

EN VIGUEUR 0901Z **1 MAI 2025**
AU 0901Z 15 MAI 2025

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

© 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des tables et cartes :
© 2025 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
011/2025	Région d'Edmonton modifications à l'espace aérien et restrictions de l'espace aérien en lien avec la Réunion du Sommet du G7 à Kananaskis, en Alberta du 10 au 17 juin 2025
009/2025	Mise hors service du service Volmet Fourni par la station d'information de vol internationale de Gander
008/2025	Changement des heures de prestation du service consultatif télécommandé d'aérodrome à Dauphin (Manitoba)
007/2025	Changements aux heures d'exploitation de la station d'information de vol de Brandon (Manitoba)
006/2025	Modifications à l'espace aérien et nouvelle fréquence obligatoire près de Nanaimo, C.-B.
005/2025	Adoption du Système Géodésique Mondial – 1984 (WGS-84) comme système de référence géodésique horizontal pour la Publication des Coordonnées Géographiques Aéronautiques
003/2025	Programme de modernisation des NAVAID : phase intermédiaire
1/25	Mise en œuvre nationale des NOTAM déclencheurs de 14 jours le 20 février 2025
26/24	Avis sur le survol des zones de conflit émis par Transports Canada (Remplace l'AIC 21/24)
25/24	Ajout d'une nouvelle norme d'espacement de turbulence de sillage pour un aéronef léger au départ derrière un aéronef moyen sur des pistes sécantes ou en interaction
24/24	Fin de la publication de la carte de navigation VFR AIR 5099 Alaska highway VNC
16/24	Espace aérien réglementé SATP en vertu de l'article 5.1 de la loi sur l'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)
11/23	Procédure pour l'utilisation d'une fréquence de service consultatif sol à certains aéroports (Remplace les AIC 26/22 et 27/22)
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

Page | 1

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

Liste récapitulative des circulaires 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)

Les circulaires d'information aéronautique suivantes ont été annulées :

Page | 2

AIC #	titre
004/2025	Nouvelle zone de transition de Classe E au nord de Vancouver, Colombie-Britannique
2/25	Changement dans la communication de l'information ATIS et mise hors service du service ATIS par téléphone – NATIONAL (Remplace l'AIC 9/24)

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



CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 011/2025

RÉGION D'EDMONTON MODIFICATIONS À L'ESPACE AÉRIEN ET RESTRICTIONS DE L'ESPACE AÉRIEN EN LIEN AVEC LA RÉUNION DU SOMMET DU G7 À KANANASKIS, EN ALBERTA DU 10 AU 17 JUIN 2025

Généralités

Le gouvernement du Canada accueillera le sommet du G7 à Kananaskis, en Alberta, les 16 et 17 juin 2025. À l'appui de cette activité, des modifications temporaires seront apportées à la structure de l'espace aérien dans les environs, du 10 au 17 juin 2025.

La présente circulaire d'information aéronautique explique la structure et les règles opérationnelles de l'espace aérien ainsi que les procédures qui seront en place avant, durant et après le sommet du G7.

Le présent supplément se divise en quatre sections :

RESTRICTIONS DE L'ESPACE AÉRIEN – SOMMET DU G7 :
Section 1 – Aperçu de l'espace aérien
Section 2 – Règles et procédures opérationnelles de l'espace aérien
Section 3 – Procédures de planification de vol
Section 4 – Centre de commandement unifié de la GRC pour le G7 – Processus d'autorisation de vol

1.0 Aperçu de l'espace aérien

1.1 Structure de l'espace aérien

L'espace aérien réglementé du sommet du G7 a été défini pour permettre à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et aux ministères du gouvernement du Canada ainsi qu'à leurs partenaires de gérer en toute sécurité la circulation aérienne liée aux participants et pour faire en sorte que la circulation aérienne non autorisée et non liée aux participants soit exclue de l'espace aérien à proximité des activités sensibles du G7. L'activation de l'espace aérien réglementé coïncidera avec les dates d'arrivée et de départ des chefs d'État à l'aéroport international de Calgary (CYYC).

Par conséquent, l'espace aérien réglementé a été structuré au moyen d'un concept modifié à cercles multiples. Au-dessus des sites du G7, il y aura deux zones réglementées de classe F :

- La **CYR 292** sera un cercle, d'un rayon de 30 NM, centré sur le Kananaskis Village Helistop (CFE7) (N50°55'22" W115°08'37"), qui aura une altitude plus basse que 18 000 pieds ASL et exclura la zone de contrôle de l'aéroport de Calgary / Springbank (CYBW). Les CYA 226 et 227 ne seront pas actives.
- La **CYR 293** sera un cercle, d'un rayon de 20 NM, centré sur l'aéroport international de Calgary (N51°07'21.41" W114°00'48.05"), qui exclura la CYR 292, qui aura une altitude plus basse que 18 000 pieds ASL et qui inclura la zone de contrôle de l'aéroport de Calgary / Springbank (CYBW). La CYA 228 ne sera pas active.

En outre :

- Une zone de contrôle militaire de classe D temporaire sera établie dans un cercle, d'un rayon de 8 NM, centrée sur le Kananaskis Village Helistop (CFE7) et qui s'étendra de la surface à 10 000 MSL. Cette zone de contrôle commencera à être active quatre jours avant l'activation de la CYR 292.
- Un espace aérien réglementé SATP sera établi dans les mêmes limites géographiques que la CYR 292. Il commencera à être actif quatre jours avant l'activation de la CYR 292. Cet espace aérien sera autorisé conformément à l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*.

1.2 Périodes d'activation des espaces aériens

- L'**espace aérien réglementé SATP** sera en vigueur de façon continue à compter du matin du 10 juin jusqu'au matin du 14 juin. Les SATP continueront d'être réglementés dans cet espace aérien quand la CYR 292 deviendra active.
- La **zone de contrôle militaire de classe D temporaire** sera en vigueur à compter du matin du 10 juin jusqu'au matin du 14 juin.
- La **CYR 292** sera en vigueur de façon continue à compter du matin du 14 juin jusqu'en soirée le 17 juin.
- La **CYR 293** sera en vigueur de façon continue à compter du matin du 16 juin jusqu'en soirée le 17 juin.
- Prenez note que les dates, heures et restrictions pour ces espaces aériens seront précisées dans des NOTAM à l'approche des dates réelles.

2.0 Règles et procédures opérationnelles de l'espace aérien

AVERTISSEMENT : TOUT AÉRONEF NON AUTORISÉ DANS L'ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ POURRA ÊTRE INTERCEPTÉ PAR UN AÉRONEF MILITAIRE ARMÉ. LA FORCE LÉTALE PEUT ÊTRE AUTORISÉE SI NÉCESSAIRE POUR FAIRE RESPECTER L'ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ.

2.1 Espace aérien réglementé SATP

- **Description.** Cercle, d'un rayon de 30 NM, centré sur le Kananaskis Village Helistop (CFE7), qui aura une altitude plus basse que 1 000 pieds AGL et qui **exclura** la zone de contrôle de l'aéroport de Calgary / Springbank (CYBW). Il sera actif du 10 au 14 juin.
- **Organisme utilisateur.** GRC.
- **Règles opérationnelles.** L'accès sera limité aux SATP militaires, aux opérations policières et aux autres SATP autorisés à appuyer directement les activités du G7.
 - Les exploitants de SATP non participants devront soumettre une demande d'autorisation de vol à la GRC au 343-571-3804.

2.2 Zone de contrôle militaire de classe D temporaire

- **Description.** Cercle, d'un rayon de 8 NM, centré sur le Kananaskis Village Helistop (CFE7), qui s'étendra de la surface à 10 000 ASL. Cette zone de contrôle sera active du 10 au 14 juin.
- **Communications.** Communiquer avec la TOUR DE NAKISKA, fréquence 126.2, UHF 231.35, avant d'entrer dans la zone.
- **Règles opérationnelles.** Seuls les vols appuyant les activités du G7 auront l'autorisation d'atterrir à CFE7 durant cette période. Les règles de l'espace aérien de classe D s'appliquent.

2.3 CYR 292

- **Description.** Cercle, d'un rayon de 30 NM, centré sur le Kananaskis Village Helistop (CFE7), qui aura une altitude plus basse que 18 000 pieds ASL et qui **exclura** la zone de contrôle de l'aéroport de Calgary / Springbank (CYBW). Elle sera active du 14 au 17 juin.
- **Organisme utilisateur.** GRC.
- **Organisme de contrôle.** MDN/FAC.
- **Règles opérationnelles.** L'accès sera limité aux aéronefs militaires, aux opérations policières et aux autres aéronefs autorisés à appuyer directement les activités du G7, soit les aéronefs effectuant des vols d'urgence ou de sauvetage, les services essentiels approuvés, le transport de dignitaires et PPI (désignés par la GRC) et les aéronefs d'État en mission officielle liée au G7.
 - Les exploitants non participants et/ou l'équipage de conduite considérés comme étant essentiels pour les services d'urgence devront soumettre une demande d'autorisation de vol pour chaque vol à la GRC au 343-571-3804. Tous les vols dans l'espace aérien réglementé doivent être autorisés par la GRC pour chaque mission individuelle. S'il obtient une autorisation, l'exploitant doit absolument s'assurer de respecter à la lettre l'itinéraire et l'horaire approuvés. Dans de tels cas, un code de transpondeur discret sera assigné et des restrictions pourraient être imposées.
- La **CYA 226(T)** et la **CYA 227(T)** ne pourront pas être utilisées durant la période d'activation.



- Aéroports, aérodromes et héliports concernés par la CYR 292 :

Canmore (hôpital) AB (héliport)	CCH3
Canmore / Nakoda AB (héliport)	CNK7
Canmore Municipal Heliport AB (héliport)	CEW9
Banff (Park Compound Heliport) AB (héliport)	CBP2
Banff Mineral Springs (hôpital) AB (héliport)	CBM7
Banff AB	CYBA
Cochrane / Arkayla Springs AB	CKY8

2.4 CYR 293

- **Description.** Cercle, d'un rayon de 20 NM, centré sur l'aéroport international de Calgary (CYXC), qui **exclura** la CYR 292, qui aura une altitude plus basse que 18 000 pieds ASL et qui **inclura** la zone de contrôle de l'aéroport de Calgary / Springbank (CYBW). Elle sera active les 16 et 17 juin.
- **Organisme utilisateur.** GRC
- **Organisme de contrôle.** NAV CANADA
- **Règles opérationnelles.** L'accès sera limité aux aéronefs de police, militaires et civils ayant un plan de vol IFR et qui sont autorisés par l'ATC. Les plans de vol IFR doivent être déposés au moins deux heures avant le vol. Les vols en direction de CYXC doivent prévoir de possibles attentes pouvant aller jusqu'à une heure durant cette période.
- Les vols VFR considérés comme étant essentiels pour les services d'urgence peuvent être autorisés par la GRC si toutes les conditions suivantes sont satisfaites :
 - Avant la planification du vol vers la CYR 293, un numéro d'autorisation de vol a été obtenu de la GRC au 343-571-3804. La demande comprendra les lieux de départ et d'arrivée, le nom de l'exploitant, le but du vol et le nom de toutes les personnes à bord.
 - Un plan de vol VFR a été déposé et celui-ci comprend, dans la section des remarques du plan de vol, le numéro d'autorisation de vol mentionné ci-dessus.
 - Un code de transpondeur discret a été obtenu de NAV CANADA au 1-888-882-2254. L'aéronef doit afficher ce code avant d'entrer dans la CYR 293 et en tout temps lors de manœuvres dans la CYR.
 - Des communications radio bilatérales sont établies avec la Région terminale de Calgary avant d'entrer et sont maintenues en tout temps lors de manœuvres dans la CYR 293. Si possible, il faut rester à l'écoute de la fréquence 121.5 avec la radio de secours.
 - Tout aéronef quittant un aérodrome dans la CYR 293 doit établir et maintenir des communications radio bilatérales avec la Région terminale de Calgary aussitôt que possible après le décollage.
- La **zone de contrôle de Springbank** et la **CYA 228(H)** ne pourront pas être utilisées durant la période d'activation.

- Aéroports, aérodromes et héliports concernés par la CYR 293 :

Calgary (hôpital pour enfants de l'Alberta) AB (héliport)	CAC6
Calgary (City / Bow River) AB (héliport)	CEL2
Calgary (tour McCaig de l'hôpital Foothills) AB (héliport)	CMT3
Calgary (centre Peter Lougheed) AB (héliport)	CLC3
Calgary / Springbank AB	CYBW
Calgary (Bow Crow) AB (héliport)	CEP2
Calgary / Elephant Enterprises Inc. AB (héliport)	CEE2
Calgary / K. Coffey Residence AB (héliport)	CKC4

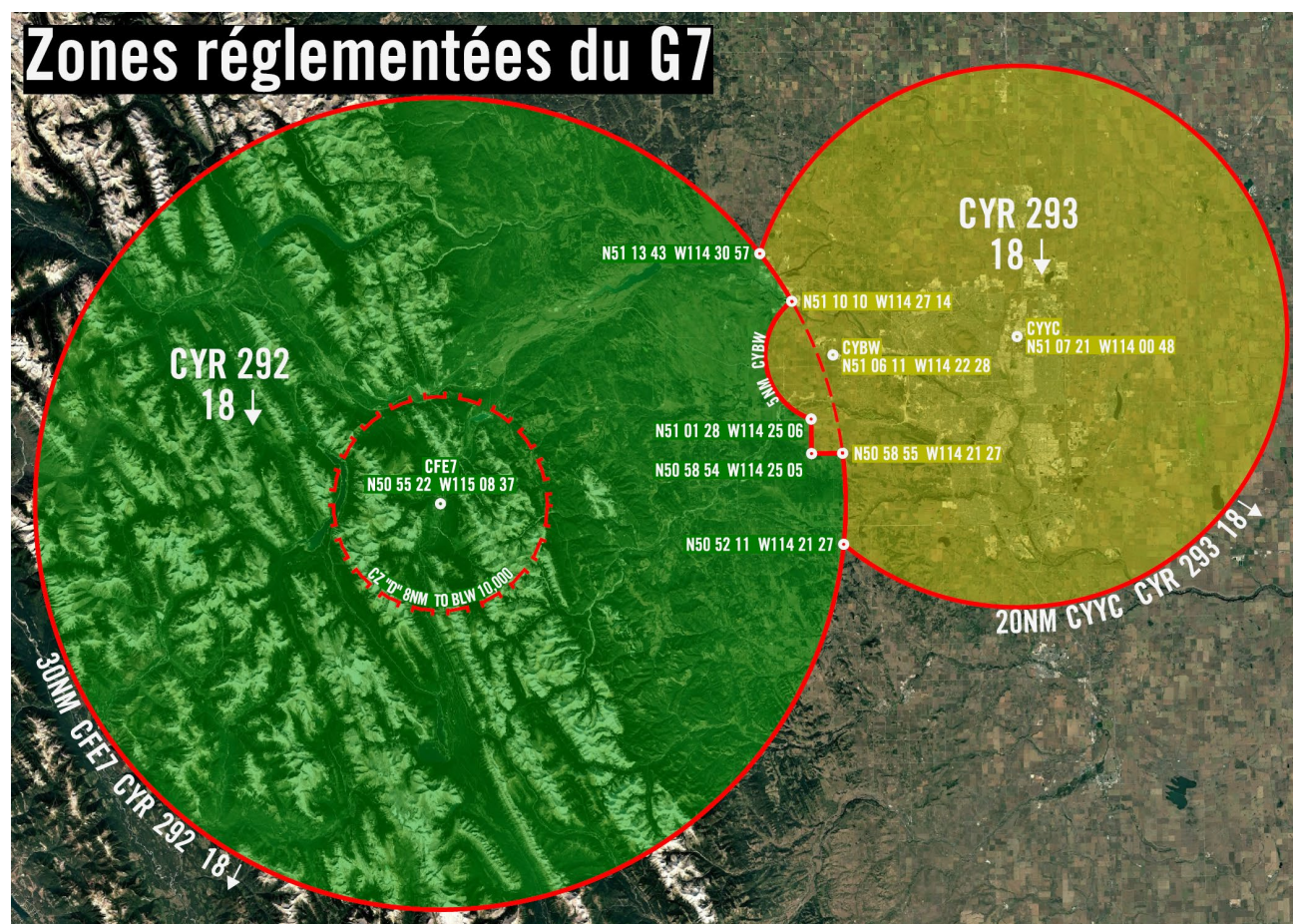


Figure 1.

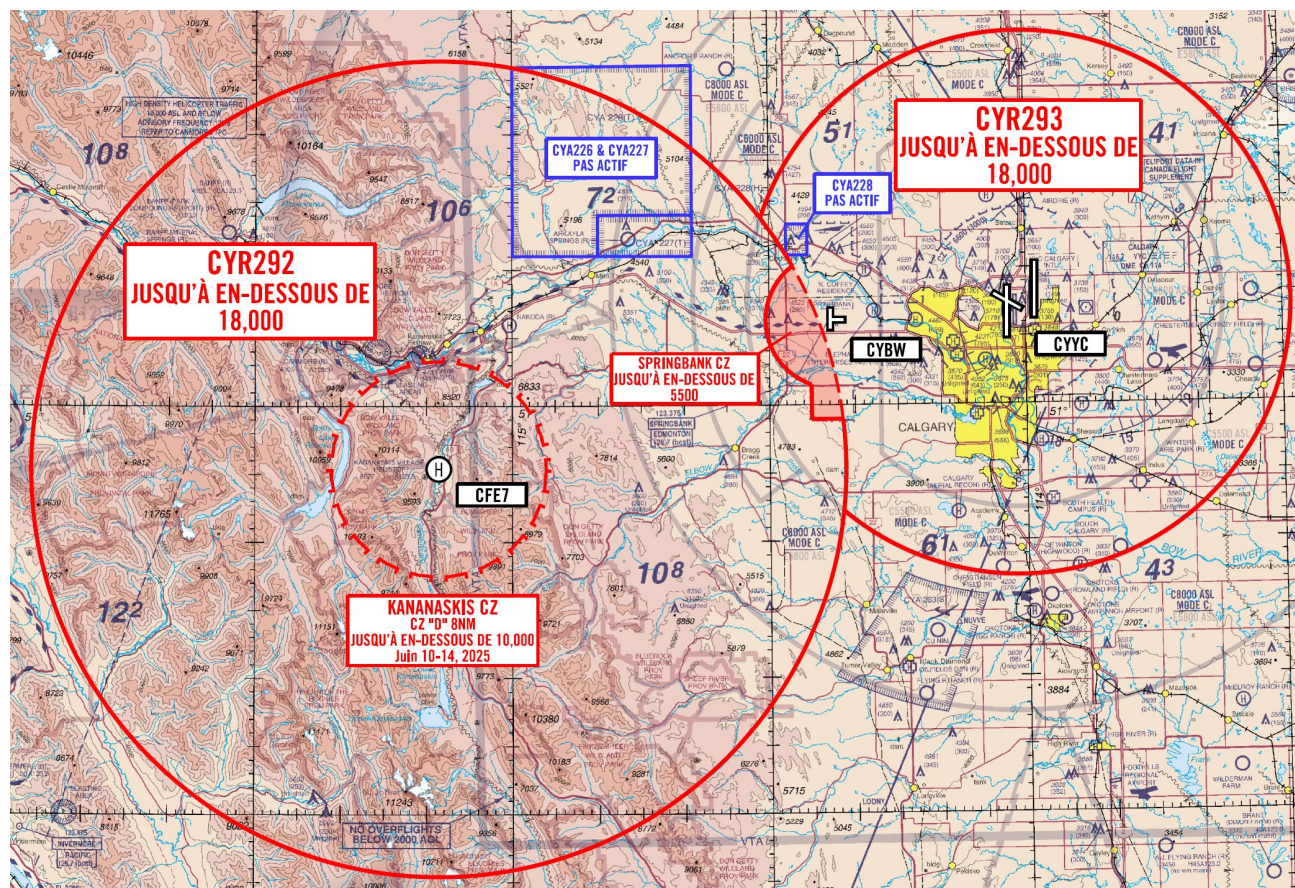


Figure 2.

3.0 Procédures de planification de vol

Les pilotes qui volent à destination ou au départ de l'aéroport international de Calgary (CYYC) doivent prévoir leur itinéraire de façon à bien éviter la CYR 292. On peut s'attendre à ce que le trafic IFR soit dirigé comme indiqué dans la figure ci-dessous.

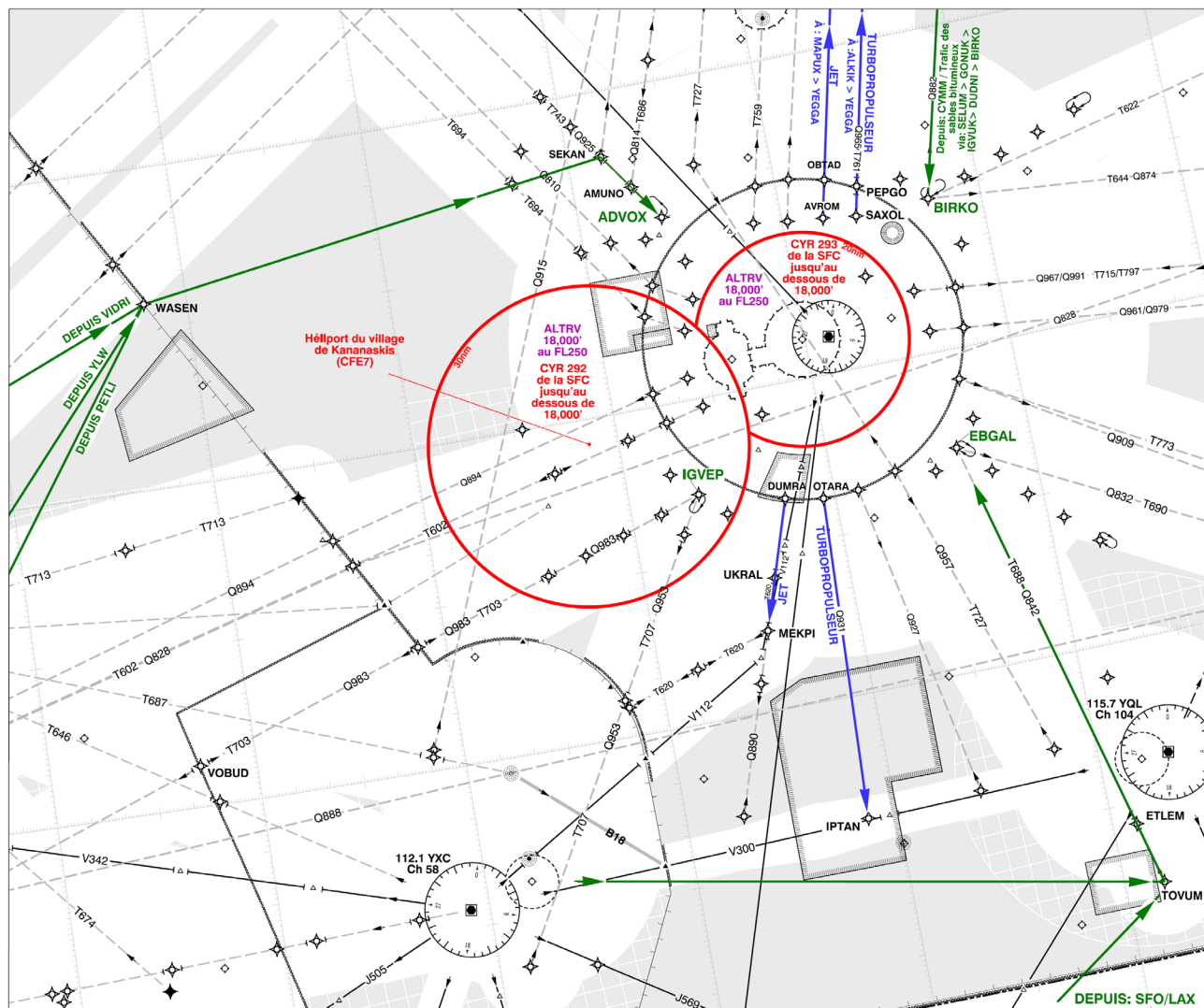


Figure 3.

3.1 Opérations VFR

- Les vols VFR considérés comme étant essentiels pour les services d'urgence peuvent être autorisés par la GRC pourvu que toutes les conditions énoncées à la section 2 soient satisfaites.
- Dans la mesure du possible, les aéronefs évoluant dans les environs des CYR mentionnées précédemment doivent rester à l'écoute de la fréquence 121.5 MHz dans le cas où ils seraient contactés par le MND ou les FAC ou interceptés par un aéronef militaire.

- On rappelle aux pilotes VFR qu'ils doivent obtenir un numéro d'autorisation de vol de la GRC au 343-571-3804 et un code de transpondeur discret de NAV CANADA au 1-888-882-2254. L'aéronef doit afficher ce code avant d'entrer dans la CYR 293 et en tout temps lors de manœuvres dans la CYR.

3.2 Opérations à Springbank (CYBW)

- À l'heure actuelle, CYBW prévoit être fermé durant cette période. Si ceci devait changer, les pilotes en direction ou au départ de l'aéroport de Calgary / Springbank devront faire extrêmement attention de ne pas empiéter sur la CYR 292, qui sera immédiatement à l'ouest de la zone de contrôle.
- En raison de la proximité de la CYR 292 avec l'aéroport de Calgary / Springbank, les opérations IFR à l'aéroport de Calgary / Springbank seront suspendues pendant que la CYR 292 est active. Les pilotes IFR doivent annuler IFR ou prendre des dispositions pour atterrir à un autre aérodrome.

4.0 Centre de commandement unifié de la GRC pour le G7 – Processus d'autorisation de vol

4.1 Renseignements généraux

- Tous les vols dans l'espace aérien réglementé doivent être autorisés par le centre de commandement unifié de la GRC pour le G7 pour chaque mission individuelle.

4.2 Vols participants ou de soutien

- Les exigences d'autorisation et d'identification seront fournies par le centre de commandement unifié de la GRC pour le G7 à l'autorité responsable, et ce, par l'entremise des canaux officiels.

4.3 Vols non participants

- Les vols non participants considérés comme étant essentiels pour les services d'URGENCE peuvent demander une autorisation spéciale afin de traverser la CYR 292 en communiquant avec le centre de commandement unifié de la GRC. L'autorisation d'entrer dans une CYR n'exempte pas l'aéronef de l'exigence d'obtenir une autorisation ATC.
- S'ils reçoivent une autorisation, les exploitants doivent absolument s'assurer de respecter à la lettre l'itinéraire et l'horaire approuvés. Dans de tels cas, un code de transpondeur discret sera assigné et des restrictions pourraient être imposées.
- Le numéro de téléphone 24 heures de la GRC (343-571-3804) sera fourni à cette fin au moyen d'un NOTAM à une date ultérieure.

Ludovic Masson
Chef, Normes d'opérations aériennes

Aviation civile
Transports Canada

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 009/2025**MISE HORS SERVICE DU SERVICE VOLMET FOURNI PAR LA
STATION D'INFORMATION DE VOL INTERNATIONALE DE GANDER**

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a réalisé un examen portant sur la nécessité du service de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol (VOLMET) fourni par la Station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander, à Terre-Neuve-et-Labrador.

L'examen a conclu que l'élimination du service VOLMET n'aurait pas une incidence importante sur les parties prenantes et ne représenterait pas un changement important aux services fournis par NAV CANADA aux aéronefs qui traversent la région de contrôle océanique (OCA) de Gander.

La technologie a évolué au point de permettre aux aéronefs dotés de l'avionique requise d'obtenir les renseignements météorologiques nécessaires directement d'autres sources. Il n'est donc plus nécessaire que les pilotes prennent connaissance des bulletins VOLMET diffusés régulièrement sur radio haute fréquence (HF).

Les aéronefs qui ne peuvent recevoir de renseignements météorologiques d'autres sources peuvent continuer de demander des mises à jour météorologiques à l'IFSS de Gander par l'entremise des fréquences HF de l'Atlantique Nord.

Ce changement entrera en vigueur le 12 juin 2025 à 0901Z UTC (heure universelle coordonnée).
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, 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 008/2025**CHANGEMENT DES HEURES DE PRESTATION DU SERVICE
CONSULTATIF TÉLÉCOMMANDÉ D'AÉRODROME À DAUPHIN
(MANITOBA)**

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a réalisé une étude aéronautique portant sur les heures d'ouverture de la station d'information de vol (FSS) à l'aéroport municipal de Brandon (CYBR), y compris les heures d'exploitation du service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) fourni à l'aéroport (LT. COL W.G. (BILLY) BARKER, VC) de Dauphin (CYDN).

L'étude recommande que le RAAS soit fourni 13 heures par jour à l'aéroport de Dauphin.

Les heures d'exploitation du RAAS à l'aéroport de Dauphin seront de **1300Z à 0200Z ou de 1200Z à 0100Z pendant l'heure avancée (de 7 h à 20 h, heure locale)**.

Ce changement entrera en vigueur le 12 juin 2025 à 0901Z UTC (heure universelle coordonnée).
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, 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 007/2025**CHANGEMENTS AUX HEURES D'EXPLOITATION DE LA STATION
D'INFORMATION DE VOL DE BRANDON (MANITOBA)**

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a réalisé une étude aéronautique portant sur les heures de prestation du service consultatif d'aérodrome (AAS) et du service de contrôle de véhicules (VCS) fournis par la Station d'information de vol (FSS) à l'aéroport municipal de Brandon (CYBR).

L'étude recommande que l'AAS et le VCS soient fournis 15 heures par jour.

La FSS de Brandon sera ouverte de **1300Z à 0400Z ou de 1200Z à 0300Z pendant l'heure avancée (de 7 h à 22 h, heure locale)**. À l'extérieur de cette période, une fréquence obligatoire sera en service.

Pendant les heures de fermeture de la FSS, un Système automatisé d'observations météorologiques (AWOS) comprenant un sous-système générateur de voix (VGSS) et des caméras météo numériques à l'aviation (DAWC) de NAV CANADA diffuseront les observations météorologiques de surface (METAR/SPECI), permettant la diffusion de prévisions d'aérodrome (TAF) 24 heures par jour.

Le Centre d'information de vol (FIC) d'Edmonton continuera d'offrir le service d'information de vol en route (FISE) par l'entremise d'une installation radio télécommandée (RCO) sur 123,275 MHz.

Le Centre de contrôle régional (ACC) de Winnipeg continuera d'accorder des autorisations selon les règles de vol aux instruments (IFR) au moyen d'une liaison périphérique air-sol (PAL) sur 132,25 MHz.

Ce changement entrera en vigueur le 12 juin 2025 à 0901Z UTC (heure universelle coordonnée).
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

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



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

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 006/2025

MODIFICATIONS À L'ESPACE AÉRIEN ET NOUVELLE FRÉQUENCE OBLIGATOIRE PRÈS DE NANAIMO, C.-B.

NAV CANADA, exploitant national du système de navigation aérienne civile, a réalisé une étude aéronautique sur les besoins relatifs aux services de la circulation aérienne et à l'espace aérien aux environs de Nanaimo.

Il a été recommandé d'apporter des modifications à l'espace aérien aux environs de Nanaimo et de créer une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF) de 5 NM jusqu'à 1 200 pieds ASL, centrée sur l'hydroaérodrome du port de Nanaimo (CAC8), excluant la zone de contrôle de Nanaimo.

La nouvelle MF du port de Nanaimo englobera aussi les emplacements suivants, tous situés à l'intérieur de 5 NM :

- l'héliport de l'hôpital régional de Nanaimo (CBG5);
- l'héliport du port de Nanaimo (CDH5);
- l'héliport de Gabriola Island (clinique de santé) (CGB4).

Les modifications à l'espace aérien sont les suivantes :

- création de nouvelles zones de contrôle terminal (TCA) de classe C au nord et au sud de la zone de contrôle de Nanaimo à partir de 1 200 pieds ASL et de 1 500 pieds ASL, respectivement;
- création ou agrandissement de zones de transition de classe E à partir 700 pieds AGL qui engloberont les zones situées en dessous des nouvelles TCA au nord et au sud de la zone de contrôle de Nanaimo;
- modification des dimensions latérales des zones de service consultatif de classe F (CYA) 113 et 118.

L'espace aérien modifié aux environs de Nanaimo apparaîtra dans le Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F) comme suit :

3.1.1 ZONES DE TRANSITION

3.1.1-47 Vancouver, BC :

3.1.1-50 c) L'espace aérien, au-dessus de 700' AGL, compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N48°47'32.39" W123°49'18.43"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
35 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N48°57'01.19" W123°59'13.76"	à
N49°01'15.10" W123°45'27.84"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
25 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à

N49°00'26.25" W123°44'50.09"	à
N48°55'28.39" W123°37'10.29"	à
N48°54'35.83" W123°38'35.92"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
18 milles	de rayon centré sur
N48°38'49.30" W123°25'32.80"	(Victoria Intl, BC - AD) \ à
N48°47'32.39" W123°49'18.43"	son point de départ

3.1.1-51 d) L'espace aérien, au-dessus de 700' AGL, compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N49°15'00.00" W123°47'38.27"	à
N49°06'30.82" W123°47'38.27"	à
N49°07'25.23" W123°48'17.55"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°07'07.90" W123°56'47.73"	à
N49°15'00.00" W123°56'47.73"	à
N49°15'00.00" W123°47'38.27"	son point de départ

3.1.3 RÉGIONS DE CONTRÔLE TERMINAL

3.1.3-8 TCA de Vancouver, BC :

3.1.3-12 d) L'espace aérien de classe C, au-dessus de 2500' à 4500', compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N48°17'02.50" W123°14'54.40"	front. Canada/É.-U. \ à
N48°20'53.13" W123°26'34.07"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
5 milles	de rayon centré sur
N48°25'22.00" W123°23'15.00"	(Victoria Harbour, BC - AD) \ à
N48°22'19.13" W123°29'11.73"	à
N48°26'24.52" W123°33'56.16"	à
N48°27'33.05" W123°31'42.78"	à
N48°32'14.86" W123°29'08.95"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
7 milles	de rayon centré sur
N48°38'49.30" W123°25'32.80"	(Victoria Intl, BC - AD) \ à
N48°45'45.19" W123°24'07.78"	à
N48°48'09.82" W123°23'38.13"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
25 milles	de rayon centré sur

N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N48°54'35.83" W123°38'35.92"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
18 milles	de rayon centré sur
N48°38'49.30" W123°25'32.80"	(Victoria Intl, BC - AD) \ à
N48°52'26.22" W123°43'18.04"	à
N48°58'08.27" W123°52'06.73"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°00'50.62" W123°45'27.81"	à
N49°00'25.21" W123°44'48.48"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
25 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N49°01'15.10" W123°45'27.84"	à
N48°59'08.26" W123°52'21.39"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
30 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N49°07'26.18" W123°56'05.52"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°07'07.90" W123°56'47.73"	à
N49°11'38.84" W123°56'47.73"	à
N49°18'12.62" W124°03'22.44"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
35 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N49°34'27.22" W123°51'33.51"	à
N49°20'10.74" W123°25'56.37"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
13 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N49°23'53.71" W123°17'43.39"	à
N49°20'08.72" W123°15'37.38"	à
N49°20'04.85" W123°03'25.40"	à
N49°18'50.01" W123°01'44.09"	à

N49°15'16.31" W123°01'44.14"	à
N49°15'17.00" W122°45'30.28"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
3 milles	de rayon centré sur
N49°12'58.00" W122°42'36.00"	(Pitt Meadows, BC - AD) \ à
N49°14'11.84" W122°38'25.62"	à
N49°07'16.72" W122°33'41.11"	puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de
3 milles	de rayon centré sur
N49°06'03.00" W122°37'51.00"	(Langley Regional, BC - AD) \ à
N49°06'02.91" W122°33'17.10"	à
N49°00'07.92" W122°33'17.10"	front. Canada/É.-U. \ puis, vers l'ouest, le long de la front.
	Canada/É.-U. \ à
N48°17'02.50" W123°14'54.40"	front. Canada/É.-U. \ son point de départ

Nota : La TCA de Vancouver contient également cette partie de l'espace aérien, au sud de la frontière Canada/É.-U., dans les 16NM du VOR de Vancouver, qui est définie dans les publications américaines.

3.1.3-13 e) L'espace aérien de classe C, au-dessus de 1200' à 2500', compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N49°15'00.00" W123°47'38.27"	à
N49°06'30.82" W123°47'38.27"	à
N49°07'25.23" W123°48'17.55"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°07'07.90" W123°56'47.73"	à
N49°15'00.00" W123°56'47.73"	à
N49°15'00.00" W123°47'38.27"	son point de départ

3.1.3-14 f) L'espace aérien de classe C, au-dessus de 1500' à 2500', compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N49°00'50.62" W123°45'27.81"	à
N48°55'28.39" W123°37'10.29"	à
N48°54'35.83" W123°38'35.92"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de
18 milles	de rayon centré sur
N48°38'49.30" W123°25'32.80"	(Victoria Intl, BC - AD) \ à
N48°52'26.22" W123°43'18.04"	à
N48°58'08.27" W123°52'06.73"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle de

5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°00'50.62" W123°45'27.81"	son point de départ

3.1.3-15 g) L'espace aérien de classe C, au-dessus de 4500' à 5500', compris dans la région délimitée par une ligne allant de :

N48°54'35.83" W123°38'35.92"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle
18 milles	de rayon centré sur
N48°38'49.30" W123°25'32.80"	(Victoria Intl, BC - AD) \ à
N48°52'26.22" W123°43'18.04"	à
N48°58'08.27" W123°52'06.73"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle
5 milles	de rayon centré sur
N49°03'08.00" W123°52'13.00"	(Nanaimo, BC - AD) \ à
N49°00'50.62" W123°45'27.81"	à
N49°00'25.21" W123°44'48.48"	puis, dans le sens anti-horaire, le long d'un arc de cercle
25 milles	de rayon centré sur
N49°11'42.00" W123°10'55.00"	(Vancouver Intl, BC - AD) \ à
N48°54'35.83" W123°38'35.92"	son point de départ

5.3 ZONES DE SERVICE CONSULTATIF

CYA113(A)(T)(H) NANAIMO, BC

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

N48°48'46.00" W124°05'43.00"	à
N48°59'59.00" W124°09'05.00"	à
N48°54'52.14" W123°53'03.92"	à
N48°47'31.07" W123°57'32.72"	à
N48°46'26.69" W123°57'11.90"	à
N48°48'46.00" W124°05'43.00"	son point de départ

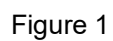
Altitude désignée	– De la surface à 5000'
Durée de la désignation	– Cont le jour
Procédures d'exploitation	– Lorsque la zone est active, les règles de l'espace aérien de classe G s'appliquent. Lorsqu'elle est inactive, les règles de l'espace aérien environnant s'appliquent.

CYA118(A)(T)(H) DUNCAN, BC

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

N48°41'14.00" W123°55'31.00"	à
N48°47'31.07" W123°57'32.72"	à
N48°54'52.14" W123°53'03.92"	à
N48°51'43.46" W123°48'31.34"	à
N48°49'27.53" W123°43'05.21"	à
N48°48'44.90" W123°43'05.66"	à
N48°40'21.00" W123°52'54.00"	à
N48°41'14.00" W123°55'31.00"	son point de départ

Altitude désignée	– De la surface à 3000´
Durée de la désignation	– Cont le jour
Procédures d'exploitation	– Lorsque la zone est active, les règles de l'espace aérien de classe G s'appliquent. Lorsqu'elle est inactive, les règles de l'espace aérien environnant s'appliquent.



Ce changement entrera en vigueur le 17 avril 2025 à 0901Z UTC (heure universelle coordonnée).

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

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



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

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 005/2025

ADOPTION DU SYSTÈME GÉODÉSIQUE MONDIAL – 1984 (WGS-84) COMME SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉODÉSIQUE HORIZONTAL POUR LA PUBLICATION DES COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES AÉRONAUTIQUES

Objet

La présente circulaire a pour objet d'informer les utilisateurs des produits d'information aéronautique et de données fournis par NAV CANADA que toutes les coordonnées géographiques horizontales indiquant la latitude et la longitude seront exprimées conformément au référentiel géodésique appelé Système géodésique mondial – 1984 (WGS-84).

Contexte

L'annexe 15 – Normes et pratiques recommandées internationales – Services d'information aéronautique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) précise que le Système géodésique mondial – 1984 (WGS-84) doit être utilisé comme système de référence horizontal (géodésique) pour la navigation aérienne internationale.

Présentement, l'AIP CANADA, GEN 1.7 Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI, précise que le « Canada utilise le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83) comme système de référence géodésique » tout en reconnaissant que le « Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83) est équivalent au Système géodésique mondial — 1984 (WGS 84) aux fins aéronautiques ».

Les créateurs de données aéronautiques fournissent à l'AIM de NAV CANADA des données géographiques définissant des positions établies par relevé, calcul ou déclaration qui se rapportent à la navigation aérienne. Les créateurs de données devraient préciser le système de référence géodésique ou l'époque des données de coordonnées géographiques. Cependant, s'ils ne le font pas, AIM présume qu'il s'agit du NAD83 et associe les renseignements relatifs à la latitude ou à la longitude au référentiel NAD83 compte tenu de l'équivalence du WGS-84 et du NAD83.

La dernière version de la publication Aérodromes – Normes et pratiques recommandées (TP 312, éd. 5) de Transports Canada exige que les coordonnées soient mesurées conformément au référentiel WGS-84, par opposition aux versions antérieures, qui exigeaient le NAD83.

Résultat : on utilise une combinaison de données géographiques WGS-84 et NAD83 aux fins de la navigation aérienne. L'équivalence acceptée des référentiels a été confirmée par l'utilisation courante de ces données pour la cartographie, la conception de procédures aux instruments et l'utilisation opérationnelle.

Par souci de conformité avec la norme internationale relative au référentiel horizontal et avec l'exigence relative au niveau de référence horizontal établie par la publication TP 312 (éd. 5) de Transports Canada et pour tenir compte du remplacement du NAD83 par un nouveau cadre de référence, l'AIM de NAV CANADA exprimera toutes les coordonnées géographiques horizontales conformément au référentiel géodésique appelé Système géodésique mondial – 1984 (WGS-84).

Mise en œuvre

À compter du 17 avril 2025, ce qui suit s'appliquera à l'AIM de NAV CANADA :

- Toutes les données publiées de coordonnées géographiques horizontales (latitude, longitude) seront présumées basées sur le référentiel géodésique WGS-84. Les valeurs des coordonnées ne seront pas modifiées.
- Les données de coordonnées géographiques horizontales (latitude, longitude) qu'un créateur soumet sans expliciter le système de référence horizontal ou l'époque de référence seront associées au référentiel WGS-84. Les valeurs des coordonnées ne seront pas modifiées.
- Les données de coordonnées géographiques horizontales (latitude, longitude) qu'un créateur soumet en explicitant un référentiel géodésique autre que WGS-84 et une époque de référence seront exprimées selon la dernière version du système WGS-84/ITRF (OACI, annexe 15, amendement 43, 1.2.1). Si les différences positionnelles entre les coordonnées d'origine et les coordonnées converties sont supérieures aux exigences de précision applicable à l'élément de données concerné, au sens de l'annexe 1 des PANS-AIM (doc 10066) de l'OACI, soit 1 mètre, les valeurs des coordonnées WGS-84 converties seront confirmées auprès du créateur, stockées dans le système de gestion des données de l'AIM avec des métadonnées indiquant le référentiel WGS-84 (p. ex., « WGE ») et publiées par l'AIM de NAV CANADA.

Toutes les exigences publiées relatives à la résolution des coordonnées (p. ex., dixièmes de seconde) doivent correspondre aux exigences de précision, comme le prévoit l'annexe 1 des PANS-AIM (doc 10066) de l'OACI.

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 003/2025**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
YYN	VOR de Swift Current
BR	NDB de Brandon
YBR	VOR de Brandon
VLN	VOR de Regina (Lumsden)
ZHM	NDB de Hamilton (Binbrook)
ZHA	NDB de Hamilton (Ancaster)

Ces changements entreront en vigueur le 17 avril 2025 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 1/25

MISE EN ŒUVRE NATIONALE DES NOTAM DÉCLENCHEURS DE 14 JOURS LE 20 FÉVRIER 2025

Renseignements généraux

Les NOTAM déclencheurs sont utilisés pour informer les utilisateurs de l'espace aérien qu'un supplément de l'AIP a été publié.

Selon les normes et pratiques recommandées de l'OACI, un supplément d'AIP (AIP SUP) doit être utilisé au lieu d'un NOTAM lorsqu'un changement temporaire est de longue durée (plus de 3 mois) ou qu'un événement est de courte durée, mais que des graphiques en facilitent la compréhension.

Utilisation actuelle au Canada des suppléments d'AIP et des NOTAMs

Travaux à un aéroport

Les suppléments d'AIP ne sont utilisés que pour favoriser la conscience situationnelle lorsque des travaux ont lieu à un aéroport ou que des fermetures ou des restrictions sont difficiles à décrire en mots seulement. Les administrations aéroportuaires disposent de modèles pour s'assurer que l'information est complète et présentée de manière standard.

Les suppléments d'AIP illustrent les fermetures ou restrictions, tandis que les NOTAM expliquent à quel moment elles sont en vigueur aux fins de gestion dynamique de l'information.

Un supplément d'AIP diffusé pour des travaux à un aéroport ne remplace pas la nécessité de diffuser un NOTAM.

Espace aérien

Lorsqu'un supplément d'AIP est diffusé pour décrire un espace aérien à l'aide de multiples coordonnées, un NOTAM comprenant les mêmes coordonnées est aussi diffusé, ce qui permet aux systèmes en aval d'automatiser l'illustration des limites temporaires de cet espace aérien.

Obstacles

Lorsqu'il est prévu que des grues soient en place pour plus de 3 mois, l'information qui les concerne est publiée dans un supplément d'AIP. Aucun NOTAM n'est prévu à moins que ces grues soient utilisées à un aéroport.

Utilisation des NOTAM déclencheurs au Canada.

Les NOTAM déclencheurs sont utilisés pour informer les utilisateurs de l'espace aérien qu'un supplément d'AIP a été publié. Ils ne remplacent pas tout autre NOTAM qui peut être requis en relation avec ce supplément d'AIP et, à ce titre, ne contiennent que des renseignements de base.

En octobre 2023, NAV CANADA a apporté des changements pour moderniser la publication des suppléments d'AIP et lancé les NOTAM déclencheurs. Ce concept étant nouveau au Canada, les NOTAM déclencheurs restaient en place pendant toute la durée des suppléments d'AIP.

À compter du 20 février 2025, la durée des NOTAM déclencheurs changera pour correspondre aux pratiques internationales :

- Si le supplément d'AIP est en vigueur pour plus de 14 jours, le NOTAM déclencheur ne sera publié que pour 14 jours **seulement**.
- Si le supplément d'AIP est en vigueur pour 14 jours ou moins, le NOTAM déclencheur ne sera publié que pendant la durée du supplément d'AIP.

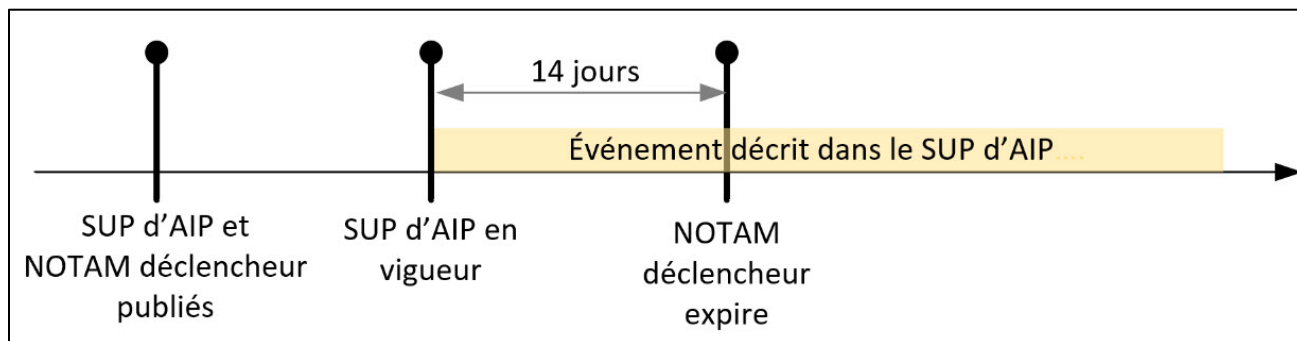


Figure 1

Les parties prenantes de l'aviation se doivent de consulter les suppléments d'AIP pendant la planification d'un vol puisqu'il pourrait ne pas y avoir de NOTAM déclencheur pour un supplément d'AIP encore en vigueur.

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 26/24

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

(Remplace l'AIC 21/24)

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 Les États peuvent émettre des notifications pour diverses raisons concernant leur propre espace aérien et les notifications canadiennes ci-dessous doivent être prises en compte en plus des notifications émises par un État étranger en tant qu'élément d'information soutenant la planification de la route et la prise de décision. 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). Risque lié 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 (OIX). 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 ISRAËL. 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 Russie – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN RUSSIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Rostov (URRV), et d'opérer à moins de 200 nm des limites de FIR Dnipropetrovsk (UKDV) et FIR Kiev (UKBV) dans la FIR Moscou (UUWV). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.12 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.

5.13 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.

5.14 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.

5.15 Syrie – Niveau 3 – Émis le 26 décembre 2024

SÉCURITÉ - SITUATION DANGEREUSE EN SYRIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Damas (OSTT), et il est recommandé de tenir compte de tous les renseignements sur les risques potentiels dans l'évaluation des risques et les décisions qui impliquent des opérations à proximité de la FIR OSTT. Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.16 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 de Dnipropetrovsk (UKDV), Kiev (UKBV), Lviv (UKLV), Odessa (UKOV) et Simferopol (UKFV). Risque lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.17 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 et NODMA. 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 25/24

AJOUT D'UNE NOUVELLE NORME D'ESPACEMENT DE TURBULENCE DE SILLAGE POUR UN AÉRONEF LÉGER AU DÉPART DERRIÈRE UN AÉRONEF MOYEN SUR DES PISTES SÉCANTES OU EN INTERACTION

Introduction

La présente circulaire a pour but d'informer les exploitants d'aéronefs utilisant les règles de vol à vue (VFR) et les règles de vol aux instruments (IFR) qu'à partir du 3 février 2025, à 0901 UTC (heure universelle coordonnée) ou peu de temps après, une nouvelle norme d'espacement de turbulence de sillage de 2 minutes ou 4 milles marins sera mise en œuvre pour les pistes sécantes ou en interaction.

Renseignements généraux

Transports Canada a informé NAV CANADA qu'une nouvelle norme d'espacement de turbulence de sillage sera instaurée dans le Règlement de l'aviation canadien (RAC) aux fins d'harmonisation avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Pistes sécantes :

Pistes dont la surface se touche physiquement.

Pistes en interaction :

Pistes qui ne sont ni sécantes, ni parallèles. Le prolongement de l'axe de l'une d'elles croise l'axe ou le prolongement de l'axe de l'autre.

Modification des procédures de contrôle de la circulation aérienne

Cette norme d'espacement de turbulence de sillage s'applique si la trajectoire de vol projetée d'un aéronef léger, selon sa catégorie de turbulence de sillage (WTC), traversera la trajectoire de vol projetée d'un aéronef moyen, selon sa WTC, à la même altitude ou à moins de 1 000 pieds plus bas que ce dernier, lorsque les deux aéronefs décollent de pistes sécantes ou de pistes en interaction.

Modifications pour les équipages de conduite

À la plupart des aéroports canadiens, l'exploitant d'un aéronef léger, selon sa WTC, peut, à moins que son pilote ne renonce à l'espacement en cas de turbulence de sillage, s'attendre à une augmentation de l'espacement au départ derrière un aéronef moyen, selon sa WTC, comme l'illustrent les images ci-après. L'espacement est mesuré au point où les trajectoires de vol se croisent. La norme appropriée (2 minutes ou 4 milles marins) est déterminée en fonction des normes et procédures approuvées pour chaque unité ATC.

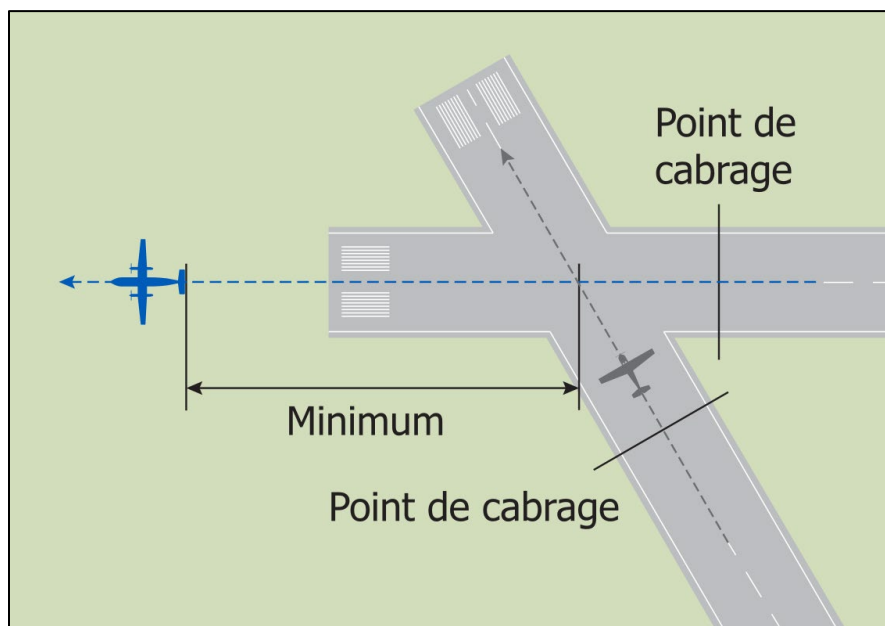


Figure 1. Espacement de turbulence de sillage : pistes séantes, aéronef au départ qui précède un aéronef au départ

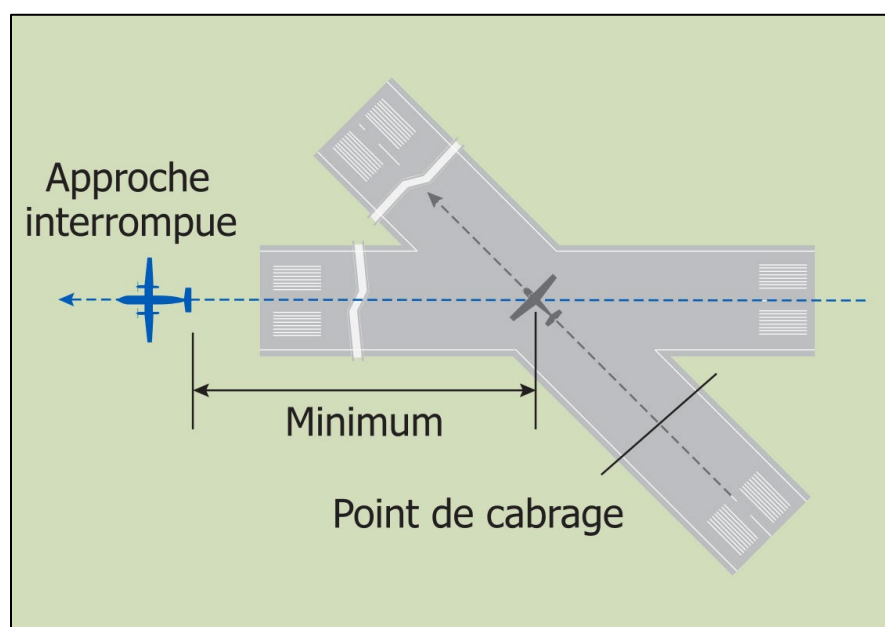


Figure 2. Espacement de turbulence de sillage : pistes sécantes, aéronef qui effectue une approche interrompue ou une approche à basse altitude qui précède un aéronef au départ

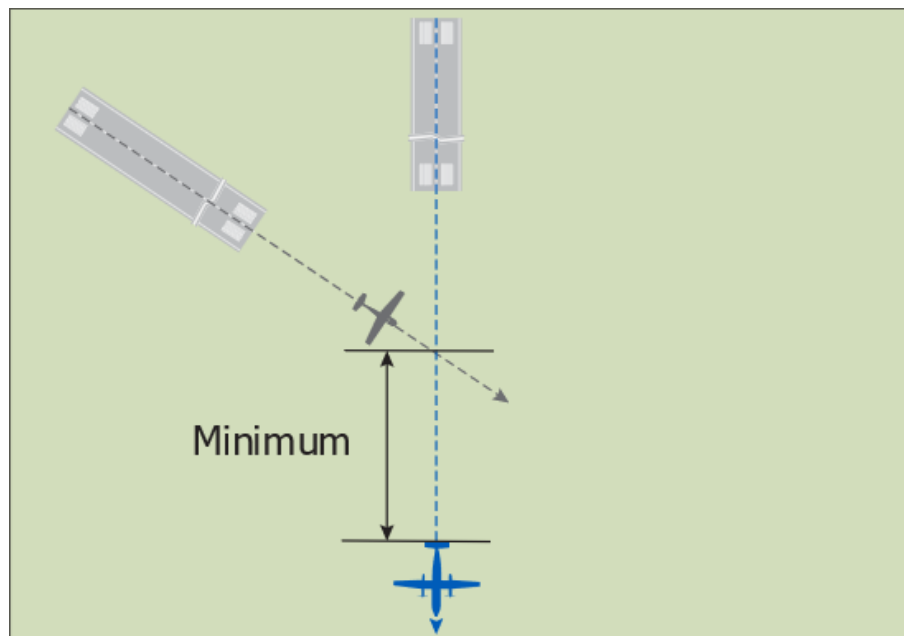


Figure 3. Espacement de turbulence de sillage : pistes en interaction, aéronef au départ qui précède un aéronef au départ

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

Vanessa Robertson
Directrice, Normes ATS

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 24/24

FIN DE LA PUBLICATION DE LA CARTE DE NAVIGATION VFR AIR 5099 ALASKA HIGHWAY VNC

NAV CANADA met fin à la publication de la carte AIR 5099 Alaska Highway VNC.

Le dernier numéro de cette carte sera la 38e édition, qui entrera en vigueur le 26 décembre 2024.

Tous les renseignements aéronautiques et topographiques figurant sur la carte Alaska Highway VNC apparaîtront sur les cartes VFR suivantes :

- AIR 5021 Atlin VNC
- AIR 5022 Fort Nelson VNC
- AIR 5028 Whitehorse VNC
- AIR 5029 Fort Simpson VNC

Avec ce changement, les cartes VNC publiées seront les suivantes :

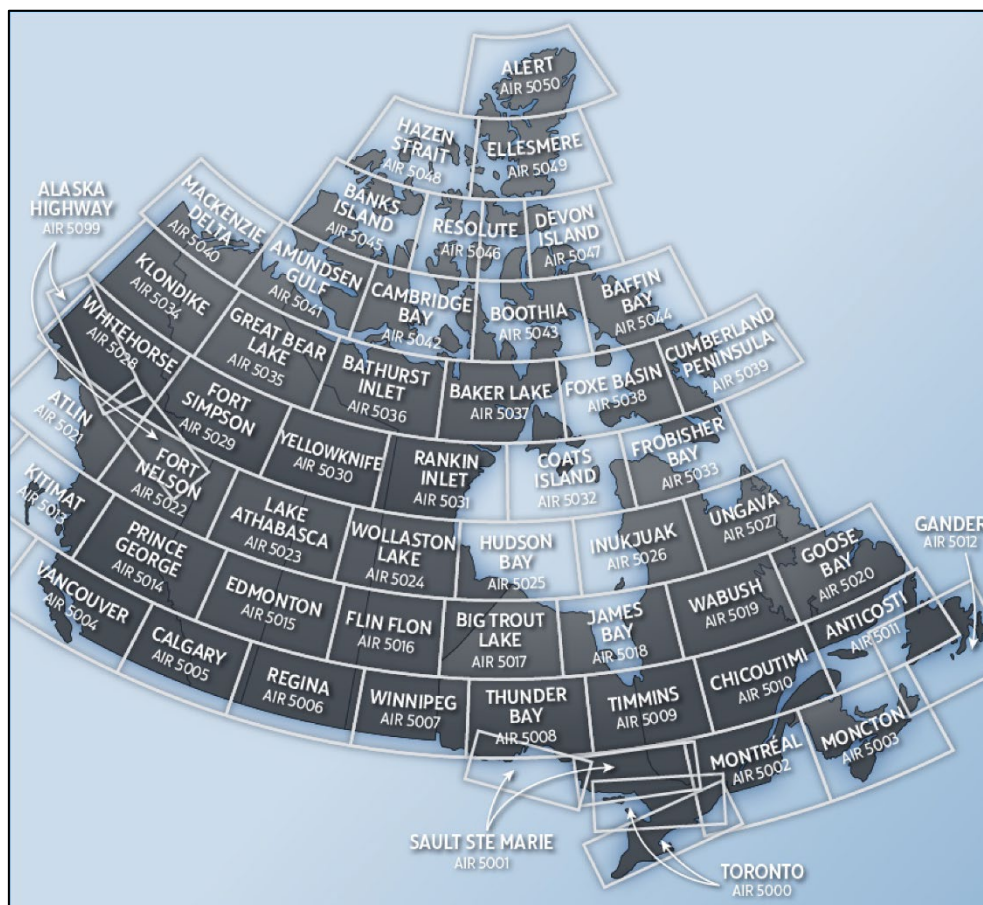


Figure 1. Cartes Accessibles

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 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 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'échelonneront 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

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 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.

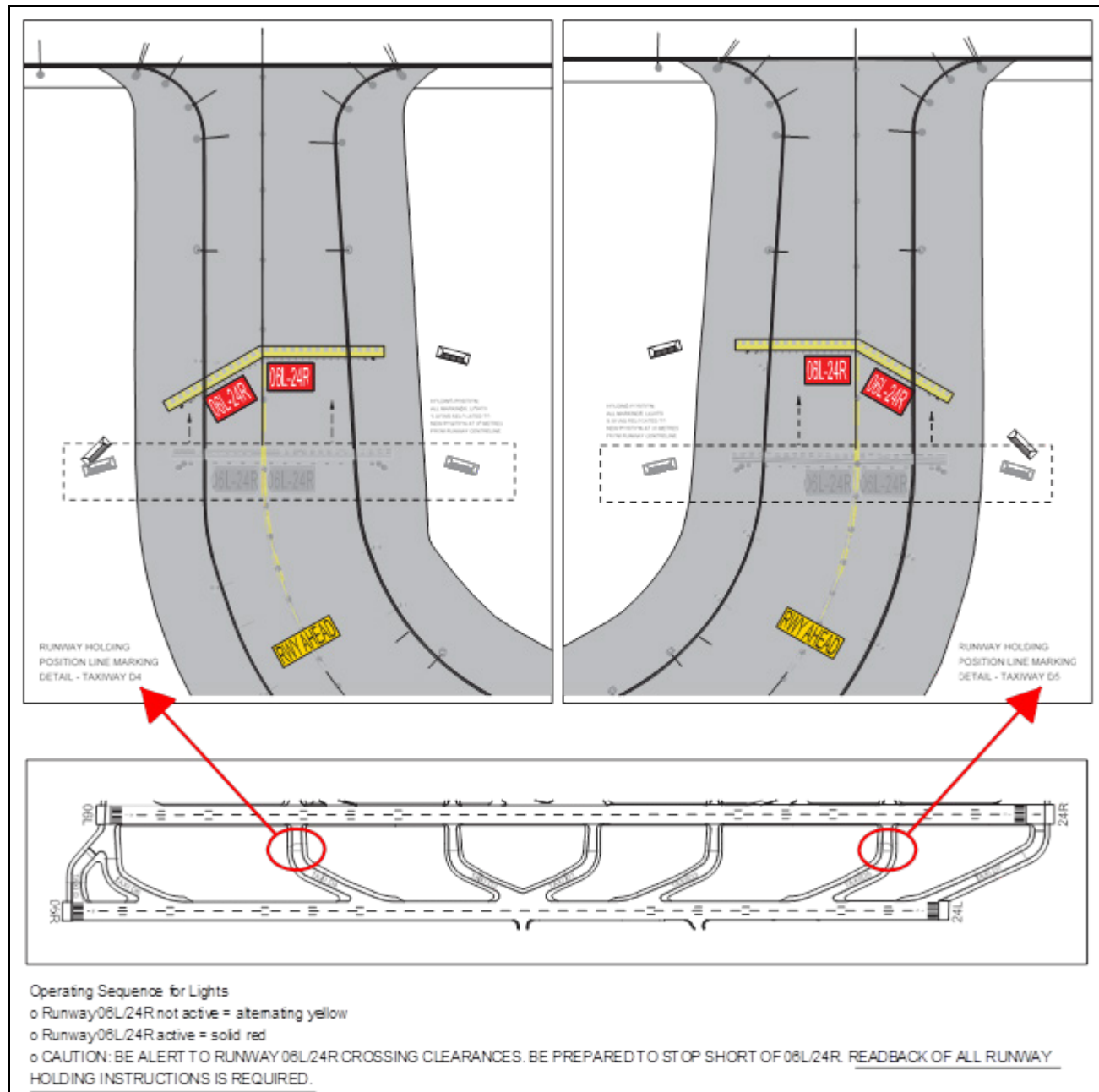
Ce concept est le résultat des efforts de l'équipe locale de sécurité des pistes de Toronto Pearson, qui se compose d'experts en sécurité de l'industrie, en vue de formuler des recommandations par suite d'une enquête sur des questions de sécurité du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

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

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 :

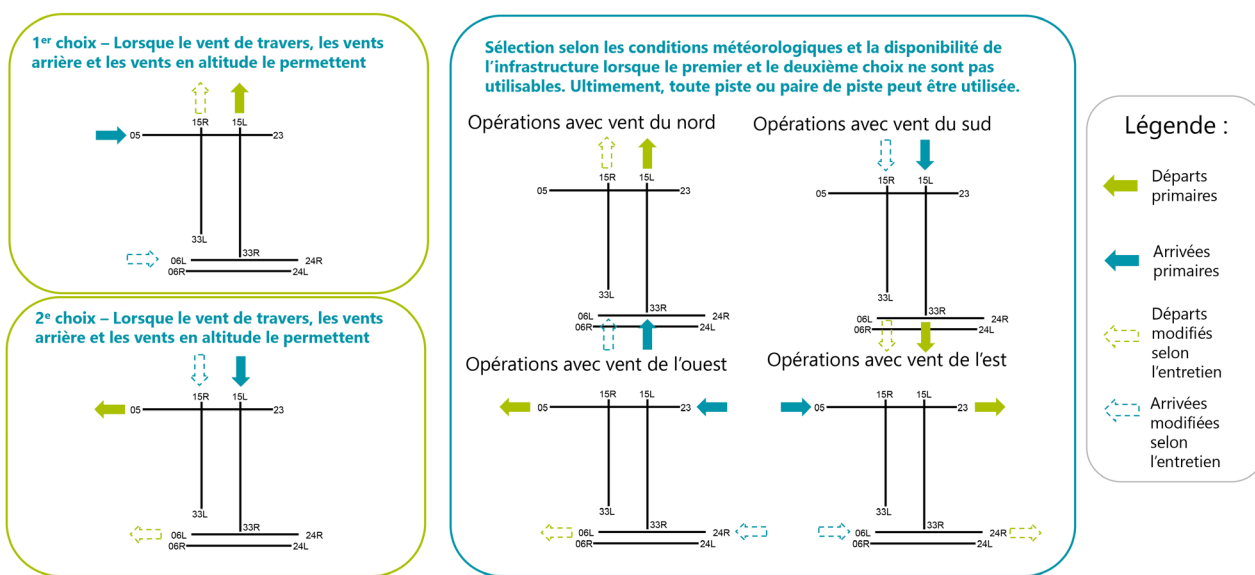


Figure 1 : Système de piste préférentielle modifié proposé

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