



Avis public : mises à jour des procédures aux instruments à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (CYTZ)

Le 15 février 2017

Le présent document fournit un avis des modifications des procédures aux instruments qui seront apportées par NAV CANADA à l'aéroport Billy Bishop de Toronto (CYTZ) le 27 avril 2017.

NAV CANADA mettra en œuvre de nouvelles procédures d'arrivée et de départ pour les aéronefs qui utilisent les pistes 08 et 26. Ces mises à jour feront en sorte que la structure de l'espace aérien réponde le mieux aux exigences opérationnelles en matière de sécurité et d'efficacité tout en améliorant l'accès à l'aéroport dans de mauvaises conditions météorologiques et en éloignant certaines trajectoires de vol des zones résidentielles.

Des mises à jour sont prévues pour les procédures d'approche au sol et satellitaires (navigation de surface [RNAV]) qui sont principalement utilisées dans les conditions nuageuses. Des mises à jour aux procédures de départ normalisé aux instruments (SID) permettront de mieux aligner les trajectoires de départ dans les conditions claires et nuageuses.

Veillez noter que les modifications n'auront aucune incidence sur :

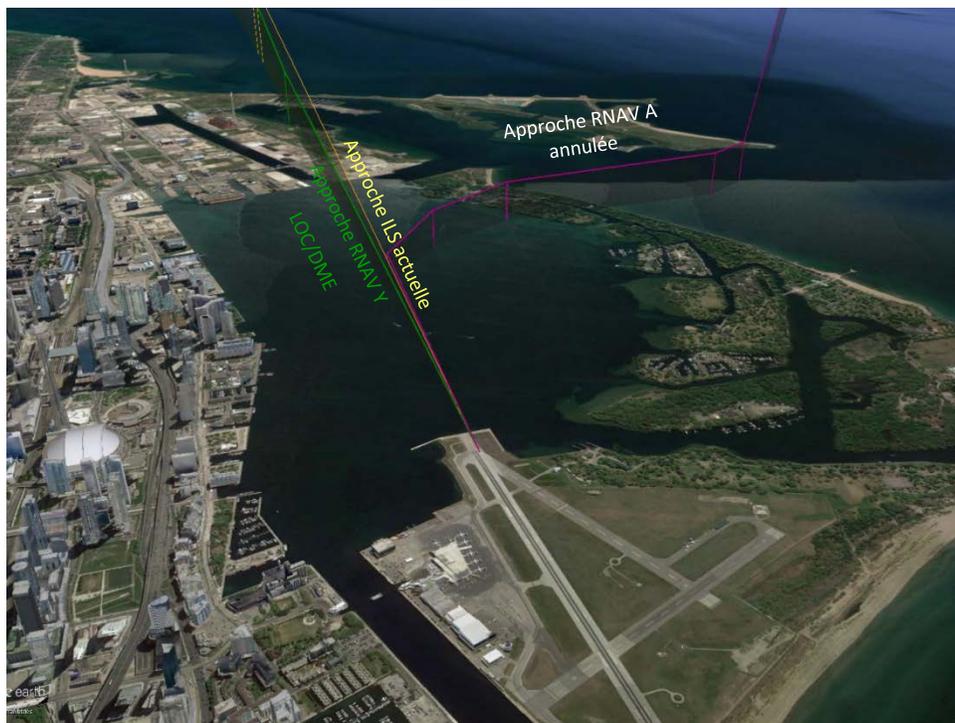
- les règlements de zonage aéroportuaire (RZA) ou les prévisions d'ambiance sonore (NEF);
- la zone d'exclusion maritime (MEZ);
- les procédures d'atténuation du bruit;
- le nombre ou le type d'aéronefs utilisant CYTZ;
- les procédures VFR ou les circuits de trafic locaux (p. ex., opérations d'entraînement en vol, aviation générale);
- l'utilisation des pistes 06/24.

La section suivante explique les modifications par piste.

Mises à jour de la procédure d'approche aux instruments – piste 26

En 2016, environ 64 % du trafic IFR (approximativement 21 000 arrivées) à l'aéroport utilisait la piste 26.

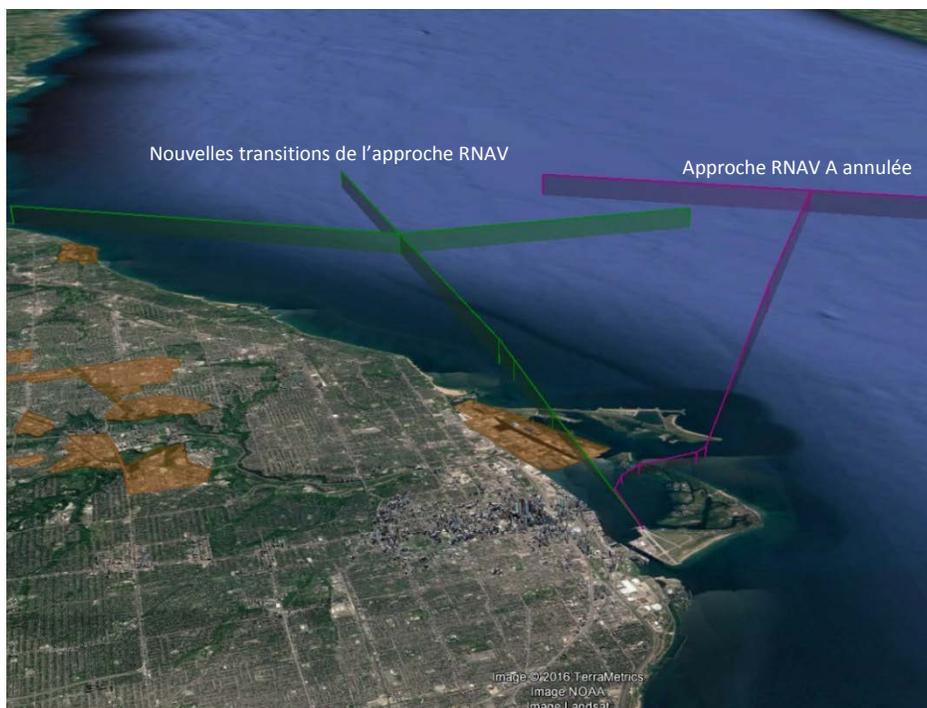
- Ces procédures sont toutes suivies dans les conditions nuageuses; aucune modification n'est prévue aux procédures d'approche visuelle.
- Une nouvelle approche LOC/DME (radiophare d'alignement de piste/équipement de mesure de distance) et une nouvelle approche RNAV Y suivront la même trajectoire latérale que celle du système d'atterrissage aux instruments (ILS), mais fourniront aux aéronefs un angle de descente constant de 3,5° (par rapport à 4,8° pour l'approche ILS). L'angle de descente de 3,5° n'a pas les mêmes limites que celles de la pente d'approche de 4,8°, dont l'emploi nécessite une certification spéciale. La nouvelle procédure fournira encore le franchissement d'obstacle nécessaire pour la cheminée Hearn. De plus, l'approche RNAV Y permet d'abaisser les minimums d'approche et d'améliorer l'espacement entre les aéronefs qui utilisent cette approche comparativement à l'approche ILS. L'amélioration de ces approches réduira le nombre de retards et la nécessité de procéder à des attentes et à des déroutements dans de mauvaises conditions météorologiques.
- L'approche ILS demeurera disponible pour les aéronefs certifiés.
- L'approche RNAV A actuelle sera annulée. Les aéronefs qui utilisaient cette approche traversaient la côte est de l'île de Toronto ou passaient près de celle-ci.



- L'approche RNAV Z remplace l'approche RNAV A. Elle permettra d'éviter le survol direct des zones résidentielles de l'île de Toronto. Il est important de noter que cette approche sera secondaire par rapport aux procédures LOC/DME et RNAV Y (ci-dessus). Elle sera normalement utilisée seulement lorsque des travaux d'entretien sont effectués sur le radiophare d'alignement de piste.



- Deux nouvelles transitions RNAV au-dessus du lac offriront aux contrôleurs l'option de diriger et de mettre en séquence les aéronefs à mesure qu'ils se préparent à l'approche aux instruments.



Mises à jour de la procédure de départ aux instruments – piste 26

- Actuellement, dans les conditions nuageuses, les aéronefs au départ virent au sud-ouest.
- Les mises à jour permettront aux aéronefs au départ qui utilisent des procédures aux instruments d'évoluer au sud-est dans les conditions nuageuses, ce qui ressemble à la trajectoire de départ lorsque les conditions sont claires et que la visibilité est bonne.
- En plus du nouveau SID, les caps seront assignés au départ dans les conditions nuageuses comme ils le sont actuellement dans les conditions claires.



Mises à jour de la procédure d'approche aux instruments – piste 08

- Aucune modification n'a été apportée au segment d'approche finale pour la procédure ILS.
- L'approche RNAV 08 (LPV) sera renommée RNAV Y 08. Aucune modification n'a été apportée à la trajectoire au sol. Les critères permettront un meilleur espacement entre les aéronefs qui utilisent cette approche.
- L'approche RNAV C sera renommée RNAV Z 08. Aucune modification n'a été apportée à la trajectoire au sol. L'application des nouveaux critères permettra des conditions météorologiques minimales plus basses.

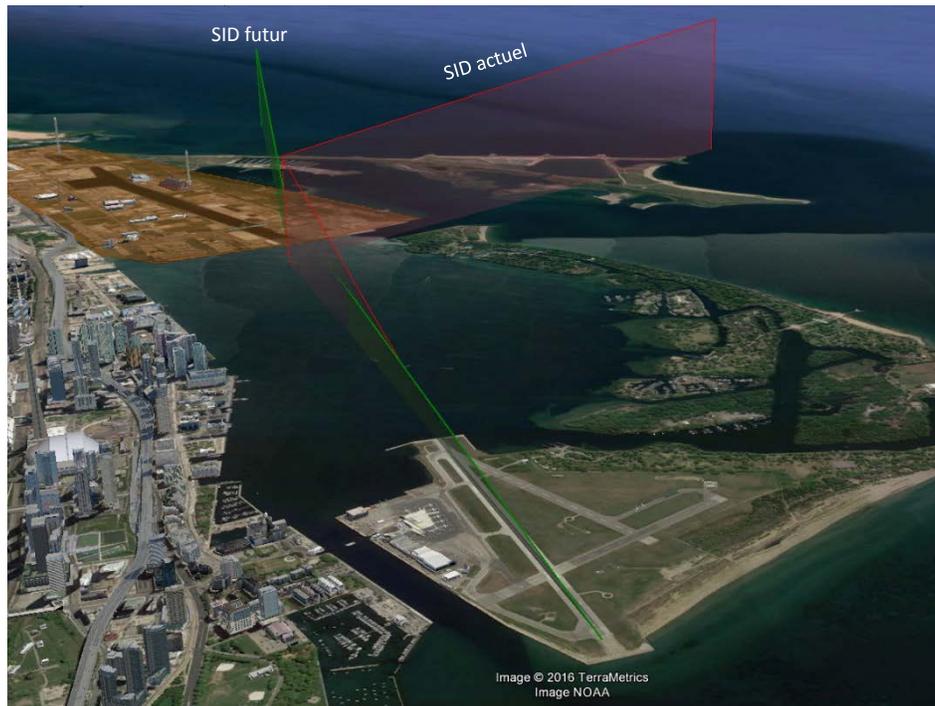


- La transition initiale pour les approches ILS et RNAV sera déplacée vers l'est de sorte à survoler une zone industrielle et à mieux éviter une zone résidentielle (encerclée). L'approche RNAV 08 sera renommée RNAV Y 08. À partir du point indiqué par la flèche, les trajectoires de vol actuelles et révisées sont identiques.
- La transition RNAV Z est identique à la transition RNAV C. Cependant, les critères permettront des conditions météorologiques minimales plus basses et un meilleur accès à l'aéroport dans de mauvaises conditions.



Mises à jour de la procédure de départ aux instruments – piste 08

- Actuellement, dans les conditions nuageuses, les avions atteignent le canal de l'est et virent au sud-est.
- Les mises à jour permettront aux avions de décoller en ligne droite dans les conditions nuageuses, ce qui constitue la pratique optimale dans les conditions favorables.
- En plus d'un départ direct, les caps seront assignés au départ dans les conditions nuageuses comme ils le sont actuellement dans les conditions claires.



Résultats prévus

Ces modifications aux trajectoires de vol amélioreront l'exploitation de l'aéroport dans de mauvaises conditions météorologiques. Bien que certaines modifications soient apportées à l'emplacement latéral des trajectoires de vol, elles ont lieu au-dessus de l'eau ou, dans certains cas, permettent d'éviter que les avions survolent directement des zones résidentielles, ce qui devrait réduire le nombre de retards (en vol et au sol) et la nécessité de procéder à des attentes et à des détournements vers d'autres aéroports.

Pour toute question concernant les mises à jour des procédures aux instruments, veuillez envoyer un courriel à service@navcanada.ca.