



ÉTUDE AÉRONAUTIQUE

Revue de la région de contrôle terminale de Montréal

Sommaire

L'analyse des trajectoires et profils de vol des aéronefs IFR en partance et à destination de la région de Montréal nous a permis de conclure que la structure et planchers de la TCA de Montréal devaient être réévalués. Les besoins en espace aérien contrôlé peuvent être diminués à certains endroits et doivent être augmentés à d'autres. La nouvelle structure de la TCA permettra une décompression du trafic VFR en haussant les planchers de divers secteurs et assurera le maintien du trafic IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé dans d'autres.

La convergence du trafic VFR dans la portion nord de la zone de contrôle de Montréal/St-Hubert et la réouverture de la piste 11/29 à Montréal/Mirabel nous force à revoir les frontières et structures de ces zones de contrôle et de transitions.

La classification des différents espaces aériens contrôlés de la région terminale de Montréal est également à revoir. Certaines parties de l'espace aérien dans la région de contrôle terminal sont de classe D avec utilisation obligatoire de transpondeur mode C (sauf CZ de Montréal/St-Hubert. Classe D seulement). Toutefois, les services actuellement offerts correspondent à ceux d'un espace aérien de classe C dans tout l'espace du terminal et dans la zone de contrôle de Montréal/St-Hubert.

Les besoins en espace aérien contrôlé de la région terminale de Montréal doivent donc être révisés et on recommande les modifications à la TCA et aux zones de contrôles indiquées ci-dessous. (Voir à l'Annexe A, des illustrations précises de l'espace aérien avant et après les modifications) :

- Faire passer la classification de l'ensemble de l'espace aérien du terminal de Montréal et de la zone de contrôle de Montréal/St-Hubert de la classe D à la classe C.
- Modifier la portion nord de l'extension de la zone de contrôle de Montréal/St-Hubert jusqu'au fleuve St-Laurent afin d'assurer un meilleur service d'information trafic et de résolution de conflit au trafic VFR convergent dans cette région.
- Modifier la frontière entre les zones de contrôles de Montréal/Trudeau et de Montréal/St-Hubert pour réduire la coordination et maintenir les arrivées IFR sur la piste 06L de Montréal/St-Hubert dans la zone de contrôle de celle-ci.
- Redéfinir la zone de contrôle de Montréal/Mirabel et les zones de transition de celle-ci afin de contenir les aéronefs IFR en espace aérien contrôlé avec la réouverture de la piste 11/29 et la création de nouvelles procédures d'approche aux instruments pour ces pistes.

- Hausser les planchers des zones de transition de Montréal/Mirabel pour permettre une décompression de l'espace aérien non contrôlé pour les aéronefs VFR et tout en protégeant les procédures d'approche aux instruments de l'aéroport.
- Créer des espaces de classe E transpondeur requis sous les zones de transition de Mirabel afin de maintenir une conscience situationnelle aux aéronefs de Bombardier lors de circuits d'aéroport.
- Redessiner l'ensemble de la TCA de Montréal en recentrant la majorité des espaces sur l'aéroport Montréal/Trudeau au lieu du VOR de Montréal, modifier les frontières et plancher des espaces dans le but contenir les trajectoires de vol des aéronefs IFR et réduire le plus possible la compression de l'espace aérien non contrôlé pour les aéronefs VFR évoluant autour et en dessous de la TCA de Montréal.

POUR OBTENIR LA VERSION COMPLÈTE DE L'ÉTUDE AÉRONAUTIQUE, VEUILLEZ ENVOYER UN COURRIEL À L'ADRESSE SUIVANTE : etudeaeronautique@navcanada.ca.