

## AÉRONEFS VOLANT À BASSE ALTITUDE

Le Règlement de l'aviation canadien (RAC), 602.14-602.16, stipule qu'un aéronef doit voler à une altitude d'au moins 1 000 pieds (305 m) au-dessus d'une agglomération (500 pieds (152 m) au-dessus de l'eau), sauf s'il s'agit d'effectuer un décollage, une approche ou un atterrissage (d'autres exemptions peuvent s'appliquer). Il incombe à l'Application de la loi de l'aviation civile de Transports Canada de faire respecter ce règlement. Si vous soupçonnez qu'un aéronef vole à trop basse altitude ou de manière non sécuritaire, vous devriez transmettre les détails de l'incident à Transports Canada :

<https://tc.canada.ca/fr/aviation/contacts-bureaux-aviation-civile/formulaire-contact-centre-communications-aviation-civile>

Dans la vaste majorité des cas, les aéronefs qui survolent le Lower Mainland le font à une altitude qui respecte les dispositions du règlement et des procédures publiées. Il y a toutefois un certain nombre d'activités courantes qui soulèvent, au sein de la communauté, des questions au sujet d'aéronefs volant à basse altitude.

### Système d'atterrissage aux instruments – Vérification en vol

Le système d'atterrissage aux instruments fournit aux aéronefs en approche des renseignements essentiels pour les aider à l'atterrissage. Il y existe cinq de ces systèmes à YVR. Ils appartiennent à NAV CANADA, qui s'occupe aussi de leur entretien. NAV CANADA est l'entreprise responsable de la prestation de services relatifs à la navigation aérienne au pays.

Il est nécessaire de procéder à des vérifications périodiques de ces systèmes afin de s'assurer qu'ils respectent les normes de certification rigoureuses de Transports Canada. Les vérifications nécessitent qu'un aéronef CRJ spécialement équipé effectue des approches simulées pour s'assurer que le système fonctionne à l'intérieur des tolérances prévues.



*Aéronef CRJ de vérification en vol de  
NAV CANADA*

La durée d'une vérification en vol dépend du type d'entretien effectué sur le système, mais elle est habituellement de deux à quatre heures.

Les approches simulées effectuées au cours des vérifications en vol se distinguent par le fait que l'aéronef interrompt son approche à très basse altitude une fois qu'il est au-dessus du seuil de la piste, après quoi il vire et reprend de l'altitude en s'éloignant de la piste pour commencer l'approche suivante. Dans le cadre de ces

vérifications, la plupart des préoccupations de la communauté concernent la sécurité, puisque l'aéronef vole à basse altitude.

L'Administration de l'aéroport affiche des avis sur son site Web, [www.yvr.ca](http://www.yvr.ca), pour informer la communauté des vérifications des systèmes d'atterrissage aux instruments à venir. Ces avis permettent à la communauté de s'attendre à des activités inhabituelles au cours des vérifications.

L'illustration 1 présente les trajectoires de vol pour les vérifications en vol des systèmes d'atterrissage aux instruments sur différentes pistes. La trajectoire de vol de chaque vérification varie légèrement, et le nombre de circuits requis diffère.

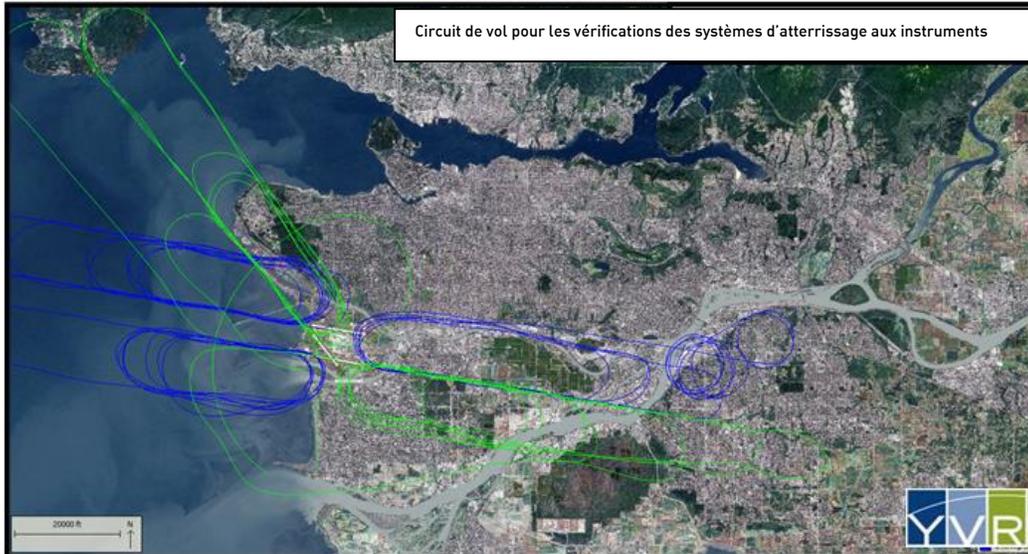


Illustration 1 : Exemples de trajectoires de vol associées à une vérification en vol des systèmes d'atterrissage aux instruments

#### Avions à hélice au-dessus de la ville de Richmond

Les résidents ont souvent des préoccupations au sujet d'avions à hélice survolant la ville de Richmond lorsque la piste 08 est en activité (c'est-à-dire que les décollages ont lieu au-dessus de la ville et les atterrissages, au-dessus de l'eau).

Même si les avions à réaction doivent normalement monter jusqu'à 3 000 pieds (914 m) le long du cap de la piste avant de commencer à tourner, les avions à hélice doivent habituellement tourner rapidement après le décollage, et ce, pour des raisons d'espace et de capacité aériens. Les avions à hélices qui tournent ainsi respectent les procédures d'autres aéroports internationaux achalandés, et il s'agit d'un élément essentiel à la gestion par l'aéroport du parc d'aéronefs d'YVR, qui se divise à parts égales, ou presque, entre avions à réaction et avions à hélice. L'illustration 2 présente les trajectoires de vol des avions à réaction et des avions à hélice qui décollent de la piste 08.

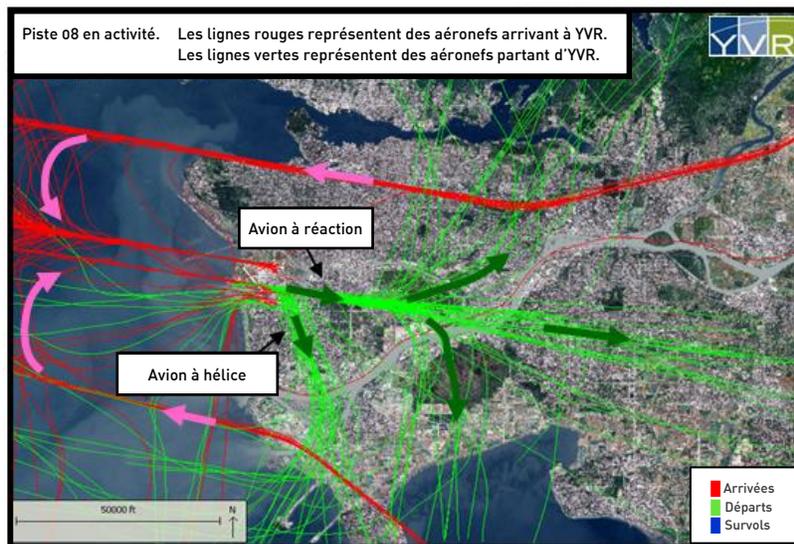


Illustration 2 : Exemples de trajectoires de vol d'avions à hélice et d'avions à réaction au cours des activités sur la piste 08.

### Ambulance aérienne

Certains exploitants, à YVR, desservent le service d'ambulance aérienne de la Colombie-Britannique, autant par hélicoptère que par aéronef à voilure fixe. Ces aéronefs et leur équipage sont disponibles 24 h sur 24 pour transporter des patients des régions éloignées vers la région de Vancouver, et vice versa, afin qu'ils soient soignés dans des hôpitaux locaux.

En raison des besoins des patients et de l'importance du temps, les ambulances aériennes ont droit à un traitement accéléré et les routes les plus courtes leur sont attribuées. En outre, certaines blessures requièrent que les aéronefs volent à basse altitude.

### Aéronefs et hélicoptères décrivant des cercles

Plusieurs activités ont lieu au-dessus du Lower Mainland la nuit. Elles peuvent expliquer le bruit causé par des aéronefs qui décrivent des cercles. Certaines de ces activités ont lieu pour des raisons d'enquête : couverture de l'information, circulation, surveillance. Par exemple, l'hélicoptère « AIR 1 » est exploité par la GRC pour ses services de police communautaire et en soutien à d'autres services de police du Lower Mainland.

Le lien suivant donne de plus amples renseignements sur les activités d'AIR 1 :

<https://bc-cb.rcmp-grc.gc.ca/ViewPage.action?languageId=4&siteNodeId=23&contentId=10002>

*Si vous souhaitez obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le service responsable de la gestion du bruit d'YVR à l'adresse suivante : [noise@yvr.ca](mailto:noise@yvr.ca).*