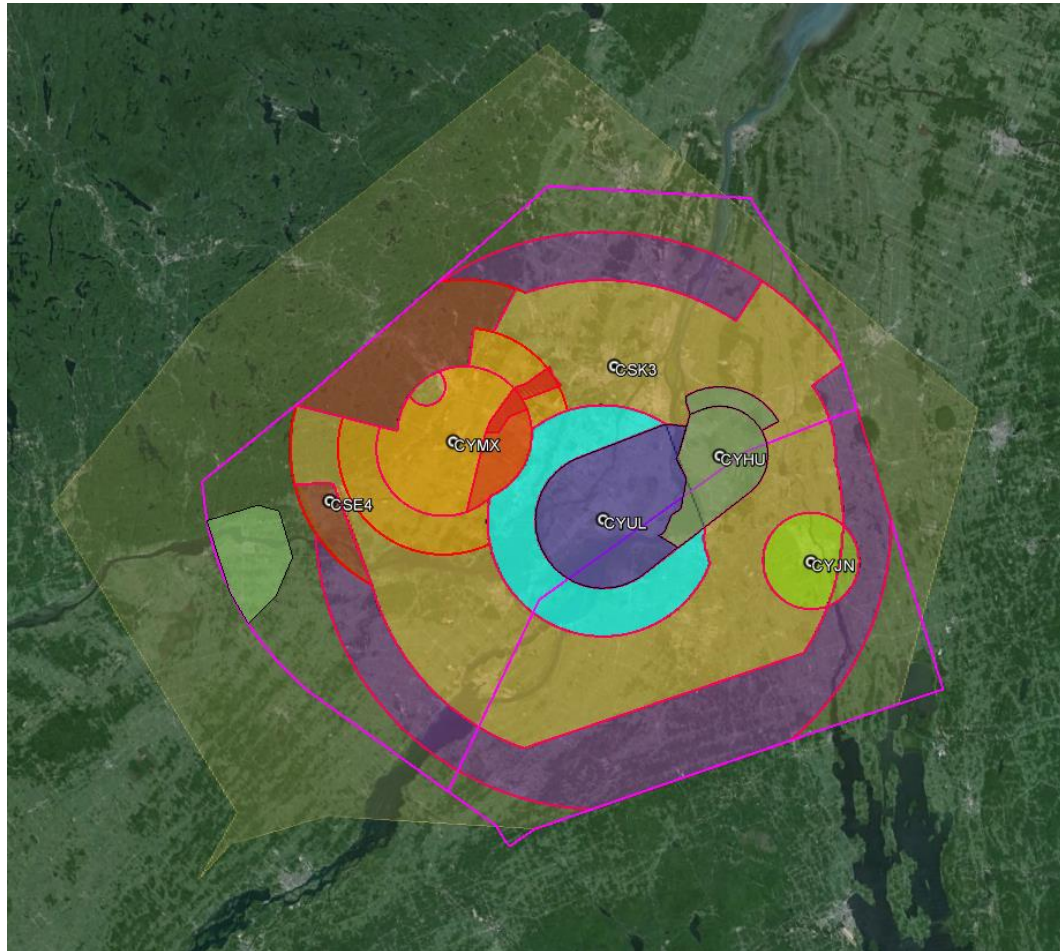


Nouvelle TCA de Montréal



Quand et Comment?



- **Mise en œuvre le 26 mai 2016 à 09:01 UTC**
En même temps que la sortie des publications aéronautiques (CFS, CAP, Cartes IFR)
- **Émission d'un Supplément de l'AIP**
Cartes VTA et VNC de Montréal en vente le 7 juin 2016

Pourquoi ce changement?



- **Changements des trajectoires et profils de vol des aéronefs IFR**
 - Nouveaux STAR, SID, Procédures
- **Décompression du trafic VFR**
 - Fréquences moins encombrées
 - Moins restreignant pour les pilotes VFR
- **Augmentation et convergence du trafic au nord de St-Hubert**
 - Possibilité de fournir la résolution de conflit par les contrôleurs
- **Réouverture de la piste 11/29 à Mirabel**
 - Nouvelles trajectoires de vol
- **Harmonisation des classes d'espaces et altitudes**
 - Meilleure conscience situationnelle des pilotes et des contrôleurs
 - Service adéquat selon la classe d'espace

Principaux changements

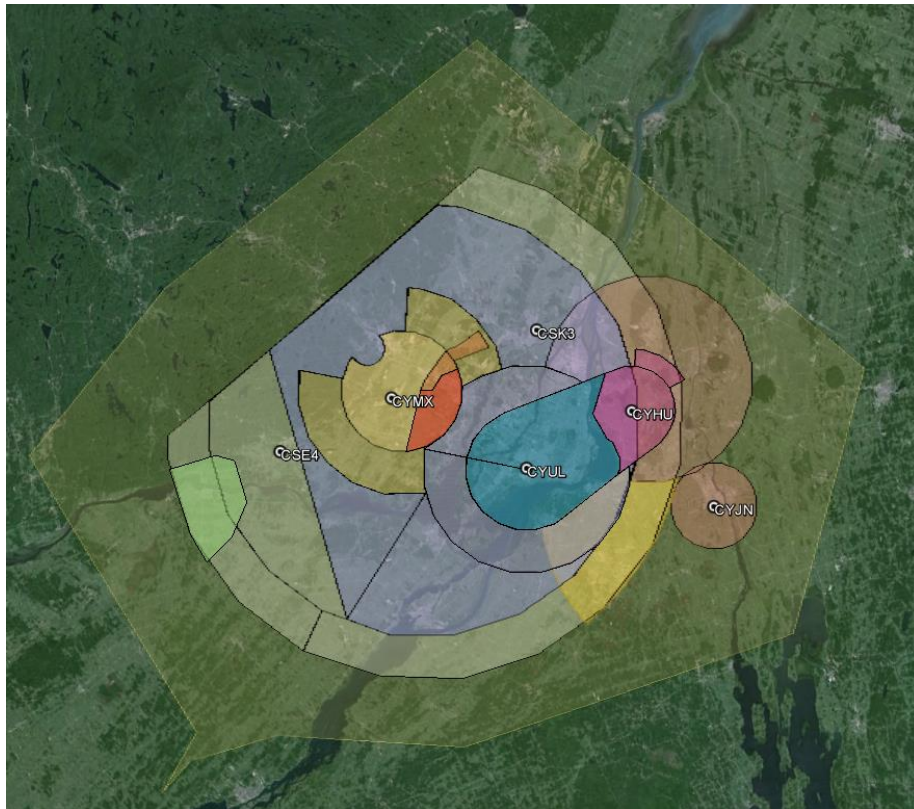


- **Tout l'espace est recentré sur l'aéroport Montréal/Trudeau**
 - Au lieu de VOR de Montréal
 - Nouvelles dimensions et altitudes harmonisées le plus possible
- **Tous l'espace du terminal est maintenant de classe C**
 - Incluant la zone de contrôle de St-Hubert
- **Zone de contrôle de Mirabel**
 - Nouvelles frontières de la zone de contrôle et centrée différemment
- **Zone de contrôle de St-Hubert**
 - Nouvelles frontières au nord et avec la zone de contrôle de Montréal/Trudeau
- **CYR de Bell/Textron**
 - Nouvelles frontières et altitudes
 - Maintenant 3 CYR (601, 624, 631)

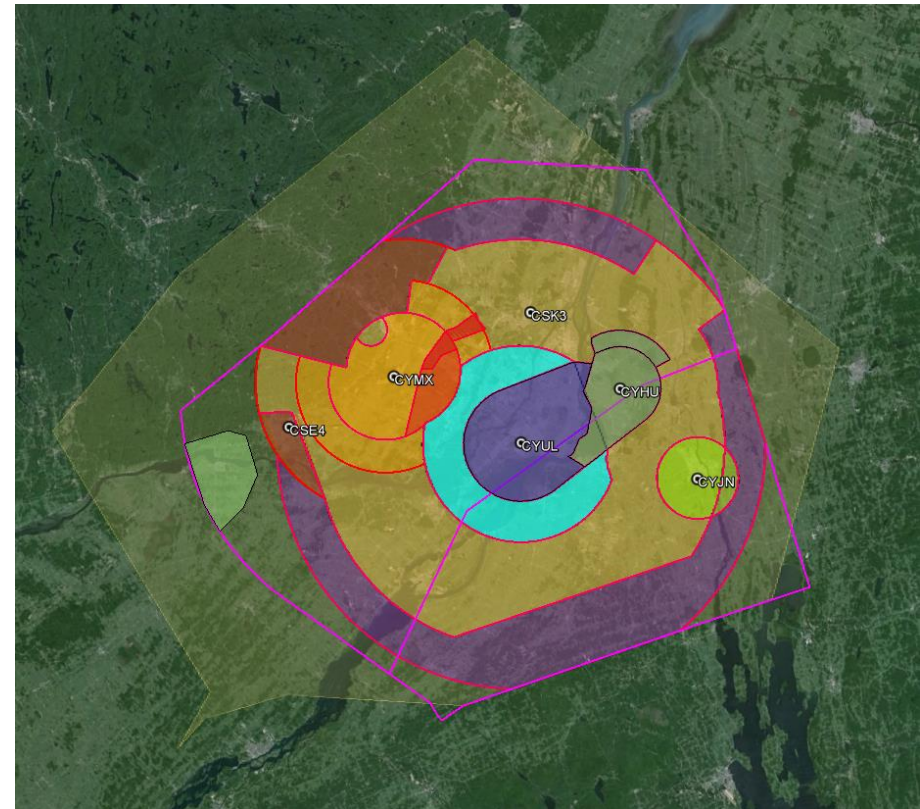
Tout l'espace centré sur l'aéroport Montréal/Trudeau



- Avant



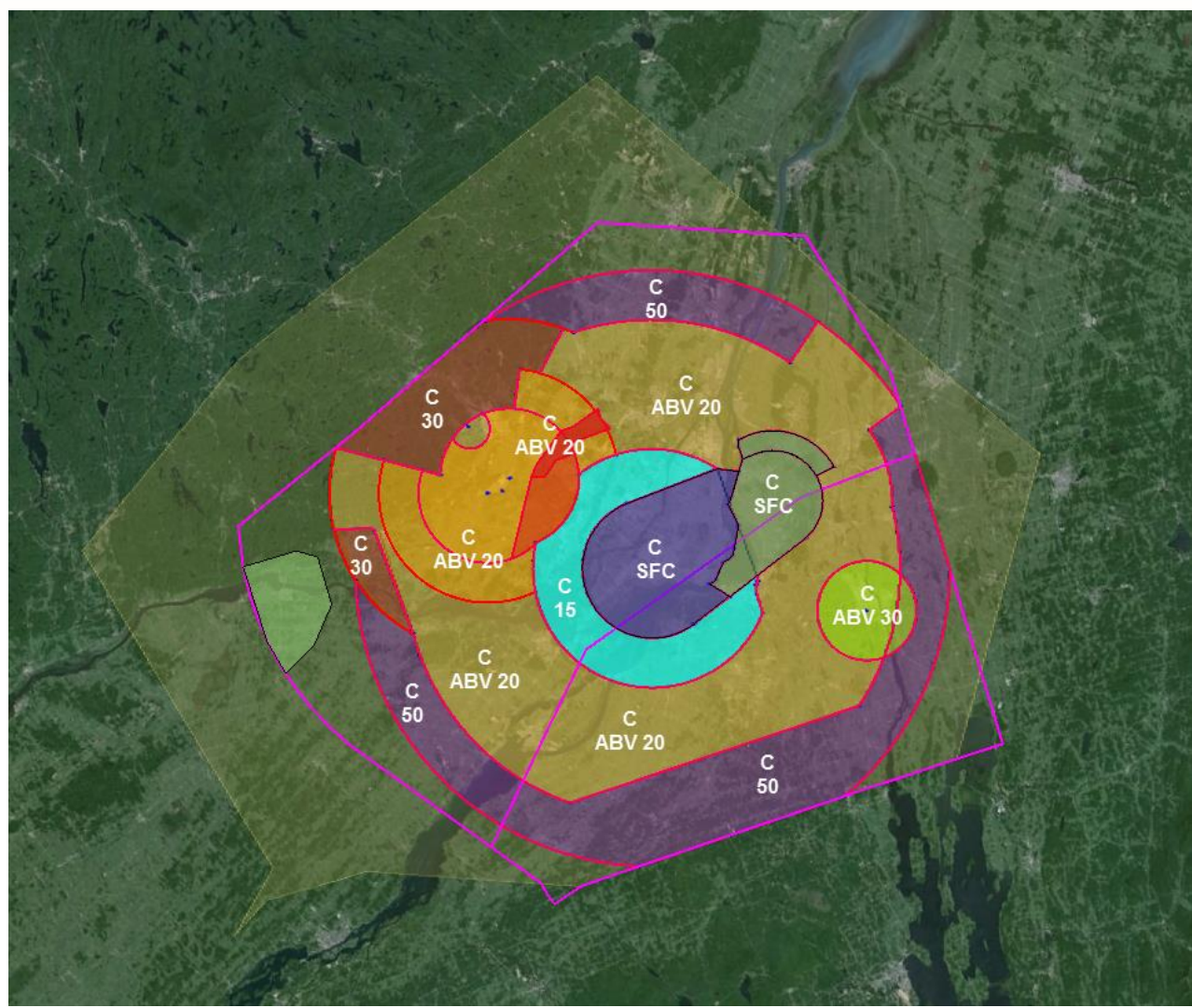
- Maintenant



Inclut maintenant la zone de contrôle de St-Jean à l'intérieur du terminal



Tous l'espace du terminal est maintenant de classe C Incluant la zone de contrôle de St-Hubert



Définition et différence entre les Classe D et classe C



Depuis longtemps, le service fourni par le terminal et la tour de contrôle de St-Hubert est un service de classe C dans un espace aérien de classe D.

- **Classe D**

- Espace aérien contrôlé dans lequel les vols IFR et VFR sont autorisés, mais où **les vols VFR doivent établir des communications bilatérales avec l'organisme ATC compétent avant d'y pénétrer.** L'ATC assure la séparation des vols IFR seulement et fournit les renseignements sur la circulation aux autres aéronefs. **Si l'équipement et la charge de travail le permettent,** l'ATC fournira un avis de résolution de conflit entre les aéronefs VFR et IFR et, **sur demande, entre les aéronefs VFR.**

- **Classe C**

- Espace aérien contrôlé dans lequel les vols IFR et VFR sont autorisés, mais où **les vols VFR doivent cependant recevoir une autorisation de l'ATC avant d'y pénétrer.** L'ATC assure la séparation entre tous les vols IFR et au besoin, entre les vols VFR et IFR afin de résoudre des conflits. Les aéronefs recevront les renseignements sur la circulation **et les aéronefs VFR,** après réception de ces renseignements, **recevront sur demande des instructions sur la résolution de conflit.**

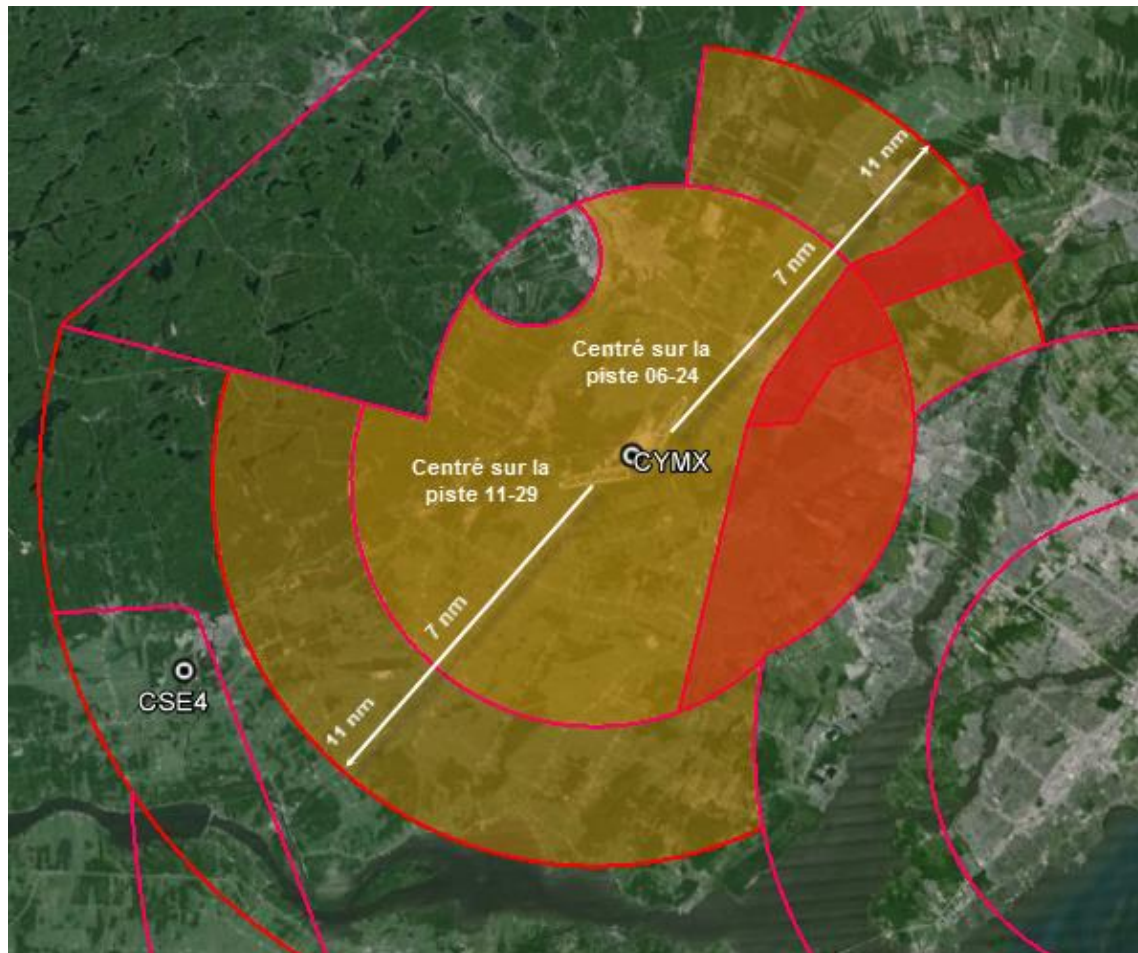
Autres espaces



- **Zone de contrôle de Mirabel**
 - Classe E / Transpondeur obligatoire (MX Radio 2000')
- **Extensions de zone de contrôle de Mirabel**
 - Classe E / Transpondeur obligatoire (MX Radio 1500 à 2000')
 - Classe E / Transpondeur obligatoire (No contact 1300' à BLW 1500')
- **Zone de contrôle de St-Jean de classe D**
 - Aucun changement (3000')
- **Prolongement de région de contrôle**
 - Classe E (No contact 2000' ASL)

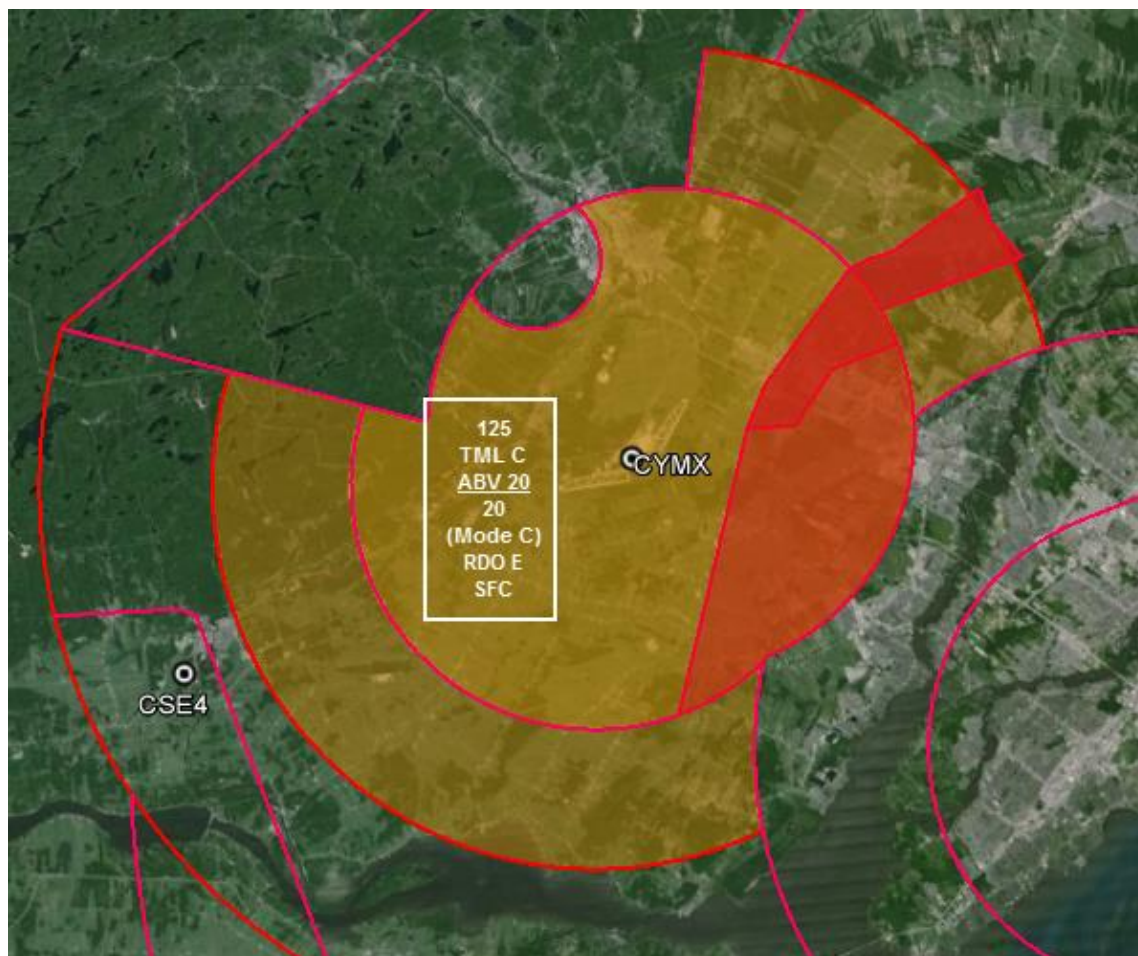
Zone de contrôle de Mirabel

Nouvelles frontières et centrée différemment



Zone de contrôle de Mirabel

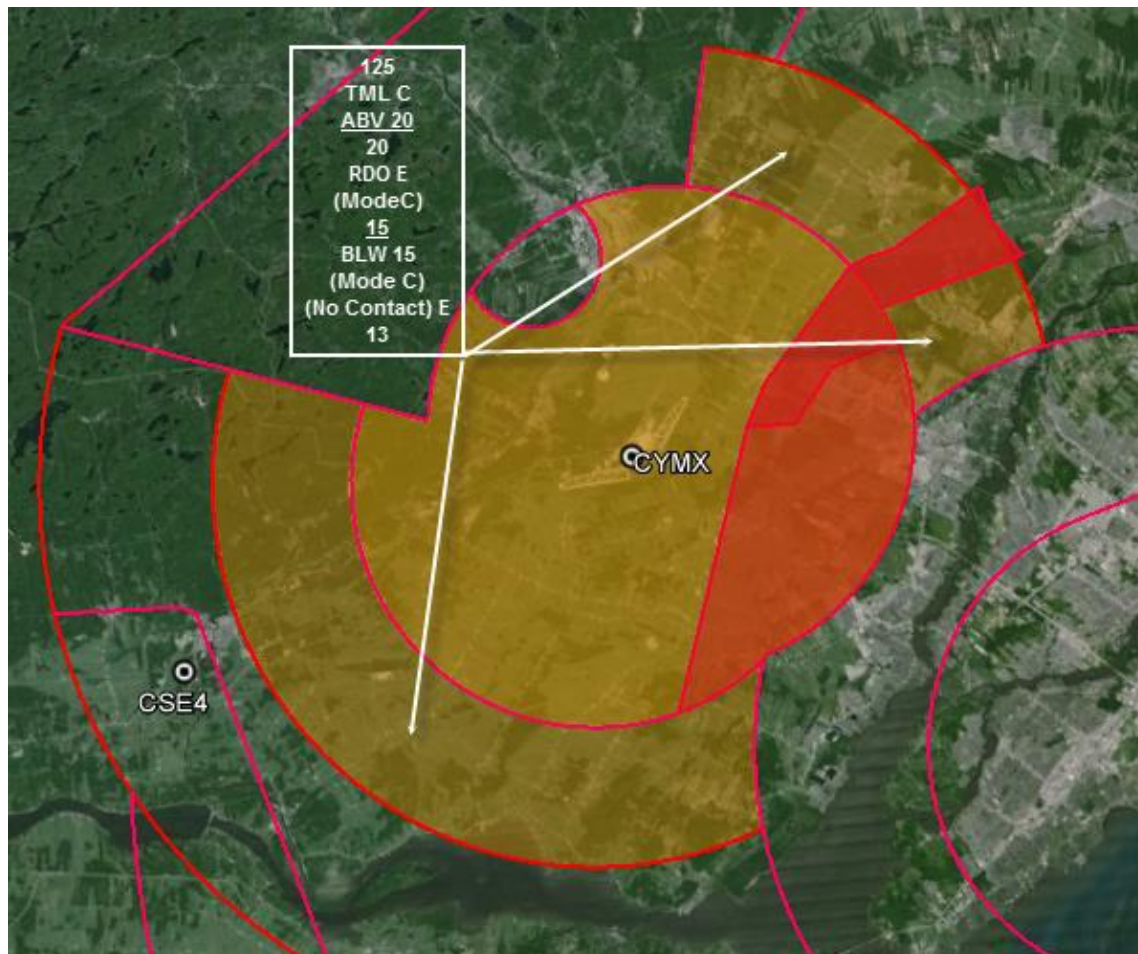
Classe E / Transpondeur obligatoire (MX Radio)



Extensions de zone de contrôle de Mirabel

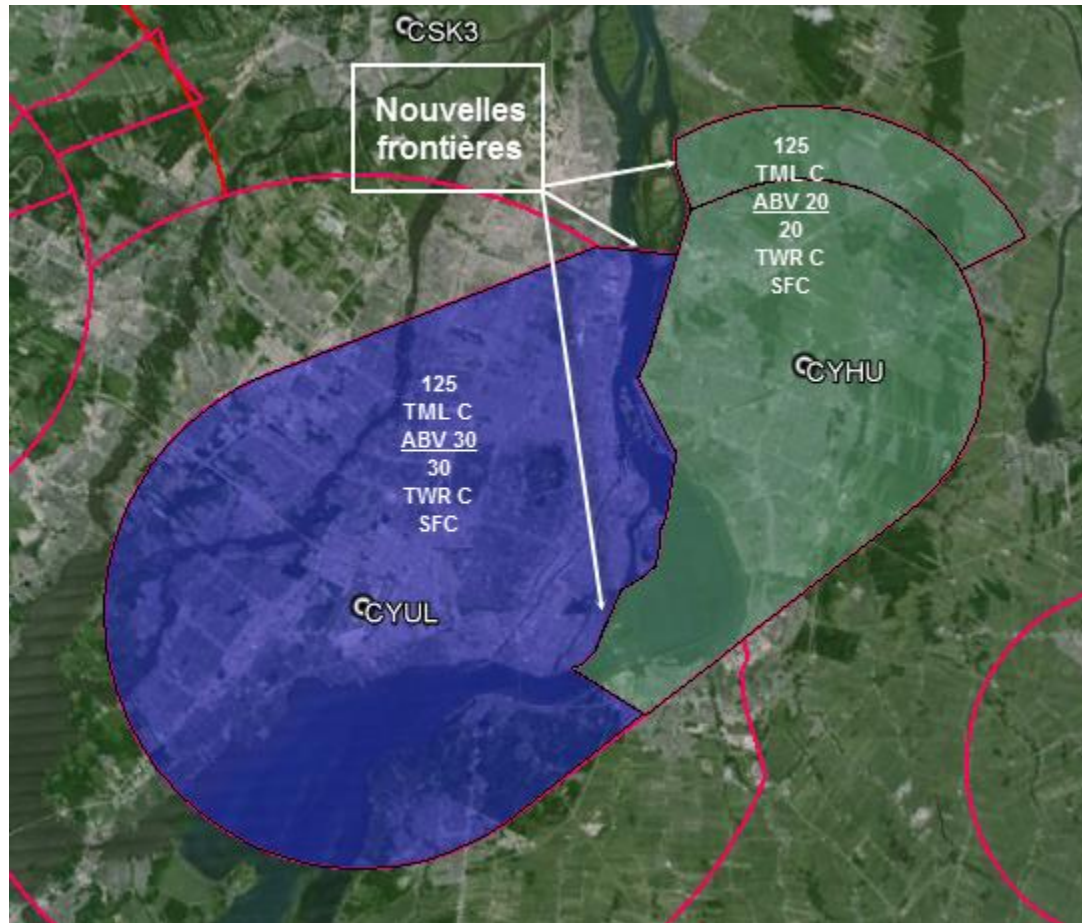
Classe E / Transpondeur obligatoire (MX Radio 1500 à 2000')

Classe E / Transpondeur obligatoire (No contact 1300' à BLW 1500')



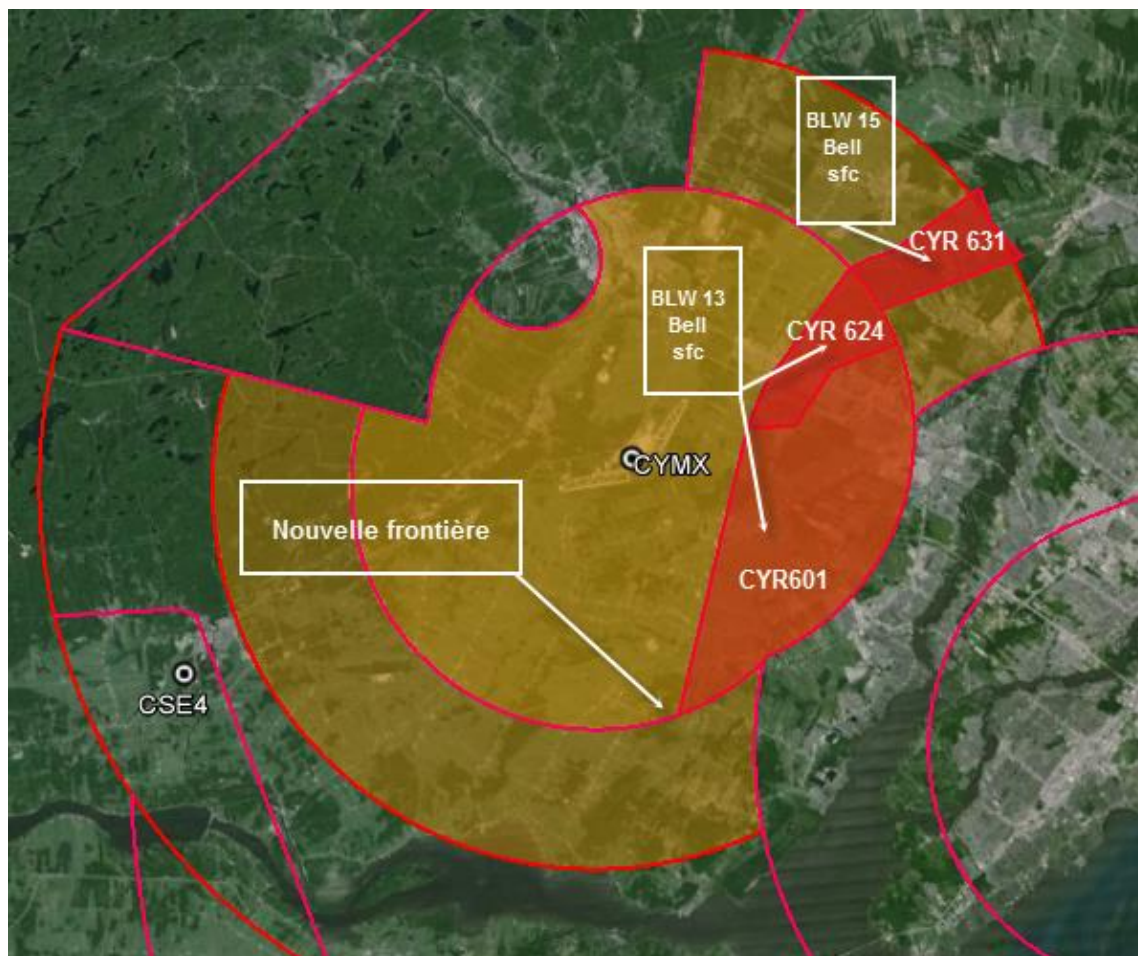
Zone de contrôle de St-Hubert et Montréal/Trudeau

Nouvelles frontières au nord et avec la zone de contrôle de Montréal/Trudeau



CYR de Bell/Textron CYR 601, 624 et 631

Nouvelles frontières et altitudes



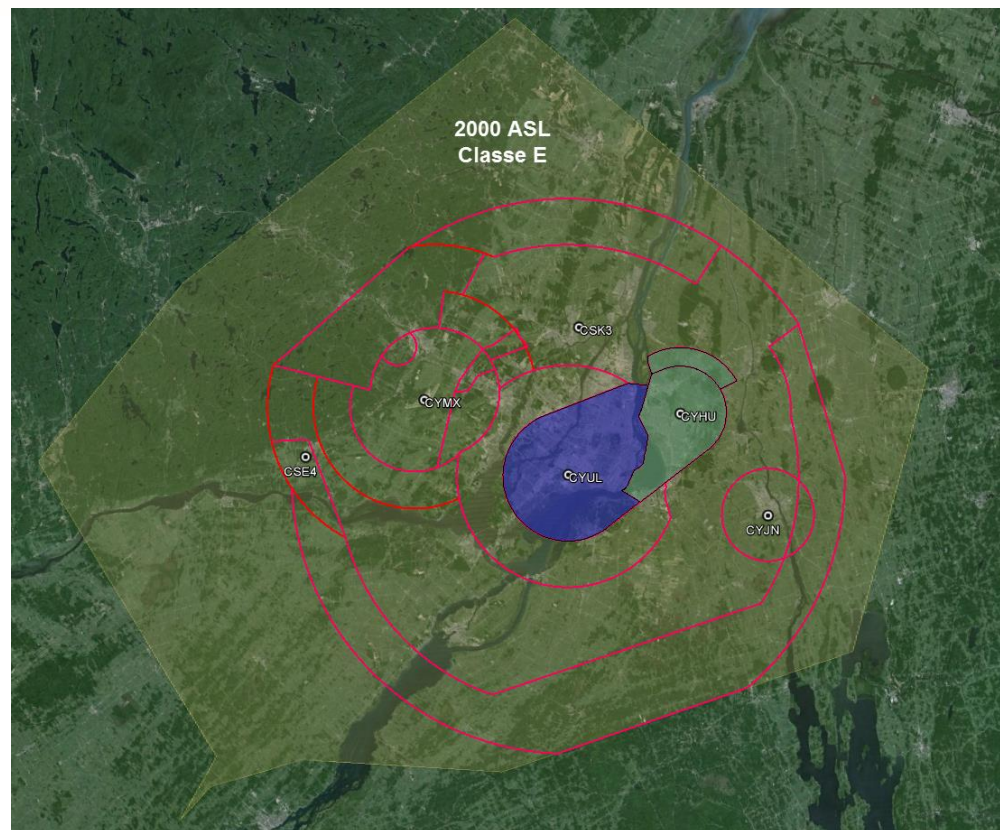
Prolongement de région de contrôle

Abaissée de 2500' AGL à 2000' ASL

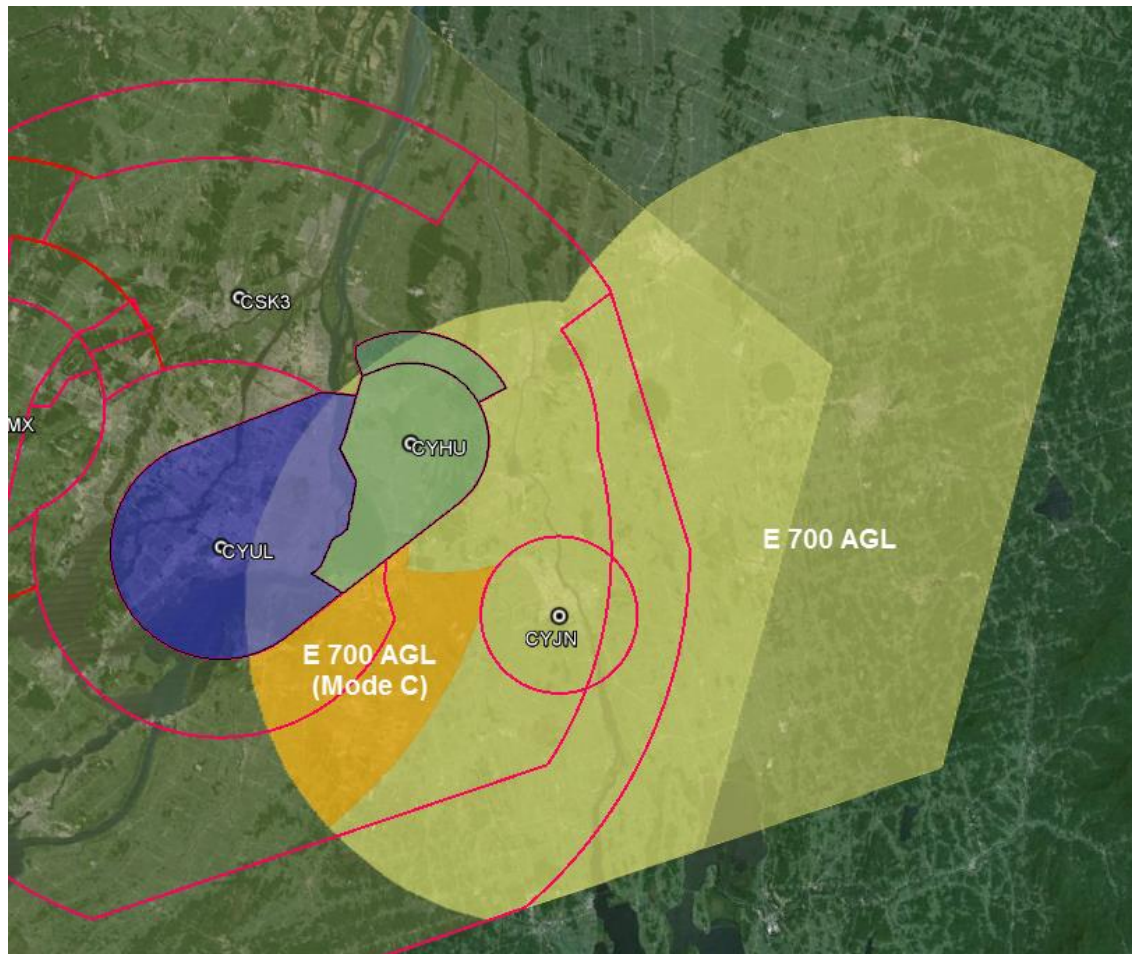


Le Manuel concernant les critères d'attente stipule; *toutes zones d'attente pré-planifiées doivent être situées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.*

Le Manuel des services de la circulation aérienne ordonne aux contrôleurs de ne pas accepter la responsabilité d'espacer les aéronefs qui évoluent hors de l'espace aérien contrôlé et de ne pas émettre des autorisations et instructions qui ne garantissent pas qu'un aéronef demeure en espace aérien contrôlé à moins que l'aéronef le demande.



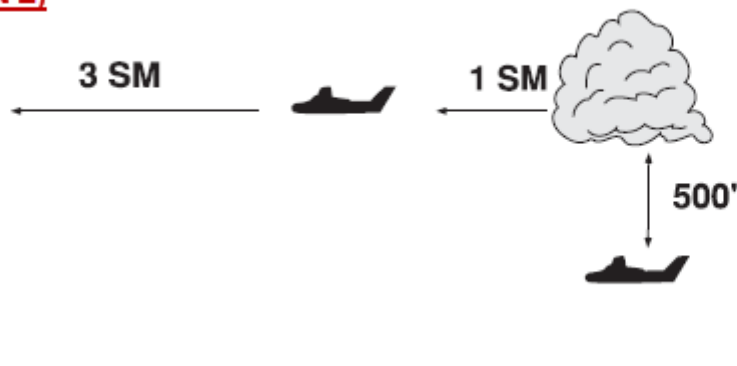
Extensions de zone de contrôle existante ne faisant pas parties des changements



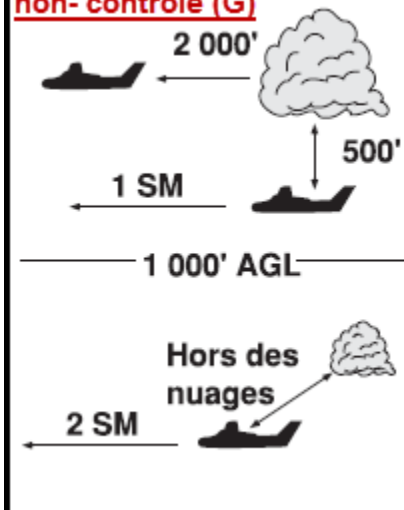
Minimum météo VFR selon la classe d'espace



Espace aérien contrôlé (B, C, D et E)



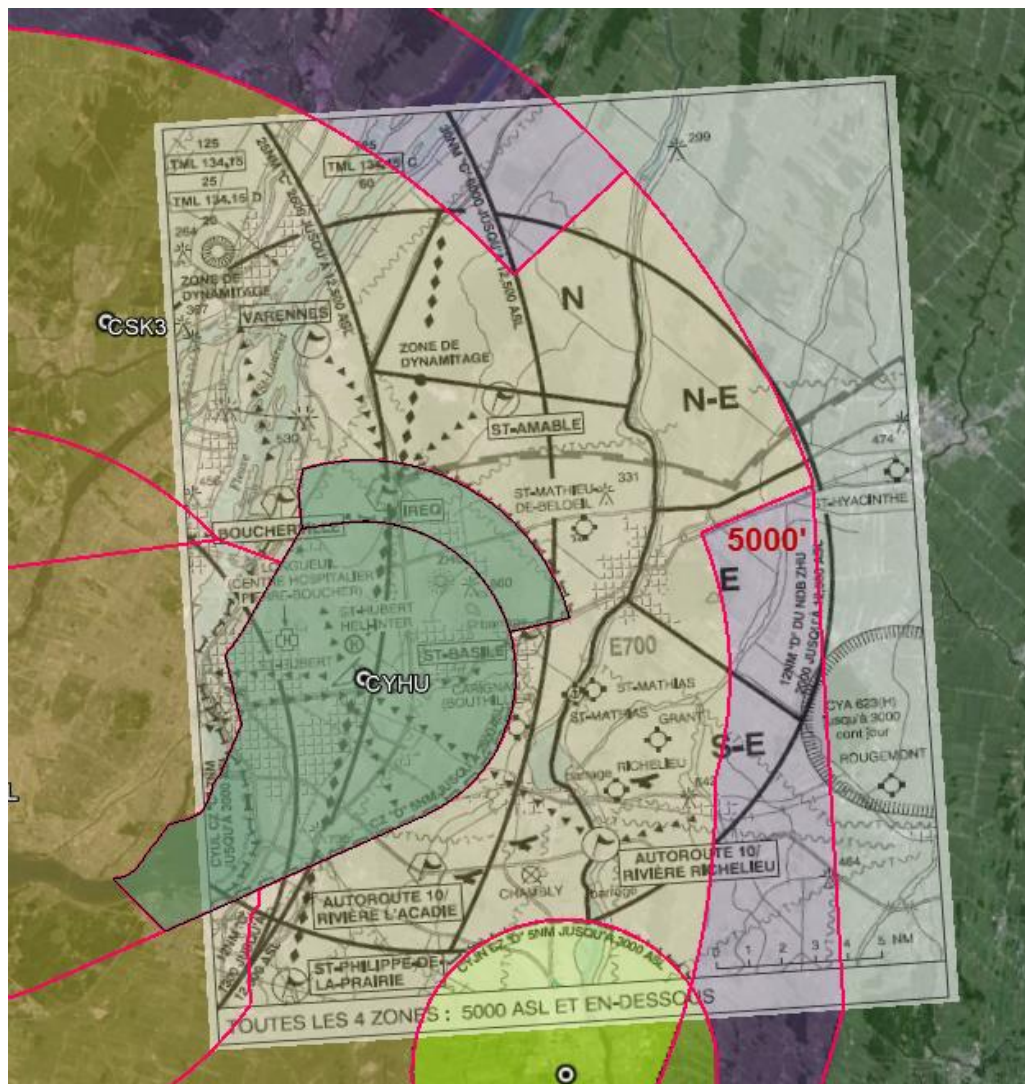
non-contrôlé (G)



Zones d'entraînement



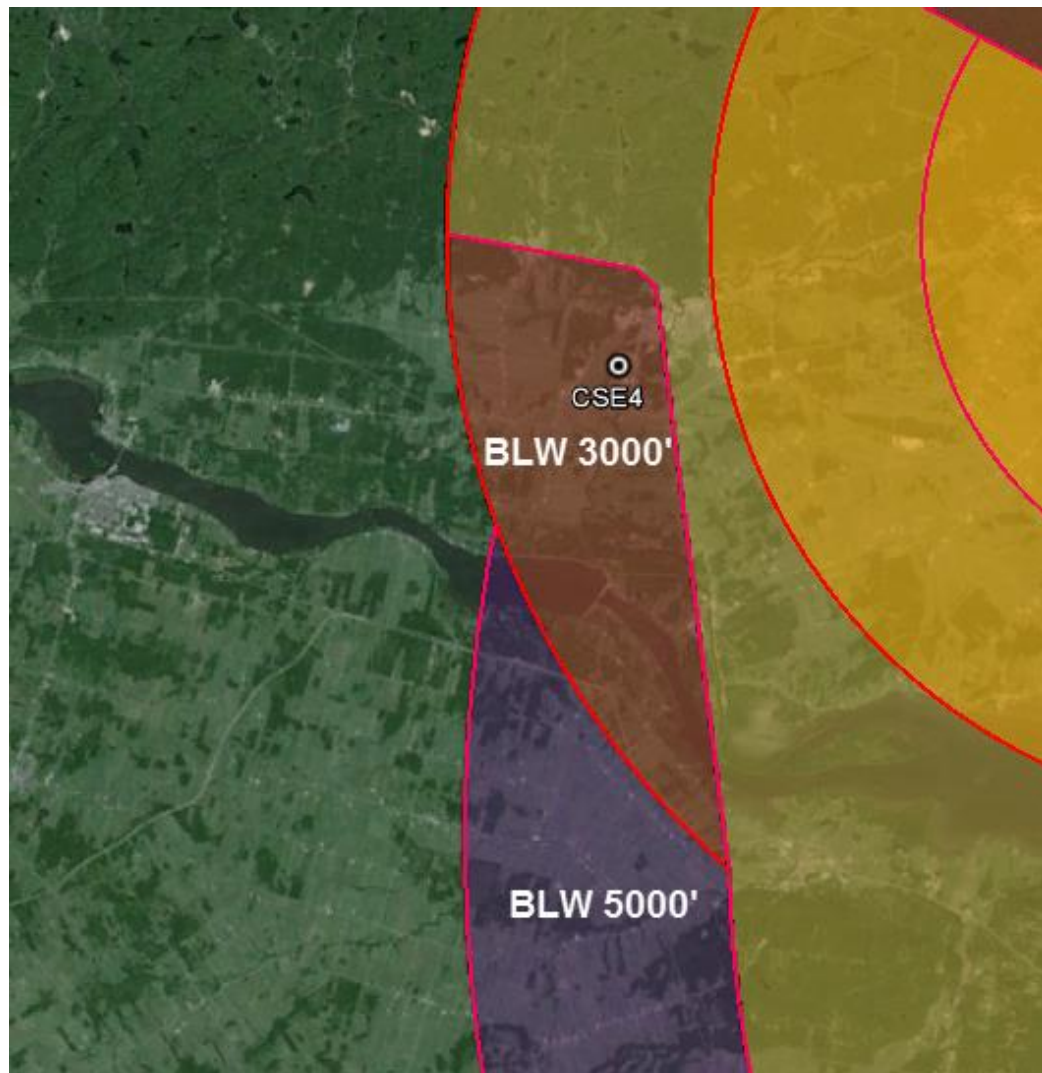
- Aucun changement
- Mais plus haut dans une partie de la zone E



Région de Lachute

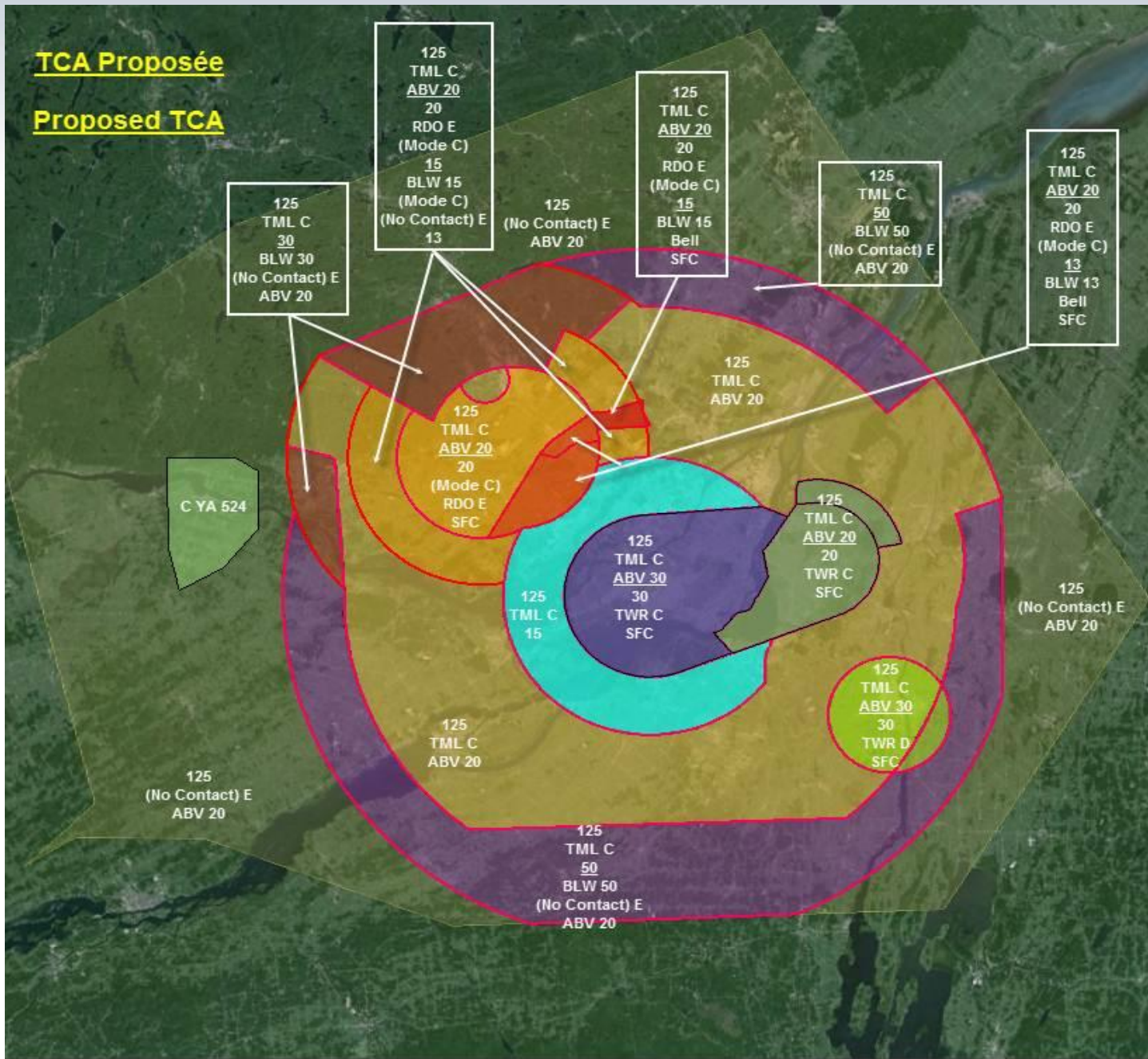


- Espace disponible pour les planeurs sous 3000'.
- Montée rapide possible vers le sud pour une meilleure atténuation du bruit.



TCA Proposée

Proposed TCA



Questions – Commentaires ?



26 mai 2016 09:01 UTC

*Pierre Durocher
Spécialiste de l'exploitation aéroportuaire
et Étude aéronautique FIR de Montréal
514-633-2724
durochp@navcanada.ca*

NAV CANADA

AU SERVICE D'UN MONDE EN MOUVEMENT