

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/16

## PROCÉDURES À SUIVRE LORSQUE LE PILOTE A L'INTENTION D'ÉVOLUER À UNE VITESSE INDIQUÉE DE PLUS DE 250 NŒUDS ET SE TROUVE À UNE ALTITUDE INFÉRIEURE À 10 000 PIEDS AU-DESSUS DU NIVEAU DE LA MER DANS L'ESPACE AÉRIEN INTÉRIEUR CANADIEN

### Introduction

Transports Canada a constaté une hausse du nombre de pilotes qui demandent ou qui ont l'intention d'évoluer à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds lorsqu'ils se trouvent à une altitude inférieure à 10 000 pi au-dessus du niveau de la mer (ASL), ce qui dépasse la limite de vitesse établie dans l'article 602.32 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) fournit ci-dessous :

#### **RAC 602.32**

1. *Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit :*
  - a) *d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 10 000 pieds ASL;*
  - b) *d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée de plus de 200 nœuds lorsque celui-ci se trouve à une altitude inférieure à 3 000 pieds AGL et à une distance de 10 milles marins ou moins d'un aéroport contrôlé, à moins d'y être autorisé par une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.*
2. *Il est permis d'utiliser un aéronef à une vitesse indiquée supérieure à celles visées au paragraphe (1) lorsque l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — manifestation aéronautique spéciale délivré en vertu de l'article 603.02.*
3. *L'aéronef dont la vitesse minimale de sécurité, selon sa configuration de vol, est supérieure à la vitesse visée au paragraphe (1) doit être utilisé à sa vitesse minimale de sécurité.*

### But de la Circulaire

La présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) vise à rappeler aux pilotes l'objectif d'une récente modification à l'article 602.32 du RAC concernant la limite de 250 vitesse indiquée en nœuds (KIAS) sous 10 000 pi ASL, de préciser l'intention de la modification à l'article et de fournir des directives sur la façon de communiquer ses intentions lorsqu'ils doivent ou planifient évoluer à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds et se trouvent à une altitude inférieure à 10 000 pi ASL.

### Contexte

Il est important de noter qu'en novembre 2010, Transports Canada a modifié l'article 602.32 du RAC en supprimant la disposition permettant aux pilotes de dépasser la vitesse indiquée de 250 nœuds « *lorsque l'aéronef est en phase de départ* ».

Cette décision découlait d'une analyse des risques liés aux départs d'aéronefs à vitesse élevée sous 10 000 pi ASL. Cette analyse a mis en évidence un risque élevé pour la sécurité aérienne lorsque les aéronefs évoluent à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds où se situent des oiseaux migrateurs. L'analyse énonçait ce qui suit :

*« L'augmentation de la population des gros oiseaux grégaires et la croissance escomptée des flottes d'aéronefs pouvant décoller à haute vitesse engendreront un risque accru pour la sécurité aérienne. La probabilité et la sévérité des dommages à un aéronef et blessures aux équipages et passagers résultant d'un impact d'oiseau sont directement reliées à la vitesse de vol de l'aéronef au moment de la collision. Par exemple, une augmentation de 20 % de la vitesse indiquée, de 250 nœuds à 300 nœuds, résulterait dans une augmentation de 44 % de la force de l'impact sur la structure d'un aéronef. En raison de problèmes de gestion d'énergie, les conséquences résultant des dommages d'un impact d'oiseau sont les plus sévères durant la phase de départ d'un vol ».*

La modification à l'article 602.32 visait à fournir les avantages suivants :

- une diminution des risques d'impact d'oiseau causant des dommages importants aux aéronefs;
- une diminution des risques de retard ou d'annulation de vols;
- une diminution des risques de dépenses liées aux frais juridiques et aux dommages-intérêts découlant de retard ou d'annulation de vols;
- une diminution du temps d'immobilisation des aéronefs consacré à la maintenance liée à l'impact d'oiseau;
- une diminution des risques de collision en vol à moins de 10 000 pieds ASL, dans les espaces aériens où la circulation aérienne non contrôlée peut se retrouver dans la trajectoire de vol d'aéronefs effectuant un décollage à haute vitesse;
- l'harmonisation de la réglementation canadienne à la réglementation américaine qui relève de la Federal Aviation Authority.

Pour ces raisons, les pilotes sont encouragés à bien considérer le besoin de dépasser la limite de 250 KIAS. Toutefois, si la « *vitesse minimale de sécurité* » selon la configuration de vol de l'aéronef est supérieure à 250 KIAS, les pilotes doivent consulter le paragraphe 602.32 (3) du RAC, qui contient la disposition suivante :

*« L'aéronef dont la vitesse minimale de sécurité, selon la configuration de vol de l'aéronef, est supérieure à la vitesse visée aux paragraphes (1) ou (2), doit être utilisé à la vitesse minimale de sécurité ».*

Le fait de dépasser 250 KIAS sous 10 000 pi ASL pour des raisons autres que de maintenir la « *vitesse minimale de sécurité* » selon la configuration de vol de l'aéronef constituerait une infraction au RAC et, par conséquent, l'ATC devra déposer un rapport d'événement d'aviation auprès de Transports Canada.

Les changements susmentionnés seront publiés dans une version ultérieure de *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC).

Pour de plus amples, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA  
À l'attention de : Claude Fortier, Gestionnaire  
Normes et procédures de les services de la circulation aérienne (ATS)

Tél. : 613-563-5738  
Courriel : [fortiec@navcanada.ca](mailto:fortiec@navcanada.ca)

## Avis à l'ATC (contrôle de la circulation aérienne)

Lorsque le pilote au départ a l'intention d'évoluer à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds sous 10 000 pi ASL, il doit, au contact initial, en donner la raison au contrôleur.

L'ATC exige cette information pour les raisons suivantes :

- pour des considérations opérationnelles envers le trafic, surtout pour des scénarios possibles de dépassement;
- pour que l'ATC sache que la demande ou l'avis concernant l'intention d'évoluer au-delà de la limite de vitesse est déposé en raison d'une exigence liée à la « *vitesse minimale de sécurité* »; par conséquent, l'ATC ne déposera pas de rapport d'événement d'aviation.

La phraséologie « *vitesse minimale de sécurité XXX* » est encouragée et l'ATC en accusera réception.

### Par exemple :

« *Centre de Montréal, ACA123, vitesse minimale de sécurité 270 nœuds* »

Puisque l'ATC **n'est pas autorisé** à approuver une vitesse qui dépasse 250 KIAS sous 10 000 pi ASL, la phraséologie « *request high speed climb* » (demande de montée à vitesse élevée) **ne doit pas être utilisée**.

## Mesure de réglementation

Si un pilote évolue ou indique qu'il évolue à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds, et omet de mentionner qu'il procède ainsi pour une vitesse minimale de sécurité, l'ATC déposera un rapport d'événement d'aviation dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (CADORS) aux fins d'examen par Transports Canada, tel que stipulé dans l'article 807.1 du RAC.



James Ferrier  
Gestionnaire, Gestion de l'information aéronautique