

## SUPPLÉMENT DE L'AIP CANADA 43/24

### VOLS D'ESSAI À HAUTE VITESSE EN DESSOUS DE 10 000 PIEDS

Pratt & Whitney Canada (P&W) fait l'essai de ses moteurs dans des conditions et à des altitudes diverses au moyen de deux Boeing 747 immatriculés C-FPAW et C-GTFF et servant de bancs d'essai volant (FTB).

P&W fait l'essai de nouveaux prototypes de moteurs jusqu'aux limites de leur enveloppe opérationnelle, notamment en les poussant jusqu'à des vitesses indiquées dépassant les 250 nœuds en dessous de 10 000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL) en vertu d'une exemption ministérielle à l'article 602.32 du RAC.

À une vitesse de 250 nœuds, un aéronef parcourt une distance de presque 4 milles marins par minute. Puisqu'il faut près de 10 secondes pour détecter un aéronef, l'identifier et agir pour éviter une collision aérienne, les opérations à haute vitesse accroissent le risque d'une telle collision. Le Canada a fixé en 1972 la limite actuelle de 250 nœuds en dessous de 10 000 pieds après que plusieurs collisions aériennes ont eu lieu aux États-Unis.

Les aéronefs de P&W servant de FTB évoluent à ces hautes vitesses en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sur des routes ou des zones d'essai à haute vitesse où les exigences de visibilité et de distance par rapport aux nuages sont plus grandes (visibilité en vol d'au moins 5 milles et distance de 1000 pieds par rapport aux nuages). De plus, les phares d'atterrissage et les feux anticollision de ces aéronefs doivent être illuminés en tout temps lorsqu'ils volent en dessous de 10 000 pieds ASL. Enfin, ces aéronefs utilisent un système anticollision embarqué (ACAS) qui peut donner au pilote des avis d'avertissement de trafic et de résolution par rapport à d'autres aéronefs équipés d'un transpondeur. On encourage donc les pilotes d'autres aéronefs à faire preuve de vigilance et à utiliser un transpondeur à codage d'altitude ou à prendre d'autres moyens pour résoudre un conflit avec un aéronef servant de FTB.

Les essais de vol à haute vitesse seront annoncés par NOTAM pour l'une des zones suivantes au moins 6 heures avant la tenue d'un essai.

## Zones d'essai à haute vitesse

### Route d'essai à haute vitesse 1 :

Dans les 4 milles marins d'une ligne droite entre N49 19,7 W67 22,3 (BUBIX) et N49 05,1 W61 42,0 (HITOR). L'aéronef évolue à une altitude minimale de 1 000 pieds ASL, mais ne peut évoluer en dessous de 2 000 pieds AAE dans les 5 milles marins de l'aérodrome de Rivière Bell (CRB5).

### Route d'essai à haute vitesse 2 :

Dans les 4 milles marins d'une ligne droite entre N49 05,1 W61 42,0 (HITOR) et 10 milles marins à l'est de N48 45,8 W64 24,3 (VOR de YGP). L'aéronef évolue à une altitude minimale de 1 000 pieds ASL, mais ne peut évoluer en dessous de 2 000 pieds AAE dans les 5 milles marins de l'aérodrome de Rivière Bell (CRB5).



Figure 1. Routes d'essai à haute vitesse 1 et 2

**Route d'essai à haute vitesse 3 :**

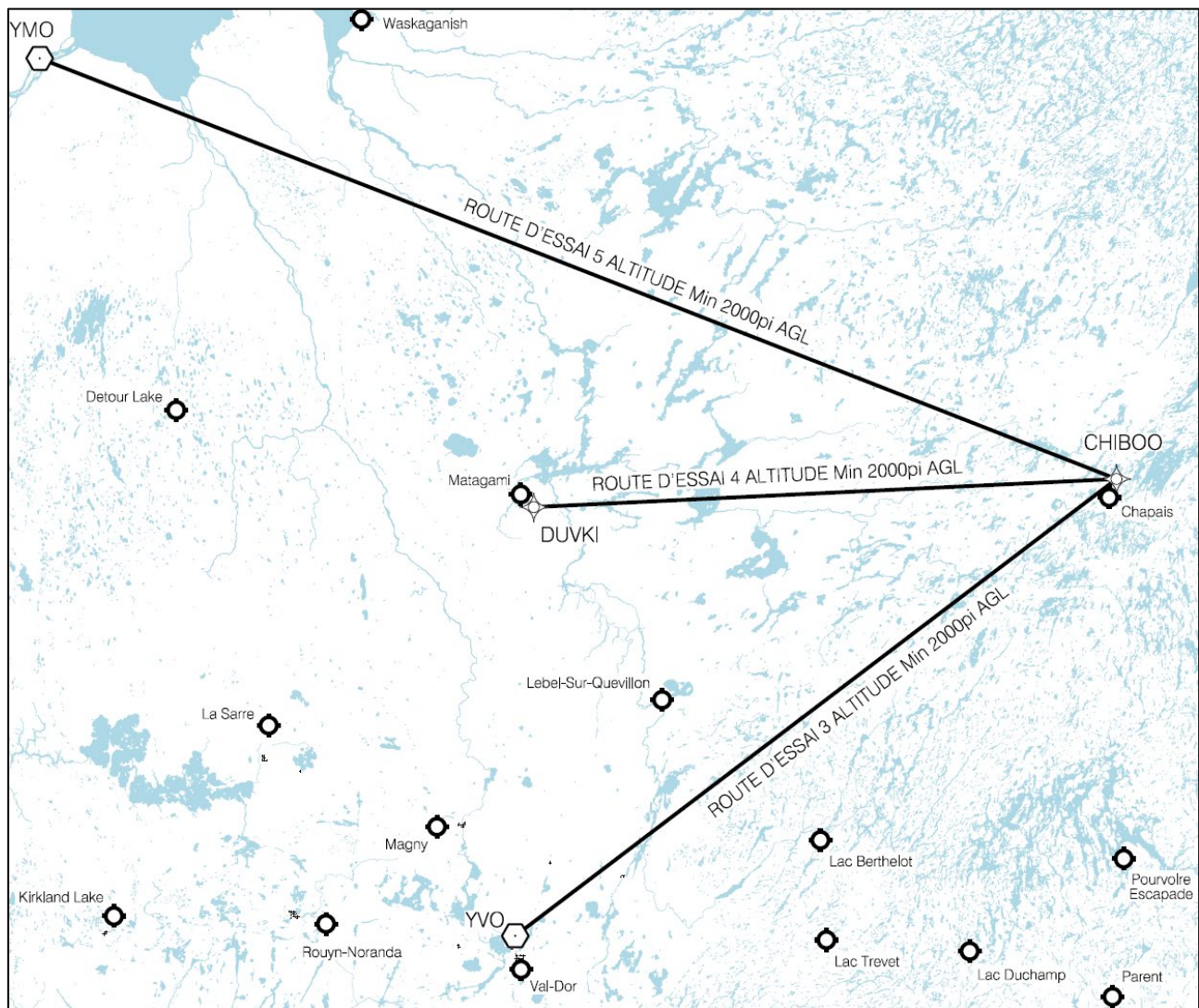
Entre 5 milles marins à l'est de N48 10,5 W77 49,2 (VOR de YVO) et 5 milles marins à l'est de N49 48,0 W74 29,7 (CHIBOO), le long de la route aérienne RR23 avec un décalage latéral stratégique de 2 milles marins vers la droite; altitude minimale de 2 000 pieds AGL.

**Route d'essai à haute vitesse 4 :**

Entre 5 milles marins à l'ouest de N49 48,0 W74 29,7 (CHIBOO) et 5 milles marins à l'est de N49 43,4 W77 44,5 (DUVKI), le long de la route aérienne L755, avec un décalage latéral stratégique de 2 milles marins vers la droite; altitude minimale de 2 000 pieds AGL.

**Route d'essai à haute vitesse 5 :**

Dans les 4 milles marins d'une ligne droite entre 5 milles marins au nord-ouest de N49 48,0 W74 29,7 (CHIBOO) et 5 milles marins au sud-est de N51 17,5 W80 36,4 (VOR de YMO); altitude minimale de 2 000 pieds AGL.

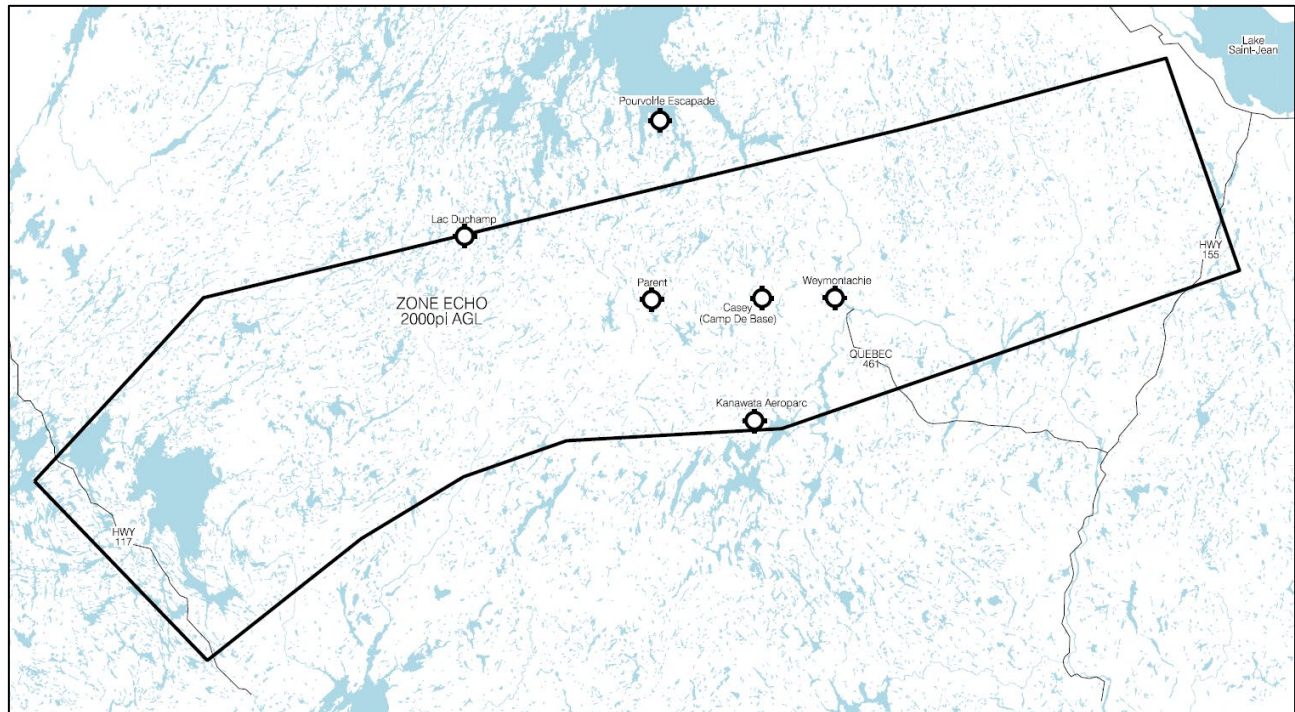


**Figure 2. Routes d'essai à haute vitesse 3 - 5**

**Zone ECHO :**

Zone contenue dans l'espace aérien de classe G entre les limites suivantes (zone d'essai de Montréal ECHO); altitude minimale de 2 000 pieds AGL :

- N46 54,2 W76 27,2
- N47 23,5 W77 11,0
- N47 47,6 W76 40,0
- N47 55,1 W76 30,3
- N48 24,3 W73 33,9
- N48 27,4 W73 15,2
- N48 35,1 W72 28,0
- N47 59,1 W72 11,6
- N47 34,0 W74 05,9
- N47 32,0 W74 59,4
- N47 25,8 W75 24,8
- N47 15,2 W75 49,9



**Figure 3. Zone d'essai à haute vitesse ECHO**



Le présent supplément de l'AIP arrivera à échéance le 10 juin 2027.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec:

Commandant Sylvain Lajoie  
Pratt & Whitney Canada

Courriel : [sylvain.lajoie@pwc.ca](mailto:sylvain.lajoie@pwc.ca)

Transports Canada – Région du Québec

Courriel : [aviation.que@tc.gc.ca](mailto:aviation.que@tc.gc.ca)