

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