



AIP Canada (OACI)
Suppléments

En vigueur du
22 décembre 2005
à 0901Z au 16 février 2006 à 0901Z

Document publié par NAV CANADA,
conformément à l'Annexe 4 et à l'Annexe 15 à la Convention de Chicago

© 2005 NAV CANADA

Source des tables et cartes :
© 2005 Sa Majesté la Reine du chef du Canada
Ministère des Ressources naturelles

SOMMAIRE DES SUPPLÉMENTS DE L'AIP CANADA (OACI) 6/05

(Remplace tous les sommaires précédents)

Les suppléments suivants sont en vigueur :

- 31/96 Aéroports exploités dans des conditions de visibilité réduite – Nouvelles aides visuelles
- 4/98 Résistance à l'interférence FM – Le 1^{er} janvier 1998
- 27/98 Région du Québec – Vol de parapente dans la région du Mont-Ste-Anne
- 29/98 Formation de givre sur le devant des indicateurs de trajectoire d'approche de précision (PAPI) et les indicateurs de trajectoire d'approche de précision simplifiés (APAPI)
- 2/99 Matane (Québec) – Parc d'éoliennes – Printemps 1999
- 25/99 Regina (Saskatchewan) – Vols de ballon captif – Octobre 1999 à décembre 2005
- 27/99 Rivière des Prairies (Québec) – Nouvelle traverse de câbles
- 2/00 Modification de fréquence radio VHF – Communications air-air
- 1/01 Avis aux canadiens commerçant avec des états étrangers dans le domaine de l'aéronautique
- 6/01 Le point sur l'étude aéronautique de Transports Canada concernant l'aéroport de Boundary Bay (C.-B.)
- 10/01 Nouvel espace aérien réglementé - CYR 535 Cayuga (Ontario)
- 11/01 Circulation aérienne au large de la côte est de St. John's (Terre-Neuve) – FL 50 et au-dessous
- 12/01 Îles de Sable (Nouvelle-Écosse) – Zone MF – En vigueur le 17 mai 2001
- 2/02 Exploitation d'hydravions dans les environs des réservoirs d'eau potable de la Colombie-Britannique
- 9/03 Nouvelles zones réglementées - CYR 628 et CYR 629, Chibougamau (Québec) – Le 30 octobre 2003
- 4/04 Opérations aériennes au-dessus ou à proximité des centrales nucléaires (Remplace le supplément 1/04)
- 5/04 Utilisation d'aéronefs aux abords des réserves fauniques des Gulf Islands et de la côte ouest de la Colombie-Britannique
- 10/04 Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto - Révisions apportées aux procédures de réservation des créneaux horaires - Juin 2004
- 11/04 Comptes rendus de position aux points de cheminement (WPR) par surveillance dépendante automatique (ADS) du FANS 1 (futur système de navigation aérienne) et du FANS A dans l'espace ADS d'Edmonton (met à jour et complète l'AIC 3/04)
- 1/05 Éoliennes – Murdochville (Québec)
- 2/05 *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne* (Remplace le supplément 15/99)
- 3/05 Région du Québec – Travaux – De la mi-mai à octobre 2005
- 6/05 Région du Québec – Vols de planeurs dans l'espace aérien de Classe A et de Classe B – Du 3 septembre 2005 au 27 novembre 2005
- 8/05 Toronto (Ontario) – Restrictions durant le Canadian International Air Show du 3 au 5 septembre 2005

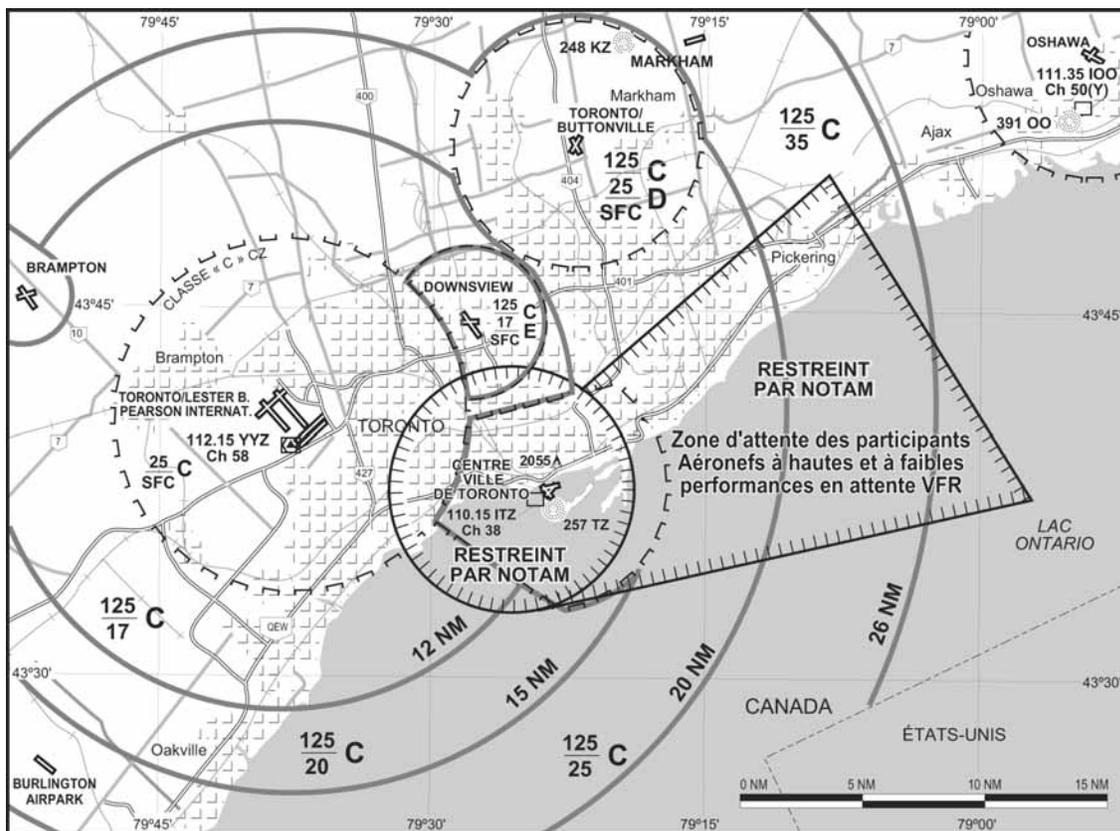
SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 8/05

TORONTO (ONTARIO) RESTRICTIONS DURANT LE CANADIAN INTERNATIONAL AIR SHOW DU 3 AU 5 SEPTEMBRE 2005

En raison de la circulation aérienne prévue dans les environs de l'aéroport du centre ville de Toronto à l'occasion du spectacle aérien, et en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, tous les aéronefs qui ne participent pas à ce spectacle doivent éviter l'espace aérien représenté sur la carte ci-dessous de 1645 à 2130 UTC du 3 au 5 septembre, à moins d'y avoir été autorisé par l'ATC ou par le chef des opérations aériennes.

Les Snowbirds s'exerceront le vendredi 2 septembre 2005 dans le rayon de 5 NM centré sur le point de référence à 43°37'29"N 79°25'39"W, comme l'indique la carte ci-dessous.

Les heures précises relatives au spectacle aérien et à la pratique des Snowbirds seront confirmées par NOTAM.



La vice-présidente,
Exploitation

Kathleen Fox

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 6/05

RÉGION DU QUÉBEC VOLS DE PLANEURS DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE A ET DE CLASSE B DU 3 SEPTEMBRE AU 27 NOVEMBRE 2005

Généralités

Le Club de vol à voile de Québec parrainera un camp de vol à voile à Baie-Saint-Paul qui se tiendra du 3 septembre au 27 novembre 2005. Comme l'indique la carte ci-jointe, les vols de planeurs seront effectués dans des conditions VFR de jour à proximité de Baie-Saint-Paul.

En fonction du temps, les planeurs pourront s'élever jusqu'au FL 230 inclusivement. Dans les espaces aériens de classes A et B, le contrôle de la circulation aérienne (ATC) assurera l'espacement entre les aéronefs IFR, les aéronefs VFR contrôlés (CVFR) et la zone réservée aux vols à voile.

Les renseignements particuliers sur les activités de vol à voile seront diffusés par NOTAM. Ces activités se dérouleront à l'intérieur d'une zone délimitée par une ligne allant de :

47°40'00"N 70°30'00"W	à
47°30'00"N 70°16'00"W	à
47°16'00"N 70°38'00"W	à
47°26'00"N 70°53'00"W	à
47°40'00"N 70°30'00"W	à son point de départ

Communications

Les fréquences suivantes seront utilisées lors de cet événement :

- La fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) — 123,2 MHz — doit être utilisée dans un rayon de 5 NM autour de Baie-Saint-Paul (CTD4), jusqu'à 3 100 pi ASL.
- Les pilotes de planeurs devront aussi utiliser la fréquence en route de 126,7 MHz, tel qu'il est indiqué à l'article 5.1 de la section RAC de l'*A.I.P. Canada*.

Manœuvres en vol

Tous les participants, de même que les avions remorqueurs, évolueront selon les circuits d'aérodrome décrits à l'article 4.5.2 de la section RAC de l'*A.I.P. Canada*. La route à suivre variera quotidiennement en fonction des conditions météorologiques.

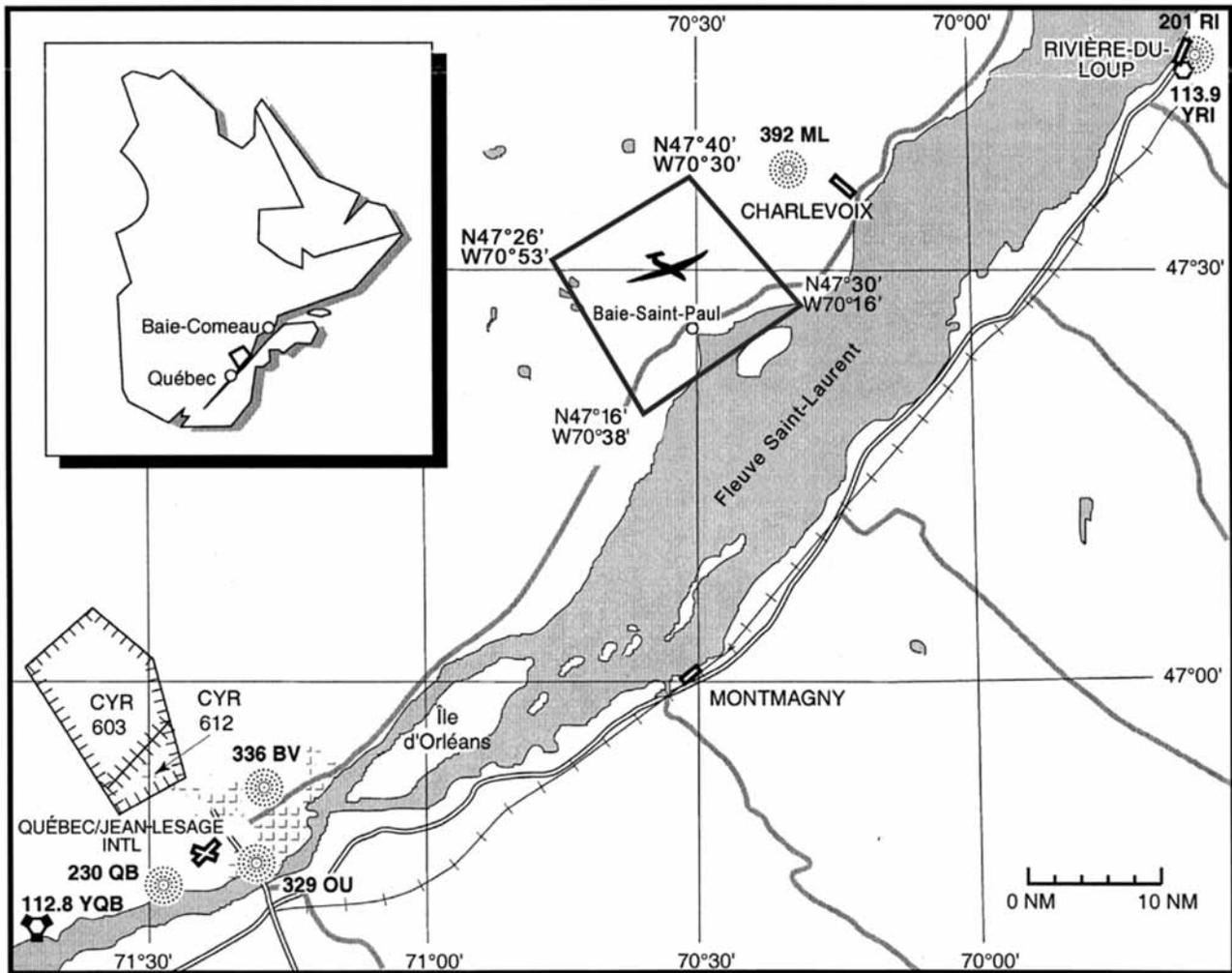
En raison des caractéristiques des vols-voyage à voile, les planeurs évoluent généralement en vol rectiligne puis en spirale serrée afin de profiter des ascendances thermiques. Il est donc normal que ces aéronefs changent subitement de trajectoire et de profil de vol.

Les planeurs sont particulièrement difficiles à repérer vu leur taille et leur profilage. Par ailleurs, ils ne sont généralement pas équipés de transpondeurs, ce qui rend impossible une détection au système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS). Il faut donc faire preuve d'une grande prudence lorsqu'on évolue aux environs de cette zone.

Le directeur general,
Aviation civile



Merlin Preuss



NOTE : Ne pas utiliser pour la navigation

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 3/05

RÉGION DU QUÉBEC — TRAVAUX DE LA MI-MAI À OCTOBRE 2005

Généralités

Les travaux suivants auront lieu dans la Région du Québec en 2005.

Les utilisateurs des aéroports mentionnés ci-dessous doivent prévoir des retards. Les dates indiquées sont approximatives et peuvent varier en fonction de divers facteurs. Toutes les restrictions seront annoncées par NOTAM lorsque les heures et les dates auront été confirmées.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec l'exploitant de l'aéroport concerné dont le nom est publié dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS).

Sept-Îles (CYZV)

La réfection du revêtement des voies de circulation Alpha, Bravo, Charlie et Delta ainsi que de l'aire de trafic à l'aéroport de Sept-Îles est prévue pour l'été 2005. L'accès aux installations aéroportuaires restera possible pendant les travaux, mais il faudra toutefois prévoir des retards.

Kuujuuaq (CYVP)

Les travaux d'élargissement des surfaces nivelées de la piste 07/25 seront effectués en juillet 2005 et entraîneront la fermeture de la piste pour une période d'un mois. La piste sera fermée à toute circulation le jour, sauf aux vols réguliers (passagers et fret) de la compagnie First Air. Les vols MEDEVAC pourront atterrir sur la piste 07/25 moyennant un préavis de 30 min.

Natashquan (CYNA)

La réfection de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic sera effectuée au cours des mois août et septembre 2005. Les distances déclarées seront modifiées au cours des diverses phases des travaux. Il se peut que la piste soit parfois fermée à tout trafic.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 2/05

GLOSSAIRE À L'INTENTION DES PILOTES ET DU PERSONNEL DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(Remplace le Supplément 15/99)

Ce supplément a pour objet de vous aviser que le *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne* peut à présent être consulté et téléchargé à partir de la page Web suivante de Transports Canada :

www.tc.gc.ca/AviationCivile/ServReg/terminologie/Glossaire/menu.htm

Afin d'éviter les malentendus entre pilotes, contrôleurs, spécialistes de l'information de vol et utilisateurs d'aérodromes, la Revue de l'espace aérien du Canada a recommandé en 1987 l'élaboration d'un glossaire de termes aéronautiques utilisés au Canada.

Ce glossaire, connu aujourd'hui sous le nom de *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne*, est une initiative conjointe de Transports Canada, du ministère de la Défense nationale et de NAV CANADA. Faisant partie de l'A.I.P. Canada, il sert principalement à souligner les différences entre la terminologie et les définitions canadiennes et celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Federal Aviation Administration (FAA) et, dans la mesure du possible, à atteindre l'uniformité.

Le Glossaire étant mis à jour régulièrement, nous vous encourageons à participer à son processus d'évolution en faisant parvenir vos commentaires ou suggestions à :

Transports Canada
Division de la normalisation terminologique en aviation (AARBD)
Place de Ville, Tour C, bureau 535
Ottawa ON K1A 0N8
Courriel : termino@tc.gc.ca

Le directeur general,
Aviation civile



Merlin Preuss

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 1/05

ÉOLIENNES — MURDOCHVILLE (QUÉBEC)

Entre le 4 octobre et le 24 décembre 2004, trente éoliennes ont été installées sur le Mont Copper à l'est de Murdochville et trente autres sur le Mont Miller à l'ouest de Murdochville. Dès son installation, chacune des éoliennes a été opérationnelle.

La hauteur maximale des éoliennes est de 352 pi AGL. L'altitude au sommet de celles-ci varie entre 2 252 pi ASL et 3 202 pi ASL.

Seulement douze éoliennes sont équipées de balises lumineuses.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 11/04

COMPTES RENDUS DE POSITION AUX POINTS DE CHEMINEMENT (WPR) PAR SURVEILLANCE DÉPENDANTE AUTOMATIQUE (ADS) DU FANS 1 (FUTUR SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE) ET DU FANS A DANS L'ESPACE AÉRIEN ADS D'EDMONTON

(met à jour et complète l'AIC 3/04)

WPR par ADS

Les WPR par ADS constituent un service qui permet aux aéronefs équipés de FANS 1 (la mise en œuvre par Boeing du FANS) et de FANS A (la mise en œuvre par Airbus du FANS) de fournir à certaines unités des services de la circulation aérienne (ATS) des comptes rendus de position (notamment, des renseignements sur leurs intentions) basés sur des renseignements reçus directement du système de gestion de vol (FMS). Des contrats ADS sont passés avec ces aéronefs pour que chaque compte rendu de position par ADS soit transmis par liaison descendante aux unités ATS appropriées à mesure que chaque point de cheminement est franchi le long de la trajectoire de vol. Ces contrats ADS prévoient également la transmission par liaison descendante aux 30 minutes de comptes rendus comportant des données sur le vent et la température. Le cas échéant, les vols utilisant les WPR par ADS fournissent des comptes rendus de position par ADS plutôt qu'oralement.

Les équipages de conduite sont priés de noter qu'ils doivent transmettre oralement leurs comptes rendus de position, à moins de recevoir un avis disant qu'il s'agit d'un vol où « VOICE REPORTS NOT REQUIRED » (les comptes rendus oraux ne sont pas requis). Les comptes rendus oraux ainsi que les WPR par ADS seront nécessaires pendant les essais opérationnels. (Pour de plus amples renseignements sur les plans de mise en œuvre, consulter l'AIC 3/04. Veuillez noter que le début prévu des essais opérationnels a été reporté à une date postérieure à octobre 2004.)

Ce service a été mis sur pied avec succès dans la région de l'Atlantique Nord (NAT), et il est prévu qu'il s'étende à la partie nord de la région d'information de vol (FIR) d'Edmonton, dans les régions actuellement desservies par la radio Arctique (espace aérien ADS d'Edmonton). (Pour de plus amples renseignements concernant l'espace aérien ADS d'Edmonton, consulter l'AIC 3/04).

Connexion AFN (ATS Facilities Notification)

Le système au sol lance un contrat ADS en réponse à une demande de connexion AFN en provenance de l'aéronef. Deux adresses de connexion AFN sont disponibles pour les vols entrant dans l'espace aérien ADS d'Edmonton :

- a) CZEG—pour les équipages également formés en communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC);
- b) CADS—pour les équipages non formés en CPDLC.

Il est à noter que les services de CPDLC ne sont pas disponibles dans la FIR d'Edmonton.

Lors de l'initialisation de l'ordinateur de gestion de vol (FMC), il est important de s'assurer que l'identification de l'aéronef correspond à celle figurant dans le message du plan de vol déposé auprès de l'ATC. Si un équipage s'aperçoit que des données erronées d'identification de vol ont été fournies lors de la connexion AFN, il doit immédiatement interrompre l'ADS et établir une nouvelle connexion AFN en fournissant les renseignements adéquats.

Les vols entrant dans l'espace aérien ADS d'Edmonton en provenance d'un espace aérien où les services de liaison de données ATS des FANS 1/A sont assurés ne sont pas tenus d'établir une autre connexion AFN pour continuer de produire des WPR par ADS. Les vols entrant dans l'espace aérien ADS d'Edmonton en provenance d'un espace aérien où **aucun** service de liaison de données ATS des FANS 1/A n'est assuré doivent établir une connexion AFN :

- a) soit de 15 à 45 min avant d'entrer dans l'espace aérien;
- b) soit avant de décoller, si l'aéroport d'où ils décollent se trouve près ou au-dessous de cet espace aérien.

Les vols sortant de l'espace aérien ADS d'Edmonton et entrant dans un espace aérien adjacent où sont offerts des services de liaison de données ne sont pas tenus d'établir une autre connexion AFN pour continuer de participer à l'ADS. Les vols entrant dans un espace aérien où des services de CPDLC sont offerts doivent établir une connexion AFN à l'adresse de connexion AFN appropriée avant qu'une connexion CPDLC ne puisse être établie.

Utilisation des WPR par ADS

Une fois que le système au sol a établi un contrat ADS, les comptes rendus par ADS sont transmis automatiquement sans avis à l'équipage de conduite et sans que ce dernier n'ait à intervenir. Si un compte rendu par ADS n'est pas reçu, l'ATC tente de communiquer avec l'équipage pour que ce dernier lui transmette oralement le compte rendu de position. En pareils cas, les équipages de conduite sont tenus de continuer à transmettre oralement leurs comptes rendus.

Les équipages de conduite ne doivent pas insérer de point de cheminement dont l'ATC ignore l'existence dans la trajectoire de vol autorisée. L'insertion de tels points de cheminement occasionnerait la transmission à l'ATC de comptes rendus de position non désirés et risquerait d'empêcher la transmission de données nécessaires à l'ATC pour fournir des services de contrôle.

Les équipages de conduite doivent vérifier l'état de leurs communications par liaison de données et transmettre oralement leurs comptes rendus de position lorsque les services de liaison de données ne sont plus disponibles à cause d'une couverture insuffisante des signaux.

Communications orales

Les procédures de communication sont en cours d'élaboration et elles seront validées pendant les essais opérationnels. Ces procédures seront communiquées à l'aide d'avis aux clients au fur et à mesure qu'elles seront élaborées et elles seront publiées une fois arrêtées. Prière de consulter l'AIC 3/04 concernant les détails sur la personne-ressource, afin de s'assurer qu'ils sont bien inclus dans les avis aux clients.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 10/04

AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO RÉVISIONS APPORTÉES AUX PROCÉDURES DE RÉSERVATION DES CRÉNEAUX HORAIRES - JUIN 2004

(Remplace le Supplément 3/02)

L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (CYYZ) est un aéroport à forte densité qui utilise un système de réservation afin de gérer plus efficacement les mouvements des aéronefs.

Il existe deux procédures de réservation à CYYZ. La première s'adresse aux transporteurs aériens qui exploitent des vols réguliers et répétés à destination de CYYZ à bord d'aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à quatre mille kilogrammes. La seconde s'adresse à tous les autres exploitants qui n'ont pas de projets de vols réguliers et répétés.

1. Les transporteurs aériens exploitant des vols réguliers et répétés doivent déposer chaque jour leurs réservations entre 6 h et 1 h, heure locale.

Les transporteurs aériens doivent déposer leurs demandes de réservation conformément à la procédure de coordination des créneaux horaires publiée par l'Association du transport aérien international (IATA) dans son *Standard Schedules Information Manual*, et cela, selon le format de demande de créneaux horaires (SCR). Les demandes doivent être déposées auprès du coordonnateur des créneaux de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto au moyen d'un message SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques) adressé à YYZSCAC **avec copie à YYZTMCR** ou par télécopieur au 905 673-9892 durant les heures d'ouverture, à savoir du lundi au vendredi **de 8 h à 16 h 30, heure locale**. Pour plus d'information, il faut s'adresser au coordonnateur des créneaux de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto au 905 673-6380. **Les transporteurs aériens qui déposent des demandes de créneaux doivent toujours le faire conformément à la procédure ci-dessus. La seconde procédure, indiquée ci-dessous, s'applique exclusivement aux exploitants occasionnels. Seuls les transporteurs aériens figurant sur le registre des transporteurs aériens de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto sont autorisés à déposer des demandes de créneaux par l'intermédiaire du coordonnateur des créneaux de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.**

2. Tous les autres exploitants qui n'ont pas de projets de vols réguliers et répétés doivent déposer leurs demandes de réservation du dimanche au vendredi, de 15 h à 19 h 59, heure locale.

L'exploitant doit s'adresser au bureau des réservations de l'aéroport qui est ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en appelant le 905 676-3480 ou, au Canada, le 1 800 267-7568. Les réservations pour le dimanche, le lundi et le mardi peuvent être déposées à toute heure **après 11 h, heure locale**, le vendredi de la semaine précédente. Les réservations pour les autres jours de la semaine ne peuvent être déposées plus de deux (2) jours civils avant le jour du vol, et ce après 11 h, heure locale. Le bureau des réservations de l'aéroport accorde les créneaux disponibles selon l'ordre de dépôt des demandes. Les vols en provenance d'Europe et des Antilles, ou d'un point de départ se trouvant au sud de 25° de latitude nord n'ont pas besoin de réservation pour leur arrivée. Les renseignements requis pour déposer une demande de réservation selon cette procédure sont le numéro d'immatriculation de l'aéronef, son indicatif d'appel, son heure d'arrivée prévue (ETA) à CYYZ ou son heure de départ prévue (ETD) de CYYZ, le type d'aéronef, le code de 3 lettres de l'IATA pour la ville de départ ou de destination, le nom d'une personne-ressource ainsi que ses numéros de

téléphone et de télécopieur. Un numéro de réservation est attribué pour toutes les demandes de réservation approuvées et ce dernier doit être conservé en permanence.

Les conditions dans lesquelles une réservation de créneau n'est pas requise sont les suivantes : les déroutements en raison des conditions météorologiques, les évacuations médicales, les vols touchés par le programme d'attente au sol de NAV CANADA, les vols transportant des chefs d'État, les vols des forces militaires, les vols des forces de police, les vols en retard en raison d'ennuis mécaniques ainsi que les vols de mise en place des aéronefs devant se substituer aux aéronefs affectés par lesdits ennuis mécaniques.

Aucun vol d'entraînement ou d'essai n'est permis du dimanche au vendredi de 15 h à 19 h 59, heure locale et, chaque jour, de 0 h à 7 h, heure locale également.

Annulations et modifications : Tous les exploitants doivent, s'ils n'utilisent pas un créneau réservé, avertir le bureau des réservations de l'aéroport avant le début du créneau concerné. Les exploitants doivent aviser ce même bureau de toute modification de l'indicatif d'appel, du type d'appareil, etc. Les appels à frais virés ne sont acceptés que pour les **annulations**.

Planification des vols : L'attribution d'un numéro d'approbation de réservation ne constitue pas une autorisation de l'ATC, ni un dépôt de plan de vol. Les procédures habituelles de planification des vols doivent être respectées. Pour plus d'information sur le système de réservation, les exploitants doivent s'adresser au gestionnaire, Attribution des créneaux et des installations (Slot and Facility Allocation), par téléphone au 416 776-4566, par télécopieur au 416 776-3483 ou par message SITA à YYZTMCR.

Conversion du temps UTC en heure locale :

UTC - 5 h = heure locale

UTC - 4 h = heure avancée locale (HA), du premier dimanche d'avril au dernier Samedi d'octobre.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 5/04

UTILISATION D'AÉRONEFS AUX ABORDS DES RÉSERVES FAUNIQUES DES GULF ISLANDS ET DE LA CÔTE OUEST DE-LA-COLOMBIE-BRITANNIQUE

(Remplace le Supplément 3/03)

La saison estivale approche à grands pas, et le moment est venu de rappeler aux pilotes les procédures à suivre lorsqu'ils effectuent des vols à proximité des Gulf Islands de la Colombie-Britannique. Les procédures présentées, bien qu'elles ne soient pas de nature réglementaire, ont été élaborées dans le but d'encourager les pilotes à coopérer afin de trouver une solution à la question du bruit et de la protection des espèces sauvages.

Ces procédures ont contribué à réduire sensiblement le nombre de plaintes. Il est évident que le bruit des aéronefs ne peut être éliminé complètement. Néanmoins, il faut admettre qu'il peut être grandement réduit pour les résidents des Gulf Islands si les pilotes font preuve de prévoyance et de bienveillance. Par souci de bon voisinage, nous demandons donc cette année encore à tous les pilotes de nous aider à minimiser, dans la mesure du possible, le bruit des aéronefs.

Les Gulf Islands ont également été reconnues comme étant l'habitat de plusieurs espèces sauvages uniques et en voie de disparition. À cet égard, Transports Canada a collaboré avec le ministère des Pêches et des Océans, de même qu'avec le Ministry of Water, Land and Air Protection de la Colombie-Britannique, afin d'établir des procédures d'aide à la protection des espèces sauvages. On compte parmi ces espèces plusieurs types d'oiseaux et de mammifères marins, dont les épaulards. L'inquiétude qui accompagne l'intérêt de plus en plus marqué envers les espèces sauvages est attribuable à l'empiètement de la circulation, à la fois terrestre et aérienne, sur les habitats de la faune terrestre et aviaire en voie de disparition. On encourage donc les pilotes à éviter les vols à basse altitude au-dessus des zones de nidification des oiseaux, indiquées par le symbole  sur les cartes VFR et, si possible, à éviter les vols à basse altitude au-dessus des zones d'activité de la faune aviaire ou marine.

Cette année, ce rappel s'applique également aux refuges d'oiseaux situés le long de la côte au sud de l'aéroport international de Vancouver jusque dans la région de Boundary Bay et de Mud Bay, en plus de la Serpentine Wildlife Area située à l'est de l'aéroport de Boundary Bay.

Vous pouvez adresser vos questions ou vos commentaires au directeur régional, Aviation civile (Région du Pacifique).

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss



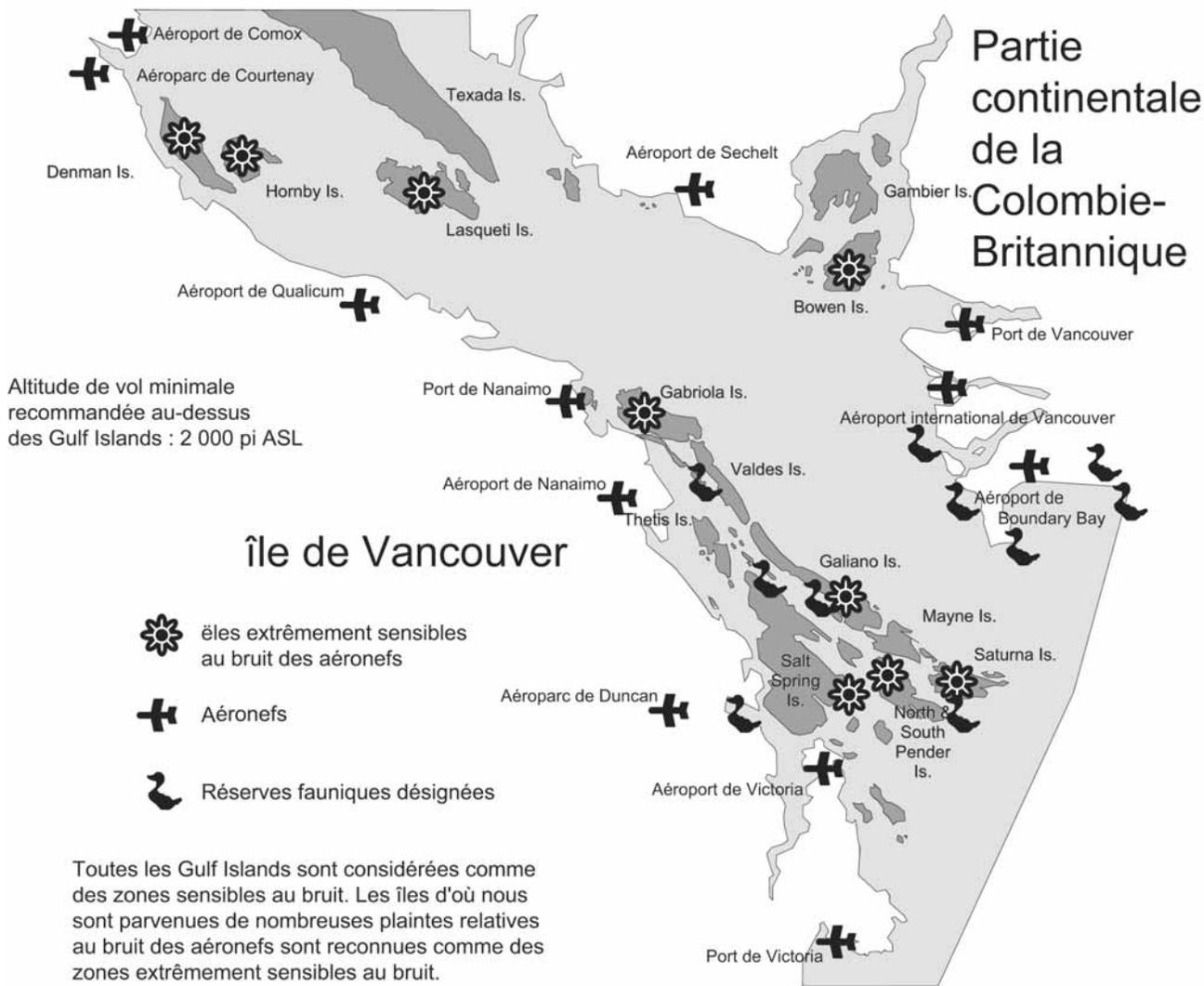
BIENVENUE AUX GULF ISLANDS INFORMATION À L'INTENTION DES PILOTES ET DES EXPLOITANTS AÉRIENS

Introduction : (consulter la carte à la page suivante)

1. Les pilotes doivent s'abstenir d'effectuer des manœuvres ou des exercices d'entraînement au-dessus des Gulf Islands. Les Gulf Islands sont un groupe d'îles situées dans le détroit de Georgia. Ces îles constituent une attraction touristique populaire et attirent de nombreux visiteurs chaque année. En plus d'être le lieu de résidence de nombreux habitants permanents, les îles abritent également plusieurs réserves fauniques situées dans tout leur territoire qui protègent une grande variété d'espèces d'oiseaux et de mammifères en voie de disparition.
2. L'environnement des Gulf Islands est paisible. Par conséquent, les aéronefs volant à une altitude légale sont souvent audibles, et de tels bruits parasites peuvent être extrêmement désagréables pour certains résidents et perturbateurs pour la faune.
3. L'aviation est reconnue comme une composante essentielle du système de transport national et du bien-être économique de la Colombie-Britannique. Elle constitue un moyen de transport important autour des Gulf Islands ainsi qu'entre les grands aéroports de Vancouver et de Victoria. Puisque les Gulf Islands sont situées entre ces grands aéroports et qu'il existe une demande de service aérien, un flux considérable de circulation aérienne est inévitable. Pourtant, avec la coopération des pilotes et des exploitants aériens, cette circulation ne devrait gêner ni les résidents ni la faune se trouvant au-dessous des trajectoires de vol.
4. Le présent document d'information a été rédigé en collaboration avec le Islands Trust. Ce dernier, composé de membres locaux élus par les résidents des Gulf Islands, a demandé à toutes les parties de collaborer à la réduction du bruit des aéronefs.

Avis général : (consulter la carte à la page suivante)

1. La sécurité aérienne est primordiale. Les pilotes doivent utiliser leur aéronef en toute sécurité et doivent se conformer à la réglementation aérienne dans sa totalité. Le présent document d'information ne libère en aucun cas le commandant de bord de ses responsabilités.
2. Toutes les Gulf Islands doivent être considérées comme des zones sensibles au bruit. On demande aux pilotes de faire particulièrement attention aux îles suivantes : Denman, Gabriola, Galiano, Hornby, Mayne, North & South Pender, Saltspring et Saturna.
3. Les pilotes sont priés d'utiliser leurs aéronefs en respectant le plus possible la communauté.
4. Si possible, les pilotes qui ne sont pas en train de décoller ou d'atterrir doivent essayer d'éviter de voler à proximité de zones ou d'immeubles résidentiels, de réserves fauniques désignées ou indiquées, ou de toute zone reconnue de nidification des oiseaux. S'il leur faut passer à proximité d'un de ces endroits, les pilotes doivent s'assurer d'avoir atteint au moins 2 000 pi ASL (ou 1 000 pi AGL si le relief dépasse 1 000 pi).
5. Les pilotes doivent s'abstenir d'effectuer des manœuvres ou des exercices d'entraînement au-dessus des Gulf Islands.



Gulf Islands (C.-B.) Zones sensibles au bruit

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 4/04

OPÉRATIONS AÉRIENNES AU-DESSUS OU À PROXIMITÉ DES CENTRALES NUCLÉAIRES

(Remplace le Supplément d'A.I.P. Canada 1/04)

Les pilotes doivent se rappeler que les survols des centrales nucléaires doivent être effectués conformément aux dispositions du paragraphe 602.14(2) du *Règlement de l'aviation canadien* qui stipule que :

Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'**article 602.15**, il est interdit d'utiliser un aéronef :

- a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et, dans tous les cas, à une altitude d'au moins :
 - (i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement,
 - (ii) dans le cas d'un ballon, 500 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins du ballon, mesurée horizontalement,
 - (iii) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ou un ballon, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 500 pieds ou moins de l'aéronef, mesurée horizontalement;
- b) dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa a), à une distance inférieure à 500 pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure.

Les pilotes doivent également savoir qu'il faut éviter de s'attarder à proximité des centrales nucléaires ou de tourner autour de celles-ci. Les aéronefs qui se livrent à de telles manœuvres à proximité des centrales nucléaires peuvent être interceptés par des aéronefs de police ou gouvernementaux, escortés jusqu'à l'aérodrome convenable le plus proche où les pilotes seront interrogés par les autorités policières.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 9/03

NOUVELLES ZONES RÉGLEMENTÉES CYR 628 ET CYR 629, CHIBOUGAMAU (QUÉBEC) LE 30 OCTOBRE 2003

Deux nouvelles zones réglementées (CYR 628 et CYR 629) ont été établies afin de permettre des essais balistiques pour tester des munitions de gros calibre par SNC Technologies Inc. (SNC TEC), de la surface à 17 000 pi ASL, et plus haut à l'occasion. Combinées, ces deux zones forment un rectangle de 5,4 NM sur 21,6 NM à l'ouest de Chibougamau (Québec), entre les routes aériennes inférieures RR23 et BR14, et à l'est de 75°30'W.

L'utilisation de la CYR 628 n'aura pas d'incidence sur les opérations le long des routes aériennes environnantes ni sur les procédures d'approches et de départs aux instruments à l'aéroport de Chibougamau-Chapais (Québec). Cette zone sera en service de deux à trois fois par mois pour une durée de trois à quatre jours chaque fois.

Par contre, l'utilisation de la CYR 629 aura des conséquences sur les départs, les approches aux instruments NDB/DME (radiophare non directionnel/équipement de mesure de distance) piste 05 à l'aéroport de Chibougamau-Chapais, les routes aériennes RR23 entre MT et YVO, et BR14 entre MT et NM, ainsi que la voie aérienne J545-551 entre MT et YVO lorsqu'elle est en service au-dessus de 17 000 pi ASL. Cette zone ne sera pas en service très fréquemment.

Ces zones seront mises en service par un NOTAM qui sera diffusé sous le fichier NOTAM de la région d'information de vol (FIR) de Montréal (CZUL), 7 jours à l'avance.

Organisme utilisateur/de contrôle : SNC Technologies Inc.

Restrictions : Aucun aéronef ne doit évoluer dans les zones décrites, sauf avec l'autorisation de l'organisme utilisateur/de contrôle.

Ces zones réglementées figureront dans la prochaine édition du *Supplément de vol – Canada* (CFS), Section C, Planification, Données de mise à jour des cartes VFR — Québec, Dangers à la navigation, et les cartes aéronautiques appropriées.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 2/02

EXPLOITATION D'HYDRAVIONS DANS LES ENVIRONS DES RÉSERVOIRS D'EAU POTABLE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Les réservoirs et les lacs indiqués ci-dessous et sur les cartes ci-jointes fournissent de l'eau potable à plus de 2,5 millions de personnes dans les régions de Victoria, de Vancouver et de Powell River. Il est interdit de les utiliser à d'autres fins, y compris dans le cas de l'amerrissage d'un hydravion. Cette interdiction d'amerrissage est expliquée en détail dans le *Supplément hydroaérodromes* (section planification) et est mentionnée sur les cartes VFR. Les prochaines éditions des cartes VFR représenteront de façon améliorée les détails relatifs à cette interdiction d'amerrissage. Au cours de la dernière année, il y a eu plusieurs cas d'amerrissages d'hydravions sur le Sooke Reservoir, près de Victoria. Ce message est un rappel à l'intention de tous les pilotes afin qu'ils comprennent l'importance d'éviter d'amerrir sur ces réservoirs. Les vols ou les approches intentionnels à basse altitude sont aussi à éviter dans la mesure du possible, car tout amerrissage involontaire pourrait avoir de graves conséquences. Cette interdiction n'inclut pas les cas d'amerrissages d'urgence; cependant, étant donné qu'un amerrissage forcé pourrait avoir de lourdes conséquences et que ses effets pourraient s'étendre au-delà de l'équipage en cause, il serait bon d'avoir en tête d'autres solutions de rechange.

Réservoirs et lacs d'eau potable :

Victoria :

Sooke Reservoir
 Butchart Reservoir
 Lubbe Reservoir
 Goldstream Reservoir
 Japan Gulch Reservoir
 Council Lake

Vancouver :

Seymour Reservoir
 Capilano Reservoir
 Coquitlam Reservoir

Powell River :

Haslam Lake
 Duck Lake
 Hammil Lake

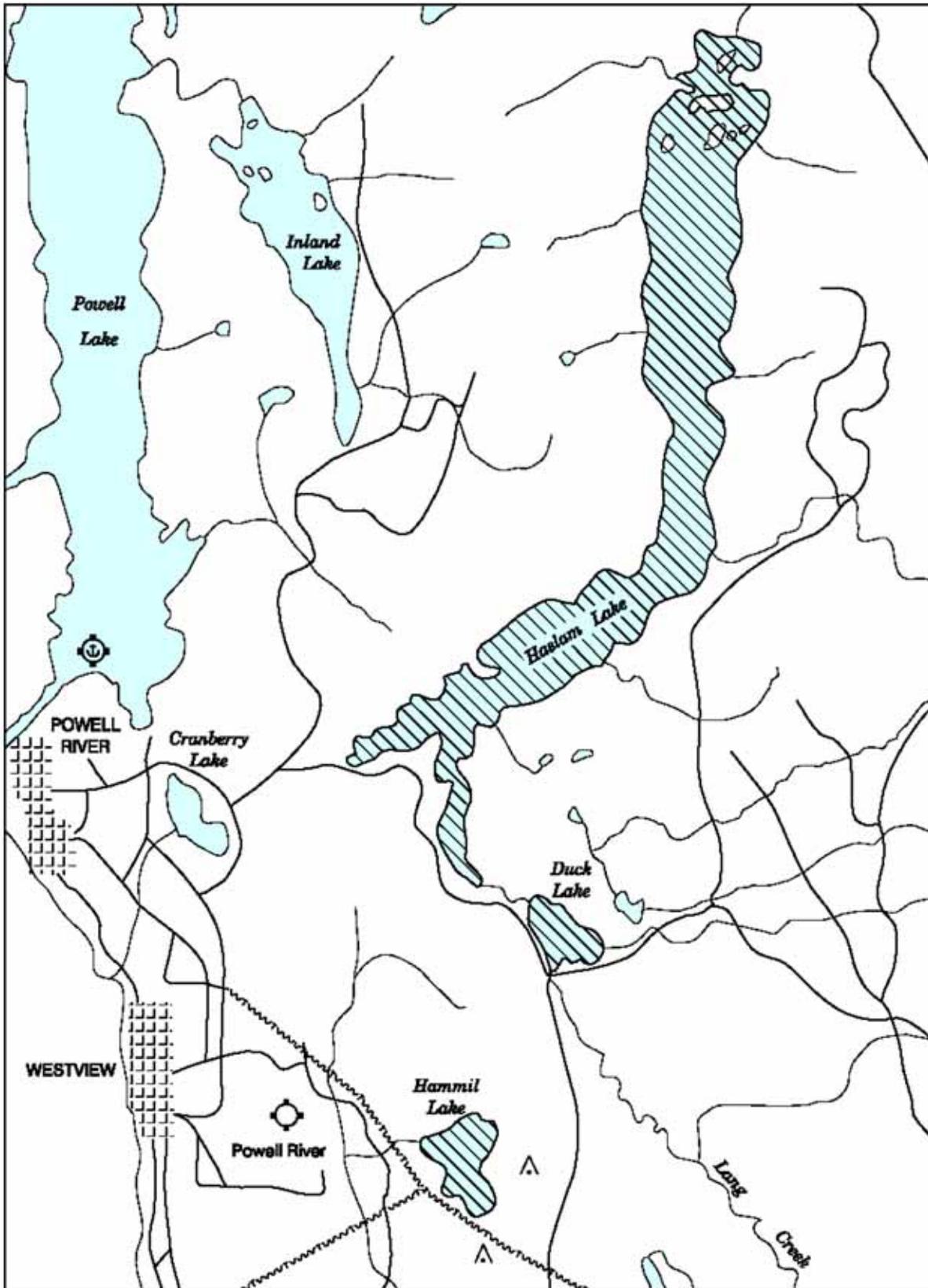
Veillez adresser vos questions et commentaires à ce sujet au directeur régional, Aviation civile (Région du Pacifique).

Le directeur general,
Aviation civile



Merlin Preuss

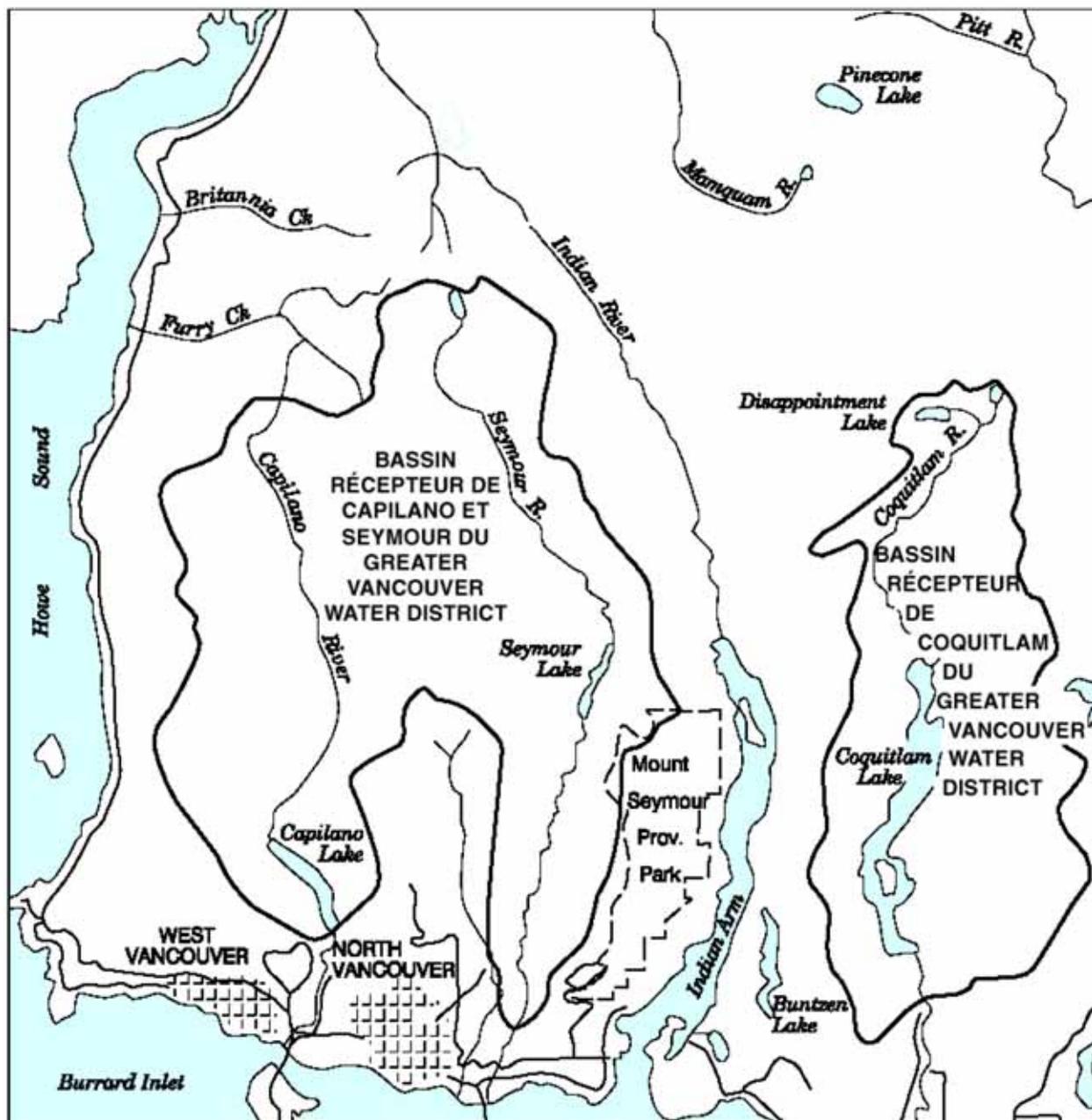
BASSIN HYDROGRAPHIQUE DE POWELL RIVER



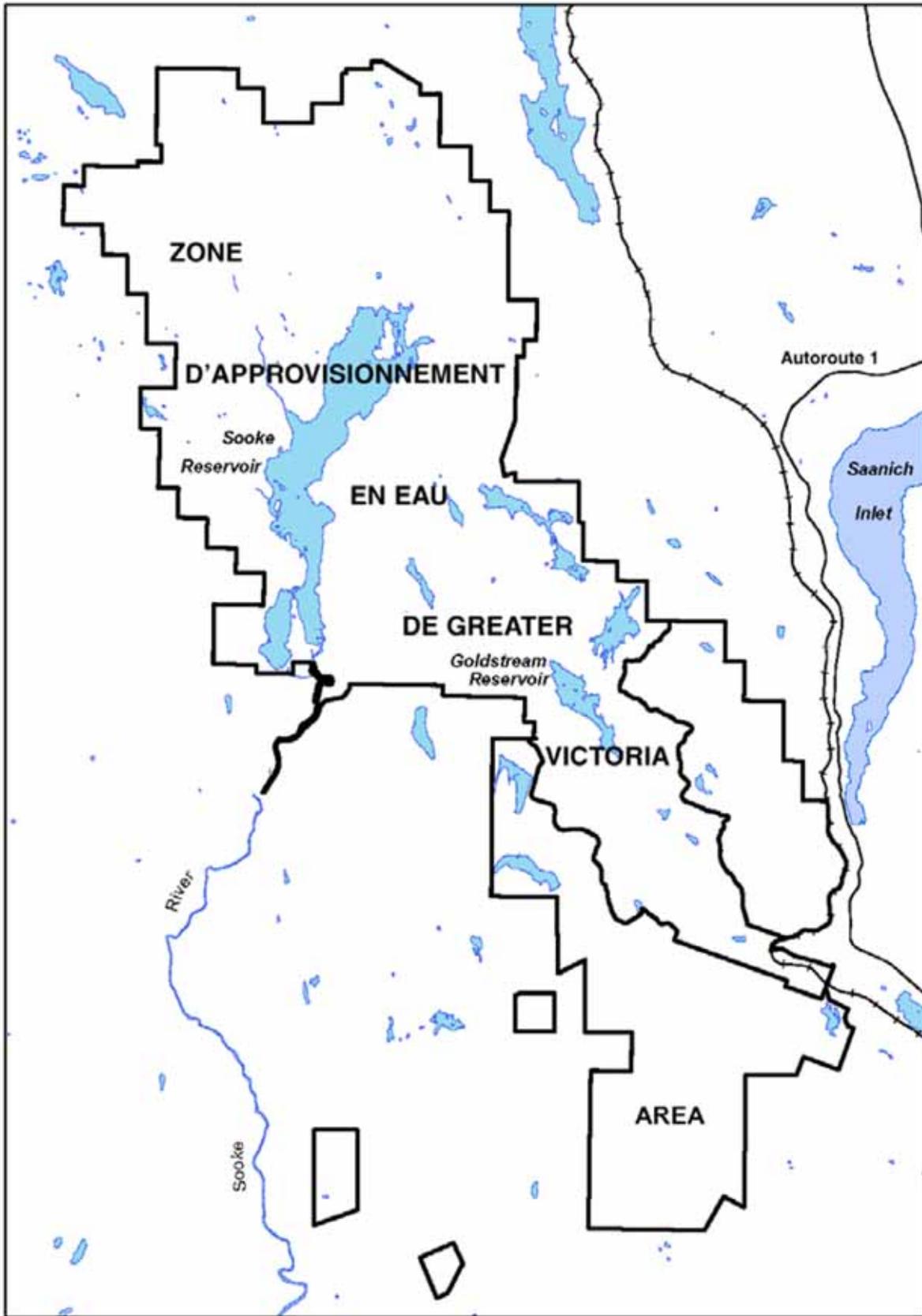
©2001 Sa Majesté du chef du Canada

Source des données aéronautiques civiles canadiennes ©2001 NAV CANADA

BASSINS HYDROGRAPHIQUES DU VANCOUVER DISTRICT



©2001 Sa Majesté du chef du Canada Source des données aéro-nautiques civiles canadiennes ©2001 NAV CANADA



SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 12/01

ÎLE DE SABLE (NOUVELLE-ÉCOSSE) ZONE MF - EN VIGUEUR LE 17 MAI 2001

En raison de travaux de prospection de pétrole et de gaz ainsi que de développement à cet égard dans les environs de l'Île de Sable, au sud-est d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, il y a beaucoup d'activité aérienne dans cette région et le long des routes aériennes en provenance et à destination de la partie continentale de la Nouvelle-Écosse, principalement aux aéroports d'Halifax, de Trenton et de Sidney.

Bien que la plus grande partie de la circulation provienne d'hélicoptères à destination et en provenance d'environ 10 héliports et d'héliplates-formes situés dans la région, des aéronefs à voilure fixe sont aussi exploités dans cette région et le long de ces routes ou traversent ces routes.

Le nombre et la position de ces héliplates-formes peuvent varier selon la saison pour l'ensemble de la région. Pour des raisons de sécurité, une fréquence obligatoire (MF) a été désignée pour l'espace aérien autour de l'Île de Sable, tel qu'il est indiqué ci-dessous. La MF pour cette région est 122,75 MHz.

À l'extérieur de la zone MF, les pilotes doivent rester à l'écoute de la fréquence 126,7 MHz et diffuser leurs rapports de position et leurs intentions pendant la phase en route du vol.

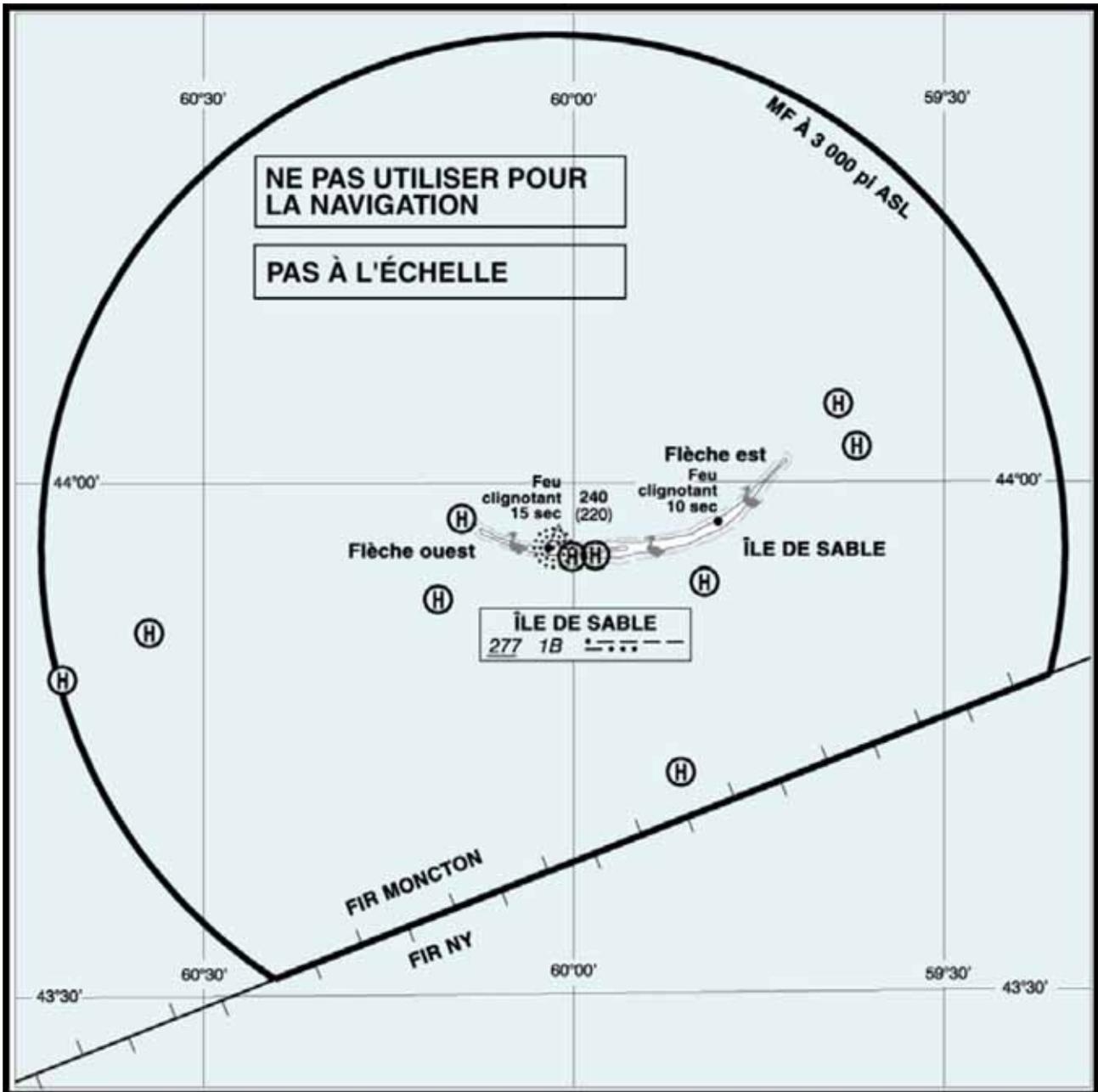
Description de la zone MF :

La zone a un rayon de 30 NM centré sur le radiophare non directionnel (NDB) de l'Île de Sable à 43°55'8" N 60°01'4" W et n'inclut pas la zone au sud de la frontière entre les régions d'information de vol (FIR) de Moncton et de New York, à partir de la surface jusqu'à 3 000 pi ASL.

Le directeur general,
Aviation civile



Art LaFlamme



SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 11/01

CIRCULATION AÉRIENNE AU LARGE DE LA CÔTE EST DE ST. JOHN'S (TERRE-NEUVE) — FL 50 ET AU-DESSOUS

En raison de l'exploration et de la production pétrolières au large de la côte est de Terre-Neuve, la circulation aérienne dans cette région est considérable. La plate-forme de forage Hibernia est fixe et se trouve à 46°45'0" N 48°46'7" W. Par contre, d'autres structures équipées d'héliplates-formes sont situées dans un rayon de 50 NM autour d'Hibernia, leur nombre et leur emplacement pouvant varier selon les saisons.

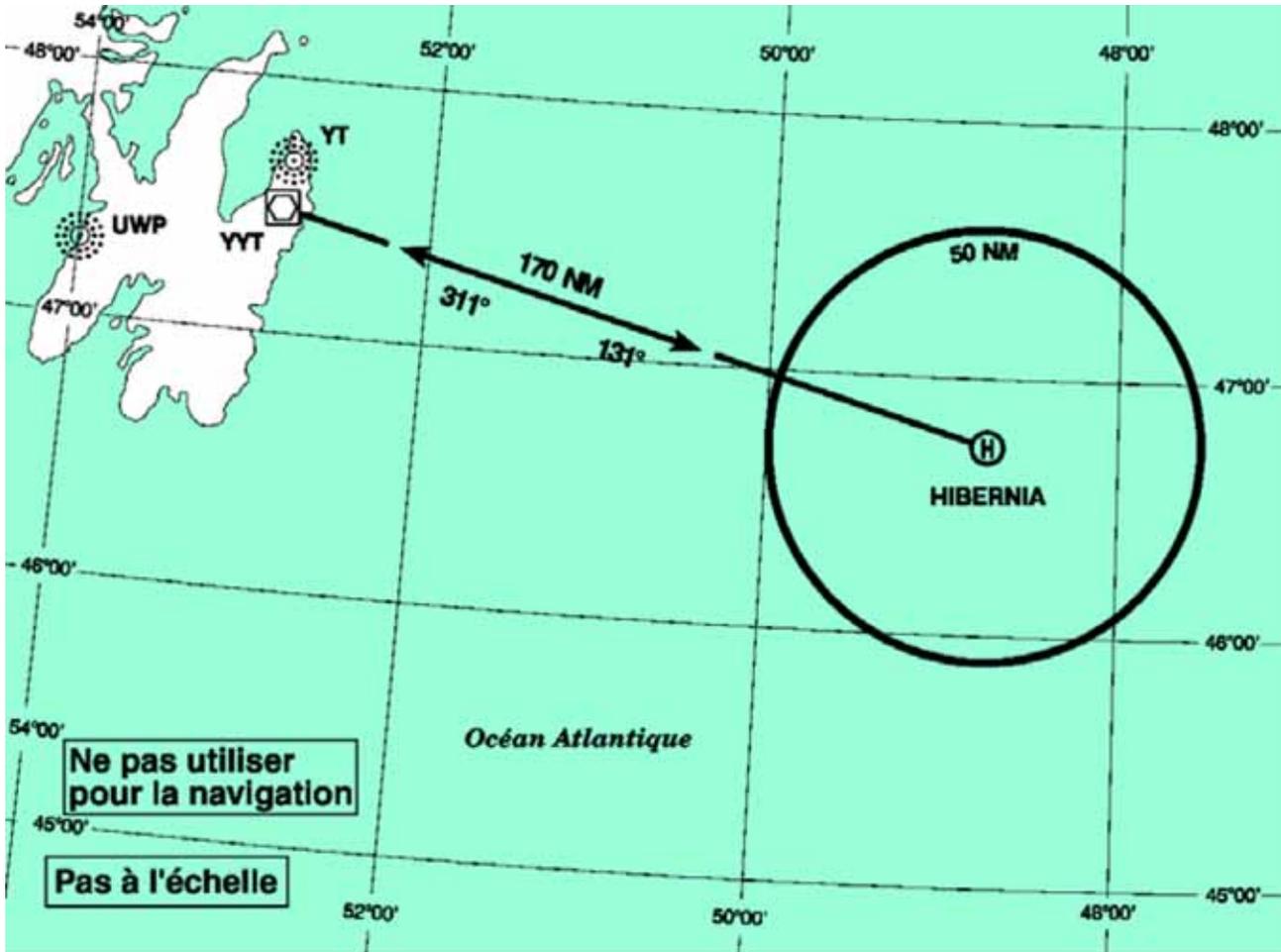
La majorité de la circulation consiste en un va-et-vient d'hélicoptères qui utilisent les routes directes entre les plates-formes et l'aéroport de St. John's. Toutefois, il arrive souvent que des avions patrouilleurs militaires et civils à voilure fixe évoluent dans cette région et croisent ces routes.

Les pilotes qui se trouvent dans cette région sont priés de rester à l'écoute de la fréquence en route 126,7 MHz et de diffuser leur position ainsi que leurs intentions.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme



SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 10/01

NOUVEL ESPACE AÉRIEN RÉGLEMENTÉ — CYR 535 CAYUGA (ONTARIO)

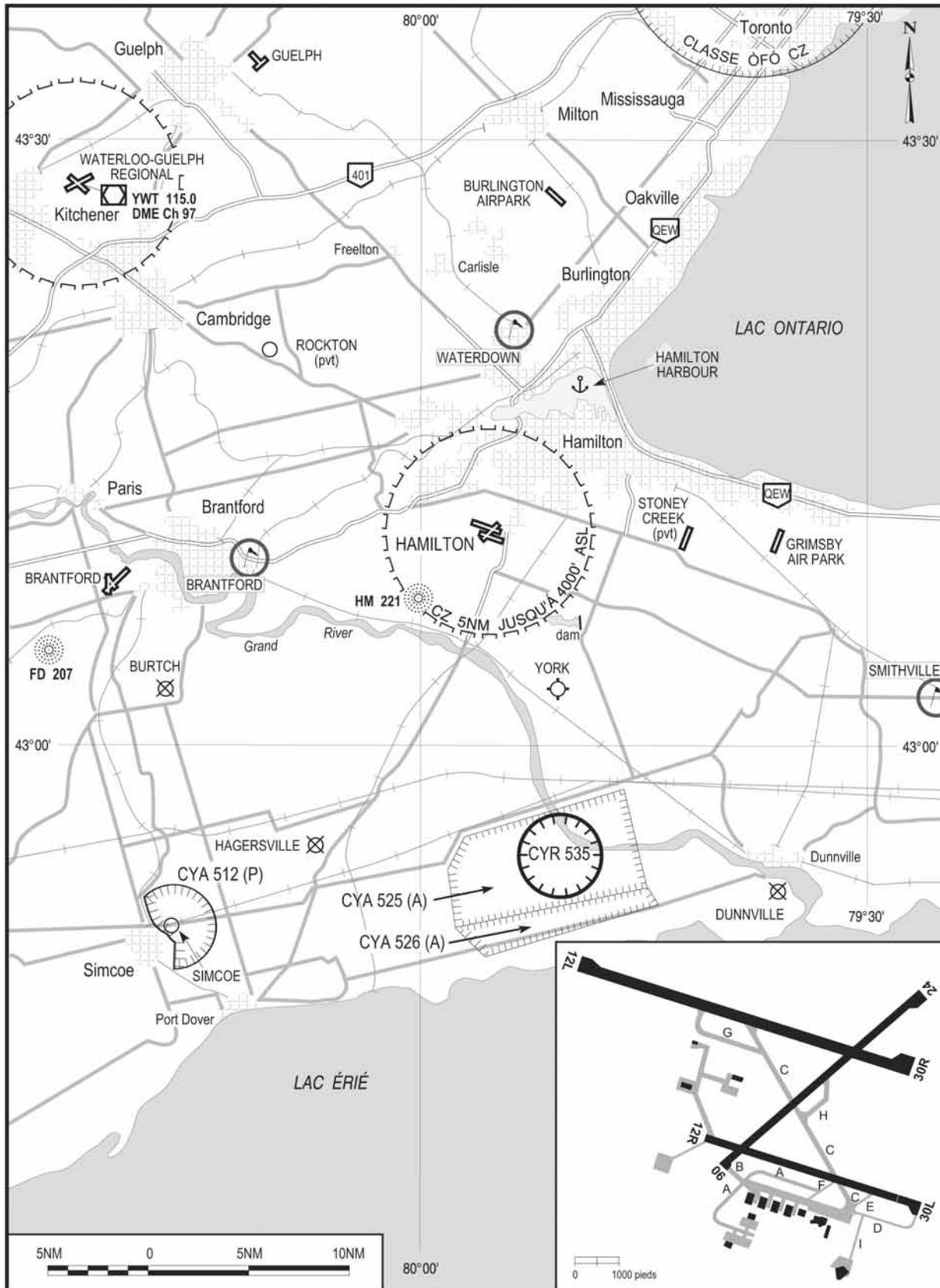
Le présent supplément décrit le nouvel espace aérien réglementé (CYR 535 Cayuga, en Ontario) qui s'inscrit à l'intérieur de l'espace aérien consultatif CYA 525(A) et qui a été établi pour permettre les activités de lancement de fusées haute puissance à Cayuga Dragway Park, situé à environ 32 km au sudest de l'aéroport international de Hamilton. La zone réglementée couvrira un cercle d'un rayon de deux milles marins centré sur 42°54'10" N 79°50'55" W. L'altitude désignée sera comprise entre la surface de la terre et 11 000 pi ASL ou sera précisée au besoin dans un NOTAM. La zone sera mise en vigueur au moyen d'un NOTAM qui sera diffusé par la région d'information de vol (FIR) de Toronto au moins 48 heures avant le lancement.

Il est interdit d'utiliser un aéronef dans la zone décrite à moins que le vol ait été autorisé par l'utilisateur/organisme de contrôle. Les vols IFR peuvent être effectués dans cette zone conformément à l'entente conclue avec l'utilisateur/organisme de contrôle à cet égard. L'utilisateur/organisme de contrôle est Anthony Cesaroni. On peut le joindre au (416) 578-4651.

Le directeur general,
Aviation civile



Art LaFlamme



NOTE : À ne pas utiliser pour fins de navigation.

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 6/01

LE POINT SUR L'ÉTUDE AÉRONAUTIQUE DE TRANSPORTS CANADA CONCERNANT L'AÉROPORT DE BOUNDARY BAY (C.-B.)

L'étude aéronautique demandée pour traiter les préoccupations soulevées concernant les opérations aériennes effectuées à l'aéroport de Boundary Bay (CZBB) et à proximité de cet aéroport est Presque terminée. L'étude confirme que, dans la région des deux points de compte rendu pour les vols VFR, soit Blackie Spit et Trestle, et dans la zone de service consultatif CYA 125(T) adjacente, la densité de la circulation aérienne est très élevée par périodes. Jusqu'à ce que l'étude soit terminée et que les recommandations soient mises en oeuvre, les pilotes effectuant des vols dans la région de Boundary Bay sont incités à suivre les procédures ci-dessous.

- Bien qu'une bonne vigie et une bonne conscience de la situation soient toujours très importantes durant l'exécution de toutes les opérations aériennes, on incite les pilotes à redoubler de prudence à proximité de Blackie Spit et de Trestle. Il est recommandé d'obtenir à l'avance les messages ATIS et d'être à l'écoute sur la fréquence tour de ZBB afin de connaître le débit de circulation prévu.
- Lorsqu'ils évoluent dans la région de la CYA 125(T), on recommande aux pilotes de maintenir l'écoute sur la fréquence 123,5 MHz. Les pilotes devraient transmettre un compte rendu au moment d'entrer dans cette région, signaler les manoeuvres qu'ils prévoient y faire et transmettre un compte rendu au moment de quitter la région.
- Dans la mesure du possible, les aéronefs se dirigeant en direction nord ou sud vers Boundary Bay, Pitt Meadows ou vers les zones d'entraînement en vol situées au Nord doivent éviter la CYA 125(T). On recommande aux pilotes qui évoluent dans cet espace aérien de maintenir l'écoute sur 123,5 MHz et d'être très vigilants. De plus, un aérodrome réservé aux ultra-légers est situé à la limite ouest de la CYA 125(T). L'ATF à cet aérodrome est 123,5 MHz. On demande aux pilotes d'éviter cette région à moins qu'ils prévoient atterrir à cet aérodrome.
- Il a été démontré que l'utilisation des phares d'atterrissage le jour facilite le repérage des aéronefs en vol.
- Il est recommandé aux pilotes d'aéronefs munis d'un transpondeur de suivre les procédures d'utilisation pertinentes indiquées à la section PRO (procédures) du CFS pour ZZB.
- Pour les pilotes qui ne connaissent pas les restrictions de l'espace aérien et les procédures de contrôle de la circulation aérienne à ZZB, il est essentiel d'examiner et de comprendre la carte de région terminale VFR (VTA) de Vancouver et la section PRO (procédures) du CFS pour ZZB. On recommande aux pilotes de prendre connaissance de ces documents avant d'entreprendre le vol, car ils n'auraient pas suffisamment de temps pour le faire au moment d'entrer dans cette zone de contrôle achalandée.

De plus amples renseignements seront publiés lorsqu'ils seront disponibles. Les commentaires et les suggestions à ce sujet doivent être envoyés par la poste à l'adresse suivante :

Étude aéronautique sur l'aéroport de Boundary Bay
Transports Canada, Sécurité du système
318-4160 Cowley Crescent
Richmond (C.-B) V7B 1B8
ou par fax en composant le (640) 666-9507.

Le directeur general,
Aviation civile



Art LaFlamme

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 1/01

AVIS AUX CANADIENS COMMERÇANT AVEC DES ÉTATS ÉTRANGERS DANS LE DOMAINE DE L'AÉRONAUTIQUE

Introduction

Le présent supplément vise à informer les personnes et les entreprises désirant commercer avec des États étrangers que certaines interdictions concernant l'exploitation d'aéronefs et l'approvisionnement en produits aéronautiques ont peut-être été imposées par une réglementation internationale, dont le Canada est signataire. Cette réglementation peut inclure des mesures pour appliquer les résolutions prises par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

Procédures relatives aux opérations commerciales

Les personnes ou les entreprises désirant faire affaire avec d'autres États doivent d'abord consulter le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international pour obtenir les détails sur toute interdiction imposée par le Canada ou le Conseil de sécurité concernant toute opération commerciale avec un État particulier en ce qui a trait à l'importation et à l'exportation de produits et de services ainsi qu'aux experts qui viennent au pays ou qui sont envoyés à l'étranger.

Personnes-ressources

Pour des renseignements précis concernant un pays en particulier, veuillez communiquer avec les personnes suivantes au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international:

M. Thomas Jones
Directeur adjoint,
Technologie,
Direction des contrôles à
l'exportation,
Ministère des Affaires
étrangères et du Commerce
international

Tél. : (613) 996-0197

M. Roger Lucy
Directeur adjoint,
Exécution et permis
d'exportation,
Direction des contrôles à
l'exportation,
Ministère des Affaires
étrangères et du Commerce
international

Tél. : (613) 992-9167

M. Thomas Fetz
Conseiller en matière de
sanctions
Section du droit
économique,
Ministère des Affaires
étrangères et du
Commerce international

Tél. : (613) 995-1108

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 2/00

MODIFICATION DE FRÉQUENCE RADIO VHF COMMUNICATIONS AIR-AIR

Le volume V de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule, qu'à compter du 4 novembre 1999, « une voie de communication VHF air-air sur 123,45 MHz sera désignée pour permettre aux aéronefs en vol au-dessus de zones éloignées et océaniques, hors de portée des stations VHF au sol, d'échanger l'information opérationnelle nécessaire et pour faciliter la solution des problèmes opérationnels. »

Cette fréquence remplace la fréquence 131,8 MHz, qui avait été désignée pour les communications dans l'espace aérien intérieur du Nord et dans l'Atlantique Nord.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 27/99

RIVIÈRE DES PRAIRIES (QUÉBEC) NOUVELLE TRAVERSE DE CÂBLES

La nouvelle traverse de câbles au-dessus de la rivière des Prairies est située à environ un mille marin (NM) à l'ouest de l'hydrobase Montréal/Boisvert et Fils (CSA4). La traverse est supportée par trois pylônes de 155 pieds AGL dans la rivière (45° 38' 19.34"N 73° 37' 20.02"W, 45° 38' 09.99"N 73° 37' 10.08"W, 45° 38' 00.65"N 73° 37' 00.15"W) et par un pylône de 135 pieds AGL sur chacune des rives (45° 38' 28.19"N 73° 37' 29.51"W, 45° 37' 50.56"N 73° 36' 49.44"W).

Les pylônes (135 pieds AGL) sur chacune des rives sont peints en orange et blanc, les couleurs internationales, et n'ont pas de balises lumineuses. Les trois pylônes (155 pieds AGL) dans la rivière sont aussi peints en orange et blanc, mais ont chacun deux balises lumineuses. Chaque balise est fixée au conducteur du haut, de part et d'autre du pylône, environ 8 mètres au-dessous de la tête de celui-ci. Le câble de garde (sans courant électrique) est muni alternativement de balises orange et blanches mesurant 30 pouces.

Les pilotes évoluant dans l'espace aérien inférieur de Montréal doivent faire preuve de prudence.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme



NOTE : À ne pas utiliser pour fins de navigation.

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 25/99

REGINA (SASKATCHEWAN) VOLS DE BALLON CAPTIF OCTOBRE 1999 À DÉCEMBRE 2005

Des vols diurnes et nocturnes de ballon captif sont prévus à 14 milles marins (NM) au sud de Regina (Saskatchewan), à 50° 12' 10"N 104° 42' 45"W, pendant la période susmentionnée.

Ces vols permettront d'étudier le rayonnement solaire environ six fois par année, et chaque campagne durera de deux à trois jours si le temps le permet. Le ballon captif aura une incidence sur l'espace aérien dans un rayon de un NM autour des coordonnées susmentionnées, et ce, jusqu'à une altitude maximum de 7000 pieds ASL.

Le ballon, constitué d'un corps de couleur blanche et d'un empennage vertical rouge, est nettement visible durant le jour. Le corps principal du ballon a une longueur de 40 pieds et un diamètre de 16 pieds. L'empennage vertical a une surface de 10 pieds carrés. Des banderoles de couleur orange seront fixées à 500 pieds d'intervalle sur le câble de retenue.

Durant la nuit, on posera des signaux supplémentaires, tels qu'un phare stroboscopique blanc à l'avant et à l'arrière du ballon. Des phares stroboscopiques blancs seront aussi fixés à 500 pieds d'intervalle sur le câble de retenue.

De plus, on lâchera un petit ballon-sonde libre sans signalisation à partir du même emplacement, mais seulement lors d'un vol de ballon captif.

Un NOTAM sera émis pour chaque vol de ballon captif, au moins 12 heures avant le lâcher du ballon.

Le vice-président,
Exploitation



Pierre J. Proulx

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 2/99

MATANE (QUÉBEC) PARC D'ÉOLIENNES PRINTEMPS 1999

Soixante-et-une (61) éoliennes seront installées à l'ouest de Matane (Québec) au printemps 1999.

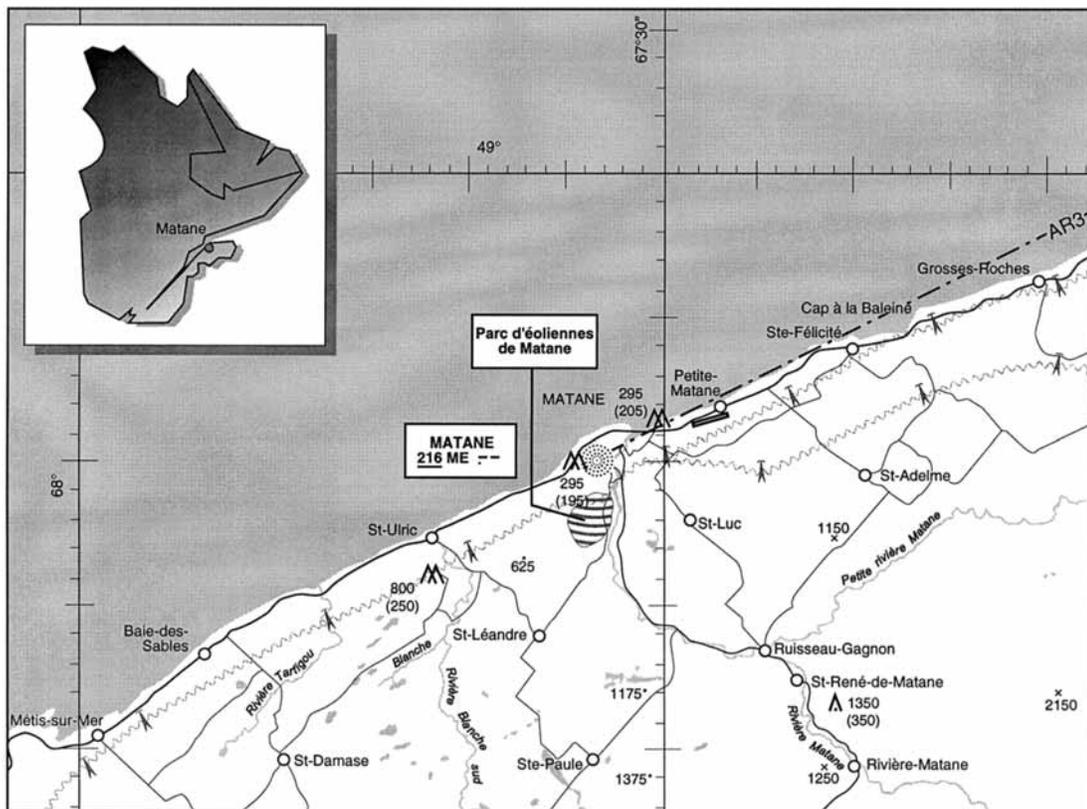
La hauteur maximale des éoliennes est de 276 pieds AGL (la hauteur au-dessus du niveau de la mer varie entre 548 et 998 pieds ASL).

Seulement quatre (4) structures seront balisées avec de nouveaux feux d'obstacles blancs rotatifs.

Le Directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme



NOTE : À ne pas utiliser pour fins de navigation.

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 29/98

FORMATION DE GIVRE SUR LE DEVANT DES INDICATEURS DE TRAJECTOIRE D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAPI) ET LES INDICATEURS DE TRAJECTOIRE D'APPROCHE DE PRÉCISION SIMPLIFIÉS (APAPI)

(Remplace le NOTAM 970416)

Des incidents ont été rapportés indiquant que des PAPI et/ou des APAPI ont transmis de faux signaux. L'accumulation de givre sur la lentille avant ou sur la couverture de verre des PAPI et des APAPI peut causer un mélange de couleurs rouges et blanches et amener le pilote à percevoir, à distance, un signal de feux blancs «DESCENDRE». L'aéronef peut, en réalité, être en-dessous de la pente d'approche. La possibilité d'une mauvaise indication de trajectoire de descente par un PAPI ou par un APAPI peut survenir si une période de réchauffement d'au moins 30 minutes n'a pas été complétée avant l'utilisation.

Des informations supplémentaires se retrouvent à la Circulaire d'information aéronautique (A.I.C.) 9/98.

Le Directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 27/98

RÉGION DU QUÉBEC VOL DE PARAPENTE DANS LA RÉGION DU MONT-STE-ANNE

Des envolées de parapente sont effectuées à partir du sommet du Mont-Ste-Anne du lever au coucher du soleil.

La zone d'évolution lors de l'entraînement des parapentistes s'étend jusqu'à approximativement 3 100 pieds ASL, et celle des parapentistes accrédités peut s'étendre à plus de 4 000 pieds ASL dans un rayon de 3 NM (voir la carte au verso).

Il existe une forte densité de trafic causée par les activités de parapente, la proximité de voies aériennes, de routes VFR ainsi que des vols touristiques locaux, et par conséquent, les pilotes qui évoluent dans cette région doivent être extrêmement vigilants.

Dans ce contexte, les articles 602.01 – Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs, 602.14 – Altitudes et distances minimales, et 602.19 – Priorité de passage - Généralité du Règlement de l'aviation canadien (RAC) sont particulièrement pertinents et les pilotes doivent exploiter leur aéronef en conformité avec ces règlements afin de rendre la cohabitation de tous plus sécuritaire.

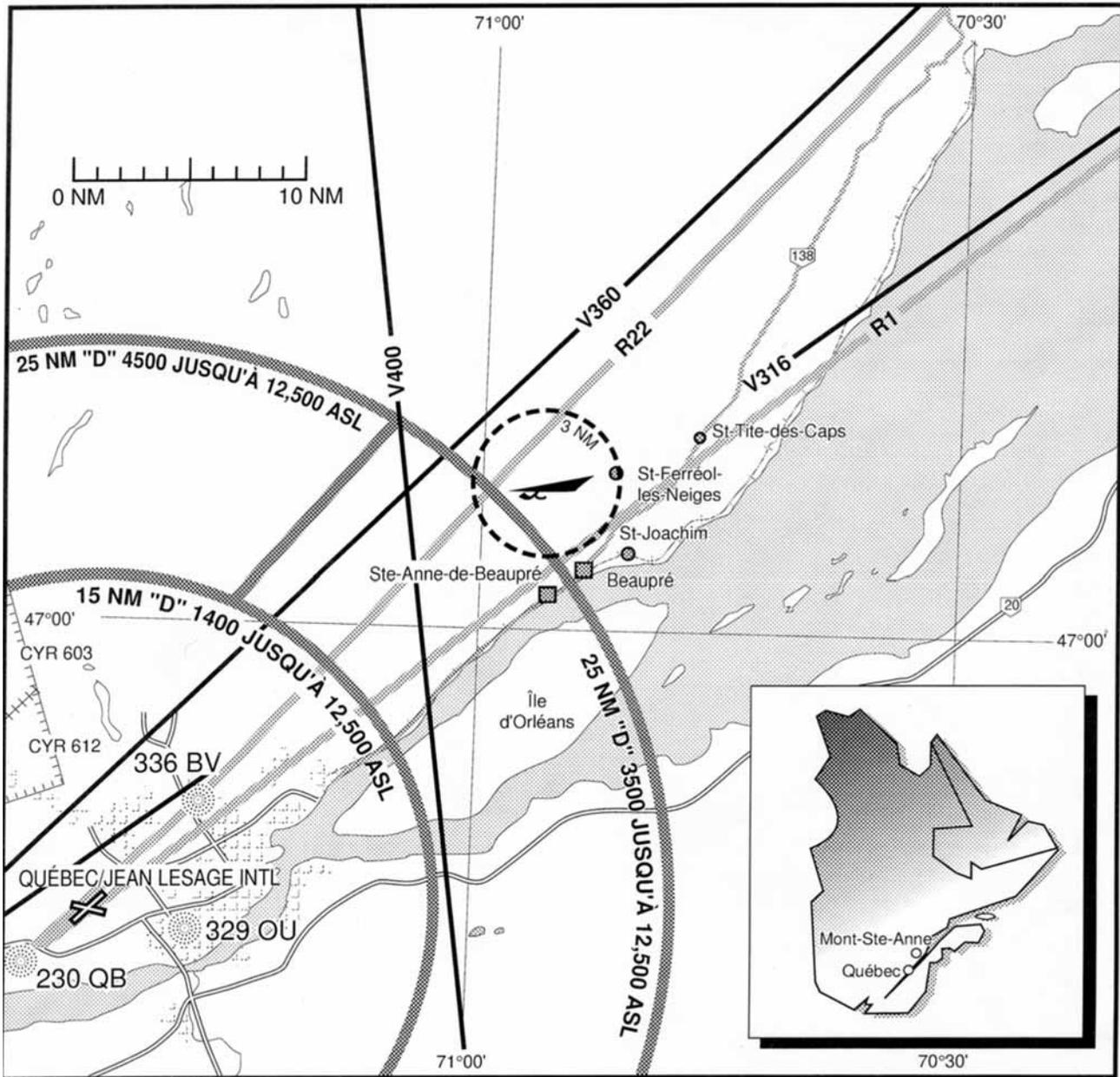
NAV CANADA n'entrevoit aucun impact sur les opérations de vols IFR dans ce secteur.

Si vous avez des commentaires, vous pouvez communiquer avec Transports Canada au (514) 633-3240.

Le Directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme



NOTE : À ne pas utiliser pour fins de navigation.

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 4/98

RÉSISTANCE À L'INTERFÉRENCE FM LE 1^{er} JANVIER 1998

Nous attirons votre attention sur les normes internationales que contient le volume I de l'Annexe 10 de l'OACI portant sur les Équipements de radionavigation (5^e édition – juillet 1996). Les paragraphes 3.1.4 et 3.3.8 stipulent que les récepteurs de radiophares d'alignement de piste ILS et de VOR devront posséder, après le 1^{er} janvier 1998, les nouvelles caractéristiques de performances d'immunité à l'interférence causée par les stations de radiodiffusion FM.

Nous attirons également votre attention sur le fait que le paragraphe 2.3.3 de la 2^e partie du volume III de l'Annexe 10 de l'OACI portant sur les Systèmes de communications vocales (1^{ère} édition – juillet 1995) exige que, à compter du 1^{er} janvier 1998, les récepteurs embarqués de communications VHF possèdent des caractéristiques améliorées pour ce qui est des performances d'immunité à l'égard du brouillage des signaux de radiodiffusion FM.

L'interférence FM au Canada

Industrie Canada et, aujourd'hui, NAV CANADA continuent de coordonner le programme d'attribution desdiffusions des stations FM qui a jusqu'ici permis d'éviter les problèmes d'interférence, pour assurer que les activités aériennes se déroulent en toute sécurité. Ce programme se poursuivra au-delà du 1^{er} janvier 1998, et il prévoit une vie utile prolongée pour les équipements existants.

Normes et pratiques recommandées de l'OACI

Le Canada a signalé une différence avec les procédures de l'OACI concernant les exigences des paragraphes de l'Annexe 10 mentionnés ci-dessus. Les exploitants doivent savoir toutefois que d'autres États peuvent appliquer ces normes dans le cadre de leur régime de réglementation. Jusqu'ici, aucun autre État n'a indiqué à l'OACI qu'il entendait s'écarter de ces normes. Le Groupe européen de planification de la navigation aérienne a recommandé que la publication d'information aéronautique (A.I.P.) de l'État indique que là où l'on s'attend à de l'interférence causée par les diffusions des stations FM, les approches ou les départs aux instruments ILS ou VOR ne peuvent être autorisés que pour lesaéronefs équipés de récepteurs conformes aux dispositions de l'Annexe10 de l'OACI sur la résistance à l'interférence FM. En outre, l'A.I.P. de l'État doit préciser que, lorsque l'on a repéré une interference possible dans le volume servitude d'un VOR, lesaéronefs équipés de récepteurs VOR qui ne respectent pas les exigences sur la résistance à l'interférence FM risquent de recevoir des informations inexactes du VOR.

Position de Transports Canada

Transports Canada continuera de surveiller les situations qui appellent le respect des normes de l'Annexe 10 de l'OACI pour les aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien contrôlé du Canada. Lesaéronefs qui effectuent des vols internationaux doivent se conformer aux règlements des États dans l'espace desquels ils volent. Les exploitants d'aéronefs sont incités à se tenir au courant des règlements de tous les États où ils mènent des activités..

Le Directeur général intérimaire,
Aviation civile



Art LaFlamme

SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA (OACI) 31/96

AÉROPORTS EXPLOITÉS DANS DES CONDITIONS DE VISIBILITÉ RÉDUITE (RVR DE 1 200 À 600 PIEDS) NOUVELLES AIDES VISUELLES

Les aéroports exploités dans des conditions de visibilité réduite [portée visuelle de piste (RVR) de 1 200 à 600 pieds] seront équipés de feux de protection de piste et de barres d'arrêt aux intersections des voies de circulation et des pistes. Ces nouvelles aides visuelles ont pour principal objectif de réduire le risque d'intrusion, par inadvertance, des véhicules et des aéronefs sur les pistes.

Description du système

Les **feux de protection de piste** sont composés de deux feux jaunes à éclats effectuant de 30 à 60 cycles par minute. Deux feux sont situés de chaque côté de la voie de circulation en ligne avec la marque du point d'attente à 5 mètres du bord de la voie de circulation.

Les **barres d'arrêt** sont des feux rouges unidirectionnels encastrés dans la chaussée à intervalles de 3 mètres sur toute la largeur de la voie de circulation au point d'attente. Deux feux supplémentaires surélevés sont situés à 3 mètres au-delà du bord de la voie de circulation. Les feux des barres d'arrêt sont visibles aux aéronefs approchant de la piste, mais pas à ceux qui la quittent.

Exploitation du système

Les feux de protection de piste sont allumés le jour et la nuit quand la piste concernée est en service.

Les barres d'arrêt sont allumées par la tour de contrôle à chaque fois que la RVR est mesurée à 1 200 pieds ou moins et que la piste concernée est en service. Un détecteur situé au même endroit que la barre d'arrêt déclenche une alarme visuelle et sonore pour avertir le contrôleur de la tour dès qu'un véhicule ou qu'un aéronef tente de s'engager sur la piste alors que la barre d'arrêt est allumée.

Lorsqu'un aéronef approche d'une barre d'arrêt allumée, la section des feux d'axe de la voie de circulation située entre la barre d'arrêt et l'axe de piste s'éteint, ce qui se traduit par un trou noir au-delà de la barre d'arrêt (voir la Figure 1).

La barre d'arrêt est éteinte par le contrôleur lorsque l'aéronef est autorisé à s'engager sur la piste. Simultanément, la section des feux d'axe de la voie de circulation située entre la barre d'arrêt et l'axe de piste s'allume (voir la Figure 2). Si une autorisation est accordée et que la barre d'arrêt n'est pas éteinte, l'aéronef doit rester au point d'attente et demander confirmation de son autorisation à s'engager sur la piste. **Les aéronefs ne doivent jamais franchir une barre d'arrêt rouge allumée.**

Quand l'aéronef arrive au bord de la piste, un détecteur allume à nouveau la barre d'arrêt et éteint les feux d'axe de la voie de circulation situés entre la barre d'arrêt et l'axe de piste de façon à rétablir le trou noir pour l'aéronef suivant (voir la Figure 3).

Le Directeur général,
Aviation civile



D. Spurston

