaviation-aviationgenerale.tc@tc.gc.ca

Francis Mercier
Chef des opérations aériennes
Transports Canada

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 9/24**CHANGEMENT DANS LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION ATIS
ET MISE HORS SERVICE DU SERVICE ATIS PAR TÉLÉPHONE**

(Remplace l'AIC 5/24)

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne, doit mettre hors service les messages à diffusion vocale par téléphone du service automatique d'information de région terminale (ATIS), car nos fournisseurs de services de télécommunication nous ont indiqué qu'ils cesseraient de prendre en charge en 2025 la technologie actuellement utilisée.

Pour continuer de fournir un accès à distance à l'information ATIS, NAV CANADA a commencé à mettre à niveau l'infrastructure actuelle de l'ATIS afin de donner l'accès à l'information ATIS au lien suivant : <https://spaces.navcanada.ca/workspace/aeroview>.

L'information ATIS basées sur du texte sera disponible pour tous les emplacements qui prennent en charge les nouveaux systèmes de l'ATIS de NAV CANADA, y compris les emplacements qui ne donnent actuellement pas l'accès à l'information ATIS par téléphone.

L'entrée de l'information ATIS dans le site NC-Aeroview a commencé en mars 2024 et devrait se poursuivre jusqu'en décembre 2024.

Les numéros de téléphone utilisés pour l'ATIS devraient être retirés des publications aéronautiques pertinentes le 31 octobre 2024. Toutes les lignes téléphoniques, y compris le 1-877-YVR-ATIS, seront mises hors service par les fournisseurs de services de télécommunication entre le **1^{er} janvier et le 31 mars 2025**.

La présente AIC expirera le 17 avril 2025.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800 876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 8/24

ATTRIBUTION DE SPÉCIFICATIONS DE NAVIGATION DE L'OACI AUX PROCÉDURES CANADIENNES DE NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES

(Remplace l'AIC 12/23)

But de la circulaire

La présente circulaire vise à informer les exploitants aériens actuellement titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VI ou de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* d'une exigence proposée de navigation fondée sur les performances (PBN) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) applicable à certaines arrivées normalisées en région terminale (STAR), à certains départs normalisés aux instruments (SID) et à certaines procédures de départ de navigation de surface (RNAV).

Exigences proposées

NAV CANADA attribue actuellement, à certaines procédures aux instruments, des exigences de performance de navigation (spécifications de navigation PBN RNAV 1 ou RNP 1), ainsi que des exigences de capteurs nécessaires et des exigences PBN supplémentaires. Parmi les exemples, citons la STAR Columbia de l'aéroport international de Vancouver (CYVR) ainsi que toutes les STAR de l'aéroport international Montréal/Pierre-Elliott-Trudeau (CYUL), de l'aéroport international Toronto/Lester B. Pearson (CYYZ), de l'aéroport Toronto/Billy Bishop Toronto City (CYTZ) et de l'aéroport de Hamilton (CYHM).

À compter de 2024, NAV CANADA poursuivra ce processus et attribuera, à d'autres STAR, SID et procédures de départ RNAV PBN, les spécifications de navigation, les exigences de capteurs et les exigences PBN supplémentaires appropriées.

Les exploitants aériens peuvent obtenir l'autorisation d'utiliser leurs aéronefs conformément à ces exigences de performance de navigation, moyennant une modification à leur certificat d'exploitation aérienne. Des précisions à cet effet figurent dans la Circulaire d'information (CI) no 700-019 (RNAV 1 et 2) et la Circulaire d'information no 700-025 (RNP 1) de Transports Canada. Les exploitants déjà autorisés à utiliser leurs aéronefs conformément à ces CI n'ont pas besoin d'obtenir une autre approbation.

En raison de la quantité de procédures d'approche PBN au Canada, on prévoit que ces travaux s'échelonnent sur plusieurs cycles de publication.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater
Ottawa (Ottawa) K1P 5H3

Téléphone : 800-876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directrice, Normes ATS

La phase 12 entrera en vigueur le 16 mai 2024 à 0901Z UTC (temps universel coordonné). Les publications aéronautiques pertinentes seront modifiées en conséquence.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800 876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 32/23

UTILISATION DES MESSAGES D'AUTORISATION DE ROUTE DES COMMUNICATIONS CONTRÔLEUR-PILOTE PAR LIAISON DE DONNÉES DANS LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL DE GANDER

Introduction

La région d'information de vol (FIR) de Gander utilise les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) depuis 2003. À compter du **1 février 2024** ou peu après, la gamme des messages des CPDLC disponibles sera élargie pour inclure les messages contenant des autorisations de route. Les contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) de Gander seront en mesure d'accepter les demandes de routes par CPDLC formulées par les pilotes et de transmettre par liaison montante l'autorisation appropriée à l'aide de données du système de gestion de vol (FMS) pouvant être chargées, réduisant ainsi le risque d'erreurs de relecture ou de réécoute et de transposition.

Plan de mise en œuvre

La mise en œuvre des messages d'autorisation de route des CPDLC sera annoncée par NOTAM avant son lancement.

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce de l'ATC
REQUEST DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PROCEED DIRECT TO [position]
REQUEST [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]
DIVERTING TO [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]

Les pilotes doivent répondre à un message d'autorisation de route par l'une des expressions suivantes :

- WILCO
- UNABLE
- STANDBY

Autorisations de route transmises par le contrôleur

Les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent initier une autorisation de route à des fins d'espacement, pour éviter un espace aérien réglementé ou pour d'autres exigences opérationnelles.

Procédures des pilotes

Si le pilote reçoit une autorisation qui peut être automatiquement chargée dans le FMS, il doit la charger dans le FMS et l'examiner avant de répondre par « WILCO » ou « UNABLE ».

Les équipages de vol doivent être en mesure de charger et d'exécuter correctement les autorisations de route par CPDLC suivantes en liaison montante :

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce de l'ATC
PROCEED DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de se rendre directement à la position spécifiée.
CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de se rendre à la position spécifiée par la route spécifiée. Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « VIA [route] » tant qu'elle n'est pas chargée. Il ne s'agit pas d'une autorisation directe « CLEARED TO [point de cheminement] ». Il s'agit d'une autorisation au point de cheminement par la route spécifiée.
CLEARED [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de procéder par la route spécifiée. Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.
AT [position] CLEARED [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de procéder depuis la position spécifiée par la route spécifiée. Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.

Nota 1 : L'expérience montre que les équipages de conduite ne comprennent souvent pas le message « CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] » en liaison montante lorsqu'ils ne parviennent pas à charger le message dans le FMS, de sorte qu'ils volent incorrectement directement vers la position indiquée par l'autorisation « CLEARED TO [position] ». Dans d'autres cas, même après le chargement, l'autorisation est perçue comme une autorisation directe « CLEARED TO [position] ».

Nota 2 : Les données météorologiques du point de cheminement du FMS (vents et température) peuvent être perdues selon le message d'autorisation de route reçu. Les équipages de vol doivent vérifier les données météorologiques puisqu'ils peuvent devoir les entrer à nouveau pour que le FMS émette les prédictions appropriées.

Nota 3 : Pour de plus amples renseignements sur les procédures de pilotage applicables aux messages de liaison montante comportant des données pouvant être chargées dans le FMS, se reporter au paragraphe 4.3.5 du document 10037—*Global Operational Data Link (GOLD) Manual* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Vérification de la route

Pour atténuer les erreurs causées par les pilotes qui ne réussissent pas à charger ou à exécuter rapidement les nouvelles autorisations de route, les contrôleurs peuvent vérifier la nouvelle route au moyen de rapports de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C), ou en transmettant un message « CONFIRM ASSIGNED ROUTE ». À ce message, les pilotes doivent fournir la réponse « ASSIGNED ROUTE [autorisation de route] ».

Nota : Certains aéronefs sont incapables de transmettre la confirmation « ASSIGNED ROUTE [autorisation de route] » en raison de contraintes du système. Dans un tel cas, les pilotes doivent répondre par le message à structure libre

« UNABLE TO SEND ROUTE » (impossible de transmettre la route).

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
À l'attention de Robert Fleming,
Gestionnaire, Exploitation de l'ACC, Gander ACC

Courriel: robert.fleming@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directeur, Normes ATS

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 27/23

AVIS DE MANDAT POUR APPLIQUER LES PROCÉDURES RELATIVES À LA PRISE DE DÉCISION EN COLLABORATION AUX AÉROPORTS À L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

(Remplace l'AIC 9/21)

1.0 Date d'applicabilité

Les procédures relatives à la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM) décrites dans la présente circulaire d'information aéronautique (AIC) sont applicables comme suit :

- l'exécution opérationnelle de l'A-CDM commence le 31 octobre 2023.

2.0 But de la circulaire

La présente AIC donne un aperçu des procédures A-CDM que doivent suivre les exploitants à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ).

Pour connaître tous les détails du projet d'A-CDM à CYYZ, consulter :

<http://torontopearson.com/acdm/>

Pour obtenir de l'information sur toute question non abordée ci-après, consulter la section 10 du chapitre Aéroports du *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC) :

https://tc.canada.ca/sites/default/files/2023-03/aim-2023-1_access_f.pdf

Voici l'adresse du portail Web de l'A-CDM à des fins opérationnelles : <https://acdm.gtaa.com>.

3.0 Point de contact unique – A-CDM

En tout temps, le point de contact unique pour les questions relatives à l'A-CDM est le gestionnaire de l'exploitation, Débit d'aéroport (MO-AF) :

Tél. : 416-776-ACDM (2236)
 Courriel : manageroperationsairportflow@gtaa.com

4.0 Dispense des procédures A-CDM

Les hélicoptères et les avions identifiés par l'un des indicatifs suivants à la case 18 de leur plan de vol, ou selon toute autre procédure applicable, ne sont pas tenus de respecter les procédures A-CDM :

STS/FFR	Lutte contre les incendies
STS/HEAD	Vol avec statut « Chef d'état »
STS/HOSP	Vol effectué dans le cadre d'une véritable mission médicale
STS/MEDEVAC	Vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)
STS/SAR	Vol participant à une mission de recherche et sauvetage

STS/STATE	Vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police
STS/FLTCK	Aéronef qui effectue la vérification en vol d'une NAVAIID

5.0 Procédures à suivre par l'équipage de conduite

5.2 Respect des TOBT et des TSAT

On rappelle aux équipages de conduite au départ l'importance de veiller à l'exactitude de leurs heures cibles de départ du poste de stationnement (TOBT) afin d'éviter des retards inutiles et potentiellement majeurs. Le défaut de se conformer pleinement aux procédures A-CDM retardera le départ.

5.3 Visibilité des TOBT et des TSAT

- Lorsque le système visuel avancé de guidage et de stationnement (AVDGS) est disponible, la TSAT est affichée 10 minutes avant la TOBT ou 20 minutes avant la TOBT si la TSAT dépasse de 20 minutes ou plus la TOBT.
- Portail Web de l'A-CDM : <https://acdm.gtaa.com>.
- Tout moyen de communication avec l'exploitant et ses représentants désignés.

5.4 Procédure d'appel quand prêt

- À ± 5 minutes de la TOBT, appeler le coordonnateur A-CDM pour confirmer que l'aéronef est prêt et préciser son emplacement.
- Écouter la fréquence radio du contrôle de l'aire de trafic appropriée et attendre de recevoir l'approbation de refoulement et de mise en marche.

5.5 Approbation de refoulement et de mise en marche

- À ± 5 minutes de la TSAT, le contrôle de l'aire de trafic donne l'autorisation de refoulement et de mise en marche sans que l'équipage de conduite appelle.
- Les aéronefs dans l'aire de trafic centrale de Skyservice et du hangar à 3 baies doivent être mis en marche sans nécessiter d'instruction à cet effet sur la fréquence radio du contrôle de l'aire de trafic à ± 5 minutes de la TSAT.
- Les aéronefs situés dans les parties non contrôlées (voie de circulation K, FBO sud, Vista Cargo, hangar d'Air Canada) doivent communiquer avec le contrôle sol nord ou le contrôle sol sud, selon le cas, à ± 5 minutes de la TSAT, pour obtenir l'autorisation de circuler au sol.
- Le défaut d'amorcer le processus de refoulement et de mise en marche dans les 2 minutes doit être signalé sur la fréquence sol ou celle du contrôle de l'aire de trafic appropriée. Si cet appel est omis, il sera supposé que la TSAT n'est plus valide, et l'exploitant devra fournir une nouvelle TOBT à partir de laquelle une nouvelle TSAT sera générée.
- Si un problème entraînant une procédure de mise en marche plus longue que la normale survient après que l'aéronef a quitté la zone du poste de stationnement, l'équipage de conduite doit appeler la fréquence du contrôle de l'aire de trafic ou le coordonnateur de l'aire de trafic, s'il se trouve dans une partie non contrôlée, pour obtenir des directives.

5.6 Opérations de dégivrage

Les procédures de dégivrage influencent fortement les durées de circulation au sol, le rendement de l'aéroport et la planification de l'A-CDM.

- Les besoins de dégivrage doivent être communiqués sur la fréquence de délivrance d'autorisation.
- Si les besoins changent (ou si le dégivrage n'est plus requis) par la suite, la demande à cet effet doit être communiquée dès que possible au coordonnateur A-CDM.

5.7 Gestion des retards de TSAT

Des retards peuvent survenir pour diverses raisons. Une variation de la TOBT et de la TSAT peut être constatée.

Les équipages de conduite à CYYZ peuvent normalement s'attendre à rester au poste d'embarquement en attendant leur TSAT. Si le poste d'embarquement est requis pour une autre raison, les équipages de conduite peuvent s'attendre à être déplacés à une zone d'attente éloignée en attendant l'autorisation de départ.

La TSAT d'un vol tient compte des régulations de débit en route ou aux aéroports de destination.

6.0 Opérations de contingence

Si le système A-CDM tombe en panne ou n'est plus fiable, les procédures A-CDM sont suspendues. La suspension et le redémarrage éventuel des procédures sont annoncés à l'aide du service automatique d'information de région terminale (ATIS), et un NOTAM est émis.

Durant la suspension des procédures A-CDM, aucune TOBT et aucune TSAT ne sont données. CYYZ retourne au principe du premier arrivé, premier servi en ce qui concerne le refoulement.

Tous les avions doivent communiquer avec le coordonnateur A-CDM lorsqu'ils sont prêts à commencer le processus de refoulement et de mise en marche.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800-876-4693
Télec. : 877-663-6656
Courriel : service@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et Opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 15/23

UTILISATION DES MESSAGES D'AUTORISATION DE ROUTE DES COMMUNICATIONS CONTRÔLEUR-PILOTE PAR LIAISON DE DONNÉES DANS LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL DE MONTRÉAL

Introduction

La région d'information de vol (FIR) de Montréal utilise les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) depuis 2012. À compter du 13 juillet 2023 ou peu après, la gamme des messages des CPDLC disponibles sera élargie pour inclure les messages contenant des autorisations de route. Les contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) de Montréal seront en mesure d'accepter les demandes de routes par CPDLC formulées par les pilotes et de transmettre par liaison montante l'autorisation appropriée à l'aide de données du système de gestion de vol (FMS) pouvant être chargées, réduisant ainsi le risque d'erreurs de relecture ou de réécoute et de transposition.

Plan de mise en œuvre

La mise en œuvre des messages d'autorisation de route des CPDLC sera annoncée par NOTAM avant son lancement.

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce de l'ATC
REQUEST DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PROCEED DIRECT TO [position]
REQUEST [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]
DIVERTING TO [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]

Les pilotes doivent répondre à un message d'autorisation de route par l'une des expressions suivantes :

- WILCO
- UNABLE
- STANDBY

Autorisations de route transmises par le contrôleur

Les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent initier une autorisation de route à des fins d'espacement, pour éviter un espace aérien réglementé ou pour d'autres exigences opérationnelles.

Procédures des pilotes

Si le pilote reçoit une autorisation qui peut être automatiquement chargée dans le FMS, il doit la charger dans le FMS et l'examiner avant de répondre par « WILCO » ou « UNABLE ».

Les équipages de vol doivent être en mesure de charger et d'exécuter correctement les autorisations de route par CPDLC suivantes en liaison montante :

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce de l'ATC
PROCEED DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instruction de se rendre directement à la position spécifiée.
CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instruction de se rendre à la position spécifiée par la route spécifiée. ▪ Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « VIA [route] » tant qu'elle n'est pas chargée. ▪ Il ne s'agit pas d'une autorisation directe « CLEARED TO [point de cheminement] ». Il s'agit d'une autorisation au point de cheminement par la route spécifiée.
CLEARED [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instruction de procéder par la route spécifiée. ▪ Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.
AT [position] CLEARED [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instruction de procéder depuis la position spécifiée par la route spécifiée. ▪ Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.

Nota 1 : L'expérience montre que les équipages de conduite ne comprennent souvent pas le message « CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] » en liaison montante lorsqu'ils ne parviennent pas à charger le message dans le FMS, de sorte qu'ils volent incorrectement directement vers la position indiquée par l'autorisation « CLEARED TO [position] ». Dans d'autres cas, même après le chargement, l'autorisation est perçue comme une autorisation directe « CLEARED TO [position] ».

Nota 2 : Les données météorologiques du point de cheminement du FMS (vents et température) peuvent être perdues selon le message d'autorisation de route reçu. Les équipages de vol doivent vérifier les données météorologiques puisqu'ils peuvent devoir les entrer à nouveau pour que le FMS émette les prédictions appropriées.

Nota 3 : Pour de plus amples renseignements sur les procédures de pilotage applicables aux messages de liaison montante comportant des données pouvant être chargées dans le FMS, se reporter au paragraphe 4.3.5 du document 10037—*Global Operational Data Link (GOLD) Manual* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Vérification de la route

Pour atténuer les erreurs causées par les pilotes qui ne réussissent pas à charger ou à exécuter rapidement les nouvelles autorisations de route, les contrôleurs peuvent vérifier la nouvelle route au moyen de rapports de surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C), ou en transmettant un message « CONFIRM ASSIGNED ROUTE ». À ce message, les pilotes doivent fournir la réponse « ASSIGNED ROUTE [autorisation de route] ».

Nota : Certains aéronefs sont incapables de transmettre la confirmation « ASSIGNED ROUTE [autorisation de route] » en raison de contraintes du système. Dans un tel cas, les pilotes doivent répondre par le message à structure libre

« UNABLE TO SEND ROUTE » (impossible de transmettre la route).

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
À l'attention de Noel Dwyer,
Gestionnaire National, Production des Normes ATS

Courriel : noel.dwyer@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur, Gestion de l'information aéronautique et opérations aériennes

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 12/23

ATTRIBUTION DE SPÉCIFICATIONS DE NAVIGATION DE L'OACI À DES DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS PAR NAVIGATION DE SURFACE CANADIENS

But de la circulaire

La présente circulaire vise à informer les exploitants aériens actuellement titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VI ou de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien d'un projet d'exigences de performance de navigation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) applicables à des départs normalisés aux instruments (SID) par navigation de surface (RNAV).

Exigence proposée

Vers la fin de 2023, NAV CANADA commencera à attribuer les exigences de performance de navigation RNAV 1 à certaines SID RNAV, indiquant les spécifications de navigation fondée sur les performances (PBN), les capteurs requis et toute autre exigence de PBN, le cas échéant.

Les exploitants aériens peuvent désormais obtenir l'autorisation d'utiliser leurs aéronefs conformément à ces exigences de qualité de navigation, moyennant une modification à leur certificat d'exploitation aérienne. Des précisions à cet effet figurent dans la Circulaire d'information (CI) n° 700-019 (RNAV 1 et 2) de Transports Canada. Les exploitants déjà autorisés à utiliser leurs aéronefs conformément à cette CI n'ont pas besoin d'obtenir une autre approbation.

En raison de la quantité de procédures d'approche PBN au Canada, on prévoit que ces travaux s'échelonnent sur plusieurs cycles de publication.

Date d'expiration

La présente AIC expire le 31 décembre 2024.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Tél. : 800-876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directrice, Normes ATS

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 11/23

PROCÉDURE POUR L'UTILISATION D'UNE FRÉQUENCE DE SERVICE CONSULTATIF SOL À CERTAINS AÉROPORTS

(Remplace les AIC 26/22 et 27/22)

Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) vise à informer les pilotes des procédures associées à l'utilisation de la fréquence de service consultatif sol (GND ADV) à certains aéroports où des procédures liées à la fréquence obligatoire (MF) sont en place.

Contexte

Afin de réduire la congestion de la MF aux aéroports où la circulation aérienne a augmenté, NAV CANADA a demandé des exemptions pour permettre aux pilotes d'utiliser une fréquence GND ADV lorsque leur aéronef circule au sol. Les aéroports de Nanaimo et de Mirabel utilisent ainsi la fréquence GND ADV depuis un certain temps. Plutôt que d'émettre une exemption par aéroport, Transports Canada a permis à NAV CANADA d'appliquer une exemption générale à certains aéroports afin d'atténuer les risques que pose la congestion accrue de la MF à la sécurité.

NAV CANADA identifiera les aéroports qui doivent utiliser une fréquence GND ADV et indiquera, dans les publications aéronautiques pertinentes, quelle fréquence sera utilisée ainsi que les nouvelles procédures associées à l'utilisation de cette fréquence.

On rappelle aux pilotes de consulter l'exemption et de se conformer aux conditions énumérées dans la version la plus récente de l'« Exemption aux paragraphes 602.97 (2) et 602.98 (1) et à l'article 602.99 du Règlement de l'aviation canadien ». Cette exemption se trouve sur le site Web de Transports Canada, sous « Exemptions du Règlement de l'aviation canadien (RAC) » :

<<https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/exemptions-reglement-aviation-canadien-rac>>

Les procédures

NAV CANADA fournira des renseignements sur la circulation au sol, des autorisations avant de circuler (le cas échéant) et d'autres renseignements consultatifs sur la fréquence GND ADV à certains aéroports.

Le cas échéant :

- Le message du service automatique d'information de région terminale (ATIS) contiendra des informations destinées aux pilotes concernant l'utilisation de la fréquence GND ADV.
- Lorsque la fréquence GND ADV est opérationnelle, les pilotes évoluant sur l'aire de trafic et les voies de circulation jusqu'à la ligne d'attente pour les pistes en service seront exemptés de la nécessité de maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire (MF) et d'y transmettre leurs comptes rendus, comme le prévoient les paragraphes 602.97 (2) et 602.98 (1) et l'article 602.99 du RAC. Les spécialistes de l'information de vol demanderont aux pilotes évoluant au sol d'apporter tous les changements de fréquence.

- Les publications aéronautiques suivantes feront état de cette fréquence supplémentaire :
 - *Supplément de vol – Canada* (CFS)
 - *Canada Air Pilot*, « Procédures aux instruments, pages générales » (CAP 6)
 - *Canada Air Pilot*, volume xx « Procédures aux instruments ... » (volume pertinent du CAP)

Le ministre définira les nouvelles restrictions d'exploitation concernant les communications sur la MF et la fréquence GND ADV dans le CFS.

Se reporter aux « Pages générales » du CFS et au CAP 6 pour obtenir une définition de « service consultatif au sol ». Consulter la section B, « Répertoire des aérodromes/installations » du CFS, et le volume pertinent du CAP pour obtenir des renseignements plus détaillés spécifiques pour chaque aéroport concerné, tels que la fréquence et les procédures.

Exemples de phraséologie que les pilotes peuvent anticiper de la part des spécialistes de l'information de vol :

- Instruction de passer à la fréquence appropriée (après réception d'un avis consultatif) :

Pilote :	GOLF ALFA BRAVO CHARLIE SUR BRAVO POUR LA PISTE DEUX TROIS À ALFA
GND ADV :	ROGER, CONTACTEZ [nom de l'unité] RADIO SUR LA FRÉQUENCE [fréquence]

- Trajet de circulation au sol recommandé lors de situations de trafic complexes :
SUGGÈRE DE CIRCULER VIA BRAVO ECHO JULIET ALFA POUR ATTENDRE À L'ÉCART PISTE UN-UN
ou
RECOMMANDE DE CIRCULER VIA TANGO BRAVO VERS LA PISTE DEUX-QUATRE.
- Transfert d'un aéronef à l'une des fréquences (si les postes FSS sont combinés) :
PASSEZ SUR MA FRÉQUENCE [fréquence].

Si vous avez des questions ou des préoccupations, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Téléphone : 800-876-4693
Courriel : service@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directrice, Normes des services de la circulation aérienne (ATS)

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/23

LE POINT SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ESPACEMENT TEMPOREL À L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE TORONTO/LESTER B. PEARSON (CYYZ)

Normes d'espacement temporel de turbulence de sillage

Espacement temporel

En mai 2022, l'espacement temporel (TBS), a été mis en œuvre pour toutes les pistes de l'aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson (CYYZ).

La présente AIC est une mise au point à l'intention des exploitants et un rappel au sujet de certains aspects opérationnels du TBS qui sont essentiels à une exploitation sécuritaire et efficace à CYYZ.

Contexte

Avant le TBS, CYYZ subissait une diminution du taux d'atterrissage lorsque les normes d'espacement fondé sur la distance étaient utilisées dans des conditions de vent debout allant de modéré à fort. Lorsqu'il y a un vent debout fort, le déplacement d'un aéronef par rapport au sol est réduit, ce qui entraîne une augmentation de l'espacement temporel pour chaque paire d'aéronefs à l'arrivée. Cette augmentation de l'espacement temporel entre les aéronefs à l'arrivée réduit le taux d'atterrissage.

Le TBS ajuste dynamiquement les distances entre les aéronefs en utilisant le temps plutôt que la distance pour maintenir des taux d'atterrissage constants en cas de vent debout fort. Les minimums d'espacement TBS pour la turbulence de sillage ont été créés pour atténuer la baisse du taux d'acceptation de piste dans des conditions de vents debout en établissant des intervalles de temps entre les aéronefs à l'arrivée qui sont cohérentes avec l'espacement fondé sur la distance dans des conditions de vent faible.

Le TBS à CYYZ en approche finale est basé sur les groupes de turbulence de sillage amélioré (A à G) de l'OACI, ce qui permet de mieux gérer le risque de turbulence de sillage qu'on ne le pourrait avec l'espacement fondé sur la distance. Les règles d'espacement entre les aéronefs à l'arrivée et les aéronefs au départ demeurent inchangées.

Rétroaction après mise en œuvre

Grâce à la collaboration avec les exploitants à CYYZ et le personnel de contrôle de la circulation aérienne (ATC), ainsi qu'à leur rétroaction, il a été établi qu'il serait possible, au vu des éléments opérationnels suivants, de fournir davantage de contexte et d'attentes opérationnelles pour les opérations TBS à CYYZ.

Respect de la vitesse

Le respect des vitesses attribuées par l'ATC est obligatoire. C'est la clé de l'obtention d'un espacement précis et de la réalisation des avantages du TBS. Il est donc impératif que les équipages de conduite informent l'ATC s'ils sont incapables de se conformer à une vitesse et indiquent quelle vitesse ils peuvent respecter.

Toutes les restrictions de vitesse doivent être respectées le plus précisément que possible. Le pilote d'un aéronef qui ne peut se conformer à une vitesse assignée devrait en informer l'ATC et indiquer quelle vitesse il peut respecter.

Espacement en approche finale

Lorsque le TBS est utilisé, l'ATC espace les aéronefs en approche finale en fonction du temps et non de la distance. En pratique, cela signifie que les aéronefs peuvent apparaître plus proches sur les systèmes d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS) ou visuellement dans des conditions de vent debout, bien que l'espacement réel soit constant dans le temps.

Les pilotes doivent s'attendre à être placés plus près derrière les aéronefs qui les précèdent en approche finale lorsque le vent debout augmente. Les tableaux ci-dessous donnent quelques exemples d'espacements dans différentes conditions de vent. Les minimums TBS sont basés sur une conversion des minimums d'espacement de turbulence de sillage amélioré dans des conditions de vent debout léger (5 à 7 nœuds).

Exemples de conversion du TBS à partir de minimums fondés sur la distance						
Milles marins	3	4	5	6	7	8
Équivalent TBS (en secondes)	68	90	113	135	158	180

Exemples de distances TBS (milles marins) par différents vents		
Vent debout	Lourd – Lourd	Lourd – Moyen inférieur
5 nœuds	4.0	5.0
25 nœuds	3.5	4.4
45 nœuds	3.0	3.8

Rapport de signalement de turbulence de sillage

Le passage de l'espacement fondé sur la distance à l'espacement temporel a donné lieu à des études de sécurité détaillées, notamment sur le sujet du signalement de la turbulence de sillage. Toutefois, comme pour toute modification d'un concept opérationnel, depuis la mise en œuvre du TBS, on surveille les événements sur le plan de la sécurité.

Les pilotes doivent signaler toute turbulence de sillage au cours des opérations TBS.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151, rue Slater,
Ottawa (Ontario) K1P 5L7

Téléphone : 800-876-4693
Télécopieur : 877-663-6656
Courriel : service@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directrice, Normes ATS

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 22/21

FRONTIÈRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS : REPÈRES DE NAVIGATION INFORMATIQUES

Contexte

Les repères de navigation informatiques – ou « computer navigation fixes (CNF) » – apparaissent dans certaines cartes régionales des voies aériennes qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis. Ces CNF commencent habituellement par les lettres « CF », suivies de trois consonnes (CFZDK par exemple); ils sont différents des points de cheminement normaux que l'on peut prononcer comme un mot.

Certains producteurs de cartes peuvent décider d'intégrer ces CNF, entre parenthèses ou entre crochets, dans les cartes aéronautiques. Ainsi, les CNF apparaissent sur certaines cartes de tierces parties, et ont été inclus dans les définitions des voies aériennes et les bases de données du système de gestion des vols (FMS) utilisées à la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Problème

Bien que les CNF à la frontière entre le Canada et les États-Unis figurent dans certaines bases de données de navigation du FMS, les pilotes et les répartiteurs doivent savoir ce qui suit :

- Ces repères ne doivent pas être utilisés dans la définition d'une voie aérienne à des fins de planification de vol.
- Les systèmes de gestion de vol n'ont pas besoin de ces repères pour définir ces voies aériennes et en permettre la navigation.
- Les pilotes ne doivent pas utiliser ces repères à des fins de navigation et ne doivent pas demander d'autorisation pour ces points même s'ils apparaissent dans la route du FMS.

NAV CANADA collabore activement avec la Federal Aviation Administration (FAA) et les producteurs de cartes pour trouver une solution afin d'éliminer les CNF à la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
77, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario) K1P 5L6

Tél. : 800-876-4693
Télec. : 877-663-6656
Courriel : service@navcanada.ca



Vanessa Robertson
Directrice, Normes des Service de la circulation aérienne (ATS)

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 15/21

AVIS D'ESSAI OPÉRATIONNEL : NOUVEAUX PLACEMENTS, BALISAGES ET MARQUES DE POINTS D'ATTENTE DE PISTE – AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

But de la circulaire

La présente circulaire vise à informer les pilotes d'un essai opérationnel en lien avec de nouveaux placements, balisages et marques de points d'attente à l'aéroport et à confirmer la méthode d'exploitation.

Renseignements généraux

Pour réduire le risque d'incursion sur piste, un essai opérationnel de marques angulaires de points d'attente obligatoires (voir l'illustration à la page suivante) sera entrepris sur les voies de circulation D4 et D5, du côté sud de la piste 06L/24R, à compter du 22 avril 2021. L'essai sera aussi annoncé par NOTAM.

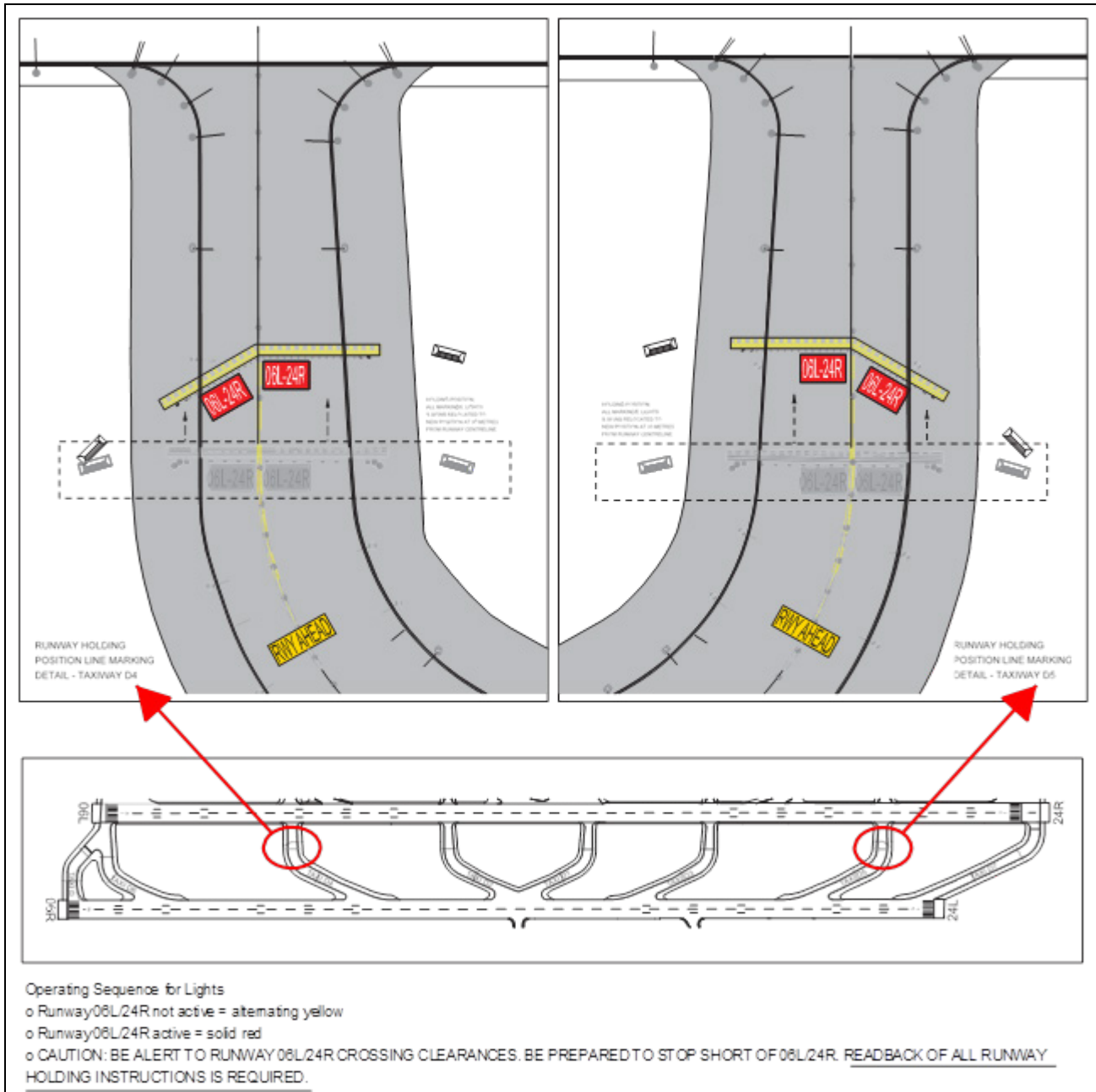
Ce concept est le résultat des efforts de l'équipe locale de sécurité des pistes de Toronto Pearson, qui se compose d'experts en sécurité de l'industrie, en vue de formuler des recommandations par suite d'une enquête sur des questions de sécurité du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Les caractéristiques de l'essai des marques angulaires de points d'attente sont les suivantes :

- la moitié de la marque de point d'attente est placée à un angle de 30 degrés vers la trajectoire d'un aéronef à l'approche;
- une combinaison de feux DÉL à grand angle de protection de piste (c.-à-d., feux jaunes clignotants) / et de feux DÉL à grand angle de barres d'arrêt (c.-à-d., feux rouges stables), espacés de 1,5 mètre le long de toute la position d'attente, sera installée, pour un total de 26 appareils d'éclairage par rapport aux 10 appareils d'éclairage actuels, espacés tous les 3 mètres;
- ces feux clignoteront en jaune dans un motif d'alternance lorsque la piste 06L/24R n'est pas en service et seront allumés en rouge de façon constante lorsque la piste 06L/24R est en exploitation;
- la position obligatoire d'attente à l'écart a été entièrement déplacée d'une distance de 115 mètres de l'axe de la piste 06L/24R à une distance de 90 mètres, ce qui correspond à la norme internationale commune.

Ces changements ont été mis à l'essai avec des aéronefs et des équipages de conduite dans un environnement contrôlé et évalués par les membres de l'équipe locale de sécurité des pistes de Toronto Pearson afin de procurer une visibilité supérieure et une indication du point d'attente requis aux équipages de conduite qui quittent la piste 06R/24L.

Pendant la durée de l'essai opérationnel (dont la date de fin n'a pas encore été établie), l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) encourage tous les équipages de conduite qui utilisent ces voies de sortie rapides à fournir une rétroaction aux contrôleurs de la circulation aérienne ou des observations plus détaillées directement à la GTAA à report_it@gtaa.com.



**Essai opérationnel de marques angulaires de points d'attente
aux voies de circulation D4 et D5 de Toronto Pearson**

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

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/21

AVIS D'ESSAI POUR LA MODIFICATION PROPOSÉE DU SYSTÈME DE PISTE PRÉFÉRENTIELLE À L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

(Remplace l'AIC 8/20)

But de la circulaire

Cette circulaire a pour but d'informer les pilotes du début des essais de la modification proposée du système de piste préférentielle à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ), à compter du **27 février 2020 à 0 h, heure locale**.

Contexte

Dans le cadre des initiatives d'atténuation du bruit de Toronto (six idées) et du plan d'action quinquennal de gestion du bruit 2018-2022, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) propose de modifier le système de piste préférentielle en place à CYYZ (de nuit, de 0 h à 6 h 29, heure locale). Un essai aura lieu à partir du 27 février 2020 à 0 h, heure locale. À la date de début, le système de piste préférentielle modifié remplacera le système de piste préférentielle actuel. La GTAA évaluera l'essai et recueillera des commentaires tout au long de l'essai. Si l'essai s'avère un succès, la GTAA demandera à Transports Canada que cette modification devienne permanente.

L'objectif d'un système de piste préférentielle est d'éloigner les aéronefs des zones sensibles au bruit pendant les phases initiales du décollage et de l'atterrissage (*Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* [AIM de TC], TP 14371E, section RAC 7.6.1, « Procédures pour la réduction du bruit – Départ – Généralités »). Le système actuel date de plusieurs décennies, les communautés environnantes se sont considérablement développées depuis, et l'aéroport a ajouté deux nouvelles pistes au cours de cette période. La GTAA a estimé qu'il était nécessaire de s'assurer que le système de piste préférentielle actuel répondait toujours à l'objectif, tel que défini par Transports Canada dans l'AIM de TC.

Après une analyse approfondie des données sur la population et des niveaux de bruit auxquels les communautés étaient confrontées, la GTAA a déterminé que les pistes existantes de premier et de second choix (pistes 05 et 15L pour les arrivées, et pistes 23 et 33R pour les départs) étaient toujours les meilleures options pour éloigner les aéronefs des zones très peuplées et sensibles au bruit. Le troisième choix actuel, la piste 06L/24R, n'est plus une piste préférentielle. Toutefois, elle est disponible comme autre piste lorsque la piste 05/23 ne l'est pas.

Système de piste préférentielle modifié

Le système modifié prévoit un aménagement différent des pistes. Plutôt qu'un système qui donne trois options pour les départs et trois options pour les arrivées par ordre de préférence, la GTAA a élaboré des paires de pistes (configurations d'arrivée et de départ) et prévu une piste dans chaque direction. Cela permettra à NAV CANADA de continuer à utiliser le système, en sélectionnant les pistes optimales en fonction des conditions météorologiques et de la disponibilité de l'infrastructure.

Le système de piste préférentielle modifié proposé est illustré à la figure 1 :

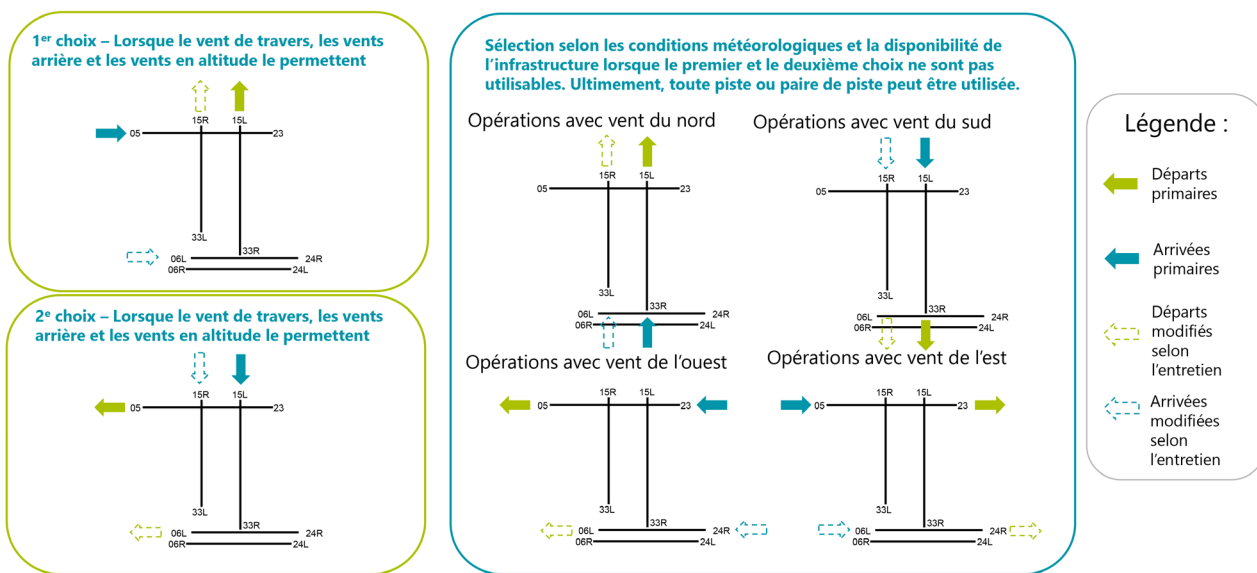


Figure 1 : Système de piste préférentielle modifié proposé

Les tableaux suivants présentent une comparaison du système actuel et du système modifié :

Système de piste préférentielle actuel		
Préférence	Arrivées	Départs
1	05	23
2	15L	33R
3	06L	24R

Système de piste préférentielle modifié			
Préférence	Arrivées	Départs	Notes
1	05 (06L/R)*	33R (33L)	Utilisées en paire
2	15L (15R)	23 (24L/R)	Utilisées en paire
* Les pistes entre parenthèses sont disponibles lorsque la piste préférentielle correspondante n'est pas disponible.			

Sélection en fonction des conditions météorologiques et de la disponibilité de l'infrastructure**			
Option	Arrivées	Départs	Notes
Du nord	33R (33L)	33R (33L)	Opérations sur une seule piste
Du sud	15L (15R)	15L (15R)	Opérations sur une seule piste
De l'ouest	23 (24R/L)	23 (24R/L)	Opérations sur une seule piste
De l'est	05 (06L/R)	05 (06L/R)	Opérations sur une seule piste
** NAV CANADA peut utiliser n'importe laquelle de ces pistes, au besoin, lorsque la première paire et la deuxième paire de pistes préférentielles ne sont pas disponibles ou ne constituent pas un choix approprié.			

La modification du système de piste préférentielle fait partie de l'engagement, pris par la GTAA envers les communautés environnantes, de continuer à respecter les objectifs du système de piste préférentielle, d'améliorer la fiabilité du système et d'être transparente grâce à des rapports d'utilisation accessibles au public.

Le plan d'action de la gestion du bruit de la GTAA peut être consulté dans le site Web de l'aéroport international Pearson de Toronto à l'adresse <<https://www.torontopearson.com/noisemanagement/#>>. Lorsqu'ils seront disponibles, d'autres détails ou liens vers des renseignements relatifs à l'essai seront disponibles dans le site Web de l'aéroport international Pearson de Toronto à l'adresse <www.torontopearson.com/conversations>.

Actions attendues

Les exploitants doivent se conformer au système de piste préférentielle de nuit, qui est en vigueur de 0 h à 6 h 29, heure locale. L'approbation pendant cette période est requise pour toute demande de départ ou d'arrivée sur une piste non préférentielle, ou les deux. Ces demandes doivent être faites au :

Gestionnaire délégué d'aéroport de la GTAA

Tél. : 416-776-3030



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