

EN VIGUEUR 0901Z **16 MAI 2024**
AU 0901Z 11 JUILLET 2024

AIP CANADA

Partie 3

Aérodromes (AD)

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



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

© 2024 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des tables et cartes :

© 2024 Sa Majesté le Roi du chef du Canada
Ministère des Ressources naturelles

PARTIE 3 — AÉRODROMES (AD)**AD 0.**

AD 0.1 Préface

Voir l'article 0.1 de la partie 1, Généralités (GEN), intitulé « Préface ».

AD 0.2 Registre des amendements de l'AIP Canada

Voir l'article 0.2 de la partie 1, Généralités (GEN), intitulé « Registre des amendements de l'AIP Canada ».

AD 0.3 Registre des suppléments de l'AIP Canada

Voir l'article 0.3 de la partie 1, Généralités (GEN), intitulé « Registre des suppléments de l'AIP Canada ».

AD 0.4 Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada

Voir l'article 0.4 de la partie 1, Généralités (GEN), intitulé « Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada ».

AD 0.5 Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada

Voir l'article 0.5 de la partie 1, Généralités (GEN), intitulé « Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada ».

AD 0.6 Table des matières de la 3^e Partie (AD)

AD 0	0–1
AD 0.1 Préface	0–1
AD 0.2 Registre des amendements de l'AIP Canada	0–1
AD 0.3 Registre des suppléments de l'AIP Canada	0–1
AD 0.4 Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada	0–1
AD 0.5 Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada	0–1
AD 0.6 Table des matières de la 3 ^e Partie (AD)	0–1
AD 1. AÉRODROMES ET HÉLIPORTS – INTRODUCTION	1–1
AD 1.1 Disponibilité des aérodromes et héliports	1–1
AD 1.2 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et plan neige	1–1
1.2.1 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	1–1
1.2.2 Plan neige	1–1
AD 1.3 Index des aérodromes et des héliports	1–2
AD 1.4 Regroupement des aérodromes et des héliports	1–2

AD 2. AÉRODROMES	2-1
AD 2.1 Indicateur d'emplacement et nom de l'aérodrome	2-1
AD 2.2 Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome	2-1
AD 2.3 Heures de fonctionnement	2-1
AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale	2-2
AD 2.5 Services aux passagers	2-2
AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	2-2
AD 2.7 Disponibilité saisonnière – dégagement	2-3
AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification	2-3
AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage	2-3
AD 2.10 Obstacles d'aérodrome	2-4
AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis	2-4
AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes	2-5
AD 2.13 Distances déclarées	2-5
AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste	2-5
AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire	2-6
AD 2.16 Aire d'atterrissement d'hélicoptères	2-6
AD 2.17 Espace aérien des services de la circulation aérienne	2-6
AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne	2-7
AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissement	2-7
AD 2.20 Règlements de circulation locaux	2-7
AD 2.21 Procédures d'atténuation du bruit	2-7
AD 2.22 Procédures de vol	2-8
2.22.1 Identification des procédures d'approche en double	2-8
2.22.2 Gestion des bases de données d'avionique : capacité de stockage limitée	2-9
2.22.3 Autorisation requise pour la qualité de navigation requise (RNP AR)	2-9
2.22.4 Balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) non opérationnel	2-10
AD 2.23 Renseignements supplémentaires	2-11
AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome	2-11
AD 3. HÉLIPORTS	3-1
AD 3.1 Indicateur d'emplacement et nom de l'héliport	3-1
AD 3.2 Données géographiques et administratives relatives à l'héliport	3-1
AD 3.3 Heures de fonctionnement	3-1
AD 3.4 Services et installations d'assistance en escale	3-2
AD 3.5 Services aux passagers	3-2
AD 3.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	3-2

AD 3.7 Disponibilité saisonnière – dégagement.....	3–2
AD 3.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification	3–3
AD 3.9 Marques et balises.....	3–3
AD 3.10 Obstacles d'héliport	3–4
AD 3.11 Renseignements météorologiques fournis	3–4
AD 3.12 Données relatives à l'héliport.....	3–5
AD 3.13 Distances déclarées	3–5
AD 3.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux d'aire d'approche finale et de décollage.....	3–5
AD 3.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire	3–5
AD 3.16 Espace aérien des services de la circulation aérienne	3–6
AD 3.17 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne	3–6
AD 3.18 Aides de radionavigation et d'atterrissement.....	3–6
AD 3.19 Règlements de circulation locaux	3–7
AD 3.20 Procédures d'atténuation du bruit.....	3–7
AD 3.21 Procédures de vol	3–7
3.21.1 Identification des procédures d'approche en double.....	3–7
3.21.2 Gestion des bases de données d'avionique : capacité de stockage limitée	3–8
AD 3.22 Renseignements supplémentaires	3–8
AD 3.23 Cartes relatives à l'héliport	3–9

AD 1. AÉRODROMES ET HÉLIPORTS – INTRODUCTION

AD 1.1 Disponibilité des aérodromes et héliports

Pour connaître les conditions générales d'utilisation des aérodromes, des héliports et des aménagements connexes et la réglementation sur l'utilisation de bases aériennes militaires par des aéronefs civils, veuillez vous référer aux documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou Supplément hydroaérodromes – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Les services aux aérodromes et aux héliports sont fondés sur l'Annexe 14, Volume I, *Conception et exploitation technique des aérodromes*, et Volume II, *Héliports*, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Pour connaître les conditions générales d'application des procédures de vol par mauvaise visibilité aux opérations de catégories II et III aux aérodromes, veuillez vous référer aux documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou Canada Air Pilot restreint

Le coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) est le coefficient de frottement utilisé au Canada. Pour toute information à ce sujet, veuillez vous référer au :

Supplément de vol – Canada, Section A, « Section générale – Données de piste et/ou d'hélisurface »

Les Tableaux 1 et 2 figurant dans la sous-section mentionnée ci-dessus fournissent de l'information détaillée sur l'application du CRFI. Par ailleurs, dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », de ce même document, le tableau pour chaque aérodrome comporte une rubrique PISTE indiquant la disponibilité du CRFI pour la ou les pistes.

AD 1.2 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et plan neige

1.2.1 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Pour connaître les règles concernant l'établissement de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aérodromes et héliports, veuillez vous référer à la Sous-partie 303 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) intitulée « [Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes](#) » et qui est affichée sur le site web de Transports Canada à l'adresse suivante :

<<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>>

Partie III – Aérodromes et aéroports

Sous-partie 3 – Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes

Veuillez aussi consulter la Section A, « Section générale – Services », du *Supplément de vol – Canada*.

1.2.2 Plan neige

Le Canada ne publie pas de plan neige étant donné que le déneigement est une procédure normale au Canada pour tous les exploitants d'aérodrome.

AD 1.3 Index des aérodromes et des héliports

Une liste des noms des aérodromes et des héliports accompagnés des indicateurs d'emplacement OACI figure dans les documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou Supplément hydroaérodromes – Canada, Section A, « Section générale – Renvoi combiné de l'indicateur d'emplacement et de nom d'aérodrome », et Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Pour savoir quel type de trafic est autorisé à utiliser l'aérodrome ou l'héliport, veuillez vous référer aux documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou Supplément hydroaérodromes – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Dans cette même Section, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique RÉF qui fournit de l'information de référence, dont le type de trafic autorisé. Si la rubrique DOUANES figure dans le tableau, l'aérodrome en question est un aéroport d'entrée autorisé (AOE) et dispose donc de services douaniers pour les vols internationaux.

Vous trouverez aux sous-parties 2 et 3 de la Partie AD d'autres renseignements sur les aérodromes et les héliports.

AD 1.4 Regroupement des aérodromes et des héliports

La liste des aérodromes enregistrés et certifiés civils et militaires au Canada figure à la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*. Par ailleurs, la liste des aérodromes enregistrés et certifiés civils et militaires qui offrent des procédures aux instruments est publiée dans le *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, et dans le *Canada Air Pilot restreint*.

AD 2. AÉRODROMES

AD 2.1 Indicateur d'emplacement et nom de l'aérodrome

Pour connaître les indicateurs d'emplacement OACI utilisés pour les aérodromes canadiens, veuillez vous référer aux documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou Supplément hydroaérodromes – Canada, Section A, « Section générale – Renvoi combiné de l'indicateur d'emplacement et de nom d'aérodrome »

AD 2.2 Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique RÉF qui fournit de l'information de référence, dont les données géographiques et administratives suivantes :

- Les coordonnées du point de référence de l'aérodrome ou du centre géométrique de l'aérodrome selon le cas (coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes) et l'emplacement de l'aérodrome;
- La direction et la distance des coordonnées du point de référence de l'aérodrome ou du centre géométrique de l'aérodrome selon le cas par rapport au centre de la ville ou de la localité desservie par l'aérodrome;
- L'altitude de l'aérodrome;
- La déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche. (Le Canada ne fournit pas à l'heure actuelle la date de l'information, ni la variation annuelle de la déclinaison magnétique.)
- Les types de trafic autorisés à utiliser l'aérodrome (règles de vol aux instruments [IFR] ou règles de vol à vue [VFR], ou les deux).

Pour obtenir de l'information sur les températures, veuillez consulter le site web du [bureau de la météorologie](#) d'Environnement Canada à l'adresse suivante :

<weatheroffice.ec.gc.ca/canada_f.html>

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique EXP qui fournit de l'information sur l'exploitant, y compris le nom de l'administration de l'aérodrome et les coordonnées.

Le Canada ne fournit pas à l'heure actuelle d'information sur l'ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome.

AD 2.3 Heures de fonctionnement

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome contient les heures de fonctionnement des différents services, et ce dans les rubriques suivantes :

- EXP pour l'administration de l'aérodrome;
- DOUANES pour les services des douanes et d'immigration;

- PF (Installations publiques) pour les services de santé et d'hygiène;
- PRÉP/VOL (Préparation de vol) pour le bureau de piste ATS (ARO);
- PRÉP/VOL pour le bureau de piste MET;
- PRÉP/VOL et COMM pour les services de la circulation aérienne (ATS);
- SERVICES pour l'avitaillement en carburant et les services en escale;
- SERVICES pour le dégivrage, mais aussi le : *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, ou le *Canada Air Pilot restreint*

Les heures de fonctionnement des services de sûreté sont disponibles auprès de l'exploitant de l'aérodrome, dont les coordonnées figurent à la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, dans la rubrique EXP. Les heures de fonctionnement du bureau de piste des services d'information aéronautique (AIS) sont disponibles auprès du bureau AIS au Siège social de NAV CANADA, dont les coordonnées figurent dans les documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou *Supplément hydroaérodromes – Canada*, Section A, « Section générale – Corrections (Utilisateurs civils) »

AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique SERVICES dans laquelle sont décrits les services et installations d'assistance disponibles à l'aérodrome en question.

AD 2.5 Services aux passagers

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique PF qui fournit de l'information sur les hôtels, restaurants, moyens de transport et services médicaux offerts à l'aérodrome en question. Pour toute information sur les services bancaires, postaux et d'information touristique, veuillez communiquer avec l'exploitant de l'aérodrome dont les coordonnées figurent dans la rubrique EXP.

AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, si le tableau pour un aérodrome précis comporte la rubrique SERVICES et que l'aérodrome en question dispose de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ceux-ci sont décrits dans le champ SLIA (sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronef). Si la rubrique SERVICES n'est pas indiquée ou si elle ne contient pas le champ SLIA, il se peut que les services et l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie ne soient pas disponibles. Pour obtenir davantage de renseignements, veuillez communiquer avec l'exploitant de l'aérodrome dont les coordonnées figurent à la rubrique EXP.

AD 2.7 Disponibilité saisonnière – dégagement

NAV CANADA ne fournit pas à l'heure actuelle l'information sur l'équipement et les priorités de dégagement établies pour les aires de mouvement de l'aérodrome en question. Cette information est disponible auprès des exploitants d'aérodrome, dont les coordonnées figurent à la rubrique EXP de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification

À l'exception des différences que le Canada a notifiées à l'OACI, l'information sur les caractéristiques physiques des aires de trafic, des voies de circulation et sur la situation/position des points de vérification aux aérodromes figure sur les croquis des différents aérodromes publiés dans les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Supplément de vol – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Cartes des aéroports canadiens

La dernière édition du manuel intitulé *Cartes des aéroports canadiens* est affichée sur le site web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>

Information aéronautique

Guides opérationnels

Cartes des aéroports canadiens et Manuel des espaces aériens désignés

Cartes des aéroports canadiens

Télécharger la version courante

AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage

Pour toute information sur le système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et sur le balisage des pistes et des voies de circulation aux aérodromes, veuillez vous référer aux croquis des différents aérodromes publiés dans les documents suivants :

Canada Air Pilot, « Pages générales » et Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Supplément de vol – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Cartes des aéroports canadiens

La dernière édition du manuel intitulé *Cartes des aéroports canadiens* est affichée en format PDF sur le site web de NAV CANADA, dans la section Produits d'information aéronautique :

<www.navcanada.ca>

Information aéronautique

Guides opérationnels

Cartes des aéroports canadiens et Manuel des espaces aériens désignés

Cartes des aéroports canadiens

Télécharger la version courante

AD 2.10 Obstacles d'aérodrome

Les données sur les obstacles sont diffusées actuellement par l'intermédiaire du programme de cartes aéronautiques VFR, qui comprend les cartes aéronautiques de navigation VFR, les cartes de région terminale FR et les cartes aéronautiques du monde. Un supplément d'information sur les obstacles qui figure à la partie intitulée *Données de mise à jour des cartes VFR du Québec* de la Section C, « Planification », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada* vient aussi compléter ces données.

Des données supplémentaires sur les obstacles sont aussi disponibles auprès de NAV CANADA. Veuillez noter que ces données sont payantes.

NAV CANADA
Service à la clientèle
151 rue Slater
Bureau 120
Ottawa ON K1P 5H3
Canada

Tél. : 1-800-876-4693-4 (sans le dernier chiffre en Amérique du Nord)
Téléc. : 1-613-563-3426
Courriel : service@navcanada.ca

L'information suivante est disponible :

- Identification des obstacles;
- Type d'obstacles;
- Communauté;
- Latitude (à la seconde près);
- Longitude (à la seconde près);
- Hauteur (ASL) (au pied près);
- Hauteur (AGL) (au pied près);
- Balisage des obstacles (lumineux et à la peinture)

AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique PRÉP/VOL dans laquelle est consignée l'information météorologique pour l'aérodrome en question.

Pour visualiser les images radar et satellite de météorologie, entre autres, veuillez consulter le [Site web de la météorologie à l'aviation](#) de NAV CANADA à l'adresse suivante :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Guides opérationnels
Ressources sur les services météorologiques à l'aviation
Planification de vol et rapports
Exposés avant vol et plans de vol
Site Web de la météorologie à l'aviation (AWWS)

AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique PISTE dans laquelle sont indiqués la désignation, le relèvement magnétique (vrai dans le NDA) et les dimensions des pistes, ainsi que les dimensions des bandes. La résistance du revêtement de chaque piste est disponible auprès de l'exploitant d'aérodrome dont les coordonnées figurent à la rubrique EXP de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

Par ailleurs, vous trouverez les renseignements suivants le *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, et le *Canada Air Pilot restreint* :

- Désignation de la piste;
- Résistance du revêtement et nature de la surface de chaque piste;
- Altitude des seuils des pistes de non-précision et altitude des seuils et du point le plus élevé de la zone de poser des pistes de précision;
- Pente de chaque piste, le cas échéant.

Les coordonnées du seuil de piste (au centième de seconde près) sont disponibles auprès de NAV CANADA. Veuillez noter que ces données sont payantes.

Veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Service à la clientèle
151 rue Slater
Bureau 120
Ottawa ON K1P 5H3
Canada

Tél. : 1-800-876-4693-4 (sans le dernier chiffre en Amérique du Nord)
Téléc. : 1-613-563-3426
Courriel : service@navcanada.ca

AD 2.13 Distances déclarées

Pour obtenir une description détaillée des distances déclarées pour chaque piste, dans chaque sens d'utilisation, veuillez vous référer aux documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique BALISAGE dans laquelle sont décrits le dispositif lumineux d'approche et le balisage lumineux de piste.

AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique BALISAGE dans laquelle figure une description des autres dispositifs lumineux disponibles à l'aérodrome en question, notamment :

- L'emplacement, les caractéristiques et les heures de fonctionnement des phares d'aérodrome ou des phares d'identification (le cas échéant);
- L'emplacement et l'éclairage (le cas échéant) de l'indicateur de sens d'atterrissement;
- Les feux de bord de voies de circulation et les feux axiaux de voies de circulation.

Pour toute information sur l'alimentation électrique auxiliaire disponible à un aérodrome précis, veuillez communiquer avec l'exploitant de cet aérodrome. Vous trouverez ses coordonnées dans la rubrique EXP du tableau de l'aérodrome publié dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

AD 2.16 Aire d'atterrissement d'hélicoptères

Pour savoir si un aérodrome dispose d'une aire d'atterrissement d'hélicoptères, veuillez vous référer au croquis de l'aérodrome en question dans les documents suivants :

Supplément de vol – Canada ou *Supplément hydroaérodromes – Canada*, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Par ailleurs, dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique RÉF dans laquelle sont indiquées les coordonnées géographiques de l'aérodrome, qui coïncident avec les coordonnées de l'aire d'atterrissement d'hélicoptères.

AD 2.17 Espace aérien des services de la circulation aérienne

Pour connaître la désignation, les coordonnées géographiques, la classification et les limites verticales de l'espace aérien ATS organisé aux différents aérodromes canadiens, veuillez vous référer au [Manuel des espaces aériens désignés](#) (TP 1820F) disponible en format PDF dans la section Produits d'information aéronautique du site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Guides opérationnels
Cartes des aéroports canadiens et [Manuel des espaces aériens désignés](#)
[Manuel des espaces aériens désignés](#)
Télécharger la version courante

Pour connaître l'indicatif d'appel de l'unité ATS assurant le service et les langues utilisées dans l'espace aérien ATS organisé aux différents aérodromes canadiens, veuillez consulter les cartes en route de niveau inférieur, les cartes en route de niveau supérieur et les cartes de région terminale (voir Figure 3.1.1-1, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau inférieur », et Figure 3.1.1-2, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau supérieur », de la Partie ENR).

En outre, lorsqu'une carte de procédures terminale VFR est publiée pour un aérodrome précis dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, les altitudes de transition pour l'espace organisé à l'aérodrome en question y sont indiquées. Veuillez aussi consulter :

La carte de région terminale ou la carte de procédures terminale VFR pertinente.

AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique COMM dans laquelle figure de l'information sur les installations de télécommunication des ATS établies à l'aérodrome.

AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissement

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte la rubrique NAV dans laquelle figure l'information sur les aides de radionavigation et d'atterrissement dont est doté l'aérodrome pour les approches aux instruments et les procédures de région terminale. Veuillez aussi consulter les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

La carte de région terminale pertinente

Sauf indication contraire dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint*, un radiophare d'alignement de piste n'est fiable qu'à l'intérieur de 10 degrés de chaque côté de son axe.

AD 2.20 Règlements de circulation locaux

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique PRO (procédures) ou la rubrique ATTENTION, ou les deux. Ces deux rubriques sont consacrées à l'information relative aux règlements applicables à la circulation à l'aérodrome, notamment les routes standards de circulation au sol des aéronefs, les règlements relatifs au stationnement, les vols d'entraînement et toute information de ce genre.

AD 2.21 Procédures d'atténuation du bruit

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique PRO dans laquelle peut figurer l'information relative aux procédures d'atténuation du bruit établies pour l'aérodrome en question. Veuillez aussi consulter les documents suivants :

Canada Air Pilot, « Pages générales » et Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

AD 2.22 Procédures de vol

Lorsqu'une carte de procédures terminale VFR est publiée dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, elle contient de l'information sur les conditions et les procédures de vol, notamment les procédures de surveillance ATS, établies en fonction de l'organisation de l'espace aérien à l'aérodrome :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou Canada Air Pilot restreint

La [documentation sur le processus](#) de soumission de procédures aux instruments par des organismes externes de conception de procédures aux instruments se trouve maintenant dans le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Soumission de données
Organismes externes de conception d'IP
Aperçu de la soumission de conception de procédures aux instruments pour les aérodromes

Les soumissions seront acceptées pour les procédures publiques publiées dans le CAP et pour les procédures restreintes publiées dans le RCAP.

2.22.1 Identification des procédures d'approche en double

En raison de l'augmentation du nombre de procédures d'approche en double publiées (même type d'approche pour la même piste), des changements ont été apportés au document ARINC (Aeronautical Radio Incorporated) 424 afin de permettre l'utilisation d'un suffixe de procédure d'approche en double dans l'indicatif de procédure d'une base de données d'avionique. Cette démarche permet le codage de toutes les procédures d'approche en double et assure la disponibilité de ces dernières à bord des aéronefs équipés de l'avionique appropriée.

Toutefois, de nombreuses unités d'avionique existantes ne sont pas en mesure d'accepter ce suffixe dans leurs indicatifs de procédures. Ces unités permettent les indicatifs de procédure d'approche à quatre caractères seulement. Par conséquent, lorsque des procédures d'approche en double sont publiées pour un aérodrome quelconque, seule une de ces procédures peut être codée dans les bases de données de telles unités d'avionique.

Pour s'assurer que dans de tels cas, la bonne procédure d'approche est codée dans les bases de données de l'avionique, NAV CANADA a développé et mis en œuvre un système qui sert à désigner la procédure d'approche prédominante. Les procédures d'approche en double sont différencierées par des caractères alphabétiques, en commençant par la dernière lettre de l'alphabet, puis généralement en ordre alphabétique inverse (Z, Y, X, etc.). La procédure d'approche prédominante sera identifiée à l'aide du suffixe « Z » (p. ex. RNAV (GNSS) Z PISTE 25). Dans certains cas le caractère alphabétique « Y » ou « X » peut être omis et réservé pour de futurs développements, mais la procédure d'approche identifiée par le suffixe « Z » sera celle codée dans la base de données de l'avionique lorsque seule une procédure d'approche en double peut être codée dans le système. NAV CANADA assigne le suffixe « Z » en fonction des priorités suivantes :

1. lorsque la procédure d'approche s'applique à tous ou à presque tous les clients, et non seulement à certains clients;
2. procédures d'approche publiques contre procédures d'approche restreintes;
3. minimums moins élevés contre minimums plus élevés.

Les procédures d'approche indirecte seulement sont désignées au Canada à l'aide de caractères alphabétiques, en commençant par la première lettre de l'alphabet (A, B, C, etc.). Si une base de données a des restrictions similaires en ce qui a trait aux procédures d'approche indirecte seulement à un même aéroport (c'est-à-dire NDB A, NDB B), la procédure de l'approche prédominante sera celle qui a la première lettre de l'alphabet dans sa séquence (c'est-à-dire que la séquence avec la lettre « A » prédomine sur la séquence avec la lettre « B »).

Lorsqu'une base de données d'avionique accepte les procédures d'approche en double, toutes les procédures aux instruments fournies par NAV CANADA seront intégrées dans cette base de données.

2.22.2 Gestion des bases de données d'avionique : capacité de stockage limitée

Afin d'assurer que les procédures aux instruments disponibles appropriées sont incluses dans les bases de données d'avionique générales qui ont une capacité de stockage limitée, les fournisseurs de bases de données réduiront uniquement l'inventaire des procédures disponibles dans la base de données d'avionique en fonction de l'ensemble des procédures pour un aéroport. Au moment d'éliminer des procédures aux instruments d'une base de données d'avionique générale en raison de sa capacité de stockage limitée, toutes les procédures existantes pour un aéroport donné (ou des aéroports donnés) doivent être retirées. Une base de données d'avionique générale ne doit jamais contenir une partie seulement des procédures aux instruments pour un aéroport donné au Canada, à moins que cela ne soit nécessaire pour des raisons reliées à l'identification des procédures d'approche en double. On peut appliquer cette pratique à plus grande échelle et retirer toutes les procédures pour tous les aéroports d'une région, d'un secteur ou d'une province en particulier.

Les bases de données personnalisées peuvent continuer d'être compilées tel que requis par le client à qui elles s'adressent. Les règles décrites ci-dessus se rapportent aux bases de données d'avionique générales et ne s'appliquent pas aux bases de données d'avionique personnalisées.

Les fournisseurs de codes de bases de données et les fabricants d'avionique qui ont des questions ou des suggestions à ce sujet peuvent communiquer avec le groupe Élaboration de l'AIM de NAV CANADA à l'adresse ncrga_ais_standards@navcanada.ca.

2.22.3 Autorisation requise pour la qualité de navigation requise (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 no 700 024 de Transports Canada.

2.22.3.1 Valeur de la RNP

Au Canada, les approches RNP AR sont conçues à l'aide des valeurs RNP standard pour chaque segment. Ces valeurs sont indiquées au tableau 2.22.3.

Tableau 2.22.3, 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 ».

2.22.3.2 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.

2.22.3.3 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. Consulter la section GEN 3.1.4, « Système AIRAC. »

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).

2.22.4 Balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) non opérationnel

Les procédures d'approche aux instruments mises au point pour les pistes munies de HIAL comprennent une réduction jusqu'à ½ mille terrestre (SM) des visibilités 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 HIAL 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 repère d'approche finale (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 HIAL utilisés au Canada. Tous ces dispositifs, à l'exception des SSALS, sont utilisés pour certifier une piste avec approche de précision. Consultez la section « Balisage lumineux » (section A) des pages générales du *Supplément de vol – Canada* (CFS) pour en savoir plus long sur le balisage lumineux d'aérodrome.

Lorsque l'HIAL 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 hauteur de décision (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'HIAL est hors service.

Tableau 2.22.4-1, Correction des minimums d'une approche directe quand la DH est inférieure à 250 pi

HIAL en service (publié)		HIAL 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 HIAL est hors service, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous. Aucune augmentation des DH/HAT n'est requise.

Tableau 2.22.4-2, Correction de la visibilité recommandée quand la DH/HAT est égale ou supérieure à 250 pi

DH/HAT (pi)	Visibilité recommandée lorsque le HIAL est en service (publié) (SM)	Visibilité recommandée lorsque le HIAL 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

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

AD 2.23 Renseignements supplémentaires

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome peut comporter la rubrique PRO ou la rubrique ATTENTION, ou les deux, dans lesquelles peuvent figurer d'autres renseignements sur l'aérodrome en question.

AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome

Les cartes suivantes sont publiées dans le *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, et le *Canada Air Pilot restreint* :

- Cartes d'aérodrome et d'héliport,
- Cartes de stationnement et d'accostage des aéronefs,
- Cartes de circulation de l'aérodrome,
- Cartes de départ normalisé aux instruments,

- Cartes d'arrivée normalisée aux instruments,
- Cartes d'approches aux instruments,
- Cartes d'approches visuelles.

Les cartes d'obstacles d'aérodrome (OACI type A) sont disponibles auprès du Centre de vente et de distribution des Publications aéronautiques de NAV CANADA dont les coordonnées figurent à l'article 3.2.3 de la Partie GEN intitulé *Modalités d'achat*.

Pour connaître les routes de départ, d'arrivée et de transit, veuillez consulter les cartes pertinentes suivantes :

Cartes en route de niveau inférieur, cartes en route de niveau supérieur et cartes de région terminale (voir Figure 3.1.1-1, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau inférieur », et Figure 3.1.1-2, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau supérieur », de la Partie ENR).

Le Canada ne produit pas à l'heure actuelle de cartes topographiques pour approche aux instruments, ni de cartes d'altitude minimale de guidage.

Pour toute information sur la concentration d'oiseaux à proximité des aérodromes, veuillez vous référer à l'article 5.6 de la Partie ENR intitulé *Migrations d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible*. Cette information est aussi disponible par l'intermédiaire du service automatique d'information de région terminale (ATIS). Pour savoir si un aérodrome assure le service ATIS, veuillez consulter la rubrique COMM du tableau de l'aérodrome en question dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

AD 3. HÉLIPORTS

AD 3.1 Indicateur d'emplacement et nom de l'héliport

Pour connaître les indicateurs d'emplacement OACI utilisés pour les aérodromes canadiens, veuillez vous référer au :

Supplément de vol – Canada, Section A, « Section générale – Index de renvoi aux noms des héliports – Renvoi combiné de l'indicateur d'emplacement et de nom d'aérodrome »

AD 3.2 Données géographiques et administratives relatives à l'héliport

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique RÉF qui fournit de l'information de référence, dont les données géographiques et administratives suivantes :

- Les coordonnées du point de référence de l'héliport (équivalent au point de référence de l'aérodrome) ou du centre géométrique de l'aérodrome selon le cas (coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes) et l'emplacement de l'héliport;
- La direction et la distance des coordonnées du point de référence de l'héliport (équivalent au point de référence de l'aérodrome) ou du centre géométrique de l'aérodrome selon le cas par rapport au centre de la ville ou de la localité desservie par l'aérodrome;
- L'altitude de l'héliport;
- La déclinaison magnétique arrondie au degré le plus proche. (Le Canada ne fournit pas à l'heure actuelle la date de l'information, ni la variation annuelle de la déclinaison magnétique.)
- Les types de trafic autorisés à utiliser l'héliport (IFR ou VFR, ou les deux).

Pour obtenir de l'information sur les températures, veuillez consulter le site web du [bureau de la météorologie](#) d'Environnement Canada à l'adresse suivante :

<weatheroffice.ec.gc.ca/canada_f.html>

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique EXP qui fournit de l'information sur l'exploitant, y compris le nom de l'administration de l'héliport et les coordonnées.

Le Canada ne fournit pas à l'heure actuelle d'information sur l'ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'héliport.

AD 3.3 Heures de fonctionnement

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport contient les heures de fonctionnement des différents services, et ce dans les rubriques suivantes :

- EXP pour l'administration de l'héliport;
- DOUANES pour les services des douanes et d'immigration;
- PF (Installations publiques) pour les services de santé et d'hygiène;

- PRÉP/VOL (Préparation de vol) pour le bureau ARO;
- PRÉP/VOL pour le bureau de piste MET;
- PRÉP/VOL et COMM pour les ATS;
- SERVICES pour l'avitaillement en carburant et les services en escale;
- SERVICES pour le dégivrage, mais aussi le : *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, ou le *Canada Air Pilot restreint*

Les heures de fonctionnement des services de sûreté sont disponibles auprès de l'exploitant de l'héliport, dont les coordonnées figurent à la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, dans la rubrique EXP. Les heures de fonctionnement du bureau de piste AIS sont disponibles auprès du bureau AIS au Siège social de NAV CANADA, dont les coordonnées figurent dans le :

Supplément de vol – Canada, Section A, « Section générale – Corrections (Utilisateurs civils) »

AD 3.4 Services et installations d'assistance en escale

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport peut comporter la rubrique SERVICES dans laquelle sont décrits les services et installations d'assistance disponibles à l'héliport en question.

AD 3.5 Services aux passagers

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport peut comporter la rubrique PF qui fournit de l'information sur les hôtels, restaurants, moyens de transport et services médicaux offerts à l'héliport en question. Pour toute information sur les services bancaires, postaux et d'information touristique, veuillez communiquer avec l'exploitant de l'héliport dont les coordonnées figurent dans la rubrique EXP.

AD 3.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, si le tableau pour un héliport précis comporte la rubrique SERVICES et que l'héliport en question dispose de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ceux-ci sont décrits dans le champ SLIA. Si la rubrique SERVICES n'est pas indiquée ou si elle ne contient pas le champ SLIA, il se peut que les services et l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie ne soient pas disponibles. Pour obtenir davantage de renseignements, veuillez communiquer avec l'exploitant de l'héliport dont les coordonnées figurent à la rubrique EXP.

AD 3.7 Disponibilité saisonnière – dégagement

NAV CANADA ne fournit pas à l'heure actuelle l'information sur l'équipement et les priorités de dégagement établies pour les aires de mouvement de l'héliport en question. Cette information est disponible auprès des exploitants d'aérodrome, dont les coordonnées figurent à la rubrique EXP de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

AD 3.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification

À l'exception des différences que le Canada a notifiées à l'OACI, l'information sur les caractéristiques physiques des aires de trafic, des voies de circulation et sur la situation/position des points de vérification aux héliports figure sur les croquis des différents aérodromes publiés dans les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Cartes des aéroports canadiens

La dernière édition du manuel intitulé [*Cartes des aéroports canadiens*](#) est affichée sur le site web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>

Information aéronautique

Guides opérationnels

Cartes des aéroports canadiens et Manuel des espaces aériens désignés

Cartes des aéroports canadiens

Télécharger la version courante

AD 3.9 Marques et balises

Veuillez vous référer aux croquis d'aérodrome publiés dans les documents suivants :

Supplément de vol – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Cartes des aéroports canadiens

La dernière édition du manuel intitulé [*Cartes des aéroports canadiens*](#) est affichée sur le site web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>

Information aéronautique

Guides opérationnels

Cartes des aéroports canadiens et Manuel des espaces aériens désignés

Cartes des aéroports canadiens

Télécharger la version courante

AD 3.10 Obstacles d'héliport

Les données sur les obstacles sont diffusées actuellement par l'intermédiaire du programme de cartes aéronautiques VFR, qui comprend les cartes aéronautiques de navigation VFR, les cartes de région terminale VFR et les cartes aéronautiques du monde. Un supplément d'information sur les obstacles qui figure à la partie intitulée *Données de mise à jour des cartes VFR du Québec* de la Section C, « Planification », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada* vient aussi compléter ces données.

Des données supplémentaires sur les obstacles sont aussi disponibles auprès de NAV CANADA. Veuillez noter que ces données sont payantes.

NAV CANADA
Service à la clientèle
151 rue Slater
Bureau 120
Ottawa ON K1P 5H3
Canada

Tél. : 1-800-876-4693-4 (sans le dernier chiffre en Amérique du Nord)
Téléc. : 1-613-563-3426
Courriel : service@navcanada.ca

L'information suivante est disponible :

- Identification des obstacles;
- Type d'obstacles;
- Communauté;
- Latitude (à la seconde près);
- Longitude (à la seconde près);
- Hauteur (ASL) (au pied près);
- Hauteur (AGL) (au pied près);
- Balisage des obstacles (lumineux et à la peinture)

AD 3.11 Renseignements météorologiques fournis

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique PRÉP/VOL dans laquelle est consignée l'information météorologique pour l'héliport en question.

Pour visualiser les images radar et satellite de météorologie, entre autres, veuillez consulter le [Site web de la météorologie à l'aviation](#) de NAV CANADA à l'adresse suivante :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Guides opérationnels
Ressources sur les services météorologiques à l'aviation
Planification de vol et rapports
Exposés avant vol et plans de vol
Site Web de la météorologie à l'aviation (AWWS)

AD 3.12 Données relatives à l'héliport

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport contient les dimensions de l'héliport et autres renseignements connexes dans les rubriques suivantes :

- RÉF pour le type d'héliport — en surface, en terrasse ou héliplate-forme;
- SURFACE pour les dimensions et la nature de la surface de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF);
- SURFACE pour les dimensions de l'aire de sécurité.

Par ailleurs, vous trouverez les renseignements suivants dans le *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, et le *Canada Air Pilot restreint* :

- Coordonnées géographiques, pente et altitude de la TLOF ou de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO), ou des deux. (Le Canada ne fournit pas l'ondulation du géoïde.)
- Dimensions des prolongements dégagés pour hélicoptères et existence d'une zone dégagée d'obstacles.

Pour connaître les relèvements magnétiques (vrais dans le NDA) et les dimensions des FATO, veuillez vous référer aux croquis d'aérodrome publiés dans les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

Supplément de vol – Canada, Section B, « Répertoire aérodromes/installations »

AD 3.13 Distances déclarées

Pour obtenir une description détaillée des distances déclarées pertinentes pour un héliport, veuillez vous référer aux documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

AD 3.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux d'aire d'approche finale et de décollage

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique BALISAGE dans laquelle sont décrits le dispositif lumineux d'approche et le balisage lumineux de la FATO.

AD 3.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique BALISAGE dans laquelle sont décrits les autres dispositifs lumineux disponibles à l'héliport en question, notamment :

- L'emplacement, les caractéristiques et les heures de fonctionnement des phares d'héliport;
- L'emplacement et l'éclairage de l'indicateur de direction du vent (WDI);
- Les feux de bord de voies de circulation et les feux axiaux de voies de circulation.

Pour toute information sur l'alimentation électrique auxiliaire disponible à un héliport précis, veuillez communiquer avec l'exploitant de cet héliport. Vous trouverez ses coordonnées dans la rubrique EXP du tableau de l'héliport publié dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

AD 3.16 Espace aérien des services de la circulation aérienne

Pour connaître la désignation, les coordonnées géographiques, la classification et les limites verticales de l'espace aérien ATS organisé aux héliports canadiens, veuillez vous référer au [Manuel des espaces aériens désignés](#) (TP 1820F) disponible en format PDF dans la section Produits d'information aéronautique du site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Guides opérationnels
Cartes des aéroports canadiens et Manuel des espaces aériens désignés
Manuel des espaces aériens désignés
Télécharger la version courante

Pour connaître l'indicatif d'appel de l'unité ATS assurant le service et les langues utilisées dans l'espace aérien ATS organisé aux différents héliports canadiens, veuillez consulter les cartes en route de niveau inférieur, les cartes en route de niveau supérieur et les cartes de région terminale (voir Figure 3.1.1-1, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau inférieur », et Figure 3.1.1-2, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau supérieur » de la Partie ENR).

En outre, lorsqu'une carte de procédures terminale VFR est publiée dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* pour un héliport précis, les altitudes de transition pour l'espace organisé à l'héliport en question y sont indiquées. Veuillez aussi consulter :

La carte de région terminale ou la carte de procédures terminale VFR pertinente

AD 3.17 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique COMM dans laquelle figure l'information sur les installations de télécommunication des ATS établies à l'héliport.

AD 3.18 Aides de radionavigation et d'atterrissage

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport comporte la rubrique NAV dans laquelle figure l'information sur les aides de radionavigation et d'atterrissage dont est doté l'héliport pour les approches aux instruments et les procédures de région terminale. Veuillez aussi consulter les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

La carte de région terminale pertinente

Sauf indication contraire dans le *Canada Air Pilot* ou le *Canada Air Pilot restreint*, un radiophare d'alignement de piste n'est fiable qu'à l'intérieur de 10 degrés de chaque côté de son axe.

AD 3.19 Règlements de circulation locaux

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport peut comporter la rubrique PRO ou la rubrique ATTENTION, ou les deux. Ces deux rubriques sont consacrées à l'information relative aux règlements applicables à la circulation à l'héliport, notamment les routes standards de circulation au sol des hélicoptères, les règlements relatifs au stationnement, les vols d'entraînement et toute information de ce genre.

AD 3.20 Procédures d'atténuation du bruit

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport peut comporter la rubrique PRO dans laquelle peut figurer l'information relative aux procédures d'atténuation du bruit établies pour l'héliport en question. Veuillez aussi consulter les documents suivants :

Canada Air Pilot, « Pages générales » et Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

AD 3.21 Procédures de vol

Lorsqu'une carte de procédures terminale VFR est publiée dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, elle contient de l'information sur les conditions et les procédures de vol, notamment les procédures de surveillance ATS, établies en fonction de l'organisation de l'espace aérien à l'aérodrome. Veuillez aussi consulter les documents suivants :

Canada Air Pilot, Volumes 1–7, ou *Canada Air Pilot restreint*

La [documentation sur le processus](#) de soumission de procédures aux instruments par des organismes externes de conception de procédures aux instruments se trouve maintenant dans le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Soumission de données
Organismes externes de conception d'IP
Aperçu de la soumission de conception de procédures aux instruments pour les aérodromes

Les soumissions seront acceptées pour les procédures publiques publiées dans le CAP et pour les procédures restreintes publiées dans le RCAP.

3.21.1 Identification des procédures d'approche en double

En raison de l'augmentation du nombre de procédures d'approche en double publiées (même type d'approche pour la même piste), des changements ont été apportés au document ARINC (Aeronautical Radio Incorporated) 424 afin de permettre l'utilisation d'un suffixe de procédure d'approche en double dans l'indicatif de procédure d'une base de données d'avionique. Cette démarche permet le codage de toutes les procédures d'approche en double et assure la disponibilité de ces dernières à bord des aéronefs équipés de l'avionique appropriée.

Toutefois, de nombreuses unités d'avionique existantes ne sont pas en mesure d'accepter ce suffixe dans leurs indicatifs de procédures. Ces unités permettent les indicatifs de procédure d'approche à quatre caractères seulement. Par conséquent, lorsque des procédures d'approche en double sont publiées pour un aérodrome quelconque, seule une de ces procédures peut être codée dans les bases de données de telles unités d'avionique.

Pour s'assurer que dans de tels cas, la bonne procédure d'approche est codée dans les bases de données de l'avionique, NAV CANADA a développé et mis en œuvre un système qui sert à désigner la procédure d'approche prédominante. Les procédures d'approche en double sont différencierées par des caractères alphabétiques, en commençant par la dernière lettre de l'alphabet, puis généralement en ordre alphabétique inverse (Z, Y, X, etc.). La procédure d'approche prédominante sera identifiée à l'aide du suffixe « Z » (p. ex. RNAV (GNSS) Z PISTE 25). Dans certains cas le caractère alphabétique « Y » ou « X » peut être omis et réservé pour de futurs développements, mais la procédure d'approche identifiée par le suffixe « Z » sera celle codée dans la base de données de l'avionique lorsque seule une procédure d'approche en double peut être codée dans le système. NAV CANADA assigne le suffixe « Z » en fonction des priorités suivantes :

1. lorsque la procédure d'approche s'applique à tous ou à presque tous les clients, et non seulement à certains clients;
2. procédures d'approche publiques contre procédures d'approche restreintes;
3. minimums moins élevés contre minimums plus élevés.

Les procédures d'approche indirecte seulement sont désignées au Canada à l'aide de caractères alphabétiques, en commençant par la première lettre de l'alphabet (A, B, C, etc.). Si une base de données a des restrictions similaires en ce qui a trait aux procédures d'approche indirecte seulement à un même aéroport (c'est-à-dire NDB A, NDB B), la procédure de l'approche prédominante sera celle qui a la première lettre de l'alphabet dans sa séquence (c'est-à-dire que la séquence avec la lettre « A » prédomine sur la séquence avec la lettre « B »).

Lorsqu'une base de données d'avionique accepte les procédures d'approche en double, toutes les procédures aux instruments fournies par NAV CANADA seront intégrées dans cette base de données.

3.21.2 Gestion des bases de données d'avionique : capacité de stockage limitée

Afin d'assurer que les procédures aux instruments appropriées sont incluses dans les bases de données d'avionique générales qui ont une capacité de stockage limitée, les fournisseurs de bases de données réduiront uniquement l'inventaire des procédures disponibles dans la base de données d'avionique en fonction de l'ensemble des procédures pour un aérodrome. Au moment d'éliminer des procédures aux instruments d'une base de données d'avionique générale en raison de sa capacité de stockage limitée, toutes les procédures existantes pour un aérodrome donné (ou des aérodromes donnés) doivent être retirées. Une base de données d'avionique générale ne doit jamais contenir une partie seulement des procédures aux instruments pour un aérodrome donné au Canada, à moins que cela ne soit nécessaire pour des raisons reliées à l'identification des procédures d'approche en double. On peut appliquer cette pratique à plus grande échelle et retirer toutes les procédures pour tous les aérodromes d'une région, d'un secteur ou d'une province en particulier.

Les bases de données personnalisées peuvent continuer d'être compilées tel que requis par le client à qui elles s'adressent. Les règles décrites ci-dessus se rapportent aux bases de données d'avionique générales et ne s'appliquent pas aux bases de données d'avionique personnalisées.

Les fournisseurs de codes de bases de données et les fabricants d'avionique qui ont des questions ou des suggestions à ce sujet peuvent communiquer avec le groupe Élaboration de l'AIM de NAV CANADA à l'adresse ncrga_ais_standards@navcanada.ca.

AD 3.22 Renseignements supplémentaires

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*, le tableau pour chaque héliport peut comporter la rubrique PRO ou la rubrique ATTENTION, ou les deux, dans lesquelles peuvent figurer d'autres renseignements sur l'héliport en question.

AD 3.23 Cartes relatives à l'héliport

Les cartes suivantes sont publiées dans le *Canada Air Pilot*, Volumes 1–7, et le *Canada Air Pilot restreint* :

- Cartes d'aérodrome et d'héliport,
- Cartes de stationnement et d'accostage des aéronefs,
- Cartes de circulation de l'aérodrome,
- Cartes de départ normalisé aux instruments,
- Cartes d'arrivée normalisée aux instruments,
- Cartes d'approches aux instruments,
- Cartes d'approches visuelles.

Pour connaître les routes de départ, d'arrivée et de transit, veuillez consulter les cartes pertinentes suivantes :

Cartes en route de niveau inférieur, cartes en route de niveau supérieur et cartes de région terminale (voir Figure 3.1.1-1, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau inférieur », et Figure 3.1.1-2, « Tableau d'assemblage des cartes de niveau supérieur », de la Partie ENR).

Le Canada ne produit pas à l'heure actuelle de cartes d'altitude minimale de guidage.

Pour toute information sur la concentration d'oiseaux à proximité des héliports, veuillez vous référer à l'article 5.6 de la Partie ENR intitulé *Migrations d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible*. Cette information est aussi disponible par l'intermédiaire de l'ATIS. Pour savoir si un héliport assure le service ATIS, veuillez consulter la rubrique COMM du tableau de l'héliport en question dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.