

CAP
GÉN

ATTENTION : LE CONTENU
DE LA PRÉSENTE PUBLICATION
PEUT ÊTRE REMPLACÉ PAR
NOTAM OU SUPPLÉMENT D'AIP

EN VIGUEUR 0901Z **27 NOVEMBRE 2025**
AU 0901Z 22 JANVIER 2026

CANADA AIR PILOT

Procédures aux instruments

PAGES GÉNÉRALES

AIP Canada (OACI) Partie 3 - Aérodromes (AD)

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



Table des matières

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	1
INTRODUCTION	2
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	3
DÉFINITIONS	9
RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES	15
MINIMUMS OPÉRATIONNELS	16
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – APPROCHE	23
HIAL non opérationnel	28
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – ATERRISSAGE.....	29
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT	31
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT.....	35
TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES.....	37
LÉGENDE DES SYMBOLES	39
PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS	46
Carte d'approche générique	46
Carte d'approche pour hélicoptères seulement	75
Carte d'approche visuelle	77
Carte d'approche ILS CAT II ou III	80
Carte d'approche RNP AR	82
DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS.....	85
Carte de départ/de SID pour hélicoptères seulement.....	94
ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE.....	98
LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME	108
LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ	110
LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE	112

Publié par NAV CANADA en vertu des Annexes 4 et 15
de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI

Cartographie et impression : NAV CANADA

Source des données aéronautiques civiles canadiennes : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques militaires canadiennes :
Ministère de la Défense Nationale de Sa Majesté le Roi aux droits du Canada

Acquisition

Achats à l'unité

Le Canada Air Pilot s'obtient par l'entremise du réseau de distributeurs et fournisseurs ou directement de NAV CANADA. La liste de distributeur figure dans le site Web de l'information aéronautique, Renseignements sur les achats de NAV CANADA, à www.navcanada.ca. Au besoin, appeler les Publications aéronautiques au 1-866-731-PUBS (7827) pour connaître le distributeur le plus près.

Abonnement

Pour s'abonner au Canada Air Pilot, s'adresser à :

NAV CANADA

Publications aéronautiques

Centre de vente et de distribution

Case postale 9840, succursale T

Ottawa ON Canada K1G 6S8

Téléphone (sans frais) : 1-866-731-PUBS (7827)

Courriel : aeropubs@navcanada.ca

www.navcanada.ca (Produits aéronautiques)

Le prix est de 45,00 \$ pour sept numéros ; frais d'expéditions et de manutention et taxes en sus. Les cartes Visa, American Express et MasterCard sont acceptées et toutes les ventes sont fermes. Prière d'allouer dix jours pour la livraison de votre premier numéro. Si vous n'avez pas reçu votre abonnement trois jours avant la date d'entrée en vigueur, veuillez appeler NAV CANADA.

Préface

Le Canada Air Pilot (CAP) et le Canada Air Pilot restreint (RCAP) sont des documents d'information aéronautique civile publiés et distribués par le Centre de vente et de distribution des publications aéronautiques de NAV CANADA. Ils sont mis à jour tous les 56 jours conformément aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les pages générales du CAP sont réémises à chaque cycle et la date d'entrée en vigueur (EFF) est donc mise à jour également. Par conséquent, la date d'entrée en vigueur des pages générales du CAP correspond toujours à la date d'entrée en vigueur des volumes CAP.

Les renseignements figurant sur chaque page ne sont à jour que jusqu'à la date d'envoi à l'impression. Un NOTAM peut modifier ou annuler les données indiquées dans le présent document. Pour que des opérations aériennes soient fondées sur des renseignements à jour, il faut donc consulter les NOTAM.

Dans le présent document, l'utilisation du masculin est choisie pour des fins de lisibilité; il inclut le féminin et n'est pas discriminatoire.

Coordonnées

NAV CANADA est responsable de l'information aéronautique civile du Canada. Les erreurs, omissions, anomalies, suggestions ou commentaires concernant le système de navigation aérienne peuvent être signalés à toute FSS ou directement au Services à la clientèle et aux parties prenantes à :

NAV CANADA

Services à la clientèle et aux parties prenantes

151 rue Slater

Suite 120

Ottawa, ON K1P 5H3

Tél. : 1-800-876-4693-4* (*ne pas composer le dernier numéro si l'appel provient de l'Amérique du Nord)

Courriel : service@navcanada.ca

Heures d'ouverture habituelles : 0800–1800 (HNE/HAE)

Toutes les questions visant les données aéronautiques doivent être adressées à :

NAV CANADA

Collecte des données AIS

CP 9824 SUCC T

Ottawa ON K1G 6R2

Courriel : aisdata@navcanada.ca

NAV CANADA service aux clients IFR de l'ATC

Les pilotes ou répartiteurs peuvent maintenant discuter de questions touchant le contrôle de la circulation aérienne avec les gestionnaires IFR dans tous les centres de contrôle régionaux en appelant au 1-877-342-2276.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

A

AAE	altitude au-dessus de l'A/D
AB	Alberta
ACC	Centre de contrôle régional
acft	aéronef
A/D	aérodrome
AD	aérodrome
ADF	radiogoniométrie automatique
adj	adjacent à, contigu
advsy	avis
AFB	base des forces aériennes
A/G	air/sol
AGL	au-dessus du sol
AIP	Publication d'information aéronautique
alt/ALT	altitude
altm	altimètre
altn	aérodrome de dégagement
APAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
APCH ou apch	approche
APD	stationnement ou quai pour aéronefs
APGM	directeur d'aéroport
aprt	aéroport
aprx	environ, approximativement
APV	procédure d'approche avec guidage vertical
AR	autorisation requise
ARCAL	balisage lumineux d'aérodrome télécommandé
ARP	point de référence d'aérodrome
ARR	arrivée, arriver
AS	Autorisation spéciale/approbation spécifique
AS CAT I	Autorisation spéciale catégorie I
AS CAT II	Autorisation spéciale catégorie II
ASDA	distance utilisable pour l'accélération-arrêt

ASDE	radar de surveillance des mouvements de surface
ASL	au-dessus du niveau de la mer
A-SMGCS	Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface
ASR	radar de surveillance d'aéroport
ATB	aérogare
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATD	distance le long de la trajectoire
ATF	fréquence de trafic d'aérodrome
ATIS	service automatique d'information de région terminale
ATS	services de la circulation aérienne
AU	station UNICOM d'approche
auth	autorisé, autorisation
AUTO	Système automatisé d'observations météorologiques (Propriété d'un organisme autre que NAV CANADA ou le MDN)
AVASIS	indicateur visuel de pente d'approche simplifié
avbl	disponible
AWOS	Système automatisé d'observations météorologiques (Propriété de NAV CANADA ou du MDN)

B

Baro	barométrique
BC	Colombie-Britannique
bcst	diffusé ou diffusion
bil	bilingue
bldg	bâtiment(s), building
BM	radioborne alignement arrière
BPOC	avant de poursuivre la route
brg	relèvement

C

C	degré(s) Celsius
CAP	Canada Air Pilot
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

cat/CAT	catégorie
ccw	dans le sens antihoraire
CDA	angle de descente constant
CDF	centre de dégivrage
CDI	indicateur d'écart de route
CFS	Supplément de vol – Canada
ch	canal
clb	monter
clnc	autorisé/autorisation
clsd	fermé(e)
co	comté
comm	communiquer/communications
cont	continu(e)/continuer
coord	coordonner/coordonnées/ coordination
COPTER	hélicoptère
CRS ou crs	route, trajectoire
ctc	appeler, contacter
ctl	contrôle, contrôlé(e)
ctr	centre
cw	dans le sens horaire
CYA	zone de service consultatif
CYR	zone réglementée
cz	zone de contrôle

D

D/D/I	DME/DME/IRU
DA	altitude de décision
dct	direct(e)
DÉC ou déc	déclinaison magnétique
del	délivrance
dep	départ
DH	hauteur de décision
direc	direct ou directionnel
dist	distance
DME	équipement de mesure de la distance
DP	procédure de départ

DRCO	installation radio télécommandée à composition
DT	heure avancée
DTW	point de cheminement terminal vent arrière

E

E	est
EET	Délai prévu
eff	en vigueur
ELEV ou elev	altitude
emerg	urgence
Eng	anglais
ETA	heure d'arrivée prévue

F

FACF	repère de trajectoire d'approche finale
FAF	repère d'approche finale
FAS	service consultatif en vol
FATO	aire d'approche finale et de décollage
FAWP	point de cheminement d'approche finale
FL	niveau de vol
FMS	système de gestion de vol
FOD	dommage par corps étranger
Fr	français
freq	fréquence
FSS	station d'information de vol

G

G	grille
GFA	prévision de zone graphique
GM	mouvement(s) au sol
gnd	(au niveau du ou au) sol
GND ADV	service consultatif sol
GNSS	Système mondiale de navigation par satellite

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

GP	alignement de descente	IDF	repère initial de départ
GPA	angle d'alignement de descente	IF	repère intermédiaire
GPH	Publication d'information de vol du MDN	IFR	règles de vol aux instruments
GPS	Système de positionnement mondial	ILS	système d'atterrissage aux instruments
GS	alignement de descente	IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
H		inbd/ INBD	en rapprochement
HAA	hauteur au-dessus de l'aérodrome	inop	hors service
HAS	hauteur au-dessus de la surface	INS	système de navigation par inertie
HAT	hauteur au-dessus de la TDZE	intl	international
HATh	hauteur au-dessus du seuil	INTRM	provisoire
hdg	cap	intxn	intersection
HÉLICO	hélicoptère	IRS	système de référence par inertie
HI	carte en route du niveau supérieur	IRU	centrale inertielle de référence
HIAl	balisage lumineux d'approche à haute intensité	ISA	atmosphère type internationale
HIRO	opérations sur pistes très achalandées	IWP	point de cheminement intermédiaire
HJ	du lever au coucher du soleil	K	
HN	du coucher au lever du soleil	kg	kilogramme
HP	héliport	KIAS	vitesse indiquée en nœuds
hr	heure	kt	nœud(s)
HRP	point de référence de l'héliport	L	
HS	point chaud	LB	relèvement de guidage
I		lb	livre
IAF	repère d'approche initiale	lczt	radiophare d'alignement de piste
IAIP	Système intégré d'information aéronautique	LDA	distance d'atterrissage utilisable
IAP	procédure d'approche aux instruments	lgt	balisage lumineux ou feu de balisage
IAWP	point de cheminement d'approche initiale	lgt	balisé (balisage lumineux)
IAWPC	point de cheminement d'approche initiale du centre	LNAV	navigation latérale
IAWPL	point de cheminement d'approche initiale de la gauche	LO	carte en route du niveau inférieur
IAWPR	point de cheminement d'approche initiale de la droite	LOC	radiophare d'alignement de piste (pour procédures d'approche de non-précision)
ident	indicatif, identification	LP	performance d'alignement de piste
		LPV	performance d'alignement de piste avec guidage vertical

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

LR	radial d'amorce	NADP	procédure d'atténuation du bruit au départ
lt	gauche	nav	navigation
ltd	limité(e)	NAVAID	aide à la navigation
LVO	opérations par faible visibilité	NB	Nouveau-Brunswick
LWIS	Système d'information météorologique limitée	NCP	procédure de circuit de nuit
M		NDA	espace aérien intérieur du Nord
m	mètre(s)	NDB	radiophare non directionnel
MAA	altitude maximale autorisée	NDHQ	Quartier général de la Défense nationale
mag/M	magnétique	NE	nord-est
MAHWP	point de cheminement de circuit d'attente d'approche interrompue	NL	Terre-Neuve et Labrador
maint	entretien, maintenance	NM	mille(s) marin(s)
MAP	point d'approche interrompue	NOR	restrictions d'exploitation en raison du bruit
MATWP	point de cheminement du virage d'approche interrompue	nr	nombre
MAWP	point de cheminement d'approche interrompue	NS	Nouvelle-Écosse
max	maximum	NT	Territoires du Nord-Ouest
MB	Manitoba	NU	Nunavut
MDA	altitude minimale de descente	nu	inutilisable
MDN	ministère de la Défense nationale	NW	nord-ouest
MEA	altitude minimale en route	NWS	Système d'alerte du Nord
MEHT	hauteur minimale de l'œil au-dessus du seuil	O	
MF	fréquence obligatoire	OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
Mil	militaire	obd/OBD	en éloignement
min	minimum	obst	obstacle
min	minute(s)	OCL	hauteur limite de franchissement d'obstacles
misd	manquée ou interrompue (approche)	OCSL	occasionnel(lement)
MOCA	altitude minimale de franchissement d'obstacles	OM	radioborne extérieure
MSA	altitude minimale de secteur	ON	Ontario
muni	municipal	ops	opérations
N		O/R	sur demande
N	nord	O/T	en d'autre temps
N/A	ne s'applique pas	P	
NAD	Système de référence nord-américain	PAL	station périphérique
		PAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

PAR	radar d'approche de précision
PBN	navigation fondée sur les performances
PE	Île-du-Prince-Édouard
pi	piéd(s)
PinS	point dans l'espace
PPR	autorisation préalable requise
Proc	procédure
Prop	hélice
PSR	radar primaire de surveillance
PT	virage conventionnel
pvt	privé(e)

Q

QC	Québec
----	--------

R

R	radiale
RA	radioaltimètre
RAC	Règlement de l'aviation canadien
RAIM	contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RASS	source éloignée de calage altimétrique
RCAP	Canada Air Pilot restreint
RCO	installation radio télécommandée
rdo	radio
RNAV	navigation de surface
RNP	qualité de navigation requise
rt	(à) droite
RVO	opérations par visibilité réduite
RVR	portée visuelle de piste
RWY ou rwy	piste

S

S	sud
s	seconde(s)
SAC	Strategic Air Command
SDA	espace aérien intérieur du Sud

SDWP	point de cheminement de descente
SE	sud-est
SFC	surface
SID	départ normalisé aux instruments
simul	simultané, simultanément
SK	Saskatchewan
SM	mille(s) terrestre(s)
SMGCS	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
spec	spécification
SPEC	spécifié
SPEC VIS	visibilité minimale spécifiée au décollage
SR	lever du soleil
SS	coucher du soleil
STAR	arrivée normalisée en région terminale
str	tout droit, directement
SW	sud-ouest

T

T	vrai ou carte de région terminale
TAA	zone terminale d'arrivée
TACAN	système de navigation aérienne tactique
TAF	prévision d'aérodrome
TC	Transports Canada
TCH	hauteur de franchissement du seuil
TDZ	zone de poser
TDZE	altitude de zone de poser
TDZL	balisage lumineux de zone de poser
temp	température
tempo	temporaire(ment)
TFC	trafic
thld	seuil
TLOF	aire de prise de contact et d'envol
tml	terminal, aérogare
TODA	distance utilisable au décollage

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

TORA	distance de roulement utilisable au décollage
TP	publication de Transports Canada
trk	route
twr/TWR	tour
twy	voie de circulation

U

UK	inconnu(e)
UNICOM	service de communications universelles

V

V2	Vitesse de sécurité au décollage
VAC	carte d'approche à vue
VAGS	système visuel d'alignement de piste
VAL	valide
VAP	procédure d'approche visuelle
VASIS	indicateur visuel de pente d'approche
VFR	règles de vol à vue
VGM	module générateur de voix
VGSI	indicateurs visuels de pente d'approche
VHF	très haute fréquence
VIP	dignitaire
vis	visibilité

VLF	très basse fréquence
VNAV	navigation verticale
VOR	radiophare omnidirectionnel VHF
VORTAC	combinaison de VOR et de TACAN
VPA	angle de trajectoire verticale
V/V	vitesse verticale
VZF	vitesse minimale de manœuvre sans volets

W

W	ouest
WAAS	système de renforcement à couverture étendue
WGS	Système géodésique mondial
win	hiver
WP	point de cheminement
wx	météo

Y

YT	Territoire du Yukon
----	---------------------

Z

Z	temps universel coordonné
---	---------------------------

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

À L'ESTIME

Qualifie l'estimation de la position d'un aéronef en déplaçant, à l'aide de données connues de direction, de temps et de vitesse, une de ses positions antérieures. Le cap indiqué sur le segment à l'estime intercepte la trajectoire de rapprochement avant l'IF. La distance indiquée est la distance totale de route jusqu'au IF. (Ex. : 2900 Cap 238° 10 NM à l'IF)

AÉRODROME

Toute étendue de terre ou d'eau (y compris une partie de plan d'eau gelée), ou autre surface d'appui utilisée, conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, intégralement ou partiellement, aux arrivées, départs, manœuvres ou entretiens courants des aéronefs et qui inclut tout bâtiment, aménagement ou équipement qui y est situé et prévu à cet effet.

AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DÉCOLLAGE (FATO)

Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche d'un hélicoptère jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage, ou à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage.

AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL (TLOF)

Aire sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

AIRE DE TRAFIC

Partie d'un aéroport, autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectés à de telles opérations.

ALTITUDE D'AÉRODROME

Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

ALTITUDE DE DÉCISION (DA)

Altitude spécifiée à laquelle, au cours d'une approche de précision ou approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

ALTITUDE DE PROCÉDURE

Altitude publiée utilisée dans la définition du profil vertical d'une procédure de vol et égale ou supérieure à l'altitude minimale de franchissement d'obstacles, le cas échéant.

ALTITUDE DE SÉCURITÉ 100 NM

L'altitude utilisable la plus basse qui assure une marge de franchissement d'obstacles minimale de 1 000 pieds (1 500 pi ou 2 000 pi dans les régions montagneuses visées), dans des conditions de pression et de température standard, au-dessus de tous les obstacles situés dans une zone d'un rayon de 100 milles marins du point de référence de l'aérodrome.

ALTITUDE DE TRANSITION

Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

ALTITUDE DE ZONE DE POSER (TDZE)

Altitude la plus élevée de la zone de poser.

ALTITUDE DU SEUIL

Altitude de l'intersection du seuil et de l'axe de piste. L'altitude d'un seuil décalé n'est pas indiquée.

ALTITUDE INITIALE DU VIRAGE CONVENTIONNEL

Le segment d'un virage conventionnel (PT) est composé des zones d'entrée et de manœuvre. La zone d'entrée se termine à la perpendiculaire à la branche en rapprochement du repère de PT qui passe par ce repère. Cette zone vise à garantir une marge au-dessus des obstacles jusqu'à ce que l'aéronef vole en éloignement du repère du PT. Lorsqu'elle est spécifiée, cette altitude doit être maintenue jusqu'à ce que l'aéronef vole en éloignement de ce repère.

ALTITUDE MINIMALE DE DESCENTE (MDA)

Lors de l'exécution d'une approche de non-précision, altitude spécifiée au-dessous de laquelle un aéronef ne peut descendre pour continuer une approche à moins d'avoir établi la référence visuelle exigée.

ALTITUDE MINIMALE DE SECTEUR (MSA)

Altitude la plus basse qui puisse être utilisée et qui assurera une marge minimale de franchissement de 1 000 pi, dans des conditions de pression et de température standard, au dessus de tous les obstacles situés dans un secteur circulaire d'au moins 25 NM de rayon centré sur une aide radio à la navigation, un point de cheminement situé près de l'aérodrome ou le point de référence d'aérodrome (ARP). La MSA peut également tenir compte des facteurs opérationnels tels que l'espace aérien contrôlé et, par conséquent, peut être plus élevée que l'altitude de sécurité 100 NM.

ANGLE DE TRAJECTOIRE VERTICALE (VPA)

Angle de pente de descente constante défini par navigation verticale barométrique ou par WAAS. Voir l'AIM de TC pour les erreurs et limites du système.

AVANT DE POURSUIVRE LA ROUTE (BPOC)

Terme indiquant qu'une procédure spécifiée doit être suivie avant d'intercepter la route désirée.

CANAL WAAS

Une carte d'approche comportant une ligne de minimums LPV ou LP indique un numéro de canal WAAS qui est utilisé par certains types d'appareils d'avionique et qui permet de charger l'approche.

CIRCUIT D'ATTENTE OU DE NAVETTE

Manœuvre préétablie qui permet à un aéronef de demeurer dans un espace aérien spécifié lorsqu'exécutée en attente pour une autorisation subséquente, ou lorsqu'établi en montée ou en descente vers une altitude prédéterminée. Les circuits d'attente et de navette illustrés par un virage à gauche sont définis comme étant des circuits d'attente non standards. Lorsque publiée, la vitesse de circuit d'attente ou de montée/de descente en navette indique la vitesse maximale évaluée.

DATE DE L'EXAMEN RÉGLEMENTAIRE (RRD)

Chaque procédure aux instruments publiée dans le Canada Air Pilot restreint est valide jusqu'à la date de l'examen réglementaire; cette date est déterminée conformément à la circulaire d'information 803-004 de Transports Canada.

DÉNOMINATION DE PROCÉDURE

Désignation formelle d'une procédure aux instruments utilisée en radiophonie (lors d'une autorisation ATC, par exemple). La dénomination d'une procédure indiquée sur une carte SID ou STAR comprend aussi un indicatif codé à utiliser dans la base de données de l'avionique.

DISTANCE ACCÉLÉRATION-ARRÊT UTILISABLE (ASDA)

Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur de prolongement d'arrêt utilisable (lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt).

DISTANCE DE DÉCOLLAGE UTILISABLE (TODA)

Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé utilisable (lorsqu'il y a un prolongement dégagé).

DISTANCE UTILISABLE À L'ATERRISSAGE (LDA)

Longueur de piste désignée comme étant utilisable et appropriée au roulement au sol d'un aéronef à l'atterrissage.

HAUTEUR AU-DESSUS DE L'AÉRODROME (HAA)

Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; elle est indiquée dans les cartes d'approches indirectes.

HAUTEUR AU-DESSUS DE LA SURFACE (HAS)

Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus du terrain ou de la surface la plus élevée, dans un rayon de 5200 pieds du MAP dans les procédures d'hélicoptères vers un point dans l'espace.

HAUTEUR AU-DESSUS DE LA ZONE DE POSER (HAT)

Hauteur, exprimée en pieds, de la DA ou de la MDA au-dessus de l'altitude de zone de poser; elle est indiquée dans les minimums de certaines approches directes.

HAUTEUR AU-DESSUS DU SEUIL (HATH)

Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus du seuil; elle est indiquée dans les minimums de certaines approches directes.

HAUTEUR DE DÉCISION (DH)

Hauteur de la DA au-dessus de l'altitude de zone de poser ou du seuil de piste.

HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL (TCH)

Hauteur de la trajectoire de descente à la verticale du seuil de la piste.

HÉLIPORT

Aérodrome ou surface définie sur une structure destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et la circulation de surface des hélicoptères.

HEURES LIMITÉES

Les symboles d'heures limitées accompagnent l'indication des fréquences de communication, des zones MF ou ATF, des correctifs à apporter en cas de RASS, etc.; ils indiquent que l'aménagement ou le service n'est en service qu'une partie de la journée de 24 heures. Voir le CFS pour la description complète des heures d'ouverture.

INDICATEUR DE SENS D'ATTERRISSAGE

Dispositif servant à indiquer visuellement la direction actuellement utilisée pour le décollage et l'atterrissage.

INTERSECTION

Point remarquable exprimé en radiales, relèvements et/ou distances par rapport à des aides radio au sol.

LONGUEUR DE ROULEMENT UTILISABLE AU DÉCOLLAGE (TORA)

Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

NON-RÉACTÉ

Aéronef propulsé par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut être propulsé par un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)

PHARE DE DANGER

Phare aéronautique servant à indiquer un danger pour la navigation aérienne.

PLATE-FORME D'ATTENTE DE CIRCULATION

Aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente, ou dépassés, pour faciliter la circulation à la surface.

POINT CHAUD

Endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome qui a des antécédents ou constitue un risque possible de collisions ou d'incursions de piste et où une attention soutenue de la part des pilotes est requise.

POINT COTÉ

Point porté sur une carte avec mention de la cote. Généralement, un point coté sert à marquer des points plus élevés que l'espace environnant. Les points cotés pertinents sont reportés sur la carte de vue en plan accompagnées de leur altitude au-dessus du niveau de la mer. La valeur en plus gros caractères indique le point coté le plus haut.

POINT DE CHEMINEMENT

Emplacement géographique spécifié qui est utilisé pour définir une route de navigation de surface ou la trajectoire de vol d'un aéronef utilisant la navigation de surface.

POINT SIGNIFICATIF

Emplacement géographique spécifié, utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des ATS.

PORTÉE VISUELLE DE PISTE (RVR)

Distance à laquelle le pilote d'un aéronef dans l'axe de piste peut voir les marques de surface de la piste ou les feux qui délimitent la piste ou qui indiquent sa ligne centrale.

PROCÉDURES ANALOGUES

Procédures d'approche vers une même piste qui ne peuvent être distinguées uniquement par l'indication du type de moyen de navigation.

PROCÉDURES MULTIPLES

Ensemble de procédures d'approche illustrées sur une seule carte d'approche.

PROLONGEMENT D'ARRÊT

Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la piste dans le sens du décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu. (ASDA-TORA).

PROLONGEMENT DÉGAGÉ

Aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée. (TODA-TORA).

RÉACTÉ

Avion propulsé par turboréacteur. (Ex. : A320, B737, CL60)

RÉFÉRENCE VISUELLE REQUISE

Désigne, à l'égard d'un aéronef qui approche d'une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou la partie des aides visuelles que le pilote doit pouvoir observer pour estimer la position de l'aéronef et son taux de changement de position par rapport à la trajectoire de vol nominale.

Pour qu'il poursuive l'approche en vue d'un atterrissage, le pilote doit pouvoir distinguer clairement l'un des repères visuels énoncés ci-après :

- a. piste ou marques de piste;
- b. seuil de piste ou marques de seuil;
- c. zone de poser ou marques de zone de poser;
- d. feux d'approche;
- e. indicateur de pente d'approche;
- f. feux d'identification de piste;
- g. feux de seuil et d'extrémité de piste;
- h. balisage lumineux de zone de poser;
- i. feux parallèles de bord de pistes;
- j. feux d'axe de piste.

RELÈVEMENT DE GUIDAGE

Relèvement qui fournit 2 NM de virage anticipé afin de faciliter l'interception du cap intermédiaire; il n'est indiqué que si le virage excède 90°.

RELIEF

Les lignes de contours adoucis sont illustrées sur les procédures d'approche aux instruments (IAP), les départs normalisés aux instruments (SID) et les arrivées normalisées en région terminale (STAR) lorsque le relief dépasse 4 000 pieds au-dessus de l'altitude d'aéroport ou lorsque, dans un rayon de 6 NM du point de référence d'aérodrome (ARP), le relief s'élève à plus de 2 000 pieds au-dessus de l'altitude d'aérodrome.

Les lignes de contour, les valeurs et le coloriage sont imprimés en brun et sont illustrés par des lignes de contours adoucis à des intervalles de 1 000 pieds, à compter de 500 pieds au-dessus de l'altitude d'aérodrome.

Les lignes de contour et les valeurs ne sont pas illustrées sur les cartes SID et STAR à échelle de 1:1 000 000 ou plus. Toutefois, le coloriage, qui indique le changement d'élévation entre les équidistances, est illustré. L'absence de courbes de niveau ne garantit pas l'absence de relief ou de structures.

REPÈRE DE DESCENTE PAR PALIERS

Repère marquant un point au delà duquel un aéronef peut continuer à descendre sur un segment d'une procédure d'approche aux instruments.

SERVICE CONSULTATIF SOL (GND ADV)

À certains emplacements ATS où une MF est en vigueur et où le volume de trafic est tel qu'une deuxième fréquence est requise pour réduire la congestion radio, le service d'information sur le trafic, les autorisations avant de circulation et tout autre service consultatif sont offerts sur la fréquence GND ADV. Par suite d'un arrêté ministériel, les exigences liées aux articles 602.97(2), 602.98(1) et 602.99 du RAC peuvent être suspendues à condition que les pilotes demeurent sur la fréquence appropriée pendant qu'ils sont dans la MF. Les pilotes doivent toutefois continuer de se conformer aux articles 602.100 à 602.103 (inclusivement) du RAC.

SYSTÈME DE RENFORCEMENT À COUVERTURE ÉTENDUE (WAAS)

Système de renforcement satellitaire élaboré par la Federal Aviation Administration (FAA) qui renforce le système de positionnement mondial (GPS) dans le but d'améliorer sa précision, son intégrité et sa disponibilité.

TURBOPROPULSÉ

Aéronef équipé de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)

ZONE D'UTILISATION DE FRÉQUENCE OBLIGATOIRE (MF)

Zone établie autour d'un aérodrome dans laquelle une fréquence VHF est désignée pour que puissent s'y appliquer les exigences opérationnelles des articles 602.97 à 602.103 inclusivement du RAC.

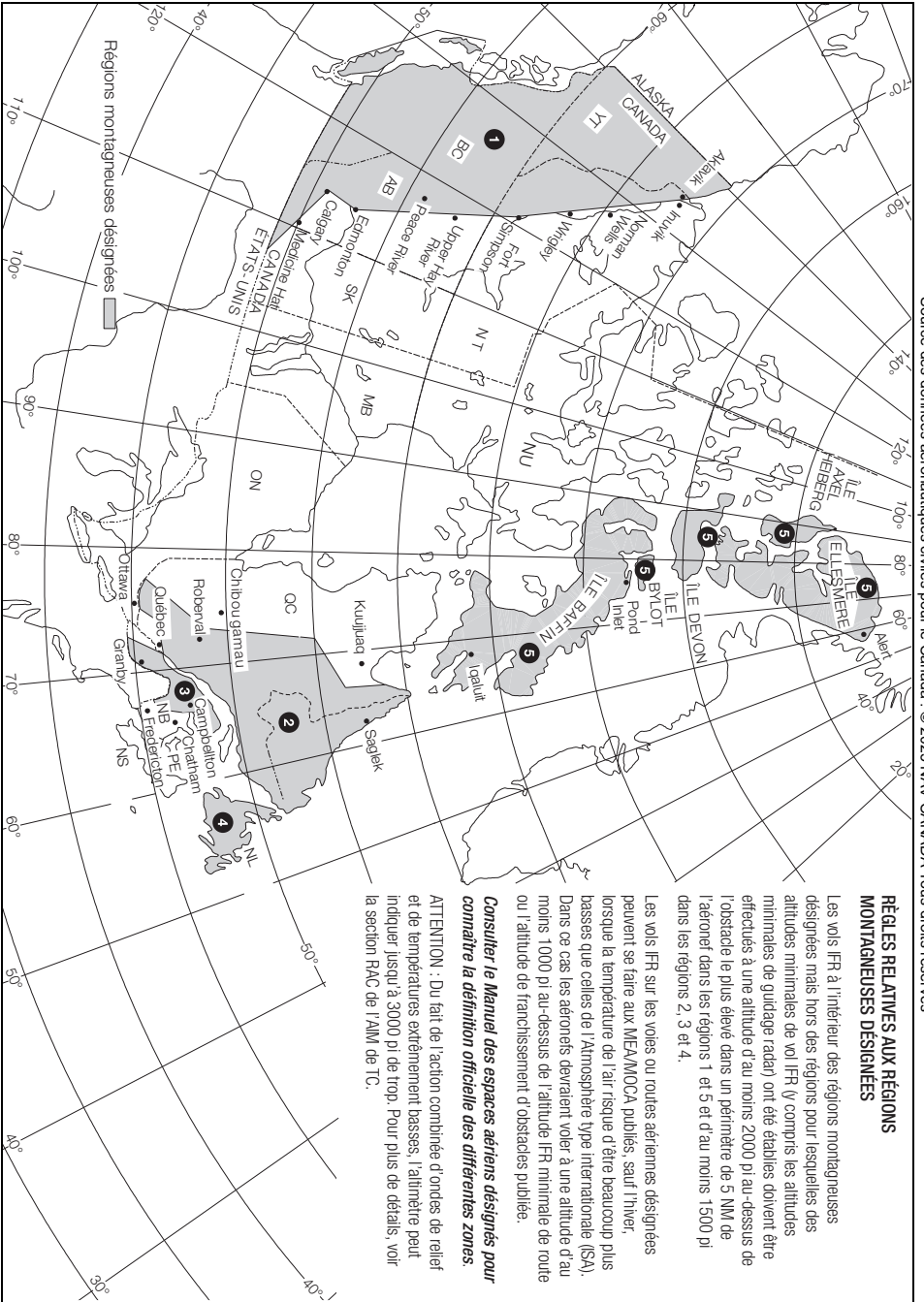
ZONE DE FRÉQUENCE DE TRAFIC D'AÉRODROME (ATF)

Zone dans laquelle une fréquence VHF est assignée pour permettre à tous les aéronefs équipés d'un émetteur-récepteur qui évoluent au sol ou à l'intérieur de cette zone spécifiée d'être à l'écoute sur une fréquence commune et de suivre une procédure commune de compte rendu.

ZONE DE POSER (TDZ)

Zone de la piste d'atterrissage qui s'étend sur la longueur des premiers 3000 pieds ou sur celle du premier tiers, selon la moindre valeur.

RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES



RÈGLES RELATIVES AUX RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES

Les vols IFR à l'intérieur des régions montagneuses désignées mais hors des régions pour lesquelles des altitudes minimales de vol IFR (y compris les altitudes minimales de guidage radar) ont été établies doivent être effectués à une altitude d'au moins 2000 pi au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un périmètre de 5 NM de l'aérodrome dans les régions 1 et 5 et d'au moins 1500 pi dans les régions 2, 3 et 4.

Les vols IFR sur les voies ou routes aériennes désignées peuvent se faire aux MEAMOCA publiés, sauf l'hiver, lorsque la température de l'air risque d'être beaucoup plus basses que celles de l'Atmosphère type internationale (ISA). Dans ce cas les aéronefs devraient voler à une altitude d'au moins 1000 pi au-dessus de l'altitude IFR minimale de route ou l'altitude de franchissement d'obstacles publiée.

Consulter le Manuel des espaces aériens désignés pour connaître la définition officielle des différentes zones.

ATTENTION : Du fait de l'action combinée d'ondes de relief et de températures extrêmement basses, l'altimètre peut indiquer jusqu'à 3000 pi de trop. Pour plus de détails, voir la section RAC de l'AIM de TC.

RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES

Generalités

Le RAC 602 énonce que les décollages des aéronefs canadiens sont régis uniquement par la visibilité, les restrictions d'approche par la valeur RVR, et les atterrissages par la hauteur de décision (DH) ou l'altitude minimale de descente (MDA).

Restrictions opérationnelles applicables aux aérodromes – visibilité

L'alinéa 602.96(2)(b) du RAC impose au commandant de bord d'un aéronef de s'assurer, avant d'effectuer un décollage, un atterrissage ou toute autre manœuvre à un aérodrome, que ledit aérodrome se prête à la manœuvre qu'il compte exécuter. En outre, dans le cas des exploitants aériens et privés, le RAC (et les normes et spécifications d'exploitation associées) régissent les opérations lorsque la RVR est inférieure à 2600 (½ SM).

La visibilité opérationnelle à un aérodrome constitue l'un des facteurs dont il faut tenir compte pour s'assurer du respect des exigences de réglementation susmentionnées.

A. La visibilité opérationnelle à un aérodrome est définie comme suit :

Aux emplacements dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC) en service :

(Conformément aux procédures publiées d'exploitation d'aéroport)

Pour les arrivées et les départs, la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est établie selon la hiérarchie suivante :

1. portée visuelle de piste (RVR) pour la piste qu'on prévoit utiliser;
2. visibilité au sol (METAR);
3. visibilité de la tour;
4. visibilité du pilote.

Note : La visibilité observée à la tour n'a pas préséance sur la visibilité signalée au sol. Lorsque la visibilité au sol est signalée, la visibilité observée à la tour n'a qu'une valeur indicative. Cependant, lorsque la visibilité au sol n'est soit pas signalée ou bien la visibilité rapportée par l'AWOS est non-représentative de la visibilité dominante à l'aéroport, la visibilité observée à la tour, lorsque disponible, remplace la visibilité au sol et doit être prise en considération dans la détermination de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome.

Aux emplacements sans tour ATC en service :

(Hors des heures d'exploitation de la tour, MF, UNICOM, CARS, emplacements consultatifs, etc.)

Pour les arrivées, la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est établie selon la hiérarchie suivante :

1. portée visuelle de piste (RVR) pour la piste qu'on prévoit utiliser;
2. visibilité au sol (METAR);
3. visibilité du pilote

Pour les départs, la visibilité opérationnelle à l'aérodrome est la plus faible des visibilité suivantes :

- visibilité au sol (METAR);
- toute RVR signalée;
- visibilité du pilote.

MINIMUMS OPÉRATIONNELS

- B. Aux fins des paragraphes C et D, la visibilité est inférieure à la visibilité minimale exigée pour l'atterrissage et la circulation au sol si la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est inférieure au niveau de service publié dans le CFS pour la piste prévue.
- C. Lorsque la visibilité opérationnelle de l'aérodrome énoncée au paragraphe A est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, les opérations de circulation au sol sont réputées se dérouler en conditions de visibilité inférieures à celles de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome, sauf lorsque l'une des conditions suivantes est présente :
- la visibilité atteint une valeur inférieure à celle de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome publiée après que l'aéronef a commencé à circuler au sol pour se rendre au point de départ (y compris l'arrêt à l'aire de dégivrage);
 - la visibilité atteint une valeur inférieure à celle de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome publiée après que l'aéronef a atterri et circule au sol jusqu'à sa destination à l'aérodrome;
 - l'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre suivant l'autorisation de l'ATC et conformément aux procédures opérationnelles publiées de l'aérodrome*;
 - l'aéronef circule au sol en vue du départ d'un emplacement sans tour de contrôle en opération, en conformité avec les procédures opérationnelles de l'aérodrome, publiées en vertu du RAC 602.96(3)(d)*;
 - l'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre dans un but autre que le décollage ou l'atterrissage, tel qu'autorisé par l'exploitant d'aérodrome conformément au RVOP ou au LVOP de l'aérodrome*.
- *Note :** Au besoin, l'exploitant d'aérodrome émet à l'intention des pilotes, dans les publications aéronautiques appropriées, des restrictions ou procédures spéciales d'opération par visibilité faible ou réduite.
- D. Lorsque la visibilité opérationnelle de l'aérodrome fixée au paragraphe A est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, un atterrissage est réputé se produire en conditions inférieures à celles de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome pour la piste prévue, sauf lorsque l'une des conditions suivantes est présente :
- au moment où un rapport de visibilité au sol est reçu, l'aéronef a franchi le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, il a dépassé le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
 - la RVR de la piste prévue pour l'atterrissage varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale et la visibilité au sol est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
 - aux emplacements sans tour ATC en service, la visibilité au sol varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la visibilité au sol minimale et la RVR est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
 - aux emplacements sans tour ATC en service, avant d'arriver à 1000 pi au-dessus de l'aérodrome, le commandant de bord détermine qu'un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol après avoir constaté que la piste devant servir à l'atterrissage et le trajet de circulation au sol pour se rendre à destination à l'aérodrome sont visibles et reconnaissables.
- E. La visibilité minimale requise pour le décollage est précisée dans la section MINIMUMS DE DÉCOLLAGE/PROCÉDURES DE DÉPART.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MINIMUMS OPÉRATIONNELS

Application des procédures de visibilité réduite ou faible

Les procédures de visibilité réduites ou faibles s'appliquent aux mouvements au sol d'aéronefs à l'arrivée et au départ en conditions de visibilité réduite ou faible. Les arrivées et départs ne sont pas autorisés quand la RVR est inférieure à 600. Lorsque les conditions météorologiques indiquent qu'une visibilité inférieure à RVR de 2600 est imminente, des procédures pour restreindre les opérations d'aéronefs et de véhicules sur l'aire de mouvement sont mises en application.

L'information suivante est incluse dans le message ATIS : « LES PROCÉDURES DE FAIBLE VISIBILITÉ SONT EN VIGUEUR » ou « LES PROCÉDURES DE VISIBILITÉ RÉDUITE SONT EN VIGUEUR ».

Le CAP contient une page de procédures à suivre et une carte de circulation au sol par faible visibilité si les pistes de l'aérodrome visé sont certifiées pour les opérations lorsque la RVR est inférieure à RVR 1200 jusqu'à RVR 600 inclusivement. Il peut contenir aussi une page similaire pour l'aérodrome dont les pistes sont certifiées pour les procédures de visibilité réduite (RVR inférieure à RVR 2600 jusqu'à RVR 1200 inclusivement) si des procédures spéciales s'appliquent.

Les cartes d'aérodromes du CAP indiquent aussi le niveau de service de chaque piste. La certification donne la valeur de RVR (« RVR 1200 ») si la piste possède l'équipement RVR ou seulement la visibilité en milles terrestres (« ¼ SM ») s'il n'y a pas d'équipement RVR. L'expression « RVR 600 » indique que la piste satisfait aux exigences pour les opérations lorsque la valeur RVR est inférieure à RVR 1200 (¼ SM) jusqu'à RVR 600 inclusivement.

Mise en séquence pour les mouvements au sol avant le décollage

Un pilote ne doit pas demander le démarrage ou le refoulement ni une autorisation de circulation au sol tant que la RVR signalée n'atteint pas au moins :

Minimums de décollage de l'aéronef et du pilote	RVR minimale pour le démarrage
1200 RVR	1000 RVR
600 RVR	600 RVR

Équipement et services

Radar de surveillance des mouvements de surface (ASDE)

Le radar sert à contrôler la position des aéronefs et des véhicules qui évoluent sur l'aire de manœuvre. En cas de panne de l'ASDE, l'ATC peut restreindre les opérations en conditions de faible visibilité.

Voiture de piste

Le service de guidage par voiture de piste est fourni au pilote sur demande lorsque la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 2600 (½ SM).

Minimums de décollage/procédures de départ

La visibilité minimale au décollage doit être déterminée par le commandant de bord en fonction du niveau de service de la piste publié dans le CFS et le CAP, des exigences de la piste pour le RVR 1200 (¼ SM) ou 600 OPS SPEC, de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation et de l'obligation de respecter la marge requise de franchissement des obstacles.

Décollages IFR

Sauf autorisation contraire en application de l'article 602 du RAC, le décollage de tout aéronef en IFR est interdit lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale applicable publiée dans le Canada Air Pilot (CAP) ou au niveau de service publié dans le CFS et le CAP pour la piste utilisée. Les décollages en IFR des giravions sont permis lorsque la visibilité est la moitié de la valeur du CAP, mais non inférieure à ¼ SM. La phrase "moitié de la valeur du CAP, mais pas moins que ¼ sm" ne s'applique pas à la visibilité minimale spécifiée au décollage (SPEC VIS).

La visibilité au décollage, par ordre de priorité, se définit de l'une des façons suivantes :

1. la RVR signalée pour la piste devant être utilisée, à moins que la RVR fluctue au-dessus et au-dessous du minimum ou soit inférieure au minimum en raison de phénomènes localisés;
2. la visibilité signalée au sol à l'aérodrome, si la RVR n'est pas disponible, si elle fluctue au-dessus et au-dessous du minimum ou si elle est inférieure au minimum en raison de phénomènes localisés. (On considère qu'un phénomène localisé survient lorsque la RVR est inférieure à la visibilité signalée au sol);
3. lorsque ni (1) ni (2) ne sont disponibles, la visibilité pour la piste de départ telle qu'observée par le pilote commandant de bord.

Les procédures de départ sont conformes aux exigences de franchissement d'obstacles et établies en posant qu'un aéronef au départ satisfait à toutes les conditions suivantes :

- il survole l'extrémité de la piste de départ à une hauteur d'au moins à 35 pieds;
- il monte jusqu'à 400 pieds AAE sur le cap de la piste avant d'entamer un virage;
- il maintient une pente de montée d'au moins 200 pieds par NM tout au long de la montée jusqu'à l'altitude minimale en route.

Note : Pour les besoins de planification des vols, les procédures de départ sont fondées sur des performances normales de l'aéronef.

Les minimums de décollage sont indiqués de l'une des façons suivantes :

- ½ – (ex. piste 02 : ½) L'aéronef IFR qui décolle d'une des pistes spécifiées est assuré de la marge de franchissement d'obstacles dans toutes les directions du vol si son vol est conforme aux prémisses indiquées ci-dessus.
- * – Astérisque (*) après toutes les pistes ou les pistes spécifiées (ex. piste 02 : *) le pilote doit se référer à la visibilité minimale de décollage applicable (½ ou SPEC VIS) et aux procédures connexes assurant la marge de franchissement d'obstacles.

Les procédures peuvent spécifier une pente de montée, un cheminement, une montée en vol à vue, ou toute combinaison de ces exigences. Toutes les altitudes spécifiées dans les procédures sont ASL. Lorsqu'une montée en vol à vue est mentionnée dans la procédure de départ, les pilotes doivent respecter la visibilité minimale spécifiée au décollage (SPEC VIS) correspondant à la catégorie d'aéronef visée, comme indiqué ci-dessous : (Voir Case des minimums dans Légende des cartes d'approche pour les catégories d'aéronefs selon la plage de vitesses pour cette

catégorie). La SPEC VIS n'est utilisée qu'en conjonction avec une procédure de départ de type « montée à vue au-dessus de l'aéroport ». Durant cette procédure de départ IFR, les pilotes doivent manœuvrer à vue leur aéronef afin d'éviter les obstacles durant la montée à l'altitude précisée dans la procédure. Par conséquent, le pilote doit manœuvrer son aéronef au-dessus de l'aéroport, après quoi on peut abandonner la SPEC VIS et les exigences de vol à vue et poursuivre la procédure de départ IFR.

Catégorie d'aéronef	A	B	C	D
SPEC VIS (SM)	1	1½	2	2

- **NON ÉVALUÉ** : Le départ des aéronefs IFR n'a pas été évalué pour les obstacles. Le commandant de bord doit établir la pente de montée minimale et/ou le cheminement requis pour éviter les obstacles et le relief lors d'un départ en IMC de la piste visée.

En l'absence d'une visibilité publiée pour une piste particulière, le pilote peut décoller en IFR si la visibilité au décollage lui permet d'éviter les obstacles au départ. Toutefois, cette visibilité ne doit en aucun cas être inférieure à ½ SM (¼ SM pour les giravions).

Lorsque les limites de l'aéronef ou d'autres facteurs empêchent le pilote de suivre la procédure publiée, le commandant de bord doit avoir recours à d'autres procédures tenant compte de l'évitement des obstacles.

Dans le cas de procédures de départ sans matrice publiée de taux de montée, on peut calculer le taux de montée requis à l'aide du tableau de conversion ci-après.

Tableau des taux de montée/descente au décollage ou à l'approche

Le tableau des taux de montée/descente est fourni pour la planification et l'exécution d'une montée ou d'une descente avec une vitesse sol connue ou approximative. Ce tableau peut également être utilisé pour calculer un taux de descente constant dans le segment final d'une approche de non-précision, lorsqu'un tableau d'angle de descente constant (CDA) n'est pas disponible. Ce taux de descente est fourni à titre indicatif seulement. Les valeurs de montée/descente sont arrondies à la dizaine de pieds supérieure.

MINIMUMS OPÉRATIONNELS

Gradient		VITESSE SOL (kt)										Angle°
Pieds par NM	%	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	
200	3.29	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1.89
220	3.62	220	330	440	550	660	770	880	990	1100	1210	2.07
240	3.95	240	360	480	600	720	840	960	1080	1200	1320	2.26
260	4.28	260	390	520	650	780	910	1040	1170	1300	1430	2.45
280	4.61	280	420	560	700	840	980	1120	1260	1400	1540	2.64
300	4.94	300	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500	1650	2.83
320	5.27	320	480	640	800	960	1120	1280	1440	1600	1760	3.01
340	5.6	340	510	680	850	1020	1190	1360	1530	1700	1870	3.2
360	5.92	360	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800	1980	3.39
380	6.25	380	570	760	950	1140	1330	1520	1710	1900	2090	3.58
400	6.58	400	600	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	3.77
420	6.91	420	630	840	1050	1260	1470	1680	1890	2100	2310	3.95
440	7.24	440	660	880	1100	1320	1540	1760	1980	2200	2420	4.14
460	7.57	460	690	920	1150	1380	1610	1840	2070	2300	2530	4.33
480	7.9	480	720	960	1200	1440	1680	1920	2160	2400	2640	4.52
500	8.23	500	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500	2750	4.7
520	8.56	520	780	1040	1300	1560	1820	2080	2340	2600	2860	4.89
540	8.89	540	810	1080	1350	1620	1890	2160	2430	2700	2970	5.08
560	9.22	560	840	1120	1400	1680	1960	2240	2520	2800	3080	5.27
580	9.55	580	870	1160	1450	1740	2030	2320	2610	2900	3190	5.45
600	9.87	600	900	1200	1500	1800	2100	2400	2700	3000	3300	5.64
620	10.2	620	930	1240	1550	1860	2170	2480	2790	3100	3410	5.83
640	10.53	640	960	1280	1600	1920	2240	2560	2880	3200	3520	6.01
660	10.86	660	990	1320	1650	1980	2310	2640	2970	3300	3630	6.2
680	11.19	680	1020	1360	1700	2040	2380	2720	3060	3400	3740	6.39
700	11.52	700	1050	1400	1750	2100	2450	2800	3150	3500	3850	6.57

Formulas:

- Taux de montée (ou descente) en pieds par minute (pi/min)
 $\text{Taux de montée (pi/min)} = \text{Gradient de montée (pi/NM)} \times \text{Vitesse sol (kt)/60}$
 Cela donne la vitesse verticale requise pour maintenir un gradient spécifique à une vitesse sol donnée
- Angle de montée (en degrés) Angle de montée = $\arctan(\text{Hauteur}/6076.11548)$
 Convertit le gradient de montée en un angle en degrés.
- Pourcentage de montée
 $\text{Pourcentage de montée} = \text{Pieds par NM} / 6076.11548 \times 100$
 Convertit le gradient de montée en pourcentage.

MINIMUMS OPÉRATIONNELS

Approche interrompue et pente de montée au départ des hélicoptères

Les critères s'appliquant au segment d'approche interrompue et de départ de toutes les procédures COPTER (procédures ne s'appliquant qu'aux hélicoptères) sont fondés sur les capacités d'un hélicoptère de monter tout en ayant une faible vitesse de translation, ce qui lui permet un angle de montée accentué. La surface de franchissement d'obstacles (SFO) pour évaluer les segments d'approche interrompue et de départ d'un hélicoptère est un plan incliné de 20:1. Cette inclinaison est deux fois celle du plan utilisé pour un avion. On s'attend donc à ce que la pente de montée d'un hélicoptère, dans l'application des procédures COPTER, soit le double de celle d'un avion. Une pente de montée d'au moins 400 pieds par NM s'applique. Un hélicoptère ayant une vitesse sol de 70 kt doit avoir un taux de montée de 467 pieds par minute (pi/min). En appliquant une SFO de 20:1 pour le segment d'approche interrompue COPTER au lieu de 40:1 pour les avions, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles établis pour le segment d'approche interrompue des avions, et l'altitude minimale de descente (MDA) pour un hélicoptère peut être inférieure à celle des avions. Avec une pente de montée minimale de 400 pieds par NM dans les segments d'approche interrompue et de départ, la marge de franchissement d'obstacles d'un hélicoptère est de 96 pieds pour chaque NM de trajectoire de vol.

*467 pi/min = 70 kt x 400 pieds par NM/60 minutes

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Interdiction d'approche – Aviation générale – Approche de non-précision, APV, approche de précision de CAT I ou CAT II (Réf. RAC 602.129)

(Exploitants commerciaux : voir *Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux*)

Sous réserve de certaines exceptions, un pilote d'aviation générale n'a pas le droit de poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I ou II au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire finale d'approche, vers une piste équipée de capteurs RVR, si les valeurs de RVR pour cette piste sont inférieures aux minimums suivants :

RVR minimums – Approches de non-précision, APV ou CAT I

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » seulement	1200	1200
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0
RVR « B » seulement	1200	1200

RVR minimum – Approches CAT II

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0

* Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.

L'une quelconque des exceptions suivantes à l'interdiction susmentionnée peut s'appliquer à tout aéronef d'aviation générale :

- à la réception d'un rapport de RVR inférieur aux minimums, l'aéronef a franchi le FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
- le commandant de bord a informé l'unité ATC concernée que l'aéronef est en vol d'entraînement et qu'il a l'intention d'amorcer une procédure d'approche interrompue à la DH ou plus haut, ou à l'altitude minimale de descente, selon le cas;
- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale;
- la RVR est en deçà de la RVR minimale mais la visibilité au sol signalée pour l'aéroport où se trouve la piste est d'au moins ¼ de mille
- le commandant de bord effectue une approche de précision aux minimums CAT III.

En ce qui a trait aux restrictions d'approche, en cas de phénomènes localisés ou de toute fluctuation touchant la validité de la RVR et lorsque l'ATC ou la FSS signale que la visibilité au sol est de ¼ de mille ou plus, l'approche peut être effectuée.

En résumé, l'approche est autorisée quand l'une des conditions suivantes est présente :

- la RVR la plus basse signalée pour la piste est à sa valeur minimale ou au-dessus (RAC 602.129), peu importe la visibilité au sol signalée;
- la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale;
- la visibilité au sol signalée est d'au moins ¼ de mille;

- la RVR de la piste n'est pas disponible ou n'est pas indiquée;
- l'ATS est avisé que l'aéronef est en vol d'entraînement et qu'une approche interrompue est prévue

Un pilote n'a pas le droit d'entamer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I ou II vers un aéroport où les procédures de faible visibilité sont en vigueur. Ces procédures sont associées aux opérations CAT III; le **Canada Air Pilot** les énonce pour chaque aéroport approprié. Elles restreignent les opérations des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la RVR est inférieure à 1200.

Interdiction d'approche – aviation générale – approche de CAT III
(Réf. RAC 602.130)

(Exploitants commerciaux : voir *Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux*)

Le pilote d'un aéronef IFR n'a pas le droit de poursuivre une approche de précision CAT III au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR signalée soit égale ou supérieure à la RVR minimale spécifiée dans le **Canada Air Pilot** pour la piste ou surface visée par l'approche aux instruments effectuée.

Minimum RVR – Avions – CAT III

Capteur RVR utilisé*	CAT IIIA	CAT IIIB	CAT IIIC
RVR « A », « B » et « C »	600/600/600	non autorisée	non autorisée

* Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.
Capteur RVR « C » situé à l'extrémité de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Interdiction d’approche – Exploitants commerciaux – Approche de non-précision, APV ou de précision de CAT I (Réf. RAC 700.10)

Sous réserve de certaines exceptions, un pilote d’aviation commerciale n’est pas autorisé à poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I au-delà du FAF en rapprochement ou, s’il n’y a pas de FAF, du point d’interception de la trajectoire finale d’approche, si les valeurs de visibilité sont inférieures aux valeurs de visibilité recommandées par le CAP pour l’approche visée :

Visibilité minimale – Avions – Non-précision, APV ou CAT I

Visibilité recommandée par le CAP (SM, RVR x 100 pieds)	Rapport de visibilité (visibilité au sol en SM, RVR « A » ou visibilité de piste en pieds)
½ RVR 26	¾, RVR ou vis. piste 1600
¾ RVR 40	5%, RVR ou vis. piste 3000
1 RVR 50	¾, RVR ou vis. piste 4000
1¼	1, RVR ou vis. piste 5000
1½	1¼, RVR ou vis. piste 6000
1¾	1½, RVR ou vis. piste >6000
2	1½, RVR ou vis. piste >6000
2¼	1¾, RVR ou vis. piste >6000
2½	2, RVR ou vis. piste >6000
2¾	2¼, RVR ou vis. piste >6000
3	2¼, RVR ou vis. piste >6000

RVR minimale – Hélicoptères - Non-précision, APV ou CAT I

Capteur RVR utilisé	Hélicoptères
RVR « A » seulement	1200
RVR « A » et « B »	1200/0
RVR « B » seulement	1200

Le rapport de RVR a priorité sur le rapport de visibilité de piste ou le rapport de visibilité au sol, et le rapport de visibilité de piste a priorité sur le rapport de visibilité au sol. La visibilité au sol n’impose une interdiction d’approche qu’aux aérodromes se trouvant au sud du 60° de latitude Nord. Si aucune RVR, visibilité de piste ou visibilité au sol n’est signalée, il n’existe aucun critère pour imposer une interdiction d’approche. (Cette notion est similaire à celle du présent paragraphe 602 sur l’interdiction d’approche du RAC qui énonce que, si aucune RVR n’est signalée, il n’existe pas de critère pour imposer une interdiction d’approche.)

Un rapport RVR est le seul rapport de visibilité qui puisse imposer une interdiction d’approche aux hélicoptères.

L’une quelconque des exceptions suivantes à l’interdiction susmentionnée peut s’appliquer à tout aéronef :

- le rapport de visibilité indique une valeur inférieure à celle requise et l’aéronef a franchi le FAF en rapprochement;
- le commandant de bord a informé l’unité ATC concernée que l’aéronef est en vol d’entraînement et qu’il a l’intention d’amorcer une procédure d’approche interrompue à la DA(H) ou au-dessus, ou à l’altitude minimale de descente, selon le cas;

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale;
- la visibilité au sol fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la visibilité minimale;
- un phénomène météorologique localisé réduit la visibilité au sol au point où la visibilité le long de l'approche vers la piste visée et le long de cette piste, tel qu'elle est observée par le pilote en vol et immédiatement signalée à l'ATS, le cas échéant, est égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le CAP pour la procédure d'approche aux instruments effectuée;
- l'approche est effectuée conformément aux spécifications d'exploitation délivrées aux termes des sous-parties 703, 704 ou 705 du RAC.

Le pilote n'a pas le droit d'entamer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I vers un aéroport où les procédures de faible visibilité sont en vigueur. Ces procédures sont associées aux opérations CAT III; le **Canada Air Pilot** les énonce pour chaque aéroport approprié. Elles restreignent les opérations des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la RVR est inférieure à 1200.

**Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux –
Approches de CAT II et III (Réf. RAC 700.11)**

Le pilote d'un aéronef IFR n'a pas le droit de poursuivre une approche de précision CAT II ou CAT III au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR signalée soit égale ou supérieure à la RVR minimale spécifiée dans le **Canada Air Pilot** pour la piste ou surface visée par l'approche aux instruments effectuée.

RVR Minimale – CAT II

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0

RVR Minimale – Avions – CAT III

Capteur RVR utilisé*	CAT IIIA	CAT IIIB	CAT IIIC
RVR « A », « B » et « C »	600/600/600	non autorisée	non autorisée

* Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.
Capteur RVR « C » situé à l'extrémité de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV/CANADA Tous droits réservés

Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux – Spécifications d'exploitation – approche de non-précision, APV ou approche de précision CAT I (Réf. RAC 703.41, 704.37 ou 705.48)

Les exploitants visés par les sous-parties 703, 704 et 705, autorisés en vertu des spécifications d'opération 019, 303 ou 503 et satisfaisant à toutes les conditions associées à la procédure d'approche, ont le droit d'effectuer une approche quand la valeur de la visibilité est inférieure à celles spécifiées dans le paragraphe 700 d'interdiction générale d'approche du RAC. Sous réserve de certaines exceptions, il est interdit aux pilotes d'aéronefs commerciaux de poursuivre une approche de non-précision, APV ou une approche de précision de CAT I au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale si la valeur de la visibilité signalée est inférieure à la valeur correspondante de visibilité du CAP pour l'approche effectuée.

Visibilité minimale – Avions – Spécifications d'opération 703/704/705 – Approche de non-précision, APV ou approche de CAT I

Visibilité recommandée par le CAP (SM, RVR x 100 pieds)	Rapport de visibilité (visibilité au sol en SM, RVR « A » ou visibilité de piste en pieds)
½ RVR 26	¼, RVR ou vis. piste 1200
¾ RVR 40	⅜, RVR ou vis. piste 2000
1 RVR 50	½, RVR ou vis. piste 2600
1 ¼	⅝, RVR ou vis. piste 3400
1 ½	¾, RVR ou vis. piste 4000
1 ¾	1, RVR ou vis. piste 5000
2	1, RVR ou vis. piste 5000
2 ¼	1 ¼, RVR ou vis. piste 6000
2 ½	1 ¼, RVR ou vis. piste >6000
2 ¾	1 ½, RVR ou vis. piste >6000
3	1 ½, RVR ou vis. piste >6000

Le rapport de RVR a priorité sur le rapport de visibilité de piste ou le rapport de visibilité au sol, et le rapport de visibilité de piste a priorité sur le rapport de visibilité au sol. La visibilité au sol n'impose une interdiction d'approche qu'aux aérodromes se trouvant au sud du 60° de latitude Nord. Si aucune RVR, visibilité de piste ou visibilité au sol n'est signalée, il n'existe aucun critère pour imposer une interdiction d'approche. (Cette notion est similaire à celle du présent paragraphe 602 d'interdiction d'approche du RAC qui énonce que, si aucune RVR n'est signalée, il n'existe pas de critère pour imposer une interdiction d'approche.)

L'une quelconque des exceptions suivantes à l'interdiction susmentionnée peut s'appliquer à tout avion :

- le rapport de visibilité indique une valeur inférieure à celle requise et l'avion a franchi le FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale.

HAL non opérationnel

Les procédures d'approche aux instruments mises au point pour les pistes munies de HAL comprennent une réduction jusqu'à ½ mille terrestre des visibilité recommandées indiquées dans le CAP. Lorsque ces systèmes de balisage lumineux sont hors service, le pilote doit ajuster les minimums d'approche tel qu'indiqué dans les tableaux ci-dessous. Cela inclut les cas où le système HAL fonctionne en continu sur un seul des niveaux d'intensité normalement disponibles et où les changements d'intensité ne peuvent pas être sélectionnés ou demandés par le pilote pendant l'approche. Ces ajustements de minimums d'approche peuvent être déterminants pour savoir si le pilote peut effectuer ou non une approche aux instruments au-delà du FAF.

Les SSALR (AN), les ALSF-2 (AL), les SSALS (AW), les CAT I à haute intensité (AE) (aussi connu sous le nom ALSF-1) et les CAT II à haute intensité (AC) font partie des HAL utilisés au Canada. Tous ces dispositifs, à l'exception des SSALS, sont utilisés pour certifier une piste avec approche de précision.

Lorsque l'HAL est hors service, une piste avec approche de précision devient une piste de non précision. Pour cette raison, lorsqu'une procédure a des minimums d'approche directe inférieurs à une DH de 250 pi et une visibilité recommandée inférieure à 1 SM (RVR 50), les minimums doivent être augmentés pour passer à une DH de 250 pi et à une visibilité de 1 SM (RVR 50) lorsque l'HAL est hors service.

Correction des minimums d'une approche directe quand la DH est inférieure à 250 pi

HAL en service (publié)		HAL hors service	
DH (pi)	Visibilité recommandée (SM)	DH (pi)	Visibilité recommandée (SM)
200 à 249	½ (RVR 26)	250	1 (RVR 50)

Pour les procédures ayant des minimums d'approche directe avec une DH/HAT de 250 pi ou plus, la visibilité recommandée doit être augmentée si l'un des HAL est hors service, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous. Aucune augmentation des DH/HAT n'est requise.

Les minimums d'approche indirecte n'ont pas besoin d'être corrigés en fonction de l'état de fonctionnement ou de non-fonctionnement des HAL.

Correction de la visibilité recommandée quand la DH/HAT est égale ou supérieure à 250 pi

DH/HAT (pi)	Visibilité recommandée lorsque le HAL est en service (publié) (SM)	Visibilité recommandée lorsque le HAL est hors service (SM)
250 à 347	1	1
348 à 434	1	1¼
435 à 521	1	1½
522 à 608	1¼	1¾
609 à 695	1½	2
696 à 782	1¾	2¼
783 à 869	2	2½
870 à 956	2¼	2¾
957 et plus	2½	3

Minimums d'atterrissage

La sous-partie 602 du RAC spécifie que les atterrissages sont régis par les DH/MDA publiées. Un pilote d'aéronef en approche aux instruments n'a pas le droit de poursuivre la descente sous la DH, ou de descendre sous la MDA, selon le cas, à moins que la référence visuelle requise ne soit établie et maintenue pour effectuer un atterrissage sûr. Lorsque la référence visuelle requise n'est pas établie ou maintenue, le pilote doit effectuer une approche interrompue. La marge de franchissement d'obstacles n'est pas garantie dans le cas d'une approche interrompue au-delà du MAP.

Pour qu'il poursuive l'approche en vue d'un atterrissage, le pilote doit pouvoir distinguer clairement l'un des repères visuels énoncés ci-après :

- piste ou marques de piste;
- seuil de piste ou marques de seuil;
- TDZ ou marques de TDZ;
- feux d'approche;
- indicateur de pente d'approche;
- feux d'identification de piste (RILS);
- feux de seuil et d'extrémité de piste;
- balisage lumineux de zone de poser (TDZL);
- feux parallèles de bord de piste;
- feux d'axe de piste

Sous réserve de l'interdiction d'approche, les visibilité d'atterrissage associées aux procédures d'approche aux instruments sont publiées à titre indicatif uniquement. Elles devraient permettre d'établir et de garder en vue le repère visuel requis jusqu'à l'atterrissage; elles ne sont pas limitatives, et leur but est d'aider le pilote à estimer la probabilité d'un atterrissage réussi en regard des rapports de visibilité disponibles de l'aérodrome vers lequel l'approche aux instruments est effectuée.

Exigences de calage altimétrique

Avant d'entamer une procédure d'approche aux instruments, le pilote doit régler l'altimètre de l'aéronef sur un calage altimétrique courant valable pour l'endroit où l'approche aura lieu. Le calage altimétrique peut être un calage local ou un calage à distance, s'il est autorisé selon la carte de procédure aux instruments. Les méthodes permettant d'obtenir un calage altimétrique courant sont décrites dans le Supplément de vol Canada (CFS) pour chaque aérodrome, le cas échéant. Ce calage est considéré valide pendant 90 minutes après le moment de l'observation.

ATTENTION : Il faut user de prudence lorsqu'on utilise un calage altimétrique dont la mesure remonte à plus de 60 minutes ou lorsqu'une baisse rapide de pression est signalée. Dans de tels cas, une valeur peut être ajoutée à la DH ou la MDA publiée pour compenser la tendance à la baisse de la pression (0.01 pouce de mercure correspond à une correction de 10 pieds).

Utilisation de minimums d'approche directe

L'utilisation des minimums d'approche directe repose sur le principe que le pilote dispose des renseignements dont il a besoin pour atterrir en toute sécurité, c'est-à-dire la direction et la vitesse du vent ainsi que le rapport sur l'état de la piste. Le pilote qui n'a pas les renseignements nécessaires devrait procéder à une inspection visuelle aérienne de la piste avant l'atterrissage. Dans certains cas, cela ne peut être réalisé qu'en effectuant une approche indirecte menée jusqu'à la MDA pertinente.

Le pilote peut déterminer l'état de la piste, et notamment s'informer des obstacles temporaires comme les véhicules, en ayant recours à l'un des moyens suivants :

- une communication sur l'UNICOM de la destination;
- un appel téléphonique avant le vol vers la destination pour que l'information nécessaire soit disponible pour l'atterrissage lorsqu'elle sera requise;
- une inspection aérienne visuelle;
- un NOTAM diffusé par l'exploitant d'aéroport;
- tout autre moyen à sa disposition tel que, par exemple, la transmission d'un message obtenu d'un pilote l'ayant précédé à destination.

Un pilote de giravion peut utiliser les minimums publiés pour l'atterrissage en approche directe sans qu'il ait à tenir compte de la direction du vent ou de la piste en service.

Exigences relatives aux minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement

Les minimums météorologiques autorisés pour les aérodromes de dégagement doivent être établis à l'aide des renseignements présentés dans les tableaux des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement ci-dessous. Les minimums dérivés pour un aérodrome de dégagement doivent tenir compte de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation, des aides à la navigation fonctionnelles (traditionnelles et par satellite), du type de prévisions météorologiques, de la piste à utiliser et de la conformité à la sous-section 605.18(j) du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Ainsi que les tableaux des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement trouvé ci-dessous, le pilote doit tenir compte des éléments suivants pour les approches par satellite à un aérodrome de dégagement.

Les approches par satellite peuvent être utilisées pourvu que :

- a. Les interruptions de service de satellite prévues aient été prises en compte, et le pilote vérifie que l'intégrité du RAIM ou du WAAS au niveau de l'approche sera disponible à l'ETA proposée pour tout aérodrome;
- b. Dans le cas de l'avionique GPS répondant aux normes TSO-C129a, le pilote doit, à quelques reprises au cours du vol et au moins une fois avant d'avoir effectué la moitié du vol vers la destination, vérifier que le RAIM au niveau de l'approche sera disponible à l'aérodrome de destination et (ou) de dégagement à l'ETA;
- c. Quand une approche par satellite est prévue à la fois à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement, ceux-ci sont séparés par un minimum de :
 - 75 NM, lorsque les deux aérodromes sont situés soit au Nunavut, soit au nord du 56e degré de latitude nord au Québec, soit au nord du 56e degré de latitude nord à Terre-Neuve-et-Labrador;
 - 100 NM lorsque l'un des aérodromes ou les deux sont situés ailleurs au Canada;
- d. Pour les spécifications de navigation des approches RNP [indicatif de procédure RNAV (GNSS) RWY XX] :
 - Les lignes de minimums LPV ou LP ne peuvent pas être utilisées;
 - Les lignes de minimums LNAV/VNAV peuvent être utilisées lorsque l'aéronef est certifié pour la LNAV/VNAV barométrique; et,
 - Les lignes de minimums LNAV peuvent être utilisées;
- e. Pour les spécifications de navigation des approches RNP AR [indicatif de procédure RNAV (RNP) RWY XX] :
 - Les exploitants de l'aviation générale ne peuvent pas utiliser cette approche;
 - Les exploitants privés et commerciaux peuvent utiliser cette approche pourvu qu'ils détiennent une autorisation d'exploitant valide conformément au document d'enregistrement d'exploitant privé (PORP) ou au permis d'exploitation aérienne (AOC); et,
 - Il est seulement possible d'utiliser les lignes de minimums RNP 0.30.

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

Tableau des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement

Aménagements disponibles à un aérodrome de dégagement convenable	Conditions météorologiques requises
Deux ou plusieurs approches de précision utilisables , chacune autorisant des minimums d'approche directe vers des pistes séparées appropriées.	400-1 ou 200 pi et ½ SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées.
Une seule approche de précision utilisable	600-2* ou 300 pi et 1 SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées.
Seulement une approche de non-précision	800-2* ou 300 pi et 1 SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT/HAA et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées.
Aucune approche IFR	Les conditions météorologiques prévues ne doivent pas être inférieures à 500 pieds au-dessus de l'altitude IFR minimale permettant une approche et un atterrissage VFR.
Pour les hélicoptères , lorsque des procédures d'approche aux instruments existent.	Plafond supérieur de 200 pieds aux minimums de l'approche à effectuer et visibilité d'au moins 1 SM mais en aucun cas inférieure à la visibilité minimale requise pour cette approche.

***600-2 et 800-2**, selon le cas, sont des valeurs considérées comme des *minimums de dégagement normalisés*. Si les critères choisis pour l'aérodrome de dégagement correspondent aux minimums normalisés, les minimums suivants sont aussi autorisés :

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

Autres minimums acceptables pour le choix d'un aérodrome de dégagement

Minimums de dégagement normalisés		Si les minimums normalisés s'appliquent, les minimums suivants sont également autorisés	
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
600	2	700	1½
		800	1
800	2	900	1½
		1000	1

Note :

- Les critères susmentionnés reposent sur l'existence d'une PRÉVISION D'AÉRODROME (TAF).
- Un aérodrome pour lequel est diffusé une PRÉVISION D'AÉRODROME À TITRE CONSULTATIF peut servir d'aérodrome de dégagement si les conditions météorologiques prévues ne sont pas inférieures à 500 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable et si la visibilité est d'au moins 3 milles.
- Un aérodrome pour lequel est diffusé une PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE (GFA) peut servir d'aérodrome de dégagement si les conditions météorologiques prévoient l'ensemble des conditions suivantes :
 - aucun nuage à moins de 1000 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable;
 - aucun cumulonimbus;
 - une visibilité de 3 milles au moins.
- Les minimums pour le plafond sont calculés en faisant référence à la HAA ou HAT de la procédure. Les valeurs de plafond dans les prévisions météorologiques pour l'aviation sont exprimées par tranches de 100 pieds. Si, dans les minimums, les dizaines sont inférieures ou égales à 20 pieds, on prend la centaine inférieure; si elles sont supérieures à 20 pieds, on prend la centaine supérieure.

Exemples :

HAA 620 pieds = valeur de plafond de 600 pieds;
 HAA 621 pieds = valeur de plafond de 700 pieds;
 HAT 420 pieds = valeur de plafond de 400 pieds;
 HAT 421 pieds = valeur de plafond de 500 pieds.

- Les valeurs de visibilité calculées ne devraient pas être supérieures à 3 milles.

Avertissement : Toutes les altitudes indiquées dans une GFA sont ASL, sauf indication contraire.

Dans les critères susmentionnés, l'accent est mis sur la disponibilité des valeurs de HAT/HAA et de visibilité les plus basses utilisables pour l'atterrissage à un aérodrome. En déterminant ces valeurs, le pilote devrait tenir compte des éléments suivants :

- après consultation des NOTAM, la disponibilité opérationnelle de l'équipement de navigation au sol;
- la compatibilité de l'équipement de l'aéronef avec l'équipement de navigation au sol;
- les conditions de vent de surface prévues qui pourraient avoir une incidence sur le choix de la piste d'atterrissage et des minimums d'approche qui s'y rattachent;
- la présence des termes tels que BECMG, TEMPO et PROB dans la prévision (voir la section RAC de l'AIM) pour déterminer l'utilisation opérationnelle de l'aérodrome;

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

- toutes les altitudes mentionnées dans une GFA sont ASL sauf indication contraire, et l'altitude de l'aérodrome doit être prise en considération en vue de déterminer le plafond le plus bas prévus à un endroit donné;
- les valeurs minimales à l'aérodrome de dégagement calculées pour un vol donné peuvent ne pas convenir pour un vol subséquent.
- Le pilote peut se fonder sur les prévisions d'aérodrome (TAF) qui contiennent les termes BECMG, TEMPO ou PROB pour déterminer si un aérodrome convient comme aérodrome de dégagement, à condition de respecter les règles suivantes :
 - lorsque les conditions sont censées s'améliorer, il doit considérer que la prévision BECMG commence à la fin de la période de validité de ce changement, et ces conditions ne doivent pas être inférieures aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
 - lorsque les conditions sont censées se détériorer, il doit considérer que la prévision BECMG commence au début de la période de validité de ce changement, et ces conditions ne doivent pas être inférieures aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
 - la prévision TEMPO ne doit pas être inférieure aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
 - la prévision PROB prévue ne doit pas être inférieure aux minimums d'atterrissage indiqués pour l'aérodrome visé.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT

PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT

Généralités

Des critères ont été établis pour deux types de profils de procédures d'atténuation du bruit au départ (NADP) applicables à certains aéroports canadiens. Le profil NADP 1 vise à réduire le bruit dans les zones sensibles situées immédiatement à proximité de l'extrémité de départ d'une piste de l'aéroport. NADP 2 vise à réduire le bruit dans les zones plus éloignées de cette extrémité.

Deux procédures conformes de NADP sont présentées ci-dessous. Chacune d'elles décrit une méthode, mais non la seule méthode possible, pour assurer la réduction du bruit dans des zones sensibles au bruit.

Tout profil NADP doit satisfaire aux exigences du gradient minimal de montée spécifié dans le SID ou critère de départ. Ces procédures ne doivent aucunement empêcher le commandant de bord d'exercer son autorité pour assurer la sécurité de son avion.

Les procédures d'atténuation du bruit au départ, lorsqu'elles sont requises à un aéroport, sont incorporées aux procédures SID/procédure de départ. Lorsque c'est possible, le pilote ou l'exploitant de l'avion a le choix entre la NADP 1 ou NADP 2.

Exemple :

PISTE	NADP
08	1
26	1 or 2
13	1

NADP 1

- Montée initiale jusqu'à au moins 800 pi AAE :
 - puissance ou poussée réglée pour le décollage;
 - volets et becs en configuration de décollage;
 - vitesse de montée d'au moins $V_2 + 10$ kt.
- À 800 pi AAE ou plus :
 - amorcer la réduction de la puissance ou de la poussée;
 - maintenir la vitesse de montée à $V_2 + 10$ à 20 kt au moins;
 - maintenir les volets et les becs en configuration de décollage.
- À 3000 pi AAE :
 - maintenir une vitesse ascensionnelle positive;
 - accélérer jusqu'à la vitesse de montée en route;
 - rentrer les volets et les becs selon la séquence normale.

Note : Pour faciliter la planification de l'espacement des aéronefs au décollage, les pilotes qui ont l'intention d'utiliser la NADP 1 aux aéroports canadiens doivent aviser le personnel délivrant les autorisations ou le contrôle sol. Aux aéroports où la NADP 1 constitue la seule procédure à suivre, il n'est pas nécessaire d'aviser l'ATC.

PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT

NADP 2

- Montée initiale jusqu'à au moins 800 pi AAE :
 - puissance ou poussée réglée pour le décollage;
 - volets et becs en configuration de décollage;
 - vitesse de montée d'au moins $V_2 + 10$ kt.
- À 800 pi AAE ou plus, maintenir une vitesse ascensionnelle positive et accélérer jusqu'à la VZF, et :
 - rentrer les volets et les becs selon la séquence normale;
 - réduire la puissance ou la poussée à un moment du segment d'accélération qui garantit une performance d'accélération adéquate.
- Poursuivre la montée jusqu'à 3000 pi AAE à une vitesse de montée au moins égale à la VZF.
- À 3000 pi AAE, passer à la vitesse de montée en route normale.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

Corrections pour température froide

Les altimètres barométriques sont calibrés pour indiquer l'altitude vraie en conditions ISA. Tout écart par rapport aux conditions ISA entraîne une indication erronée. L'altitude vraie est supérieure à l'altitude indiquée lorsque la température est supérieure à la température ISA, et inférieure à l'altitude indiquée lorsque la température est inférieure à la température ISA. L'erreur de l'altimètre peut être importante et même s'avérer extrêmement importante pour le maintien des marges de franchissement d'obstacles.

Les altitudes IFR minimales publiées (c.-à-d. la MSA/TAA et les segments d'approche initiale/intermédiaire/finale/interrompue, y compris la MDA/DA) doivent être ajustées lorsque la température ambiante à la surface est très inférieure à celle qui est prédite par l'atmosphère type. En règle générale, cette température est considérée comme étant de 0° C ou, lorsque les MDA/DA sont égales ou supérieures à 1 000 pi HAA, elle commence alors à +10° C.

Note : Si le pilote estime que les règles susmentionnées ne permettent pas d'ajuster adéquatement les altitudes IFR minimales publiées dans les procédures pour compenser les basses températures, il lui appartient d'appliquer une correction de température lorsque la température de l'aérodrome est inférieure à l'ISA.

Les corrections d'altitude s'effectuent en appliquant les procédures suivantes :

1. Les altitudes IFR attribuées peuvent être acceptées ou refusées. Un refus, dans ce cas, est fondé sur l'évaluation par le pilote de l'effet de la température sur la marge de franchissement d'obstacles. Les altitudes IFR assignées et acceptées par le pilote ne devraient pas être ajustées pour corriger l'effet de la température. Par exemple, le pilote qui accepte de maintenir 3000 pi ne devra pas appliquer de correction à 3000 pi.
2. Les altitudes de guidage attribuées par l'ATC comportent les corrections nécessaires et n'exigent aucune action corrective de la part des pilotes.
3. Lorsque des corrections sont appliquées à une altitude obligatoire publiée ou à une altitude d'attente d'approche interrompue, les pilotes devraient informer l'ATC de l'altitude corrigée en fonction de la température avant de traverser le point de cheminement associé.

Tableau de correction des altitudes

Temp à l'A/D (°C)	Hauteur au-dessus de l'altitude de la source de calage de l'altimètre (pieds)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
+10									20	30	40	60	80	100
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	290
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	430	570	710
-30	40	60	80	100	120	130	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	890	1190	1500

- Note :**
- Les corrections sont arrondies à la dizaine de pieds supérieure.
 - Les valeurs doivent être ajoutées aux altitudes IFR minimum publiées.
 - Les valeurs de température provenant de la station d'observation la plus proche de l'aéronef devraient être utilisées (il s'agit habituellement de l'aérodrome).

TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

Exemple : Altitude de l'aérodrome, 2262 pi; température à l'aérodrome, -50°C

	Altitude	HAA	Correction	Altitude indiquée
Virage conventionnel	4000 pi	1738 pi	+ 521.4 pi ¹	4600 pi ²
FAF	3300 pi	1039 pi	+ 311.4 pi	3700 pi
MDA approche directe	2840 pi	578 pi	+ 173.4 pi	3020 pi
MDA approche indirecte	2840 pi	578 pi	+ 173.4 pi	3020 pi

¹La **correction à apporter** est établie en effectuant le calcul suivant :

$$\begin{aligned}
 &(\text{Erreur à 2000 pi à } -50^{\circ}\text{C}) \ 600 - (\text{erreur à 1500 pi à } -50^{\circ}\text{C}) \ 450 &= 150 \\
 &\text{Différence d'altitude ci-dessus (2000 - 1500)} &= 500 \\
 &\text{Erreur par pied de différence (150/500)} &= 0.3 \\
 &\text{HAA} &= 1738 \\
 &\text{Erreur à 1738} = (1738 - 1500) \times 0.3 = 71.4 + 450 \text{ (erreur 1500 à } -50^{\circ}\text{C)} &= 521.4
 \end{aligned}$$

²L'**altitude corrigée** est calculée comme suit :

$$\begin{aligned}
 &\text{Erreur calculée à 1738 ci-dessus} &= 521.4 \\
 &\text{Altitude du virage conventionnel (4000) + erreur (521.4)} &= 4521.4 \\
 &\text{Altitude indiquée à maintenir, arrondie à la centaine de pieds supérieure} &= 4600
 \end{aligned}$$

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

Généralités

Sauf indication contraire :

- Toutes les distances sur les cartes sont en milles marins (NM).
- Les visibilité sont exprimées en milles terrestres (SM).
- Les dimensions des pistes sont exprimées en pieds (pi).
- La portée visuelle de piste (RVR) est exprimée en centaines de pieds.
- Les altitudes inférieures à 18 000 pi sont exprimées en nombre de pieds au-dessus du niveau de la mer.
- Les relèvements, routes et caps sont magnétiques (sauf si leur valeur est suivie de la lettre « G » pour « Grille » ou « T » pour « Vrai »).

Les altitudes minimales satisfont aux exigences de marges de franchissement d'obstacles en conditions ISA. L'altitude de transition dans l'espace aérien intérieur du Sud est de 18 000 pi. L'altimètre de l'aéronef qui vole plus bas que cette altitude doit être calé conformément aux prescriptions du RAC 602.35. Au Canada, cet espace aérien s'appelle la région de calage altimétrique.

Topographie



Courbes de niveau



Point coté



Lacs



Rivières

Planimétrie



Bâtiments



Zone bâtie

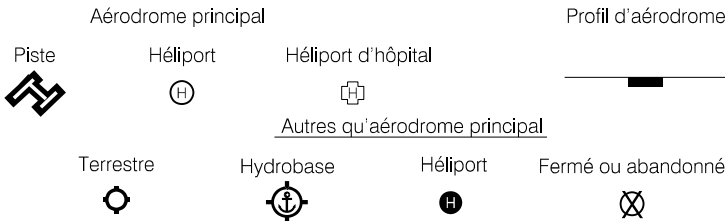


Frontière internationale



Ligne de transport

Aérodrome



Note : L'aérodrome principal visé par la procédure est illustré. Les autres aérodromes satisfaisant aux critères de présentation graphique de NAV CANADA sont également illustrés.

Aires de manœuvre

			
Revêtement dur	Sable, gravier, etc.	Plaques d'acier perforées	Piste pour avions à ski (indiquée)
			
Fermée ou abandonnée	Seuil décalé	Aire de demi-tour	Voie de circulation; aire de trafic ou d'attente
			
Zone de construction	Prolongement d'arrêt		

Autres éléments d'aérodrome

- Tour de contrôle (phare d'aérodrome indiqué lorsque les deux sont colocalisés)
- ┐ Indicateur de direction d'atterrissage non éclairé
- ✈ Indicateur de direction d'atterrissage éclairé
- Indicateur de direction du vent non éclairé
- Indicateur de direction du vent éclairé
- (P₃) 2.5° Indicateur de pente d'approche (Pente autre que 3° indiquée)
-  Capteur RVR
- Down 0.8% Pente de piste
- Clôture

★ Phare de danger

Annotations pour feux aéronautiques

F – fixe Fl – clignotant Occ – à occultation

B – bleu R – rouge G – vert

Les feux sont blancs à moins d'indication contraire.

- ★ Phare d'aérodrome (rotatif ou à éclats)
- ◼ Point de référence d'aérodrome (ARP)
-  Câble d'arrêt bidirectionnel
-  Câble d'arrêt unidirectionnel
-  Barrière d'arrêt
- ✱ Lampadaire

✱ L'astérisque indique qu'il faut se référer au CFS, à un autre document que le CFS ou à une autre donnée sur la même carte.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES SYMBOLES

	Guidage vers le stationnement d'aéronef		Poste de stationnement d'aéronef
	Voie d'accès		Poste de stationnement d'hélicoptère
	Voie d'accès avec feux de guidage encastrés		FATO
	Voie d'accès avec feux de guidage encastrés non standard		Point chaud
	Feux de protection de piste		Installation de dégivrage
	Barre d'arrêt		Zone importante
	Pointe d'attente de circulation – Schéma A		Pointe d'attente intermédiaire
	Pointe d'attente de circulation – Schéma B		

Note : Le schéma A est le point d'attente avant piste normal et sera seulement référencé dans le CAP GEN, car le représenter sur toutes les cartes d'aérodrome causerait un encombrement inutile.

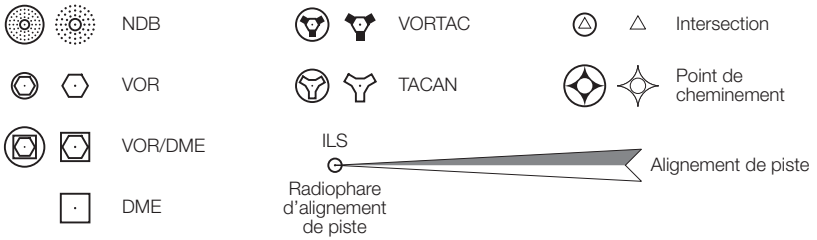
Note : Les points d'attente avant piste seront représentés d'après une hiérarchie des cartes fournies.

- Les cartes d'aérodrome sans cartes supplémentaires incluses représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.
- Les cartes d'aérodrome sans cartes supplémentaires de circulation au sol incluses représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.
- Les cartes d'aérodrome avec cartes supplémentaires incluses ne représenteront aucune schéma B des points d'attente avant pistes, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » car ils seront représentés sur les cartes supplémentaires.
- Toutes les cartes supplémentaires (c'est-à-dire les cartes d'information, de circulation au sol et de visibilité réduite) représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.

LÉGENDE DES SYMBOLES

LÉGENDE DES SYMBOLES

Points significatifs

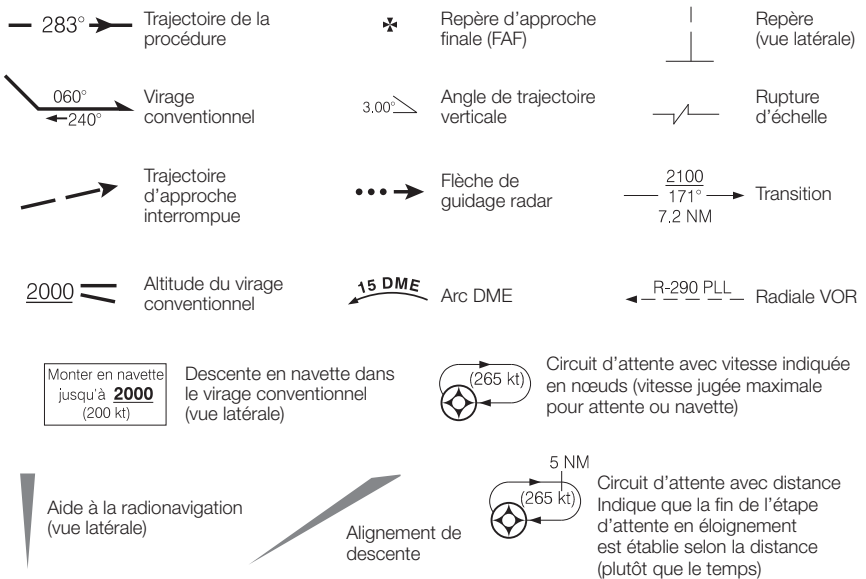


Un cercle entourant une aide radio, une intersection ou un point de cheminement indique un point de survol RNAV.

Un symbole de point significatif est choisi en fonction de la hiérarchie de la spécification d'illustration de NAV CANADA. L'ordre hiérarchique des symboles est le suivant :

- Aide à la radionavigation
- Intersection
- Point de cheminement

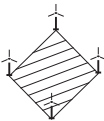
Symboles de procédures



LÉGENDE DES SYMBOLES

LÉGENDE DES SYMBOLES

Obstacles

	Obstacle non éclairé		Groupe d'obstacles non éclairés		Obstacle non éclairé exceptionnellement élevé (1000 pi AGL et plus)
	Obstacle éclairé		Groupe d'obstacles éclairés		Obstacle éclairé exceptionnellement élevé (1000 pi AGL et plus)
	Éolienne non éclairée		Groupe d'éoliennes non éclairées		
	Éolienne éclairée		Groupe d'éoliennes éclairées		

Altitudes / Niveaux de vol

10000 FL200 4000 4000 Plage d'altitudes ou de niveaux de vol	4000 FL200 Altitude ou niveau de vol obligatoire	4000 FL200 Altitude ou niveau de vol minimal
Anticiper 5000 Anticiper FL200 Altitude ou niveau de vol anticipé	4000 FL200 Altitude ou niveau de vol recommandé	4000 FL200 Altitude ou niveau de vol maximal

Sur les cartes, les données d'altitude visant l'altitude de sécurité 100 NM, la MSA, la TAA, les minimums d'approche, les instructions d'approche interrompue ou la procédure de départ constituent des altitudes minimales même sans être soulignées. Ceci s'applique également aux valeurs de MOCA indiquées sur les cartes SID et STAR.

Vitesses indiquées

220 kt Vitesse indiquée obligatoire	200 kt Vitesse indiquée minimale	220 kt Vitesse indiquée recommandée	250 kt Vitesse indiquée maximale
--	---	--	---

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES SYMBOLES

Restrictions de l'espace aérien

Espace aérien à statut spécial

Espace aérien réglementé, espace aérien à service consultatif, zone dangereuse, zone de dynamitage, zone d'opérations militaires



Codes d'activité des espaces aériens à service consultatif :

- (A) : Voltige aérienne

(H) : Vol libre

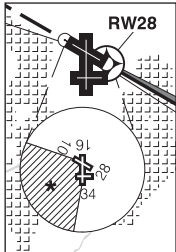
(P) : Parachutisme

(T) : Entraînement
- (F) : Essais en vol

(M) : Opérations militaires

(S) : Vol à voile

Restriction d'approche indirecte



Un astérisque sur la ligne des minimums d'approche indirecte renvoie le lecteur au schéma de restriction d'approche indirecte. La catégorie d'aéronefs à laquelle s'applique une restriction est indiquée par l'astérisque dans la colonne appropriée des minimums d'approche indirecte. La zone hachurée dans le schéma représente la zone où une approche indirecte est interdite.

APPROCHE INDIRECTE	*	4060	(503)	1½	*	4060	(503)	2	*
-----------------------	---	------	-------	----	---	------	-------	---	---

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Déclinaison magnétique

Procédures d'approche aux instruments

SDA
DÉC 15° W
NDA
DÉC N/A

SID, STAR et procédures de départ

SDA	NDA
	

Cartes d'approche visuelle
Procédures de circuit de nuit

SDA & NDA


SDA & NDA

VARIATION ANNUELLE DE 1° W

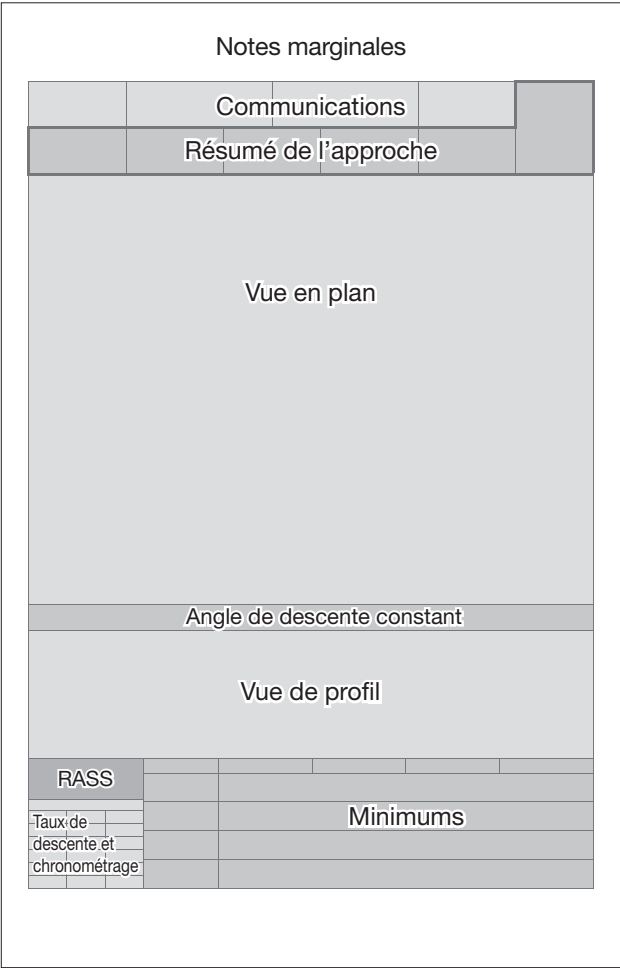
- Cartes d'aérodrome ou d'héliport
- Cartes de circulation au sol
- Cartes d'aires de stationnement, cartes de postes et de procédures de dégivrage
- Cartes des opérations en l'absence de contrôle sur l'aire de trafic
- Cartes de cases départ

La déclinaison magnétique change au fil du temps; sa valeur indiquée sur une carte de procédure aux instruments est celle ayant servi à établir les relèvements, routes et radiales magnétiques. Le cycle de mise à jour de la déclinaison magnétique qu'utilise l'avionique de bord peut être différent du cycle de mise à jour des cartes, ce qui peut entraîner une légère différence entre les directions magnétiques indiquées par les systèmes de bord et celles indiquées sur les cartes.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Les renseignements et exemples figurant dans la présente partie définissent et expliquent les divers éléments d'une carte d'approche du CAP. Ils portent sur la carte d'approche générique, la carte d'approche pour hélicoptère seulement, la carte d'approche visuelle, la carte d'approche ILS de catégorie II ou III et la carte d'approche RNP AR. Ils sont présentés à titre indicatif seulement et ne doivent pas être utilisés pour la navigation.

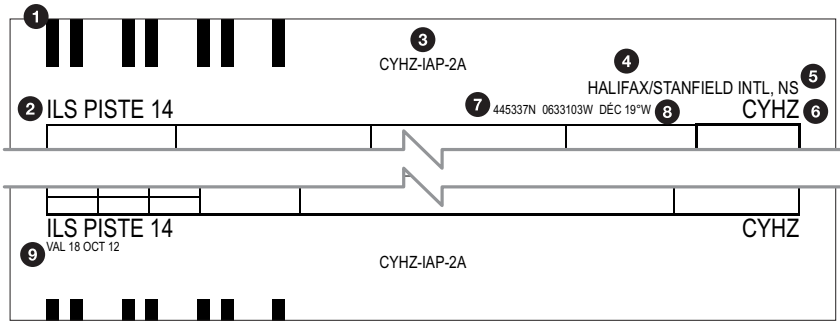
Carte d'approche générique



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Note marginale

Les renseignements présentés sur le pourtour de la carte d'approche comprennent l'indicatif de la procédure, l'ARP, la déclinaison primaire ayant servi à établir les relèvements, caps et radiales, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur de la procédure et le numéro de la carte.



- | | | | |
|---|---------------------------|---|--------------------------|
| 1 | Code barre du volume | 6 | Indicatif de l'aérodrome |
| 2 | Indicatif de la procédure | 7 | ARP |
| 3 | Numéro de la carte | 8 | Déclinaison magnétique |
| 4 | Nom de l'aérodrome | 9 | Date d'entrée en vigueur |
| 5 | Province ou Territoire | | |

Indicatif de la procédure

Convention d'écriture de base

L'indicatif de la procédure est l'appellation unique servant à désigner cette procédure à l'aérodrome visé. La première partie de l'indicatif indique le type de moyen primaire de navigation requis pour le guidage latéral en approche finale.

- | | |
|--|-------------------------|
| • NDB | → « NDB » |
| • VOR ou VORTAC | → « VOR » |
| • Alignement de piste | → « LOC » |
| • ILS | → « ILS » |
| • ILS autorisation spéciale catégorie I | → « ILS AS CAT I » |
| • ILS autorisation spéciale catégorie II | → « ILS AS CAT II » |
| • ILS Catégorie II/III | → « ILS CAT II ou III » |
| • RNAV GNSS | → « RNAV (GNSS) » |
| • RNAV RNP | → « RNAV (RNP) » |

Le numéro de piste suit le type de moyen de navigation lorsque la procédure d'approche présente des minimums d'approche directe.

- VOR PISTE 26
- RNAV (GNSS) PISTE 14

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Exigences additionnelles de moyens de navigation

Si toutes les lignes de minimums d'une carte d'approche de type VOR ou NDB indiquent que l'utilisation du DME est requise pour marquer les repères du segment final, l'indicatif de la procédure contient le suffixe « /DME ».

- VOR/DME PISTE 13
- NDB/DME PISTE 35

Dans tous les autres cas, les moyens de navigation additionnels requis sont indiqués dans les lignes de minimums de l'approche :

- ILS/DME
- LOC/DME
- LNAV/VNAV
- LP
- LPV

Le pilote doit établir d'avance si l'approche et l'approche interrompue peuvent s'effectuer à l'aide de l'équipement de bord de son aéronef.

Procédure multiples

Si deux procédures d'approche sont présentes sur la même carte, la conjonction « ou » sépare les types de moyens de navigation. Dans le cas de procédures multiples, les procédures ILS et LOC sont considérées comme une seule approche et ont un indicatif commun.

- ILS ou NDB PISTE 25

Procédures analogues

Les normes de codage des bases de données d'avionique reconnaissent les huit types de moyens de navigation suivants pour désigner une procédure d'approche directe :

- ILS
- LOC
- VOR
- VOR/DME
- NDB
- NDB/DME
- RNAV

Deux procédures d'approche visant la même piste et faisant appel aux mêmes indicatifs de types de moyens de navigation sont considérées comme des procédures analogues pour le codage de base de données. Pour identifier spécialement ces procédures, un caractère alphabétique commençant par la lettre « Z » et continuant dans le sens contraire de l'ordre alphabétique (Z, Y, X...) est ajouté à l'indicatif de la procédure entre le type de navigation et le numéro de piste. Dans certains cas le caractère alphabétique « Y » ou « X » peut être omis et réservé pour de futurs développements. **La procédure comportant le caractère « Z » est la procédure prédominante et la seule pouvant être extraite d'une base de données d'avionique à capacité limitée.**

- RNAV (GNSS) Z PISTE 26
- RNAV (RNP) Y PISTE 26
- VOR Z PISTE 13
- VOR Y PISTE 13

Les approches ILS catégorie I, ILS AS (autorisation spéciale) catégorie I, ILS catégorie II, ILS AS catégorie II et ILS catégorie III vers la même piste et comprenant les mêmes routes au sol, altitudes (minimums d'atterrissage exclus) et instructions d'approche interrompue ne sont pas considérées comme étant analogues et ne nécessitent donc pas de suffixes alphabétiques d'identification distincts. Par exemple, il n'y a pas lieu d'ajouter de suffixe à « ILS RWY 16R » ou à « ILS AS CAT I RWY 16R ». Cependant, si l'ILS CAT I comporte un suffixe, alors on attribue le même suffixe à l'ILS AS, par exemple : « ILS Y RWY 16R » et « ILS AS CAT II Y RWY 16R ».

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Procédure d'approche indirecte seulement

Une procédure d'approche ne contenant que des minimums d'approche indirecte n'est pas associée à une piste particulière; elle est désignée par un caractère alphabétique qui suit le type du moyen de navigation. Le premier caractère ajouté est la lettre « A »; les lettres suivantes sont attribuées dans l'ordre alphabétique (A, B, C, etc.) en fonction du placement de chaque approche « indirecte seulement » à cet aéroport dans l'Inventaire canadien des procédures aux instruments.

- RNAV (GNSS) A
- NDB B

Suffixes additionnels

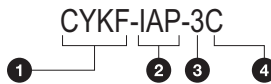
Un des suffixes suivants, ou une combinaison, peut suivre l'indicatif de la procédure :

- (VRAI) procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Numérotation des cartes

L'ordre des cartes de procédures dans l'inventaire des procédures canadiennes en vigueur est régi par les spécifications de NAV CANADA et sert à assigner un numéro à chaque carte. Le numéro d'ordre dépend de l'ensemble de l'inventaire sans tenir compte d'un volume en papier particulier (CAP, RCAP ou GPH 200). C'est pourquoi certains numéros de carte peuvent sembler manquer dans un volume considéré isolément.

Les numéros de page sont assignés comme suit. Les groupes 3 et 4 ne sont utilisés qu'au besoin.



Groupe ①

Indicatif OACI de quatre lettres de l'aéroport ou de l'héliport.

Groupe ②

L'une des 11 abréviations indiquant le type de carte de procédure, soit :

STAR	Carte d'arrivée normalisée en région terminale	AD	Carte d'aéroport
IAP	Carte de procédure d'approche aux instruments	HP	Carte d'héliport
VAP	Carte de procédure d'approche visuelle	GM	Carte de mouvements et de circulation au sol
SID	Carte de départ normalisé aux instruments	APD	Carte de stationnement ou de quai pour aéronefs
DP	Carte de procédure de départ	NCP	Carte de procédure de circuit de nuit
NOR	Carte de restrictions d'exploitation en raison du bruit et de procédures d'atténuation du bruit		

Les pages IAP et identifiées comme ICAO-IAP-AAU. D'autres types de pages d'information sur les spécialités peuvent être regroupés dans les catégories AD (aéroport) ou GM (mouvements à la surface).

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Groupe 3

Numéro d'un ou deux chiffres. Dans le cas de cartes STAR, VAP, SID et DP, ce numéro est attribué suivant un ordre séquentiel en fonction de la procédure. Un tel numéro n'est pas attribué aux pages suivant la première d'une procédure aux instruments comptant plusieurs pages. Le Groupe 4 ci-dessous sert à la numérotation de ces pages.

Dans le cas des cartes NOR, AD, HP et APD, un numéro est attribué suivant un ordre séquentiel aux pages suivant la première.

Le numéro du groupe 3 est attribué aux cartes IAP selon le type d'IAP, comme :

1	Radar d'approche de précision	6	VOR
2	ILS CAT I, II, III	7	TACAN
3	RNAV	8	NDB/DME
4	LOC	9	NDB
5	VOR/DME		

Le numéro du groupe 3 est attribué aux cartes GM selon le type de carte GM, comme suit :

1	Carte de circulation au sol	3	Carte de route de circulation par faible visibilité
2	Carte standard de route de circulation au sol	4	Carte de dégivrage

Groupe 4

Caractère alphabétique attribué dans l'ordre alphabétique en commençant par la lettre A à chaque page n'ayant pas déjà un numéro unique.

Pages d'information spécialisée

L'information spécialisée peut se présenter de diverses façons dans le CAP. Ces pages se divisent en deux catégories : les pages Attention à tous les utilisateurs (AAUP); et les pages de renseignements sur les aérodromes.

Pages Attention à tous les utilisateurs (deux types) :

- Attention à tous les utilisateurs – Établi sur la RNP AR (AAU – EoR) : consignes détaillées à l'intention des pilotes concernant les exigences opérationnelles, les attentes du contrôle de la circulation aérienne et les instructions de dégagement. Toutes les cartes d'IAP sont précédées de cette page.
- Attention à tous les utilisateurs – Opérations sur pistes parallèles rapprochées (AAU – CSPO) : renseignements essentiels concernant les approches PRM (système de surveillance de précision des pistes). Contient des instructions détaillées concernant les exigences imposées aux exploitants et l'équipement requis, les instructions de dégagement et les dispositions pour les exploitants qui ne sont pas en mesure de répondre aux exigences. Toutes les cartes PRM sont précédées de cette page.

Note : Il peut y avoir plusieurs AAUP pour un même emplacement.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Pages de renseignements aéroportuaires (désignateurs) :

- Règlements locaux de l'aérodrome (LAR)
- Procédures de vol (FP)
- Renseignements supplémentaires (AI)
- Carte d'aérodrome
- Opérations sur pistes très achalandées (HIRO)
- Cartes diverses se rapportant à un aérodrome ou à un héliport qu'on ne peut classer autrement, par exemple : Carte d'aérodrome (DISTANCE DE ROULEMENT REDUITE)

Note : Les emplacements qui figurent dans le CAP ont toujours une page Carte d'aérodrome. On ajoute d'autres pages selon les besoins de l'emplacement.

Cartes des mouvements à la surface (GM) : un emplacement peut avoir plusieurs types de cartes GM selon sa complexité et ses besoins. Exemples :

- Carte de circulation (y compris les cartes d'information spéciales, si nécessaire)
- Cartes des routes de circulation au sol standard
- Cartes de circulation en conditions de faible visibilité
- Cartes de dégivrage (carte des OPÉRATIONS DE DÉGIVRAGE ou des POSITIONS DE DÉGIVRAGE et PROCÉDURES)
- ÉLIMINATION DE LA GLACE SUR LES AILETTES DE SOUFFLANTE

Communications

En règle générale, les renseignements sur les communications d'une carte de procédure s'inscrivent dans le cadre de cinq systèmes décrits ci-après.

Système météo automatisé : Renseignements préenregistrés ou générés par ordinateur sur la météo ou le fonctionnement des aménagements. Les dispositifs de communication concernés comprennent : ATIS, AWOS, LWIS et AUTO.

Système des arrivées : Dispositifs pour obtenir les instructions d'arrivée et/ou l'autorisation d'approche en espace aérien inférieur contrôlé à 30 NM ou moins de l'aérodrome. Ils comprennent : CTR, ARR, TML, RADIO et PAR.

Système de tour : Dispositifs de communication visant les mouvements des aéronefs en vol près de l'aérodrome ou sur les pistes qui comprennent : TWR (tour), RADIO, UNICOM, APRT RADIO (radio d'aéroport) et TFC (trafic).

Système du sol : Dispositifs de communication visant les mouvements d'aéronefs sur les voies de circulation et autres aires de trafic à l'aérodrome. Si le service de système du sol est fourni par un dispositif du système de tour, il n'est pas mentionné à nouveau dans cet espace. Le service de délivrance des autorisations, s'il y en a un, fait partie du système du sol. Ces dispositifs comprennent : CLNC DEL (délivrance d'autorisations), AIRE DE TRAFIC, GND (sol), PAD CTL (contrôle d'hélicoptère) et ICEMAN.

Système des départs : Dispositifs de communication les plus courants pour obtenir les instructions de départ ou de contrôle après le décollage dans l'espace aérien inférieur contrôlé dans un rayon de 30 NM de l'aérodrome. De plus, une RCO sur place servant au FISE apparaît lorsqu'il s'agit de la seule façon d'obtenir une autorisation IFR au sol avant le départ pour au moins une partie de la journée. Ces dispositifs comprennent : CTR, DEP, TML et RADIO.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Ces cinq systèmes sont disposés dans l'ordre où le pilote les utilise lors de la phase d'arrivée ou de départ de façon à constituer la chaîne de communication des arrivées, d'une part, et la chaîne de communication des départs, d'autre part.

Chaîne de communication des arrivées	1. Système météo automatisé 2. Système des arrivées 3. Système de tour 4. Système du sol
Chaîne de communication des départs	1. Système météo automatisé 2. Système du sol 3. Système de tour 4. Système des départs

Les données de communication d'une carte de procédure, s'il y en a, s'inscrivent dans l'une des deux chaînes de communication ou dans l'un des éléments de celle-ci. S'il n'y a pas de données à un endroit donné, le bloc du système de communications est vide.

Carte STAR	Éléments 1, 2 et 3 de la chaîne de communication des arrivées
Carte de procédure d'approche aux instruments (IAP)	Totalité de la chaîne de communication des arrivées
Carte de stationnement ou de quai pour aéronefs (APD)	Éléments 1 et 2 de la chaîne de communication des départs
Carte de mouvements et de circulation au sol (GM)	Éléments 1, 2 et 3 de la chaîne de communication des départs
Carte d'aérodrome (AD) et carte d'héliport (HP)	Totalité de la chaîne de communication des départs
Carte SID et carte de procédure de départ (DP)	Éléments 3 et 4 de la chaîne de communication des départs

Si le nom de l'organisme de communications diffère de celui de l'aérodrome visé par la procédure, l'indicatif de l'organisme est indiqué (ex. : RADIO Edmonton, TWR City).

Si un organisme ou une fréquence n'est en service qu'une partie de la journée, son indicatif est précédé du symbole d'heures d'ouverture limitées (☉). Il faut consulter le CFS pour connaître ces heures. Tout organisme faisant appel à un équipement de composition est indiqué par le suffixe DRCO (**DRCO**).

Si, dans le bloc du système de tour, la fréquence de TFC est aussi celle du UNICOM, il n'y a pas deux mentions distinctes : les diffusions obligatoires du trafic sont effectuées sur la fréquence spécifiée pour le UNICOM à moins d'indication contraire.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte IAP – Chaîne de communication des arrivées

ATIS – 120.82	ARR – 132.8 124.47 125.4	TWR – 118.7 118.35	GND – 121.65 121.9 119.1
---------------	--------------------------	--------------------	--------------------------

Exemple 1

LWIS – 128.72	RADIO London – 123.27	UNICOM – 122.8	ATF
---------------	-----------------------	----------------	-----

Exemple 2

❶ Système météo automatisé

❷ Système des arrivées

❸ Système de tour

❹ Système du sol

Carte STAR – Chaîne de communication des arrivées

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 124.65 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.9 267.1
-------------------------------	---------------------------------------	-------------------

❶ Système météo automatisé

❷ Système des arrivées

❸ Système de tour

Carte SID – Chaîne de communication des départs

TWR – 118.7 (S) 119.55 (N) 226.5	DÉP – 132.3 (S) 126.12 (N) 363.8
----------------------------------	----------------------------------

❶ Système de tour

❷ Système des départs

Indication de zones ATF et MF

Un symbole dans le coin inférieur droit du bloc de système de tour indique qu'un aérodrome est entouré d'une zone ATF ou MF; il peut s'accompagner d'autres symboles complémentaires. Ces symboles sont expliqués ci-dessous :

ATF	Zone ATF de dimensions standard (5 NM, 3000 pi AAE, [±100 pi]).
MF	Zone MF de dimensions standard (5 NM, 3000 pi AAE, [±100 pi]).
ATF MF	Zone ATF ou MF pendant une partie de la journée seulement.
ATF* MF*	Zone ATF ou MF non standard (rayon autre que 5 NM, extension verticale autre que 3000 pi AAE [±100 pi]). Voir le CFS pour plus ample information.
ATF CYGO MF CYAW	Ajout au symbole de l'ATF ou de la MF d'un indicatif à quatre lettres indiquant que le centre de la zone se trouve à un emplacement adjacent ayant cet indicatif.

Exemples de systèmes de tour

RADIO – 122.2

MF

● TWR – 119.7 119.1 239.6
● RADIO Kamloops – 119.7

● MF*

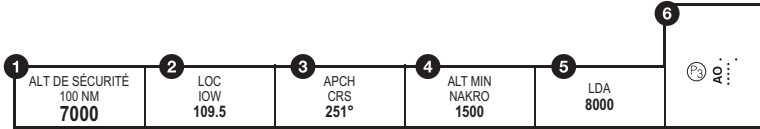
● UNICOM – 122.8

ATF CYGO

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Résumé de l'approche

Le résumé de l'approche comprend six cases de renseignements présentant les éléments essentiels de la procédure d'approche.



1 Altitude de sécurité 100 NM	Valeur de l'altitude de sécurité dans un rayon de 100 NM.
2 Type de moyen de navigation	Indication du type de moyen de navigation servant au guidage latéral en approche finale. Si le guidage provient de l'un de deux types de moyen de navigation (carte combinée ILS, LOC et NDB), la case donne les renseignements sur le système le plus performant (LOC et non pas NDB). Dans le cas de procédures conventionnelles, le type de moyen de navigation, l'indicatif de la NAVAID et sa fréquence sont indiqués. S'il s'agit d'une approche RNAV sans ligne de minimums LPV ou LP, le terme RNAV est indiqué. Si LPV ou LP sont sur la carte, le terme « WAAS », le canal WAAS et l'indicatif du chemin de référence sont indiqués.
3 Trajectoire d'approche finale	Trajectoire du segment d'approche finale.
4 Altitude du FAF	Altitude de vérification de l'alignement de descente si la carte comporte une ligne de minimums ILS. En l'absence de minimums ILS mais s'il y a un FAF, altitude minimale de franchissement du FAF (altitude du segment intermédiaire). Case vide en l'absence de FAF.
5 Distance d'atterrissage utilisable	Distance d'atterrissage utilisable d'une piste après approche directe s'il existe une ligne de minimums d'approche directe. Si la carte d'approche n'indique que des minimums d'approche indirecte, voir la carte d'aérodrome pour les données pertinentes sur la LDA. Dans le cas d'une procédure d'approche pour hélicoptères, longueur et largeur ou diamètre de l'hélicsurface.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

6 Balisage lumineux

Balisage lumineux applicable à la piste utilisée après une approche directe; il comprend le balisage lumineux de la zone de poser et les feux d'approche, ainsi que le PAPI ou le VASIS. Si la pente du PAPI ou VASIS n'est pas de 3°, elle est indiquée à côté du code de PAPI ou VASIS.

Si la carte d'approche n'indique que des minimums d'approche indirecte et si les pistes sont équipées de systèmes de balisage lumineux, le texte « **BALISAGE LUMINEUX : VOIR CARTE D'AÉRODROME** » est affiché.

Le terme ARCAL suivi ou non de « (J) » ou « (K) » est indiqué si un tel système est présent à l'aérodrome. Voir au besoin le CFS pour plus ample information sur l'usage de l'ARCAL de type J ou K.

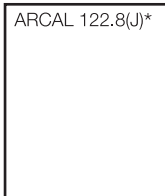
Un astérisque accompagnant un code de feux d'approche, d'ARCAL, de PAPI ou de VASI indique que le système n'est pas standard et qu'il faut consulter le CFS pour plus ample information.

Lorsque la route vraie de la trajectoire d'approche finale est décalée par rapport à l'axe vrai de la piste, une flèche indique l'écart et la valeur de cet écart est affichée. À partir de la case de balisage lumineux, la flèche indiquant l'écart se place à droite ou à gauche de l'axe nord-sud du bloc afin d'afficher la position de l'aéronef en approche par rapport à l'axe de piste. La flèche de décalage n'est pas utilisée lorsque la procédure d'approche ne contient que des minimums d'approche indirecte.

Dans le cas d'une procédure d'approche pour hélicoptères, seuls les renseignements sur l'ARCAL et le code de balisage sont indiqués.

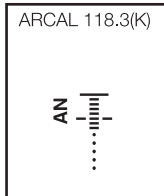
Exemples de cases de balisage lumineux

ARCAL 122.8(J)*



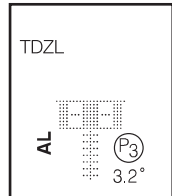
ARCAL sans schéma de balisage lumineux

ARCAL 118.3(K)

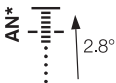


ARCAL avec schéma de balisage lumineux

TDZL



TDZL, PAPI avec schéma de balisage lumineux



LOC décalé (2.8° rt) avec schéma de balisage lumineux

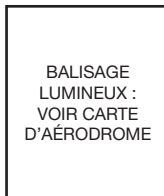
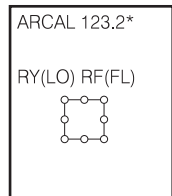
BALISAGE
LUMINEUX :
VOIR CARTE
D'AÉRODROME

Schéma de balisage lumineux d'approche indirecte

ARCAL 123.2*

RY(LO) RF(FL)



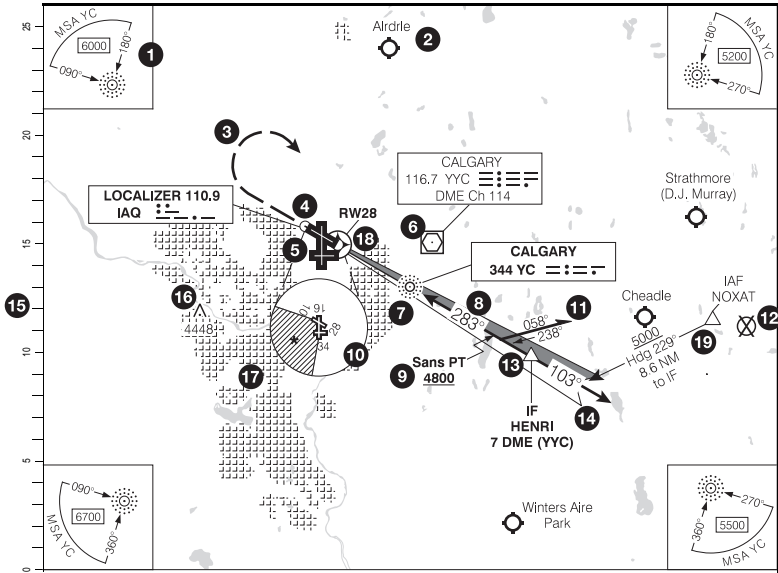
ARCAL avec schéma de balisage lumineux pour hélicoptère

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Vue en plan

La vue en plan de la procédure d'approche donne l'image à l'échelle de la procédure vue d'en haut. Les données sont tracées à l'échelle sauf s'il y a rupture d'échelle, auquel cas l'expression « NON À L'ÉCHELLE » est affichée.

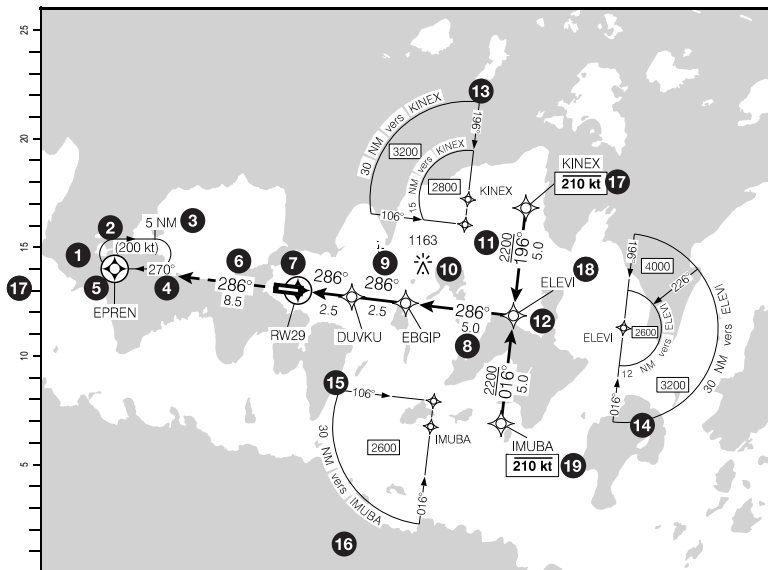
Exemple 1



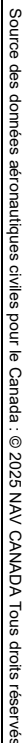
- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Altitude minimale de secteur | 11 Virage conventionnel |
| 2 Autre aérodrome terrestre | 12 Aérodrome abandonné ou fermé |
| 3 Trajectoire d'approche interrompue | 13 Symbole d'intersection |
| 4 NAVAID : Alignement de piste | 14 Alignement de piste avant |
| 5 Aérodrome principal | 15 Échelle |
| 6 NAVAID : VOR/DME | 16 Obstacle |
| 7 NAVAID : NDB | 17 Zone bâtie |
| 8 Trajectoire d'approche finale | 18 Symbole de point de cheminement |
| 9 Virage conventionnel non requis | 19 Segment parcouru à l'estime |
| 10 Restriction d'approche indirecte | |

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Exemple 2



- | | | | |
|----------|--|-----------|-----------------------------------|
| 1 | Circuit d'attente ou de navette | 10 | Obstacle |
| 2 | Vitesse jugée maximale pour le circuit d'attente ou de navette | 11 | Altitude minimale du segment |
| 3 | Longueur du segment du circuit d'attente | 12 | Point de cheminement anticipé |
| 4 | Route en rapprochement du circuit d'attente ou de navette | 13 | Zone de base droite de TAA |
| 5 | Point de cheminement survolé | 14 | Zone d'approche directe de TAA |
| 6 | Route d'approche interrompue | 15 | Zone de base gauche de TAA |
| 7 | Aérodrome principal | 16 | Hydrographie |
| 8 | Distance sur segment | 17 | Échelle |
| 9 | Route du segment | 18 | Indicatif de point de cheminement |
| | | 19 | Restriction de vitesse indiquée |



- | | |
|--|--|
| 1 Altitude minimale de secteur | 12 Virage conventionnel |
| 2 Note opérationnelle | 13 Radiale vers repère (ou relèvement) |
| 3 NAVAID : VOR/DME | 14 Arc DME |
| 4 Indicateur de NAVAID et données connexes | 15 Altitude minimale sur segment |
| 5 Autre aéroport terrestre | 16 Radiale de guidage (ou relèvement) |
| 6 Obstacle | 17 Repère d'approche initiale |
| 7 Route d'approche interrompue | 18 Échelle |
| 8 Symbole d'intersection | 19 Radiale de trajectoire d'approche finale |
| 9 Trajectoire d'approche finale | 20 Station DME de référence |
| 10 Indicateur et définition de l'intersection | 21 Héliport d'hôpital |
| 11 Virage conventionnel non requis | |

Vitesses standard pour les segments

Dans le cas des procédures d'approche GNSS (qui comprennent les RNP AR), lorsque aucune restriction de vitesse n'est indiquée sur la vue en plan, les vitesses standard suivantes ont servi à l'élaboration des procédures.

Vitesses standard pour les segments LPV, LP, LNAV/VNAV, LNAV et RNP AR

Segment	Vitesse indiquée par catégorie d'aéronef (CAT)			
	A	B	C	D
De raccordement/de transition, initial, intermédiaire	150	180	250	250
Final	90	120	140	165
Approche interrompue	110	150	240	265

Pour un segment donné, lorsqu'une vitesse indiquée différente est utilisée pour la conception de la procédure d'approche, une restriction de vitesse apparaît sur la carte.

Vitesses maximales indiquées et évaluation de l'espaces aérien à protéger lors des circuits d'attente

La taille de l'espace aérien devant être protégé durant un circuit d'attente est directement proportionnelle à la vitesse de l'aéronef. Afin de limiter la superficie d'espace aérien à protéger, des vitesses maximales indiquées en nœuds (KIAS) ont été désignées pour des plages d'altitudes spécifiques. À moins d'indication contraire sur la carte, ou lorsqu'une montée dans le circuit d'attente est spécifiée, les circuits d'attente ont été évalués pour les vitesses indiquées dans le tableau suivant :

Vitesses maximales indiquées utilisées dans l'évaluation de l'espace aérien protégé pendant les circuits d'attente

Altitude (ASL)	Vitesse maximale (KIAS) évaluée pour les circuits
À 6 000 pi ou au-dessous	200
Au-dessus de 6 000 pi, jusqu'à et incluant 14 000 pi	230
Au-dessus de 14 000 pi	265
Montées en navette (toutes altitudes)	310

Une procédure de montée spécifiée pour un circuit d'attente publié (montée en navette) implique qu'une zone protégée additionnelle a été prévue afin de permettre une l'utilisation d'une vitesse de montée maximale de 310 KIAS aux aéronefs qui en ont besoin. Cependant, lorsqu'une vitesse maximale pour le circuit d'attente est publiée sur la carte, cette même vitesse s'applique également en tant que vitesse maximale pour la procédure de montée spécifiée.

Lorsqu'en espace aérien contrôlé, les pilotes doivent informer l'ATC immédiatement si, pour une raison quelconque, y compris la présence de turbulence, des vitesses supérieures à celles spécifiées ci-dessus s'imposent ou s'ils sont incapables d'exécuter une partie de la procédure d'attente.

La publication d'une vitesse liée à une procédure d'attente ou de navette n'élimine pas la responsabilité du pilote de se conformer aux obligations réglementaires.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

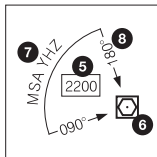
Altitude minimale de secteur

Quatre secteurs dans chaque coin de la vue en plan servent à indiquer l'altitude minimale de secteur (MSA), chacun étant délimité par une direction cardinale (090°, 180°, 270°, 360°) pointant vers la station ou le point de cheminement.

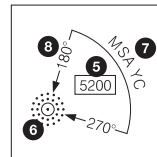
Les directions cardinales sont magnétiques dans le SDA et vraies dans le NDA. Le rayon d'un secteur est de 25 NM sauf indication contraire.

Dans le cas d'une approche RNAV, les quatre secteurs MSA sont identiques. Lorsque des zones terminales d'arrivée (TAA) pour une procédure RNAV sont indiquées sur la carte, les secteurs MSA ne sont pas affichés.

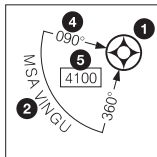
Les CYA, CYR et zones de dynamitage connues ne sont pas prises en considération dans la MSA; le pilote est donc tenu de s'en tenir à l'écart s'il y a lieu.



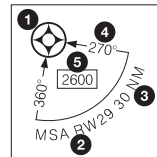
Secteur MSA nord-ouest



Secteur MSA nord-est



Secteur MSA sud-ouest



Secteur MSA sud-est

- ❶ Symbole de point de cheminement
- ❷ Indicateur de point de cheminement
- ❸ Rayon du secteur MSA (non standard)
- ❹ Route en rapprochement vers le point de cheminement

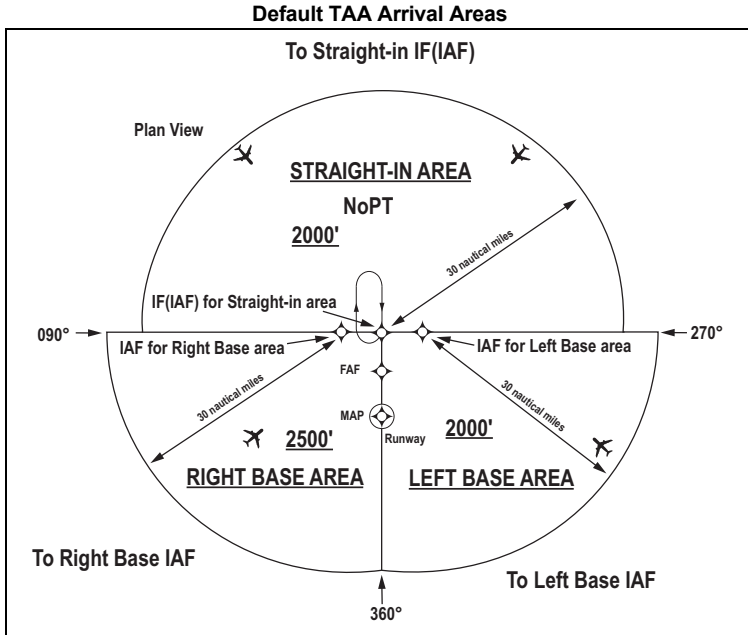
- ❺ Altitude minimale de secteur
- ❻ Symbole de NAVAID
- ❼ Indicateur de NAVAID
- ❽ Route en rapprochement vers la NAVAID

Zone terminale d'arrivée

Les secteurs MSA peuvent être remplacés par des zones terminales d'arrivée (TAA) lorsqu'une procédure d'approche RNAV satisfait à certains critères. On peut utiliser les TAA pour une approche ILS ou LOC lorsque la RNAV est l'unique méthode de navigation vers l'IF. Elles ne sont pas en général utilisées dans des zones où la circulation aérienne est dense. Une TAA procure une transition sans coupure de la structure en route à l'environnement terminal pour l'arrivée d'aéronefs équipés du GNSS.

Il y a trois TAA : la zone d'approche directe, la zone de base gauche et la zone de base droite. Chacune est orientée selon l'orientation de la procédure d'approche.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS



La zone d'approche directe est un demi-cercle de 30 NM de rayon ayant pour centre l'IAWPC/IWP. La partie rectiligne du demi-cercle dépend du prolongement des routes des segments d'approche initiale. La zone peut être divisée par d'autres arcs ou par des relèvements par rapport au centre du demi-cercle.

Chaque zone de base (gauche ou droite) est limitée par la limite rectiligne de la zone d'approche directe, la trajectoire d'approche finale et un arc de 30 NM de rayon dont le centre est l'IAWP associé. Cette zone peut se subdiviser en d'autres arcs.

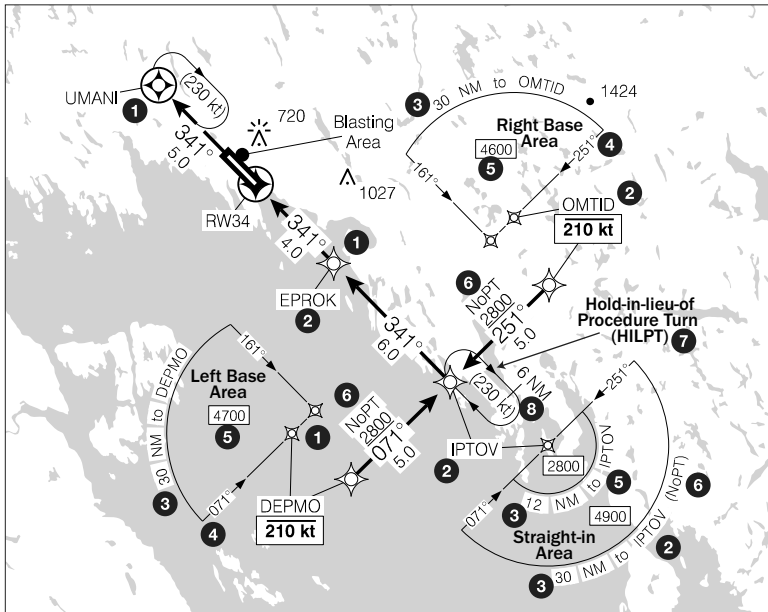
Ces zones peuvent varier si la procédure d'approche s'écarte de l'approche en « T » standard.

La procédure sous-jacente à la TAA prend normalement la forme d'un « T » (aussi appelé « T de base »). Cette procédure comprend deux IAF plus un IF/IAF à double usage qui sert à la fois de repère d'approche intermédiaire et de repère d'approche initiale. La configuration en « T » passe de l'IF/IAF au repère d'approche finale (FAF) et ensuite au point d'approche interrompue (MAP). Les deux IAF servant d'étapes de base sont en général alignés selon une ligne droite perpendiculaire à la trajectoire intermédiaire pour se connecter à l'IF/IAF. Un circuit d'attente en remplacement d'un virage conventionnel (HILPT) est ancré à l'IF/IAF et est illustré à l'aide d'un symbole de circuit d'attente. Lorsque le HILPT est nécessaire à l'alignement de la trajectoire et/ou à la descente, l'IF/IAF à double usage sert d'IAF pendant l'entrée dans le circuit. Lorsque l'aéronef entre dans le HILPT et qu'il évolue sur une route ou dans un secteur « Sans PT » (sans virage conventionnel), le repère à double usage sert d'IF et représente le début du segment intermédiaire.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TAA Legend



- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | Symbole de point de cheminement | 6 | Instruction « NoPT »
(Sans virage conventionnel) requise |
| 2 | Identification de point de cheminement | 7 | Circuit d'attente en remplacement d'un
virage conventionnel (HILPT) |
| 3 | Rayon de la TAA | 8 | Limites de vitesse/de distance de l'HILPT |
| 4 | Trajectoire de rapprochement jusqu'au
point de cheminement | | |
| 5 | Altitude minimale de sécurité de la TAA | | |

Les altitudes minimales pour chaque zone ou subdivision de zone sont indiquées. Les altitudes TAA peuvent ne pas tenir compte de CYA, de CYR et des zones de dynamitage connues. Le pilote est donc tenu de s'en tenir à l'écart s'il y a lieu.

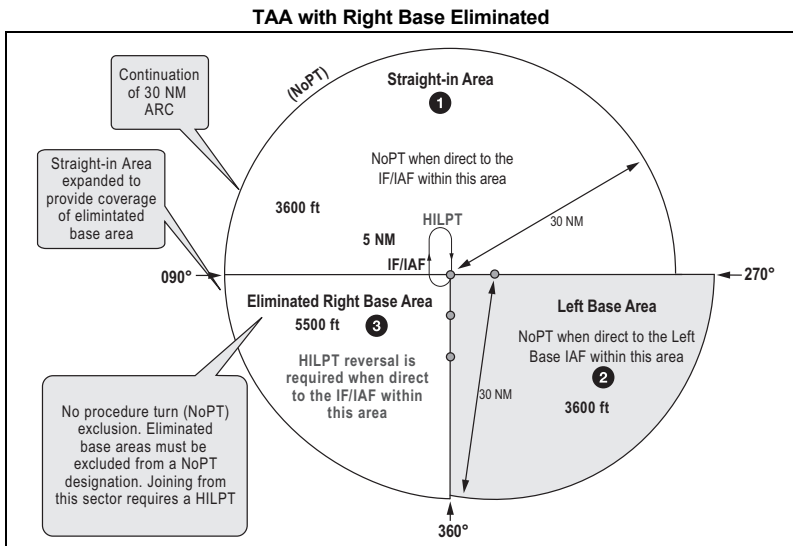
Les TAA peuvent être modifiées par rapport à leur taille et à leur forme standards pour satisfaire aux exigences opérationnelles ou ATC. Certaines zones peuvent être éliminées, tandis que d'autres peuvent être élargies (pour assurer la couverture de la zone éliminée). Le « T » de base peut être modifié au besoin pour tenir compte du relief et des besoins de l'ATC. Il peut ressembler à un « L » à l'envers ou à un « I ».

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Lorsqu'une TAA est éliminée, un aéronef peut devoir effectuer un circuit d'attente en remplacement d'un virage conventionnel (HILPT). Voir la figure ci-après :

1. On s'attend à ce que les pilotes des aéronefs qui évoluent dans la TAA entre un relèvement de 090 à 270 (dans le sens des aiguilles d'une montre) par rapport à l'IF/IAF se rendent directement vers l'IF/IAF et n'exécutent pas d'inversion de cap ❶.
2. Aucun HILPT n'est requis dans la zone d'étape de base gauche (entre un relèvement de 270 à 360 [dans le sens des aiguilles d'une montre] par rapport à l'IAF de l'étape de base gauche) si l'aéronef se rend directement vers l'IAF de l'étape de base gauche ❷.
3. On s'attend à ce que les pilotes des aéronefs qui évoluent dans la TAA entre un relèvement de 360 et de 090 (dans le sens des aiguilles d'une montre) par rapport à l'IF/IAF procèdent directement à l'IF/IAF et exécutent une inversion de cap HILPT afin de bien aligner l'aéronef pour qu'il puisse entamer le segment intermédiaire ou éviter un taux de descente excessif ❸.



Notes :

- Si un aéronef effectue une approche par rapport à un relèvement qui se trouve sur la limite d'un secteur, on s'attend à ce que le pilote suive la règle « NoPT » à moins qu'il ne reçoive d'autres instructions de l'ATC..
- Les TAA conçues précédemment n'illustrent pas l'instruction « NoPT ».

ATTENTION : Les TAA conçues précédemment ne comprenaient pas et n'illustreront pas l'HILPT à l'IF/IAF. Lorsque aucun HILPT n'est illustré, le circuit d'attente associé n'a pas été évalué. Au besoin, toute inversion de cap doit être accomplie dans la zone d'approche directe à l'altitude de secteur illustrée ou plus haut.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Notes opérationnelles

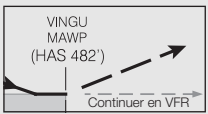
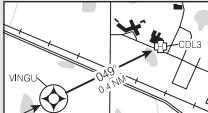
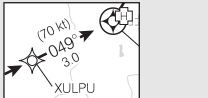
Seules les notes opérationnelles requises pour la procédure d'approche sont indiquées. Si possible, le contenu d'une note opérationnelle est incorporé dans l'illustration de la procédure à l'aide des méthodes décrites ci-dessous et par d'autres symboles figurant dans le CAP général.

AUTORISATION REQUISE	Une autorisation spéciale de Transports Canada est requise pour effectuer des approches RNP AR au Canada. Pour de plus amples renseignements, consulter la circulaire d'information no 700-024 de Transport Canada.										
LOC SEULEMENT SANS GP	Carte de procédure fondée sur un alignement de piste à laquelle aucun alignement de descente n'est associé.										
Calage altimétrique	Pendant une partie de la journée, calage d'altimètre local non disponible et absence de RASS.										
Disponibilité calage alti. limitée. Appeler l'exploitant indiqué dans le CFS avant le vol pour vérifier si calage disponible à l'arrivée.	Capacité de transmission du calage altimétrique limitée à une partie de la journée.										
Baro VNAV non autorisé lorsque la source de calage altimétrique utilisée est éloignée	Si un calage altimétrique éloigné est fourni à temps partiel pour une approche contenant des minimums LNAV/VNAV, ces minimums pour un vol Baro VNAV ne doivent pas être autorisés lorsque le calage altimétrique éloigné est utilisé. L'utilisation de Baro VNAV n'est pas permise avec une source de calage altimétrique éloignée.										
Baro VNAV non auth	L'approche LNAV/VNAV n'est pas autorisée pour les aéronefs qui utilisent les systèmes Baro VNAV.										
Aérodrome évalué pour les aéronefs ayant une envergure inférieure à 79'. Aérodrome évalué pour les aéronefs ayant une envergure inférieure à 118'. Approche indirecte vers piste 08 interdite car surfaces pour vol à vue non évaluées.	L'exploitant d'un aérodrome non certifié doit produire une attestation en cas d'IAP publiée(s) dans le CAP ou le RCAP ayant des minimums inférieurs à 500 pieds. Si l'exploitant de l'aérodrome a produit une attestation visant la (les) piste(s), une note indique pour quelle envergure maximale cette (ces) piste(s) a (ont) été évaluée(s) de façon à aviser le pilote qui effectue une procédure d'approche aux instruments que l'espace aérien dégagé pour le segment visuel de la procédure satisfait aux critères de sécurité pour les aéronefs ayant cette envergure. Cet avis relie la procédure à l'aérodrome et donne au pilote le moyen de prendre une décision éclairée quant à l'utilisation de cette procédure. Si l'une des pistes n'est pas visée par l'attestation, une note indique qu'une approche indirecte vers cette piste n'est pas autorisée.										
3300 de "YXE" VOR à SASOD R-137 5.2 NM.	Une note opérationnelle permet d'éviter que l'illustration d'une transition encombre la carte.										
<table><tr><td>CATÉGORIE</td><td></td></tr><tr><td>LNAV/VNAV (min. -37°C, max. 46°C)</td><td></td></tr><tr><td>LNAV</td><td></td></tr><tr><td>APPROCHE INDIRECTE</td><td></td></tr></table> <table><tr><td>AUTORISATION REQUISE (min. -20° C) (max. 54° C)</td><td></td></tr></table>	CATÉGORIE		LNAV/VNAV (min. -37°C, max. 46°C)		LNAV		APPROCHE INDIRECTE		AUTORISATION REQUISE (min. -20° C) (max. 54° C)		Lorsque des minimums LNAV/VNAV ou RNP AR sont inclus, une limite de température est indiquée et donne la plage de température à l'extérieur de laquelle la procédure (LNAV/VNAV ou RNP AR) n'est pas autorisée pour les systèmes Baro VNAV sans compensation.
CATÉGORIE											
LNAV/VNAV (min. -37°C, max. 46°C)											
LNAV											
APPROCHE INDIRECTE											
AUTORISATION REQUISE (min. -20° C) (max. 54° C)											

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

RF requis	Certains aéronefs équipés pour la RNAV ne sont pas capables d'effectuer des transitions par arc jusqu'au repère. C'est pourquoi, lors de l'élaboration de procédures à partir de ce type de segment, il est nécessaire d'indiquer que la procédure (ou une transition spécifique de la procédure) nécessite une capacité RF.
Approche simultanée autorisée RWY 06L	Utilisée lorsque la procédure d'approche est autorisée pour usage durant des opérations d'approche simultanée avec le recours à toutes les procédures ILS et (ou) RNAV pour une piste parallèle donnée.
Approche simultanée autorisée avec ILS RWY 05, RNAV (RNP) Y RWY 26	Utilisée lorsque la procédure d'approche est autorisée pour certaines opérations d'approche parallèle, mais non toutes les procédures ILS et (ou) RNAV pour une piste parallèle donnée.
Procédure LNAV non autorisée durant les opérations simultanées	Actuellement, les opérations simultanées sur pistes parallèles ne sont soutenues que par des procédures d'approche ILS et RNAV APV. Cette note sera publiée lorsque les procédures RNAV (GNSS) comportant des minimums de LNAV publiées sur la même carte comportant des minimums de LPV ou de LNAV/NAV sont autorisées pour usage durant les opérations d'approche simultanée.
Piste 14/32 non évaluée pour approche indirecte.	La piste indiquée et les positions de ses seuils n'ont pas servi à l'élaboration de la zone d'approche indirecte ni à l'évaluation des obstacles. Néanmoins, une approche indirecte dans un secteur donné est permise sauf indication contraire dans le schéma des restrictions de l'approche.
ATTENTION : Cette procédure chevauche les procédures de Points North Landing (CYNL).	Un segment de l'approche initiale, intermédiaire, finale ou interrompue chevauche une procédure à un autre aéroport et se trouve en espace aérien non contrôlé de classe G.
Procédure près des limites de la couverture du WAAS. Des pannes occasionnelles pourraient survenir.	Lorsqu'il est prévu que la couverture WAAS soit faible ou non disponible à un aéroport, aucune procédure d'approche fondée sur le WAAS n'est habituellement désignée. Toutefois, aux aéroports près des limites des zones de couverture WAAS, pour lesquels des lignes de minimum LNAV/NAV fondées sur le WAAS, LPV ou LP ont été publiées, les pilotes seront avisés que des pannes occasionnelles peuvent survenir au moyen d'une note sur le tableau.
	Une ligne grise sous la trajectoire d'approche interrompue de la vue de profil et la note opérationnelle « Continuer en VFR » font référence au « point dans l'espace » d'une procédure d'approche pour hélicoptères. Dans ce cas, l'alternative suivante se présente au pilote arrivé au point d'approche interrompue : - continuer en VFR jusqu'au lieu d'atterrissage; - effectuer la procédure d'approche interrompue.
	Le relèvement et la distance du lieu d'atterrissage par rapport au MAP sont indiqués sur la carte connexe d'approche visuelle. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).
	Lorsqu'une procédure pour hélicoptères l'exige, la limite de vitesse en approche interrompue est indiquée sur le segment pertinent de la vue en plan.
	Dans le cas d'une approche pour hélicoptères avec point dans l'espace, la hauteur de la MDA au-dessus du relief ou de la surface à 5200 pi ou moins du MAP est indiquée dans la vue de profil. Cette hauteur s'appelle la hauteur au-dessus de la surface (HAS).

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Angle de descente constant

La technique de l'angle de descente constant (CDA) permet de parcourir le segment d'approche finale en effectuant une descente continue à partir de l'altitude de passage du repère d'approche finale ou d'une altitude supérieure. Les renseignements de CDA s'ajoutent à ceux de l'approche de non-précision; la responsabilité de décider comment les utiliser en vol relève du pilote. Bien que l'angle de descente constant tienne compte des altitudes minimales de segment entre le repère intermédiaire et le point d'arrivée à la MDA, le pilote est toujours responsable de veiller à respecter toute altitude minimale.

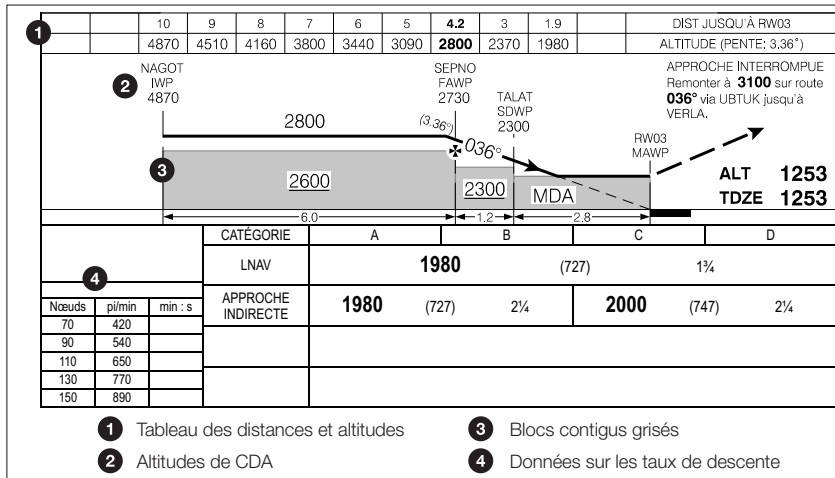
L'angle de descente constant est projeté :

- d'un point situé normalement à 50 pi au-dessus du seuil aligné de la piste dans le cas des procédures satisfaisant aux exigences d'alignement d'approche directe;
- d'un point situé à 50 pi au-dessus de l'altitude de l'aérodrome et par le travers de la première surface d'atterrissage utilisable dans le cas de procédures d'approche indirecte seulement, ne satisfaisant pas aux exigences d'alignement; ou
- de la MDA la plus basse au point d'approche interrompue dans le cas de procédures d'approches vers un point dans l'espace servant aux hélicoptères.

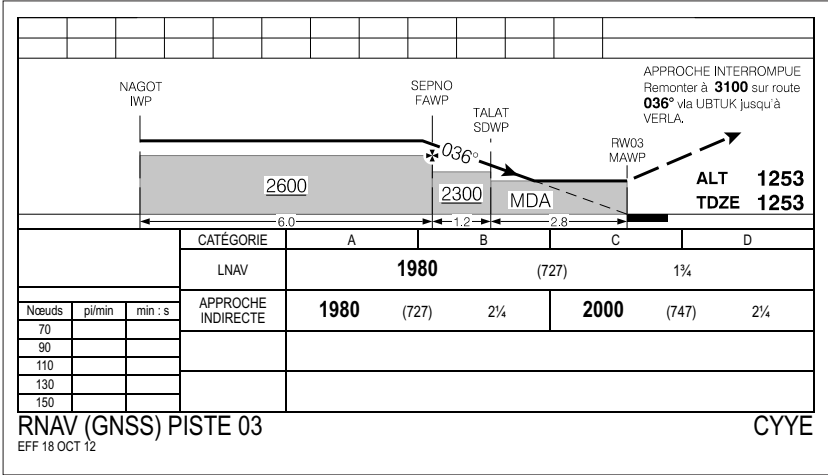
La description du CDA comprend les trois éléments suivants :

- un tableau des distances et des altitudes;
- l'indication des altitudes de CDA aux repères dans la vue de profil;
- des données sur les taux de descente.

Toute carte de procédure d'approche de non-précision (sans guidage vertical) qui satisfait aux critères de NAV CANADA pour la description des renseignements sur le CDA présente ces renseignements. Ceci s'applique aux procédures d'approche de non précision combinées sur une même carte avec une procédure d'approche de précision (ex. : NDB et LOC avec une ILS). Les renseignements sur le CDA n'apparaissent pas sur la carte si la procédure ne satisfait pas aux critères de NAV CANADA pour la description des renseignements sur le CDA.



Approche RNAV sans données de CDA



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Tableau des distances et altitudes

Le tableau des distances et altitudes énonce l'altitude en fonction d'une distance donnée le long d'une pente à angle de descente constant à l'endroit spécifié.

		1	10	9	8	6	7	6	5	2	4.2	3	1.9			4
			4870	4510	4160	3800	3440	3090	2800	2370	1980					DIST JUSQU'À RW03
						7										ALTITUDE (PENTE: 3.36°)
Exemple 1																

1	14.8	12	11	10	9	8	7	5.6	5	4	3	2	1.0			4
	5140	4250	3930	3610	3290	2970	2660	2200	2020	1700	1380	1060	740			DIST JUSQU'À DME (IHZ)
											7					ALTITUDE (PENTE: 3.00°)
Exemple 2																

1

2

3

4

5

6

7

Première altitude

Altitude de descente initiale

Dernière altitude

Référence pour les distances

Angle de descente constant

Distance

Altitude de CDA

La dernière altitude est la MDA la plus basse sur une approche de non-précision; la distance est celle où se trouve cette MDA sur la pente à angle de descente constant.

La distance et l'altitude en caractères gras correspondent à l'altitude de descente initiale. Cette distance est celle où se trouve la plus haute altitude du segment d'approche initiale sur la pente à angle de descente constant. Si cette distance et cette altitude se trouvent après le FAF, cette altitude est augmentée pour qu'elle soit égale à l'altitude de franchissement du FAF arrondie à la centaine de pieds supérieure. La distance connexe est alors celle où se trouve cette altitude sur la pente à angle de descente constant.

La référence pour les distances est celle indiquée dans le tableau. Cette référence est habituellement le MAP ou le MAWP. Si la procédure requiert l'usage du DME, la référence de distance est la source indiquée des données DME.

À l'exception de la première et de la dernière altitude ainsi que de l'altitude de descente initiale, toutes les distances du tableau sont des valeurs entières de milles marins à intervalles d'un mille. Si l'espace est insuffisant, l'intervalle peut être augmenté mais jamais à plus de trois milles. Certaines valeurs peuvent être sautées si la valeur adjacente se situe à 0,5 NM ou moins.

L'angle de descente constant (ou « pente »), est également indiqué dans le tableau. Celui-ci est orienté de gauche à droite ou de droite à gauche de façon qu'il corresponde à l'orientation de la vue de profil.

Altitudes de CDA indiquées aux repères dans la vue de profil

Dans la vue de profil, toute altitude de CDA est recommandée (et n'est pas soulignée). Les altitudes minimales de segment sont soulignées et illustrées à l'aide de blocs grisés contigus. La vue de profil affiche l'altitude de descente initiale au-dessus du niveau de la ligne de trajectoire de vol avant le point de descente sauf si un virage conventionnel est illustré. Dans ce cas, le symbole du virage de procédure de la vue de profil est affiché et l'altitude est soulignée pour indiquer qu'il s'agit d'une altitude minimale.

Les autres altitudes de CDA sont indiquées à chaque repère dans la vue de profil. Si une procédure d'approche de non-précision figure sur la même carte qu'une procédure d'approche ILS, l'altitude de vérification de l'alignement de descente de l'ILS sert d'altitude de CDA au repère visé.

Données sur les taux de descente

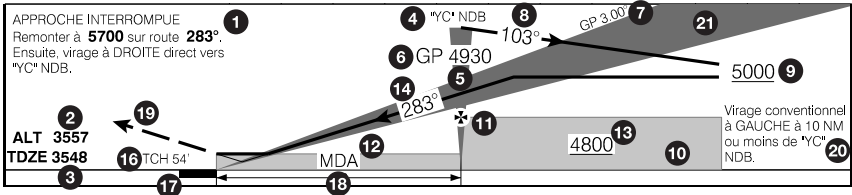
Une carte de procédure qui affiche le CDA présente des données de taux de descente correspondant au CDA indiqué. Ces données sont les taux de descente en pieds par minute correspondant à certaines valeurs de vitesse-sol.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

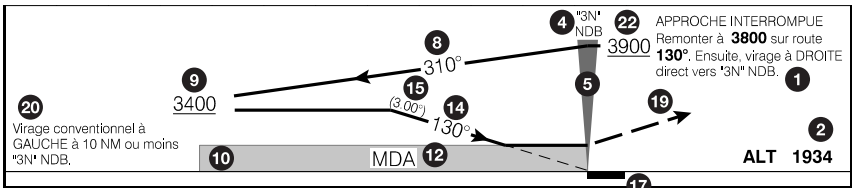
Vue de profil

L'orientation de la vue de profil sur la carte correspond à la direction prédominante de la procédure d'approche.

Carte d'approche ILS combinée avec approches LOC et NDB



Carte d'approche conventionnelle (indirecte seulement)



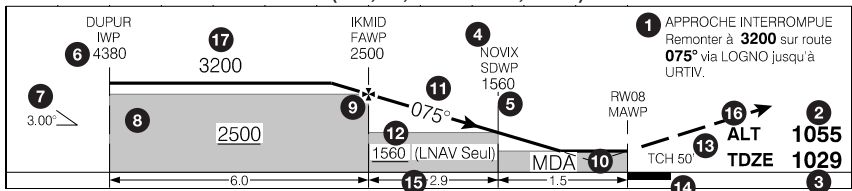
- | | |
|--|---|
| 1 Instructions d'approche interrompue | 12 Indication d'altitude minimale de descente |
| 2 Altitude de l'aérodrome | 13 Altitude minimale de segment |
| 3 Altitude de zone de poser | 14 Route en rapprochement |
| 4 Indicatif de NAVAID | 15 Angle de descente constant |
| 5 NAVAID | 16 Hauteur de franchissement du seuil |
| 6 Altitude de vérification de l'alignement de descente | 17 Vue de profil de l'aérodrome |
| 7 Pente d'alignement de descente | 18 Distance sur le segment |
| 8 Route en éloignement | 19 Trajectoire d'approche interrompue |
| 9 Altitude minimale du virage conventionnel | 20 Note sur le virage conventionnel |
| 10 Bloc grisé contigu | 21 Alignement de descente |
| 11 Repère d'approche finale | 22 Altitude d'entrée au virage conventionnel* |

* Lorsqu'un virage conventionnel apparaît sur une carte, l'aéronef doit maintenir l'altitude jusqu'au passage du repère de virage conventionnel sur sa trajectoire en éloignement, ou qu'il franchit par le travers le repère de virage conventionnel puis poursuit sa trajectoire en éloignement.

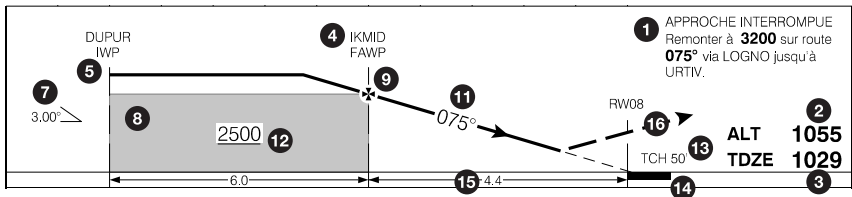
PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

RNAV (LPV, LP, LNAV/VNAV, LNAV)



LPV seulement



- | | |
|--|---|
| 1 Instructions d'approche interrompue | 10 Indication d'altitude minimale de descente |
| 2 Altitude de l'aérodrome | 11 Route en rapprochement |
| 3 Altitude de zone de poser | 12 Altitude minimale de segment |
| 4 Indicatif du point de cheminement | 13 Hauteur de franchissement du seuil |
| 5 Intersection ou point de cheminement du profil | 14 Vue de profil de l'aérodrome |
| 6 Altitude de CDA | 15 Distance sur le segment |
| 7 Angle de trajectoire verticale | 16 Trajectoire d'approche interrompue |
| 8 Bloc grisé contigu | 17 Altitude de descente initiale |
| 9 Repère d'approche finale | |

RASS

Si l'exécution de la procédure d'approche fait appel à un calage RASS en tout temps ou une partie de la journée, l'une des indications suivantes est affichée.

Utiliser CYND.	Minimums de procédure adaptés à l'utilisation d'un calage RASS. Utiliser le calage de l'aménagement indiqué.
Utiliser CYND.	Calage de l'aménagement indiqué disponible pendant une partie de la journée seulement.
Lorsque CYND est utilisé ajouter 160'.	Ajout d'un facteur de correction pour calage RASS si le calage altimétrique local n'est pas disponible. Le pilote doit ajouter ce facteur aux altitudes minimales des segments intermédiaire, d'approche finale et d'approche interrompue.
Lorsque CYND est utilisé ajouter 160'.	Calage de l'aménagement indiqué disponible pendant une partie de la journée seulement.
Lorsque CYND est utilisé ajouter 160'. Les minimums d'approche indirecte s'appliquent.	En raison du dépassement de la pente de descente du segment final en cas d'application du facteur de correction pour calage RASS, seuls les minimums d'approche indirecte s'appliquent si ce calage est utilisé.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Minimums

La case des minimums d'une carte des procédures d'approche donne, en regard d'un ou de plusieurs moyens de navigation, les altitudes (MDA ou DA) ou hauteurs (HAA, HAT, HATh ou DH) connexes ainsi que les visibilité recommandées pour chaque catégorie d'aéronef. Dans le cas d'une approche directe vers une piste avec capteur RVR et d'une visibilité recommandée d'un mille terrestre (SM) ou moins, cette visibilité s'accompagne d'une valeur de RVR en plus des milles terrestres.

Case des minimums pour approches ILS, LOC, NDB et indirecte

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	ILS 4	5 3750	6 (202)	7 ½ RVR 26	8
	LOC	9 4000	10 (452)	1 RVR 50	
	NDB	4040	(492)	1 RVR 50	
3	APPROCHE INDIRECTE	11 4060 12 (503) 13	1½	* 4060 (503) 2	* 4160 (603) 2

Case des minimums pour approches LPV, LNAV/VNAV, LNAV et indirecte

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	LPV 4	5 1310	15 (255)	7 1	
	LNAV/VNAV (min. -37°C) 14	5 1420	15 (365)	1	
	LNAV	9 1420	16 (365)	1	
3	APPROCHE INDIRECTE	1560 12 (505) 13	1½	1560 (505) 2	1700 (645) 2

17

Case des minimums pour approche LPV seulement

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	LPV 4	5 1310	15 (255)	7 1	

- 1

Catégorie d'aéronef
- 2

Minimums d'approche directe
- 3

Minimums d'approche indirecte
- 4

Type de moyen de navigation
- 5

Altitude de décision
- 6

Hauteur de décision
- 7

Visibilité recommandée (SM)
- 8

Visibilité recommandée (RVR)
- 9

Altitude minimale de descente
- 10

Hauteur au-dessus de la zone de poser
- 11

Référence de restriction d'approche indirecte
- 12

Altitude minimale de descente en approche indirecte
- 13

Hauteur au-dessus de l'aérodrome
- 14

Limitation de température (applicable aux systèmes Baro VNAV non compensés)
- 15

Hauteur de décision ou hauteur au-dessus du seuil
- 16

Hauteur au-dessus de la zone de poser ou hauteur au-dessus du seuil
- 17

Application des rayons agrandis d'approche indirecte

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Les moyens de navigation additionnels, outre celui indiqué dans le nom de la procédure, sont indiqués dans les lignes de minimums.

- ILS/DME
- LOC/DME
- LNAV/VNAV
- LPV

Une ligne de minimums LP indique qu'il s'agit d'une procédure d'approche de non-précision (sans guidage vertical) RNAV fondée sur le WAAS.

Les minimums d'une procédure d'approche indirecte indiqués sur la carte, tels que ceux visant le point d'approche interrompue, sont toujours fondés sur les éléments de non-précision de la carte. Si la procédure ne comporte pas d'approche de non-précision, il n'y a pas de minimums d'approche indirecte. Ces minimums (MDA), lorsqu'il y en a, sont en règle générale égaux ou supérieurs à ceux de toute approche de non précision illustrée sur la même carte. Dans de rares cas, les minimums d'approche indirecte peuvent être inférieurs à ceux de l'approche directe LNAV/VNAV en raison de l'application de critères de conception des procédures.

Les aires protégées d'approche indirecte créées avant 2020 utilisent les rayons figurant dans le tableau ci après. Les approches qui utilisent les aires normalisées d'approche indirecte se reconnaissent par l'absence du symbole  sur la ligne des minimums d'approche indirecte.

Rayons normalisés d'approche indirecte

MDA d'approche indirecte en pieds MSL	Catégorie d'approche et rayon d'approche indirecte (NM)				
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
Toutes les altitudes	1.3	1.5	1.7	2.3	4.5

Les aires protégées d'approche indirecte créées à compter de 2020 utiliseront un rayon basé sur la catégorie de l'aéronef ainsi que sur l'altitude de la MDA d'approche indirecte, de sorte à tenir compte des augmentations de la vitesse vraie selon l'altitude. Le tableau ci-après présente les valeurs de rayon pour chaque catégorie d'aéronef à l'intérieur de cinq plages d'altitudes. Les approches qui utilisent les aires agrandies d'approche indirecte se reconnaissent par la présence du symbole  sur la ligne des minimums d'approche indirecte.

Rayons agrandis d'approche indirecte

MDA d'approche indirecte en pieds MSL	Catégorie d'approche et rayon d'approche indirecte (NM)				
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
1 000 ou moins	1.3	1.7	2.7	3.6	4.5
1 001 à 3 000	1.3	1.8	2.8	3.7	4.6
3 001 à 5 000	1.3	1.8	2.9	3.8	4.8
5 001 à 7 000	1.3	1.9	3.0	4.0	5.0
7 001 à 9 000	1.4	2.0	3.2	4.2	5.3

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

La certification d'un aéronef ne s'applique qu'à une seule catégorie d'approche. Il peut arriver qu'une approche rapide nécessite l'usage des minimums d'une catégorie supérieure, mais jamais un aéronef ne doit évoluer aux minimums d'une catégorie d'approche plus lente. Par exemple, un aéronef de catégorie C ne peut pas utiliser les minimums de la catégorie B. Si toutefois l'aéronef tombe dans une catégorie supérieure en raison de la nécessité d'adopter une vitesse d'approche plus élevée, alors il faut utiliser les minimums de la catégorie supérieure en question. Les catégories sont indiquées ci-après. La catégorie E ne figure pas sur les cartes civiles d'approche.

Catégorie	A ou COPTER	B	C	D	E
Vitesse	Jusqu'à 90 kt (tout giravion)	91 à 120 kt	121 à 140 kt	141 à 165 kt	plus de 165 kt

Seuls les minimums autorisés dans le cadre de la procédure d'approche sont affichés. L'absence de minimums pour un type de navigation donné (LNAV/VNAV, approche indirecte, etc.) indique que la procédure connexe n'est pas autorisée.

Lorsque des minimums LNAV/VNAV ou RNP AR sont inclus, une limite de température est indiquée. Elle donne la plage de température à l'extérieur de laquelle la procédure (LNAV/VNAV ou RNP AR) n'est pas autorisée lorsqu'un système Baro VNAV sans compensation est utilisé.

Taux et durée de la descente

Les taux et durées de descente en fonction des vitesses-sol sont affichés au besoin.

1 NDB "YC" au MAP 4.2 NM			
	Nœuds	pi/min	min : s
2	70	3	370 3:36 4
	90	480	2:48
	110	580	2:17
	130	690	1:56
	150	800	1:41

- 1 Énoncé de distance
- 2 Vitesse-sol
- 3 Taux de descente
- 4 Chronométrage

Le taux de descente, en pieds par minute, est affiché lorsque des données de CDA sont affichées; il correspond à la pente de la descente à angle constant.

La durée de la descente apparaît lorsque un MAP conventionnel défini par une distance par rapport au FAF figure dans l'approche. La durée du parcours du MAP au FAF, en minutes et secondes, est calculée à partir de la vitesse-sol et de la distance connues.

Carte d'approche pour hélicoptères seulement

Une carte d'approche pour hélicoptère comporte quelques différences par rapport à la carte d'approche générique.

1. L'indicatif d'une procédure pour hélicoptères seulement est toujours précédé du préfixe « COPTER ». S'il ne s'agit pas d'une procédure d'approche vers une piste, l'indicatif comprend la trajectoire d'approche finale au lieu du numéro de piste.
Ex. : COPTER RNAV (GNSS)
2. La seule catégorie indiquée sur la carte d'approche pour hélicoptères seulement est la catégorie « COPTER », qui correspond à la catégorie A.
3. Aucun minimum d'approche indirecte n'est affiché sur une carte de procédure d'approche pour hélicoptères seulement.
4. Une procédure d'approche d'hélicoptère vers un point dans l'espace est indiquée à l'aide de la note « Continuer en VFR » sous la ligne grise illustrant la trajectoire d'approche interrompue dans la vue de profil. La note signifie que le pilote qui arrive au MAP doit continuer en VFR jusqu'à l'aire d'atterrissage ou effectuer l'approche interrompue indiquée dans la procédure. Le relèvement et la distance du MAP à l'aire d'atterrissage apparaissent sur la carte d'approche visuelle connexe. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).
5. La vue de profil d'une procédure d'approche d'hélicoptère vers un point dans l'espace affiche au MAP une valeur de HAS. La HAS est la hauteur de la MDA au-dessus du relief le plus élevé dans un rayon de 5200 pi du MAP.
6. Dans le cas d'une approche RNAV (GNSS) pour hélicoptère seulement :
 - La vitesse indiquée normalisée pour les segments de raccordement/de transition, initial ou intermédiaire est de 140 kt.
 - La vitesse indiquée maximale sur les segments d'approche finale et d'approche interrompue, en l'absence d'indication de valeur différente, est de 90 kt; une valeur n'est indiquée que si elle diffère de 90 kt. La limite en approche interrompue s'applique jusqu'à ce que l'hélicoptère soit sur la trajectoire en rapprochement vers la limite d'autorisation d'approche interrompue.
 - Le mode approche doit être armé 30 NM avant le HRP/ARP.
7. Toutes les procédures pour hélicoptères seulement dont le MAP ne coïncide pas avec un seuil de piste sont accompagnées d'une carte d'approche visuelle.

CDL3-IAP-3

DAYS LAND HEALTH CENTRE, AB
CDL3

525208N 1121623W DÉC 15°E

1 COPTER RNAV (GNSS) 049°

CTR Edmonton – 133.45

TFC – 123.2

ATF

RY(LO)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7300**

RNAV

APCH CRS **049°**

ALT MIN XULPU **2900**

DIAMÈTRE HÉLISURFACE **39**

RESTRICTIONS

MSA VINGU

MSA VINGU

DUXES

NON A L'ÉCHELLE

Source des données

2

MUVIM

MSA VINGU

MSA VINGU

3

MUVIM IWP 4730

XULPU FAWP 3780

VINGU MAWP (HAS 482°)

3800

2900

MDA

13.00°

049°

Continuer en VFR

ALT **2307**

RASS : Utiliser CYEG.

4

5

Nœuds

g/min

min : s

70

90

110

130

150

370

480

580

690

800

CATÉGORIE

LNAV

6

2820 (513) ¾

COPTER RNAV (GNSS) 049°

CDL3

EFF 18 OCT 12

RÉVISION RÉGLEMENTAIRE 8 APR 2013

7

CDL3-IAP-3

2013 NAV CANADA Tous droits réservés

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 Indicateur de la procédure | 5 Taux et durée de descente |
| 2 Vue en plan | 6 Renseignements sur les minimums |
| 3 Vue de profil | 7 Date de l'examen réglementaire
(Procédures aux instruments restreintes seulement) |
| 4 Renseignements sur la RASS | |

Carte d'approche visuelle

Il existe une carte d'approche visuelle dans l'un des deux cas :

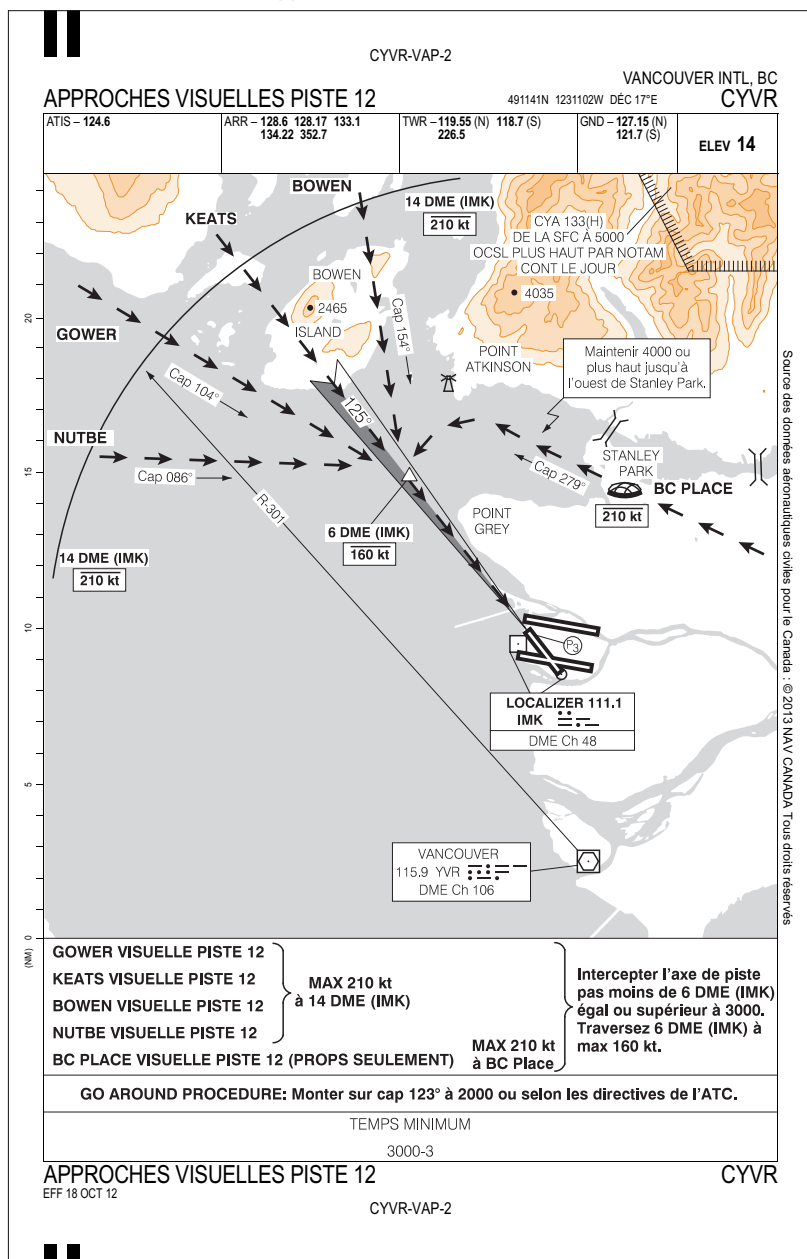
1. le contrôle de la circulation aérienne en a fait la demande;
2. la carte complémente une approche pour hélicoptère seulement dont le MAP n'est pas au seuil de piste.

S'il existe une carte d'approche visuelle pour une approche particulière, celle-ci est indiquée dans l'indicatif de la procédure (ex. : APPROCHE VISUELLE PISTE 26L). Si l'approche visuelle concerne l'emplacement en général et n'est pas propre à une piste donnée, la carte porte simplement le nom de CARTE D'APPROCHE VISUELLE.

Si la carte visuelle est en complément d'une approche pour hélicoptères seulement, le relèvement et la distance du MAP à l'aire d'atterrissage sont indiqués. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte d'approche visuelle – Demande de l'ATC



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte d'approche visuelle – Complément d'approche pour hélicoptères seulement



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

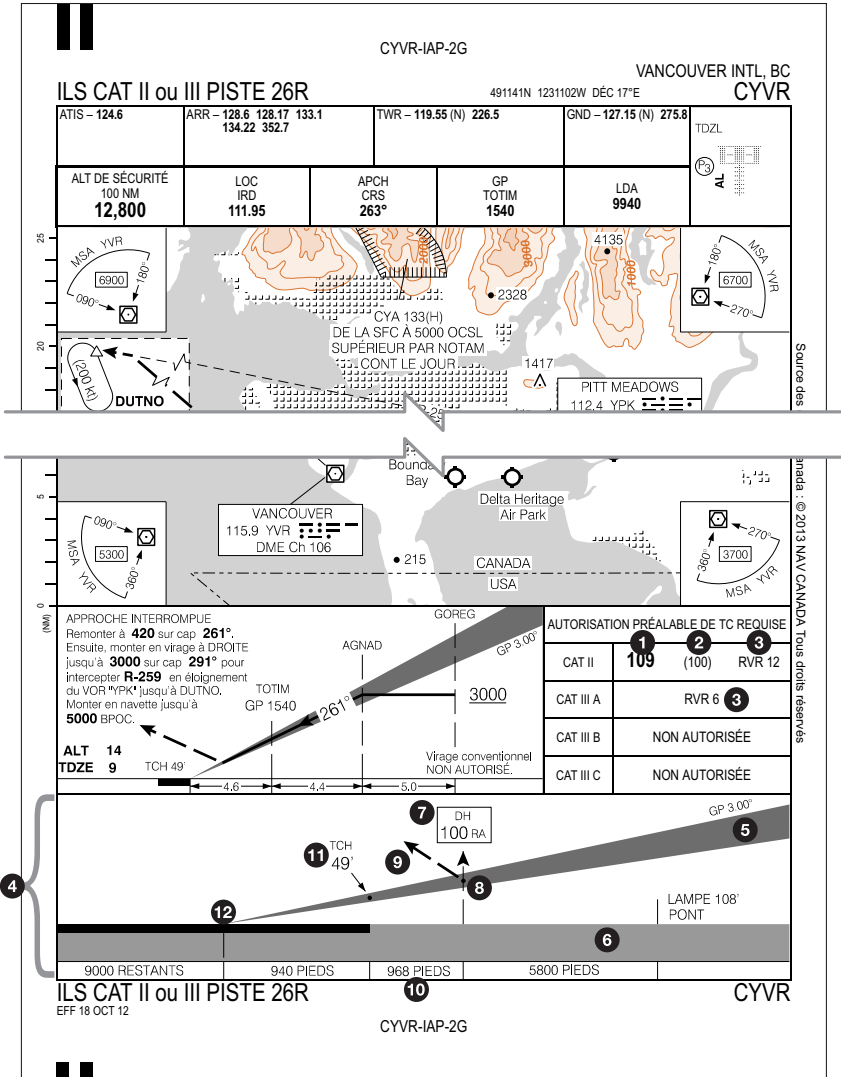
PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte d'approche ILS CAT II ou III

La plupart des renseignements d'une carte d'approche ILS CAT II ou III sont semblables à ceux de la carte générique. La principale différence se trouve dans les minimums et la vue de profil du relief. L'exécution d'une telle approche est interdite à moins d'une autorisation spécifique de Transports Canada ou de son homologue militaire.

Carte d'approche ILS CAT II ou III



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA. Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Légende d'une carte d'approche ILS CAT II ou III

- | | | | |
|---|--------------------------|----|---|
| 1 | Altitude de décision | 7 | Hauteur de décision CAT II fondée sur le radioaltimètre |
| 2 | Hauteur de décision | 8 | Point de la hauteur de décision |
| 3 | Portée visuelle de piste | 9 | Route d'approche interrompue |
| 4 | Vue de profil du relief | 10 | Distance le long du relief |
| 5 | Alignement de descente | 11 | Hauteur de franchissement du seuil |
| 6 | Relief | 12 | Point d'interception du sol |

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte d'approche RNP AR

Une autorisation spéciale de Transports Canada est requise pour effectuer des approches RNP AR au Canada. Pour de plus amples renseignements, consulter la circulaire d'information n° 700-024 de Transports Canada.

Valeur de la RNP

Au Canada, les approches RNP AR sont conçues à l'aide des valeurs RNP standard pour chaque segment. Ces valeurs RNP standard sont les suivantes :

Valeurs RNP standard

Segment	Valeur RNP standard
Raccordement/transition	2,00
Initial	1,00
Intermédiaire	1,00
Final	0,30
Approche interrompue	1,00

Lorsque les circonstances l'exigent (p. ex., environnement présentant un obstacle, exigences opérationnelles), une valeur RNP autre que la valeur standard peut s'appliquer au cours des segments de raccordement/transition, initial ou intermédiaire. Le cas échéant, la valeur RNP est indiquée sur la carte au point de cheminement où la valeur RNP non standard commence. La valeur RNP non standard est maintenue jusqu'à ce qu'une autre valeur non standard soit précisée ou jusqu'à ce que la valeur RNP standard d'un segment ultérieur soit égale ou inférieure à la valeur non standard du segment qui précède.

Il se peut que de multiples valeurs RNP existent pour le segment final. Elles sont indiquées avec leur altitude de décision (DA) correspondante dans la section des minimums d'approche de la carte. Seule la valeur RNP la plus élevée sera codée dans la base de données de l'avionique des aéronefs. Toutefois, les pilotes auront l'option d'entrer les valeurs moins élevées si l'équipement de leur aéronef le permet.

Lorsqu'un segment d'approche interrompue exige une valeur RNP inférieure à 1,00, l'introduction de l'approche interrompue comprend alors l'énoncé « approche interrompue requiert un RNP inférieure à 1,00 ».

Utilisation de multiples repères intermédiaires (IF)

Dans certaines situations, les procédures d'approche RNP AR seront conçues avec de multiples IF. Ces points de cheminement seront identifiés sur la carte d'approche en tant que points de cheminement intermédiaires (IWP). Dans ces cas, la vue de profil ne montrera la route de vol qu'à partir du premier point de cheminement commun jusqu'au point de cheminement d'approche interrompue (MAWP), puis dans le segment d'approche interrompue. L'information concernant le segment intermédiaire ne sera pas fournie dans la vue de profil mais pourra être obtenue de la vue en plan de la carte d'approche.

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Validation de la base de données de navigation pour les approches RNP AR

La validation de la base de données de navigation pour les approches RNP AR au Canada peut être effectuée en se reportant aux données publiées dans l'AIRAC Canada. Pour obtenir ce document, envoyer un courriel à AIRAC@navcanada.ca.

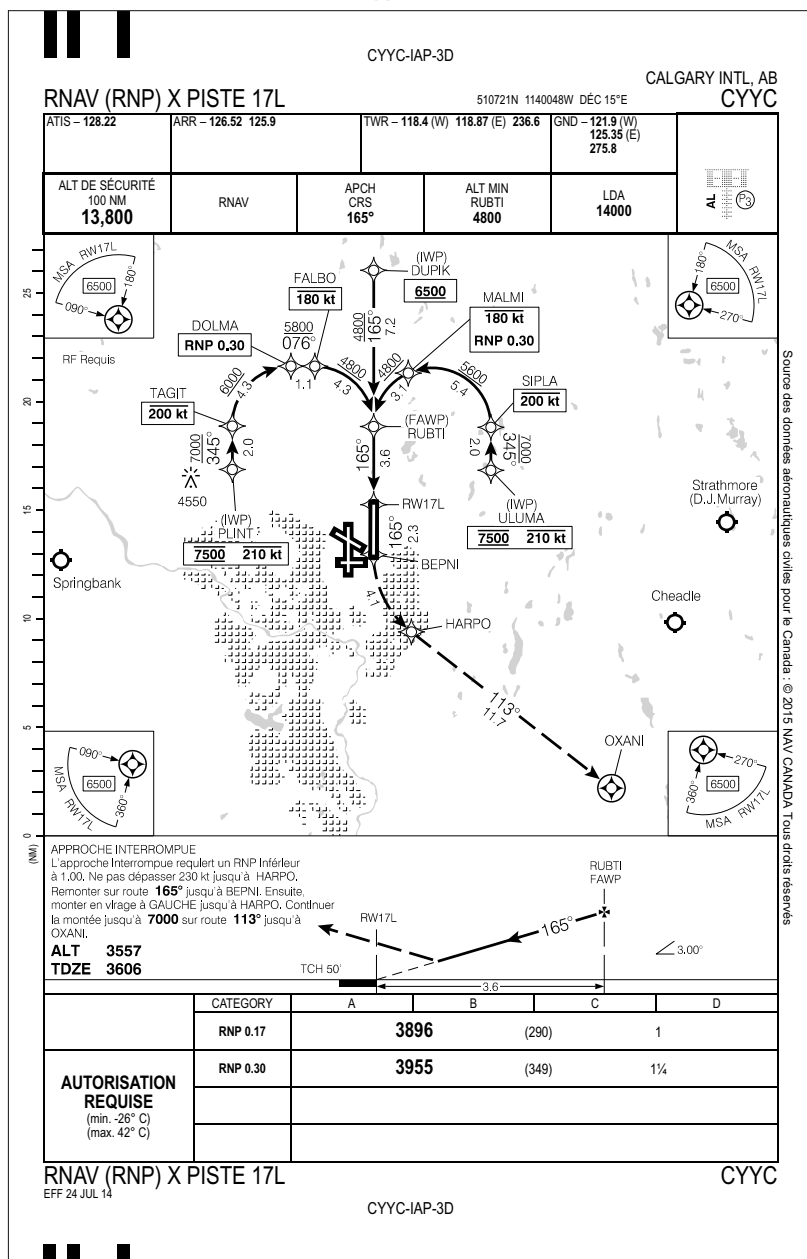
Il est également possible d'établir une entente afin de recevoir les données sur les procédures par l'entremise d'un contrat de licence obtenu auprès des Services à la clientèle et commerciaux de NAV CANADA (service@navcanada.ca).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Carte d'approche RNP AR

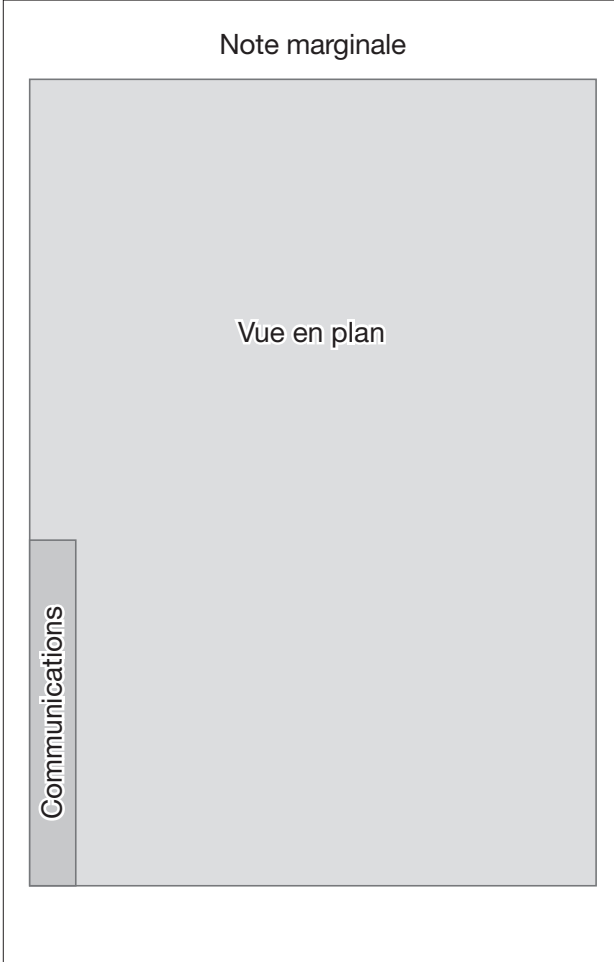


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Départs normalisés aux instruments

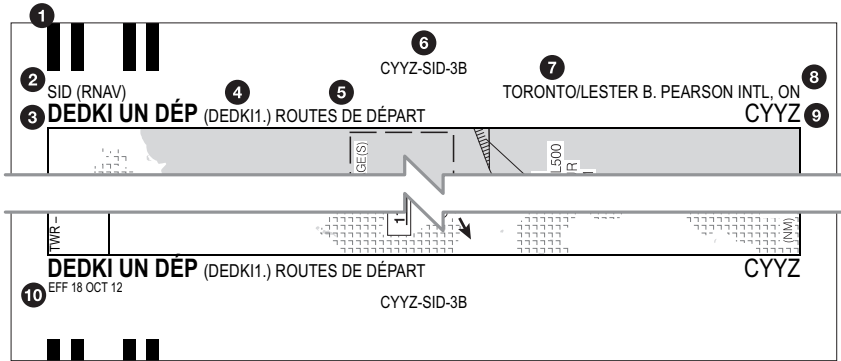
Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.

Carte SID générique



Note marginale

Les renseignements sur le pourtour de la carte SID comprennent l'indicatif de procédure, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur et le numéro de carte.



- | | | | |
|---|----------------------------|----|--------------------------|
| 1 | Code barre du volume | 6 | Numéro de la charte |
| 2 | Type de procédure | 7 | Nom de l'aérodrome |
| 3 | Indicatif en langage clair | 8 | Province ou Territoire |
| 4 | Indicatif codé | 9 | Indicatif de l'aérodrome |
| 5 | Contenu de la carte | 10 | Date d'entrée en vigueur |

Indicatif de procédure

L'indicatif de procédure SID comprend l'indicatif primaire et l'indicatif de transition en route. L'information ci-dessous s'applique aussi aux cartes PROCÉDURE DE DÉPART (RNAV).

Indicatif primaire de la procédure

L'indicatif primaire de la procédure comprend les trois éléments suivants :

- le type de procédure;
- la dénomination en langage clair;
- l'indicatif codé.

Type de procédure

Le type de procédure indiqué peut être l'un des suivants :

- SID (VECTOR) : SID effectué à l'aide d'un guidage par le contrôleur;
- SID (NAV PILOTE) : SID où le pilote est chargé d'effectuer la navigation;
- SID (RNAV) : SID exigeant l'utilisation de la PBN;
- PROCÉDURE DE DÉPART (RNAV) : procédure de départ exigeant l'utilisation de la PBN.

Dénomination en langage clair

La dénomination en langage clair est un terme prononçable désignant la procédure SID. Elle comprend un indicatif de base, un numéro de validité et le terme DEP. Le numéro de validité est un nombre entre 1 et 9 assigné dans l'ordre à la suite d'une modification admissible de la procédure, c'est-à-dire une modification visant une route ou un autre élément important entraînant un changement du code dans la base de données.

- WINNIPEG DEUX DÉP
- BOMET SIX DÉP

Indicatif codé

L'indicatif codé est une version codée de la dénomination en langage clair de la procédure SID utilisée par la base de données et la planification des vols.

- (CYWG2.)
- (BOMET6.)

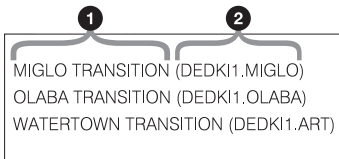
Tout comme l'indicatif d'une procédure d'approche, un indicatif de procédure SID peut avoir l'un des suffixes suivants ou les deux :

- (VRAI) : procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) : procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Indicatif de transition en route

L'indicatif de la transition à la structure d'espace aérien en route, le cas échéant, est semblable à celui attribué à la procédure SID principale. Il comprend une dénomination en langage clair et un indicatif codé, la première étant généralement dérivée du nom du dernier point de la transition en route et le second, utilisé par la base de données et la planification des vols, étant dérivé à la fois de l'indicatif de la procédure primaire et de la dénomination en clair de la transition en route.

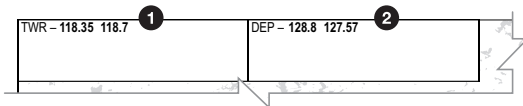
- MIVOK TRANSITION : (BOMET6.MIVOK)
- HIGH LEVEL TRANSITION : (ROVNA1.YOJ)



- 1 Dénomination en langage clair
- 2 Indicatif codé

Communications

Les renseignements sur les communications indiqués dans une carte SID suivent les mêmes règles que ceux affichés dans les cartes de procédures d'approche. Le système de tour et le système des départs de la chaîne des départs s'appliquent aux cartes SID.



- 1 Système de tour
- 2 Système des départs

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

Vue en plan

La vue en plan des cartes SID est à l'échelle. L'échelle apparaît dans le coin inférieur gauche de la page, le nord pointant vers le haut de la page.

Une procédure SID comprend souvent plusieurs pages de façon à illustrer plus clairement la procédure dans des environnements de piste complexes et à pouvoir appliquer une échelle plus grande. La première page comprend les descriptions des routes de départ et des procédures à suivre en cas de panne de communications.

Notes opérationnelles

Les notes opérationnelles de SID sont semblables à celles des cartes d'approche.

Certaines notes opérationnelles suivantes exigent des éclaircissements, comme suit :

Réactés seulement	SID réservé aux réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par turboréacteurs. (Ex. : A320, B737, CL60)
Turbopropulsés seulement	SID réservé aux turbopropulsés, c'est-à-dire aux aéronefs équipés de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)
Non-réactés seulement	SID réservé aux non-réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut s'agir d'un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)
CAT H	SID réservée aux hélicoptères.
Réservé aux aéronefs équipés de GNSS ou D/D/I. Les aéronefs avec CDI réglable doivent le régler sur 1 NM. Les autres doivent utiliser un directeur de vol. D/D/I ou GNSS requis.	Les exploitants d'aéronefs équipés de D/D/I doivent veiller à ce que des procédures opérationnelles adéquates existent lorsqu'un SID est autorisé pour de tels aéronefs, et notamment que : • les NOTAM soient consultés quant à l'état de tous les DME critiques pour un système de navigation D/D/I; • le pilote confirme la position du système de navigation à 1000 pieds ou moins du début du roulage au décollage.
Pour les aéronefs non équipés de GNSS : les DME YWT, YMS et YSO doivent être en service. Pour les aéronefs non équipés de GNSS : pour départs des pistes 23, 24L et 24R, les DME YWT et YTP doivent être en service.	Si une procédure SID est autorisée pour les aéronefs équipés de D/D/I, une évaluation de la couverture des signaux DME est effectuée pour garantir une couverture permettant la navigation D/D/I. Si l'évaluation établit l'existence de stations DME critiques, celles-ci sont mentionnées; ces stations doivent être fonctionnelles pour qu'un aéronef dûment équipé puisse effectuer la procédure SID. Les DME critiques sont spécifiés pour l'aéroport dans son ensemble ou pour le départ des pistes spécifiées seulement.
* Attente à LINNG 220 kt ou moins, étapes de 10 NM, FL220 ou plus bas	Lorsque des limites de vitesse, de longueur d'étape ou d'altitude s'appliquent à une procédure d'attente, elles sont énoncées dans une note opérationnelle. Un astérisque près du symbole de procédure d'attente renvoie l'utilisateur à la note opérationnelle pertinente.

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

SID PBN

1

2

SID (RNAV)
DEDKI UN DÉP (DEDKI1.)

3

CYYZ-SID-4A

TORONTO/LESTER B. PEARSON INTL. ON
CYYZ

5

Description des routes de départ

Sauf indication contraire de l'ATC :

- Toutes les pistes : maintenir 5000.
- Piste 05 :** Décoller piste 05, maintenir cap 057° jusqu'à 1000. Virer en montée à GAUCHE au cap 047° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 06L :** Pente de montée minimale requise : 220 pi/NM jusqu'à 1100. Décoller piste 06L, maintenir cap 057° jusqu'à 1000. Poursuivre sur le cap 057° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 06R :** Pente de montée minimale requise : 210 pi/NM jusqu'à 1500. Décoller piste 06R, maintenir cap 057° jusqu'à 1000. Poursuivre sur le cap 057° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 15L :** Pente de montée minimale requise : 410 pi /NM jusqu'à 3000. Décoller piste 15L, maintenir cap 147° ou le cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers DEDKI (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 15R :** Pente de montée minimale requise : 390 pi /NM jusqu'à 3000. Décoller piste 15R, maintenir cap 147° ou le cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers DEDKI (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 23 :** Décoller piste 23, maintenir cap 237° jusqu'à 1100. Virer en montée à DROITE au cap 245° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers SAVUR (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Pistes 24L & 24R :** Décoller piste 24L/R, maintenir cap 237° jusqu'à 1000. Virer en montée à GAUCHE au cap 235° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers SAVUR (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 33L :** Pente de montée minimale requise : 250 pi/NM jusqu'à 900. Décoller piste 33L, maintenir cap 327° jusqu'à 1100. Virer en montée à DROITE au cap 345° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers VIVET (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.
- Piste 33R :** Décoller piste 33R, maintenir cap 327° jusqu'à 1100. Virer en montée à DROITE au cap 345° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers VIVET (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

6

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
210 pieds/NM	320	420	490	560	630	700	880	1050
220 pieds/NM	330	440	520	590	660	740	920	1100
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
390 pieds/NM	590	780	910	1040	1170	1300	1630	1950
410 pieds/NM	620	820	960	1100	1230	1370	1710	2050

7

MIGLO TRANSITION : (DEDKI1.MIGLO)
OLABA TRANSITION : (DEDKI1.OLABA)
WATERTOWN TRANSITION : (DEDKI1.ART)

8

Panne de communication

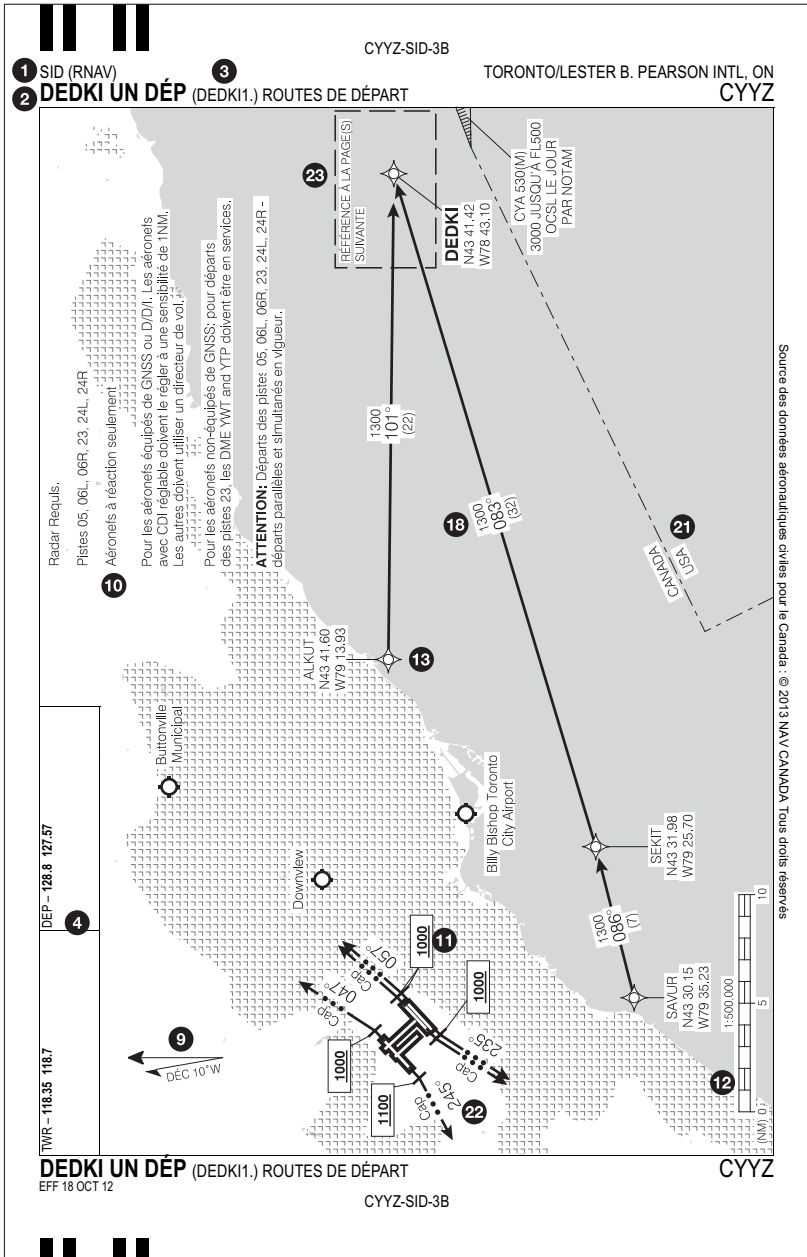
- Si la panne est détectée 20 minutes ou moins après le décollage et si l'aéronef est en conditions météo IFR, procéder comme suit :
- afficher transpondeur code 7600;
 - au-delà de 10 NM de CYYZ, rejoindre directement la route de vol;
 - ne pas monter plus haut que la dernière altitude assignée pendant 5 minutes après reconnaissance de la panne, puis...
 - monter à l'altitude du plan de vol.

DEDKI UN DÉP (DEDKI1.)
EFF 18 OCT 12

CYYZ

CYYZ-SID-4A

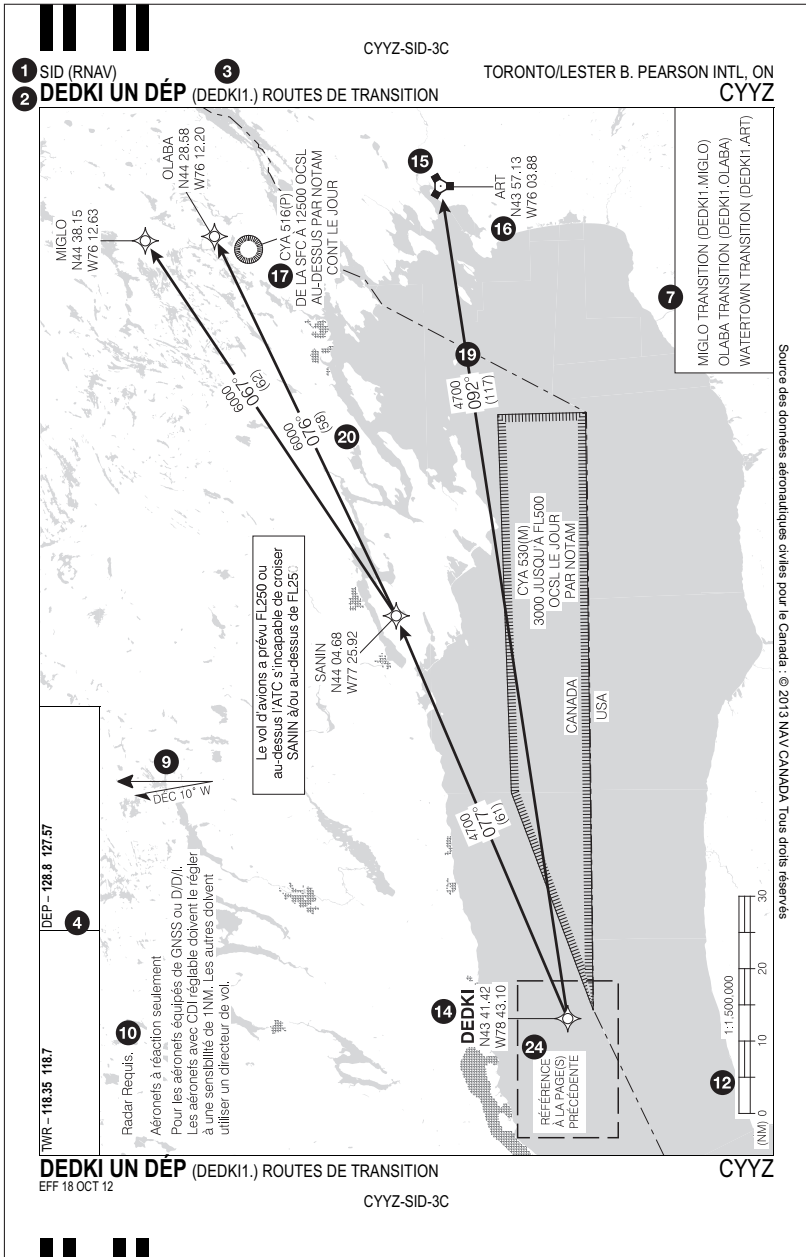
DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS



DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

SID avec navigation par le pilote



1 SID (NAV PILOTE)

2 MILL BAY SEPT DÉP (MB7.)

3

CYYJ-SID-2A

VICTORIA INTL, BC

CYYJ

5

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Appeler Victoria Terminal après avoir franchi **1000** pi, sauf instruction contraire de l'ATC. Maintenir **4000** pi ou l'altitude assignée.

Piste 27 – ½ : Pente de montée minimale de **380** pi/NM jusqu'à **3200** pi. Monter direct vers le NDB « MB ».

Piste 31 – ½ : Aéronefs de cat. A et B seulement. Pente de montée minimale de **340** pi/NM jusqu'à **3100** pi. Monter au cap **315°** jusqu'à **740** pi puis virer en montée à GAUCHE direct vers le NDB « MB ».

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

6

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
340 pieds/NM	510	680	800	910	1020	1140	1420	1700
380 pieds/NM	570	760	890	1020	1140	1270	1590	1900

7

DISCO TRANSITION : Dépasser le NDB « MB » puis virer à GAUCHE cap **102°** et intercepter **R-131** en éloignement de « YYJ ». Continuer jusqu'à DISCO.

VANCOUVER TRANSITION : Dépasser le NDB « MB » puis virer à DROITE en montée pour intercepter la route **304°** en éloignement du NDB « MB ». Franchir **R-205** de « YVR » et virer à DROITE pour intercepter **R-210** en rapprochement vers « YVR ». Continuer jusqu'à « YVR ».

NOTE : Voir les procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

8

Panne de communication

Lorsque la panne est détectée, procéder comme suit :

1. afficher transpondeur code 7600;
2. maintenir la dernière altitude assignée jusqu'à 10 min après le décollage, puis...
3. monter à l'altitude du plan de vol.

MILL BAY SEPT DÉP (MB7.)

EFF 18 OCT 12

CYYJ

CYYJ-SID-2A

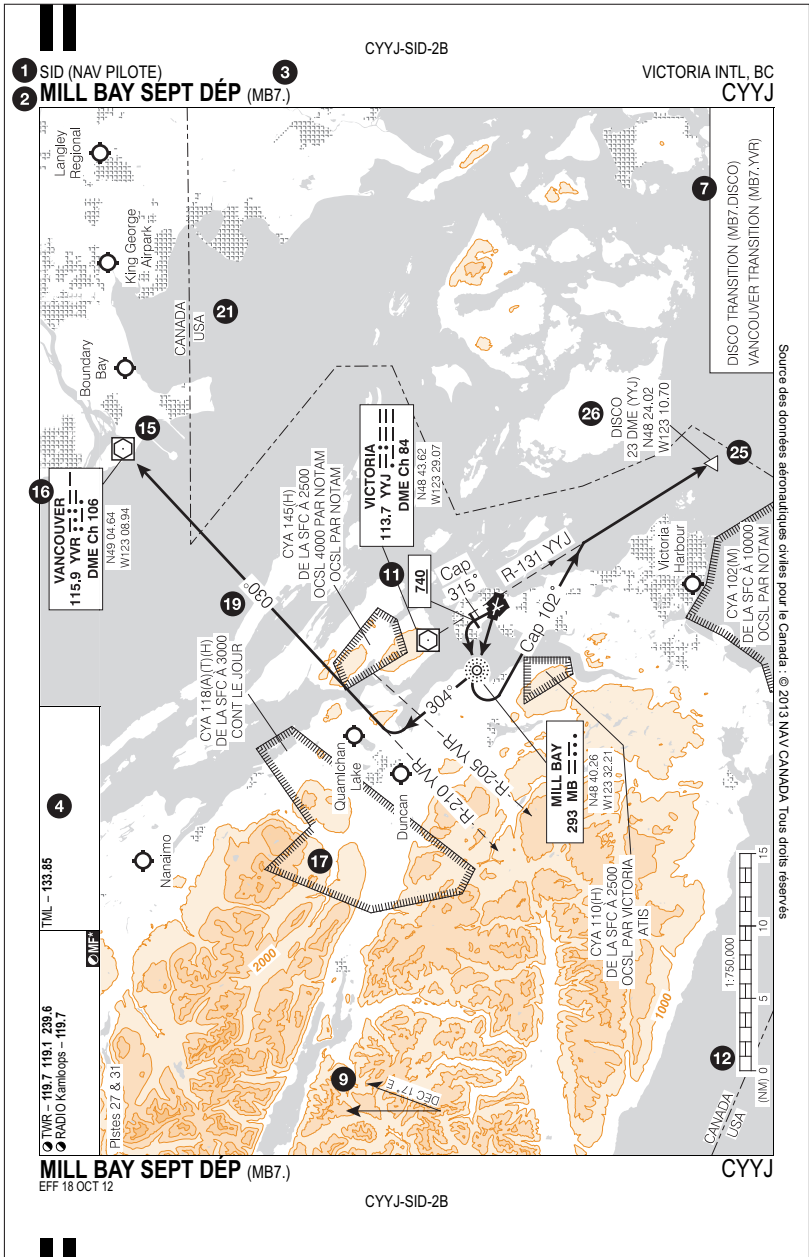


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2013 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS



DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

Légende d'une carte de départ normalisé aux instruments

- | | |
|--|--------------------------------------|
| ❶ Type de procédure | ❶❹ Indicatif de point de cheminement |
| ❷ Dénomination en langage clair | ❶❺ Symbole de NAVAID |
| ❸ Indicatif codé | ❶❻ Indicatif de NAVAID |
| ❹ Communications | ❶❼ Espace aérien à usage spécial |
| ❺ Description de la route de départ | ❶❽ MOCA |
| ❻ Table des taux de montée au départ | ❶❾ Route du segment |
| ❼ Indicatif de transition en route | ❶❿ Distance sur le segment |
| ❽ Procédure de pannes de communications | ❶⓫ Frontière internationale |
| ❾ Déclinaison magnétique | ❶⓬ Anticipation de guidage radar |
| ❿ Notes opérationnelles | ❶⓭ Référence à la page suivante |
| ❶❶ Restriction d'altitude opérationnelle | ❶⓮ Référence à la page précédente |
| ❶❷ Échelle | ❶⓯ Symbole d'intersection |
| ❶❸ Symbole de point de cheminement | ❶⓰ Indicatif d'intersection |

Carte de départ/de SID pour hélicoptères seulement

Une carte de départ/SID pour hélicoptère comporte quelques différences par rapport à la carte SID générique.

1. Les procédures de départ/SID pour hélicoptère sont des procédures à point dans l'espace (PinS) « procéder VFR ». Aucune protection contre les obstacles n'est fournie entre le point de départ et l'IDF. Le pilote doit traverser l'IDF à ou au-dessus de l'altitude minimale de franchissement précisée et doit demeurer en conditions VFR pour voir et éviter les obstacles jusqu'à ce qu'il franchisse l'IDF. Une fois l'IDF franchi, les critères de départ aux instruments offrent une protection contre les obstacles, et le vol en conditions IFR peut commencer.
2. La page graphique de la procédure comprend un encart d'une carte plus détaillée sur la façon d'évoluer entre le point de départ et l'IDF.

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

Carte de départ/de SID pour hélicoptères



SID (RNAV)
DUNIP UN DÉP (DUNIP1.)

CBC7-SID-1A
VANCOUVER/HARBOUR (PUBLIC), VANCOUVER, BC
CBC7

Description des routes de départ

- 1** Procéder VFR de l'hélicoptère à ROBLU (IDF). Franchir ROBLU à ou au dessus de **700** pi.
- De ROBLU:** Nécessite une pente de montée minimale de **460** pi/NM jusqu'à **4000** pi. Monter suivant le cap **237°** jusqu'à **4000** pi jusqu'à LIBUS, puis suivre le cap **149°** jusqu'à DUNIP, puis suivre le cap **149°** jusqu'au VOR « YVR ».

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	50	60	70	80	90	120	140
460 pieds/NM	390	460	540	620	690	920	1080

Panne de communication

Lorsque la panne est détectée et si l'aéronef est en IMC, procéder comme suit :

1. sélectionner code transpondeur 7600;
2. monter à **4000** pi et procéder via SID jusqu'au VOR « YVR »;
3. maintenir **4000** pi;
4. procéder via la route du plan de vol.

DUNIP UN DÉP (DUNIP1.)
EFF 30 JAN 20

CBC7-SID-1A

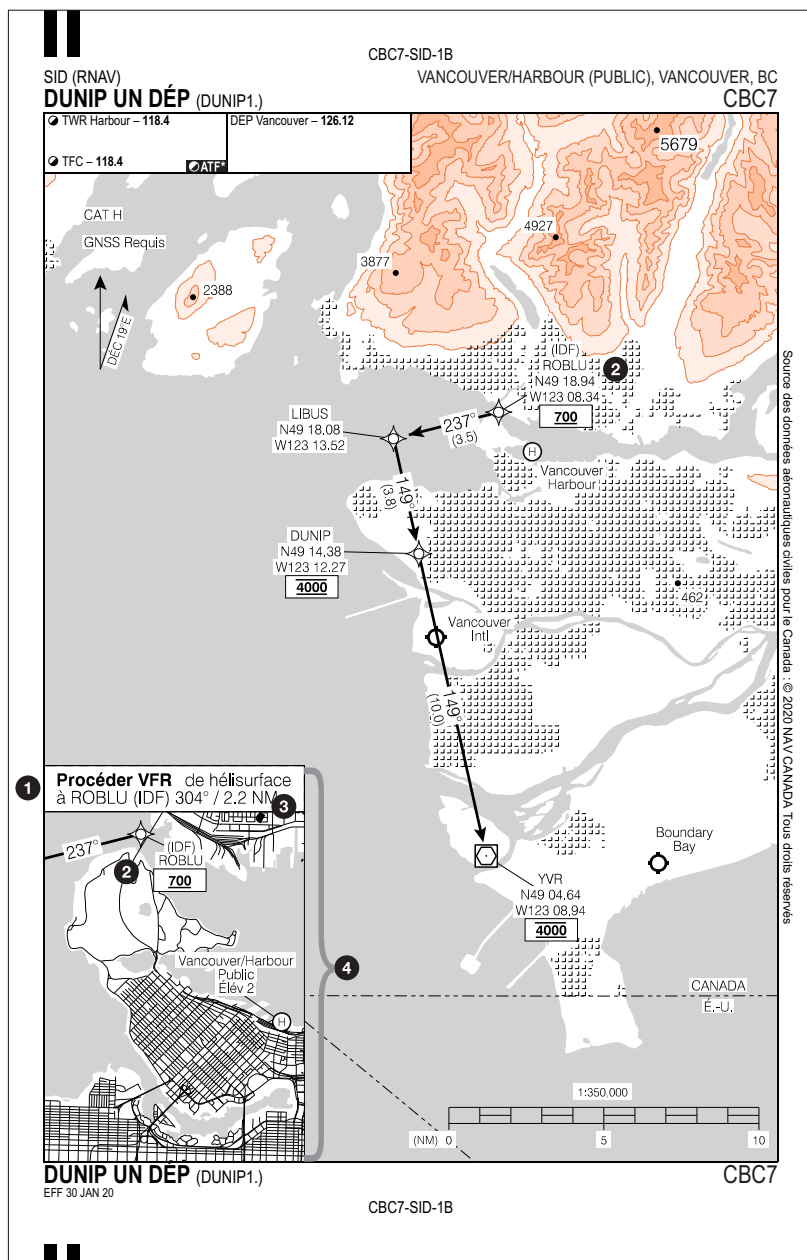
CBC7



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2020 NAV CANADA. Tous droits réservés

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA. Tous droits réservés

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

Légende d'une carte de départ/de SID pour hélicoptères

- 1

Procédure « procéder VFR »
- 2

Repère initial de départ (IDF)
- 3

Relèvement et distance de l'IDF
à partir du point de départ
- 4

Encart

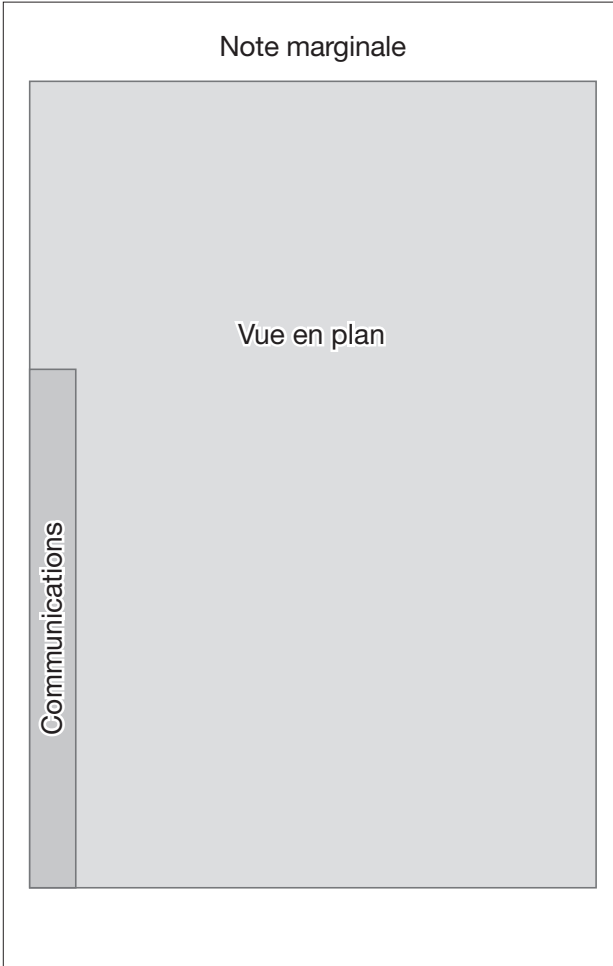
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

Arrivée normalisée en région terminale (STAR)

Tous les schémas ci-après sont présentés à titre indicatif seulement et ne doivent pas être utilisés pour la navigation.

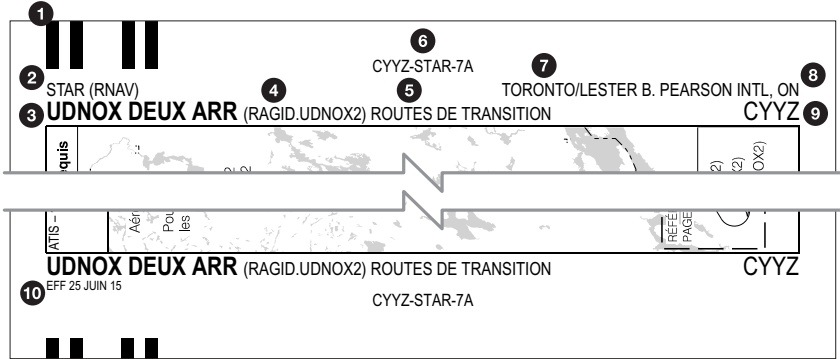
Carte STAR générique

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

Note marginale

Les renseignements sur le pourtour de la carte STAR comprennent l'indicatif de procédure, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur et le numéro de carte.



- | | | | |
|---|----------------------------|----|--------------------------|
| 1 | Code barre du volume | 6 | Numéro de la charte |
| 2 | Type de procédure | 7 | Nom de l'aérodrome |
| 3 | Indicatif en langage clair | 8 | Province ou Territoire |
| 4 | Indicatif codé | 9 | Indicatif de l'aérodrome |
| 5 | Contenu de la carte | 10 | Date d'entrée en vigueur |

Indicatif de procédure

L'indicatif de procédure STAR comprend l'indicatif primaire et l'indicatif de transition en route.

Indicatif primaire de la procédure

L'indicatif primaire de la procédure comprend les trois éléments suivants :

- le type de procédure;
- la dénomination en langage clair;
- l'indicatif codé.

Type de procédure

Le type de procédure indiqué peut être l'un des suivants :

- STAR : procédure STAR conventionnelle;
- STAR (RNAV) : procédure STAR exigeant l'utilisation de la PBN.

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

Dénomination en langage clair

La dénomination en langage clair est un terme prononçable désignant la procédure STAR. Elle comprend un indicatif de base, un numéro de validité et le terme ARR. Le numéro de validité est un nombre entre 1 et 9 assigné dans l'ordre à la suite d'une modification admissible de la procédure, c'est-à-dire une modification visant une route ou un autre élément important entraînant un changement du code dans la base de données.

- HOPE NEUF ARR
- UDNOX UN ARR

Indicatif codé

L'indicatif codé est la version codée de la procédure STAR pour la base de données et la planification des vols. Elle comprend l'indicatif du premier point significatif de la partie commune de la procédure STAR suivi d'une version codée de l'indicatif de base en langage clair et du numéro de validité.

- (HE.HE9)
- (RAGID.UDNOX1)

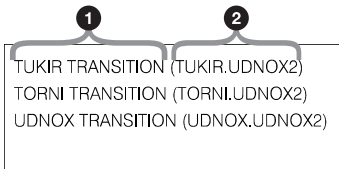
Tout comme l'indicatif d'une procédure d'approche, un indicatif de procédure STAR peut avoir l'un des suffixes suivants ou les deux :

- (VRAI) : procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) : procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Indicatif de transition en route

L'indicatif de la transition des aéronefs en provenance de la structure d'espace aérien en route, le cas échéant, est semblable à celui attribué à la procédure STAR principale. Il comprend une dénomination en langage clair et un indicatif codé, la première étant généralement dérivée du nom du premier point de la transition en route et le second, utilisé par la base de données et la planification des vols, étant dérivé à la fois de la dénomination en clair de la transition en route et de l'indicatif de la procédure primaire.

- PHILIPSBURG TRANSITION : (PSB.LLEEO2)
- METOW TRANSITION : (METOW.GRIZZ3)
- TORN1 TRANSITION : (TORN1.UDNOX1)



- 1 Dénomination en langage clair
- 2 Indicatif codé

Les renseignements sur les communications indiqués dans une carte STAR suivent les mêmes règles que ceux affichés dans les cartes de procédures d'approche. Le système météo automatisé, le système des arrivées et le système de tour de la chaîne des départs s'appliquent aux cartes STAR.



La vue en plan des cartes STAR est à l'échelle. L'échelle apparaît dans le coin inférieur gauche de la page, le nord pointant vers le haut de la page.

Une procédure STAR comprend souvent plusieurs pages de façon à illustrer plus clairement la procédure autour des environnements de piste complexes et à pouvoir appliquer une échelle plus grande.

Notes opérationnelles

Les notes opérationnelles de STAR sont semblables à celles des cartes d'approche.

Certaines notes opérationnelles suivantes exigent des éclaircissements, comme suit :

RNP 1 RNAV 1	Pour les procédures STAR exigeant l'utilisation de la PBN seront indiquées dans une case destinée à cet effet. Ces exigences comprennent notamment la spécification de navigation, les limites des capteurs et toute exigence fonctionnelle non obligatoire dans le cadre de la spécification de navigation de base elle-même. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la RNP 1 et la RNAV 1, consulter les circulaires d'information 700-025 (RNP 1) et 700-019 (RNAV 1) de Transports Canada.
Réactés seulement	STAR réservée aux réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par turboréacteurs. (Ex. : A320, B737, CL60)
Turbopropulsés seulement	STAR réservée aux turbopropulsés, c'est-à-dire aux aéronefs équipés de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)
Non-réactés seulement	STAR réservée aux non-réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut s'agir d'un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)
CAT H	STAR réservée aux hélicoptères.

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

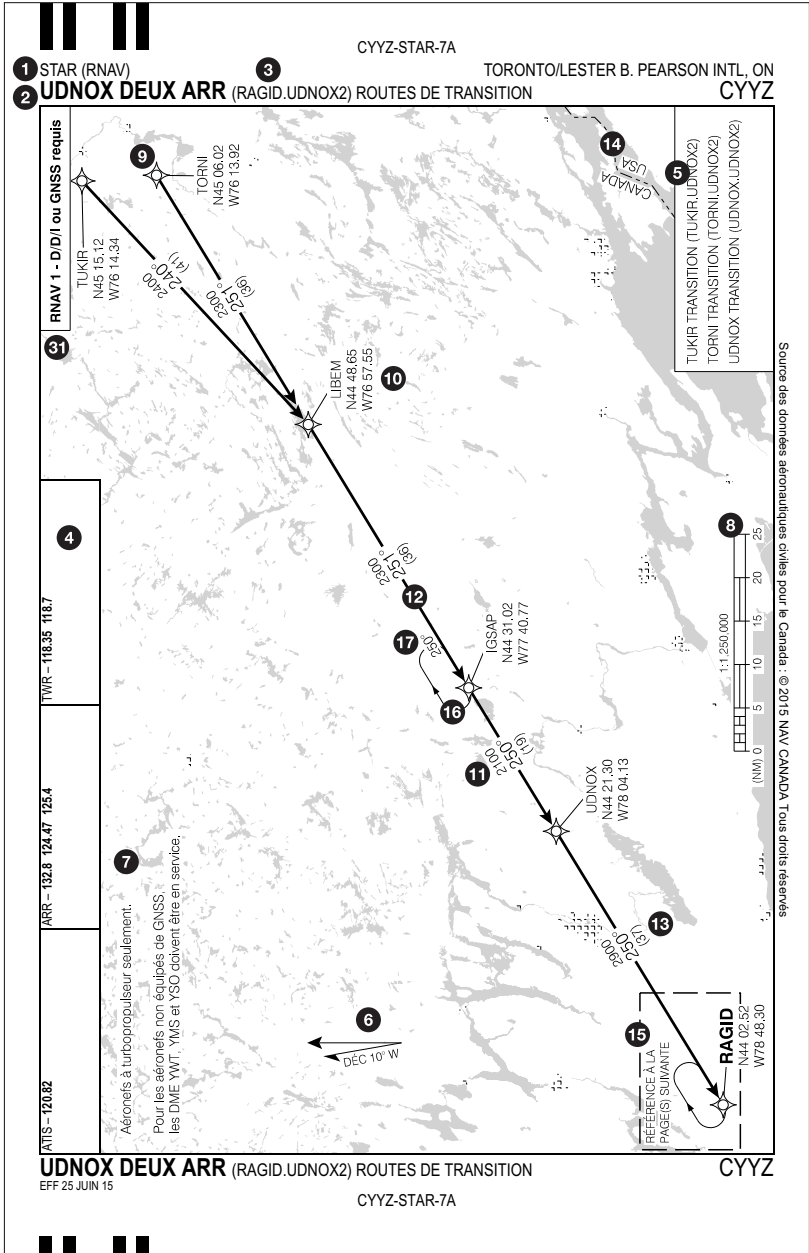
Pour les aéronefs non équipés de GNSS, les DME YWT, YMS et YSO doivent être en service. TUKIR Transition : Pour les aéronefs non-équipés de GNSS, les DME YWT et YTP doivent être en service.	Si une procédure STAR est autorisée pour les aéronefs équipés de D/D/I, une évaluation de la couverture des signaux DME est effectuée pour garantir une couverture permettant la navigation D/D/I. Si l'évaluation établit l'existence de stations DME critiques, celles-ci sont mentionnées; ces stations doivent être fonctionnelles pour qu'un aéronef dûment équipé puisse effectuer la procédure STAR. Les DME critiques sont spécifiés pour la procédure dans son ensemble ou pour certaines routes ou transitions contenues dans la procédure.
* Attente à LINNG 220 KT ou moins, étapes de 10 NM, FL220 ou plus bas	Lorsque des limites de vitesse, de longueur d'étape ou d'altitude s'appliquent à une procédure d'attente, elles sont énoncées dans une note opérationnelle. Un astérisque près du symbole de procédure d'attente renvoie l'utilisateur à la note opérationnelle pertinente.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

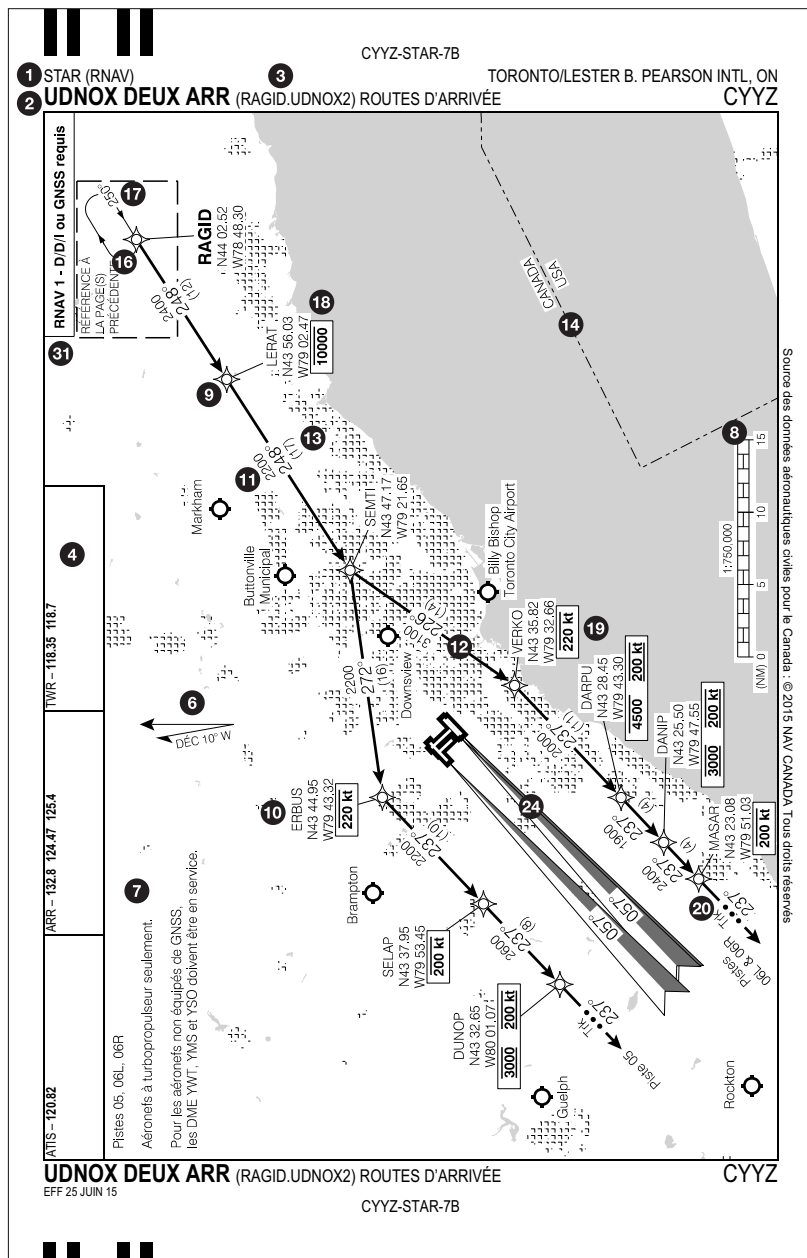
STAR PBN



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA. Tous droits réservés

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

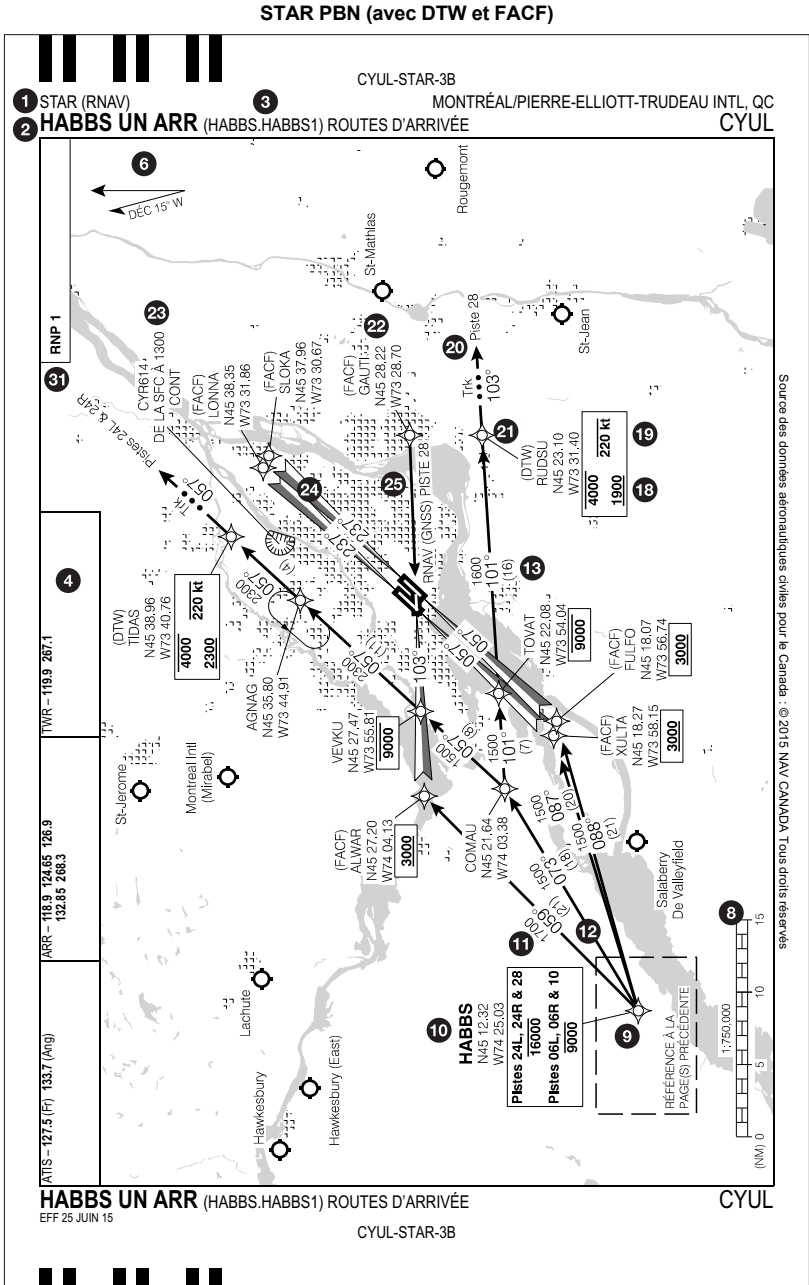
ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

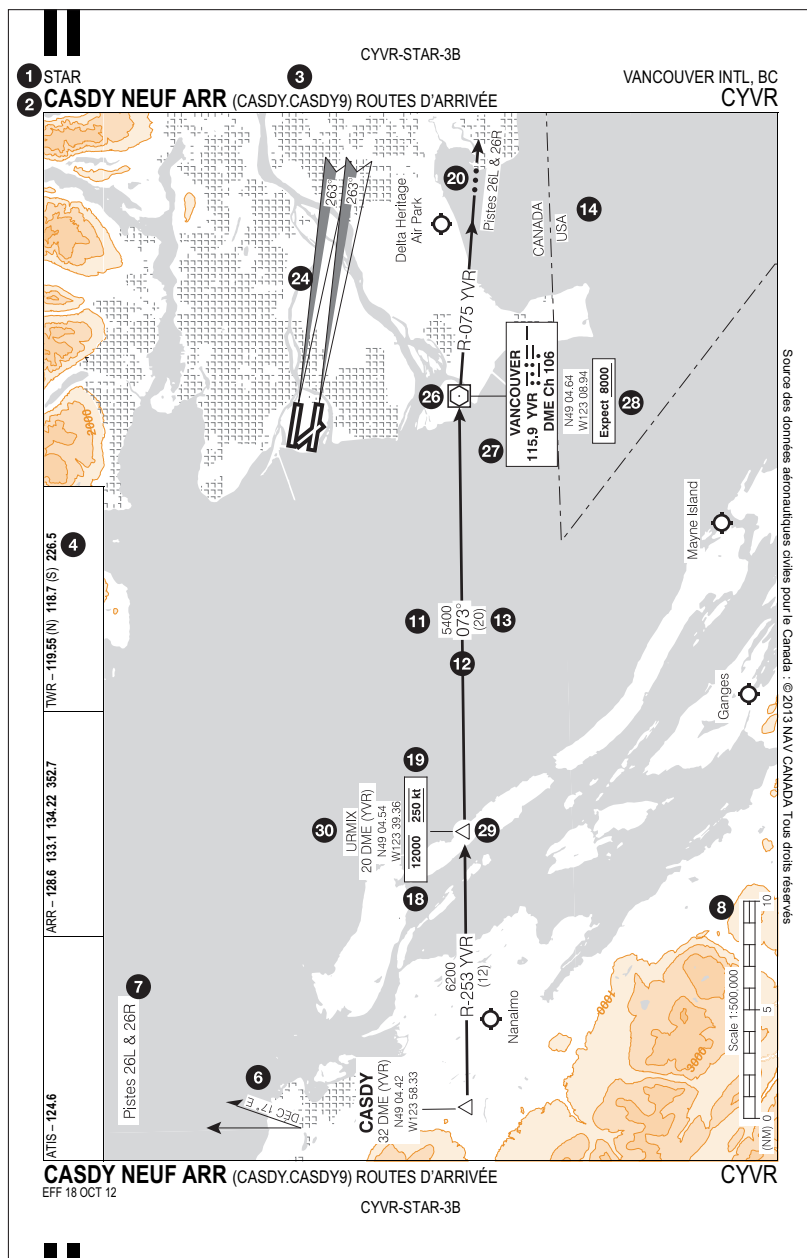


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2015 NAV CANADA Tous droits réservés

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

STAR conventionnelle



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

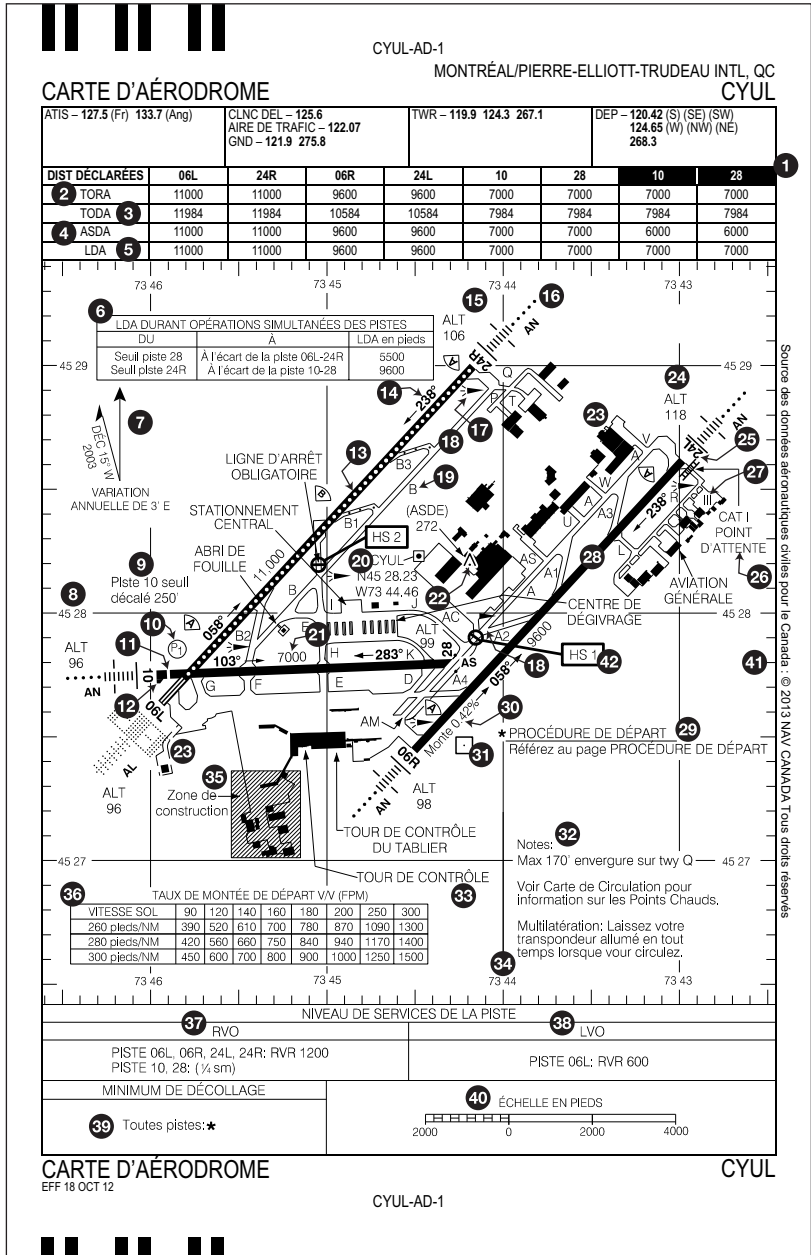
Légende d'une carte d'arrivée normalisée en région terminale

- | | |
|---|--|
| 1 Type de procédure | 16 Circuit d'attente |
| 2 Dénomination en langage clair | 17 Route en rapprochement du circuit d'attente |
| 3 Indicatif codé | 18 Restriction opérationnelle d'altitude |
| 4 Communications | 19 Restriction opérationnelle de vitesse |
| 5 Indicatif de la transition en route | 20 Anticipation de guidage radar |
| 6 Déclinaison magnétique | 21 Point de cheminement terminal vent arrière |
| 7 Notes opérationnelles | 22 Repère de trajectoire d'approche finale |
| 8 Échelle | 23 Espace aérien à usage spécial |
| 9 Symbole de point de cheminement | 24 Alignement avant |
| 10 Indicatif de point de cheminement | 25 Référence d'approche RNAV |
| 11 MEA/MOCA (lorsque les valeurs de la MEA et de la MOCA diffèrent, les deux valeurs sont indiquées sur la carte; la MOCA est mise en évidence par un astérisque) | 26 Symbole de NAVAID |
| 12 Route du segment | 27 Indicatif de NAVAID |
| 13 Distance sur le segment | 28 Altitude opérationnelle prévue |
| 14 Frontière internationale | 29 Symbole d'intersection |
| 15 Référence à la page suivante | 30 Indicatif d'intersection |
| | 31 Encadré des exigences PBN |

ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE

LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME

Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME

LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME

Légende des cartes d'aerodrome

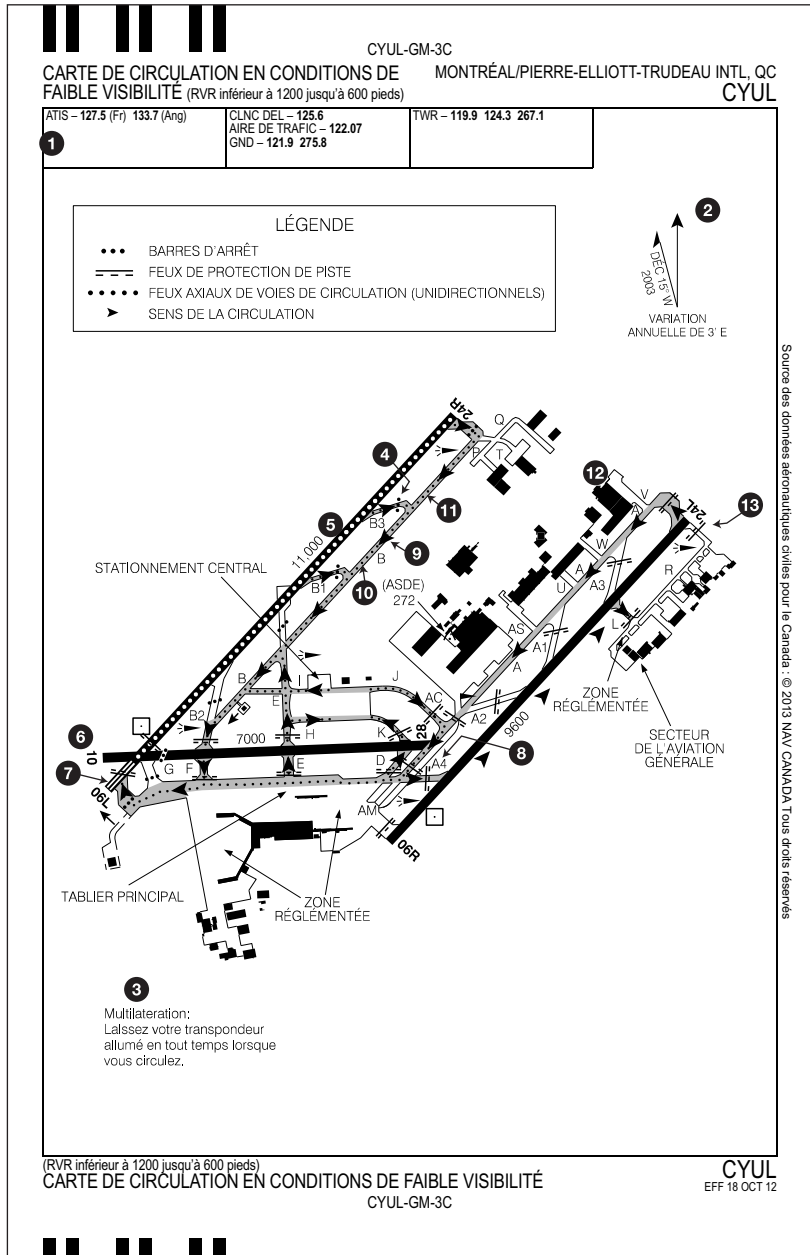
- | | |
|--|---|
| ❶ Distance déclarée (nuit) | ❷❸ Bâtisse |
| ❷ Longueur de roulement utilisable au décollage | ❷❹ Altitude du seuil |
| ❸ Distance de décollage utilisable | ❷❺ Numéro de piste |
| ❹ Distance utilisable pour l'accélération-arrêt | ❷❻ Barre d'attente d'ILS CAT I |
| ❺ Distance d'atterrissage utilisable | ❷❼ Identification de l'aire de trafic |
| ❻ Tableau des distances d'atterrissage utilisables | ❷❽ Piste |
| ❼ Déclinaison magnétique | ❷❾ Procédure de départ |
| ❽ Coordonnée de latitude | ❷❿ Pente de la piste* |
| ❾ Note sur le décalage du seuil | ❷❶❶ NAVAID sur l'aérodrome |
| ❿ Indicateur visuel de pente d'approche | ❷❶❷ Notes opérationnelles |
| ❶❶ Seuil de piste décalé | ❷❶❸ Tour de contrôle |
| ❶❷ Aire de demi-tour | ❷❶❹ Coordonnée de longitude |
| ❶❸ Feux de l'axe de piste | ❷❶❺ Zone de construction |
| ❶❹ Relèvement de la piste | ❷❶❻ Tableau des taux de montée de départ |
| ❶❺ Capteur RVR | ❷❶❼ Tableau des opérations par visibilité réduite |
| ❶❻ Balisage lumineux d'approche | ❷❶❸ Tableau des opérations par faible visibilité |
| ❶❼ Indicateur de direction du vent | ❷❶❹ Case des minimums de décollage |
| ❶❶ Voie de circulation | ❷❶❺ Barre d'échelle |
| Indicatif de voie de circulation | ❷❶❶ Grille géographique |
| ❶❶❶ Point de référence d'aérodrome | ❷❶❷ Point chaud |
| ❶❶❷ Dimensions de la piste | |
| ❶❶❸ Obstruction | |

* Si une seule valeur de pente de piste est donnée, on peut supposer que la pente est constante sur la longueur indiquée et que la direction de la pente est inversée dans la direction de la piste opposée. Si aucune longueur n'est indiquée, la pente donnée s'applique à toute la longueur de la piste. Par exemple, pour une pente publiée de PISTE 04 DESCEND 0,36 %, on peut supposer que la pente de PISTE 22 MONTE 0,36 % et que cette valeur s'applique à toute la longueur de la piste.

LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

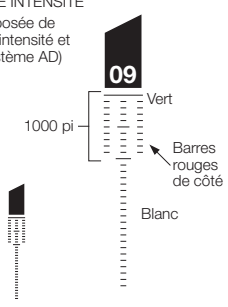
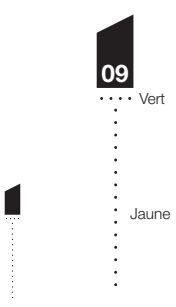
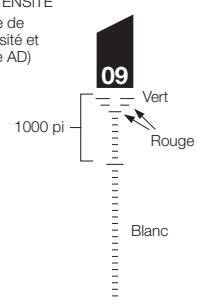
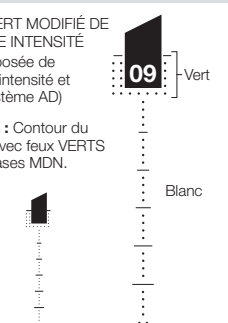
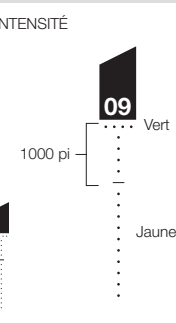
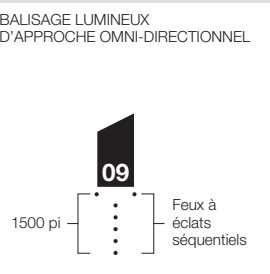
Légende de carte de circulation en conditions de faible visibilité

- | | | | |
|---|-----------------------------|----|--|
| 1 | Case des communications | 8 | Indicatif de voie de circulation |
| 2 | Déclinaison magnétique | 9 | Voie de circulation à sens unique |
| 3 | Notes opérationnelles | 10 | Voie de circulation avec feux axiaux |
| 4 | Barre d'arrêt | 11 | Voie de circulation pour faible visibilité |
| 5 | Piste équipée de feux d'axe | 12 | Bâtisse |
| 6 | Numéro de la piste | 13 | Feux de protection de piste |
| 7 | Feux de zone de poser | | |

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

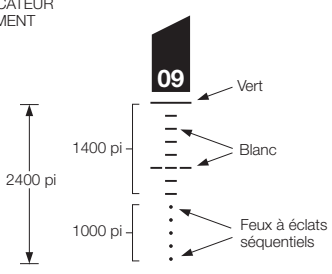
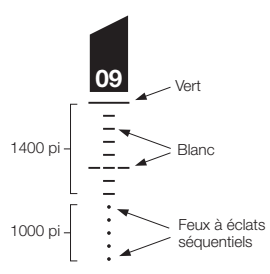
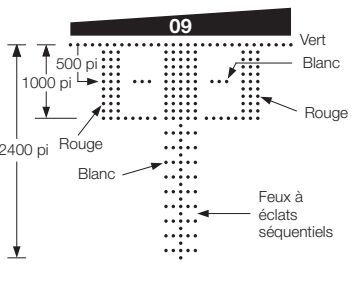
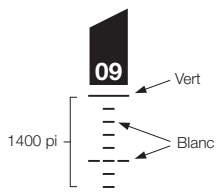
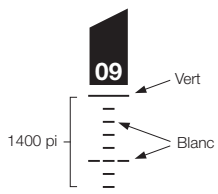
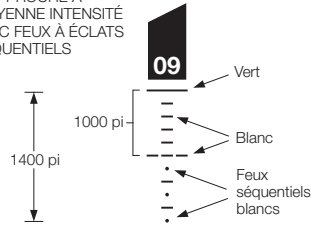
LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE

AC RANGÉE CENTRE CATÉGORIE II HAUTE INTENSITÉ (Composée de haute intensité et du système AD)  Longueur minimale : 2400 pi	AD RANGÉE CENTRE BASSE INTENSITÉ  Longueur minimale : 2400 pi	AE RANGÉE CENTRE CATÉGORIE I HAUTE INTENSITÉ (Composée de haute intensité et du système AD)  Longueur minimale : 2400 pi
AF RANGÉE CENTRE CALVERT MODIFIÉ DE HAUTE INTENSITÉ (Composée de haute intensité et du système AD) NOTE : Contour du seuil avec feux VERTS aux bases MDN.  Longueur minimale : 2400 pi Des feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000 pi	AJ RANGÉE CENTRE BASSE INTENSITÉ  Longueur minimale : 2400 pi Des feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000 pi	AO ODALS BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE OMNI-DIRECTIONNEL  Longueur normale : 1500 pi
AS FEUX D'IDENTIFICATION DE SEUIL DE PISTE (FEUX À ÉCLATS UNIDIRECTIONNELS) 	AZ SYSTÈME VISUEL ET FEUX D'IDENTIFICATION DE PISTE (FAISCEAUX ROTATIFS UNIDIRECTIONNELS CRÉANT UN ÉCLAT LUMINEUX) 	SF Feux séquentiels à décharge de condensateur intégrés au balisage d'approche de certains aérodromes. Le système comprend des feux d'identification de seuil de piste. * Un petit astérisque après les lettres d'identification d'un système sur la carte d'atterrissage indique une modification au système de base. Voir le CFS pour les détails.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE

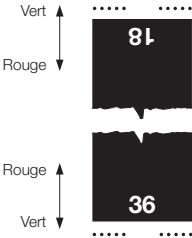
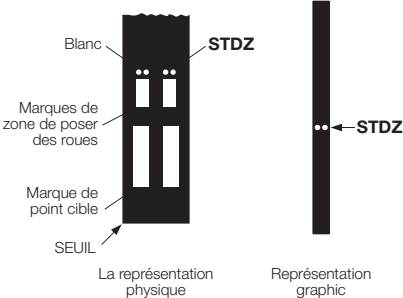
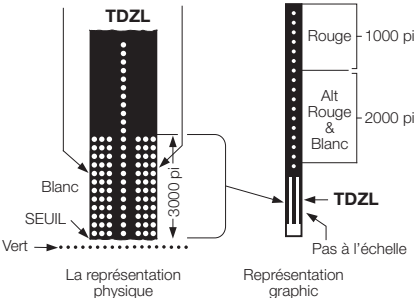
LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE

AM	MALSR	AN	SSALR	AL	ALSF-2
MOYENNE INTENSITÉ BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE AVEC FEUX INDICATEUR D'ALIGNEMENT DE PISTE		HAUTE INTENSITÉ		CATÉGORIE II/III HAUTE INTENSITÉ	
 Longueur normale : 2400 pi		 Longueur normale : 2400 pi		 Longueur normale : 2400 pi NOTE : Peut fonctionner comme des feux d'approche SSALS ou SSALR pendant des conditions atmosphériques favorables.	
AR	MALS	AW	SSALS	AK	MALSF
MOYENNE INTENSITÉ BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE		HAUTE INTENSITÉ		BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE À MOYENNE INTENSITÉ AVEC FEUX À ÉCLATS SÉQUENTIELS	
 Longueur normale : 1400 pi		 Longueur normale : 1400 pi		 Longueur normale : 1400 pi	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE

Feux de seuil et de piste

TE	SEUIL et EXTRÉMITÉ DE PISTE	STDZ	FEUX DE ZONE DE POSER SIMPLIFIÉS
			
A	FEUX D'AXE DE PISTE et DE SORTIE DE LA VOIE DE CIRCULATION	BALISAGE DE ZONE DE POSER et FEUX D'AXE DE PISTE	
			

Balisateur lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)

Type J Pour allumer le balisage d'aérodrome pendant environ 15 minutes, appuyer 5 fois sur le bouton du microphone dans un délai de 5 secondes. Le cycle de minutage peut être remis en marche n'importe quand en répétant la séquence de manipulation.

Note : Certains systèmes indiquent l'arrêt du fonctionnement par un clignotement des feux, deux minutes avant l'extinction complète. D'autres systèmes n'offrent aucune indication de fin du fonctionnement. Le système de commande fonctionne 24 heures par jour ou entre le coucher et le lever du soleil.

Type K Pour allumer le balisage d'aérodrome pendant environ 15 minutes, appuyer sur le bouton du microphone 7 fois pour obtenir la haute intensité. On peut varier l'intensité lumineuse en appuyant 7, 5 ou 3 fois sur le bouton dans un délai de 5 secondes pour obtenir respectivement un balisage de haute intensité, de moyenne intensité ou de basse intensité. Le cycle de minutage peut être réactivé n'importe quand en répétant la séquence de manipulation. Là où des feux d'identification de piste (code AS) sont disponibles, l'activation du microphone à trois reprises sur la fréquence appropriée éteint ces feux.

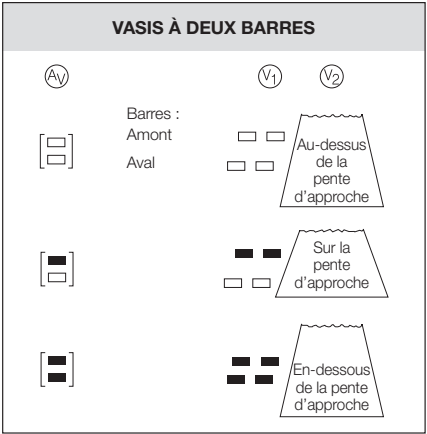
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Indicateurs visuels d'alignement de descente (VGSi)

Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS)

Les barres sont érigées sur un ou sur les deux côtés de la piste (Réf AIM de TC AGA).

- (V1) VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi
- (V2) VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25 pi
- (AV) AVASIS – VASIS simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi (entre crochets : deux projecteurs)



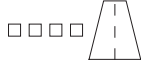
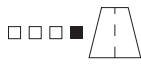
LÉGENDE : □ Blanc ■ Rouge

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE

Indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI)

- (P₁) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi
- (P₂) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25 pi
- (P₃) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 45 pi
- (AP) APAPI : PAPI simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi

PAPI militaire	PAPI civil	APAPI
 Trop haut		 Trop haut
 Légèrement haut		 Trop haut
 Sur la pente d'approche		 Sur la pente d'approche
 Légèrement bas		 Sur la pente d'approche
 Trop bas		 Trop bas

LÉGENDE : □ Blanc ■ Rouge

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE