

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

AIP CANADA

Publication d'information aéronautique

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

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

AIP CANADA

Partie 1

Généralités (GEN)

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 1 – GÉNÉRALITÉS (GEN)

GEN 0.

GEN 0.1 Préface

0.1.1 Autorité responsable de la publication

L'AIP Canada est publiée par NAV CANADA.

0.1.2 Documents de l'OACI pertinents

L'AIP Canada est publiée conformément au matériel d'orientation et aux normes et pratiques recommandées énoncées dans les documents suivants de l'OACI :

- Annexe 4 – *Cartes aéronautiques*
- Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*
- Doc 8126 – *Manuel des services d'information aéronautique*
- Doc 8697 – *Manuel des cartes aéronautiques*
- Doc 10066 – *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique* (PANS-AIM)

0.1.3 Structure et mise à jour régulière de l'AIP Canada

L'AIP Canada est disponible en ligne et en format électronique PDF. Se rendre dans le site de NAV CANADA pour consulter la publication en ligne.

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
AIP Canada

0.1.4 Format de publication

L'AIP Canada est l'un de plusieurs produits d'information aéronautique décrits de façon détaillée à l'article 3.1 de la partie GEN intitulé « Services d'information aéronautique ». L'AIP Canada est publiée tous les 56 jours. Les AIC et les suppléments de l'AIP, aussi des produits d'information aéronautique, sont publiés tous les 28 jours.

La structure de l'AIP Canada est conforme aux recommandations figurant à l'« Appendice 2 – Teneur des publications d'information aéronautique (AIP) » du PANS-AIM (Doc 10066 de l'OACI).

L'AIP Canada compte trois parties :

- Partie 1 – Généralités (GEN)
- Partie 2 – En route (ENR)
- Partie 3 – Aérodromes (AD)

Pour en savoir plus sur le contenu de chaque partie, consulter la table des matières de chaque partie.

0.1.5 Service à joindre pour signaler toute erreur ou omission

Veuillez signaler toute erreur ou omission au coordonnateur de l'AIP de NAV CANADA par courriel à aipcoord@navcanada.ca.

GEN 0.2 Registre des amendements de l'AIP Canada

Tous les amendements de l'AIP Canada sont détaillés dans la liste des modifications qui se trouve dans le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Aeronautical Information
AIP Canada

GEN 0.3 Registre des suppléments de l'AIP Canada

Les suppléments de l'AIP Canada se trouvent dans le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Aeronautical Information
AIP Canada
AIP Canada Supplements (SUPs)

GEN 0.4 Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada

Une liste des pages ajoutées à l'AIP Canada et des dates d'ajout figure dans le Tableau 0.4, *Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada*.

Tableau 0.4, Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
GÉNÉRALITÉS (GEN)			
GEN 0–1	17 juin 2021	GEN 1–6	25 juin 2015
GEN 0–2	16 mai 2024	GEN 1–7	25 juin 2015
GEN 0–3	15 juin 2023	GEN 1–8	25 juin 2015
GEN 0–4	16 mai 2024	GEN 1–9	13 novembre 2014
GEN 0–5	15 juin 2023	GEN 1–10	25 juin 2015
GEN 0–6	15 juin 2023	GEN 1–11	25 juin 2015
GEN 0–7	15 juin 2023	GEN 1–12	25 juin 2015
GEN 0–8	15 juin 2023	GEN 1–13	25 juin 2015
GEN 0–9	15 juin 2023	GEN 1–14	30 janvier 2020
GEN 0–10	15 juin 2023	GEN 1–15	30 janvier 2020
GEN 1–1	17 juin 2021	GEN 1–16	01 février 2018
GEN 1–2	04 février 2016	GEN 1–17	20 octobre 2011
GEN 1–3	26 mars 2020	GEN 1–18	20 octobre 2011
GEN 1–4	20 avril 2023	GEN 1–19	25 juin 2015
GEN 1–5	20 avril 2023	GEN 1–20	13 novembre 2014

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
GÉNÉRALITÉS (GEN)			
GEN 1–21	27 octobre 2005	GEN 1–54	15 juin 2023
GEN 1–22	13 novembre 2014	GEN 1–55	15 juin 2023
GEN 1–23	27 octobre 2005	GEN 1–56	15 juin 2023
GEN 1–24	27 octobre 2005	GEN 1–57	18 septembre 2014
GEN 1–25	14 juillet 2022	GEN 1–58	18 septembre 2014
GEN 1–26	15 octobre 2015	GEN 1–59	15 juin 2023
GEN 1–27	04 février 2016	GEN 1–60	18 septembre 2014
GEN 1–28	04 février 2016	GEN 1–61	18 septembre 2014
GEN 1–29	15 juin 2023	GEN 1–62	15 juin 2023
GEN 1–30	15 juin 2023	GEN 1–63	20 avril 2023
GEN 1–31	15 juin 2023	GEN 1–64	15 juin 2023
GEN 1–32	15 juin 2023	GEN 1–65	20 avril 2023
GEN 1–33	15 juin 2023	GEN 1–66	15 juin 2023
GEN 1–34	20 avril 2023	GEN 1–67	20 avril 2023
GEN 1–35	05 janvier 2017	GEN 1–68	17 juin 2021
GEN 1–36	21 mars 2024	GEN 1–69	20 avril 2023
GEN 1–37	15 juin 2023	GEN 1–70	23 février 2023
GEN 1–38	15 juin 2023	GEN 2–1	25 juin 2015
GEN 1–39	15 juin 2023	GEN 2–2	15 mars 2007
GEN 1–40	20 avril 2023	GEN 2–3	05 novembre 2020
GEN 1–41	20 avril 2023	GEN 2–4	21 mars 2024
GEN 1–42	20 avril 2023	GEN 2–5	21 mars 2024
GEN 1–43	20 avril 2023	GEN 2–6	21 mars 2024
GEN 1–44	20 avril 2023	GEN 2–7	21 mars 2024
GEN 1–45	20 avril 2023	GEN 2–8	21 mars 2024
GEN 1–46	20 avril 2023	GEN 2–9	21 mars 2024
GEN 1–47	25 juin 2015	GEN 2–10	21 mars 2024
GEN 1–48	25 juin 2015	GEN 2–11	13 avril 2006
GEN 1–49	15 juin 2023	GEN 2–12	13 avril 2006
GEN 1–50	15 juin 2023	GEN 2–13	22 avril 2021
GEN 1–51	15 juin 2023	GEN 2–14	22 avril 2021
GEN 1–52	15 juin 2023	GEN 2–15	13 avril 2006
GEN 1–53	15 juin 2023	GEN 2–16	13 avril 2006

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
GÉNÉRALITÉS (GEN)			
GEN 2–17	27 avril 2017	GEN 3–19	25 février 2021
GEN 2–18	27 avril 2017	GEN 3–20	21 mars 2024
GEN 2–19	27 avril 2017	GEN 3–21	30 janvier 2020
GEN 2–20	13 avril 2006	GEN 3–22	25 janvier 2024
GEN 2–21	13 avril 2006	GEN 3–23	27 janvier 2022
GEN 2–22	27 août 2009	GEN 3–24	25 février 2021
GEN 2–23	27 août 2009	GEN 3–25	25 février 2021
GEN 3–1	12 août 2021	GEN 3–26	08 septembre 2022
GEN 3–2	22 avril 2021	GEN 3–27	29 décembre 2022
GEN 3–3	12 août 2021	GEN 3–28	29 décembre 2022
GEN 3–4	10 octobre 2019	GEN 3–29	29 décembre 2022
GEN 3–5	26 mars 2020	GEN 3–30	21 mars 2024
GEN 3–6	10 octobre 2019	GEN 3–31	21 mars 2024
GEN 3–7	10 octobre 2019	GEN 3–32	21 mars 2024
GEN 3–8	12 août 2021	GEN 3–33	21 mars 2024
GEN 3–9	25 juin 2015	GEN 3–34	21 mars 2024
GEN 3–10	22 avril 2021	GEN 3–35	21 mars 2024
GEN 3–11	25 juin 2015	GEN 3–36	25 février 2021
GEN 3–12	25 juin 2015	GEN 3–37	5 novembre 2020
GEN 3–13	22 avril 2021	GEN 3–38	22 avril 2021
GEN 3–14	20 avril 2023	GEN 3–39	5 janvier 2017
GEN 3–15	05 novembre 2020	GEN 3–40	13 avril 2006
GEN 3–16	20 avril 2023	GEN 3–41	13 avril 2006
GEN 3–17	02 décembre 2021	GEN 4–1	22 avril 2021
GEN 3–18	14 juillet 2022	GEN 4–2	25 juin 2015

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
EN ROUTE (ENR)			
ENR 0–1	05 octobre 2023	ENR 1–1	26 mars 2020
ENR 0–2	05 octobre 2023	ENR 1–2	22 avril 2021
ENR 0–3	05 octobre 2023	ENR 1–3	22 avril 2021
ENR 0–4	05 octobre 2023	ENR 1–4	17 juin 2021
ENR 0–5	05 octobre 2023	ENR 1–5	16 juillet 2020

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
EN ROUTE (ENR)			
ENR 1–6	16 mai 2024	ENR 4–6	24 mai 2018
ENR 1–7	16 mai 2024	ENR 5–1	08 septembre 2022
ENR 1–8	16 mai 2024	ENR 5–2	02 décembre 2021
ENR 1–9	31 décembre 2020	ENR 5–3	20 avril 2023
ENR 1–10	31 décembre 2020	ENR 5–4	20 avril 2023
ENR 1–11	31 décembre 2020	ENR 5–5	26 mars 2020
ENR 1–12	22 avril 2021	ENR 5–6	25 juin 2015
ENR 1–13	25 janvier 2024	ENR 5–7	25 juin 2015
ENR 1–14	26 mars 2020	ENR 5–8	25 juin 2015
ENR 1–15	22 avril 2021	ENR 5–9	26 mars 2020
ENR 1–16	16 juillet 2020	ENR 5–10	26 mars 2020
ENR 1–17	16 juillet 2020	ENR 5–11	26 mars 2020
ENR 1–18	16 juillet 2020	ENR 6–1	22 avril 2021
ENR 1–19	26 mars 2020	ENR 7–1	26 mars 2020
ENR 2–1	22 avril 2021	ENR 7–2	21 mars 2024
ENR 2–2	24 mars 2022	ENR 7–3	21 mars 2024
ENR 2–3	22 avril 2021	ENR 7–4	15 juin 2023
ENR 2–4	24 mars 2022	ENR 7–5	20 avril 2023
ENR 2–5	22 avril 2021	ENR 7–6	12 août 2021
ENR 3–1	02 décembre 2021	ENR 7–7	12 août 2021
ENR 3–2	02 décembre 2021	ENR 7–8	26 mars 2020
ENR 3–3	02 décembre 2021	ENR 7–9	26 mars 2020
ENR 3–4	02 décembre 2021	ENR 7–10	21 mars 2024
ENR 3–5	02 décembre 2021	ENR 7–11	12 août 2021
ENR 3–6	02 décembre 2021	ENR 7–12	12 août 2021
ENR 3–7	02 décembre 2021	ENR 7–13	21 mars 2024
ENR 3–8	02 décembre 2021	ENR 7–14	16 juillet 2020
ENR 4–1	16 mai 2024	ENR 7–15	03 novembre 2022
ENR 4–2	14 juillet 2022	ENR 7–16	03 novembre 2022
ENR 4–3	12 octobre 2017	ENR 7–17	03 novembre 2022
ENR 4–4	16 mai 2024	ENR 7–18	03 novembre 2022
ENR 4–5	16 mai 2024	ENR 7–19	23 février 2023

Numéro de page	Date de publication	Numéro de page	Date de publication
EN ROUTE (ENR)			
ENR 7–20	23 février 2023	ENR 7–33	17 juin 2021
ENR 7–21	23 février 2023	ENR 7–34	19 mai 2022
ENR 7–22	03 novembre 2022	ENR 7–35	16 juillet 2020
ENR 7–23	03 novembre 2022	ENR 7–36	20 avril 2023
ENR 7–24	16 juillet 2020	ENR 7–37	12 août 2021
ENR 7–25	16 juillet 2020	ENR 7–38	25 janvier 2024
ENR 7–26	16 juillet 2020	ENR 7–39	25 janvier 2024
ENR 7–27	16 juillet 2020	ENR 7–40	08 septembre 2022
ENR 7–28	24 mars 2022	ENR 7–41	08 septembre 2022
ENR 7–29	20 avril 2023	ENR 7–42	08 septembre 2022
ENR 7–30	19 mai 2022	ENR 7–43	08 septembre 2022
ENR 7–31	05 novembre 2020	ENR 7–44	08 septembre 2022
ENR 7–32	05 novembre 2020	ENR 7–45	08 septembre 2022
AÉRODROMES (AD)			
AD 0–1	20 avril 2023	AD 2–9	13 novembre 2014
AD 0–2	20 avril 2023	AD 2–10	22 avril 2021
AD 0–3	20 avril 2023	AD 2–11	22 avril 2021
AD 1–1	13 novembre 2014	AD 2–12	02 décembre 2021
AD 1–2	13 avril 2006	AD 3–1	13 avril 2006
AD 2–1	13 avril 2006	AD 3–2	13 avril 2006
AD 2–2	13 avril 2006	AD 3–3	22 avril 2021
AD 2–3	22 avril 2021	AD 3–4	20 avril 2023
AD 2–4	20 avril 2023	AD 3–5	13 avril 2006
AD 2–5	20 avril 2023	AD 3–6	16 mai 2024
AD 2–6	02 décembre 2021	AD 3–7	17 juin 2021
AD 2–7	16 mai 2024	AD 3–8	13 septembre 2018
AD 2–8	17 juin 2021	AD 3–9	02 décembre 2021

GEN 0.5 Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada

Non applicable

GEN 0.6 Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada

Non applicable

GEN 0.7 Table des matières de la 1^{re} Partie (GEN)

GEN 0	0-1
GEN 0.1 Préface.....	0-1
0.1.1 Autorité responsable de la publication	0-1
0.1.2 Documents de l'OACI pertinents	0-1
0.1.3 Structure et mise à jour régulière de l'AIP Canada	0-1
0.1.4 Format de publication.....	0-1
0.1.5 Service à joindre pour signaler toute erreur ou omission.....	0-1
GEN 0.2 Registre des amendements de l'AIP Canada	0-2
GEN 0.3 Registre des suppléments de l'AIP Canada	0-2
GEN 0.4 Liste récapitulative des pages de l'AIP Canada.....	0-2
GEN 0.5 Liste des amendements manuscrits de l'AIP Canada	0-7
GEN 0.6 Table des matières de la 1 ^{re} Partie (GEN)	0-7
GEN 1. RÈGLEMENTS ET EXIGENCES CANADIENS	1-1
GEN 1.1 Administrations désignées	1-1
1.1.1 Aviation civile.....	1-1
1.1.2 Météorologie.....	1-4
1.1.3 Douanes	1-4
1.1.4 Immigration.....	1-4
1.1.5 Santé	1-5
1.1.6 Redevances en route et redevances s'appliquant aux aérodromes et aux héliports.....	1-5
1.1.7 Quarantaine des produits agricoles.....	1-5
1.1.8 Enquêtes sur les accidents d'aéronefs.....	1-6
1.1.9 Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada	1-7
GEN 1.2 Entrée, transit et sortie des aéronefs	1-7
1.2.1 Généralités	1-7
1.2.2 Vols commerciaux	1-7
1.2.3 Vols privés	1-13
1.2.4 Vols transfrontaliers.....	1-14
1.2.5 Documents exigés pour le dédouanement des aéronefs.....	1-15
GEN 1.3 Entrée, transit et sortie des passagers et des membres d'équipage	1-16

1.3.1 Passeports	1-16
1.3.2 Visas	1-17
GEN 1.4 Entrée, transit et sortie des marchandises	1-18
1.4.1 Vols commerciaux.....	1-18
1.4.2 Vols privés.....	1-18
1.4.3 Vols transfrontaliers	1-18
1.4.4 Règlements relatifs à l'importation de plantes et d'animaux	1-19
GEN 1.5 Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs	1-19
1.5.1 Régions inhospitalières du Canada	1-20
1.5.2 Aéronefs monomoteurs effectuant des vols dans le nord du Canada.....	1-24
1.5.3 Radiobalises de repérage d'urgence	1-26
GEN 1.6 Résumé des lois et règlements canadiens et des ententes et conventions internationales.....	1-27
1.6.1 Lois et règlements canadiens	1-27
GEN 1.7 Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI.....	1-27
1.7.1 Procédures pour les Services de navigation aérienne de l'OACI — Exploitation technique des aéronefs (PANS OPS).....	1-68
1.7.2 Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)	1-68
1.7.3 Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique (PANS AIM).....	1-69
GEN 2. TABLEAUX ET CODES	2-1
GEN 2.1 Système de mesure, marques d'aéronefs, jours fériés	2-1
2.1.1 Unités de mesure	2-1
2.1.2 Système de référence temporel.....	2-1
2.1.3 Système de référence horizontal	2-3
2.1.4 Système de référence vertical	2-3
2.1.5 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs	2-3
2.1.6 Jours fériés.....	2-3
GEN 2.2 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans les publications des services d'information aéronautique.....	2-3
2.2.1 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans l' <i>AIP Canada</i>	2-3
2.2.2 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le <i>Canada Air Pilot</i> et le <i>Canada Air Pilot restreint</i>	2-11
2.2.3 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le <i>Supplément de vol – Canada</i> et le <i>Supplément hydroaérodromes – Canada</i>	2-11
2.2.4 Termes utilisés dans l' <i>AIP Canada</i>	2-11
GEN 2.3 Signes conventionnels des cartes	2-16
GEN 2.4 Indicateurs d'emplacement.....	2-16
GEN 2.5 Liste des aides de radionavigation	2-16
GEN 2.6 Tables de conversion.....	2-17
2.6.1 Conversion des milles marins et des kilomètres.....	2-17
2.6.2 Conversion des pieds et des mètres	2-18

2.6.3 Conversion des minutes d'arc décimales et des secondes d'arc	2-19
2.6.4 Échelle comparative pour la portée visuelle de piste	2-20
GEN 2.7 Tableaux des heures de lever et de coucher du soleil.....	2-21
2.7.1 Tableaux de l'aube et du crépuscule.....	2-21
GEN 3. SERVICES	3-1
GEN 3.1 Services d'information aéronautique.....	3-1
3.1.1 Responsabilité	3-1
3.1.2 Zone de responsabilité	3-1
3.1.3 Publications aéronautiques	3-1
3.1.4 Système AIRAC.....	3-9
3.1.5 Service d'information prévol aux aérodromes et aux héliports	3-9
3.1.6 Données électroniques de terrain et d'obstacles	3-9
GEN 3.2 Cartes aéronautiques.....	3-9
3.2.1 Responsabilité	3-9
3.2.2 Tenue des cartes.....	3-9
3.2.3 Modalités d'achat.....	3-10
3.2.4 Séries de cartes aéronautiques disponibles	3-10
3.2.5 Liste de cartes aéronautiques disponibles	3-13
3.2.6 Index des cartes aéronautiques du monde (WAC) — OACI 1:1 000 000	3-13
3.2.7 Cartes topographiques	3-14
GEN 3.3 Services de la circulation aérienne	3-14
3.3.1 Responsabilité	3-14
3.3.2 Zone de responsabilité	3-14
3.3.3 Types de services.....	3-14
3.3.4 Coordination entre l'exploitant et les services ATS.....	3-14
3.3.5 Altitude minimale de vol.....	3-15
3.3.6 Liste d'adresses des unités ATS	3-15
GEN 3.4 Services de Télécommunications et de Navigation	3-15
3.4.1 Responsabilité	3-15
3.4.2 Zone de responsabilité	3-17
3.4.3 Types de services.....	3-17
3.4.4 Exigences et conditions.....	3-24
3.4.5 Misc	3-36
GEN 3.5 Services météorologiques.....	3-36
3.5.1 Service responsable	3-36
3.5.2 Zone de responsabilité	3-37
3.5.3 Observations et bulletins météorologiques	3-37
3.5.4 Types de services.....	3-37
3.5.5 Avis préalable exigé des exploitants	3-37
3.5.6 Comptes rendus d'aéronef	3-37
3.5.7 Service de renseignements météorologiques aux aéronefs en vol	3-38

3.5.8 Services de renseignements météorologiques significatifs et d'avis météorologiques aux navigateurs	3-38
3.5.9 Autres services météorologiques automatisés	3-38
GEN 3.6 Recherches et sauvetage	3-38
3.6.1 Responsabilité.....	3-38
3.6.2 Zone de responsabilité.....	3-39
3.6.3 Types de services	3-40
3.6.4 Accords SAR.....	3-40
3.6.5 Conditions d'utilisation	3-41
3.6.6 Procédures et signaux utilisés	3-41
GEN 4. REDEVANCES D'AÉRODROME ET D'HÉLIPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE	4-1
GEN 4.1 Redevances d'aérodrome et d'héliport	4-1
GEN 4.2 Redevances des services de navigation aérienne	4-1
GEN 4.3 Redevances pour services douaniers et Pénalités pour infractions douanières	4-2

GEN 1. RÈGLEMENTS ET EXIGENCES CANADIENS

GEN 1.1 Administrations désignées

Les administrations désignées en ce qui concerne la facilitation de la navigation aérienne internationale sont les suivantes :

1.1.1 Aviation civile

Transports Canada représente l'autorité responsable de l'aéronautique au Canada.

Sous-ministre adjoint
Transports Canada, Sécurité et sûreté
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

La Direction des aérodromes et de la navigation aérienne de Transports Canada a la responsabilité d'établir et d'administrer la réglementation et les normes pour la prestation des AIS au Canada.

Les demandes de renseignements concernant la réglementation et les normes relatives aux AIS devraient être envoyées à :

Normes de vols (AARTA)
Transports Canada Aviation civile
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 613-957-4208
Courriel : TC.Flights.Standards-Normesdevol.TC@tc.gc.ca

Transports Canada dispose de cinq bureaux régionaux :

Région du Pacifique

Transports Canada Aviation civile
800, rue Burrard, bureau 820
Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 1-855-618-6288

Région des Prairies et du Nord

Transports Canada Aviation civile
344, rue Edmonton
C.P. 8550
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6

Tél. : 1-800-463-0521
Téléc. : 1-204-984-8125

Région de l'Ontario

Transports Canada Aviation civile
4900, rue Yonge, 4^e étage
Toronto (Ontario) M2N 6A5

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 1-877-822-2129

Région du Québec

Transports Canada Aviation civile
700, rue Leigh Capréol
Dorval (Québec) H4Y 1G7

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 1-855-633-3697

Région de l'Atlantique

Transports Canada Aviation civile
C.P. 42
Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 1-855-726-7495



Figure 1.1.1, Service de transport aérien (survols et escales techniques)

Transports Canada
 Direction des opérations nationales
 Division opérationnelle des transports aériens étrangers (AAROF)
 Place de ville, Tour C, 7^e étage
 330, rue Sparks
 Ottawa ON K1A 0N5

Tél. : 613-990-1100
 Téléc. : 613-949-4227
 AFTN : CYHQYAYB
 Courriel : overflights-survol@tc.gc.ca

Note : Pendant les heures normales d'ouverture et dans des circonstances normales, les exploitants aériens étrangers sont encouragés à soumettre un courriel à overflights-survol@tc.gc.ca pour communiquer avec la Division des opérations à l'étranger. En dehors des heures normales d'ouverture et en cas d'urgence, il est possible de communiquer avec le service Centre des opérations aériennes (AOC) de Transports Canada 24 heures sur 24 en composant le 613-992-6853 ou le 1-877-992-6853, ou en écrivant à <operations.aviation@tc.gc.ca>.

Conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, NAV CANADA est l'organisme responsable de fournir les services d'information aéronautique (AIS) et les services de contrôle de la circulation aérienne (ATC) au Canada.

NAV CANADA
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

1.1.2 Météorologie

Services météorologiques à l'aviation
NAV CANADA
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

1.1.3 Douanes

Agence des services frontaliers du Canada
191, avenue Laurier Ouest
Ottawa ON K1A 0L8
Canada

Tél. : 1-800-461-9999 (EN) (Canada)
1-800-959-2036 (FR) (Canada)
1-204-983-3500 ou
1-506-636-5064 (de l'étranger)
Téléc. : 1-613-941-5691
Courriel : CBSA-ASFC@canada.gc.ca

1.1.4 Immigration

Citoyenneté et Immigration Canada
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa ON K1A 1L1
Canada

Tél. : 1-888-242-2100 (Canada)

De l'étranger, veuillez communiquer avec l'ambassade, le Haut-commissariat ou le consulat du Canada de la région où vous vous trouvez. Pour obtenir les coordonnées de ces administrations, veuillez consulter la page des [Bureaux des visas](#) qui se trouve sur le site de Citoyenneté et Immigration Canada à l'adresse suivante :

<www.cic.gc.ca/francais/information/bureaux/missions.asp>
Bureaux des visas

1.1.5 Santé

Santé Canada
Pré Tunney, 1918-A-1
Ottawa ON K1A 0K9
Canada

Tél. : 1-613-957-2991
Téléc. : 1-613-941-5366
Courriel : info@hc-sc.gc.ca

1.1.6 Redevances en route et redevances s'appliquant aux aérodromes et aux héliports

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

1.1.7 Quarantaine des produits agricoles**Importation d'animaux et de sous-produits animaux :**

Agence canadienne d'inspection des aliments
Division de la santé des animaux et de l'élevage
59, promenade Camelot
Ottawa ON K1A 0Y9
CANADA

Tél. : 613-225-2342, poste 4629
Téléc. : 613-228-6630

Importation de plantes et de graines :

Agence canadienne d'inspection des aliments
Division de la protection des végétaux
59, promenade Camelot
Ottawa ON K1A 0Y9
CANADA

Tél. : 613-225-2342, poste 4334
Téléc. : 613-228-6605

Importation d'espèces menacées (plantes, animaux et sous-produits) :

Environnement Canada
Service canadien de la faune
Place Vincent-Massey
351, boul. St-Joseph, 3^e étage
Gatineau QC K1A 0H3
CANADA

Tél. : 819-997-1840
Téléc. : 819-953-6283

1.1.8 Enquêtes sur les accidents d'aéronefs

Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre, 4^e étage
200, Promenade du Portage
Gatineau QC K1A 1K8
Canada

Sans frais (à l'intérieur du Canada) 1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 819-953-9586
ATS : 819-953-7287
Courriel : airops@tsb-bst.gc.ca

Bureaux régionaux du BST :

BST – Pacifique

Gestionnaire régional, BST-AIR
4-3071 Number Five Road
Richmond BC V6X 2T4
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais : 819-994-3741
Téléc : 604-666-7230
Courriel : airnotifications.vancouver@bst-tsb.gc.ca

BST – Ouest

Gestionnaire régional, BST-AIR
17803-106A Avenue
Edmonton AB T5S 1V8
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 780-495-2079
Courriel : airnotifications.edmonton@bst-tsb.gc.ca

BST – Centre

Gestionnaire régional, BST-AIR
335-550 Century Street
Winnipeg MB R3H 0Y1
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 204-983-8026
Courriel : airnotifications.winnipeg@bst-tsb.gc.ca

BST – Ontario

Gestionnaire régional, BST-AIR
23 East Wilmont Street
Richmond Hill ON L4B 1A3
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 905-771-7709
Courriel : airnotifications.toronto@bst-tsb.gc.ca

BST – Québec

Gestionnaire régional, BST-AIR
185, avenue Dorval, pièce 403
Dorval QC H9S 5J9
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 514-633-2944
Courriel : airnotifications.montreal@bst-tsb.gc.ca

BST – Atlantique

Gestionnaire régional, BST-AIR
150 Thorne Avenue
Dartmouth NS B3B 1Z2
Canada
Sans frais (à l'intérieur du Canada)
1-800-387-3557
Frais 819-994-3741
Téléc : 902-426-5143
Courriel : airnotifications.dartmouth@bst-tsb.gc.ca

1.1.9 Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada

Certaines interdictions concernant l'exploitation d'aéronefs et l'approvisionnement en produits aéronautiques ont peut-être été imposées par le Canada. Les personnes ou les entreprises désirant faire affaire avec d'autres États doivent d'abord consulter le ministère des Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada pour obtenir les détails sur toute interdiction imposée par le Canada ou le Conseil de sécurité concernant toute opération commerciale avec un État particulier en ce qui a trait à l'importation et à l'exportation de produits et de services ainsi qu'aux experts qui viennent au pays ou qui sont envoyés à l'étranger.

Les questions concernant les contrôles à l'exportation doit être adressée à:

Affaires étrangères, Commerce et Développement
Canada

Directeur adjointe

Direction du droit économique

Tél. : 343-203-2455

Direction des contrôles à l'exportation (TIE)

Affaires étrangères, Commerce et

Développement Canada

125 Sussex

Ottawa, ON K1A 0G2

Télé. : 613-996-2387

Téléc. : 613-996-9933

Courriel : tie-reception@international.gc.ca

GEN 1.2 Entrée, transit et sortie des aéronefs

1.2.1 Généralités

Tout vol effectué à destination, en provenance ou au-dessus du territoire canadien, ainsi que tout atterrissage dans ce territoire doivent être exécutés en conformité avec la réglementation canadienne s'appliquant à l'aviation civile.

Tout aéronef atterrissant en territoire canadien ou en décollant doit d'abord atterrir à un aérodrome disposant d'installations douanières. Pour savoir s'il existe des installations douanières à un aérodrome, veuillez consulter la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*. La rubrique DOUANES figure dans le tableau de l'aérodrome lorsque celui-ci est un aéroport d'entrée autorisé (AOE) où les services douaniers pour les vols internationaux sont assurés.

1.2.2 Vols commerciaux

Les aéronefs effectuant des vols internationaux (autres qu'entre le Canada et les États-Unis) peuvent utiliser les aérodromes figurant dans le Tableau 1.2.2, *Aérodromes disponibles pour les vols commerciaux internationaux*.

Les exploitants de l'aviation générale, qui ne sont pas limités aux aérodromes disponibles pour les vols commerciaux figurant dans le Tableau 1.2.2, doivent consulter la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada* pour toute information sur les aérodromes enregistrés civils et militaires situés au Canada.

Tableau 1.2.2, Aérodromes disponibles pour les vols commerciaux internationaux

Aérodromes à emploi régulier	
Calgary (international) (CYYC)	Québec/Jean Lesage (international) (CYQB)
BFC de Goose Bay (CYYR) ^{1,2}	St. John's (international) (CYYT)
Edmonton (international) (CYEG)	Stephenville (CYJT) ⁴
Gander (international) (CYQX)	Toronto/Lester B. Pearson (international) (CYYZ)
Halifax/Stanfield (international) (CYHZ)	Vancouver (international) (CYVR)
Hamilton (CYHM)	Victoria (international) (CYYJ) ⁵
Montréal (international) — Mirabel (CYMX) ⁶	Winnipeg/James Armstrong Richardson (international) (CYWG)
Montréal/Pierre Elliott Trudeau (international) (CYUL)	Ottawa/Macdonald-Cartier (international) (CYOW)
Aérodromes de dégagement et de ravitaillement seulement	
BFC de Goose Bay (CYYR) ²	Stephenville (CYJT)
Iqaluit (CYFB)	Prince George (CYXS)
Aérodromes de dégagement	
Abbotsford (CYXX)	Montréal (international) — Mirabel (CYMX) ⁶
BFC de Comox (CYQQ) ³	Windsor (CYQG)
BFC de Goose Bay (CYYR) ^{1,2}	

Notes :

1. La Base des Forces canadiennes de Goose Bay peut être utilisée par tous les aéronefs de l'aviation générale et commerciale effectuant un vol international ou intérieur. Les aéronefs civils n'ont pas besoin d'autorisation pour pouvoir utiliser cet aérodrome. Les aéronefs militaires qui désirent utiliser la BFC de Goose Bay peuvent consulter la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », et la Section E, « Données et procédures de vol militaire », du *Supplément de vol – Canada* pour toute information sur les conditions générales d'utilisation des aérodromes.
2. Les fournitures et services destinés aux passagers sont très limités à la BFC de Goose Bay. Les pilotes doivent en tenir compte avant de décider d'y effectuer une escale de ravitaillement ou de s'en servir comme aérodrome de dégagement.
3. Bien qu'une piste de la BFC de Comox convienne aux gros aéronefs qui effectuent des vols internationaux de transport commercial, les installations pour le ravitaillement en carburant, le service aux gros aéronefs et les services d'immigration et de santé, ainsi que les commodités pour les passagers sont très limitées. Les exploitants qui utilisent l'aérodrome de la BFC de Comox comme aérodrome international de dégagement et qui ont besoin des services précités peuvent s'attendre à de longs retards et à peu de confort pour les passagers.
4. Pour un emploi régulier — Aviation générale.
5. Pour un service aérien international à la demande.
6. L'aéroport de Montréal (international) — Mirabel est limité aux vols réguliers de marchandises. Aucun service au sol disponible.

1.2.2.1 Vols commerciaux internationaux à destination ou en provenance du Canada ou empruntant l'espace aérien canadien

Les exploitants aériens commerciaux étrangers qui effectuent des vols à destination ou en provenance du Canada ou empruntant l'espace aérien canadien doivent se conformer aux procédures pertinentes s'appliquant aux services de transport aérien réguliers et à la demande.

Services de transport aérien commerciaux à destination ou en provenance du Canada

Pour pouvoir effectuer des vols commerciaux réguliers à destination ou en provenance du Canada, l'exploitant aérien étranger doit :

- détenir un certificat canadien d'exploitant aérien étranger (CCEAE) délivré par le ministre des Transports en vertu de l'article [701.01](#), « Application », du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
- être désigné en vertu d'un accord bilatéral de services aériens entre le Canada et l'État de certification de l'exploitant aérien étranger, ou en vertu de toute autre entente entre les deux États;
- être titulaire d'une licence de service aérien international régulier délivrée par l'Office des transports du Canada.

Pour pouvoir effectuer des vols commerciaux à la demande à destination ou en provenance du Canada, l'exploitant aérien étranger doit :

- détenir un CCEAE délivré par le ministre des Transports en vertu de l'article [701.01](#), « Application », du RAC;
- obtenir la permission préalable de l'Office des transports du Canada, à moins que le service de transport aérien commercial soit prévu dans un accord bilatéral de services aériens entre le Canada et l'État de certification de l'exploitant aérien étranger;
- être titulaire d'une licence de service aérien international à la demande délivrée par l'Office des transports du Canada.

Services de transport aérien commerciaux — Aéronef immatriculé dans un État membre de l'OACI

Dans le cas où l'aéronef utilisé est immatriculé dans un État membre de l'OACI, l'exploitant aérien étranger peut effectuer des vols commerciaux réguliers et des vols commerciaux à la demande empruntant l'espace aérien canadien, y compris des escales techniques aux aéroports canadiens, sans autorisation supplémentaire de Transports Canada, à condition qu'il soit **titulaire** d'un CCEAE valide pour le type d'aéronef exploité.

Si l'exploitant aérien **n'est pas titulaire** d'un CCEAE valide pour le type d'aéronef exploité, il doit demander une autorisation de vol dix jours ouvrables avant le vol, en donnant l'information suivante :

- Le nom de l'exploitant aérien étranger et l'indicatif d'appel des vols;
- Le type d'aéronef, son numéro d'immatriculation et le nombre de sièges;
- La liste des marchandises dangereuses transportées ou, s'il n'y en a aucune, une attestation indiquant que : « Aucune marchandise dangereuse n'est transportée »;
- Une attestation indiquant que : « L'aéronef est en état de navigabilité et est exploité conformément à un certificat de navigabilité standard délivré en vertu de l'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* »;
- L'itinéraire de vol prévu, y compris le dernier point de départ de l'étranger, le premier point d'entrée au Canada, la date et l'heure d'arrivée et de départ à un aéroport canadien, ainsi que les lieux d'embarquement et de débarquement à l'étranger des passagers et du fret.

La demande doit être acheminée au Bureau des survols de la Division de l'inspection à l'étranger, d'une des façons suivantes :

AFTN : CYHQYAYB
Téléc. : 1-613-949-4227
Courriel : overflights-survol@tc.gc.ca

Services de transport aérien commerciaux — Aéronef immatriculé dans un État qui n'est pas membre de l'OACI

Dans le cas où l'aéronef utilisé est immatriculé dans un État qui n'est pas membre de l'OACI, l'exploitant aérien commercial étranger doit obtenir une permission par voie diplomatique avant d'effectuer des vols en provenance ou à destination d'un aéroport canadien ou empruntant l'espace aérien canadien.

L'État de certification de l'exploitant doit envoyer au ministère des Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada une note diplomatique donnant tous les détails du vol, soit :

- Le nom de l'exploitant aérien étranger et l'indicatif d'appel des vols;
- Le type d'aéronef, son numéro d'immatriculation et le nombre de sièges;
- La liste des marchandises dangereuses transportées ou, s'il n'y en a pas, une attestation indiquant que : « Aucune marchandise dangereuse n'est transportée »;
- Une attestation indiquant que : « L'aéronef est en état de navigabilité et est exploité selon une autorisation de vol équivalente aux certificats de navigabilité délivrés en vertu de l'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* »;
- L'itinéraire de vol prévu, y compris le dernier point de départ de l'étranger, le premier point d'entrée au Canada, la date et l'heure d'arrivée et de départ à un aéroport canadien, ainsi que les lieux d'embarquement et de débarquement à l'étranger des passagers et du fret.

Vols d'aéronefs d'État à destination et en provenance du Canada ou empruntant l'espace aérien canadien

L'exploitant aérien commercial étranger d'un aéronef d'État doit obtenir une permission par voie diplomatique avant d'effectuer des vols en provenance ou à destination d'un aéroport canadien ou empruntant l'espace aérien canadien.

L'État de certification de l'exploitant doit envoyer au ministère des Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada une note diplomatique donnant tous les détails du vol, soit :

- Le nom de l'exploitant aérien étranger et l'indicatif d'appel des vols;
- Le type d'aéronef, son numéro d'immatriculation ou son identification;
- L'itinéraire de vol prévu, y compris le dernier point de départ de l'étranger, le premier point d'entrée au Canada, la date et l'heure d'arrivée et de départ à un aéroport canadien, ainsi que les lieux d'embarquement et de débarquement à l'étranger des passagers et du fret.

Vols effectués en vertu d'une autorité de vol autre que le certificat de navigabilité standard

Lorsque l'exploitant aérien étranger d'un aéronef immatriculé à l'étranger devant effectuer des vols en provenance ou à destination d'un aéroport canadien ou devant emprunter l'espace aérien canadien en vertu d'un permis de vol spécial ou d'une autorité de vol spéciale ne se conforme pas à l'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ni à l'Annexe 8, *Navigabilité des aéronefs*, à la même convention celui-ci doit, avant d'effectuer le vol, faire valider son permis de vol spécial ou son autorité de vol spéciale par Transports Canada.

Notes :

1. Pour obtenir un CCEAE, l'exploitant aérien étranger doit communiquer avec la Division de l'inspection à l'étranger de Transports Canada, à l'adresse suivante :

Transports Canada
Direction des opérations nationales
Division opérationnelle des transports aériens étrangers (AAROF)
Place de Ville, Tour C, 7^e étage
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N5

Tél. : 613-990-1100
Téléc. : 613-949-4227

Courriel : Applications et demandes de renseignements relatives aux opérations étrangères
FOA-AOE@tc.gc.ca
2. Pour être désigné en vertu d'un accord bilatéral, l'exploitant aérien doit consulter l'organisme qui le régit.
3. Pour faire une demande de permis de vol, l'exploitant aérien doit communiquer avec l'Office des transports du Canada, à l'adresse suivante :

Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa ON K1A 0N9

Tél. : 1-800-222-2592
Téléc. : 819-953-5253
ATS : 1-800-669-5575
Courriel : FAX-LATA-ALCD@otc-cta-gc-ca
4. Le déchargement d'un aéronef et (ou) le débarquement de ses occupants au cours d'une escale technique dans un aéroport canadien est autorisé lorsque les circonstances permettent d'assurer la sécurité des personnes ou des biens. La permission de transférer les biens, les occupants ou l'équipage à bord d'un autre aéronef doit être obtenue auprès de Transports Canada et des Services d'inspection canadiens suivants :
 - Agence des services frontaliers du Canada
 - Citoyenneté et Immigration Canada
 - Santé Canada
 - Agence canadienne d'inspection des aliments
5. L'information ci-dessous est nécessaire pour les aéronefs qui transportent des marchandises dangereuses :
 - La catégorie, la quantité (le poids selon chaque catégorie), le nom d'expédition des marchandises dangereuses et le numéro des Nations Unies, accompagnés d'une déclaration indiquant que les marchandises dangereuses sont emballées selon les exigences de l'Association du transport aérien international et de l'OACI et, s'il y a lieu, celles de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*;
 - Une attestation que l'autorité de l'aviation civile de l'État d'où provient le vol et celle qui régit l'exploitant aérien ont autorisé le vol.

6. Pour faire une demande de validation d'autorité de vol, l'exploitant aérien doit communiquer avec la Division de l'inspection à l'étranger de Transports Canada à l'adresse suivante :

Transports Canada
Direction des opérations nationales
Division opérationnelle des transports aériens étrangers (AAROF)
Place de Ville, Tour C, 7^e étage
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N5

Tél. : 613-990-1100 (renseignements généraux)
Téléc. : 613-949-4227

Bureau des survols, Division opérationnelle des transports aériens étrangers
Courriel : overflights@tc.gc.ca

Lorsque vous faites une demande de validation d'autorité de vol, veuillez fournir les documents et la somme indiqués ci-dessous :

- Une copie du certificat d'immatriculation de l'aéronef;
- le nom et l'adresse de la personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef;
- Une copie du permis de vol spécial ou de l'autorité de vol spéciale, y compris les conditions à respecter pour exploiter l'aéronef;
- une indication si des passagers ou un chargement sont transportés à bord;
- la raison du vol;
- L'itinéraire de vol, y compris l'aéroport de départ, les escales techniques et l'aéroport d'arrivée;
- Des droits de 100 \$ (canadiens) payables par chèque à l'ordre du Receveur général du Canada ou par carte de crédit (Mastercard ou Visa); dans le cas de paiement par carte, le nom de la carte, le nom du détenteur, le numéro et la date d'expiration de la carte doivent être fournis pour que Transports Canada puisse débiter le montant par la suite.

7. À moins que les conditions opérationnelles ne le dictent autrement, les exploitants aériens commerciaux étrangers sont limités aux aéroports internationaux suivants pour faire des escales techniques :

Calgary (CYYC)	Hamilton (CYHM)	Stephenville (CYJT)
Goose Bay (CYYR; militaire)	Montréal P. E. Trudeau (CYUL)	Toronto (CYYZ)
Edmonton (CYEG)	Ottawa (CYOW)	Vancouver (CYVR)
Gander (CYQX)	Québec (CYQB)	Victoria (CYYJ)
Halifax (CYHZ)	St. John's (CYYT)	Winnipeg (CYWG)

Veuillez prendre note de l'information suivante relative aux escales techniques :

- Dans le cas des aéroports civils, il incombe à l'exploitant aérien étranger d'avertir le directeur de l'aérodrome et l'Agence des services frontaliers du Canada avant d'effectuer le vol.
- Une autorisation préalable requise (PPR) est habituellement nécessaire pour effectuer un vol aux aéroports militaires du ministère de la Défense nationale (MDN).

- Pour obtenir des renseignements à jour sur les aérodromes civils et militaires, les membres d'équipage de conduite doivent consulter le *Supplément de vol – Canada* ou un document équivalent.
- 1.2.2.2 Utilisation des aérodromes du ministère de la Défense nationale et des aérodromes civils de l'Arctique

Les exploitants aériens commerciaux qui désirent utiliser les aérodromes du ministère de la Défense nationale, les aérodromes civils de l'Arctique et l'aérodrome d'Alert au Nunavut doivent en faire la demande auprès de Transports Canada :

Transports Canada
À l'attention du directeur général de l'Aviation civile
330, rue Sparks, 5^e étage
Ottawa ON K1A 0N5
Canada

La demande devrait préciser le type d'aéronef, les services requis et les horaires d'arrivée et de départ. Les exploitants privés peuvent soumettre leur demande directement au commandant de base concerné du ministère de la Défense nationale ou communiquer avec l'exploitant au numéro de téléphone indiqué dans la rubrique EXP (exploitant) de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada*.

Les exploitants privés qui désirent utiliser l'aérodrome d'Alert au Nunavut doivent faire une demande auprès du Quartier général du ministère de la Défense nationale à l'adresse suivante :

Quartier général du ministère de la Défense nationale
À l'attention de G.A. Stewart, 8CBN J007
CEMFA D Prog Air — 8^e bureau de gestion d'Alert (Ottawa)
Coordination de la logistique du transport aérien
101, promenade Colonel By
Ottawa ON K1A 0K2

Tél. : 613-996-7741
Courriel : george.stewart2@forces.gc.ca

L'aérodrome d'Eureka au Nunavut a été construit et est exploité pour assister les stations météorologiques d'Environnement Canada situées dans l'Arctique. Les installations y sont très limitées. Les demandes de repas et d'hébergement doivent être adressées aux Programmes opérationnels aérologiques et de surface d'Environnement Canada à l'adresse :

Programmes opérationnels aérologiques et de surface
À l'attention du gestionnaire du programme de la station Eureka
123 Main Street, Suite 150
Winnipeg MB R3C 4W2
Canada

Tél. : 1-204-983-4757
Téléc. : 1-204-984-2072
Courriel : stationprogrammanager@ec.gc.ca

1.2.3 Vols privés

Nul aéronef privé survolant le Canada ou y atterrissant à des fins non commerciales n'est tenu d'obtenir une permission préalable; cependant, un plan de vol doit être déposé.

Les douanes entendent par aéronef privé tout aéronef civil utilisé pour effectuer un vol personnel ou d'affaires, à destination ou en provenance du Canada, et qui ne transporte ni passager ni fret contre un prix de louage ou autre rémunération. Il appartient aux douaniers de déterminer si un vol particulier est exploité par le pilote, l'équipage, ou les deux, à titre privé ou commercial. Le fait de savoir qui est le propriétaire, de

quel type d'aéronef il s'agit et quelle en est l'utilisation principale ne sont pas des éléments décisifs. En effet, de nombreux aéronefs d'affaires sont exploités à titre « d'aéronefs privés », et inversement, des aéronefs de propriété privée, peuvent être utilisés contre une certaine rémunération.

L'expression « passagers et (ou) fret transportés contre un prix de louage ou autre rémunération » signifie que les passagers et (ou) le fret sont transportés moyennant une somme d'argent ou certaines autres considérations, y compris tout échange monétaire ou de services quelconques, et que ces passagers ou ce fret, ou les deux, n'ont aucun lien avec l'exploitation commerciale de l'aéronef en cause, ni avec sa propriété.

Pour connaître les exigences relatives aux visas et aux documents, consultez les articles 1.3.1, *Passeports*, 1.3.2, *Visas*, et 1.4.1.1, *Entrée*, de la Partie GEN.

1.2.4 Vols transfrontaliers

Un vol transfrontalier est un vol entre le Canada et les États-Unis. Conformément à l'article [602.73](#) du RAC intitulé « Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l'itinéraire de vol », un plan de vol doit être déposé pour tout vol effectué entre le Canada et un autre pays.

1.2.4.1 Vols en provenance du Canada à destination des États-Unis

La Customs and Border Protection (CBP) des États-Unis exige des pilotes d'aéronefs privés ou de leurs délégués qu'ils lui transmettent par voie électronique le manifeste de passagers détaillant les renseignements sur chaque personne à bord des vols en provenance de l'étranger ou en partance des États-Unis pour l'étranger. La CBP requiert de ces pilotes ou de leurs délégués un avis d'arrivée renfermant des éléments de données additionnels en plus d'un avis de départ. Les avis de départ et d'arrivée et les renseignements du manifeste de passagers de ces vols doivent être envoyés conjointement à la CBP au moyen du système d'information préalable sur les voyageurs (eAPIS) ou au moyen d'un autre système approuvé. La CBP doit recevoir ces renseignements au moins une heure avant le départ d'un aéronef privé d'un pays étranger pour les États-Unis, ou au moins une heure avant le départ d'un tel aéronef d'un aéroport ou d'un emplacement aux États-Unis pour un autre pays. Les notifications ADCUS et CANPASS ne sont plus acceptées dans les plans de vols transfrontaliers en provenance du Canada à destination des États-Unis.

Les pilotes privés ou leurs délégués sont tenus de se procurer un compte eAPIS au moins cinq jours avant leur premier vol transfrontalier. Pour de plus amples renseignements, consulter le site Web de la CBP au www.cbp.gov.

Les dispositions et les restrictions spéciales qui s'appliquent aux aéroports américains sont comprises dans le *U.S. Customs and Border Protection Guide for Private Flyers* de la CBP. Cette publication est offerte en ligne à https://www.eapisfile.com/Docs/eAPIS/private_flyers_guide.pdf.

1.2.4.2 Vols en provenance des États-Unis à destination du Canada

Tous les aéronefs en provenance de l'étranger à destination du Canada doivent atterrir à un aéroport autorisé par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), à moins d'une autorisation contraire fournie par l'ASFC. Les pilotes qui arrivent au Canada à bord d'un aéronef privé, d'un aéronef appartenant à une compagnie ou d'un aéronef nolisé transportant moins de 15 personnes peuvent signaler leur arrivée à l'ASFC par téléphone au Centre de déclaration par téléphone (CDT) ou en personne à un aéroport d'entrée (AOE) avec personnel. Les aéronefs transportant plus de 15 personnes doivent obtenir directement l'autorisation d'un AOE avec personnel. Les pilotes qui choisissent de signaler leur arrivée à l'ASFC par téléphone sont tenus d'aviser le Centre de déclaration par téléphone (CDT) de leur arrivée et de fournir des renseignements sur leurs passagers et les marchandises qu'ils transportent au moins deux heures et au plus 48 heures avant leur arrivée en composant le numéro 1 888 CANPASS (1-888-226-7277). Le pilote doit informer le CDT des modifications qui ont été apportées à l'heure d'arrivée prévue (HPA) et à la destination originales ou aux renseignements concernant les passagers avant d'arriver au Canada. Dès son atterrissage au Canada, le pilote doit communiquer une deuxième fois avec le CDT en composant le numéro 1-888-226-7277 pour signaler l'arrivée de son aéronef et pour recevoir d'autres directives. Le pilote et tous les passagers à bord doivent rester dans l'aéronef jusqu'à ce qu'ils reçoivent l'autorisation d'en sortir. Si, en raison de mauvaises conditions météorologiques ou d'une autre situation d'urgence, l'aéronef doit atterrir à un endroit qui n'a pas été autorisé par l'ASFC, le pilote de l'aéronef doit communiquer avec le CDT en composant le numéro 1-888-

226-7277, avec le bureau de l'ASFC le plus près de l'aéroport où il se trouve, ou avec un bureau de la Gendarmerie royale du Canada dès qu'il atterrit au Canada.

Les vols d'évacuation médicale (MEDEVAC) non urgents sont assujettis aux exigences normales pour l'aviation générale. Les vols MEDEVAC non urgents comprennent le retour au Canada d'un patient d'un hôpital étranger après un traitement médical, ainsi que le transport d'un patient vers un hôpital canadien pour une procédure ou un traitement non urgent. Ces vols MEDEVAC non urgents devraient entrer au Canada par un AOE doté en personnel ou un AOE/15 durant les heures d'ouverture. Comme pour les vols d'aviation générale, tous les arrangements en vue du dédouanement par l'ASFC doivent être pris par l'intermédiaire du CDT (1-888-226-7277) au moins deux (2) heures avant l'atterrissement.

Les vols MEDEVAC urgents comprennent le transport d'un patient dont la vie est en danger imminent, et qui a besoin d'une intervention médicale d'urgence. Dans ces cas, l'avis préalable minimal de deux heures et l'exigence d'atterrir dans un AOE désigné ne s'appliquent pas. Pour que les soins médicaux d'urgence puissent être prodigués au patient, l'aéronef peut atterrir dans l'emplacement le plus près de l'hôpital, au besoin, c'est-à-dire l'hélisurface de l'hôpital. Pour les vols MEDEVAC urgents, le pilote doit s'assurer de ce qui suit :

- Communiquer avec le CDT dès que des renseignements sur le vol sont connus afin de lui fournir les renseignements minimaux disponibles, comme la destination, le numéro d'immatriculation de l'aéronef, le nombre de passagers et leurs noms.
- Appeler le CDT dès que possible après l'atterrissement de l'aéronef afin de fournir à l'ASFC les autres renseignements, et suivre toute directive donnée par l'agent.

Le répertoire des aérodromes ou des installations du *Supplément de vol – Canada* (CFS) ou le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS) mentionne les aérodromes désignés comme AOE offrant les services douaniers.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur la déclaration par téléphone pour les aéronefs dans le Mémorandum D2-5-12, Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation de plaisance qui se trouve sur le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada :

<<http://cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d2/d2-5-12-fra.html>>

1.2.5 Documents exigés pour le dédouanement des aéronefs

1.2.5.1 Entrée

Aucune déclaration générale n'est nécessaire pour les aéronefs privés, d'affaires, de tourisme ou militaires qui désirent entrer au Canada; toutefois, ces aéronefs doivent se rapporter verbalement à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Ils pourront faire l'objet d'une inscription sur un formulaire fourni par l'ASFC afin d'assurer un contrôle adéquat pendant leur séjour en territoire canadien.

Dans les Territoires du Nord-Ouest (au nord du 60^e parallèle), lorsque les procédures de dédouanement ne sont pas fournies par l'ASFC mais par une autre partie comme la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou les employés d'un organisme du gouvernement canadien, la déclaration générale est exigée.

1.2.5.2 CANPASS

Les aéronefs privés ou appartenant à des compagnies qui satisfont aux exigences du programme CANPASS – Aéronefs privés et CANPASS – Aéronefs d'entreprise peuvent atterrir à n'importe quel aéroport d'entrée à toute heure, à condition que l'AOE soit ouvert, indépendamment des heures d'ouverture du bureau local de l'ASFC. L'aéronef peut également atterrir à un aéroport désigné qui est autorisé à ne servir que les personnes et les aéronefs inscrits au programme CANPASS. Le pilote est en charge de l'aéronef et doit déclarer tous ses passagers et ses marchandises au nom de l'aéronef. Les pilotes sont tenus de se déclarer eux-mêmes et de déclarer les membres de leur équipage et leurs passagers à un centre de déclaration par téléphone (CDT) en composant le numéro 1-888-CANPASS (1-888-226-7277) au moins deux heures et au plus 48 heures avant l'heure d'arrivée prévue de l'aéronef au Canada.

Pour pouvoir bénéficier des priviléges du programme CANPASS – Aéronefs privés, le pilote doit veiller à ce que l'aéronef ne transporte pas plus de 15 personnes (cela inclut l'équipage). En outre, il ne peut pas facturer aux passagers des frais de passage lorsqu'il utilise les priviléges relatifs au programme CANPASS. Toutes les personnes se trouvant à bord de l'aéronef doivent être des participants au programme CANPASS. S'il y a à bord un voyageur qui ne l'est pas, le pilote doit suivre les procédures liées aux aéronefs privés ou appartenant à des compagnies. La participation CANPASS d'une personne n'inclut pas les membres de sa famille immédiate ou ses amis qui voyagent avec elle. Chaque personne se trouvant à bord de l'aéronef doit être inscrite au programme CANPASS – Aéronefs privés ou CANPASS – Aéronefs d'entreprise.

1.2.5.3 Sortie

Les procédures pour les aéronefs privés qui désirent sortir du Canada sont les mêmes que celles pour les vols commerciaux. Pour connaître les exigences s'appliquant, veuillez vous référer à l'article 1.4.1 de la Partie GEN intitulé *Vols commerciaux*.

1.2.5.4 Mesures de santé publique appliquées aux aéronefs

Les exigences relatives aux documents sont les mêmes pour les vols commerciaux que pour les vols privés.

Les déchets doivent être enlevés de l'aéronef au premier point d'entrée à moins que, préalablement, l'Agence canadienne d'inspection des aliments ait donné une permission .

Un permis doit être obtenu de l'Agence canadienne d'inspection des aliments pour tous les animaux en transit au Canada . Les vaccins ne sont pas exigés.

GEN 1.3 Entrée, transit et sortie des passagers et des membres d'équipage

1.3.1 Passeports

Un exploitant aérien doit présenter chaque passager désirant entrer au Canada aux Services d'inspection canadiens à un endroit désigné pour ce faire. Le non-respect de cette exigence constitue une infraction, et la compagnie est passible d'une amende, qui sera déterminée par les Services d'inspection canadiens pour chaque passager non présenté.

Tous les visiteurs, y compris les membres d'équipage en visite, qui se rendent au Canada doivent être en possession d'un passeport en règle sauf :

- Les citoyens des États-Unis d'Amérique;
- Les résidents du Groenland arrivant directement du Groenland;
- Les visiteurs en provenance des États-Unis ou de l'île de St-Pierre et Miquelon légalement admis à titre de résidents permanents des États-Unis;
- Les citoyens français qui résident en permanence à St-Pierre et Miquelon et qui en arrivent directement;
- Les militaires de tout État désigné entrant au Canada en vertu de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*;
- Les visiteurs qui sont membres d'équipage d'un véhicule ou qui viennent au Canada pour le devenir et qui sont titulaires d'un document d'identité de matelot qui leur a été délivré en vertu de conventions de travail de l'Organisation internationale du Travail ou qui sont titulaires d'une licence de membre d'équipage de conduite d'une entreprise de transport aérien ou d'un certificat de membre d'équipage qui leur a été délivré en vertu des spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le titulaire de la licence de membre d'équipage de conduite doit être membre de l'équipage de service.

Certains documents d'identité ou de voyage peuvent être acceptés par les services d'immigration. Une liste des documents acceptables est disponible auprès de Citoyenneté et Immigration Canada, dont les coordonnées figurent à l'article 1.1 de la partie GEN intitulé *Immigration*.

Toutes les personnes immigrant au Canada doivent avoir un passeport valide, sauf les réfugiés au sens de la *Convention de Genève relative au statut des réfugiés* qui sont en possession d'un visa d'immigrant en cours de validité. Tout immigrant n'étant pas en possession d'un passeport ou de tout autre document acceptable en fonction de sa situation peut se voir refuser l'entrée au Canada et être renvoyé aux frais de l'exploitant aérien.

1.3.2 **Visas**

Tout immigrant, sans exception, désirant s'établir au Canada doit être en possession d'un visa d'immigrant en cours de validité.

Les personnes qui obtiennent leur résidence permanente se voient délivrer une *Confirmation de résidence permanente* (IMM 5292B) par un consulat du Canada ou par un bureau à l'étranger. Ce document accompagné d'un visa de facilitation apposé dans le passeport ou sur le titre de voyage du titulaire, remplace le document *Visa d'immigrant et fiche relative au droit d'établissement* (IMM 1000) qui était délivré en vertu de la *Loi sur l'immigration* de 1976. La *Confirmation de résidence permanente* comporte une photo du titulaire ainsi qu'une case dans laquelle celui-ci doit apposer sa signature au moment où il entre au Canada. Ce document doit être présenté à un agent à l'AOE.

La *Confirmation de résidence permanente* seule est insuffisante pour monter à bord d'un avion à destination du Canada. Les personnes n'appartenant pas à l'un des pays dont les citoyens sont dispensés d'obtenir un visa en vertu de la [section 190](#) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (2002) et qui sont titulaires d'un passeport ou d'un titre de voyage se verront délivrer un visa autocollant (portant le code IM pour indiquer qu'il s'agit d'un demandeur de résidence permanente) pour faciliter les procédures administratives au moment de l'embarquement. Vous pouvez consulter la section 190 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* sur le site Web de Justice Canada à l'adresse suivante :

[<laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-227/page-62.html>](http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-227/page-62.html)

Les personnes arrivant au Canada à titre de visiteurs doivent obtenir un visa de visiteur avant leur arrivée à moins qu'ils n'appartiennent à l'un des pays dont les citoyens sont dispensés de l'obligation d'obtenir un visa en vertu de la section 190 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Tout visiteur qui devait se procurer un visa avant de se présenter à un AOE, mais qui n'est pas en possession d'un visa en cours de validité à son arrivée peut se voir refuser l'entrée au Canada et être renvoyé aux frais de l'exploitant aérien. Tout exploitant aérien qui transporte au Canada une personne qui devait obtenir un visa avant de se présenter à un AOE, mais qui n'est pas en possession d'un visa en cours de validité à son arrivée est coupable d'une infraction et est passible d'une amende qui sera déterminée par les Services d'inspection canadiens. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les autorités canadiennes de Citoyenneté et Immigration Canada dont les coordonnées figurent à l'article 1.1.4 de la partie GEN intitulé *Immigration*.

Les personnes qui nécessitent un visa pour entrer au Canada doivent aussi être en possession de ce document pour transiter par le Canada. Les personnes en transit au Canada sur des vols qui ne s'arrêtent au Canada que pour s'avitailler sont dispensés de l'obligation d'obtenir un visa de visiteur si leur destination est aux États-Unis et s'ils ont un visa américain valide ou s'ils ont légalement été admis aux É.-U. et ont décollé des É.-U.

Les formalités de départ ne sont pas exigées pour l'embarquement des passagers.

Pour obtenir davantage d'information sur les conditions d'entrée au Canada, veuillez consulter les sites web suivants du gouvernement du Canada :

[Agence des services frontaliers du Canada](http://www.cbsa-asfc.gc.ca)
<www.cbsa-asfc.gc.ca>

[Agence canadienne d'inspection des aliments – Importations/Voyageurs](http://www.inspection.gc.ca/francais/imp/importf.shtml)
<www.inspection.gc.ca/francais/imp/importf.shtml>

[Canada international](http://www.canadainternational.gc.ca)
<www.canadainternational.gc.ca>

[Citoyenneté et Immigration Canada](http://www.cic.gc.ca)
<www.cic.gc.ca>

[Office des transports du Canada](http://www.cta-otc.gc.ca)
<www.cta-otc.gc.ca>

GEN 1.4 Entrée, transit et sortie des marchandises

1.4.1 Vols commerciaux

1.4.1.1 Entrée

Les transporteurs aériens commerciaux, dont les vols sont réguliers ou à la demande, effectuant des vols internationaux entrant au Canada, n'ont pas à soumettre de déclaration générale ni de document équivalent lorsque les passagers et l'équipage doivent se soumettre à un contrôle douanier à une installation prévue à cet effet.

Toutes les marchandises transportées doivent être déclarées et inscrites sur un document de contrôle des marchandises accepté par l'Agence des services frontaliers du Canada, c'est-à-dire sur une lettre de transport aérien, suivant le format de la lettre de transport aérien de l'Association du transport aérien international (IATA), ou sur le document de contrôle des marchandises des douanes canadiennes. Les exploitants aériens effectuant des vols strictement de marchandises ne sont pas tenus de soumettre de déclaration générale ni de document équivalent lorsque ces marchandises sont déclarées sur un document de contrôle des marchandises accepté par l'Agence des services frontaliers du Canada.

1.4.1.2 Sortie

Ni déclaration générale ni document équivalent ne sont exigés pour un aéronef quittant le Canada. Toutefois, il n'est pas impossible que le personnel des Services d'inspection canadiens au premier AOE exige une déclaration ou autre document semblable s'il l'estime nécessaire, auquel cas il aidera l'exploitant à remplir les documents de déclaration générale.

1.4.2 Vols privés

Pour toute information relative aux vols privés, notamment la définition d'un vol privé et les conditions pour survoler le Canada ou y entrer, veuillez vous référer à l'article 1.2.3. de la Partie GEN intitulé *Vols privés*.

1.4.3 Vols transfrontaliers

Pour toute information relative aux vols transfrontaliers, notamment la définition d'un vol transfrontalier et les conditions d'entrée au Canada, veuillez vous référer à l'article 1.2.4 de la Partie GEN intitulé *Vols transfrontaliers*.

1.4.4 **Reglements relatifs a l'importation de plantes et d'animaux**

Espèces menacées d'extinction

Les règlements interdisent présentement l'importation ou l'exportation de plus de 1 000 espèces menacées d'extinction, ainsi que leurs parties et produits reconnaissables, à moins d'avoir un permis. Les espèces suivantes ainsi que tous les articles qui peuvent en avoir été confectionnés ne sont que quelques exemples de ceux dont le trafic nécessite un permis : éléphants (ivoire); singes; chats, sauf les chats domestiques; alligators; crocodiles; orchidées; cactées américaines; faucons; grandes tortues de mer. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, communiquer avec l'administrateur de la Convention sur les espèces menacées, Service canadien de la faune (voir la sous partie 1.2 du chapitre FAL pour obtenir l'adresse).

Animaux, oiseaux, aliments et plantes

Afin d'interdire l'introduction au Canada de maladies ou de parasites de l'étranger, l'Agence canadienne d'inspection des aliments contrôle l'admission au pays d'animaux, d'oiseaux, de plantes et de tous leurs produits, comme les viandes. Les règlements peuvent changer très rapidement suite à la déclaration d'une épidémie quelconque dans une autre partie du monde. Pour de plus amples renseignements sur les règlements portant sur l'importation, communiquer, selon le cas, avec :

Dans le cas d'animaux	Dans le cas de plantes et de graines
Agence canadienne d'inspection des aliments Division de la santé des animaux 59 Camelot Dr. Nepean (Ontario) K1A 0Y9 Tél. : 613-225-2342, au poste 4629 Téléc. : 613-228-6630	Agence canadienne d'inspection des aliments Division de la santé et de la production des végétaux 59 Camelot Dr. Nepean (Ontario) K1A 0Y9 Tél. : 613-225-2342, au poste 4334 Téléc. : 613-228-6605

Agence canadienne d'inspection des aliments a publié un dépliant intitulé N'en rapportez pas qui renferme les règles essentielles sur les articles agricoles faisant l'objet de certaines mesures de contrôle à l'arrivée au Canada. Ce petit livret ne traite que des articles non commerciaux qu'une personne pourrait rapporter au Canada pour son usage personnel. Il est disponible sur le site Web à l'adresse suivante : <www.cfia-acia.agr.ca>

GEN 1.5 Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs

Pour toute information sur les exigences relatives à l'équipement des aéronefs en général et en fonction des types d'aéronefs et de vols, veuillez vous référer aux articles du RAC qui sont indiqués dans le Tableau 1.5, *Exigences relatives à l'équipement de l'aéronef* et affichés sur le site Web de Transports Canada.

Tableau 1.5, Exigences relatives à l'équipement de l'aéronef

Article du RAC	Titre
<u>605.06</u>	Normes et état de service de l'équipement d'aéronef
<u>605.07</u>	Liste d'équipement minimal
<u>605.08</u>	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé – Généralités
<u>605.09</u>	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé – Aéronef ayant une liste d'équipement minimal
<u>605.10</u>	Équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé – Aéronef sans liste d'équipement minimal
<u>605.14</u>	Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de jour (règles de vol à vue)
<u>605.15</u>	Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR OTT (au-dessus de la couche)
<u>605.16</u>	Aéronefs entraînés par moteur – Vol VFR de nuit
<u>605.17</u>	Utilisation des feux de position et des feux anti-collision
<u>605.18</u>	Aéronefs entraînés par moteur – Vol IFR (règles de vol aux instruments)
<u>605.19</u>	Ballons – Vol VFR de jour
<u>605.20</u>	Ballons – Vol VFR de nuit
<u>605.21</u>	Planeurs – Vol VFR de jour

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

Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs

Sous-partie 5 – Exigences relatives aux aéronefs

Section I – Exigences relatives aux aéronefs – Généralités

Section II – Exigences relatives à l'équipement de l'aéronef

1.5.1 Régions inhospitalières du Canada

Une « région inhospitalière » n'est plus une zone définie. Par conséquent, c'est au pilote ou à l'exploitant aérien de décider, conformément à la réglementation, quel équipement de survie doit être transporté à bord de l'aéronef.

Pour toute information relative à l'équipement de survie nécessaire à l'exploitation d'un aéronef au-dessus de la surface de la terre au Canada, veuillez vous référer à l'article [602.61](#) du RAC, « Équipement de survie — Vols au-dessus de la surface de la terre » qui est affiché sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :

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

Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs

Sous-partie 2 – Règles d'utilisation et de vol

Section II – Exigences relatives à l'équipement opérationnel et à l'équipement de secours

Cette disposition exige qu'un pilote transporte à bord un équipement de survie adéquat pour assurer la survie au sol des personnes à bord, compte tenu de l'emplacement géographique, de la saison et des variations climatiques saisonnières prévues. L'équipement de survie doit offrir les moyens d'allumer un feu, de fournir un abri, de fournir de l'eau ou de la purifier et d'émettre des signaux de détresse visuels.

Les pilotes qui ne connaissent pas bien les problèmes de navigation et les autres dangers possibles du vol dans les régions inhospitalières du Canada ont tendance à sous-estimer les difficultés des conditions de survie au sol. Ils pensent que voler dans ces régions est identique à voler dans les régions plus peuplées, préparent mal leur vol, s'exposent, et exposent leur équipage, leurs passagers et leur aéronef, à des dangers inutiles, qui peuvent entraîner la mort inutile de personnes. Il peut aussi en résulter une mise à contribution considérable des moyens très limités des aérodromes d'escale ou de destination, et de longues et coûteuses recherches qui pourraient être évitées.

En fait, dans les régions inhospitalières du Canada, l'exploitation des aéronefs exige une attention toute particulière, car les aides de radionavigation, les renseignements météorologiques, l'approvisionnement en carburant, les installations d'entretien d'aéronef, l'hébergement et la nourriture y sont souvent limités, voire inexistant. Les pilotes désirant effectuer des vols dans ces régions devraient accorder une attention particulière aux quatre points suivants :

1. Planification de vol

Lorsqu'ils préparent leur vol, les pilotes doivent :

- se servir des cartes aéronautiques à jour et de la dernière édition du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.
- vérifier les NOTAM et les suppléments de l'*AIP Canada*.
- se familiariser avec la nature du terrain qu'ils doivent survoler.
- s'ils ne connaissent pas la région, consulter avant leur départ les bureaux régionaux pertinents de la GRC, du MDN ou de Transports Canada qui peuvent leur fournir des conseils, notamment sur l'emplacement et l'état des pistes d'atterrissement utilisables en cas d'urgence, sur les dangers possibles et sur les conditions météorologiques en route.
- s'assurer que le carburant, la nourriture, l'hébergement et les services dont ils pourraient avoir besoin aux escales et à destination y seront disponibles.

2. Météorologie

Dans les régions inhospitalières, les stations d'observations météorologiques sont plus éloignées les unes des autres que dans les régions peuplées. Il est donc possible que des averses de neige ou de pluie, des orages, des vents forts, du brouillard, des nuages, de la glace ou du voile blanc ne soient pas relevés ni, par conséquent signalés. Le voile blanc peut être très dangereux en vol à vue, car il peut entraîner la visibilité au point de faire perdre au pilote la plupart ou toutes les références visuelles qui lui servent à contrôler son appareil.

- Les pilotes doivent donc obtenir un exposé météorologique détaillé avant de partir.
- Ils doivent utiliser les installations de communications disponibles pour obtenir les conditions météorologiques à jour en vol.

3. Navigation

Lorsque que les pilotes effectuent des vols dans les régions inhospitalières du Canada, ils doivent s'attendre à des segments de vol plus longs que la moyenne, et des aides à la navigation moins nombreuses que d'habitude. De plus, le terrain peut être d'aspect très uniforme et ne fournir que très peu de points de repère. La région peut, par exemple, être parsemée de lacs si bien que les pilotes qui ne connaissent pas la région peuvent avoir beaucoup de difficultés à distinguer un lac d'un autre. Le vol peut également s'effectuer au-dessus de grandes étendues de forêt ou de toundra, qui, en hiver, sont gelées et encore plus difficiles à distinguer.

- Les aéronefs effectuant des vols VFR de jour dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) devraient être équipés d'un bon gyroscope directionnel ainsi que des instruments nécessaires pour vérifier le cap à l'aide du soleil ou d'un autre astre. Pour déterminer le méridien vrai en se servant du soleil comme référence, veuillez vous référer aux tables publiées dans le manuel intitulé « *Calcul du relèvement vrai du soleil* » (TP 784F) disponible auprès de Transports Canada. Les données du méridien vrai sont ensuite utilisées pour corriger la précision du gyroscope.
 - Dans l'espace aérien NDA, les relèvements et les caps sont indiqués en degrés vrais (par exemple, 135° T) sur les cartes.

- La direction des vents de surface fournie pour le décollage et l'atterrissement aux aérodromes situés dans l'espace NDA est exprimée en degrés vrais.
- Les pilotes qui prévoient effectuer des vols IFR ou des vols VFR de nuit dans l'espace NDA devraient étudier les dispositions réglementaires pertinentes. Pour connaître les différentes altitudes de croisière et différents niveaux de vol de croisière, veuillez vous référer à l'article [602.34](#) du RAC intitulé « Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière » et qui est affiché sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :

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

Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs

Sous-partie 2 – Règles d'utilisation et de vol

Section I – Généralités

4. Urgences

En cas d'atterrissement forcé dans une région inhospitalière du Canada, les chances de survie dépendent du degré de préparation du pilote et de sa connaissance des procédures d'utilisation des radiobalises de repérage d'urgence (ELT) pour les recherches et le sauvetage. Veuillez vous référer à l'article 1.5.4 de la Partie GEN intitulé *Radiobalises de repérage d'urgence* et au Tableau 1.5.1, *Équipement de survie*, dans lequel est décrit l'équipement suggéré pour le survol de ces régions, notamment les vêtements et le matériel nécessaires pour se protéger contre les insectes en été et contre le froid le reste de l'année.

Tableau 1.5.1, Équipement de survie

Règle : Fournir un abri		
Région	Saison	Équipement et conseils
Côte ouest, Colombie-Britannique	Toutes	<p>Suggestions d'équipement de survie : Pour fournir une protection contre la pluie, la pluie et la neige mêlées et quelquefois la neige; contre le vent; pour isoler d'un sol mouillé et enfin pour limiter les risques de mort par hypothermie.</p> <p>Raison : On peut souffrir d'hypothermie toute l'année, peu importe la saison si l'on s'expose à l'humidité et au vent.</p> <p>Équipement conseillé :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tente 2. bâche de 8 pi sur 8 pi (peut être en nylon) – idéalement orange vif 3. scie pour construire un abri avec des branches, quoiqu'il soit difficile d'en construire un à l'épreuve de la pluie lorsque tout est mouillé. 4. protection personnelle contre la pluie – peut être aussi simple qu'un sac poubelle. 5. couvertures de survie : L'utilisation des couvertures de survie avec des sacs de couchage est à proscrire : vous seriez trempés de sueur en deux heures). Servez-vous de la couverture comme une bâche ou pour de courtes périodes en vous l'enroulant autour pour vous réchauffer. 6. matelas gonflable ou matelas de mousse en une pièce 7. branches sèches, formant un tas de 8 po d'épaisseur (arbres à feuillage persistant). Être équipé d'une scie ou d'une hache et avoir de l'expérience. L'équipement mentionné aux points 6 et 7 sert à s'isoler du sol froid et à s'abriter du vent. 8. trousse de couture pour réparer les vêtements, etc.

Règle : Fournir un abri		
Région	Saison	Équipement et conseils
	Printemps et été	En plus de ce qui précède, un chapeau moustiquaire et du ruban à enrouler autour des manches/poignets et des bas des pantalons/chevilles pour empêcher les insectes d'entrer dans les vêtements.
Intérieur de la Colombie-Britannique; région montagneuse	Hiver	Protégez-vous davantage contre le vent et les basses températures. La plupart des décès par hypothermie surviennent lorsque la température est bien supérieure au point de congélation.
		Même équipement que sur la côte ouest, mais avec un sac de couchage (un pour 2 personnes) en plus. Faites sécher les sacs de couchage tous les jours, sinon ils perdent leur efficacité après 2 jours. Faites en sorte qu'il y ait quelqu'un d'éveillé en tout temps.
Prairies en-dessous de la limite forestière	Toutes	Même équipement que pour l'intérieur de la Colombie-Britannique. Protection minimale en été quand la température est habituellement élevée. En automne et en hiver, n'oubliez pas de quoi bien vous protéger contre la pluie, la neige, etc. Il existe un danger d'hypothermie en toutes saisons.
De l'Ontario à la côte est en-dessous de la limite forestière	Toutes, mais avec un taux d'humidité élevé	Même équipement que pour l'intérieur de la Colombie-Britannique. Protégez-vous du vent et de toute forme d'humidité en toutes saisons.
Terre-Neuve	Toutes	Même équipement que pour l'intérieur de la Colombie-Britannique. Protégez-vous du vent et de la brise de mer qui peuvent être dévastateurs.
Nord de la limite forestière	Été	Même équipement que pour l'intérieur de la Colombie-Britannique. Protégez-vous impérativement du vent et des insectes. Les jours sont longs, ce qui vous donne le temps d'installer un abri.
	Hiver	Sac de couchage indispensable avec protection contre le vent. Généralement, absence de tout matériau pour faire un feu de camp.

Règle : Faire du feu (toute l'année)		
Région	Équipement et conseils	
Côte ouest, Colombie-Britannique	Il est très difficile de faire du feu les jours de pluie et plus particulièrement en hiver quand le combustible est froid. En plus de faire du feu, construisez-vous un abri pour vous protéger du froid et des éléments.	
Le reste de la région boisée du Canada	Comme pour la côte ouest de la Colombie-Britannique, sauf qu'il est beaucoup plus facile d'allumer un feu et de l'alimenter avec des arbres, des branches, des arbustes, etc.	
Au-dessus de la limite forestière	Tablettes de combustible pour la chaleur et la cuisson, le cas échéant.	

Règle : Faire du feu (toute l'année)	
Région	Équipement et conseils
Toutes les régions du Canada	<p>Équipement conseillé :</p> <ul style="list-style-type: none"> 9. allumettes à l'épreuve de l'eau, p. ex., des allumettes dans un contenant étanche. 10. bougies pour allumer des feux si les allumettes ne suffisent pas. 11. tablettes de combustible 12. scie, hache (si l'on sait s'en servir) et autres outils pour se procurer des matériaux secs ou combustibles dans la nature. <p>Sachez que le combustible doit être chaud pour pouvoir s'enflammer. Il est conseillé d'apprendre à allumer et à alimenter un feu. En plus de faire du feu, construisez-vous un abri pour vous protéger du froid et des éléments.</p>

Règle : Envoyer des signaux de détresse (toute l'année)	
Région	Équipement et conseils
Côte ouest, Colombie-Britannique	<p>Il est très difficile d'envoyer des signaux de détresse à moins d'être près d'une rivière, d'un ruisseau ou d'un flanc de colline dépourvu d'arbre.</p> <p>Lorsqu'il fait soleil, la meilleure façon est d'utiliser un miroir de signalisation (aussi connu sous le nom d'héliographe). Le signal est visible à plus de 22 milles — distance bien supérieure à laquelle vous pouvez voir ou entendre un aéronef.</p> <p>La plupart des pilotes d'aéronefs ignorent le feu et la fumée, qui sont d'ailleurs difficiles à repérer.</p> <p>La bâche orange de 8 pi sur 8 pi est visible avant tout autre signal, à l'exception du miroir, et attire vraiment l'attention.</p>
Toutes les régions du Canada	<p>La pyrotechnie peut s'avérer très efficace lorsqu'elle est bien utilisée. Par contre, elle peut diminuer vos chances de survie si vous ne savez pas vous en servir.</p> <p>La fusée éclairante de type stylo ne dépassera pas un arbre de 30 pi en hiver (le froid lui fait perdre de son efficacité).</p> <p>Pour envoyer des signaux de nuit, une bonne lampe stroboscopique peut être repérée jusqu'à 8 milles de distance, lorsque le ciel est dégagé. Une lampe de poche est efficace jusqu'à environ 1/2 mille.</p> <p>Faites preuve de jugement pour choisir l'équipement en fonction des prévisions météorologiques.</p>

Règle : Purifier l'eau (toute l'année)	
Région	Équipement et conseils
Toutes les régions du Canada	<p>Pour rendre l'eau potable, utilisez des comprimés pour purifier l'eau ou toute autre méthode prescrite par un pharmacien.</p> <p>Vous pouvez choisir de faire bouillir votre eau si vous êtes muni d'un contenant approprié et que vous pouvez faire un feu.</p> <p>Apprenez à faire fondre de la neige dans un contenant au-dessus d'un feu.</p>

1.5.2 Aéronefs monomoteurs effectuant des vols dans le nord du Canada

En plus de l'équipement de secours requis pour les vols dans les régions inhospitalières du Canada, les aéronefs monomoteurs qui effectuent des vols dans le nord du Canada devraient transporter l'équipement décrit ci-dessous :

1.5.2.1 À l'extérieur de l'archipel Arctique

Les aéronefs monomoteurs effectuant des vols dans le nord du Canada, mais à l'extérieur de l'archipel Arctique, devraient être équipés :

- des deux appareils de télécommunications suivants :
 - un appareil radio HF (d'une puissance minimum de 30 W) pouvant émettre et recevoir sur 5 680 kHz;
 - un émetteur de secours portatif pouvant fonctionner au sol indépendamment de la batterie de l'aéronef et pouvant émettre sur une fréquence de détresse utilisée par le MDN pour les recherches et le sauvetage.
- de l'un des deux appareils de navigation suivants :
 - un compas magnétique à stabilisation gyroscopique;
 - un astrocompas et un radiogoniomètre gyroscopique à faible précession. Les pilotes doivent savoir se servir de l'astrocompas et être équipés des tableaux nécessaires.

S'il peut être démontré à la satisfaction de Transports Canada qu'un aéronef monomoteur est muni d'autre équipement satisfaisant, les prescriptions qui précèdent peuvent être modifiées pour les vols effectués dans la région située à l'extérieur de l'archipel Arctique.

La fréquence 5 680 kHz permet d'établir des communications longue portée air-sol et de fournir le service d'information de vol dans les régions éloignées du Canada où les communications très haute fréquence (VHF) sont impossibles. Les aéronefs doivent utiliser la bande latérale unique (SSB) lors des communications sur 5 680 kHz.

Tableau 1.5.2.1, Unités de contrôle ATS pour les emplacements du Nord du Canada

Emplacement	Unité de contrôle ATS
Baker Lake (Nunavut)	FIC d'Edmonton
Inuvik (Territoires du Nord-Ouest)	FIC d'Edmonton
Iqaluit (Nunavut)	FIC de Québec
Kuujjuaq (Québec)	FIC de Québec
Kuujjuarapik (Québec)	FIC de Québec
Resolute Bay (Nunavut)	FIC d'Edmonton
Roberval (Québec)	FIC de Québec
St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)	FIC de London
Thompson (Manitoba)	FIC d'Edmonton
Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)	FIC d'Edmonton

L'équipement de télécommunications doit être conforme à l'article [602.146](#) du RAC portant sur le plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne et qui est affiché sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :

<<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>>
 Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
 Sous-partie 2 – Règles d'utilisation et de vol
 Section IX – Communications d'urgence et sûreté

1.5.2.2 À l'intérieur de l'archipel Arctique

Les aéronefs monomoteurs effectuant des vols à l'intérieur de l'archipel Arctique devraient aussi être équipés des appareils de télécommunications et de l'équipement de survie suivants :

- un appareil VHF pouvant émettre et recevoir sur 121,5 MHz et 126,7 MHz.
- En plus de l'équipement suggéré dans le Tableau 1.5.1, *Équipement de survie*, des fusées éclairantes, un petit poêle ou autre appareil de chauffage et des sacs de couchage en nombre suffisant pour toutes les personnes à bord.

Au moment de choisir la route qui convient le mieux, les pilotes doivent savoir qu'en vertu des dispositions de la Partie VII du RAC, « [Services aériens commerciaux](#) », aucun avion terrestre monomoteur ou multimoteur assurant un service aérien commercial ne doit survoler une étendue d'eau à une distance du rivage supérieure à celle qu'il pourrait franchir en vol plané, sauf si le certificat d'exploitation le permet et si cela respecte les *Normes des services aériens commerciaux*.

1.5.3 Radiobalises de repérage d'urgence

La plupart des aéronefs de l'aviation générale doivent être dotés de radiobalises de repérage d'urgence (ELT) (Veuillez vous référer à l'article [605.38](#) du RAC portant sur les ELT et le Tableau 1.5.3, *Exigences relatives aux ELT en fonction de l'aéronef et de la zone d'exploitation*).

Tableau 1.5.3, Exigences relatives aux ELT en fonction de l'aéronef et de la zone d'exploitation

Aéronef	Zone d'exploitation	Équipement minimal
1. Tous les aéronefs, sauf les planeurs, ballons, dirigeables, avions ultra-légers ou autogires	Au-dessus du sol	Une ELT de type AD, AF, AP, A ou F
2. Les gros avions multimoteurs à turboréacteurs affectés au transport de passagers.	Au-dessus de l'eau, à une distance de la terre qui nécessite le transport de radeaux de sauvetage conformément à l'article 602.63 du RAC, « Radeaux de sauvetage et équipement de survie - Vols au-dessus d'un plan d'eau ».	Deux ELT de type W ou S, ou une de chaque.
3. Tous les aéronefs qui nécessitent une ELT autres que ceux indiqués à la rangée 2 ci-dessus.	Au-dessus de l'eau, à une distance de la terre qui nécessite le transport de radeaux de sauvetage conformément à l'article 602.63 du RAC, « Radeaux de sauvetage et équipement de survie - Vols au-dessus d'un plan d'eau ».	Une ELT de type W ou S

Note : Vous trouverez ci-dessous une description des différentes ELT indiquées dans le tableau ci-dessus :

Type A ou AD – À éjection automatique ou à déploiement automatique : ELT qui s'éjecte automatiquement de l'aéronef et est mise en marche au moyen de sondes à inertie lorsque l'aéronef est soumis, lors de l'écrasement, à une force de décélération agissant dans le plan horizontal. Ce type d'ELT coûte cher et n'est généralement pas utilisé en aviation générale.

Type F ou AF – Fixe (non éjectable) ou fixe automatique : ELT qui se met automatiquement en marche grâce à un contacteur à inertie lorsque l'aéronef est soumis, lors de l'écrasement, à une force de décélération agissant dans le plan horizontal. L'émetteur peut être manuellement mis sous tension ou hors tension et dans certains cas, être télécommandé du poste de pilotage. On peut également recharger les piles au moyen du circuit d'alimentation électrique de bord et ajouter une antenne supplémentaire pour utiliser la radiobalise comme émetteur. La plupart des aéronefs de l'aviation générale sont équipés de ce type de radiobalise; son sélecteur doit être en position armée « ARM » pour lui permettre de s'activer automatiquement en cas d'écrasement.

Type AP – Portative automatique : ELT qui est semblable au Type F ou AF sauf que l'antenne fait partie intégrante de l'appareil portatif.

Type P – Personnelle : ELT qui n'est pas fixée et qui ne se met pas automatiquement en marche. Un dispositif permet d'enclencher ou d'arrêter manuellement la radiobalise.

Type W ou S – Actionnée par eau ou ELT de survie : ELT qui se met automatiquement en marche lorsqu'elle est plongée dans l'eau. Elle est étanche, flotte et fonctionne à la surface de l'eau. Elle n'est pas fixée et devrait être attachée à un survivant ou à un radeau de sauvetage.

GEN 1.6 Résumé des lois et règlements canadiens et des ententes et conventions internationales

1.6.1 Lois et règlements canadiens

L'aviation civile au Canada est régie par la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

La [Loi sur l'aéronautique](#) est affichée sur le site Web du ministère de la Justice à l'adresse suivante :

<laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-2/>

Le [RAC](#) est affiché sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :

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

GEN 1.7 Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI

Le Tableau 1.7, *Différences par rapport aux normes de l'OACI*, dresse la liste des articles précis des 18 annexes de l'OACI (qui rassemblent les normes et pratiques recommandées) pour lesquels le Canada a notifié des différences. L'astérisque indique les pratiques recommandées.

Tableau 1.7, Différences par rapport aux normes de l'OACI

Annexe 1, Licences du personnel	
Chapitre 1	Règles générales concernant les licences
1.2 Note 2 a)	Le Canada ne délivre pas de licence de navigateur.
1.2 Note 2 b)	Le Canada ne délivre pas de licence d'agent technique d'exploitation ni de licence d'opérateur radio de station aéronautique.
1.2.4 Note 2	Le Canada délivre des certificats médicaux de catégorie 1, 2, 3 et 4 afin de satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale associées à la délivrance de licences.
1.2.4.1	<p>Le Canada délivre les certificats médicaux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Catégorie 1—équivalente à l'attestation médicale de classe 1 de l'OACI. Comprend la licence de mécanicien navigant. ▪ Catégorie 2—équivalente à l'attestation médicale de classe 3 de l'OACI. ▪ Catégorie 3—équivalente à l'attestation médicale de classe 2 de l'OACI. Ne comprend pas la licence de mécanicien navigant ni la licence de pilote de planeur. ▪ Catégorie 4—ne relève pas de l'OACI, valide uniquement dans l'espace aérien canadien. S'applique aux licences de pilote de planeur, aux permis de pilote de loisir et aux permis d'avion ultra-léger.

Annexe 1, Licences du personnel	
1.2.4.3	Le Canada calcule la période de validité d'une attestation médicale à partir du premier jour du mois suivant la date de l'examen médical. (À titre d'exemple, la période de validité d'un examen médical effectué le 13 juin sera calculée à partir du 1 ^{er} juillet.)
1.2.4.3.1	Le Canada peut prolonger la période de validité d'une attestation médicale d'un maximum de 60 jours.
1.2.5.2	Le Canada a fixé la période de validité d'une attestation médicale pour le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne à un maximum de 24 mois.
Annexe 1	Pièce A
1.2.9.4	<p>Le Canada appose sur la licence du titulaire la qualification de compétences linguistiques en anglais, en français ou dans les deux langues, sous réserve d'une évaluation au niveau « expert » ou « fonctionnel » du demandeur.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le niveau « expert » est équivalent au niveau 6 de l'OACI—le titulaire n'a pas besoin de passer d'autres épreuves; ▪ le niveau « fonctionnel » est équivalent aux niveaux 4 et 5 de l'OACI—le titulaire doit réussir une nouvelle épreuve tous les 5 ans.
Chapitre 2	Licences et qualifications des pilotes
2.1.3.1.1*	Le Canada n'a pas de qualification de classe pour les hélicoptères.
2.1.10	Le Canada ne limite pas les priviléges des pilotes ayant atteint l'âge de 60 ans ni ne restreint les priviléges des pilotes ayant atteint l'âge de 65 ans.
2.3.3.1.1 and 2.3.4.1.1	Le Canada exige des demandeurs d'une PPL qu'ils effectuent au moins 45 heures de temps de vol, dont 5 heures de temps de vol aux instruments.
2.4.3.1.1.1 c) and 2.4.4.1.1.1 c)	Le Canada exige des demandeurs d'une CPL qu'ils effectuent 20 heures de temps de vol aux instruments en double commande, dont 10 heures peuvent être effectuées à bord d'un entraîneur synthétique de vol approuvé.
2.4.3.1.1.1 d) and 2.4.4.1.1.1 d)	Le Canada exige des demandeurs d'une CPL qu'ils effectuent 5 heures de temps de vol de nuit en double commande et 5 heures de temps de vol de nuit en solo. Le temps en solo comprend 10 décollages et 10 atterrissages.
2.6.1.3.1	Le Canada n'exige pas des demandeurs d'une ATPL-A qu'ils remplissent l'exigence de démonstration des habiletés sur un avion pour lequel la présence d'un copilote est obligatoire.
2.6.3.1.1.1 a) and 2.6.4.1.1.1 a)	Le Canada reconnaît 50 % du temps de vol à titre de commandant de bord sous supervision jusqu'à concurrence de 100 heures en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne—avion (ATPL-A), et jusqu'à concurrence de 150 heures en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne—hélicoptère (ATPL-H).
2.7.1.3.1	Le Canada n'exige pas des titulaires d'une PPL avec qualification de vol aux instruments qu'ils possèdent une attestation médicale de catégorie 1 (classe 1) pour l'acuité auditive.
2.7.1.3.2*	Le Canada n'exige pas des titulaires d'une qualification de vol aux instruments de posséder une attestation médicale de catégorie 1 (classe 1).
2.10.1.1	Le Canada exige des demandeurs d'une licence de pilote de ballon d'être âgés d'au moins 17 ans.

Annexe 2, Règles de l'air	
Chapitre 1	Définitions
Définitions	Aérodrome : La définition du Canada clarifie que la surface gelée d'un plan d'eau ou toute autre surface d'appui pourrait être un aérodrome et précise que ces surfaces pourraient servir à l'entretien d'aéronef.
	Aéronef télépiloté (ATP) : Au Canada, s'entend d'un aéronef navigable, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon, utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord.
	Aéronef : La définition du Canada n'exclut pas les réactions de l'air sur la surface de la Terre et inclut explicitement les fusées.
	Circulation en vol rasant : Le Canada définit la circulation en vol comme étant le mouvement d'un hélicoptère au-dessus de la surface d'un aérodrome, mais normalement à moins de 100 pieds AGL. L'aéronef peut circuler en vol à des vitesses air de plus de 20 nœuds.
	Contrôle d'approche : Le terme « service de contrôle terminal » est utilisé à la place de ce terme.
	Espace aérien à service consultatif : espace aérien à usage spécial de classe F où se déroule une activité dont les pilotes d'aéronefs non participants devraient avoir connaissance.
	Niveau de vol : Au Canada, ce terme définit une altitude exprimée en centaines de pieds qui est indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou à 1013,2 millibars.
	Poste de télépilotage : Au Canada, on utilise le terme « poste de contrôle ».
	Route à service consultatif : Terme non utilisé.
	Service consultatif de la circulation aérienne : service d'information de vol fourni aux aéronefs volant en régime IFR ou VFR.
	Services de contrôle d'aérodrome : Le terme « services de contrôle de la circulation aérienne en zone aéroportuaire » est utilisé à la place de ce terme. Il décrit de manière plus exacte la nature des services fournis.
	Système anticollision embarqué (ACAS) : La définition du Canada est plus large en ce sens qu'elle englobe tout signal de transpondeur (pas simplement le signal SSR).
	Système d'aéronef télépiloté (SATP) : La définition canadienne ne fait référence qu'à un seul poste de contrôle et fait état des éléments nécessaires pendant les opérations aériennes.
	Tour de contrôle d'aérodrome : Le terme « tour de contrôle de la circulation aérienne » est utilisé à la place de ce terme.
	Unité du contrôle d'approche : La définition du Canada précise que ce service est fourni aux aéronefs IFR évoluant dans une zone de contrôle terminal.
	Zone de circulation d'aérodrome : Au Canada, on utilise, dans le cas des aéroports contrôlés, le terme « zone de contrôle », et, dans le cas des aérodromes non contrôlés, le terme « zone d'utilisation de fréquence obligatoire ».
Chapitre 3	Règles générales
3.1.8 c)	Une distance de 1 NM latéralement et longitudinalement doit être maintenue entre le chef de formation et les autres aéronefs.

Annexe 2, Règles de l'air	
3.6.2.2	<p>Selon l'article 602.76 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) :</p> <p>(1) Le commandant de bord d'un aéronef pour lequel un plan de vol IFR ou un itinéraire de vol IFR a été déposé doit suivre la procédure visée au paragraphe (2) lorsqu'il prévoit apporter toute modification au plan de vol ou à l'itinéraire de vol en ce qui concerne les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) l'altitude de croisière ou le niveau de vol de croisière; (b) le trajet du vol; (c) l'aérodrome de destination; (d) dans le cas d'un plan de vol, la vitesse vraie à l'altitude de croisière ou au niveau de vol de croisière, lorsque la modification prévue correspond à cinq pour cent ou plus de la vitesse vraie indiquée dans le plan de vol IFR; (e) le nombre de Mach, lorsque la modification prévue correspond à ,01 ou plus du nombre de Mach inclus dans l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne. <p>(2) Le commandant de bord d'un aéronef qui prévoit apporter toute modification au plan de vol IFR ou à l'itinéraire de vol IFR visée au paragraphe (1) doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) dès que possible, aviser une unité de contrôle de la circulation aérienne ou la personne de confiance, selon le cas, de la modification prévue; (b) lorsque le vol est effectué dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une autorisation du contrôle de la circulation aérienne avant d'effectuer la modification prévue.
3.9	<p>Au Canada, selon les VMC dans l'espace aérien contrôlé de classe A, B, C, D et E, la visibilité en vol doit être de 3 SM et la distance par rapport aux nuages doit être de 1 SM horizontalement et de 500 pieds verticalement.</p> <p>Dans le cas d'un giravion, la visibilité doit être de 1,5 SM et l'appareil doit évoluer hors des nuages quand il se déplace à une vitesse réduite qui permette au commandant de bord de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter toute collision.</p> <p>L'espace aérien de classe F peut être contrôlé ou non contrôlé – les règles de vol VFR appropriées s'appliquent.</p> <p>Dans l'espace aérien non contrôlé de classe G au-dessus de 700 pi AGL, la visibilité en vol doit être de 1 SM et la distance par rapport aux nuages, de 2 000 pieds horizontalement et de 500 pi verticalement; en dessous de 700 pi AGL, la visibilité doit être de 1 SM et l'aéronef doit évoluer hors des nuages.</p> <p>Le pilote doit toujours garder une référence visuelle au sol dans toutes les classes d'espace aérien lors d'un vol VFR. De plus, l'aéronef ne doit pas évoluer à moins de 500 pieds AGL, à moins qu'il ne s'agisse d'un giravion.</p>
Chapitre 4	Règles de vol à vue
4.2 a)	Le Canada ne fait aucune référence.
4.4	Au Canada, les interdictions s'appliquant au vol VFR se rapportent à la classification de l'espace aérien plutôt qu'à des altitudes ou à des vitesses particulières.
4.6 b)	Le vol VFR au-dessus des régions à faible densité de population ou au-dessus d'une étendue d'eau est autorisé à moins de 500 pi AGL à condition qu'il n'y ait aucun danger pour les personnes ou les biens et que l'aéronef reste en tout temps à une distance égale ou supérieure à 500 pi de toute personne, navire, véhicule ou structure.
4.8 a)	Cette exigence s'applique aussi aux vols VFR dans l'espace aérien de classe E.

Annexe 3, Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale	
Chapitre 2	Dispositions générales
2.1.5	Les observations et les messages d'observations météorologiques sont fournis par des employés ou des agents contractuels de fournisseurs de services de navigation aérienne. Il se peut que ces employés ne satisfassent pas entièrement les conditions préalables de connaissances et de qualifications professionnelles prescrites par l'Organisation météorologique mondiale (OMM) pour le personnel météorologique. Sur demande, le fournisseur de services doit cependant démontrer à l'administration météorologique de l'État que le personnel chargé des observations est compétent pour faire des observations météorologiques avec précision conformément aux spécifications OMM/OACI.
Chapitre 4	Observations et messages d'observations météorologiques
4.1.3	La modification de la RVR n'appelle pas la publication de SPECI.
4.1.5	Les renseignements en temps réel sur le vent, le calage altimétrique faisant indiquer, au sol, l'altitude de l'aérodrome (QNH) et la portée visuelle de piste (RVR) sont disponibles sur des affichages automatisés. Les renseignements mis à jour sur les valeurs représentatives courantes des aérodromes des autres éléments météorologiques liés à l'aviation (METAR/SPECI) sont disponibles sur demande.
4.3.2	Le Canada ne publie pas de messages d'observations régulières et spéciales locales. Dans un message, la mention « LWIS » pour « Système d'information météorologique limitée » fait référence à une station automatisée qui présente des données sur la température, la vitesse et la direction des vents, le point de rosée et le calage altimétrique, dans le même ordre et avec les mêmes contenus, codage et formatage que dans un METAR.
4.4.2 b)	Les METAR sont émis toutes les heures et les SPECI selon les besoins.
4.4.3	La plupart des aérodromes au Canada sont en service en tout temps. Les heures de diffusion des METAR / SPECI sont établies en fonction de chaque aérodrome, en consultation avec les utilisateurs.
4.6.2.1	Le Canada rend compte de la visibilité en unités et fractions de milles terrestres (SM). Les gradations se font comme suit : de $\frac{1}{8}$ mille jusqu'à $\frac{3}{4}$ mille, de $\frac{1}{4}$ mille jusqu'à $2\frac{1}{2}$ milles et de 1 mille jusqu'à 3 à 20 milles, puis par incrément de 5 milles.
4.6.3.3	Le Canada rend compte de la portée visuelle de piste (RVR) en pieds (pi).
4.6.4.1	Le Système automatisé d'observations météorologiques (AWOS) signale la bruine et la bruine verglaçante comme étant de la pluie et de la pluie verglaçante, respectivement.
4.6.7	Le Canada rend compte du calage altimétrique en centièmes de pouces de mercure. La pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE) n'est pas disponible.
Chapitre 5	Observations d'Aéronef et Comptes Rendus d'Aéronef
5.5	Les comptes rendus des conditions de freinage sur la piste ne sont pas compris dans les rapports météorologiques.
6.2.3	Le Canada ajoute une observation à la fin de chaque prévision d'aérodrome (TAF) précédée de la mention « RMK » et suivie de l'heure prévue d'émission de la prochaine prévision d'aérodrome régulière, en anglais abrégé. Pour les TAF reposant sur des systèmes d'observations météorologiques automatiques, l'observation supplémentaire « FCST BASED ON AUTO OBS » sera incorporée, avec des observations appropriées en anglais abrégé, selon les besoins, afin de préciser si les capteurs automatiques communiquent des renseignements non représentatifs. Voir le <i>Manuel d'information aéronautique (AIM)</i> pour plus ample information.
6.3.1	Le Canada ne fournit pas de prévisions pour l'atterrissement.
6.3.2	Se référer à la section 6.3.1
6.3.3	

Annexe 3, Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale	
6.4	Le Canada ne fournit pas de prévisions pour le décollage.
6.5.2	Le Canada n'émet pas de prévisions régionales GAMET; les prévisions régionales sont indiquées dans les prévisions de zone graphique (GFA).
Remarque :	Selon les normes canadiennes, les prévisions de zone graphique (GFA) sont émises pour sept régions dont l'ensemble recouvre la totalité du territoire du Canada, du sol jusqu'au FL 240. Elles sont émises vers 0530Z, 1130Z, 1730Z, et 2330Z. Chacune se compose de six cartes indiquant la nébulosité et les conditions météorologiques au moment où elle est diffusée ainsi que (six) 6 et 12 heures après la diffusion émission, de même que le givrage et la turbulence pour les mêmes périodes. La représentation graphique comprend tout le contenu et toutes les caractéristiques requis pour une prévision régionale. Les modifications sont émises par AIRMET, et un SIGMET modifie automatiquement la GFA. Les AIRMET ne sont pas annulés; ils prennent fin automatiquement lorsque la GFA suivante est diffusée.
Chapitre 7	Renseignements SIGMET et AIRMET, avertissements, d'aérodromes, et avertissements et alertes de cisaillement du vent
7.2.1	Les AIRMET indiquent des conditions pouvant être présentes jusqu'à 24 000 pieds mais, en cas de nuages convectifs, il n'y a pas de limite à l'indication des sommets.
7.2.2	Se référer à la section 7.2.1
7.2.3	
7.3	Le Canada ne diffuse pas d'avertissements d'aérodrome.
7.4	Le Canada ne diffuse pas d'avertissements de cisaillement du vent. Quand un cisaillement du vent important est observé ou prévu, un groupe de renseignements est inclus à ce sujet dans la prévision d'aérodrome (TAF). Des SIGMET peuvent aussi être émis en cas de cisaillement de vent couvrant une grande surface.
Remarque	Le groupe de renseignements relatif au cisaillement du vent qui figure dans une prévision d'aérodrome se compose de l'abréviation « WS hhh/dddffKT » où : — « WS » indique le commencement du groupe de cisaillement du vent; — « hhh » est la hauteur du cisaillement du vent en centaines de pieds; — « ddd » est la direction du vent au niveau hhh; — « ffKT » est la vitesse du vent en nœuds (kt) au niveau hhh. Si la vitesse du vent est égale à 100 kt ou supérieure à un groupe de vitesse du vent à trois chiffres, l'abréviation « fff » sera utilisée.
7.4.3	Se référer à la section 7.4.1
Chapitre 9	Assistance aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite
9.1.3	Les renseignements météorologiques fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite comprennent les vents et températures en haute altitude, les conditions météorologiques importantes pouvant compromettre la sécurité des aéronefs en route, les avis de cendre volcanique, de nuage radioactif, de phénomène météorologique spatial et de cyclone tropical (au besoin), les METAR, les SPECI, les TAF, les SIGMET, les comptes rendus météorologiques spéciaux de pilote (PIREP) et les AIRMET, dès lors qu'ils sont disponibles et pertinents pour un vol donné. Les images radar et satellite ainsi que les données de détection de la foudre, ou des descriptions avec interprétation de telles données, sont communiquées aux aéronefs évoluant dans l'espace aérien canadien dès lors qu'elles sont disponibles.
9.1.6	Les produits WAFC sont fournis s'ils sont disponibles, mais il est aussi possible d'utiliser d'autres produits analogues.
9.1.7	Se référer aux sections 9.1.3 et 9.1.6

Annexe 3, Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale	
9.1.9	Les services de régulation des vols des compagnies aériennes peuvent fournir à leurs équipages de conduite une documentation pré-vol élaborée par une centrale visant tout endroit du monde.
9.2.2	Les renseignements météorologiques sont fournis conformément à la différence de l'État mentionnée au point 9.1.3.
9.3.1	La communication des renseignements météorologiques repose sur leur disponibilité et sur les exigences du vol telles que décrites par l'équipage, peu importe la durée du vol. Le commandant de bord a la responsabilité ultime de veiller à disposer de renseignements suffisants pour le vol prévu.
9.3.2	Des renseignements à jour sont communiqués le plus tôt possible, quand cela est possible. Cependant, avant le début d'un vol, le commandant de bord est tenu de s'assurer qu'il est au fait des renseignements météorologiques pertinents au vol.
9.3.4	Les fournisseurs de services météorologiques conservent les renseignements fournis aux exploitants pendant au moins 30 jours ou indéfiniment si ces renseignements concernent un accident ou un événement.
Appendice 3	Spécifications techniques relatives aux observations météorologiques Et aux messages d'observations météorologiques
2.1.2	Les SPECI des principaux aérodromes auront un contenu complet à compter de janvier 2015. Les comptes rendus canadiens peuvent comporter des renseignements sur les variations de RVR. Si les valeurs moyennes de portée visuelle de piste mesurées pendant une minute au cours des 10 minutes précédant l'observation s'écartent de plus de 150 pieds ou de 20 pour cent de la valeur moyenne des 10 minutes, ou de la plus élevée de ces valeurs, les valeurs moyennes maximales pendant cette période d'une minute plutôt que de la valeur moyenne des 10 minutes figurent dans le compte rendu.
2.2	L'emploi de l'abréviation « CAVOK » pour « plafond et visibilité OK » (en anglais, « ceiling and visibility OK ») n'est pas autorisé dans les METAR ou dans les SPECI.
2.3.1 d)	Les renseignements figurant dans les SPECI sont représentatifs des aérodromes et ne renferment généralement pas de renseignements particuliers concernant l'approche et les zones de montée initiale.
2.3.1 e)	Un SPECI n'est pas diffusé pour des procédures d'atténuation du bruit.
2.3.2 b) et c)	Un SPECI est diffusé pour des augmentations de vitesse du vent uniquement lorsque la vitesse de celui-ci (moyenne de 2 minutes) augmente subitement d'au moins le double de la valeur signalée précédemment et dépasse 30 nœuds.
2.3.3 h)	Un SPECI est diffusé lorsqu'un cisaillement du vent important est observé ou signalé.
3.2	Le Canada ne diffuse pas de messages d'observations régulières et spéciales locales.
4.1.3 b)	La période d'établissement de la moyenne des observations du vent pour les METAR ou les SPECI est de deux (2) minutes.
4.1.5.2	Les vents d'une vitesse moyenne inférieure à deux nœuds sont signalés comme étant des vents calmes. Les rafales sont signalées lorsqu'elles dépassent de cinq (5) nœuds ou plus une vitesse moyenne d'au moins 10 nœuds.
4.2.4.1	Les comptes rendus de visibilité sont communiqués en unités et fractions de milles terrestres (SM). Les gradations se font comme suit : de $\frac{1}{8}$ mille jusqu'à $\frac{3}{4}$ mille, de $\frac{1}{4}$ mille jusqu'à $2\frac{1}{2}$ milles et de 1 mille jusqu'à 3 à 20 milles, puis par incrément de 5 milles.

4.3.3.1	La RVR est automatiquement incorporée aux METAR et aux SPECI sans qu'une intervention humaine ne soit nécessaire. Elle peut inclure des données visant des pistes non en service ou non favorisée. Les indicateurs de RVR sont situés dans les unités des services de la circulation aérienne et les bureaux de météorologie à l'aviation. L'affichage des unités de la circulation aérienne (ATS) indique une moyenne sur une (1) minute et celui des bureaux météorologiques une moyenne sur dix minutes.
4.3.6.1	La RVR est indiquée en pieds (pi).
4.3.6.6 b)	Si les valeurs moyennes de portée visuelle de piste au cours des 10 minutes précédentes s'écartent de plus de 150 pieds ou de 20 pour cent de la valeur moyenne des 10 minutes précédentes, la moyenne d'une (1) minute la plus basse et la moyenne d'une (1) minute la plus élevée, plutôt que la moyenne des 10 minutes, est indiquée dans cet ordre et dans le format suivant : VRVRVRVRVVRVVRVVRFT/i Exemple : ...1000V2400FT...
4.4.2.3	IC signifie « cristaux de glace ». Il s'agit de précipitations qui tombent par ciel clair et qui prennent la forme de très petits cristaux, souvent si petits qu'ils semblent suspendus dans l'air.
4.4.2.6	On désigne par SHPL la neige roulée enrobée dans une mince couche de glace qui s'est formée à la suite de la congélation de gouttelettes interceptées par la neige roulée ou de l'eau provenant de la fonte partielle de la neige roulée. Elle se présente sous forme de granules de glace transparents ou translucides, de forme sphérique ou irrégulière, ayant un diamètre de 5 mm ou moins.
4.5.4.3	L'abréviation SKC indique un ciel clair; la mention CLR dans un compte rendu de station automatisée indique qu'aucun nuage n'a été détecté.
4.5.4.4	La hauteur de la base des nuages aux emplacements où la mesure se fait par observation humaine peut être arrondie à la valeur du niveau le plus proche, et non pas le plus bas, mais arrondie à la valeur du niveau le plus bas si la mesure se situe à mi-chemin entre deux niveaux.
4.5.4.6	Les comptes rendus AUTO ne comportent ni le code « /// » pour le type de nuage ni le code « //// » pour la base et l'étendue de nuages de type TCU (cumulus bourgeonnant) ou CB.
4.7.3	Le calage altimétrique est indiqué en centaines de pouces de mercure ; il est précédé de l'indicatif « A ». Le QFE n'est pas disponible.
Tableau A3-2	L'identification des corrections aux METAR/SPECI est indiquée par le code CCX, plutôt que par le code COR ; la lettre « X » est remplacée par « A » pour la première correction, par « B » pour la deuxième correction, et ainsi de suite. SHPL indique une averse de granules de glace, IC des cristaux de glace et SKC un ciel clair. Les comptes rendus de stations automatisées comportent la mention CLR pour indiquer qu'aucun nuage n'a été détecté. Les couches de nuages figurant dans un rapport comprennent l'étendue cumulative de tous les nuages au niveau mentionné et plus bas. Les METAR/SPECI provenant des stations automatisées ne comprennent pas le groupe de type de nuages et les abréviations « NCD » et « NDV » ne sont pas utilisées. L'abréviation « CLR » indique qu'aucun nuage n'a été détecté. Dans le compte rendu RVR, la tendance est précédée d'une barre oblique (/) sans espace immédiatement après l'abréviation « pi », celle-ci indiquant que l'unité de mesure est le pied. La mention « LWIS » pour « Système d'information météorologique limitée » fait référence à une station automatisée qui présente des données sur la température, la vitesse et la direction des vents, le point de rosée et le calage altimétrique, dans le même ordre et avec les mêmes contenus, codage et formatage que dans un METAR.

Annexe 3, Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale	
Appendice 5	Spécifications techniques relatives aux prévisions
1.2.3	L'abréviation SHPL fait référence à des averses de granules de glace, ainsi qu'il est indiqué dans la différence par rapport au paragraphe 4.4.2.6 de l'Appendice 3. IC fait référence à des cristaux de glace.
1.2.4	L'abréviation SKC indique un ciel clair; la mention CLR dans un compte rendu de station automatisée indique qu'aucun nuage n'a été détecté.
2	Aucune prévision de tendance n'est fournie.
4	Voir la différence par rapport au paragraphe 6.5.2.
Table A5-1	Les TAF corrigées ou annulées sont diffusées sous forme d'amendements. Les conditions SHPL, IC et SKC peuvent être indiquées dans la prévision.
Appendice 6	Spécifications techniques relatives aux renseignements SIGMET et AIRMET, aux avertissements d'aérodrome, et aux avertissements et alertes de cisaillement du vent
1.1.4	Un SIGMET peut aussi viser un cisaillement de vent dans les basses couches, une tornade ou une trombe marine; ces phénomènes, combinés avec d'autres phénomènes, peuvent aussi figurer dans une prévision.
2.1.4	Des AIRMET visant la nébulosité et la visibilité peuvent être regroupés dans un seul bulletin.
4.2.1	L'abréviation ISOLD fait référence à une couverture spatiale de 25 pour cent ou moins, OCNL à une couverture spatiale comprise entre 26 et 50 pour cent.
Table A6-1A	Un SIGMET peut viser deux régions d'information de vol (FIR) ou plus. Dans ce cas, des SIGMET distincts sont diffusées pour chaque FIR. La zone visée peut être indiquée à l'aide d'une ligne et de distances de part et d'autre de cette ligne.
	ISOLD pour ISOL
	LLWS pour LOW LVL WS
	MDT pour MOD
	SQLN pour SQL
	QS pour STNR
	WTN pour WI
	WKNG pour WKN
	WND SPD pour WSPD
	ICG pour ICE
	CNCL pour CNL
Appendice 8	Spécifications techniques relatives à l'assistance aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite
4.1.1	D'autres méthodes de présentation de l'information pourraient être utilisées.
4.2.1.2	D'autres méthodes de présentation des renseignements sur le vent pourraient être utilisées.

Annexe 4, Cartes aéronautiques	
Chapitre 1	Définitions, application et disponibilité
	Aérodrome : La définition du Canada clarifie que la surface gelée d'un plan d'eau ou toute autre surface d'appui pourrait être un aérodrome et précise que ces surfaces pourraient servir à l'entretien d'aéronef.
Chapitre 2	Spécifications générales
2.2	La Carte régionale – OACI (Annexe 4, Chapitre 8) est désignée sous le nom de carte de région terminale. La Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI (Annexe 4, Chapitre 14) est désignée sous le nom de carte de voies de circulation. La Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef – OACI (Annexe 4, Chapitre 15) est désignée sous le nom de carte d'aires de stationnement.
2.5.4	Les dimensions linéaires sont exprimées en pieds.
2.5.7	Il n'y a pas d'échelle de conversion (mètres/pieds) sur chaque carte où apparaissent des altitudes.
2.13	Au Canada, il existe des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
2.18.1.1	Le Canada utilise le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83) comme système de référence géodésique.
Remarque	Le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83) est équivalent au Système géodésique mondial — 1984 (WGS 84) aux fins aéronautiques.
2.18.2.2	L'ondulation du géoïde n'est pas publiée.
Chapitre 3	Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (Application des limites d'emploi des avions)
3.3.2	Les dimensions linéaires sont exprimées en pieds.
3.8.2.2	Ces renseignements ne figurent pas sur les Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A.
Chapitre 4	Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type B
4.2.1*	La Carte d'obstacles d'aérodrome — OACI type B n'est pas publiée.
Chapitre 6	Carte topographique pour approche de précision – OACI
6.2.1	La Carte topographique pour approche de précision — OACI n'est pas publiée. Cependant, des renseignements sur le profil du terrain sont fournis sur les cartes d'approche aux instruments de Catégories II et III.
Chapitre 7	Carte de croisière – OACI
7.9.2	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
7.9.3.1.1 b)	Au Canada, on n'indique pas l'altitude de l'antenne émettrice du DME sur les cartes de croisière.
Chapitre 8	Carte régionale – OACI
8.9.2	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
8.9.4.1.1 b)	L'altitude de l'antenne émettrice du DME n'est pas publiée sur les cartes de région terminales.

Annexe 4, Cartes aéronautiques	
8.9.4.1.1 d)	Les limites verticales ou latérales ne sont pas indiquées sur les cartes de région terminale; toutefois, elles sont mentionnées dans la légende.
8.9.4.1.1 h) 2)	Les relèvements sont indiqués au degré le plus proche, et les distances au mille marin le plus proche, sur les cartes de région terminale.
8.9.4.1.1 m)	Ces renseignements ne sont pas indiqués.
Chapitre 9	Carte de départ normalisé aux instruments (SID) – OACI
9.9.2	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
9.9.3.1	L'altitude minimale de secteur n'est pas indiquée sur les cartes de départ normalisé.
9.9.3.2	L'altitude minimale de zone n'est pas indiquée sur les cartes de départ normalisé.
9.9.4.1.1 b) 1) vi)	Au Canada, on n'indique pas l'altitude de l'antenne émettrice du DME sur les cartes d'arrivée normalisée.
9.9.4.1.1 c) 1) iii)	Les relèvements sont indiqués au degré le plus proche sur les cartes de départ normalisé aux instruments.
Chapitre 10	Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) – OACI
10.9.2	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
10.9.3.1	L'altitude minimale de secteur n'est pas indiquée sur les cartes d'arrivée normalisée.
10.9.3.2	L'altitude minimale de zone n'est pas indiquée sur les cartes d'arrivée normalisée.
10.9.4.1.1 b) 1) vi)	Le Canada ne publie pas l'altitude de l'antenne émettrice du DME sur les cartes d'arrivée normalisée aux instruments.
10.9.4.1.1 c) 1) ii)	Les coordonnées géographiques ne sont pas indiquées sur les STAR conventionnelles lorsqu'une STAR FMS utilise la même route.
10.9.4.1.1 c) 1) iii)	Les relèvements sont indiqués au degré le plus proche sur les cartes d'arrivée normalisée aux instruments.
Chapitre 11	Carte d'approche aux instruments – OACI
11.3.3.1	Le Canada n'indique pas de cercle de distance sur les cartes d'approche aux instruments.
11.10.3	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
11.10.6.3 h)	Les repères d'approche intermédiaire ne figurent pas dans la vue de profil s'il existe plusieurs tronçons intermédiaires.
11.10.8.2	Pour les approches aux instruments nécessitant l'utilisation d'un DME sur le segment d'approche finale, le Canada ne publie pas de tableau DME indiquant les altitudes pour chaque tronçon de 1 NM.
11.10.8.5	La pente de descente d'approche au dixième de pourcentage le plus près n'est pas indiquée. Toutefois, un taux de descente pour une vitesse au sol précise est fourni.
Chapitre 12	Carte d'approche à vue – OACI
12.10.3	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.

Annexe 4, Cartes aéronautiques	
Chapitre 13	Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI
13.6.1 d)	Les forces portantes ne sont pas publiées sur les cartes d'aérodrome/d'héliport; cette information figure dans le <i>Supplément de vol – Canada</i> .
13.6.1 i)	Le Canada n'indique pas les coordonnées géographiques des axes des voies de circulation et des postes de stationnement d'aéronef sur les cartes d'aérodrome/d'héliport.
13.6.1 k)	Les limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ne figurent pas sur les cartes d'aérodrome/d'héliport.
Chapitre 14	Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI
14.1	Au Canada, la Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome – OACI est désignée sous le nom de carte de voies de circulation.
14.6 a)	Le Canada n'illustre pas l'altitude de l'aire de trafic sur les cartes de voies de circulation.
14.6 c)	Les coordonnées géographiques des postes de stationnement d'aéronefs ne sont pas indiquées sur les cartes de voies de circulation.
14.6 d)	Les forces portantes ne sont pas publiées.
14.6 g)	Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ne sont pas indiquées sur les cartes de voies de circulation.
14.6 h)	Les limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas indiquées.
Chapitre 15	Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI
15.1	Au Canada, la Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef – OACI est désignée sous le nom de carte d'aires de stationnement.
15.6 a)	L'altitude de l'aire de trafic n'est pas indiquée.
15.6 g)	Les limites de l'aire relevant du service de contrôle de la circulation aérienne ne sont pas indiquées.
Chapitre 16	Carte aéronautique du Monde au 1/1 000 000 - OACI
16.1	Le Canada ne publie pas les cartes aéronautiques du monde (WAC). La couverture canadienne complète requise est fournie par les cartes de navigation aéronautique VFR selon une échelle de 1:500 000.
Chapitre 17	Carte aéronautique au 1/500 000 – OACI
17.7.9.1	Les points cotés des lacs ne sont pas toujours indiqués sur les cartes de navigation VFR (VNC) à l'échelle 1/500 000.
17.8.1	Au Canada, les lignes isogones ne sont pas publiées au nord de 77 degrés de latitude Nord.
17.9.4	Au Canada, on utilise des zones réglementées, dangereuses et à service consultatif. Remarque : Au Canada, l'espace aérien à service consultatif est un espace aérien de classe F.
17.9.5.1	Le Canada n'illustre pas la classe d'espace aérien dans les zones des cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) dont l'échelle est de 1/500 000 qui sont indiquées dans les cartes de région terminale VFR (VTA) dont l'échelle est de 1/250 000.
Chapitre 18	Carte aéronautique de navigation à petite échelle – OACI
18.2	La Carte aéronautique de navigation à petite échelle — OACI n'est pas publiée.
Chapitre 20	Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI
	Le Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI n'est pas utilisé.
Chapitre 21	Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC – OACI

21.1.2	Le Canada ne publie pas de cartes d'altitude minimale de guidage par surveillance ATS et ne fournit pas d'information sur l'altitude minimale de guidage sur aucune carte.	
--------	--	--

Annexe 5, Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol		
Chapitre 3	Emploi normalisé des unités de mesure	
3.3 Tableau 3-4	Nº réf.	Grandeur
	1.4	distance (courte) ¹
	1.12	longueur de piste ¹
	1.13	portée visuelle de piste
	1.16	visibilité
	1.18	direction du vent uniquement pour l'atterrissement et le décollage aux aérodromes situés dans l'espace aérien du grand Nord canadien
	2.12	masse (poids) ²
	3.2	calage altimétrique
	Remarques :	
	1. Les distances courtes comme les longueurs de piste seront exprimées à la fois en pieds et en mètres dans les publications aéronautiques si cela répond à un besoin opérationnel.	
	2. Le poids d'un aéronef est exprimé en kilogrammes et/ou en livres.	
Chapitre 4	Cessation de l'utilisation des certaines unités supplétives hors SI	
4.1 Tableau 4-1	Nous n'approuvons pas l'établissement, aux fins de la planification, de dates de cessation de l'utilisation du nœud, du mille marin et du pied.	

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
Partie I	Aviation de transport commercial international — Avions
Chapitre 1	Définitions
Définitions	Aéronef avancé : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre.
	Aéronef de base : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre.
	Agent technique d'exploitation : Ce terme n'est pas défini dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC).
	Programme de sécurité : Ce terme n'est pas défini dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC).
	Membre de l'équipage de cabine : appelé « agent de bord ». Un agent de bord est un « membre d'équipage » autre qu'un membre d'équipage de conduite à qui des fonctions ont été assignées dans l'intérêt des passagers à bord d'un aéronef servant au transport de passagers.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
	La définition canadienne comprend les personnes à bord pour assurer la sécurité des passagers ainsi que les personnes à bord devant effectuer des tâches relatives au service. Chaque « agent de bord » est formé conformément à la <i>Norme de formation des agents de bord</i> de Transports Canada (TP 12296), quelles que soient ses responsabilités à bord de l'aéronef.
Remarques	Grâce à cette définition, toutes les personnes à qui ont été assignées des fonctions dans l'intérêt des passagers sont formées selon la même norme de sécurité. Cette définition permet également d'éviter toute confusion lors d'une urgence où un passager pourrait ne pas faire la différence entre un membre de l'équipage de cabine ayant suivi une formation pour l'évacuation de l'aéronef et un autre qui n'est à bord que pour des tâches relatives au service.
	Carburant critique EDTO: Le Canada a une définition pour les réserves de carburant critique dans la documentation d'orientation sur l'ETOPS/l'EDTO. Bien que la terminologie ne soit pas parfaitement harmonisée, l'objet de cette définition est respecté. <i>Ajout de texte dans la note. Les SARP ne s'appliquent pas au TP 6327.</i>
Remarques	Le Canada a une définition pour les réserves de carburant critique dans le document d'orientation sur l'ETOPS/l'EDTO. Bien que la terminologie ne soit pas parfaitement harmonisée, l'objet de cette définition est respecté.
	Crédit opérationnel : Le Canada ne permet pas l'utilisation d'écart ou de crédits opérationnels par rapport à la visibilité opérationnelle minimale d'aérodrome. Un crédit opérationnel basé sur la performance des systèmes embarqués d'aéronefs n'est accordé que pour la visibilité à l'approche.
	Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances (PBAOM) : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre. De plus, les règles opérationnelles actuelles du Canada en ce qui a trait à la visibilité opérationnelle d'aérodrome sont plus strictes et ne permettent pas l'utilisation d'un minimum plus bas basé sur les performances d'un aéronef équipé d'un système embarqué comme un EVS, un SVS, un CVS, un HUD ou un système d'atterrissement automatique.
Chapitre 3	Généralités
3.2.2.2 Note	Le Canada examine actuellement le TP 6327 – <i>Critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée</i> , qui sera publié en septembre 2025 sous le titre <i>Critères de sécurité pour l'approbation de l'EDTO</i> .
3.4 Note 1	La <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> (RTMD) couvrent cette exigence.
3.5.3 Note 3	Les exigences de formation des PANS-OPS (Volume III, Section 10) ne font pas partie du programme de formation requis par le paragraphe 725.124(21) du RAC pour les NSAC (formation de répartiteur de vol).
Remarques	Il n'y a, à l'heure actuelle, aucune initiative réglementaire permettant de satisfaire à cette exigence. La conformité à ces exigences de formation continuera de se faire sur une base volontaire jusqu'à ce qu'une initiative réglementaire soit adoptée.
Chapitre 4	Préparation et exécution des vols
4.2.1.5 d) et e)	Les éléments suivants ne sont pas encore spécifiés dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation : le nom et la fonction du représentant de l'autorité inscrits sur le Certificat d'exploitation aérienne (EAC), ainsi que l'endroit où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.
4.2.1.7	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
4.2.7	Toute visibilité autre qu'une RVR est donnée uniquement à titre indicatif. Aucune visibilité minimale n'a été précisée.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
4.2.8.1.1	Le Canada n'utilise pas le terme « aéronef avancé ». De plus, il n'y a pas de crédit opérationnel ou d'approbation déterminée pour la visibilité opérationnelle d'aérodrome.
4.2.8.1.2	Les consignes canadiennes sur les AS figurent dans les circulaires d'information propres à chaque AS ou dans le TP 4711 – <i>Manuel d'agrément des exploitants aériens</i> , à l'exception des opérations CAT II/III qui sont décrites dans le TP 1490 – <i>Manuel d'exploitation tout temps</i> .
4.2.8.1.3	Les consignes canadiennes sur les AS figurent dans les circulations d'information propres à chaque AS ou dans le TP 4711, à l'exception des opérations CAT II/III qui sont décrites dans le TP 1490 (<i>Manuel d'exploitation tout temps</i>).
4.3.6.3 Note 2	Le Canada examine actuellement le TP 6327 – <i>Critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée</i> , qui sera publié en septembre 2025 sous le titre <i>Critères de sécurité pour l'approbation de l'EDTO</i> .
4.4.1.2	Toute visibilité autre qu'une RVR est donnée uniquement à titre indicatif. Aucune visibilité minimale n'a été précisée.
4.7.1.1 Note	Le Canada examine actuellement le TP 6327 – <i>Critères de sécurité pour l'approbation des opérations de bimoteurs avec distance de vol prolongée</i> , qui sera publié en septembre 2025 sous le titre <i>Critères de sécurité pour l'approbation de l'EDTO</i> .
4.7.1.2 Note	Le Canada n'utilise pas le terme « Temps de déroutement maximal EDTO ».
4.7.2.3	Ni le TP 6327 ni les Normes de service aérien commercial ne précisent cette exigence.
Chapitre 5	Limites d'emploi relatives aux performances des avions
5.1.2	Les exigences concernant les conditions qui permettent d'exécuter avec sécurité un atterrissage forcé ne sont pas aussi contraignantes.
5.4.1	Les vols sans passagers sur avion monomoteur (autre qu'un moteur à turbine) effectués de nuit ou en IFR sont autorisés sous réserve des conditions précisées dans la sous-partie 703 et la norme connexe 723 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC).
5.4.2	Le contrôle automatique des tendances n'est pas exigé.
Chapitre 6	Équipement, instruments de bord et documents de vols des avions
6.1.3	Les listes minimales d'équipements (LME) ne sont pas exigées pour les aéronefs monomoteurs ou multimoteurs qui ont au plus 9 sièges passagers.
6.2.2	Par ailleurs, un poussoir de sélection d'émetteur doit être ajouté sur le manche.
6.15	Une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant (FLTA) et une fonction de précision d'altitude devant assurer un fonctionnement optimal du système de représentation et d'avertissement du relief (TAWS) au cours de toutes les phases du vol et dans toutes les conditions atmosphériques seront exigées pour l'exploitation : des avions régis par la sous partie 703 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers; et enfin des avions régis par la sous partie 705 du RAC.
	Un dispositif d'affichage d'avertissement d'impact (TAD) sera exigé pour l'exploitation des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers et des avions régis par la sous partie 705 du RAC.
	Les avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers et les avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 705 du RAC devront être dotés d'un GPWS comme cela est précisé au paragraphe 6.15.1.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
6.15.2	Les avions à turbomachines régis par la sous-partie 704 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15 000 kg n'auront pas à être dotés d'un GPWS comme celui décrit au paragraphe 6.15.2, à moins qu'ils ne soient équipés d'au moins 10 sièges passagers.
	Un dispositif d'affichage d'avertissement d'impact (TAD) et une fonction de précision d'altitude devant assurer un fonctionnement optimal du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) au cours de toutes les phases du vol et dans toutes les conditions atmosphériques seront exigés pour l'exploitation : des avions régis par la sous partie 703 du RAC équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers; et enfin des avions régis par la sous partie 705 du RAC.
	Les avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 705 du RAC dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ou qui sont équipés d'au moins 30 sièges passagers devront être dotés d'un GPWS comme celui décrit au paragraphe 6.15.2.
6.15.3	Les avions régis par la sous partie 703 et la sous partie 704 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg n'auront pas à être dotés d'un GPWS comme celui décrit au paragraphe 6.15.3.
	Un dispositif d'affichage d'avertissement d'impact (TAD) sera exigé pour l'exploitation des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers et des avions régis par la sous partie 705 du RAC.
	Une fonction de précision d'altitude devant assurer un fonctionnement optimal du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) au cours de toutes les phases du vol et dans toutes les conditions atmosphériques sera exigée pour l'exploitation : des avions régis par la sous partie 703 du RAC équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 6 à 9 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg; des avions régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers; et enfin des avions régis par la sous partie 705 du RAC.
	Les avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers et dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5 700 kg ainsi que les avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 705 du RAC devront être dotés d'un GPWS qui a une fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant (FLTA) comme celui décrit au paragraphe 6.15.3.
6.15.4	Voir 6.15.3.
6.15.6	Voir 6.15.3. Toutes les différences de catégorie A précisées au paragraphe 6.15.3 s'appliquent. Un GPWS qui donne tous les avertissements indiqués au paragraphe 6.15.8, un dispositif d'affichage d'avertissement d'impact (TAD) et une fonction de précision d'altitude devant assurer un fonctionnement optimal du système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) au cours de toutes les phases du vol et dans toutes les conditions atmosphériques seront exigés pour l'exploitation des avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 704 du RAC équipés de 10 à 19 sièges passagers et des avions à moteurs alternatifs régis par la sous partie 705 du RAC.
6.18.1	Le Canada a l'intention de mettre en œuvre cette exigence sous forme de règlement au plus tôt le 1 ^{er} janvier 2025. D'ici là, une conformité sur une base volontaire est encouragée.
6.18.2 Recommandation	Le Canada songe à mettre en œuvre cette exigence sous forme de règlement au plus tôt le 1 ^{er} janvier 2025. D'ici là, une conformité sur une base volontaire est encouragée.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
6.18.3	À l'heure actuelle, les exploitants mettent les renseignements sur la position d'un vol en détresse à la disposition des fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) et des autorités de recherches et de sauvetage (SAR) au besoin. Aucune réglementation précise ne l'exige.
6.18.3 Note 2	Il n'y a, à l'heure actuelle, aucune initiative réglementaire permettant de satisfaire à cette exigence. La conformité à ces exigences de formation continuera de se faire sur une base volontaire jusqu'à ce qu'une initiative réglementaire soit adoptée.
6.24 Note	Au sujet de la note, l'information sur l'utilisation des systèmes embarqués, comme le système d'atterrissement automatique, le HUD, l'EVS, le SVS ou le CVS figure dans les AS. Le <i>Manuel d'exploitation tout temps</i> ne contient que l'information sur les opérations CAT II/III.
6.26.1	Il n'y a, à l'heure actuelle, aucune initiative réglementaire permettant d'exiger l'installation d'un ROASS dans les aéronefs propulsés par turbines.
Chapitre 7	Équipement de communication et de navigation de bord des avions
7.4	Il incombe au fabricant d'assurer l'exactitude des données.
Chapitre 9	Équipage de conduite des avions
9.3.1	<i>La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> (RTMD) couvrent déjà cette exigence.
9.3.1	La gestion des ressources en équipe (CRM) ne fait pas partie des exigences des programmes de formation des sous-parties 703 et 704 du RAC.
9.4.1	Lorsqu'aucune qualification de type n'est nécessaire, les exigences d'expérience récente en matière de décollage et d'atterrissement sont regroupées par catégorie et classe d'aéronef.
9.4.3	Aucune qualification de route ou d'aérodrome particulière n'est exigée dans le cas de l'exploitation d'un taxi aérien ou d'un service aérien de navette; cependant, il est fait référence à des « routes » plutôt qu'à des « régions », et les qualifications d'aérodrome sont plus détaillées.
9.4.4	Le paragraphe 703.91(1) du RAC indique que la période de validité du contrôle de la compétence du pilote expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle.
	Le paragraphe 704.111(1) du RAC indique que la période de validité du contrôle de la compétence du pilote expire le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle.
	Le paragraphe 705.113(2) du RAC indique que la période de validité du contrôle de la compétence du pilote expire : <ol style="list-style-type: none"> soit le premier jour du septième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle de la compétence du pilote; soit le premier jour du treizième mois suivant celui au cours duquel l'intéressé a subi le contrôle de la compétence du pilote, lorsque le pilote termine avec succès l'entraînement périodique de six mois approuvé par le ministre conformément aux Normes de service aérien commercial en tant que substitut au contrôle de la compétence du pilote et qui est précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie; soit à la fin de la période de validation, lorsque l'exploitant aérien est titulaire d'une spécification d'exploitation qui autorise un programme de qualification préalable conforme aux Normes de service aérien commercial et que le pilote subit une évaluation de compétence au cours de la période d'évaluation autorisée à l'exploitant aérien dans la spécification d'exploitation.
9.4.5.2	Davantage d'expérience, mais moins d'expérience récente, est exigée du pilote-commandant de bord.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
Chapitre 12	Équipage de cabine
12.4 e)	<p>La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) couvrent déjà cette exigence.</p>
12.5	<p>Aucune limite applicable au temps de vol et aux périodes de service de vol des agents de bord (membres de l'équipage de cabine) n'a été établie. Bien que des dispositions réglementaires portant sur les limites de temps de vol et les périodes de service de vol des membres de l'équipage de conduite existent depuis 1987, le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) ne contient pas de disposition semblable qui limite le temps de vol et les périodes de service de vol des agents de bord. Les heures de travail des agents de bord sont régies par le <i>Code canadien du travail</i> et les conventions collectives établies avec l'employeur, le cas échéant.</p> <p>Des mesures réglementaires visant l'ajout, dans la partie V (Maintenance et Construction) du RAC, des limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol et exigeant des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue sont entre les mains du ministère de la Justice. Une fois ces exigences mises en œuvre avec succès, l'élaboration de dispositions réglementaires portant sur le temps de vol et la période de service en vol des agents de bord est prévue.</p>
Chapitre 13	Sûreté
13.2	<p>La réglementation et les normes canadiennes n'exigent pas que la porte puisse être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite si l'équipage minimal de conduite exigé compte plus de deux membres d'équipage de conduite. La réglementation canadienne exige que la porte puisse être verrouillée et déverrouillée sur un avion dont l'équipage minimal de conduite est fixé à deux membres, de l'une ou l'autre des positions de conduite; ou sur un avion dont l'équipage minimal de conduite est fixé à plus de deux membres, d'au moins l'une des positions de conduite.</p>
Appendice 2	Structure et teneur de manuel d'exploitation
2.1.27	Toute visibilité autre qu'une RVR est donnée uniquement à titre indicatif. Aucune visibilité minimale n'a été précisée.
2.3.3	Toute visibilité autre qu'une RVR est donnée uniquement à titre indicatif. Aucune visibilité minimale n'a été précisée.
2.3.4	Toute visibilité autre qu'une RVR est donnée uniquement à titre indicatif. Aucune visibilité minimale n'a été précisée.
2.3.5	Le crédit opérationnel n'est disponible que pour la visibilité à l'approche et non pour la visibilité opérationnelle d'aérodrome.
Appendice 3	Spécifications supplémentaires relatives aux vols approuvés d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)
1.1	<p>La norme pour le transport de passagers, de nuit, à bord d'un aéronef monomoteur en vol IFR ou en vol VFR indique que seuls les avions à moteur à turbine de série sont autorisés et que le moteur à turbine de l'avion doit avoir démontré une MTBF (moyenne des temps de bon fonctionnement) de 0,01/1 000 heures ou moins établie sur 100 000 heures en service.</p> <p>Le Canada ne permet pas à un exploitant aérien d'utiliser un aéronef terrestre monomoteur au-delà de la distance à laquelle il peut planer jusqu'au rivage, sauf au moment du décollage, de l'approche ou de l'atterrissement.</p>
1.3	Le contrôle automatique des tendances des moteurs n'est pas exigé.
6	Aucune exigence particulière n'existe en matière de sécurité d'exécution d'un atterrissage forcé. Seules existent des exigences portant sur les différents types de matériel de survie nécessaires en cas d'atterrissement forcé.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
7	Il n'est pas obligatoire que la descente en vue d'un atterrissage forcé de nuit et/ou en IMC soit comprise dans la formation, mais elle peut y figurer.
Appendice 6	Permis d'exploitation aérienne (AOC)
2	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
3.1	Les éléments suivants ne sont pas encore spécifiés dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation : la marque, le modèle et la série de l'aéronef déterminés à l'aide de la taxonomie Commercial Aviation Safety Team/OACI (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale/Organisation de l'aviation civile internationale), les coordonnées de l'autorité de délivrance et les types et les zones d'exploitation.
3.2	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
Pièce D	Certification et validation des exploitants – Le Canada n'utilise pas le terme « aéronef avancé ».
	Crédit opérationnel : Le Canada ne permet pas l'utilisation d'écart ou de crédits opérationnels par rapport à la visibilité opérationnelle minimale d'aérodrome. Un crédit opérationnel basé sur la performance des systèmes embarqués d'aéronefs n'est accordé que pour la visibilité à l'approche.
	Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances (PBAOM) : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre. De plus, les règles opérationnelles actuelles du Canada en ce qui a trait à la visibilité opérationnelle d'aérodrome sont plus strictes et ne permettent pas l'utilisation d'un minimum plus bas basé sur les performances d'un aéronef équipé d'un système embarqué comme un EVS, un SVS, un CVS, un HUD ou un système d'atterrissement automatique.
Section I, Chapitre 2	Préparation et exécution des vols
2.2.2.2.1.1	Le Canada n'utilise pas le terme « aéronef avancé ». De plus, aucun crédit opérationnel ou approbation déterminée n'est prévu pour la visibilité opérationnelle d'aérodrome.
Partie II	Aviation générale internationale — Avions
Section I, Chapitre 1	Définitions
	Aéronef de base : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre.
	Néant
Partie III	Vols internationaux d'hélicoptères
Section I	Généralités
Chapitre 1	Définitions
	Aéronef avancé : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre.
	Aéronef de base : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre.
	COMAT : Le Canada n'utilise pas actuellement cette définition. Il exige au minimum que les pilotes suivent une formation sur la manutention des marchandises dangereuses.
	Crédit opérationnel : Le Canada ne permet pas l'utilisation d'écart ou de crédits opérationnels par rapport à la visibilité opérationnelle minimale d'aérodrome. Un crédit opérationnel basé sur la performance des systèmes embarqués d'aéronefs n'est accordé que pour la visibilité à l'approche.

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
	Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances (PBAOM) : Le Canada n'a pas de définition pour ce terme et n'a pas de plan en place pour en mettre une en œuvre. De plus, les règles opérationnelles actuelles du Canada en ce qui a trait à la visibilité opérationnelle d'aérodrome sont plus strictes et ne permettent pas l'utilisation d'un minimum plus bas basé sur les performances d'un aéronef équipé d'un système embarqué comme un EVS, un SVS, un CVS, un HUD ou un système d'atterrissement automatique.
Section I Chapitre 2	Applicabilité
2.2.1.5 d) et e)	Les éléments suivants ne sont pas encore spécifiés dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation : le nom et la fonction du représentant de l'autorité inscrits sur le permis d'exploitation aérienne (AOC), ainsi que l'endroit où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.
2.2.1.7	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
Section II	Transport aérien commercial international – Hélicoptères
Chapitre 2	Préparation et exécution des vols
2.3.4	Héliports de dégagement : La réglementation canadienne couvre l'utilisation d'aérodromes de dégagement et ne comporte aucune disposition particulière concernant les heliports. En ce qui a trait aux opérations extracôtières, des consignes permettant la tenue de vols IFR d'hélicoptères sans aérodrome de dégagement figurent dans une AS du TP 4711.
Chapitre 4	Instruments, équipement et documents de vols d'hélicoptères
4.16	Hélicoptères équipés de systèmes d'atterrissement automatique, d'un système de visualisation tête haute (HUD) ou d'affichages équivalents, de système de vision améliorée (EVS), de systèmes de vision synthétique (SVS) et/ou de systèmes de vision combinés (CVS) L'AS et le crédit canadien pour l'utilisation de systèmes embarqués comme les systèmes d'atterrissement automatique, les HUD, les EVS, les SVS ou les CVS figurent dans une AS qui ne s'applique à l'heure actuelle qu'aux avions.
Appendice 3	Limites d'emploi relatives aux performances des hélicoptères
2	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
3.1	Les éléments suivants ne sont pas encore spécifiés dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation : la marque, le modèle et la série de l'hélicoptère déterminés à l'aide de la taxonomie Commercial Aviation Safety Team/OACI (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale/Organisation de l'aviation civile internationale), les coordonnées de l'autorité de délivrance et les types et les zones d'exploitation.
3.2	Cette exigence n'est pas encore spécifiée dans le cadre réglementaire ni dans le matériel d'orientation.
Appendice 8	Teneur d'un manuel d'exploitation <i>Supplément au paragraphe 2.2.3.1, chapitre 2, section II</i>
2.3.5	Le crédit opérationnel n'est disponible que pour la visibilité à l'approche et non pour la visibilité opérationnelle d'aérodrome.
Pièce C	Certification et validation des exploitants <i>Supplément au paragraphe 2.2.1, chapitre 2, section II</i>

Annexe 6, Exploitation technique des aéronefs	
3.1.2	Les consignes canadiennes sur les AS figurent dans les circulaires d'information propres à chaque AS ou dans le TP 4711 – <i>Manuel d'agrément des exploitants aériens</i> , à l'exception des opérations CAT II/III qui sont décrites dans le TP 1490 – <i>Manuel d'exploitation tout temps</i> .
3.1.2a)	Le Canada n'utilise pas le terme « aéronef avancé ».

Annexe 7, Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs	
Chapitre 4	Emplacement des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation
4.1.2	Le lancement de ballons libres non habités, autres que les ballons météorologiques, n'est actuellement autorisé qu'à des fins de recherche scientifique en altitude. Étant donné que ces ballons ne sont utilisés qu'une seule fois, le Canada ne voit aucun intérêt à ce qu'ils soient immatriculés.
4.2.2	La hauteur des marques apposées sur un aérodyne sera d'au moins 15 cm (6 pouces), sauf dans le cas des marques portées sur l'aile, qui sera d'au moins 50 cm (20 pouces), et dans le cas des marques portées sur la surface inférieure, qui sera égale aux quatre cinquièmes de la largeur du fuselage ou de la cabine ou à 50 cm (20 pouces), si cette valeur est inférieure.
Remarque	La hauteur des marques portées par les ailes est conforme à la norme spécifiée au § 4.2.1.
Chapitre 5	Dimensions des marques de nationalité, des marques communes et des marques d'immatriculation
5.2	La largeur de la lettre « I » sera le sixième de sa hauteur et celle des lettres « M » et « W » ne sera pas supérieure à la hauteur de ces lettres.

Annexe 8, Navigabilité des aéronefs	
Partie IIIB	Avions de plus de 5 700 kg pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 2 mars 2004
Sous-partie D	
D.2 f)	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas du retardement de l'occurrence d'un embrasement généralisé dans la cabine.
D.2 g)	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas de l'éventualité d'un incendie soudain et étendu, provoqué, par exemple, par un engin explosif ou incendiaire.
D.2 h)	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas de fumée ou de gaz toxiques causés par des engins explosifs ou incendiaires.
Sous-partie F	
F.4.2	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas de l'éblouissement pénible pour une personne située à l'extérieur de l'avion.
Sous-partie K	
K.1	Pas en conformité avec cette disposition.
K.2	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas de la protection de la cloison du poste de pilotage.
K.3	Pas en conformité avec cette disposition.

Annexe 8, Navigabilité des aéronefs	
Partie IV	
Chapitre 7	Instruments et équipement
7.4.2	Partiellement en conformité. Les normes canadiennes ne traitent pas de l'éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

Annexe 9, Facilitation	
Chapitre 2	Entrés et sortie des aéronefs
2.13	Les règlements douaniers du Canada prescrivent que toutes les entreprises de transport aérien communiquent des renseignements sur les marchandises transportées, en utilisant soit une lettre de transport aérien normalisée de l'IATA, soit un document officiel de contrôle douanier du pays.
2.32	Les exploitants de vols commerciaux non réguliers (charters) doivent donner notification et/ou demander l'autorisation préalable à l'Office des transports du Canada. L'autorisation de vol doit aussi être demandée à Transports Canada.
2.34	Il incombe au transporteur aérien de donner aux services d'inspection frontalière un préavis d'intention d'atterrir.
2.36	Une redevance de 100 dollars canadiens est payable lorsque l'exploitant présente la demande requise pour la validation d'autorisation de vol.
2.37*	Le Canada exige aussi la notification de marchandises dangereuses et de produits agricoles lors de la demande d'autorisation de vol. Dans le cas d'aéronefs d'États étrangers, le ministre des Transports pourra demander copie de la spécification d'exploitation technique équivalente émise par l'autorité de réglementation, et de tout autre document que le ministre jugera nécessaire pour assurer que l'activité aérienne envisagée se déroule en sécurité.
Chapitre 3	Entrée et sortie des personnes et leurs bagages
3.18*	Le Canada se réserve le droit d'exiger que les demandeurs de visa de visiteur se présentent à un consulat du Canada pour une entrevue.
3.19	Il pourra être délivré à certains voyageurs des visas pour une seule entrée avec une durée de validité inférieure à six mois.
3.35	La plupart des passagers sont autorisés à entrer au Canada après un seul examen. Certains passagers sont dirigés vers un examen secondaire d'immigration, et dans ce cas ils sont tenus de présenter encore une fois leurs pièces d'identité. Le Canada se réserve le droit d'examiner les pièces d'identité à tout moment après l'arrivée, jusqu'à ce que le passager sorte de l'aéroport.
3.36	La douane canadienne exige une déclaration écrite de tous articles acquis à l'étranger ou achetés en franchise dans une boutique canadienne et se trouvant dans les bagages, que ces articles soient ou non passibles de droits ou réglementés.
3.45	Le Canada permet à des personnes de transiter sans visa uniquement lorsque le transporteur a un mémorandum d'entente avec le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration afin de permettre le transit au Canada de ressortissants de certains pays. S'il n'y a pas de mémorandum d'entente, les passagers de pays nécessitant un visa doivent se procurer un visa afin de transiter par le Canada. Il y a une exception : les escales de ravitaillement en carburant, à condition que certaines conditions soient remplies.
3.47	Si des bagages mal acheminés sont remis à leur propriétaire sans que le transporteur l'ait signalé aux services des douanes, la législation nationale du Canada prévoit l'imposition de sanctions.

Annexe 9, Facilitation	
3.59.1*	<p>Le Canada a pour pratique de notifier aux États de transit et de destination uniquement dans les situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ renvois sous garde; ▪ personnes sans garde qui pourraient créer une situation conflictuelle, potentiellement délicate ou éventuellement gênante; ▪ renvois associés à des problèmes de criminalité ou de sûreté. <p>Toutefois, en cas de notification, les renseignements fournis vont au-delà de ce qui est suggéré dans la note.</p>
3.65	Le Canada peut obliger un exploitant à transporter un membre d'équipage hors du Canada même si ce membre d'équipage a été légalement autorisé à entrer au Canada.
3.67	<p>Le Canada a pour pratique de notifier aux États de transit et de destination uniquement dans les situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ renvois sous garde; ▪ personnes sans garde qui pourraient créer une situation conflictuelle, potentiellement délicate ou éventuellement gênante; ▪ renvois associés à des problèmes de criminalité ou de sûreté.
Chapitre 4	Entrée et sortie des marchandises et autres articles
4.2*	Bien que les règlements relatifs aux transports par voie aérienne et aux transports de surface soient les mêmes, les procédures sont différentes. Par exemple, le fret aérien transporté exclusivement par voie aérienne peut être présenté à la douane à l'aéroport de destination finale. Le fret correspondant à une lettre de transport aérien mais traversant la frontière par camion doit être présenté à la douane au poste frontalier avant de pouvoir être transporté vers l'aéroport de destination.
4.39*	Les machines et les équipements importés au Canada pour servir exclusivement à l'entretien d'aéronefs immatriculés dans un pays étranger lors d'escales à des aéroports internationaux du Canada sont admis en franchise, sous réserve de réciprocité. La taxe sur les produits et services est perçue sur la valeur des équipements.
Chapitre 8	Dispositions diverses de facilitation
8.1*	En vertu de la législation canadienne, les exploitants doivent garantir financièrement toutes les obligations qui leur incombent en vertu des divers textes réglementaires. Vu ces prescriptions diverses, il ne semble pas possible d'avoir une seule caution pour couvrir les responsabilités financières de l'exploitant.
8.3	Le Canada accorde des exemptions de visas et de permis de travail à des représentants accrédités et à leurs conseillers qui participaient à des enquêtes sur des accidents ou incidents. Toutefois, les opérations de réparation et de récupération des épaves sont exclues de ces exemptions.
8.4	La législation nationale prévoit l'importation temporaire de matériel nécessaire à des opérations de recherches ou de sauvetage. Toutefois, elle ne prévoit pas l'admission en franchise de droits de douane ou de taxes des articles nécessaires aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération des épaves. Ces articles sont sujets aux dispositions de la <i>Loi sur le tarif des douanes</i> et de la <i>Loi sur la taxe d'accise</i> .

Annexe 10, Télécommunications aéronautiques	
Volume I	Aides radio à la navigation
Chapitre 2	Dispositions générales relatives aux aides radio à la navigation
2.2.1	Les NDB ne font pas l'objet d'essais périodiques en vol.

Annexe 10, Télécommunications aéronautiques	
Chapitre 3	Spécifications des aides radio à la navigation
3.1.3.3.1	Le Canada ne vérifie pas, par l'entremise d'inspections en vol effectuées sur une base régulière, la performance des radiophares publics d'alignement de piste au-delà de +/-10 degrés par rapport à l'alignement de piste. Cette information figure dans les paragraphes 2.19 et 3.18 de la partie AD de l'AIP CANADA.
3.1.3.3.2	Se référer à la section 3.1.3.3.1.
3.1.3.3.2.2	
3.1.3.3.2.3	
3.1.3.3.4	
3.1.3.7.4	Les radiophares d'alignement de piste assureront la différence de modulation (DDM) minimale requise à partir de l'alignement de piste jusqu'à un angle de 10 degrés d'un côté ou de l'autre de l'alignement de piste.
3.1.4.1	Il n'est pas exigé que les récepteurs répondent à cette norme au Canada car les caractéristiques des fréquences sont déterminées au moyen d'un système qui, grâce à des techniques de prévision, des procédures de coordination et des commandes des paramètres opérationnels des stations FM, permet d'éliminer les problèmes de brouillage et de faire en sorte que les vols puissent être exécutés en toute sécurité sans nécessiter l'application d'une telle norme.
3.1.4.2	Se référer à la section 3.1.4.1.
3.1.5.1.5*	Cette spécification est appliquée pour les nouveaux système d'atterrissement aux instruments (ILS). Pour certains ILS existants, il peut arriver toutefois que la hauteur du point de repère ne dépasse pas 45 pi.
3.1.5.3.1	Certains aménagements d'alignement de descente peuvent ne pas satisfaire à l'ensemble des exigences du secteur de couverture. Le cas échéant, la conception des procédures d'approche veillera à ce que les aéronefs demeurent dans les zones où la couverture du signal est adéquate. Toute restriction opérationnelle sera dûment indiquée sur la carte d'approche.
3.1.5.3.2	Se référer à la section 3.1.5.3.1
3.1.7.1	Les ILS et les radiophares d'alignement de piste transmettant un alignement arrière ne comportent pas de radioborne VHF. Les fonctions auparavant accomplies par les radiobornes seront assurées par d'autres moyens (NDB, DME, GNSS, etc.). Les renseignements à ce sujet seront dûment indiqués sur les cartes d'approche. Remarque : Les exigences relatives aux radiobornes s'appliquent seulement lorsque une ou plusieurs radiobornes sont installées.
3.3.7.1	Certains VOR/DME servant uniquement à la navigation en route ne fournissent pas d'indication à un point de contrôle. Sur les cartes de navigation, ces aménagements sont signalés comme étant non contrôlées (« sans surveillance/unmonitored »).
3.3.8.1	Il n'est pas exigé que les récepteurs répondent à cette norme au Canada car les caractéristiques des fréquences sont déterminées au moyen d'un système qui, grâce à des techniques de prévision, des procédures de coordination et des commandes des paramètres opérationnels des stations FM, permet d'éliminer les problèmes de brouillage et de faire en sorte que les vols puissent être exécutés en toute sécurité sans nécessiter l'application d'une telle norme.
3.3.8.2	Se référer à la section 3.3.8.1
3.4.8.1	Certains NDB ne fournissent pas d'indication à un point de contrôle. Dans les publications aéronautiques, ces aménagements sont signalés comme étant non contrôlés (« unmonitored »).

Annexe 10, Télécommunications aéronautiques	
3.4.8.3	Se référer à la section 3.4.8.1
3.5.4.7.2	Certains VOR/DME servant uniquement à la navigation en route ne fournissent pas d'indication à un point de contrôle. Sur les cartes de navigation, ces installations sont signalées comme étant non contrôlées (« sans surveillance/unmonitored »).
3.5.4.7.2.2	Se référer à la section 3.5.4.7.2.1
3.5.4.7.2.5	
Volume II	Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne
Chapitre 5	Service mobile aéronautique — Communications vocales
5.4.2.1.4.1.2	Au Canada, même lorsqu'il s'agit d'un niveau de vol exprimé en centaine exacte, tous les chiffres d'un niveau de vol sont prononcés séparément.
Volume III	Système de télécommunication Partie I — Systèmes de communication de données numériques; Partie II— Systèmes de communications vocales
Partie I	Systèmes de communication de données numériques
	Néant.
Partie II	Systèmes de communications vocales
Chapitre 2	Généralités
2.3.3.1	Il n'est pas exigé que les récepteurs répondent à cette norme au Canada car les caractéristiques des fréquences sont déterminées au moyen d'un système qui, grâce à des techniques de prévision, des procédures de coordination et des commandes des paramètres opérationnels des stations FM, permet d'éliminer les problèmes de brouillage et de faire en sorte que les vols puissent être exécutés en toute sécurité sans nécessiter l'application d'une telle norme.
2.3.3.2	Se référer à la section 2.3.3.1
2.3.3.3	
Chapitre 3	Système SELCAL
3.1	Le Canada ne pourra pas transmettre quelque combinaison que ce soit des 16 nouvelles tonalités SELCAL à la date d'entrée en vigueur du 3 novembre 2022. Le Canada devrait être prêt à mettre en œuvre le SELCAL32 d'ici l'été 2023.
3.2	Se référer à la section 3.1
Volume IV	Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision
Chapitre 1	Définitions
	Système anticollision embarqué (ACAS) : La définition du Canada est plus large en ce sens qu'elle englobe tout signal de transpondeur (pas simplement le signal SSR).
Chapitre 3	Système SELCAL
3.1.2.5.2.1.2.2	Sur une base sectorielle, plus de deux codes d'interrogateur peuvent être utilisés dans les zones à grande concentration d'interrogateurs. Cette utilisation est faite dans le cadre d'une étroite coordination entre les utilisateurs des assignations de codes.
Remarque	Nouvelle différence. Plus de deux codes d'interrogateur peuvent être nécessaires dans certaines zones, par exemple le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Leur utilisation fait l'objet d'une étroite coordination entre les utilisateurs des assignations de codes.

Annexe 10, Télécommunications aéronautiques	
Volume V	Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques
	Aéronef télépiloté (ATP) : Au Canada, s'entend d'un aéronef navigable, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon, utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord.
	Poste de télépilotage : Au Canada, on utilise le terme « poste de contrôle ».
	Système d'aéronef télépiloté (SATP) : La définition canadienne ne fait référence qu'à un seul poste de contrôle et fait état des éléments nécessaires pendant les opérations aériennes.

Annexe 11, Services de la circulation aérienne	
Chapitre 1	Définitions
	Accident : La définition du Canada est différente, puisqu'elle ne définit pas une période pendant laquelle un événement serait considéré un accident et ne fait aucune distinction entre les aéronefs avec pilote et les aéronefs sans pilote.
	Aérodrome : La définition du Canada clarifie que la surface gelée d'un plan d'eau ou toute autre surface d'appui pourrait être un aérodrome et précise que ces surfaces pourraient servir à l'entretien d'aéronef.
	Aéronef : La définition du Canada n'exclut pas les réactions de l'air sur la surface de la Terre et inclut explicitement les fusées.
	Circulation en vol rasant : Au Canada, ce terme désigne le déplacement d'un hélicoptère au-dessus de la surface d'un aérodrome, mais normalement pas à une hauteur supérieure à 100 pi AGL. L'hélicoptère se déplace en vol rasant à une vitesse supérieure à 20 nœuds.
	Contrôle d'approche : Le terme « service de contrôle terminal » est utilisé à la place de ce terme.
	Espace aérien à service consultatif : L'espace aérien à service consultatif correspond à l'espace aérien à usage spécial de classe F où se déroulent des activités qu'il faut signaler aux pilotes qui n'y participent pas.
	INCERFA : Expression conventionnelle non utilisée.
	Niveau de vol : Au Canada, ce terme définit une altitude exprimée en centaines de pieds qui est indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou à 1013,2 millibars.
	Route à service consultatif : Terme non utilisé au Canada.
	Service consultatif de la circulation aérienne : Ce service est relatif à la fourniture d'information de vol.
	Service de gestion d'aire de trafic : Ce service n'est pas réglementé au Canada.
	Services de contrôle d'aérodrome : Le terme « services de contrôle de la circulation aérienne en zone aéroportuaire » est utilisé à la place de ce terme. Il décrit de manière plus exacte la nature des services fournis.
	Système anticolision embarqué (ACAS) : La définition du Canada est plus large en ce sens qu'elle englobe tout signal de transpondeur (pas simplement le signal SSR).
	Tour de contrôle d'aérodrome : Le terme « tour de contrôle de la circulation aérienne » est utilisé à la place de ce terme.
	Unité du contrôle d'approche : La définition du Canada précise que ce service est fourni aux aéronefs IFR évoluant dans une zone de contrôle terminal.

Annexe 11, Services de la circulation aérienne	
Chapitre 2	Généralités
2.6.1	Classe C. Au Canada, en plus des dispositions de ce paragraphe, la séparation est assurée entre vols VFR à la demande du pilote.
	Classe D. Au Canada, lorsque la charge de travail et l'équipement le permettent, ces services sont assurés entre vols IFR et vols VFR ainsi qu'entre vols VFR à la demande du pilote.
	Classe E. Au Canada, la classe E est utilisée pour certaines zones de contrôle.
	Classe F. Au Canada, l'espace aérien de classe F correspond à un espace aérien à usage spécial désigné « réglementé » ou « consultatif ».
2.6.2	Se référer à la section 2.6.1
2.6.3	
2.11.5.2	Le Canada ne précise pas les limites latérales minimum des zones de contrôle.
2.13.5	Au Canada, l'indicateur de route utilisé pour les arrivées normalisées en région terminale RNAV et les départs normalisés aux instruments RNAV est le numéro de piste à la place d'une lettre de l'alphabet. L'indicateur de route n'est pas publié dans l'indicatif codé, mais le numéro de piste et les renseignements sur les routes sont contenus dans le texte de la STAR ou du SID.
2.20.2	La conformité du Canada aux dispositions des PANS AIM se limite aux adaptations de système ATM et AIS seulement, soit par rapport au CAATS, et aux données contenues dans l'ADMS et transférées au système ATM par l'entremise d'un fichier de données AIXM.
Remarque :	Le CAATS passe actuellement d'une ancienne source de données à un fichier de données AIXM conforme au paragraphe 2.2.2 des PANS AIM.
2.28.1	Le Canada n'a pas pris de règlements sur la gestion de la fatigue du personnel ATS.
2.28.2	Se référer à la section 2.28.1
2.28.3	Se référer à la section 2.28.1
2.28.4	Se référer à la section 2.28.1
Chapitre 3	Service du contrôle de la circulation aérienne
3.3.5.1	Les écarts avec le MANOPS ont déjà été énoncés au chapitre 2.6.1.
3.7.3.1 c)	Au Canada, les pilotes ne sont pas tenus de collationner la piste en service, le calage altimétrique ni les codes SSR. Les niveaux de transition ne sont pas indiqués.
Chapitre 4	Service d'information de vol
4.2.2 b)	Les renseignements sur les risques de collision ne sont pas fournis dans l'espace aérien de classe F.
4.3.7	Les éléments des messages ATIS ne sont pas donnés dans l'ordre indiqué et ceux qui concernent les nuages au-dessous de 1 500 m (5 000 pi) ou au-dessous de l'altitude minimale de secteur la plus élevée, ainsi que les prévisions d'atterrissement de type tendance ne sont pas utilisés.
4.3.8	Se référer à la section 4.3.7
4.3.9	

Annexe 11, Services de la circulation aérienne	
Chapitre 5	Service d'alerte
5.2.1 a) 2)	<p>Au Canada, la phase d'incertitude s'applique :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) lorsqu'un plan de vol a été déposé et qu'un compte rendu d'arrivée n'est pas reçu dans les 60 minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue ou l'heure d'arrivée prévue par le contrôleur, si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue; (b) lorsqu'un itinéraire de vol a été déposé et qu'un compte rendu d'arrivée n'est pas reçu dans les 24 heures qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue ou l'heure d'arrivée prévue par le contrôleur, si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue; (c) lorsque le plan ou l'itinéraire de vol spécifie l'heure à laquelle doivent être déclenchées les opérations de recherche et de sauvetage et qu'un compte rendu d'arrivée n'est pas reçu avant l'heure spécifiée.
Chapitre 7	Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne
7.1.3.6	Le Canada peut fournir ces renseignements, s'ils sont connus, par l'entremise d'un PIREP, d'un AIRMET, d'un SIGMET et d'une TAF.

Annexe 12, Recherches et sauvetage	
Chapitre 2	Organisation
2.6.8*	Le parachutage ou le largage de l'équipement de survie exige un personnel qualifié qui n'est disponible qu'aux aérodromes où sont basés des aéronefs de recherches et de sauvetage; c'est pourquoi l'équipement de survie destiné au parachutage ou au largage n'est pas disponible à d'autres aérodromes.
Appendice	Signaux pour les recherches et le sauvetage
2.1	<p>En plus des cinq signaux visuels sol-air internationaux indiqués, les quatre signaux ci-après doivent être utilisés à l'intérieur du Canada seulement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ LL — Tout va bien ▪ F — Demandons nourriture et eau ▪ L — Demandons carburant et huile ▪ W — Réparations nécessaires

Annexe 13, Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	
Chapitre 5	Définitions
Rapport préliminaire	Les avis ASIS quotidiens sont utilisés plutôt que les rapports préliminaires.
Chapitre 5	Enquête
5.1	Le BST mène une enquête sur les occurrences qui sont susceptibles d'entraîner des mesures liées à la sécurité.
5.1.1*	Le BST mène une enquête sur les occurrences qui sont susceptibles d'entraîner des mesures liées à la sécurité.
5.2*	Le BST ne fait pas de distinction entre un État contractant et un État non contractant.
5.16	L'analyse serait effectuée au Canada. Un représentant accrédité serait affecté et, ensuite, la page 54 du volume 2-4 du <i>Manuel des opérations d'enquête du BST</i> s'appliquerait.
5.21	Lorsque ni l'État de conception ni l'État de construction ne nomme de représentant accrédité, l'État qui mène l'enquête devrait inviter les organismes responsables de la conception et de l'assemblage final de l'aéronef à participer à l'enquête, sous réserve des procédures de l'État qui mène l'enquête.

Annexe 13, Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	
Chapitre 6	Rapport final
6.3	Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada accorde aux États une période de 30 jours pour faire des commentaires sur l'ébauche du rapport d'enquête final. Le processus du BST prévoit une période plus longue pour les enquêtes plus complexes sur réception d'une demande de prolongation raisonnable.
6.3.2*	Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada accorde aux États une période de 30 jours pour faire des commentaires sur l'ébauche du rapport d'enquête final. Le processus du BST prévoit une période plus longue pour les enquêtes plus complexes sur réception d'une demande de prolongation raisonnable.
Chapitre 7	Comptes rendus ADREP
7.1	L'information ASIS est envoyée quotidiennement à la majorité des États touchés.
7.2	L'information ASIS est envoyée quotidiennement à la majorité des États touchés.
7.4	L'information ASIS est envoyée quotidiennement à la majorité des États touchés.
7.5	Les rapports de données électroniques sont envoyés régulièrement à l'OACI.
7.7	Les rapports de données électroniques sont envoyés régulièrement à l'OACI.

Annexe 14, Aérodromes	
Volume I	Conception et exploitation technique des aérodromes
Chapitre 1	Généralités
1.3	Transports Canada certifie les aérodromes qui reçoivent des vols réguliers de transport de passagers, ainsi qu'un certain nombre d'autres aérodromes, en fonction de normes nationales similaires à celles qui figurent dans l'Annexe 14, Volume I, troisième édition.
Remarque	Transports Canada examine actuellement les normes de certification des aéroports dans le but de faire en sorte que les aéroports qui accueillent des vols internationaux en provenance ou à destination d'autres pays que les États-Unis se conforment à des normes similaires à celles de l'Annexe 14, Volume I, troisième édition, sauf les normes à l'égard desquelles le Canada entend maintenir une différence notifiée. Les normes de certification des autres aérodromes qui ne remplissent pas le critère ci-dessus concernant les vols internationaux seront fonction du niveau d'activité de l'aérodrome et des types d'aéronefs qui l'utilisent, de manière à laisser une certaine latitude aux exploitants d'aérodrome. Il est prévu que cet examen sera achevé avant l'automne 2004 et qu'il tiendra compte des spécifications de la lettre de code F.
1.3.1	Le Canada utilise le NAD83 comme système de référence pour les aéroports.
Remarque	Des dispositions relatives au WGS 84 seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
1.4	Le Canada ne tient pas compte de la lettre de code F dans ses normes actuelles.
Remarque	Les dispositions relatives à la lettre de code F seront intégrées dans le cadre du processus d'examen des normes de certification des aérodromes.
1.4.1	Transports Canada certifie les aérodromes qui accueillent des vols réguliers de transport de passagers ainsi qu'un certain nombre d'autres aérodromes conformément à des normes d'État qui sont similaires à celles que renferme la 4e Édition du Volume I de l'Annexe 14.
Remarque	Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
1.6	Le Canada n'exige pas que la conception ou la construction d'aménagements aéroportuaires tiennent compte des mesures de sûreté de l'aviation civile au niveau des exigences en matière de certification des aéroports.
Remarques	La conformité à cette norme se fait dans le cadre des consultations entre le Groupe Sécurité et Sûreté de Transports Canada, qui a la responsabilité du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> , et les divers intervenants à un aéroport avant toute modification d'aménagements. Catégorie de différence B.
1.7	Le Canada n'utilise pas la lettre de code F dans les normes actuelles.
Remarques	Des dispositions relatives à la lettre de code F seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Dans l'intervalle, les spécifications pertinentes de l'Annexe 14 ont été fournies aux exploitants d'aérodrome à titre consultatif.
Chapitre 2	Renseignements sur les aérodromes
2.1.2	Le Canada n'a pas de spécifications reliées à l'intégrité des données dans le document de certification des aérodromes.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
2.1.5	Le Canada fournit des données d'aérodrome utilisant le NAD83.
Remarques	Des dispositions relatives au WGS 84 seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
2.5.2	Le Canada fournit les coordonnées géographiques des seuils de piste avec une précision de 1/10 ^e de seconde.
Remarques	La résolution sera modifiée dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
2.5.3	Le Canada ne fournit pas les coordonnées géographiques de l'axe des voies de circulation.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
2.5.4	Le Canada fournit les coordonnées géographiques des postes de stationnement d'aéronef avec une précision de 1/10 ^e de seconde.
Remarques	La résolution sera modifiée dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence B.
2.6.2	Le Canada ne fournit des renseignements sur les numéros de classification d'aéronef — numéro de classification de chaussée (ACN-PCN) que pour les aéroports internationaux désignés.
Remarques	Catégorie de différence B.
2.6.8	Le Canada n'exige pas de préciser la force portante des chaussées pour les endroits destinés à des aéronefs ayant une masse égale ou inférieure à 5 700 kg. Ce point fait l'objet d'une recommandation.
Remarques	Catégorie de différence B.
2.7	Le Canada ne prévoit pas d'emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol.
Remarques	Catégorie de différence C.
2.9.3	Le Canada n'exige aucune fréquence minimale d'inspection.
Remarques	L'exploitant d'aérodrome doit satisfaire aux exigences réglementaires de surveillance et de signalement continus de l'état de l'aire de mouvement et il doit établir la fréquence en conséquence. Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
2.12 d)	Le Canada ne publie l'angle nominal de pente d'approche que si celui-ci est différent de l'angle normal de 3 degrés.
Remarques	Catégorie de différence B.
2.12 e)	Le Canada ne fournit pas la hauteur minimale des yeux au-dessus du seuil (MEHT).
Remarques	La fourniture de ce renseignement sera examinée dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
Chapitre 3	Caractéristiques physiques
3.3	Le Canada n'a aucune spécification relative aux aires de demi-tour sur piste. La majorité des grands aéroports canadiens ont des largeurs de piste de 60 m.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
3.3.7	Le Canada n'impose pas de distance particulière pour les objets frangibles en ce qui concerne les opérations d'aéronefs dont la lettre de code est F.
Remarque	Les aéronefs les plus gros actuellement pris en compte sont des aéronefs dont la lettre de code est E.
3.4	Le Canada n'exige pas d'aires de sécurité d'extrémité de piste.
Remarque	L'application est recommandée seulement. Lorsqu'une aire est fournie, ses caractéristiques sont conformes aux exigences de l'OACI.
3.4.7 a)	Le Canada n'exige aucune distance précise concernant les objets frangibles en relation avec l'utilisation d'aéronefs de lettre de code F. À l'heure actuelle, c'est la lettre de code E qui sert aux plus gros aéronefs.
Remarques	Des dispositions relatives à la lettre de code F seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Dans l'intervalle, les spécifications pertinentes de l'Annexe 14 ont été fournies aux exploitants d'aérodrome à titre consultatif. Catégorie de différence B.
3.5	Le Canada n'exige pas d'aires de sécurité d'extrémité de piste. Elles ne constituent qu'une recommandation. Toutefois, lorsque de telles aires existent, leurs caractéristiques respectent les exigences de l'OACI.
Remarques	L'harmonisation avec les dispositions actuelles d'applicabilité de l'OACI sera envisagée dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
Chapitre 4	Limitations et suppression des obstacles
4.1	Le Canada n'utilise ni surfaces coniques ni surfaces horizontales intérieures telles qu'elles sont décrites; une surface extérieure est établie à une hauteur de 45 m et ayant un rayon de 4000 m. Le Canada ne prévoit pas de surfaces extérieures pour les pistes à vue, sauf si une procédure d'approche indirecte est publiée. Le Canada n'utilise pas les surfaces intérieures d'approche, les surfaces intérieures de transition ni les surfaces d'atterrissement interrompu. Le Canada n'utilise pas les surfaces de décollage et les surfaces d'approche comme éléments distincts; ces surfaces sont utilisées plutôt comme une seule surface de décollage et d'approche répondant aux exigences de la pente d'approche.
Remarques	Catégorie de différence B.
Tableau 4-1	Le Canada applique à la surface de décollage et d'approche une pente constante sur toute la distance spécifiée.
Remarque	Au Canada, la pente de décollage et d'approche des pistes à vue de chiffres de code 3 et 4 est fixée à 2,5 %. Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
Chapitre 5	Aides visuelles à la navigation
5.1.2	Les indicateurs de direction d'atterrissement ne sont pas utilisés au Canada.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.1.3	Le Canada n'exige pas la présence de projecteurs de signalisation dans les tours de contrôle dans le cadre des exigences en matière de certification des aéroports.
Remarque	NAV CANADA est le fournisseur de services de contrôle de la circulation aérienne au Canada. C'est sa façon de faire que d'avoir des projecteurs de signalisation dans les tours de contrôle et les stations d'information de vol (FSS). Catégorie de différence B.
5.2.1.6	Le Canada ne précise pas que les lignes de sécurité d'aire de trafic doivent être de couleur contrastant avec celle utilisée pour les marques de poste de stationnement d'aéronef, mais il recommande que les limites des aires de stationnement, des corridors empruntés par les véhicules et des passages pour piétons soient de couleur blanche. Catégorie de différence B.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 5.2.1.6.
5.2.2.4	Parce qu'elles se trouvent dans la région d'incertitude compas, les pistes situées dans la région de l'espace aérien intérieur du Nord du Canada sont identifiées en fonction de l'azimut vrai.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.2.5.2	Le Canada n'exige une marque de point cible que pour les pistes dont le chiffre de code est 3 ou 4.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.2.5.4	Au Canada, l'emplacement de la marque de point cible dépend du code de la piste plutôt que de la distance utilisable à l'atterrissement. Le Canada n'exige pas que la marque coïncide avec le système d'approche à vue éventuellement installé.
Remarque	En attendant que les textes réglementaires soient modifiés, une exemption permet de placer la marque de point cible en fonction de la distance utilisable à l'atterrissement. Catégorie de différence B.
5.2.6	Le Canada n'exige des marques de zone de toucher des roues que pour les pistes dont le chiffre de code est 3 ou 4.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.2.8.5, 5.2.8.9, 5.2.8.11	Le Canada n'a aucune spécification concernant les marques axiales améliorées de voie de circulation.
Remarques	En attendant que les textes réglementaires soient modifiés, une exemption permet de placer des marques axiales améliorées de voie de circulation. Catégorie de différence C.
5.2.9	Le Canada n'a aucune spécification concernant les « marques d'aire de demi-tour sur piste ».
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
5.2.10	Le Canada appelle les marques de point d'attente intermédiaire des points d'attente d'intersection de voies de circulation. Les valeurs de distance applicables à l'emplacement des points d'attente d'intersection voie de circulation/voie de circulation font l'objet d'une recommandation.

Annexe 14, Aérodromes	
5.2.11	Le Canada appelle les points d'attente intermédiaires des points d'attente d'intersection de voies de circulation, et les exigences en matière de distance de l'emplacement des points d'attente d'intersection de voies de circulation font l'objet d'une recommandation.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.2.12	Le Canada n'utilise pas la marque de point de vérification VOR d'aérodrome.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.2.15	Le Canada n'utilise pas de marque d'obligation.
5.2.16	Le Canada n'utilise pas de marque d'obligation.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
5.2.16.1	Le Canada n'exige pas d'apposer une marque d'indication lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'indication.
Remarque	L'apposition des marques d'indication fait l'objet d'une recommandation au Canada.
5.2.17.1	Le Canada n'exige pas d'apposer une marque d'indication lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'indication. L'apposition de ces marques fait l'objet d'une recommandation au Canada. Lorsque de telles marques existent, leurs caractéristiques respectent les exigences de l'OACI.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.3.8	Le Canada n'utilise pas de phares d'identification.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.3.4.1 B	Le Canada n'exige pas de dispositif lumineux d'approche simplifié pour les approches de non-précision.
Remarque	Au Canada, l'emploi de tels dispositifs lumineux pour des approches de non-précision fait l'objet d'une recommandation. Catégorie de différence C.
5.3.4.2 à 5.3.4.9*	Le Canada n'utilise pas le dispositif lumineux d'approche simplifié décrit, mais un système constitué de feux à éclats omnidirectionnels (ODALS) disposés à intervalles de 90 m jusqu'à une distance 450 m à partir du seuil.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.4.10	La longueur du dispositif lumineux d'approche de catégorie I, au Canada, est de 720 m, et le dispositif est essentiellement constitué de systèmes SSALR.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.4.22	La longueur du dispositif lumineux d'approche des catégories II et III au Canada est de 720 m. Le système standard est l'ALSF-2.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.5.1	Le Canada n'exige pas d'indicateur visuel de pente d'approche si la piste est équipée d'un système électronique d'approche de précision tel qu'un système d'atterrissement aux instruments (ILS).
Remarques	Catégorie de différence C.
5.3.5.2 a)	Le Canada n'utilise pas de T-VASIS ni d'AT-VASIS.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.3.5.32	Le Canada n'exige pas de réglage de l'intensité des PAPI/APAPI. Toutefois, la majorité des PAPI/APAPI ont la capacité de se conformer à la norme 5.3.5.32.
Remarque	La majorité des aménagements PAPI/APAPI peuvent être conformes à la norme 5.3.5.32.

Annexe 14, Aérodromes	
5.3.8	Le Canada appelle ce type de balisage des feux d'identification de piste; les appareils sont placés à une distance latérale de 12 m par rapport au bord de piste, jusqu'à une distance de 30 m devant le seuil.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.9.7 a)	Le Canada utilise des feux de bord de piste bleus du côté approche des seuils de piste décalés.
Remarques	L'harmonisation avec la couleur internationale type (rouge) sera envisagée dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence B.
5.3.10.8	Le Canada exige que chaque barre de flanc soit composée de 3 feux dans le cas des pistes de 30 m de largeur ou moins, de 4 feux dans le cas des pistes de 30 à 45 m, et de 5 feux dans le cas des pistes de plus de 45 m.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.14	Les « feux indicateurs de voie de sortie rapide » ne sont pas utilisés au Canada.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.3.16.1	Le Canada exige que les feux axiaux de voie de circulation assurent un guidage entre l'axe de la piste et le point sur l'aire de trafic où l'avion commence à manœuvrer pour aller à son poste de stationnement.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.17.2	Le Canada exige des barres d'arrêt dans les conditions d'exploitation inférieures à 400 m.
5.3.18	Le Canada n'a aucune spécification concernant les « feux d'aire de demi-tour sur piste ».
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
5.3.18.1	Le Canada appelle les feux de point d'attente intermédiaire des feux d'intersection de voies de circulation. Au Canada, ces feux sont actuellement visés par une recommandation.
5.3.19	Le Canada exige des barres d'arrêt dans des conditions d'exploitation inférieures à 400 m.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.20.1	Le Canada appelle les feux de point d'attente intermédiaire des feux d'intersection de voies de circulation.
Remarques	Le recours à l'utilisation de ces feux constitue actuellement une recommandation au Canada. Catégorie de différence C.
5.3.22.1	Au Canada, les systèmes de guidage visuel pour l'accostage sont visés par une recommandation.
5.3.22.14	Au Canada, l'emplacement de l'indicateur de point d'arrêt fait l'objet d'une recommandation.
5.3.24.1	Au Canada, les systèmes de guidage visuel pour l'accostage font l'objet d'une recommandation.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.24.14	Au Canada, l'emplacement de l'indicateur de point d'arrêt fait l'objet d'une recommandation.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.3.25	Le Canada n'a aucune spécification concernant le « système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage ».
Remarques	Catégorie de différence C.

Annexe 14, Aérodromes	
5.4.1.7 a)	Au Canada, les panneaux doivent être éclairés lorsqu'ils sont destinés à être utilisés dans des conditions inférieures à 400 m.
Remarques	Catégorie de différence B.
5.4.1.9 5.4.1.10	Le Canada ne fournit pas de panneaux à message variable.
Remarques	Catégorie de différence C.
5.4.2.8	Le Canada exige qu'un panneau d'identification de piste soit placé de chaque côté des voies de circulation desservant une piste avec approche de précision, de chaque côté des voies de circulation de largeur supérieure à 45 m, et au moins du côté gauche des voies de circulation desservant une piste avec approche de non-précision ou une piste à vue.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
5.4.2.16	Il est d'usage au Canada de repérer ces points d'attente au moyen de panneaux d'identification de piste.
5.4.3.2	Le Canada ne fournit pas de panneaux indicateurs de dégagement de piste ou de panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection.
Remarques	Des spécifications seront introduites dans le cadre de l'examen continu des normes de certification des aérodromes. Catégorie de différence C.
5.4.4	Le Canada ne fournit pas de panneaux indicateurs ni de marques de point de vérification VOR.
Remarques	Catégorie de différence C.
Chapitre 6	Aides visuelles pour signaler les obstacles
6.1.3	Le Canada n'exige pas le marquage ni le balisage lumineux des obstacles fixes qui font saillie au-dessus d'une surface d'approche ou de décollage. Les obstacles qui font saillie au-dessus d'une surface de décollage ou d'approche entraîneraient un déplacement du seuil et de la surface de décollage ou d'approche connexe. De plus, il est d'usage au Canada de marquer et baliser de feux tout obstacle significatif situé dans le voisinage d'un aéroport.
6.3.5 6.3.26 6.3.27	Le Canada n'impose pas de caractéristiques particulières pour les types de feux d'obstacle qui doivent équiper les véhicules d'escorte. Ces feux sont identiques à ceux utilisés pour les autres véhicules.
Remarques	Catégorie de différence C.
6.3.25	Au Canada, les véhicules associés aux situations d'urgence sont dotés de feux rouges à éclats ou de feux rouges et jaunes à éclats.
Remarques	Catégorie de différence B.
Chapitre 7	Aides visuelles pour signaler les zones d'emploi limité
	Aucune différence
Chapitre 8	Systèmes électriques
8.1.6	Le Canada n'exige pas le raccordement automatique de l'alimentation secondaire, mais impose un délai de commutation compatible avec cette norme, et qui ne peut être assuré que de façon automatique.
Remarques	Catégorie de différence B.
8.1.7	Le Canada exige une alimentation secondaire pour les opérations se déroulant par une RVR inférieure à 400 m.
Remarques	Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
8.1.8	Le Canada n'exige pas le raccordement automatique de l'alimentation secondaire mais impose un délai de commutation compatible avec cette norme qui ne peut être assuré que de façon automatique.
8.1.9	Le Canada exige une alimentation secondaire pour les opérations en conditions de RVR inférieures à 400 m.
8.6	Le Canada n'exige pas, pour les besoins de la certification d'un aéroport, que la construction ou la conception d'aménagements aéroportuaires prennent en considération des mesures de sûreté d'aviation civile.
Remarque	La conformité à cette norme est normalement réalisée dans le cadre du processus de consultation entre le Groupe de la sûreté de Transports Canada, qui supervise l'application du Règlement canadien sur la sûreté aérienne, et les diverses parties prenantes à un aéroport, avant toute modification de la construction.
8.7.2	Le Canada exige que l'équipement et les aménagements nécessaires aux pistes avec approche de précision soient frangibles. Pour les autres pistes, la frangibilité est recommandée.
Remarque	Cela dit, il est d'usage au Canada que les aides visuelles situées dans la zone considérée soient frangibles. La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 8.7.2. Transports Canada envisage d'examiner cette prescription en vue d'amender ses dispositions en vigueur. Les résultats de cet examen devraient être publiés d'ici l'automne 2004.
8.7.5	Le Canada n'exige pas que l'équipement ou les aménagements situés au-delà de l'extrémité d'une bande de piste avec approche de précision (240 m) servent uniquement à la navigation aérienne.
Remarque	Cela dit, il est d'usage au Canada que les aides visuelles situées dans la zone considérée soient frangibles. Transports Canada envisage d'examiner cette prescription en vue d'amender ses dispositions en vigueur. Les résultats de cet examen devraient être publiés d'ici l'automne 2004.
8.7.6	Le Canada n'a pas établi d'exigences particulières en matière de frangibilité en ce qui concerne l'équipement ou les aménagements situés le long des axes de piste dans le cas des opérations d'aéronefs dont la lettre de code est F. Le Canada n'impose pas de caractéristiques de frangibilité pour la zone située au-delà de l'extrémité de la bande de piste (240 m), sauf en ce qui concerne les aides visuelles. Le Canada n'utilise ni surfaces intérieures d'approche, ni surfaces intérieures de transition, ni surfaces d'atterrissement/décollage interrompu.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 8.7.6. Transports Canada envisage d'examiner cette prescription en vue d'amender ses dispositions en vigueur. Les résultats de cet examen devraient être publiés d'ici l'automne 2004.
8.9.1	Le Canada exige un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface pour les opérations se déroulant en conditions de RVR inférieure à 400 m.
Chapitre 9	Services, matériel et aménagements d'exploitation d'aérodrome
9.1.13	Le Canada exige un essai à pleine échelle du plan à intervalles ne dépassant pas trois ans.
Remarque	Les parties prenantes ont été consultées au sujet de la révision des règlements et des normes du plan d'intervention d'urgence. Une nouvelle réglementation conforme à la norme est en cours de finalisation; elle devrait être promulguée d'ici le printemps 2004.
9.1.13 a)	
Remarque	La réglementation est maintenant entrée en vigueur et elle est conforme à la norme.

Annexe 14, Aérodromes	
9.2.1	Le RAC exige que des services de sauvetage et de lutte contre les incendies (SLIA) soient fournis aux aéroports où le total du nombre de passagers embarqués et du nombre de passagers débarqués excède 180 000 par année.
Remarque :	La disposition sur les SLIA a fait l'objet d'une analyse des risques selon laquelle cette valeur permettrait de couvrir 94 % des voyageurs aériens.
9.2.21	Le Canada exige un essai du délai d'intervention jusqu'au point médian de la piste la plus éloignée utilisée par des avions commerciaux de transport de passagers.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 9.2.21. Transports Canada envisage de procéder à une consultation en vue d'amender ses dispositions en vigueur de façon qu'elles portent non plus sur le point médian d'une piste mais sur la distance la plus exigeante jusqu'à la piste la plus éloignée. Les résultats de cette consultation devraient être publiés d'ici l'automne 2004.
9.2.23	Le Canada exige un essai du délai d'intervention jusqu'au point médian de la piste la plus éloignée utilisée par des avions commerciaux de transport de passagers.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 9.2.23. Transports Canada envisage de procéder à une consultation auprès des intervenants et des aéroports en vue de modifier ses dispositions actuelles en matière d'essai. Catégorie de différence B.
9.2.39	
Remarque	Le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) contient maintenant des exigences en matière de formation sur les performances humaines.
9.4.5	Le Canada exige une mesure du frottement dans le cas des pistes utilisées par les avions à turboréacteurs.
Remarque	Transports Canada envisage d'examiner cette prescription en vue d'amender ses dispositions en vigueur. Les résultats de cet examen devraient être publiés d'ici l'automne 2004.
9.4.10	Au Canada, l'entretien des surfaces de piste en hiver fait l'objet d'une recommandation.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 9.4.10. Les parties prenantes ont été consultées au sujet de la révision des règlements et des normes de planification et d'entretien d'hiver, qui devraient être promulgués en 2004.
9.4.16 b)	Le Canada exige que la pente des rampes temporaires ne dépasse pas 1,0 %.
9.4.20	Le Canada spécifie le niveau de fonctionnement des feux sur la seule base d'une valeur correspondant à 50 % de l'intensité moyenne précisée dans l'Appendice 2. La valeur fonctionnelle n'est pas prise en compte dans l'évaluation.
9.4.26 à 9.4.31	Le Canada ne spécifie pas d'objectifs pour l'entretien préventif des aides visuelles. Cette question fait l'objet d'une recommandation.
9.5	Le Canada n'exige pas l'application de mesures de réduction du péril aviaire aux aéroports.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 9.5. Les parties prenantes ont été consultées au sujet de l'introduction des règlements et des normes de gestion de la faune. La réglementation, en cours de finalisation, devrait être promulguée en 2004.
9.8.1	Le Canada exige un système de guidage et de contrôle de la circulation aérienne pour les opérations se déroulant par une RVR inférieure à 400 m.
Remarque	Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
9.9.2	Le Canada exige que le matériel ou les aménagements nécessaires aux pistes servant à des approches de précision soient frangibles. Ce caractère frangible fait l'objet d'une recommandation pour les autres types de piste. Toutefois, il est d'usage au Canada que les aides visuelles situées à cet endroit soient frangibles.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 9.9.2. Transports Canada examine en ce moment cette spécification dans le but de modifier l'exigence actuelle. Catégorie de différence C.
9.9.5	Le Canada n'exige pas que le matériel ou les aménagements situés au-delà de l'extrémité d'une bande de piste avec approche de précision (240 m) servent exclusivement à la navigation aérienne.
Remarque	Transports Canada examine en ce moment cette spécification dans le but de modifier l'exigence actuelle. Catégorie de différence C.
9.9.6	<p>Le Canada n'a pas d'exigences spécifiques de frangibilité concernant le matériel ou les aménagements le long de l'axe de pistes servant à des opérations aériennes de lettre de code F.</p> <p>Le Canada ne prévoit aucune exigence spécifique au caractère frangible au-delà de l'extrémité de la bande (240 m), si ce ne sont celles reliées aux aides visuelles.</p> <p>Le Canada n'utilise pas les surfaces intérieures d'approche, les surfaces intérieures de transition ni les surfaces d'atterrissement interrompu.</p>
Remarque	Transports Canada examine en ce moment cette spécification dans le but de modifier l'exigence actuelle. Dans l'intervalle, les spécifications pertinentes de l'Annexe 14 ont été fournies à titre consultatif aux exploitants d'aérodrome. Catégorie de différence B.
9.10.1, 9.10.2, 9.10.4	Le Canada n'exige pas l'utilisation de clôtures de sécurité afin d'empêcher la présence d'animaux ou l'intrusion de personnes non autorisées.
Remarque	La présence de clôtures n'est qu'une méthode parmi d'autres pour garantir qu'aucun animal ni aucune personne ne se trouvent sur l'aire de mouvement, ni qu'aucune intrusion ne s'est produite pendant les heures d'exploitation. Conformément à l'article 2.10 de l'Annexe 14, l'accent est mis sur la surveillance et le signalement de tout danger sur l'aire de mouvement pendant les heures d'exploitation. Catégorie de différence B.
Chapitre 10	Entretien de l'aérodrome
10.2.1	Le Canada n'exige pas que la surface des chaussées soit exempte de cailloux ou d'autres objets; il se concentre plutôt sur l'obligation d'avoir un programme d'entretien des chaussées permettant de maintenir les aménagements dans un état qui ne nuit ni à la sécurité, ni à la ponctualité ni à l'efficacité de la navigation aérienne, de concert avec les obligations similaires de surveillance et de signalement des dangers figurant à l'article 2.10 de l'Annexe 14.
Remarque	Catégorie de différence B.
10.2.2	Le Canada n'exige pas que les chaussées soient maintenues dans un état tel qu'il n'y aura pas formation d'irrégularités dangereuses; il se concentre plutôt sur l'obligation d'avoir un programme d'entretien des chaussées permettant de maintenir les aménagements dans un état qui ne nuit ni à la sécurité, ni à la ponctualité ni à l'efficacité de la navigation aérienne, de concert avec les obligations similaires de surveillance et de signalement des dangers figurant à l'article 2.10 de l'Annexe 14.
Remarque	Catégorie de différence B.
10.2.3	Le Canada exige la prise de mesures des caractéristiques de frottement sur les pistes utilisées par des avions à turboréacteurs.
Remarque	Catégorie de différence B.

Annexe 14, Aérodromes	
10.2.8	L'exigence relative à l'entretien hivernal de la surface des pistes fait l'objet d'une recommandation au Canada.
Remarque	La grande majorité des aéroports canadiens peuvent se conformer à la norme 10.2.8. Des consultations portant sur la révision de la réglementation et de la norme relatives à la planification de la maintenance en hiver ont été tenues avec les parties intéressées, et les nouvelles dispositions devraient entrer en vigueur dans un avenir rapproché. Catégorie de différence C.
10.3.1 b)	Le Canada exige que la pente d'une rampe de raccordement temporaire ne dépasse pas 1,0 %.
Remarque	Catégorie de différence B.
10.4.1	Au Canada, l'état de fonctionnement des feux se base uniquement sur 50 % de l'intensité moyenne précisée à l'Appendice 2. L'évaluation ne fait pas appel à la valeur nominale.
Remarque	Catégorie de différence B.
10.4.7–10.4.12	Au Canada, ces spécifications font l'objet de recommandations portant sur le système d'entretien préventif des aides visuelles.
Remarque	Catégorie de différence B.
Volume II	Hélistations
Chapitre 3	Caractéristiques physiques
3.1.37	Au Canada, la marge minimale entre un poste de stationnement d'hélicoptère et un objet ou un autre poste de stationnement d'aéronef peut être réduite à 3 m.
3.2.1	Il existe au Canada des dispositions relatives à l'utilisation d'hélistations en terrasse par des hélicoptères de classe de performances 3. Les dimensions de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) des hélistations en terrasse destinées à être utilisées par des hélicoptères de classe de performances 3 sont les mêmes que celles de la FATO des hélistations qui sont utilisées par des hélicoptères de classe de performances 2.
3.2.2 b)	Il existe au Canada des dispositions relatives à l'utilisation d'hélistations en terrasse par des hélicoptères de classe de performances 3. Les dimensions de la FATO des hélistations en terrasse destinées à être utilisées par des hélicoptères de classe de performances 3 sont les mêmes que celles de la FATO des hélistations qui sont utilisées par des hélicoptères de classe de performances 2.
3.2.5	Il n'est pas obligatoire au Canada que la FATO des hélistations en terrasse soit entourée d'une aire de sécurité.
3.3.2	Pour les hélicoptères à un seul rotor principal qui utilisent des héliplates-formes situées dans les eaux intérieures du Canada, la FATO doit être d'une surface suffisante pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à celui du rotor principal de l'hélicoptère auquel l'héliplate-forme est destinée.
3.4.1	Les normes canadiennes en ce qui concerne les dimensions d'une FATO située à la proue ou à la poupe d'un navire et destinée à être utilisée par un hélicoptère à un seul rotor principal exigent que la FATO soit d'une surface suffisante pour contenir un cercle de diamètre au moins égal à celui du rotor principal de l'hélicoptère auquel l'hélistation est destinée.
Chapitre 5	Aides visuelles
5.2.3.3	Au Canada, la marque de masse maximale admissible est indiquée en milliers de livres sur l'aire de prise de contact et d'envol des hélistations en terrasse et des héliplates-formes.
5.3.6.2 b)	Le Canada exige qu'une FATO circulaire soit indiquée par cinq feux au minimum.
5.3.8.13	Le Canada autorise l'utilisation de balises auto réfléchissantes comme éclairage minimum pour les hélistations isolées où il est difficile de fournir de l'éclairage.

Annexe 15, Services d'information aéronautique	
Chapitre 1	Généralités
1.2.1.1	<p>Le Canada utilise le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83) en tant que référence géographique.</p> <p>Remarque : Le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83) est équivalent au Système géodésique mondial — 1984 (WGS 84) aux fins aéronautiques.</p>
1.2.2.2	Le Canada utilise le système de référence géodésique vertical de 1928 et de 2013 (CGVD28 et CGVD2013).
1.2.2.3	Le Canada utilise le système de référence géodésique vertical de 1928 et de 2013 (CGVD28 et CGVD2013). Le Canada ne fournit pas une description des modèles utilisés, y compris des paramètres requis pour la transformation de la hauteur entre les modèles et l'EGM-96, dans la Publication d'information aéronautique (AIP).
Chapitre 2	Responsabilité et fonctions
2.1.5	Le Canada n'a pas établi d'ententes officielles avec tous les auteurs des données et de l'information aéronautiques.
2.3.10	L'AIXM est utilisé pour certains échanges, mais pas avec tous les États.
Chapitre 3	Gestion de l'information aéronautique
3.4.1	Les techniques de base de détection des erreurs de données sont utilisées. Toutefois les données aéronautiques ne sont pas toutes incluses.
3.5.1	La gestion de l'information et des données aéronautiques n'est pas entièrement automatisée.
3.6.1	Se référer à la section 3.5.1
Chapitre 4	Portée des données aéronautiques
4.2.2	Les exigences des PANS AIM ne sont pas toutes respectées, mais l'intégrité et la traçabilité sont assurées.
Chapitre 5	Produits et services d'information aéronautiques
5.2.1	Les produits d'information aéronautique ne sont pas toujours conformes aux formats spécifiés.
5.2.3	<p>Une liste mensuelle imprimée en langage clair des NOTAM valides n'est pas publiée.</p> <p>Remarque : Une liste des suppléments de l'AIP est accessible sur le Web et mise à jour tous les 28 jours. Le dernier supplément de l'AIP émis est inclus dans la liste de vérifications mensuelle des NOTAM.</p>
5.2.5.1 h)	Les cartes d'altitudes minimales de la surveillance ATC ne sont pas publiées.
5.3.3	Les renseignements sur le relief et les obstacles ne correspondent pas actuellement à toutes les spécifications de la section 5.3.3 de l'Annexe 15.
5.3.3.3.1	<p>L'information sur le relief et les obstacles ne correspond pas aux spécifications des PANS AIM (Doc 10066)</p> <p>Remarque : Il y a un système efficace pour fournir des données sur le relief et les obstacles afin de satisfaire aux exigences opérationnelles sur l'information aéronautique. Sa forme et son contenu ne sont pas les mêmes que ce qui est précisé dans les PANS AIM.</p>
5.3.3.3.2	Se référer à la section 5.3.3.1
5.3.3.3.3	
5.3.3.3.8	
5.3.3.4.1	
5.3.3.4.4	
5.3.3.4.5	

Annexe 15, Services d'information aéronautique	
Chapitre 6	Mises à jour de l'information aéronautique
6.3.2.1	Les NOTAM déclencheurs annonçant les amendements ou suppléments de l'AIP émis conformément aux procédures AIRAC ne sont pas systématiquement émis. Le NOTAM déclencheur demeure valide jusqu'à ce que l'amendement ou le supplément de l'AIP ne soit plus requis.
Remarque	Des NOTAM sont émis pour des Suppléments d'AIP exceptionnels portant sur de l'information normalement diffusée par NOTAM mais contenant des graphiques ou un long texte. Ces NOTAM entrent en vigueur et demeurent valide jusqu'à ce que le supplément soit annulé.

Annexe 16, Protection de l'environnement	
Volume I	Bruit des aéronefs
Généralités	<p>Les normes d'émission de bruit applicables aux chapitres 2, 3, 5, 6, 8 et 10 sont utilisées :</p> <ol style="list-style-type: none"> À l'égard de l'émission d'approbations nouvelles ou modifiées (type de certifications) pour les avions après le 31 décembre 1985 et à l'égard de l'application des types d'approbation nouvelle ou modifiée pour les hélicoptères après le 31 décembre 1988; ou Pour les avions qui ont été immatriculés pour la première fois dans le Registre canadien après le 31 décembre 1985 et pour les hélicoptères immatriculés après le 31 décembre 1988, dans les deux cas, les appareils ont fait l'objet d'essai pour le bruit et ont été jugés conformes.
Partie II	Certification acoustique des aéronefs
Chapitre 3	<ol style="list-style-type: none"> Avions à réaction subsoniques — Demande de certificat de type présentée le 6 octobre 1977 ou à une date ultérieure et avant le 1^{er} janvier 2006 Avions à hélices de plus de 8 618 kg — Demande de certificat de type présentée le 1^{er} janvier 1985 ou à une date ultérieure et avant le 1^{er} janvier 2006
3.1.1 c)	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Chapitre 4	Non adopté.
Chapitre 6	Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8 618 kg — Demande de certificat de type présentée avant le 17 novembre 1988
6.1.1 6.3.1	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Chapitre 7	Non adopté.
Chapitre 9	Non adopté.
Chapitre 10	Avions à hélices dont la masse ne dépasse pas 8 618 kg — Demande de certificat de type ou de certification de version dérivée présentée le 17 novembre 1988 ou à une date ultérieure
10.1.1 10.4	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Appendice 2	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Appendice 3	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Appendice 6	La masse maximale au décollage certifiée pour les avions à hélices est ramenée de 9 000 kg à 8 618 kg (19 000 lb).
Volume II	Émissions des moteurs d'aviation

Annexe 16, Protection de l'environnement	
	Néant

Annexe 17, Sûreté : Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite	
	Néant

Annexe 18, Sécurité du transport des marchandises dangereuses	
	Néant

* Pratiques recommandées

1.7.1 Procédures pour les Services de navigation aérienne de l'OACI — Exploitation technique des aéronefs (PANS OPS)

Le Canada ne se sert pas du document de l'OACI intitulé *Procédures pour les Services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs*, mais se sert à la place du TP 308, *Critères de construction des procédures aux instruments*, qui est rédigé et produit par Normes de vol de Transports Canada.

Nota : Effective 2022, PANS OPS new titling convention changes: “RNAV (GNSS) RWY XX” to “RNP RWY XX” and “RNAV (RNP) RWY XX” to “RNP RWY XX (AR)”. Canada does not title PBN instrument approach procedures as described in PANS OPS, but instead maintains the chart titles “RNAV (GNSS) RWY XX” and “RNAV (RNP) RWY XX”.

1.7.2 Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)

Doc 4444, Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)	
Chapitre 5	Méthodes et minimums d'espacement
5.4.2.3.4.2	Le minimum d'espacement longitudinal entre des aéronefs évoluant sur des routes inverses est de 5 NM.
5.4.2.6.2.2	Les CPDLC en tant que seul moyen d'effectuer les DCPC sont interdites dans l'application de l'espacement longitudinal fondé sur la distance.
5.4.2.6.3	Le minimum d'espacement longitudinal fondé sur la distance en environnement RNPC avec utilisation de communications vocales directes est de 30 NM.
Chapitre 6	Espacement à proximité d'aérodromes
6.3.2.4	La phraséologie MONTEZ VIA SID n'est pas utilisée. Un SID sera assigné à l'aéronef en indiquant le nom de la procédure dans l'autorisation initiale suivi du mot DÉPART. Si l'altitude assignée diffère de l'altitude SID, l'aéronef en sera avisé à l'aide de la phraséologie MONTEZ À L'ALTITUDE MODIFIÉE (<i>altitude ou niveau de vol</i>).
6.5.2.4.1	La phraséologie DESCENDEZ VIA STAR n'est pas utilisée. Une STAR précise sera assignée à l'aéronef dans le cadre de l'autorisation de route. L'aéronef sera autorisé aux altitudes appropriées pendant les phases de descente et d'approche.
Chapitre 8	Services de surveillance ATS
8.7.3.4	Le minimum d'espacement de turbulence de sillage par surveillance ATS pour un aéronef MOYEN qui précède un aéronef LÉGER qui suit est de 4 NM.
Chapitre 12	Expressions conventionnelles
12.3.1.8	Le calage altimétrique est fourni au moyen de la phraséologie ALTIMÈTRE (<i>calage</i>). Le calage altimétrique est donné en QNH (altitude au-dessus du niveau de la mer).

Doc 4444, Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)	
12.3.1.13	La phraséologie sur l'état de fonctionnement du GNSS n'est pas utilisée.
12.3.4.6	Le calage altimétrique est fourni au moyen de la phraséologie ALTIMÈTRE (<i>calage</i>). Le calage altimétrique est donné en QNH (altitude au-dessus du niveau de la mer).
12.3.4.7	Les termes « POSITION/POINT D'ATTENTE » ne sont pas utilisés pour les procédures de circulation au sol.
12.3.4.13	Le calage altimétrique est fourni au moyen de la phraséologie ALTIMÈTRE (<i>calage</i>). Le calage altimétrique est donné en QNH (altitude au-dessus du niveau de la mer).
12.3.4.20	La phraséologie standard pour les procédures d'évacuation de la piste n'est pas utilisée. Ces procédures sont exprimées en langage clair.
12.6.1.1	Le calage altimétrique est fourni au moyen de la phraséologie ALTIMÈTRE (<i>calage</i>). Le calage altimétrique est donné en QNH (altitude au-dessus du niveau de la mer).
Chapitre 15	Procédures relatives aux situations d'urgence, aux interruptions des communications et aux situations fortuites
15.3.3	L'aéronef qui éprouve l'interruption des communications doit maintenir la route et l'altitude assignées dans le cadre de la dernière autorisation ATC reçue et pour laquelle le pilote a accusé réception, à moins que l'aéronef n'évolue en dessous de l'altitude IFR minimale publiée. Les procédures en cas d'interruption des communications bilatérales sont publiées dans le <i>Supplément de vol – Canada</i> (CFS).

1.7.3 Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS AIM)

Document 10066, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS AIM)	
Chapitre 4	Exigences en matière de données aéronautiques
ENR 4.1, 1)	La déclinaison magnétique et la déclinaison de station utilisées pour l'alignement technique de l'aide à la navigation est « 0 » dans l'espace aérien intérieur du Nord canadien; on fera référence au terme « vrai ».
Remarque :	Les aides de radionavigation, la déclinaison magnétique en route et la déclinaison de station sont fournies, sauf dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) du Canada, où la référence au nord magnétique n'est pas pratique en raison des indications irrégulières du compas magnétique. Les routes vraies sont utilisées dans le NDA d'après les aides à la navigation faisant référence au nord vrai.
4.1.5	L'ondulation du géoïde n'est pas publiée.
Chapitre 5	Produits et services d'information aéronautiques
5.2.1.2.5	L'AIP Canada ne suit pas la présentation spécifiée dans l'Appendice 2.
5.2.1.4.4	Une liste des suppléments de l'AIP est accessible sur le Web et mise à jour tous les 28 jours. Le dernier supplément de l'AIP émis est inclus dans la liste de vérifications mensuelle des NOTAM.
5.2.2.2	Les plans neige ne sont pas publiés.
Chapitre 6	Mise à jour de l'information aéronautique
6.1.4.3	Il n'est peut-être pas toujours possible de donner un préavis de sept jours avant l'activité envisagée.
6.1.4.4	Dans les trois mois suivant l'émission d'un NOTAM permanent, il peut être impossible d'inclure l'information contenue dans le NOTAM dans le produit aéronautique touché.
6.1.4.5	Dans les trois mois suivant l'émission d'un NOTMA temporaire de longue durée, il peut être impossible d'inclure l'information contenue dans le NOTAN dans le supplément de l'AIP.

Document 10066, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS AIM)	
6.1.4.6	Lorsqu'un NOTAM doté d'une période de validité prévue dépasse de manière inattendue la période de trois mois, et que celle-ci est remplacée par une période de plus de trois mois, il peut être impossible d'inclure l'information contenue dans le NOTAM dans le supplément de l'AIP.
Appendice 2	Teneur des publications d'information aéronautique (AIP)
ENR 3.3, 3)	La description détaillée des routes de navigation de surface comprend la distance géodésique au mille marin près entre les points de fin définis et la distance entre chaque point significatif désigné successif.
ENR 4.1, 1)	La déclinaison magnétique et la déclinaison de station utilisées pour l'alignement technique de l'aide à la navigation est « 0 » dans l'espace aérien intérieur du Nord canadien; on fera référence au terme « vrai ».
Remarque :	La déclinaison magnétique des aides de radionavigation en route et la déclinaison de station sont fournies, sauf dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) du Canada, où la référence au nord magnétique est impossible en raison des indications irrégulières du compas magnétique. Les routes vraies sont utilisées dans le NDA d'après les aides à la navigation faisant référence au nord vrai.
AD 2.2, 5)	Le Canada ne publie pas le taux de variation annuel de la déclinaison magnétique dans le <i>Supplément de vol – Canada</i> (CFS), qui est un élément de la publication d'information aéronautique (AIP).
AD 2.12, 2)	Le relèvement magnétique des pistes est donné, sauf dans l'espace aérien intérieur nord du Canada, où le relèvement vrai est donné.
AD 2.16, 4)	Le relèvement magnétique des aires d'approche finale et de décollage (FATO) est donné, sauf dans l'espace aérien intérieur nord du Canada, où le relèvement vrai est donné.
AD 2.19, 6)	Pour le système de renforcement satellitaire (SBAS), la hauteur ellipsoïdale du point de seuil d'atterrissement (LTP) ou du point de seuil fictif (FTP) est publiée dans les renseignements du bloc de données sur le segment d'approche finale (FAS) dans le document d'AIRAC Canada.
AD 3.2, 5)	Le Canada ne publie pas le taux de variation annuel de la déclinaison magnétique dans le <i>Supplément de vol – Canada</i> (CFS), qui est un élément de la publication d'information aéronautique (AIP).
AD 3.12, 3)	Le relèvement magnétique des aires d'approche finale et de décollage (FATO) est donné, sauf dans l'espace aérien intérieur nord du Canada, où le relèvement vrai est donné.
AD 3.18, 1)	La déclinaison magnétique et la déclinaison de station utilisées pour l'alignement technique de l'aide à la navigation est « 0 » dans l'espace aérien intérieur du Nord canadien; on fera référence au terme « vrai ».
Remarque :	La déclinaison magnétique des aides de radionavigation en route et la déclinaison de station sont fournies, sauf dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) du Canada, où la référence au nord magnétique est impossible en raison des indications irrégulières du compas magnétique. Les routes vraies sont utilisées dans le NDA d'après les aides à la navigation faisant référence au nord vrai.
Appendice 3	Imprimé NOTAM
5. (Case B)	Dans le cas du NOTAMR, la case B indique la date et l'heure auxquelles le NOTAM est en vigueur, ce qui pourrait être dans le futur.

GEN 2. TABLEAUX ET CODES

GEN 2.1 Système de mesure, marques d'aéronefs, jours fériés

2.1.1 Unités de mesure

Les unités de mesure anglo-saxonnes sont utilisées sur les cartes et dans les publications aéronautiques. Veuillez vous référer au Tableau 2.1.1, *Unités de mesure*, pour savoir quelles unités sont utilisées et dans quels cas.

Tableau 2.1.1, Unités de mesure

Mesure	Unité	Symboles
Altitude, altitude topographique et hauteur	pied	pi
Calage altimétrique	pouce de mercure	po Hg
Direction du vent pour les atterrissages et les décollages *Dans l'espace NDA, degré vrai	degré magnétique	s.o.
Direction du vent, sauf pour les décollages et les atterrissages	degré vrai	s.o.
Distance relativement courte	pied	pi
Distance se rapportant à la navigation	mille marin	NM
Poids	livre kilogramme kilonewton	lb kg kN
Portée visuelle de piste (RVR)	pied	pi
Pression des pneus	livre par pouce carré mégapascal	psi (ou lb/po ²) MPa
Température	degré Celsius	°C
Visibilité	mille terrestre	SM
Vitesse du vent	nœud	kt
Vitesse horizontale	nœud	kt
Vitesse verticale	pied par minute	pi/min

2.1.2 Système de référence temporel

Le « temps universel coordonné », abrégé par UTC ou Zulu (Z) ou exprimé à l'oral par la forme abrégée « universel », est utilisé au Canada dans les opérations aériennes et est donné à la minute près. Les vérifications horaires sont données à 15 secondes près. Le jour commence à 0000 heure et se termine à 2359 heures. Le Canada suit le calendrier grégorien.

La date et l'heure sont indiquées au moyen d'un groupe « date-heure », qui constitue une combinaison de la date et de l'heure en un seul ensemble de six chiffres. Dans le texte d'un NOTAM, le groupe date-heure se compose de dix chiffres, par exemple : 0510271200; les deux premiers chiffres indiquent l'année; les deux suivants, le mois; suivis de deux chiffres pour le jour et les quatre derniers pour l'heure et les minutes.

Au Canada où s'applique l'heure avancée (HA), les horloges sont avancées d'une heure par rapport à l'heure normale (HN). L'heure avancée commence à 0200 heure locale, le deuxième dimanche de mars pour prendre fin à 0200 heure locale le premier dimanche de novembre. Pour savoir si un aérodrome ou un hydroaérodrome applique l'heure avancée, veuillez vous référer à la rubrique RÉF du « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

Tableau 2.1.2, Conversion des heures en fonction des fuseaux horaires

Fuseau horaire	Pour obtenir l'heure locale
Terre-Neuve	UTC moins 3 ½ heures (2 ½ HA)
Atlantique	UTC moins 4 heures (3 HA)
Est	UTC moins 5 heures (4 HA)
Centre	UTC moins 6 heures (5 HA)
Rocheuses	UTC moins 7 heures (6 HA)
Pacifique	UTC moins 8 heures (7 HA)

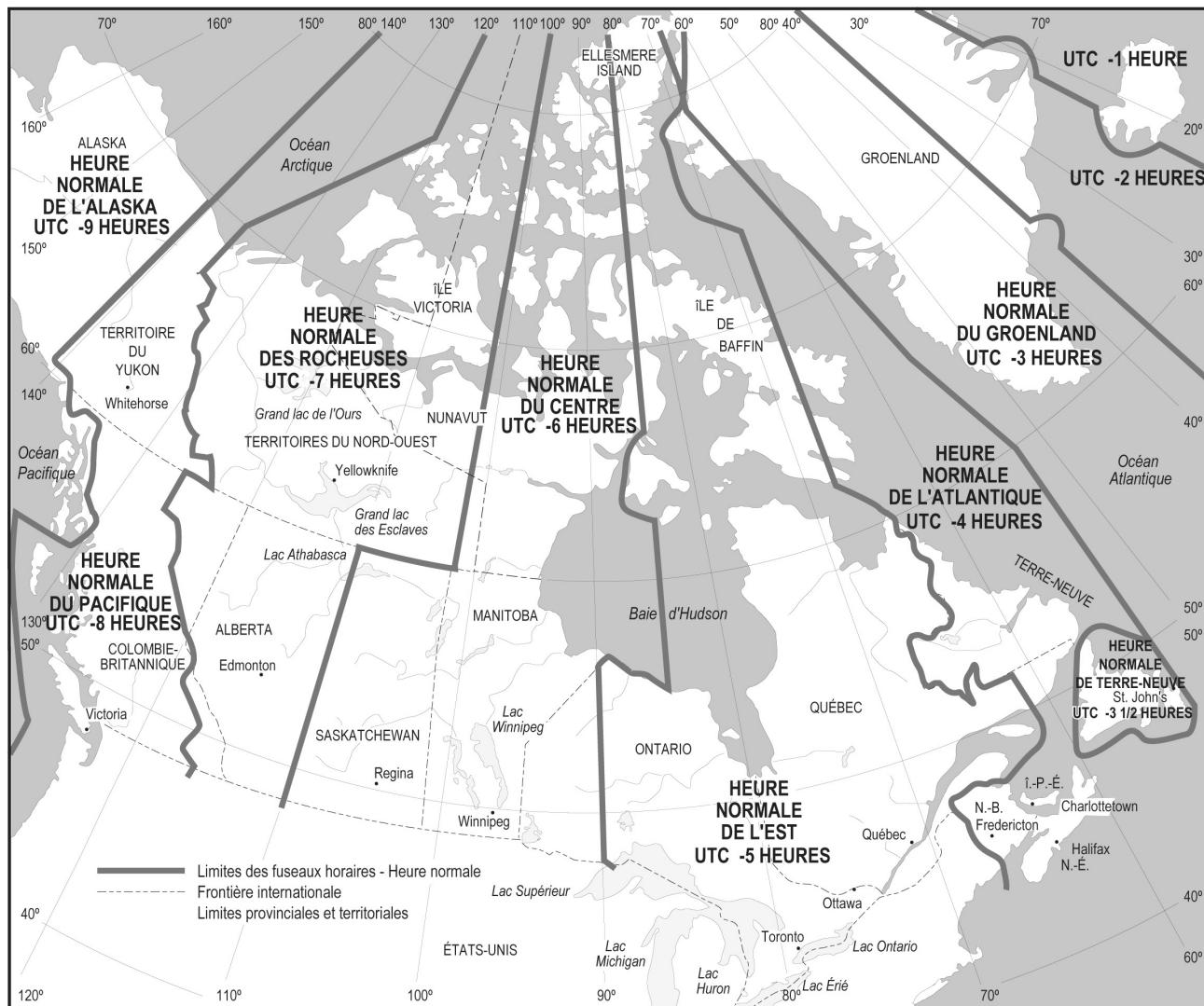


Figure 2.1.2, Fuseaux horaires

2.1.3 Système de référence horizontal

Le système de référence nord-américain de 1983 (NAD83) est le système de référence horizontal utilisé au Canada pour exprimer, de façon mathématique, toute position à la surface de la terre en degrés de latitude et de longitude. Le NAD83 repose sur le modèle de l'ellipsoïde du Système de référence géodésique 1980 (GRS80). Par ailleurs, le Canada reconnaît les coordonnées du NAD83 comme étant équivalentes à celles du Système géodésique mondial – 1984 (WGS84) pour les besoins de l'aviation.

Différentes projections étant utilisées au Canada, il faut vérifier la légende des cartes pour savoir quelle projection a été utilisée.

La zone d'application du NAD83 coïncide avec la zone de responsabilité des AIS. (Veuillez vous référer à l'article 3.1.2 de la Partie GEN intitulé *Zone de responsabilité*.)

2.1.4 Système de référence vertical

Le Système de référence altimétrique géodésique canadien de 1928 (CGVD28) est le système de référence vertical utilisé au Canada. Le modèle gravimétrique canadien du géoïde de 2000 (CGG2000) est le modèle scientifique du géoïde utilisé en Amérique du Nord.

2.1.5 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

La marque de nationalité des aéronefs canadiens est la lettre « C » et l'immatriculation de l'aéronef est une combinaison de quatre lettres spécifiées par le ministre des Transports.

Si un aéronef a été immatriculé au Canada avant le 1^{er} janvier 1974 ou qu'il s'agit d'un aéronef d'époque, la marque de nationalité de l'aéronef est la lettre « CF » et l'immatriculation est une combinaison de trois lettres spécifiées par le ministre.

2.1.6 Jours fériés

La liste des [jours fériés au Canada](#) est disponible sur le site Web d'Agence du revenu du Canada à l'adresse suivante :

<<http://www.cra-arc.gc.ca/tx/hldys/menu-fra.html>>

Les services aéronautiques sont offerts les jours fériés aux mêmes heures que pendant les fins de semaine.

GEN 2.2 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans les publications des services d'information aéronautique

2.2.1 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans l'AIP Canada

Vous trouverez dans le Tableau 2.2.1 ci-dessous la liste des abréviations, sigles et acronymes utilisés dans l'AIP Canada.

Tableau 2.2.1, Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans l'AIP Canada

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
AAE	Altitude au-dessus de l'aérodrome
AAS	Service consultatif d'aéroport
ACA	Région de contrôle de l'Arctique

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu
ACC	Centre de contrôle régional
ADCUS	Avisez la douane
ADF	Radiogoniomètre automatique
ADIZ	Zone d'identification de défense aérienne
ADS	Surveillance dépendante automatique
ADS-B	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AGL	Au-dessus du sol
AIC	Circulaire d'information aéronautique
AIM	Manuel d'information aéronautique
AIP	Publication d'information aéronautique
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
AIRMET	Avis météorologique aux navigateurs
AIS	Service d'information aéronautique
AMA	Altitude minimale de zone
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
AOE	Aéroport d'entrée autorisé
ARINC	Auparavant, Aeronautical Radio Incorporated
ARO	Bureau de piste ATS
ASDE	Radar de surveillance des mouvements de surface
ASEPS	Espacement aux procédures par surveillance accrue
ASL	Au-dessus du niveau de la mer
ATA	heure d'arrivée réelle
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATCO	contrôleur de la circulation aérienne
ATFM	Gestion du débit de la circulation aérienne
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATM	Gestion de la circulation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
AU	Station UNICOM d'approche
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié
AWOS	Système automatisé d'observations météorologiques
BFC	Base des Forces canadiennes
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
C	Celsius
CADORS	Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile
CAP	<i>Canada Air Pilot</i>
CAT I, II, III	Catégorie I, II, III
CAVOK	Plafond et visibilité OK
CCEAE	Certificat canadien d'exploitant aérien étranger
CDA	Espace aérien intérieur canadien
CEA	Certificat d'exploitation aérienne
CFS	<i>Supplément de vol — Canada</i>
CGG2000	Modèle gravimétrique canadien du géoïde
CGVD28	Système de référence altimétrique géodésique canadien de 1928
CLA	Accusé de réception d'autorisation
CMNPS	Spécifications canadiennes de performances minimales de navigation
CNS	Communications/Navigation/Surveillance
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRC	Contrôle de redondance cyclique
CRFI	Coefficient canadien de frottement sur piste
CRM	Gestion des ressources de l'équipage
CTA	Région de contrôle
CVFR	Vol VFR contrôlé
DR CWAS	<i>Supplément hydroaérodromes — Canada.</i> CWAS a la même signification que WAS.
DAH	Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F)
DCL	l'autorisation de départ
DCPC	communication directe contrôleur-pilote
DDM	Différence de modulation
DME	Équipement de mesure de distance
DR	navigation à l'estime
E	Est
eAPIS	Système d'information préalable sur les voyageurs
ECON	d'indice des coûts
EGNOS	Complément géostationnaire européen de navigation
ELT	Radiobalise de repérage d'urgence
ESA	Agence spatiale européenne
ETA	Heure d'arrivée prévue

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
FAA	Federal Aviation Administration (États-Unis)
FACN	Prévision de zone
FANS 1/A	futur système de navigation aérienne 1/A
FATO	Aire d'approche finale et de décollage
FIC	Centre d'information de vol
FIR	Région d'information de vol
FIS	Service d'information de vol
FL	Niveau de vol
FLAS	Système d'attribution des niveaux de vol
FLTA	Fonction d'évitement du relief à balayage frontal
FM	Modulation de fréquence
FP	Plan de vol
FQT	Fréquent
FSS	Station d'information de vol
GASA	Altitude de sécurité de région géographique
GFA	Prévisions de zone graphique
GHz	Gigahertz
GLONASS	Système mondial de satellites de navigation
GMU	module de contrôle du GPS
GNE	erreur grave de navigation
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPS	Système de positionnement mondial
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GRS80	Système de référence géodésique 1980
H	Heure
HA	Heure avancée
HF	Haute fréquence
HLA	Espace aérien supérieur
HTML	Language hypertexte
Hz	Hertz
IAS	Vitesse indiquée
IATA	Association du transport aérien international
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissement aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
INS	Système de navigation par inertie

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
IRS	Système de référence par inertie
IRU	d'unité de référence par inertie
ISOL	Isolé
ISSR	Radar secondaire de surveillance autonome
Kg	Kilogramme
kHz	Kilohertz
KIAS	Vitesse indiquée en nœuds
Km	Kilomètre
LAT	Latitude
lb	Livre
LEO	Satellites en orbite basse terrestre
LME	Liste d'équipement minimal
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
LNAV	Navigation latérale
LONG	Longitude
LRNS	Système de navigation aérienne longue
LPV	Qualité radiophare d'alignement de piste avec guidage vertical
MASPS	Spécifications de performances minimales des systèmes de bord
MEDEVAC	Vol d'évacuation médicale
MET	Services météorologiques
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation
MF	Fréquence obligatoire
MHA	Altitude minimale d'attente
MHz	Megahertz
MMEL	Liste principale d'équipement minimal
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
MNT	Technique du nombre de Mach
MSA	Altitude minimale de secteur
MTBF	Moyenne des temps de bon fonctionnement
N	Nord
NAD83	Système de référence nord-américain de 1983
NAM	Amérique du Nord
NAR	Routes aériennes nord-américaines
NAT	Atlantique Nord
NAVAID	Aide à la navigation

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
NCA	Région de contrôle du Nord
NDA	Espace aérien intérieur du Nord
NDB	Radiophare non directionnel
NM	Mille marin
NMRS	Nombreux
NOTAMR	NOTAM de remplacement
NPA	Approche de non-précision
OAC	Centre de contrôle régional océanique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCA	Région de contrôle océanique
OCC	Cercle de franchissement d'obstacles
OCP	Processeur d'autorisations océaniques
OEP	Point d'entrée océanique
OEPP	Organiseur électronique de poste de pilotage
OMM	Organisation météorologique mondiale
OTS	Système de routes organisées
OTT	Au-dessus de la couche
OWAFS	Opérations sans vitesse fixe assignée
OXP	Point de sortie océanique
PANS-ATM	Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien
PAR	Radar d'approche de précision
PBCS	Communication et surveillance fondées sur les performances
PCO	Bureau de coordination
PDC	Autorisation pré-départ
PDF	Format de document portable
Plan ESCAT	Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale
PPR	Autorisation préalable requise
PRM	Messages de routes préférentielles
PSR	Radar primaire de surveillance
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (ou au seuil de piste)
QNH	Calage altimétrique faisant indiquer, au sol, l'altitude de l'aérodrome
RAC	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
RAAS	Service consultatif télécommandé d'aérodrome
RCC	Centre de coordination de sauvetage
RCL	Demande d'autorisation
RCP	Performances de communication requises
RCR	Compte rendu d'état de piste
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RNP 4	Qualité de navigation requise de niveau 4
RNPC	Performances minimales de navigation requises
ROFOR	Prévisions de route
RSP	Performances de surveillance requises
RVSM	Minimum réduit d'espacement vertical
RVR	Portée visuelle de piste
S	Sud
SAR	Recherches et sauvetage
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SARSAT	Système de poursuite par satellite SAR
SCA	Région de contrôle du Sud
SCT	Espacé
SDA	Espace aérien intérieur du Sud
SELCAL	Système d'appel sélectif
SEA	Service de l'environnement atmosphérique
SID	Départ normalisé aux instruments
SIGMET	Renseignements météorologiques significatifs
SLIA	Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs
SLOP	Procédures de décalage latéral stratégique
SM	Mille terrestre
SNA	Système de navigation aérienne
SPECI	Message d'observation météorologique spéciale pour l'aviation
SSB	Bande latérale unique
SSR	Radar secondaire de surveillance
STAR	Arrivée normalisée en région terminale
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TAD	Affichages d'indication du relief
TAF	Prévision d'aérodrome
TAWS	Système de représentation et d'avertissement du relief

Abréviation, sigle ou acronyme	Terme
TC	Transports Canada
TCA	Région de contrôle terminal
TCU	Unité de contrôle terminal
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TLS	Niveau cible de sécurité
TMI	Initiative de gestion de la circulation
TP	Publication de Transports Canada
TSO	Norme technique (Technical standard order)
TSR	Radar de surveillance terminal
UHF	Ultra haute fréquence
UIR	Région supérieure d'information de vol
UPR	Route préférentielle des usagers
UTC	Temps universel coordonné
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche
VFR	Règles de vol à vue
VGM	Module générateur de voix
VHF	Très haute fréquence
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VNAV	Navigation verticale
VNC	Carte aéronautique de navigation VFR
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
VORTAC	VOR et TACAN combiné
VTA	Carte de région terminale VFR
W	Ouest
WAAS	Système de renforcement à couverture étendue
WAC	Carte aéronautique du monde
WAH	When Able Higher
WAS	<i>Supplément hydroaérodromes – Canada.</i> WAS a la même signification que CWAS.
WATRS	Réseau de routes aériennes de l'Atlantique Ouest
WGS-84	Système géodésique mondial 1984
WDI	Indicateur de direction du vent
WPR	Compte rendu de position aux points de cheminement
WS	Cisaillement du vent
Zulu (Z)	Temps universel coordonné

2.2.2 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le *Canada Air Pilot* et le *Canada Air Pilot restreint*

La liste des abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le *Canada Air Pilot* figure dans les parties intitulées « Abréviations et sigles » des Pages générales du *Canada Air Pilot* et des pages RCAP GEN du *Canada Air Pilot restreint*.

2.2.3 Abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le *Supplément de vol – Canada* et le *Supplément hydroaérodromes – Canada*

La liste des abréviations, sigles et acronymes utilisés dans le *Supplément de vol – Canada* et le *Supplément hydroaérodromes – Canada* figure à la partie intitulée « Abréviations et sigles » de la Section générale de ces mêmes documents.

2.2.4 Termes utilisés dans l'*AIP Canada*

Vous trouverez, dans le Tableau 2.2.4 ci-dessous, la liste des termes accompagnés de leur définition qui sont utilisés dans l'*AIP Canada*.

Tableau 2.2.4, Termes utilisés dans l'*AIP Canada*

Terme	Définition
Aérodrome	Désigne toute étendue de terre ou d'eau (y compris la portion du plan d'eau qui est gelée), ou une autre surface d'appui utilisée ou conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, dans son intégralité ou en partie, aux arrivées, aux départs, aux manœuvres ou à l'entretien courant des aéronefs et comprend tout bâtiment, toute installation et tout équipement prévus à cet effet.
Aéroport	Désigne un aérodrome à l'égard duquel un document d'aviation canadien est en vigueur.
Aide à la navigation	Tout dispositif visuel ou électronique situé à bord d'un aéronef ou à la surface de la terre qui fournit le guidage d'un point à un autre ou les données de position à un aéronef en vol.
Aire de manœuvre	Désigne la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages et les atterrissages des aéronefs et pour les manœuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissement, à l'exclusion des aires de trafic.
Aire de mouvement	Désigne la partie d'un aérodrome destinée aux manœuvres des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Terme	Définition
Aire de trafic	<p>Désigne la partie d'un aérodrome, sauf l'aire de manœuvre, qui est destinée :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, et au chargement et au déchargement du fret; 2. au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique et au stationnement des aéronefs; 3. aux manœuvres des aéronefs et des véhicules et au déplacement des piétons nécessaires à ces fins.
Altitude de croisière	Désigne une altitude, caractérisée par une indication altimétrique constante par rapport à une référence fixe et définie, maintenue pendant un vol ou une partie d'un vol.
Altitude minimale d'attente	La plus basse altitude prescrite pour un circuit d'attente qui garantit la couverture des aides à la navigation et les communications et qui respecte les exigences de franchissement d'obstacles.
Altitude minimale de secteur	Altitude la plus basse qui assure une marge minimale de franchissement de 1 000 pi au-dessus de tous les objets situés dans un secteur circulaire de 25 NM de rayon centré sur une aide de radionavigation.
Altitude minimale de zone	Altitude la plus basse qui puisse être utilisée dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) et qui assurera une marge minimale de franchissement de 1 000 pi ou, dans une région montagneuse désignée, de 2 000 pi au-dessus de tous les obstacles situés dans la zone spécifiée, arrondie par excès au multiple de 100 pi le plus proche.
Approche de non-précision	Approche aux instruments dans laquelle seulement l'information d'azimut est fournie. Il n'y a aucune information d'alignement de descente et l'évaluation des obstacles dans le segment d'approche finale est basée sur l'altitude minimale de descente.
Approche finale	Partie de l'approche aux instruments entre le repère ou le point d'approche finale et la piste, l'aéroport ou le point d'approche interrompu, selon la dernière éventualité, au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissement.
Approche visuelle	Approche où un aéronef suivant un plan de vol IFR, qui évolue dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sous le contrôle de l'ATC et avec une autorisation ATC, peut se diriger vers l'aéroport de destination.
Arrivée normalisée en région terminale	Procédure d'arrivée IFR planifiée provenant du contrôle de la circulation aérienne et publiée sous forme graphique et textuelle pour utilisation par les pilotes et les contrôleurs. Les arrivées normalisées en région terminale (STAR) fournissent des liaisons de routes publiées entre la structure en route et la procédure publiée d'approche aux instruments.
Aube civile (<i>Morning Civil Twilight</i>)	L'aube civile commence le matin quand le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon et en ascension et se termine au lever du soleil environ 25 min plus tard. Le nombre de minutes dépend de la latitude et de la date.
Autorisation du contrôle de la circulation aérienne	Désigne l'autorisation accordée à un aéronef par un organe du contrôle de la circulation aérienne d'évoluer dans des conditions déterminées dans l'espace aérien contrôlé.
Cap	Désigne l'orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou de la grille).

Terme	Définition
Circulation aérienne	Désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs qui évoluent sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.
Cisaillement du vent	Changement de la vitesse ou de la direction du vent, ou des deux à la fois, soit dans le plan horizontal soit dans le plan vertical, mais habituellement dans les seuls cas où les changements verticaux sont assez violents pour donner lieu à une turbulence notable.
Conditions météorologiques de vol à vue	Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages, qui sont égales ou supérieures aux minimums précisés à la section VI, « Règles de vol à vue », de la sous-partie 2, Règles d'utilisation et de vol des aéronefs, de la partie VI, « Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs » du RAC.
Crépuscule civil (<i>Evening Civil Twilight</i>)	Le crépuscule civil commence dans la soirée au coucher du soleil et se termine quand le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon et en déclin, soit environ 25 min plus tard. Le nombre de minutes dépend de la latitude et de la date.
Départ normalisé aux instruments	Procédure de départ IFR planifiée provenant du contrôle de la circulation aérienne et publiée sous forme graphique et textuelle pour utilisation par les pilotes et les contrôleurs. Les départs normalisés aux instruments (SID) assurent la transition de la piste à la structure en route appropriée.
Espace aérien contrôlé	Désigne un espace aérien de dimensions définies dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré.
Espace aérien intérieur canadien	Désigne l'ensemble de l'espace aérien navigable du Canada, défini et désigné comme tel dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH) (TP 1820F).
Espace aérien intérieur du Nord	Espace aérien compris dans le CDA défini comme tel dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH) (TP 1820F).
Espace aérien intérieur du Sud	Espace aérien compris dans le CDA défini comme tel dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH) (TP 1820F).
Instruction du contrôle de la circulation aérienne	Désigne les directives données par une unité du contrôle de la circulation aérienne aux fins de contrôle de la circulation aérienne.
Intersection	<ol style="list-style-type: none"> 1. Point à la surface de la terre au-dessus duquel deux ou plusieurs lignes de position se croisent. Ces lignes de position peuvent être des relèvements vrais pris à partir de NDB (relèvements magnétiques illustrés sur les cartes pour l'usage des pilotes), des radiales provenant des NAVAID VHF/UHF, des axes de voies ou routes aériennes, des routes RNAV fixes, des radiophares d'alignement de piste ILS et des distances DME. 2. Point où deux pistes, une piste et une voie de circulation ou deux voies de circulation se croisent ou se rencontrent.
Jour	La période qui se situe entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir.
MEDEVAC	Expression utilisée pour demander aux Services de la circulation aérienne une priorité de vol afin d'effectuer un vol d'évacuation médicale en réponse à un appel d'urgence médicale pour le transport de malades, de donneurs d'organes, d'organes, ou d'autre matériel essentiel au maintien de la vie. Cette expression doit être utilisée sur les plans de vol et dans les communications radiotéléphoniques si un pilote juge que cette priorité lui est nécessaire.

Terme	Définition
Navigation de surface	Méthode de navigation permettant le vol sur toute trajectoire voulue dans les limites de la couverture des aides à la navigation à référence sur station au sol, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.
Niveau de vol	Désigne l'altitude exprimée en centaines de pieds qui est indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou 1013,2 mb.
NOTAM	Avis donnant sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements dont le personnel chargé des opérations doit essentiellement avoir connaissance en temps utile.
Nuit	La période qui se situe entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile.
Obstacle	Objet, plantation ou relief situé à un emplacement géographique fixe à l'intérieur d'une zone prescrite selon laquelle une marge de franchissement vertical est assurée ou doit l'être pendant des opérations aériennes.
Procédure d'approche aux instruments	Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissement pourra être effectué, puis, si l'atterrissement n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.
Radar d'approche de précision	Désigne le système radar à haute définition et à courte portée qui est utilisé comme aide à l'approche. Ce système fournit au contrôleur des indications très précises d'altitude, d'azimut et de distance et a pour objet d'aider le pilote à exécuter une approche et un atterrissage. Ce type d'assistance à la navigation porte le nom de « radar d'approche de précision ».
Radar secondaire de surveillance	Désigne un système radar dont l'utilisation dépend de la présence d'équipement complémentaire à bord d'un aéronef (transpondeur). Ce transpondeur émet un signal codé en réponse aux transmissions provenant de la station au sol (interrogateur). Comme ce système enregistre un signal émis par le transpondeur plutôt qu'un signal réfléchi par un aéronef, comme c'est le cas pour le radar primaire, il présente de sérieux avantages opérationnels, en particulier, une portée supérieure et une identification fiable.
Radiale	Relèvement en degrés magnétiques à partir d'une installation de type VOR, TACAN ou VORTAC, sauf pour des installations situées dans l'espace aérien intérieur du nord, où les relèvements peuvent être orientés par rapport au nord vrai ou au nord de la grille.
Région de contrôle de l'Arctique	Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et défini dans le Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F).
Région de contrôle du Nord	Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et défini dans le Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F).
Région de contrôle du Sud	Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Sud (SDA) et défini dans le Manuel des espaces aériens désignés (TP 1820F).
Région de contrôle terminal	Désigne un espace aérien contrôlé de dimensions définies désigné pour desservir les aéronefs à l'arrivée, au départ et en route.

Terme	Définition
Région d'information de vol	Désigne l'espace aérien de dimensions définies qui s'étend verticalement en altitude à partir de la surface de la terre et dans lequel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.
Région montagneuse	Désigne une région dont les dimensions latérales sont définies et où les aéronefs en régime en route doivent survoler aux altitudes minimales prescrites.
Régulation du débit	Mesures destinées à adapter le débit de la circulation qui pénètre dans un espace aérien donné, se déplace sur une route donnée, ou se dirige vers un aérodrome donné, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.
Route	Désigne la projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou de la grille).
Route aérienne de l'espace inférieur	Dans l'espace aérien inférieur, route qui s'étend verticalement à partir de la surface de la terre et pour laquelle aucun contrôle de la circulation aérienne n'est assuré.
Service du contrôle de la circulation aérienne	Service, autre que les services d'information de vol, fourni en vue : <ol style="list-style-type: none"> 3. d'empêcher <ul style="list-style-type: none"> ▪ les abordages entre des aéronefs, ▪ les collisions entre des aéronefs et des obstacles, ▪ sur l'aire de manœuvre, les collisions entre des aéronefs et des véhicules; 4. d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.
Seuil	Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissement.
Station d'information de vol	Installation aéronautique fournissant les services de communications fixes et mobiles, l'information de vol, le service d'alerte pour recherches et sauvetage et les services météorologiques aux pilotes et aux autres usagers.
Transition	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terme générique qui décrit le changement d'une phase d'un vol ou d'une condition de vol à une autre, par exemple, transition de la phase en route à l'approche ou transition du vol aux instruments au vol à vue. 2. Une procédure publiée fournit de l'information relative à la navigation, de la structure en route à la procédure d'approche aux instruments. Sont comprises également les transitions SID/STAR.
Unité de contrôle de la circulation aérienne	Selon les circonstances : <ol style="list-style-type: none"> 1. centre de contrôle régional (ACC) établi pour assurer le service ATC pour les aéronefs IFR et CVFR. 2. unité de contrôle terminal (TCU) établie pour assurer le service ATC pour les aéronefs IFR et CVFR qui arrivent à un ou plusieurs aéroports, ou qui en partent; 3. tour de contrôle d'aéroport établie pour assurer le service ATC pour la circulation d'aéroport.
Virage conventionnel	Maneuvre consistant en un virage effectué à partir d'une trajectoire désignée, suivi d'un autre virage en sens inverse, les deux virages étant effectués de telle sorte que l'aéronef rejoigne la trajectoire désignée pour la suivre en sens inverse.
Visibilité en vol	Désigne la distance moyenne de visibilité vers l'avant à un moment donné, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

Terme	Définition
Voie aérienne de l'espace inférieur	Dans l'espace aérien inférieur, route qui s'étend vers le haut à partir de 2 200 pi au-dessus de la surface de la terre jusqu'à 18 000 pi ASL non inclusivement et pour laquelle le contrôle de la circulation aérienne est assuré.
Voie aérienne de l'espace supérieur	Dans l'espace aérien supérieur contrôlé, voie établie entre des aides de radionavigation spécifiées.
Vol VFR contrôlé	Désigne un vol effectué conformément aux règles de vol à vue dans l'espace aérien de classe B et conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.
Zone de contrôle	Sauf indication contraire, désigne un espace aérien contrôlé de dimensions définies compris entre la surface du sol et 3 000 pi AAE inclusivement.
Zone d'identification de défense aérienne	Espace aérien de dimensions définies s'étendant à partir de la surface du sol et soumis à certaines règles sur le contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale.
Zone de toucher	Les 3 000 premiers pieds ou le premier tiers de la piste, selon le moindre des deux, mesurés à partir du seuil, dans le sens de l'atterrissement.

GEN 2.3 Signes conventionnels des cartes

Les publications relevant des Services d'information aéronautique de NAV CANADA contiennent toutes une liste des signes conventionnels utilisés sur les cartes pour faciliter l'interprétation de celles-ci. Veuillez vous référer à la légende figurant sur les cartes et à celle figurant dans la section générale des différentes publications.

GEN 2.4 Indicateurs d'emplacement

Pour la liste (par ordre alphabétique) des indicateurs d'emplacement des aérodromes et héliports et des indicateurs d'emplacement utilisés dans les NOTAM pour les installations autres que des aérodromes, veuillez vous référer aux parties intitulées « Renvoi combiné de l'indicateur d'emplacement et de nom d'aérodrome », « Indicateurs d'emplacements (autres que A/D) utilisés pour les NOTAM » de la Section générale du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada* et à la partie intitulée « Index de renvoi aux noms des héliports » de la Section générale du *Supplément de vol – Canada*.

GEN 2.5 Liste des aides de radionavigation

Pour la liste des aides de radionavigation, par ordre alphabétique en fonction du lieu où elles se trouvent, veuillez vous référer à la partie « Aides de radionavigation par localité » de la Section D, « Aides de radionavigation et de communications », du *Supplément de vol – Canada*. Pour une liste des aides de radionavigation, par ordre alphabétique en fonction de leur indicateur, veuillez vous référer à la partie « Aides de radionavigation par indicateur » de la Section D, « Aides de radionavigation et de communications », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

GEN 2.6 Tables de conversion

2.6.1 Conversion des milles marins et des kilomètres

Vous trouverez, dans la Table 2.6.1, *Conversion des milles marins et des kilomètres*, les facteurs de conversion entre les milles marins et les kilomètres, ainsi que le résultat de conversions déjà calculées.

Table 2.6.1, Conversion des milles marins et des kilomètres

Conversion de NM en km et de km en NM			
1 NM = 1,852 km		1 km = 0,540 NM	
NM	km	km	NM
0,1	0,1852	0,1	0,054
0,2	0,3704	0,2	0,108
0,3	0,5556	0,3	0,162
0,4	0,7408	0,4	0,216
0,5	0,9260	0,5	0,27
0,6	1,1112	0,6	0,324
0,7	1,2964	0,7	0,378
0,8	1,4816	0,8	0,432
0,9	1,6668	0,9	0,486
1	1,852	1	0,54
2	3,704	2	1,08
3	5,556	3	1,62
4	7,408	4	2,16
5	9,26	5	2,7
6	11,112	6	3,24
7	12,964	7	3,78
8	14,816	8	4,32
9	16,668	9	4,86
10	18,52	10	5,4
20	37,04	20	10,8
30	55,56	30	16,2
40	74,08	40	21,6
50	92,60	50	27
60	111,12	60	32,4
70	129,64	70	37,8
80	148,16	80	43,2
90	166,68	90	48,6
100	185,2	100	54
200	370,4	200	108
300	555,6	300	162

Conversion de NM en km et de km en NM			
1 NM = 1,852 km		1 km = 0,540 NM	
NM	km	km	NM
400	740,8	400	216
500	926	500	270
600	1111,2	600	324
700	1296,4	700	378
800	1481,6	800	432
900	1666,8	900	486
1000	1852	1000	540

2.6.2 Conversion des pieds et des mètres

Vous trouverez dans la Table 2.6.2, *Conversion des pieds et des mètres*, les facteurs de conversion entre les pieds et les mètres ainsi que le résultat de conversions déjà calculées.

Table 2.6.2, Conversion des pieds et des mètres

Conversion de pieds en mètres et de mètres en pieds			
1 pi = 0,3048 m		1 m = 3,281 pi	
pi	m	m	pi
0,1	0,03048	0,1	0,3281
0,2	0,0607	0,2	0,6562
0,3	0,0914	0,1	0,9843
0,4	0,1219	0,2	1,3124
0,5	0,1524	0,3	1,6405
0,6	0,1823	0,4	1,9686
0,7	0,2134	0,5	2,2967
0,8	0,2438	0,6	2,6248
0,9	0,2743	0,7	2,9529
1	0,3048	1	3,281
2	0,6096	2	6,562
3	0,9144	3	9,843
4	1,2192	4	13,124
5	1,524	5	16,405
6	1,8288	6	19,686
7	2,1336	7	22,967
8	2,4384	8	26,248
9	2,7432	9	29,529
10	3,048	10	32,81
20	6,096	20	65,62
30	9,144	30	98,43
40	12,192	40	131,24

Conversion de pieds en mètres et de mètres en pieds			
1 pi = 0,3048 m		1 m = 3,281 pi	
pi	m	m	pi
50	15,24	50	164,05
60	18,288	60	196,86
70	21,336	70	229,67
80	24,384	80	262,48
90	27,432	90	295,29
100	30,48	100	328,1
200	60,96	200	656,2
300	91,44	300	984,3
400	121,92	400	1312,4
500	152,4	500	1640,5
1000	304,8	1000	3281
2000	609,6	2000	6562
3000	914,4	3000	9843
4000	1219,2	4000	13124
5000	1524	5000	16405

2.6.3 Conversion des minutes d'arc décimales et des secondes d'arc

Vous trouverez dans la Table 2.6.3, *Conversion des minutes d'arc décimales et des secondes d'arc*, le résultat de conversions entre ces deux unités.

Table 2.6.3, Conversion des minutes d'arc décimales et des secondes d'arc

Conversion de minutes d'arc décimales en secondes d'arc et de secondes d'arc en minutes d'arc décimales														
Seconde			Centième de minute		Seconde			Centième de minute		Seconde			Centième de minute	
0,000	-	0,299	=	0,00						39,900	-	40,499	=	0,67
0,300	-	0,899	=	0,01	20,100	-	20,699	=	0,34	40,500	-	41,099	=	0,68
0,900	-	1,499	=	0,02	20,700	-	21,299	=	0,35	41,100	-	41,699	=	0,69
1,500	-	2,099	=	0,03	21,300	-	21,899	=	0,36	41,700	-	42,299	=	0,70
2,100	-	2,699	=	0,04	21,900	-	22,499	=	0,37	42,300	-	42,899	=	0,71
2,700	-	3,299	=	0,05	22,500	-	23,099	=	0,38	42,900	-	43,499	=	0,72
3,300	-	3,899	=	0,06	23,100	-	23,699	=	0,39	43,500	-	44,099	=	0,73
3,900	-	4,499	=	0,07	23,700	-	24,299	=	0,40	44,100	-	44,699	=	0,74
4,500	-	5,099	=	0,08	24,300	-	24,899	=	0,41	44,700	-	45,299	=	0,75
5,100	-	5,699	=	0,09	24,900	-	25,499	=	0,42	45,300	-	45,899	=	0,76
5,700	-	6,299	=	0,10	25,500	-	26,099	=	0,43	45,900	-	46,499	=	0,77
6,300	-	6,899	=	0,11	26,100	-	26,699	=	0,44	46,500	-	47,099	=	0,78
6,900	-	7,499	=	0,12	26,700	-	27,299	=	0,45	47,100	-	47,699	=	0,79
7,500	-	8,099	=	0,13	27,300	-	27,899	=	0,46	47,700	-	48,299	=	0,80
8,100	-	8,699	=	0,14	27,900	-	28,499	=	0,47	48,300	-	48,899	=	0,81

Conversion de minutes d'arc décimales en secondes d'arc et de secondes d'arc en minutes d'arc décimales													
Seconde		Centième de minute	Seconde		Centième de minute	Seconde		Centième de minute					
8,700	–	9,299	=	0,15	28,500	–	29,099	=	0,48				
9,300	–	9,899	=	0,16	29,100	–	29,699	=	0,49				
9,900	–	10,499	=	0,17	29,700	–	30,299	=	0,50				
10,500	–	11,099	=	0,18	30,300	–	30,899	=	0,51				
11,100	–	11,699	=	0,19	30,900	–	31,499	=	0,52				
11,700	–	12,299	=	0,20	31,500	–	32,099	=	0,53				
12,300	–	12,899	=	0,21	32,100	–	32,699	=	0,54				
12,900	–	13,499	=	0,22	32,700	–	33,299	=	0,55				
13,500	–	14,099	=	0,23	33,300	–	33,899	=	0,56				
14,100	–	14,699	=	0,24	33,900	–	34,499	=	0,57				
14,700	–	15,299	=	0,25	34,500	–	35,099	=	0,58				
15,300	–	15,899	=	0,26	35,100	–	35,699	=	0,59				
15,900	–	16,499	=	0,27	35,700	–	36,299	=	0,60				
16,500	–	17,099	=	0,28	36,300	–	36,899	=	0,61				
17,100	–	17,699	=	0,29	36,900	–	37,499	=	0,62				
17,700	–	18,299	=	0,30	37,500	–	38,099	=	0,63				
18,300	–	18,899	=	0,31	38,100	–	38,699	=	0,64				
18,900	–	19,499	=	0,32	38,700	–	39,299	=	0,65				
19,500	–	20,099	=	0,33	39,300	–	39,899	=	0,66				
									59,700	–	59,999	=	1,00

2.6.4 Échelle comparative pour la portée visuelle de piste

Vous trouverez dans la Table 2.6.4, *Échelle comparative pour la portée visuelle de piste — Pieds et mètres*, le résultat de conversion de distances RVR entre ces deux unités.

Table 2.6.4, *Échelle comparative pour la portée visuelle de piste — Pieds et mètres*

RVR – pi	RVR – m
500	150
600	175
700	200
1000	300
1200	350
1400	400
2600	800
4000	1200
5000	1500

Veuillez également vous référer à la partie « Tables de conversion » de la Section générale du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

GEN 2.7 Tableaux des heures de lever et de coucher du soleil

2.7.1 Tableaux de l'aube et du crépuscule

L'aube commence le matin quand le soleil est en ascension et à 6° au-dessous de l'horizon et se termine au lever du soleil environ 25 minutes plus tard. Le crépuscule commence dans la soirée au coucher du soleil et se termine quand le soleil est en déclin et à 6° au-dessous l'horizon, soit environ 25 minutes plus tard.

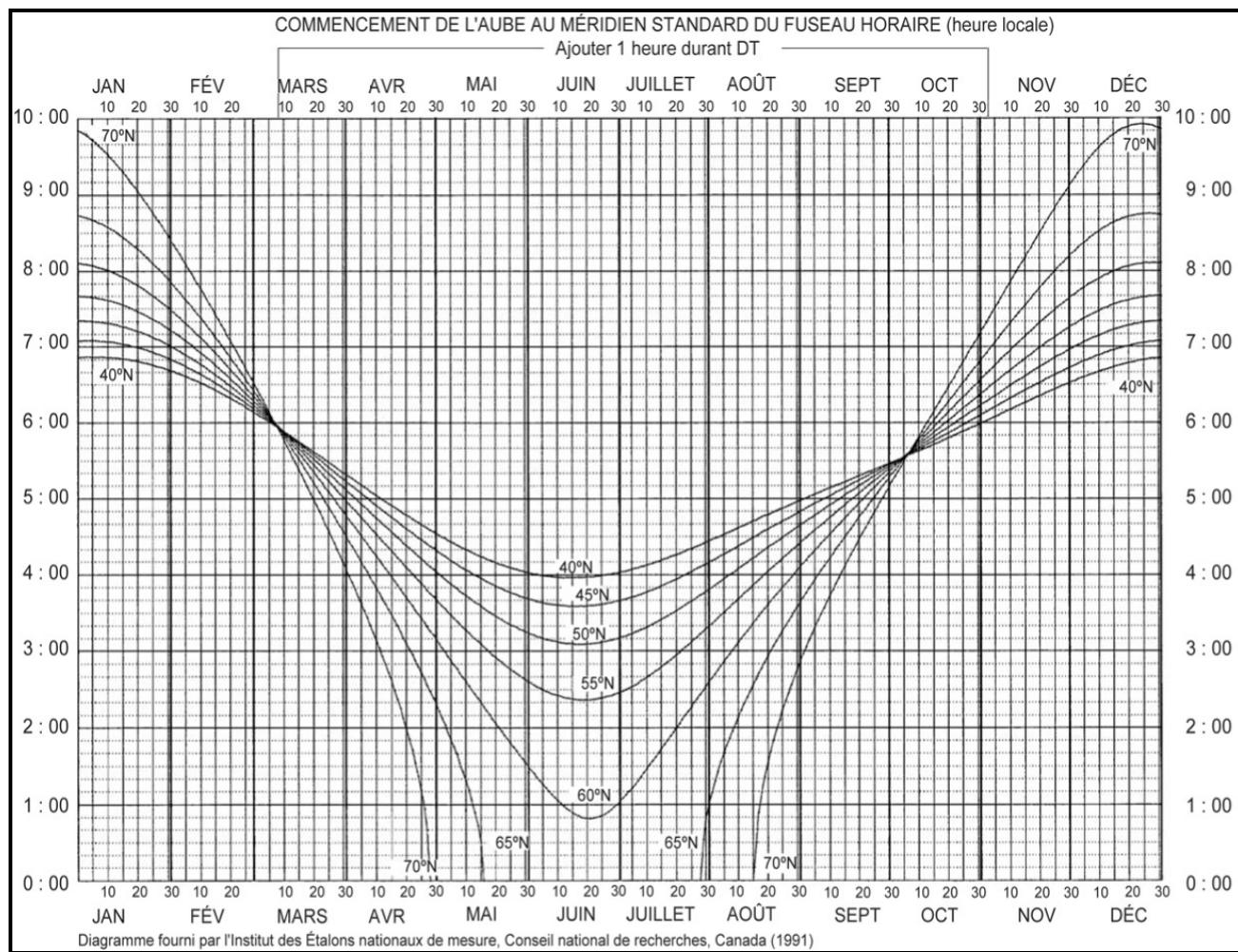
Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome comporte le nom de la station et l'indicateur d'emplacement OACI et une rubrique RÉF, dans laquelle sont précisées les coordonnées géographiques de l'aérodrome.

Pour savoir quand l'aube commence, veuillez vous référer à la Figure 2.7.1–1, *Tableau du lever du soleil*, et suivre les 3 étapes données. Faites de même en vous servant de la Figure 2.7.1–2, *Tableau du coucher du soleil*, pour savoir quand le crépuscule commence.

1. Partez du haut ou du bas de l'échelle à la date appropriée et déplacez-vous à la verticale, vers le haut ou vers le bas, jusqu'à la courbe représentant la latitude de l'observateur.
2. À partir de l'intersection, déplacez-vous à l'horizontale et lisez l'heure locale.
3. Afin de trouver le fuseau exact ou l'heure normale exacte, **ajoutez** 4 minutes pour chaque degré à l'ouest du méridien standard ou **soustrayez** 4 minutes pour chaque degré à l'est de ce même méridien.

Les méridiens standards au Canada pour chaque fuseau horaire sont les suivants :

- Heure normale de l'Atlantique : 60° O
- Heure normale de l'Est : 75° O
- Heure normale du Centre : 90° O
- Heure normale des Rocheuses : 105° O
- Heure normale du Pacifique : 120° O

**Figure 2.7.1-1, Tableau du lever du soleil**

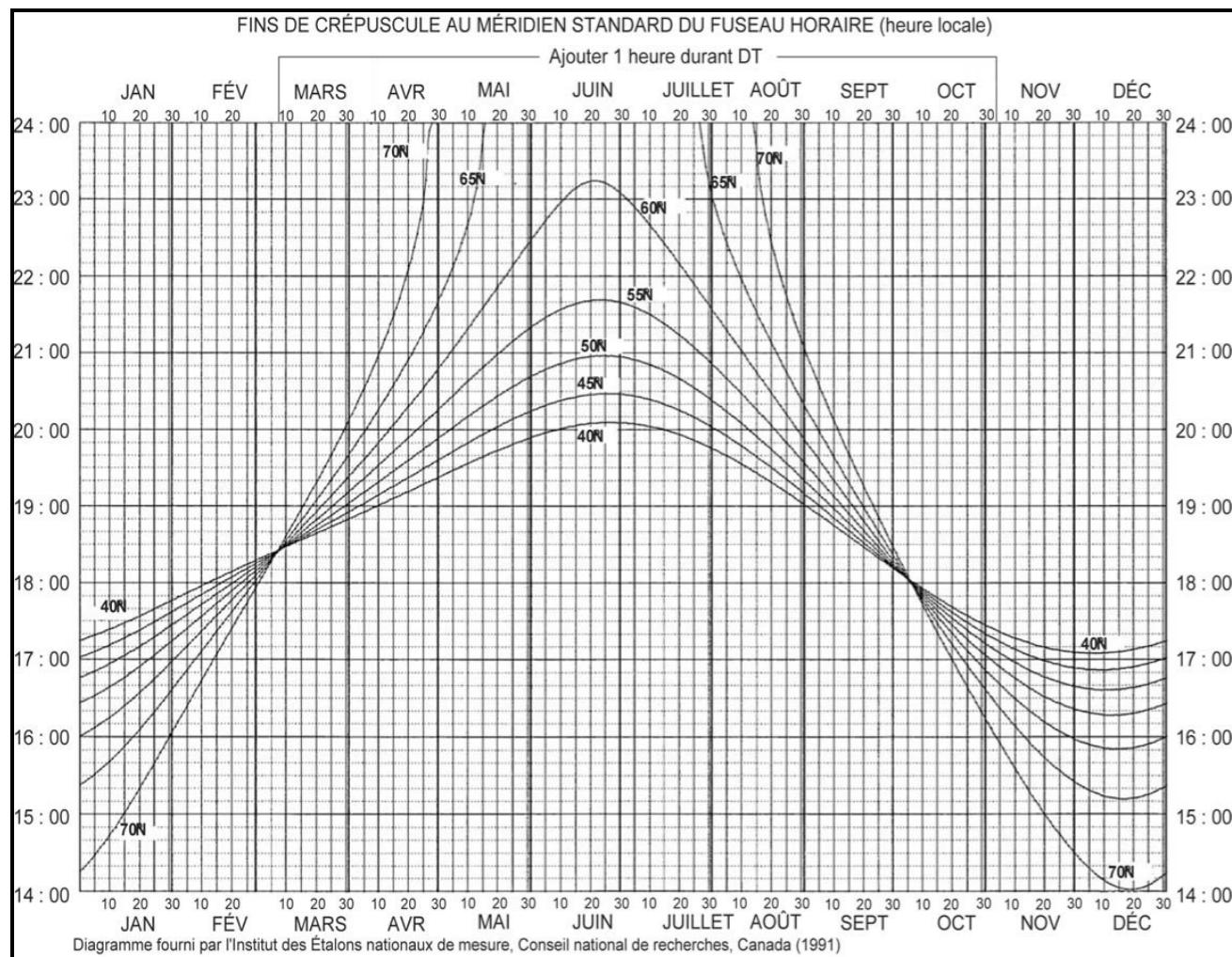


Figure 2.7.1–2, Tableau du coucher du soleil

GEN 3. SERVICES

GEN 3.1 Services d'information aéronautique

3.1.1 Responsabilité

En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, NAV CANADA est responsable de la prestation des AIS conformément aux normes énoncées dans l'Annexe 4, *Cartes aéronautiques*, et l'Annexe 15, *Services d'information aéronautique*, de l'OACI. Les normes, pratiques recommandées et procédures qui diffèrent de celles de l'OACI sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*.

Les Services d'information aéronautique de NAV CANADA sont disponibles pendant les heures de bureau normales. Les coordonnées à jour des bureaux national et régionaux des Services d'information aéronautique figurent à la partie « Corrections (utilisateurs civils) » de la Section générale du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

Le Bureau international des NOTAM est ouvert 24 h/24 et est situé à l'adresse suivante :

NAV CANADA
Bureau international des NOTAM
Installation combinée du SNA
1601, avenue Tom Roberts
Ottawa ON K1V 1E5
Canada

Tél. : 1-613-248-4000
Téléc. : 1-613-248-4001

3.1.2 Zone de responsabilité

Les Services d'information aéronautique de NAV CANADA ont la responsabilité de fournir les services dans l'espace CDA et dans l'espace aérien international dont le Canada assume la responsabilité des services ATC.

3.1.3 Publications aéronautiques

Les Services d'information aéronautique publient un ensemble de produits d'information aéronautique, qui sont disponibles à la page d'[Information aéronautique](#) du site Web de NAV CANADA à l'adresse suivante :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique

Les publications aéronautiques comprennent les publications suivantes :

- L'AIP Canada, y compris les amendements et suppléments
- Les circulaires d'information aéronautique (AIC)
- Les cartes aéronautiques
- Les NOTAM

3.1.3.1 AIP Canada et service des amendements

L'AIP Canada regroupe, en un document, l'information aéronautique de base publiée pour le Canada et l'information de nature durable essentielle à la navigation aérienne. Elle contient aussi des renvois aux cartes et publications aéronautiques produites par NAV CANADA et qui sont en vente auprès du Centre de vente et de distribution des Publications aéronautiques de NAV CANADA (voir coordonnées à l'article 3.2.3 de la Partie GEN intitulé *Modalités d'achat*). Pour obtenir de l'information ou des données aéronautiques qui ne figurent pas dans la présente publication ni dans les produits d'information aéronautique et cartes associés décrits ci-après, veuillez communiquer avec NAV CANADA à l'adresse suivante pour vérifier si l'information ou les données aéronautiques désirées sont disponibles :

NAV CANADA
Services d'information aéronautique
Coordonnateur de l'AIP Canada
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Courriel : aipcoord@navcanada.ca

Les amendements de l'AIP Canada sont publiés tous les 56 jours (veuillez vous référer au *Registre des amendements de l'AIP Canada* qui figure à l'article 0.2 de la Partie GEN). Les modifications apportées au texte sont indiquées par une ligne verticale dans la marge. Les modifications de l'AIP Canada ayant de l'importance pour l'exploitation doivent être publiées conformément aux procédures de Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC).

3.1.3.2 Suppléments de l'AIP Canada

Les modifications temporaires, valides pendant au moins 3 mois, et les modifications relatives à l'exploitation contenant un long texte doivent être publiées sous forme de suppléments de l'AIP Canada veuillez vous référer au *Registre des suppléments de l'AIP Canada* qui figure à l'article 0.3 de la Partie GEN).

3.1.3.3 Circulaires d'information aéronautique

Les circulaires d'information aéronautique contiennent de l'information d'intérêt général et de l'information de nature administrative qui ne se prête pas aux conditions d'émission des amendements, ni des suppléments de l'AIP Canada.

3.1.3.4 NOTAM

En plus d'être diffusés par l'entremise du service fixe aéronautique (SFA), les NOTAM canadiens sont également disponibles en ligne au <<https://plan.navcanada.ca/wxrecall>>.

Les séries de NOTAM sont basées sur des catégories de diffusion sélectives et des régions de NOTAM. Il y a trois régions NOTAM (Ouest, Centre et Est) et six séries différentes par région pour un total de 18 séries : C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, U, V.

Consulter la section [AIP Canada – Version actuelle et prochaine version](#) dans le site Web de NAV CANADA pour obtenir les séries de NOTAM suivantes :

- Les séries de NOTAM sur les aérodromes
- Les séries de NOTAM sur les espaces aériens désignés (classe F)
- Les séries de NOTAM sur les NAVAID

Les fournisseurs de services et les utilisateurs de NOTAM devraient éviter de limiter leurs abonnements aux séries à seule région NOTAM ou éviter de filtrer par région NOTAM seulement, car il est toujours possible que la zone d'influence d'un NOTAM s'étende à une région NOTAM adjacente.

Catégories de diffusion

Il y a trois (3) catégories de diffusion, chacune comprenant six (6) séries :

- **Internationale** : diffusé aux parties prenantes internationales, aux Etats-Unis et au Canada;
 - Aérodromes spécifiques
 - Aides à la navigation, espaces aériens désignés, avertissement de navigation et communication spécifiques
- **Internationale – É-U** : diffusé aux États-Unis et au Canada; et
 - Aérodromes spécifiques
 - Aides à la navigation, espaces aériens désignés, avertissement de navigation et communication spécifiques
- **Nationale** : diffusé au Canada seulement.
 - Aérodromes spécifiques
 - Tous les obstacles et pannes de balisage lumineux à plus de 5 milles nautiques de tout aérodrome.

Nota : La catégorie de diffusion d'un aérodrome détermine également la série par laquelle un NOTAM sur l'état de la surface de la piste (NOTAM RSC) est diffusé. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les séries de NOTAM RSC, consulter l'article GEN 3.1.3.5 intitulé « NOTAM sur l'état de la surface de la piste ».

Catégorie de diffusion « Internationale »
(diffusée internationalement, aux Etats-Unis d'Amérique et au Canada)

Série	Diffusion dans la région	Description des Séries
C	De l'Ouest	Dangers, non-disponibilités, et pannes associées avec les aérodromes de la catégorie « Internationale ». Incluant: balisage lumineux, aires de mouvement et d'atterrissement, installations et services, procédures de la circulation aux aérodromes connexes (portée A or AE), systèmes d'atterrissement aux instruments et obstacles à la navigation à l'intérieur de 5 NM de l'aérodrome.
D	Centrale	
E	De l'Est	
F	De l'Ouest	Aides à la navigation, espaces aériens et avertissements de navigation, installations de communication et surveillance, GNSS, installations et services de navigation de région terminale et en route, organisation de l'espace aérien, services de la circulation aérienne et VOLMET, procédures de circulation aérienne en route, procédures ADIZ, espace restreints et avertissements, centre de coordination de sauvetage et obstacles pour structures multiples (parcs éoliens, traverses de câbles, etc.) avec une zone d'influence entrecouplant le cercle de 5NM de rayon de plus d'un aérodrome. Au moins un aéroport appartient à la catégorie de dissémination « Internationale ».
G	Centrale	
H	De l'Est	

Catégorie de diffusion « Internationale – États-Unis d'Amérique » (diffusée aux Etats-Unis d'Amérique et au Canada)		
Série	Diffusion dans la région	Description des Séries
I	De l'Ouest	Dangers, non-disponibilités, et pannes associées avec les aérodromes de la catégorie « Internationale - É-U ». Incluant: balisage lumineux, aires de mouvement et d'atterrissement, installations et services, procédures de la circulation aux aérodromes connexes, (portée A or AE), systèmes d'atterrissement aux instruments et obstacles à la navigation à l'intérieur de 5 NM de l'aérodrome.
J	Centrale	
K	De l'Est	
L	De l'Ouest	Aides à la navigation, espaces aériens et avertissements de navigation, installations de communication et surveillance, GNSS, installations et services de navigation de région terminale et en route, organisation de l'espace aérien, services de la circulation aérienne et VOLMET, procédures de circulation aérienne en route, espace restreints et avertissements et obstacles pour structures multiples (parcs éoliens, traverses de câbles, etc.) avec une zone d'influence entrecoupant le cercle de 5NM de rayon de plus d'un aérodrome. Au moins un aérodrome appartient à la catégorie de dissémination « Internationale - É-U ».
M	Centrale	
N	De l'Est	

Dissemination Category “National” (disseminated to Canada only)		
Série	Diffusion dans la région	Description des Séries
O	De l'Ouest	Dangers, non-disponibilités, et pannes associées avec les aérodromes de la catégorie « Nationale ». Incluant: balisage lumineux, aires de mouvement et d'atterrissement, installations et services, procédures de la circulation aux aérodromes connexes, systèmes d'atterrissement aux instruments et obstacles à la navigation à l'intérieur de 5NM d'un aérodrome de cette catégorie.
P	Centrale	
Q	De l'Est	
R	De l'Ouest	
U	Centrale	Obstacle au delà de 5 NM de tout aérodrome et toute panne de feu d'obstacle.
V	De l'Est	

Régions de NOTAM

Il y a trois (3) catégories de diffusion, chacune comprenant six (6) séries :

Région de l'Ouest : La région de l'Ouest comprend les FIR de Vancouver et d'Edmonton. Les séries de NOTAM sont C, F, I, L, O et R.

Région du Centre : La région du Centre comprend les FIR de Winnipeg et de Toronto, à l'exception de trois endroits où les services sont disponibles en anglais et en français: CNC9-Perth (Great War Mem Hosp) (Heli), CTA4-St-Bruno-de-Guigues et CSR8-La Sarre. Les séries de NOTAM sont D, G, J, M, P et U.

Région de l'Est: La région de l'Est comprend les FIR de Montréal, de Moncton et de Gander en plus de trois (3) emplacements dans la FIR de Toronto FIR où les services sont disponibles en anglais et en français: CNC9-Perth (Great War Mem Hosp) (Heli), CTA4-St-Bruno-de-Guigues et CSR8-La Sarre. Les séries de NOTAM sont E, H, K, N, Q et V.

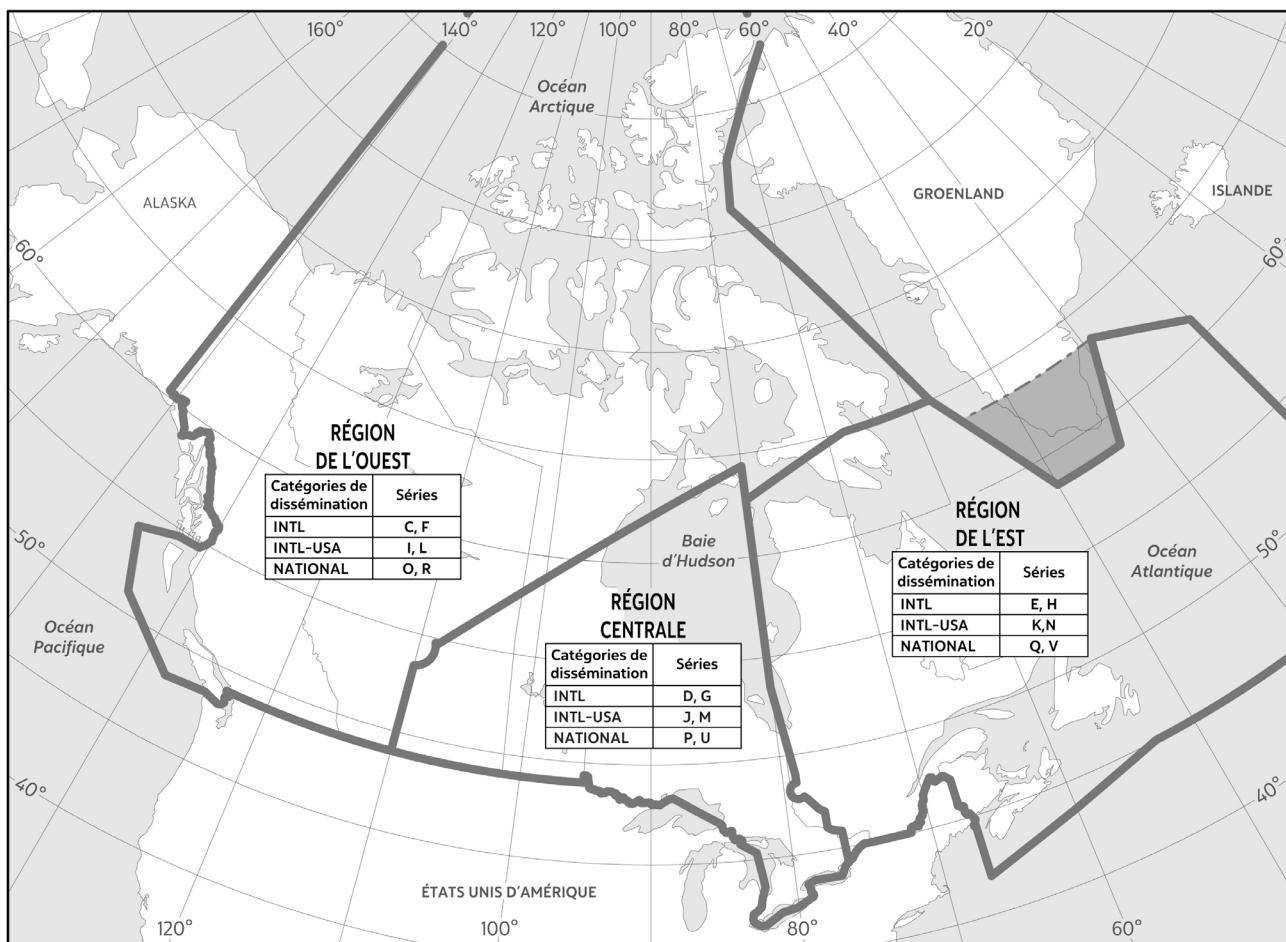


Figure 3.1.3.4, Configuration géographique des régions et séries NOTAM

Dans les régions où les NOTAM sont disponibles en anglais et en français, le texte français suit le texte anglais dans la case E).

Interrogation/réponse automatique de la base de données canadienne des NOTAM

Les NOTAM canadiens sont disponibles pour les 18 séries par interrogation / réponse automatique via SFA et ce, aux utilisateurs canadiens et internationaux. Les NOTAM étrangers ne sont pas stockés dans la base de données canadienne de NOTAM, mais sont disponibles par interrogation/réponse automatique via le SFA via la base de données européenne AIS (EAD).

La base de données canadienne peut être interrogée sur un ou plusieurs numéros NOTAM ou sur une liste récapitulative de numéros NOTAM valides. La série et l'année d'émission peuvent être mélangées, mais le nombre de NOTAM dans une même demande ne doit pas dépasser cent (100).

Les requêtes pour les listes récapitulatives impromptues de NOTAM et leurs réponses sont identifiées par des désignateurs à 3 lettres :

Désignateur pour requête de NOTAM :	RQN
Désignateur pour requête d'une liste de NOTAM :	RQL
Désignateur pour réponses :	RQR

Contrairement aux messages NOTAM, les parenthèses ne sont pas utilisées pour les messages d'interrogations NOTAM. Les caractères suivants sont utilisés dans les requêtes :

- “ – ” (trait d'union) indique “À” ou “DE-À”
- “ “ (espace) indique “ET”
- “=” (égal) est utilisé pour l'obtention du texte français de NOTAM

Interrogation (requête)

Toutes les interrogations doivent être adressées à CYHQYNYX. L'indicatif de nationalité doit être CYHQ pour tous les NOTAM canadiens.

- Requête pour un NOTAM :
RQN CYHQ C0123/19
- Requête pour plusieurs NOTAM à l'intérieur d'une plage :
RQN CYHQ C0200/19-C0203/19
- Requête pour plusieurs NOTAM avec numéros non-séquentiels :
RQN CYHQ C0400/19 C0410/19 C0421/19 C0425/19 C0525/19
- Requête pour le texte en français de NOTAM (là où les NOTAM sont émis dans les deux langues). La lettre “C” signifie “combinaison” de l'anglais et du français :
RQN CYHQ E0123/19 E0128/19 E0133/19, LANG=C
- Requête pour une liste récapitulative de NOTAM en vigueur pour une série :
RQL CYHQ H
- Requête pour plusieurs listes récapitulatives de NOTAM en vigueur :
RQL CYHQ D G

Réponses

Pour les requêtes de NOTAM (RQN), la réponse contiendra tous les NOTAM demandés :

GG LFFAYNYX
281035 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0200/19
(C0200/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

Pour les requêtes du texte en français de NOTAM (RQN) (là où ils sont émis), la réponse contiendra tous les NOTAM et la case E) présentera le texte dans les deux langues :

RQR CYHQ E0123/19
(E0123/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

...
E) *texte en anglais*

FR :
E) *texte en français*

Pour les requêtes d'une liste récapitulative de NOTAM (RQL), la réponse comprendra tous les NOTAMs par année en ordre croissant :

```
GG LFFAYNYX
281055 CYHQYNYX
RQR CYHQ C
YEAR=2018 0322 0452
YEAR=2019 0001 0006 0010 0015 0016
0021 0035 0039
```

Pour les requêtes de plusieurs listes récapitulatives de NOTAM, la réponse présentera les listes séparément. Par exemple, si la requête concerne les séries E, G et H :

```
GG LIIAYNYX
310850 CYHQYNYX
RQR CYHQ E
YEAR=2018 1678 1789
YEAR=2019 0012 0022 0056 0057 0058
0123 0124 0125
```

```
GG LIIAYNYX
310850 CYHQYNYX
RQR CYHQ G
YEAR=2019 0003 0145 0234 0777 0779
```

```
GG LIIAYNYX
310850 CYHQYNYX
RQR CYHQ H
YEAR=2018 4455 4973 5567 9976
YEAR=2019 0012
```

Les réponses peuvent également contenir des messages si les NOTAM ne sont pas disponibles ou si la requête contient une erreur. Toutes les expressions sont en anglais et en français :

Expression	Usage/signification
NOTAM EXPIRED/NOTAM EXPIRE	La case C) du NOTAM demandé est atteinte.
NOTAM CANCELLED BY/NOTAM ANNULE PAR C1324/19	Le NOTAM demandé a été annulé avec un NOTAMC.
NOTAM REPLACED BY/NOTAM REMPLACE PAR C1324/19	Le NOTAM demandé a été révisé avec un NOTAMR.
NOTAM NO LONGER IN DATABASE/NOTAM N' EST PLUS DISPONIBLE EN BASE DE DONNEES	Le NOTAM demandé est soit expiré, soit remplacé, ou il a été annulé il y a plus de 3 mois et a été retiré de la base de données.
NOTAM NOT ISSUED/NOTAM NON EMIS	Le NOTAM demandé n'a pas été émis.
NO VALID NOTAM IN DATABASE/PAS DE NOTAM DISPONIBLE EN BASE DE DONNEES	Pour les listes récapitulatives seulement (RQL), lorsqu'aucun NOTAM n'est en vigueur.
INCORRECT REQ MSG FORMAT PLEASE CORRECT AND REPEAT/FORMAT MSG REQ INCORRECT VEUILLEZ CORRIGER ET REPETER	La requête contient une erreur de syntaxe.

Expression	Usage/signification
REQUESTED NOF OR SERIES NOT MANAGED/NOF OU SERIE DEMANDE NON-GERE	Le NOF ou la série demandée est inconnu.
YOUR REQ MSG EXCEEDS MAX NR OF 100/VOTRE MSG REQ DEPASSE NR MAX DE 100	La requête excède le maximum de NOTAM pour une requête.

3.1.3.5 NOTAM concernant l'état de la surface de la piste (RSC)

Les NOTAM sur l'état de la surface de la piste (RSC) et le coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) sont appelés NOTAM RSC et sont présentés dans le format NOTAM (contrairement au format SNOWTAM). Il est possible que les NOTAM soient diffusés en plusieurs parties.

La ligne de qualificatif (ligne Q) d'un NOTAM RSC a le code Q FAXX, le trafic IV, l'objet NBO et la portée A.

La diffusion des NOTAM RSC reflète les catégories de diffusion pour les aérodromes énumérés dans l'article 3.1.3.4, de la partie 1 – Généralités (GEN) de l'*AIP Canada*, intitulé « NOTAM ». Les séries sont délimitées comme suit :

- **Série S** : Pour les aéroports et les aérodromes diffusés dans la catégorie INTL.
- **Série A** : Pour les aéroports et les aérodromes diffusés dans la catégorie INTL-USA.
- **Série B** : Pour les aérodromes diffusés dans la catégorie National.

Tous les renseignements sur l'état de la piste sont signalés à la Case E).

L'état de la surface de la piste peut être signalé par tiers de piste ou pour la longueur totale de la piste. Les codes d'état de piste (RWYCC) ne sont signalés que si l'état de la surface de la piste est signalé par tiers de piste. Le CRFI peut également être signalé par tiers de piste ou pour la longueur totale de la piste. Le NOTAM RSC qui en résulte peut être valide pour une durée de 8 heures ou de 24 heures, selon la certification de l'aérodrome et ses préférences de signalement. La période de validité de chaque compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) est indiquée dans la section relative à cette piste. Pour les aérodromes certifiés, la période de validité maximale d'un AMSCR est de 8 heures à compter du moment de l'inspection, dans les heures d'exploitation publiées de l'aérodrome. Pour les aérodromes non certifiés, la période de validité maximale d'un AMSCR est de 24 heures à compter du moment de l'inspection, dans les heures d'exploitation publiées de l'aérodrome. Communiquer avec l'exploitant d'aérodrome pour déterminer la méthode de signalement de l'aérodrome (voir l'article 2.3 de la partie 3, Aérodromes [AD], de l'*AIP Canada* intitulé « Heures de fonctionnement », pour obtenir de plus amples renseignements.

Le chapitre 8 et l'annexe E des *Procédures canadiennes d'exploitation pour les NOTAM* contiennent des renseignements supplémentaires qui se trouve dans le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
 Information aéronautique
 Guides opérationnels
 Références relatives aux NOTAM
 Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM

3.1.4 Système AIRAC

Les Services d'information aéronautique de NAV CANADA publient aussi l'avis *AIRAC Canada*. Il s'agit d'un avis qui est publié chaque semaine pour informer à l'avance les fabricants de cartes et les producteurs de documents d'information aéronautique des changements concernant les régions de l'espace CDA et tout autre espace aérien dont le Canada assume la responsabilité des services ATC. Grâce à la publication de cet avis, l'ensemble des usagers de l'espace CDA dispose de la même information au même moment. Le cycle de publication AIRAC est de 56 jours.

Veuillez vous référer au [Calendrier de parution des produits IFR](#) disponible dans le site Web de NAV CANADA pour connaître les dates de publication de l'avis *AIRAC Canada*.

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Renseignements sur les achats
Calendrier de parution des produits IFR

3.1.5 Service d'information prévol aux aérodromes et aux héliports

Dans la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* et du *Supplément hydroaérodromes – Canada*, le tableau pour chaque aérodrome et héliport comporte la rubrique PRÉP/VOL dans laquelle figure l'information prévol, le cas échéant.

3.1.6 Données électroniques de terrain et d'obstacles

Le Canada ne fournit pas à l'heure actuelle de données électroniques sur le terrain, ni sur les obstacles.

GEN 3.2 Cartes aéronautiques

3.2.1 Responsabilité

NAV CANADA est responsable de la fourniture de cartes aéronautiques conformes aux normes énoncées dans l'Annexe 4, *Cartes aéronautiques*, de l'OACI. Les normes, pratiques recommandées et procédures qui diffèrent de celles de l'OACI sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*.

Pour toute information sur les cartes aéronautiques, veuillez communiquer avec les Services d'information aéronautique, dont les coordonnées figurent à l'article 3.1.1 de la Partie GEN intitulé *Responsabilité*.

3.2.2 Tenue des cartes

Un aspect important du système de collecte de renseignements repose sur l'usage efficace par les pilotes des cartes de correction incluses dans les diverses publications d'information aéronautique. Les pilotes devraient inscrire les renseignements demandés sur ces cartes. Toutefois, les modifications peuvent être communiquées directement au bureau régional concerné. (Voir les adresses des bureaux régionaux à l'article 1.1 de la section GEN.)

Les cartes aéronautiques VFR ne sont pas révisées et réimprimées selon un cycle régulier fixe. Actuellement les cartes topographiques de base couvrant les zones les plus fortement peuplées sont revues tous les 2 ans, et l'information aéronautique, tous les ans. Les cartes topographiques de base des régions moins peuplées sont révisées quant à elles tous les 5 ou 6 ans et les cartes aéronautiques, tous les 2 ou 5 ans selon l'endroit au Canada. Les cartes VFR nécessitant des mises à jour pendant ces révisions sont corrigées et réimprimées.

La section « Données de mise à jour des cartes VFR » du CFS sert à signaler aux utilisateurs des cartes VFR les nouveaux renseignements aéronautiques importants apparaissant sur les cartes aéronautiques en vigueur, soit les renseignements qui touchent la sécurité des vols VFR, p. ex., les obstacles, les espaces

aériens réglementés et consultatifs, les dynamitages, les câbles aériens et les nouvelles zones de contrôle (ou révisées). Ces renseignements, qui doivent être reportés sur les cartes aéronautiques, sont annoncés dans les NOTAM jusqu'à ce qu'ils soient publiés dans la section « Données de mise à jour des cartes VFR » du CFS. Par la suite, le NOTAM est annulé. Lorsqu'une carte aéronautique est révisée, tout renseignement inscrit dans la section « Données de mise à jour des cartes VFR » du CFS est reporté sur la carte et rayé du CFS.

Cette méthode, qui consiste à faire passer les renseignements VFR importants des NOTAM à la section « Données de mise à jour des cartes VFR » du CFS, puis aux cartes aéronautiques elles mêmes, fournit aux utilisateurs VFR un service d'information aéronautique complet, immédiat et facile à utiliser. Pour ce qui est de la préparation de leur vol et de la navigation en vol, les pilotes VFR devraient consulter un CFS à jour et une VNC couvrant la route prévue. Pour les vols à l'intérieur de zones de circulation intense, ils devraient également obtenir une VTA à jour. Pour obtenir de l'information pré-vol, les pilotes VFR devraient consulter la dernière édition du présent document.

Dès réception du CFS, le pilote doit vérifier la section « Données de mise à jour des cartes VFR » pour voir si de nouveaux renseignements importants ont été apportés aux cartes VFR qu'il utilise. S'il consulte les NOTAM pour préparer son vol, il obtiendra toute l'information aéronautique essentielle qui pourrait le concerter.

3.2.3 Modalités d'achat

Pour l'achat de cartes ou de publications aéronautiques, veuillez communiquer avec le Centre de vente et de distribution de NAV CANADA, dont les coordonnées sont les suivantes :

NAV CANADA
Publications aéronautiques
Centre de vente et de distribution
C.P. 9840, succursale T
Ottawa ON K1G 6S8

Tél. : 1-866-731-PUBS (7827) (sans frais) ou 1-613-563-2001
Téléc. : 1-866-740-9992 (sans frais) ou
 1-613-744-7120
Courriel : aeropubs@navcanada.ca

Des [renseignements sur les d'achat](#) sont aussi disponibles sur le site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Renseignements sur les achats

3.2.4 Séries de cartes aéronautiques disponibles

3.2.4.1 Séries de cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) à l'échelle 1/500 000

La série de 52 cartes VNC est conçue pour la navigation VFR partout au Canada. Elle répond aux exigences de navigation aérienne à vue pour les opérations à une altitude de 12 500 pieds ASL ou au-dessous.

Elle permet ce qui suit :

- 1. Planification avant-vol :
- 1.1 Dessiner des lignes de trajectoire en utilisant les renseignements de déclinaison magnétique pour déterminer la trajectoire en degrés magnétiques ($^{\circ}$ M).
- 1.2 Faire une reconnaissance cartographique en vue de trouver les principaux éléments (villes, routes, chemins de fer, etc.) pour la navigation latérale.
- 1.3 Établir des profils de vol vertical par rapport à l'altitude topographique du relief et des obstacles.

- 2. Navigation en vol :
- 2.1 Déterminer la position horizontale par rapport à la trajectoire voulue en fonction des éléments du terrain.
- 2.2 Déterminer les distances, plus particulièrement jusqu'à destination.
- 2.3 Identifier les aérodromes, les points de cheminement, les fréquences, les limites de l'espace aérien, etc.
- 2.4 Déterminer la position verticale par rapport aux obstacles et au relief.

3.2.4.2 Série de cartes de région terminale VFR (VTA) à l'échelle 1/250 000

La série de cartes VTA est conçue pour la navigation VFR dans la région terminale autour de sept zones de trafic élevé.

Elle permet ce qui suit :

- 1. Planification avant-vol :
- 1.1 Dessiner des lignes de trajectoire en utilisant les renseignements de déclinaison magnétique pour déterminer la trajectoire en degrés magnétiques ($^{\circ}\text{M}$).
- 1.2 Faire une reconnaissance cartographique en vue de trouver les principaux éléments (villes, routes, chemins de fer, etc.) pour la navigation latérale.
- 1.3 Établir des profils de vol vertical par rapport au relief, aux obstacles et aux pistes.
- 2. Navigation en vol :
- 2.1 Identifier les points de cheminement et les routes d'arrivée et de départ.
- 2.2 Déterminer la position horizontale par rapport à la trajectoire voulue en fonction des éléments du terrain.
- 2.3 Déterminer les distances, plus particulièrement jusqu'à destination.
- 2.4 Déterminer la position verticale par rapport aux obstacles et au relief.
- 2.5 Identifier les zones de contrôle, les fréquences et les limites de l'espace aérien.

3.2.4.3 Supplément de vol – Canada (CFS)

Cette publication fournit des renseignements IFR et VFR détaillés sur les aérodromes du Canada ainsi que sur certains aérodromes de l'Atlantique Nord. Des renseignements sur les services connexes et l'infrastructure nationale de l'aviation sont également inclus, organisés dans les sections suivantes :

- **Section générale** : tableaux, légendes et information pertinente pour l'interprétation du CFS.
- **Répertoire aérodromes/installations** : données et croquis sur les aérodromes et les héliports du Canada ainsi que certains aérodromes de l'Atlantique Nord.
- **Planification** : renseignements concernant la planification des vols, tels que les caractéristiques de l'espace aérien, les restrictions sur les vols, les routes IFR et les intersections de voies aériennes.
- **Aides de radionavigation et de communications** : données sur les aides à la radionavigation et sur les aménagements de communications.
- **Données et procédures de vol militaire** : données et procédures de vol, y compris des segments sur les États-Unis, l'Atlantique Nord et l'Alaska, sur les communications air-sol ainsi que sur les routes et secteurs d'entraînement militaire.

- **Urgence** : procédures d'urgence. Cette publication est essentielle pour la sécurité et l'efficacité des opérations tant IFR que VFR. Elle doit être utilisée pour tous les aspects de la planification avant-vol et des opérations en vol ainsi que pour les procédures d'urgence.

3.2.4.4 *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS)

Le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS) est publié une fois par année en mars en version anglaise et française. Il contient des renseignements détaillés sur tous les hydroaérodromes indiqués sur les cartes VFR canadiennes et comporte les sections suivantes :

- Avis spéciaux et Section générale
- Répertoire aérodromes/installations
- Planification
- Aides de radionavigation et de communications
- Urgence

3.2.4.5 *Canada Air Pilot* (CAP)

Cette série de sept volumes est mise à jour tous les 56 jours et fournit de l'information aéronautique principalement liée aux phases d'arrivée ou de départ des vols IFR et comprend les types de procédures de vol suivants :

- Procédures d'approche aux instruments (IAP)
- Départs normalisés aux instruments (SID) et variés
- Arrivées normalisées aux instruments (STAR)
- Procédures d'atténuation du bruit
- Approches visuelles

Il contient également des renseignements sur les opérations au sol, notamment sur les aires de stationnement et les installations de dégivrage, ainsi que des cartes d'aérodrome et de circulation au sol.

3.2.4.6 *Canada Air Pilot restraint* (RCAP)

Cette publication électronique fournit de l'information aéronautique liée aux phases d'arrivée ou de départ des vols et comprend les types de procédures de vol suivants :

- Procédures d'approche aux instruments (IAP)
- Départs normalisés aux instruments (SID) et variés
- Arrivées normalisées aux instruments (STAR)
- Procédures d'atténuation du bruit

Le RCAP contient aussi des renseignements sur les opérations au sol dans les cartes d'aérodrome.

3.2.4.7 Cartes en route de niveau inférieur (LO)

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation sur des routes ATS en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour être utilisées dans la structure de l'espace aérien de niveau inférieur (en dessous de 18 000 pieds ASL).

La série de cartes LO, constituée de 10 cartes, présente les informations utiles à la radionavigation, le système de voies aériennes, les structures de l'espace aérien contrôlé/non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les stations de communications et certains aérodromes.

Elle est utilisée pour la planification de routes IFR et la navigation en vol.

3.2.4.8 Cartes en route de niveau supérieur (HI)

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation sur des voies aériennes et des routes de niveau supérieur en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour être utilisées dans l'espace aérien supérieur (18 000 pieds ASL et au-dessus).

Cette série est constituée de six cartes HI qui présentent l'information utile à la radionavigation, le système de voies aériennes de niveau supérieur, la structure de l'espace aérien contrôlé et non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les aménagements de communications et certains aérodromes.

Elle est utilisée pour la planification de routes IFR et la navigation en vol.

3.2.4.9 Cartes de région terminale (TAC)

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation IFR dans la région terminale d'aérodromes en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour faciliter la transition depuis la partie en route d'un vol jusqu'à la partie arrivée, ou depuis la partie départ jusqu'à la partie en route, aux aéroports dont l'organisation de l'espace aérien est relativement complexe.

Les TAC présentent l'information utile à la radionavigation, le système de voies aériennes, la structure de l'espace aérien contrôlé et non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les stations de communications et certains aérodromes dans les zones de trafic intense à une plus grande échelle. Cette information est en plus de ce qui est affiché sur les cartes de la série en route et de procédures aux instruments.

3.2.4.10 Cartes d'obstacles d'aérodrome type A

Les cartes d'obstacles type A, en combinaison avec les renseignements pertinents publiés dans l'*AIP Canada*, fournissent les données nécessaires pour permettre à un exploitant de se conformer aux limites d'exploitation de l'annexe 6 de l'OACI, partie I, chapitre 5 (paragraphes 5.2.8 et 5.3), et de la partie III, section II, chapitre 3 (hélicoptères).

Ces données permettent aux exploitants d'aéronefs de déterminer la capacité de types d'aéronefs particuliers dans des conditions particulières, au moment de leur départ d'un aéroport, afin d'éviter les obstacles avec un moteur inopérant. Les aérodromes soumettent des données de levé à NAV CANADA qui, à son tour, les met à la disposition des utilisateurs sous forme de cartes type A.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les cartes les plus à jour, consultez la section [Cartes de type A de l'OACI](#) dans le site Web de NAV CANADA.

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Publications IFR
Cartes de type A de l'OACI

3.2.5 Liste de cartes aéronautiques disponibles

Pour toute information sur l'achat des cartes aéronautiques, veuillez vous référer à l'article 3.2.3 de la Partie GEN intitulé *Modalités d'achat*. Pour obtenir une liste des cartes disponibles, consulter [le magasin en ligne – Autre produits](#) du site Web de NAV CANADA :

<www.navcanada.ca>
Information aéronautique
Magasin en ligne
Autres produits

3.2.6 Index des cartes aéronautiques du monde (WAC) — OACI 1:1 000 000

Néant.

3.2.7 Cartes topographiques

Pour savoir comment obtenir une carte topographique au Canada, consultez le site Web de [Ressources naturelles Canada du gouvernement du Canada](#).

<<http://www.rncan.gc.ca/sciences-terre/geographie/information-topographique/cartes/9772>>

GEN 3.3 Services de la circulation aérienne**3.3.1 Responsabilité**

En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, NAV CANADA est responsable de la prestation des services ATC conformément aux normes énoncées dans l'Annexe 11, *Services de la circulation aérienne*, de l'OACI. Les normes, pratiques recommandées et procédures qui diffèrent de celles de l'OACI sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*.

Pour toute demande de renseignements concernant les services ATS, veuillez communiquer avec NAV CANADA pendant les heures de bureau normales :

NAV CANADA
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

3.3.2 Zone de responsabilité

NAV CANADA est responsable de fournir des services ATS essentiels aux aéronefs évoluant dans l'espace CDA et dans l'espace aérien international dont le Canada assume la responsabilité des services ATC.

3.3.3 Types de services

NAV CANADA fournit les services ATS définis par l'OACI suivants :

- service de contrôle de la circulation aérienne
- service d'information de vol
- service d'alerte

Pour toute information sur ces services, veuillez vous référer à la section [À propos de nous – Ce que nous faisons](#) du site Web de NAV CANADA à l'adresse suivante :

<www.navcanada.ca>
La Société
À propos de nous
Ce que nous faisons

3.3.4 Coordination entre l'exploitant et les services ATS

La coordination entre l'exploitant et les services ATS est effectuée conformément à l'Annexe 11, *Services de la circulation aérienne*, de l'OACI (Chapitre 2, paragraphe 2.15).

3.3.5 Altitude minimale de vol

Pour toute information sur la réglementation relative aux altitudes minimales de vol, veuillez vous référer aux articles du RAC qui apparaissent dans le Tableau 3.3.5, *Altitude minimale de vol*, et qui sont affichés sur le site Web de Transports Canada.

Tableau 3.3.5, Altitude minimale de vol

Article du RAC	Titre
602.14	Altitudes et distances minimales
602.15	Vol à basse altitude — Autorisation
602.34	Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière
602.96	Généralités
602.124	Altitudes minimales à respecter pour le franchissement d'obstacles

<<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>>
Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
Sous-partie 2 – Règles d'utilisation et de vol
Section I – Généralités
Section V – Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage
Section VII – Règles de vol aux instruments

3.3.6 Liste d'adresses des unités ATS

Pour obtenir la liste complète des unités ATS, veuillez communiquer avec l'autorité responsable (voir article 3.3.1 de la Partie GEN intitulé *Responsabilité*).

GEN 3.4 Services de Télécommunications et de Navigation

3.4.1 Responsabilité

3.4.1.1 Systèmes aéronautiques et de radionavigation

L'ensemble des aides à la radionavigation et des systèmes de communications aéronautiques au Canada doit être conforme aux normes énoncées dans l'Annexe 10, *Télécommunications aéronautiques*, de l'OACI. Les normes, pratiques recommandées et procédures qui diffèrent de celles de l'OACI sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*.

NAV CANADA est responsable de l'installation, de l'entretien et de l'exploitation de la majorité des systèmes de télécommunications aéronautiques au Canada. Ces responsabilités comprennent l'exploitation du réseau des centres de contrôle régional (ACC), des unités de contrôle terminal (TCU), des tours de contrôle aux aéroports et des stations d'information de vol (FSS) utilisés pour la prestation des services de la circulation aérienne (ATS).

Certains systèmes de Communications/Navigation/Surveillance (CNS)/gestion de la circulation aérienne (ATM) installés au Canada n'appartiennent pas à NAV CANADA. Ils appartiennent à des particuliers, à des compagnies ou à des gouvernements qui sont alors responsables de l'exploitation des systèmes en question. Certaines de ces aides à la navigation figurent sur les cartes aéronautiques et sont indiquées comme étant privées et même si elles n'appartiennent pas à NAV CANADA, elles doivent être conformes aux normes de l'OACI. Par ailleurs, l'état de celles qui sont utilisées pour les approches aux instruments est généralement communiqué par NOTAM.

Pour toute information sur la prestation des services ATS, veuillez communiquer avec NAV CANADA pendant les heures de bureau normales :

NAV CANADA
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

Midwest Air Traffic Control Service, Inc. (Midwest ATC) est responsable de la prestation des services ATS et de l'installation, de la maintenance et de l'exploitation des systèmes de télécommunications aéronautiques à l'aéroport de Portage la Prairie/Southport au Manitoba. Pour toute information sur la prestation des services ATS à cet emplacement, veuillez communiquer avec Midwest ATC à l'adresse suivante :

Midwest ATC
7285 W 132nd St # 340,
Overland Park KS 66213
USA

Tél. : 913-782-7082

Les demandes de renseignements concernant les règlements et les normes applicables aux systèmes de communications, de navigation et de surveillance (CNS) et de gestion de la circulation aérienne (ATM) au Canada devraient être acheminées à l'adresse suivante :

Normes de vols (AARTA)
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 613-957-4208
Courriel : TC.Flights.Standards-Normesdevol.TC@tc.gc.ca

3.4.1.2 Traitement des messages ATS

Le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (AFTN) fait partie intégrante d'un système mondial de centres répartiteurs de messages et de circuits fixes qui permet l'échange de données aéronautiques entre les États membres de l'OACI. Les ACC, les centres d'information de vol (FIC), les FSS et d'autres installations aéronautiques au Canada sont reliés par l'AFTN. La participation du Canada au réseau AFTN se concrétise au moyen du système de messagerie de l'AFTN que possède et exploite NAV CANADA à Ottawa. Ce système centralisé de messagerie permet la réception en temps réel de données aéronautiques, leur stockage, ainsi que leur retransmission à l'échelle nationale par l'intermédiaire des stations de l'AFTN situées au Canada, et à l'échelle internationale par l'intermédiaire des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Islande et du Groenland. Le Centre de contrôle des systèmes nationaux (NSCC) de NAV CANADA assure le commandement et le contrôle du système de messagerie de l'AFTN. Les questions au sujet du réseau AFTN peuvent être envoyées au NSCC à l'adresse suivante :

NAV CANADA
Centre de contrôle des systèmes nationaux
1601, avenue Tom Roberts
C.P. 9824, succursale T
Ottawa ON K1G 6R2

Adresse des messages AFTN : CYAACMFA ou CYAAAYFAX
Tél. : 613-248-3993

Téléc. : 613-248-4001
Courriel : nscc@navcanada.ca

L'emplacement des stations canadiennes et les indicateurs d'emplacement sont énumérés dans le Doc 7910 de l'OACI. Tout message destiné à une station aéronautique qui n'est pas directement reliée au système de messagerie de l'AFTN est automatiquement acheminé vers l'installation aéronautique la plus proche qui assurera sa livraison.

Les services indiqués dans la présente section sont fournis conformément aux documents suivants :

- *Supplément de vol – Canada (CFS)*
- l'OACI Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques*;
- l'OACI Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*;
- l'OACI Doc 4444 – *PANS-ATM*;
- l'OACI Doc 7030 – *Procédures complémentaires régionales*;
- l'OACI Doc 7910 – *Indicateurs d'emplacement*;
- l'OACI Doc 8400 – *Abréviations et codes de l'OACI*;
- l'OACI Doc 8585 – *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*;
- l'OACI Doc 9869 – *Manuel Communication et surveillance fondées sur les performances (PBCS)*;
- l'OACI Doc 10037 – *Manuel sur les liaisons mondiales de données opérationnelles*; et
- l'OACI Doc 10038 – *Manuel sur les opérations vocales par satellite (SVOM)*.

3.4.2 Zone de responsabilité

La zone de responsabilité pour laquelle le service de télécommunications est assuré comprend les aides de radionavigation et les installations de communications disponibles dans l'espace aérien intérieur canadien (CDA) et dans l'espace aérien international sous la responsabilité de NAV CANADA.

3.4.3 Types de services

3.4.3.1 Services de radionavigation

Les services d'aides à la navigation au sol suivants existent au Canada, bien que la couverture du signal ne soit pas garantie dans tout l'espace aérien du Canada :

- Équipement de mesure de distance (DME)
- Système d'atterrissement aux instruments (ILS)
- Radiophare d'alignement de piste (LOC)
- Radiophare non directionnel (NDB)
- Système de navigation aérienne tactique (TACAN)
- Radiophare omnidirectionnel VHF (VOR)
- Radiophare omnidirectionnel VHF et système de navigation aérienne tactique (VORTAC)

Pour obtenir la liste complète des aides à la radionavigation disponibles au Canada, consulter la Section D, « Aides de radionavigation et de communications », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*. Pour obtenir de l'information relative au système mondial de navigation par satellite (GNSS), consulter la section de l'*AIP Canada ENR 4.3, « Système mondial de navigation par satellite (GNSS) »*.

3.4.3.2 Services vocaux

Le principal moyen pour les communications vocales aéronautiques au Canada est la modulation d'amplitude – VHF (AM) dans la plage de fréquence entre 118 MHz et 137 MHz. Pour une plage plus large dans les zones du Nord et de l'Atlantique Nord (NAT), une bande latérale unique à haute fréquence (HF-SSB) est accessible dans la plage de fréquence entre 2,8 MHz et 22 MHz.

VHF

L'espacement normalisé des canaux VHF air-sol au Canada est de 25 kHz. Un émetteur-récepteur à 760 canaux est nécessaire pour un fonctionnement de canaux de 25 kHz. Cet espacement entre canaux signifie que certains opérateurs dotés d'une capacité de 50 kHz auront accès à un certain espace aérien canadien et à certains aéroports réglementés, puisque les canaux de 25 kHz sont mis en œuvre à des fins de contrôle de la circulation aérienne (ATC).

Les fréquences des services de la circulation aérienne (ATS) sont publiées dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS), dans le *Canada Air Pilot* (CAP), ainsi que sur les cartes aéronautiques.

La fréquence 123,4 MHz est attribuée aux activités de vol à voile comprenant les ballons, les planeurs, les planeurs légers, les avions ultra-légers et les ailes libres. Cette fréquence sert aux communications air-air, aux communications air-sol pour la formation et aux communications de trafic aux aérodromes air-sol. Son utilisation à titre de fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) est généralement réservée aux aérodromes privés dont le vol à voile constitue l'activité principale.

La fréquence à utiliser pour les communications air-air entre les pilotes à l'intérieur de l'espace aérien intérieur du Sud (SDA) est 122,75 MHz. L'OACI a attribué la fréquence 123,45 MHz pour les communications dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et le NAT.

Pour le service d'information de vol en route (FISE) dans l'espace aérien intérieur du Canada, des installations radio télécommandées (RCO) ont été installées. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce service, consultez le *Supplément de vol – Canada* (CFS), Section A, « Générale – Communications (COMM) ».

La fréquence 5 680 kHz offre une couverture de communications air sol pour répondre aux besoins qu'ont les exploitants aériens de communiquer dans les régions éloignées du Canada en vue du FISE au-delà de la portée des fréquences VHF. Les aéronefs doivent utiliser une HF-SSB lorsqu'ils communiquent sur la fréquence 5 680 kHz.

Les emplacements de RCO suivants fournissent le FISE sur la fréquence de 5 680 kHz :

Tableau 3.4.3.2 Emplacements de RCO

Emplacement RCO	ATS
Baker Lake, NU	FIC de Edmonton
Inuvik, NT	FIC de Edmonton
Iqaluit, NU	FIC de Québec
Kuujjuaq, QC	FIC de Québec
Kuujjuarapik, QC	FIC de Québec
Resolute Bay, NU	FIC de Edmonton
Roberval, QC	FIC de Québec
St. Anthony, NL	FIC de London
Yellowknife, NT	FIC de Edmonton

Pour les cartes illustrant les emplacements RCO du FISE de NAV CANADA, leurs indicatifs d'appel radio et leurs fréquences, consulter le *Supplément de vol – Canada* (CFS), Section C, « Planification ».

SATVOICE

Les communications vocales par satellite (SATVOICE) sont disponibles et approuvées pour les communications régulières ATS (services de la circulation aérienne) au Canada depuis environ 10 ans, mais des limitations techniques ont restreint l'efficacité du service fourni jusqu'à présent. Le développement continu assuré par NAV CANADA a fait évoluer la technologie et le système au sol afin de surmonter les limites rencontrées, permettant un contact direct avec le personnel de contrôle.

Grâce aux mises à niveau, les aéronefs dotés de l'avionique appropriée, peu importe dans quelle FIR ils évoluent au Canada, pourront composer un seul code SATVOICE afin que leur appel soit acheminé au contrôleur de la circulation aérienne responsable du vol.

En mode d'exploitation au Canada ou dans la région de contrôle océanique (OCA) de Gander, il est possible d'utiliser les SATVOICE pour tout service de communication. Les SATVOICE ont été mises au point pour améliorer les communications entre l'équipage de conduite et les contrôleurs, et peuvent être utilisées pour n'importe quel service de communication. Bien qu'elles soient considérées comme une communication directe contrôleur-pilote (DCPC), il faut continuer de privilégier les communications vocales VHF, HF et CPDLC.

Remarque : Au moment où paraît ce texte, la mise à niveau du système à l'ACC de Toronto accuse des retards. Entre-temps, les appels SATVOICE sont acheminés au CSM.

Limites du service au nord de 72° N dans la FIR d'Edmonton

La couverture satellite d'Inmarsat étant limitée dans le Nord, les vols dotés uniquement de l'équipement Inmarsat pourraient éprouver un manque de fiabilité au nord de 72° N et une interruption du service au nord de 80° N.

Les services SATVOICE d'Iridium sont utilisables au nord de 80° N.

Le pilote d'un aéronef équipé de modems Inmarsat et Iridium doit s'assurer de passer au système Iridium avant d'évoluer au nord de 72° N.

HF

La station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander fournit les services de communications vocales longue distance au sein de la région d'information de vol (FIR) de Gander ainsi que dans les FIR d'Edmonton et d'Anchorage à partir d'environ 70 degrés au nord du pôle. L'IFSS de Gander fournit des services de communication 24 heures sur 24, à l'année longue.

Tous les services sont accessibles, peu importe la CTA (région de contrôle terminal) dans laquelle l'aéronef se déplace (CZQX, CZEG or PAZA).

Voici les services offerts dans ces régions :

Communications d'urgence	Aide de communication aux aéronefs qui se trouvent en état d'urgence, ce qui inclut les urgences médicales, les urgences concernant l'équipement d'aéronef, des conditions météo défavorables, les urgences, les détournements, les alertes à la bombe, etc.
Communications internationales air-sol	Service de communication vocale offert aux aéronefs qui utilisent la HF. Ce service inclut, sans toutefois s'y limiter, la copie de l'information sur la position, de l'information sur l'entreprise, de l'information météorologique, des demandes d'autorisation et la transmission aux organismes appropriés par le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (AFTN) et par interphone.
Services météorologiques à l'aviation	Transmission de données météorologiques appropriées aux aéronefs, y compris les SIGMET, les METAR/TAF d'aéroport et les PIREP.

Soutien ATC	Soutien à l'ATC en relayant les autorisations, les avis, les demandes et toute autre information pertinente aux aéronefs.
Service NOTAM	Émission de NOTAM, au besoin, pour l'aéroport international de Gander, la FIR intérieure de Gander et les aéroports de St. Pierre et Miquelon (France).
VOLMET	Le service de diffusion de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol (VOLMET) comprend deux diffusions automatisées de 10 minutes chaque heure du jour, 365 jours par année, fournissant ainsi les données météorologiques aux aéronefs en vol. Les données comprennent des SIGMET, des prévisions d'aérodrome et des observations météorologiques réelles pour les principaux aéroports canadiens ainsi que pour Narsarsuaq (BGBW) au Groenland. Ces rapports sont mis à jour de façon continue et transmis simultanément par quatre fréquences HF réservées à cet effet.

Pour obtenir une liste complète des services VOLMET accessibles au Canada, consulter le *Supplément de vol – Canada*, (CFS) Section D, « Radionavigation et communications ».

SELCAL

Le SELCAL (système d'appel sélectif) est installé sur toutes les fréquences internationales à Gander Radio. Le SELCAL fournit une méthode automatique et sélective pour appeler tout aéronef.

3.4.3.3 Services de liaison de données

Les ACC océaniques de Gander et de Vancouver offrent un espacement réduit aux opérateurs qui sont équipés des CPDLC (communications contrôleur-pilote par liaison de données) et de l'ADS-C (surveillance dépendante automatique en mode contrat) et qui les utilisent. Dans l'Atlantique Nord, les routes préférentielles et les niveaux de vol sont également offerts aux aéronefs qui sont équipés conformément au mandat de liaison de données (DLM) décrit dans les documents de la région de l'Atlantique Nord (NAT) tels que le NAT Doc 007 et le bulletin d'exploitation NAT le plus récent.

Les opérateurs exigent une approbation PBCS pour RCP 240 et RSP 180 afin qu'ils puissent bénéficier d'un espacement réduit et de certaines routes préférentielles. Les demandes propres aux PBCS (Communication et surveillance fondées sur les performances), aux RCP (performances de communication requises) ou aux RSP (performances de surveillance requises) doivent être envoyées à PBCS@navcanada.ca.

CPDLC

Les CPDLC sont accessibles dans la FIR océanique de Gander et au-dessus du niveau de vol (FL) 290 dans l'espace aérien intérieur du Canada.

En général, lorsqu'un aéronef CPDLC évolue dans un espace aérien au-delà de la portée des communications vocales VHF, et que les CPDLC sont disponibles :

- (a) les CPDLC serviront de moyen principal de communication;
- (b) les communications vocales seront utilisées comme moyen de communication de remplacement (par exemple, les SATVOICE ou la communication HF de tiers).

À portée de la couverture VHF, une ATSU peut utiliser les CPDLC comme moyen principal de communication afin de soulager la congestion des fréquences et de permettre l'utilisation de l'automatisation associée aux CPDLC. Dans un tel espace aérien, la communication vocale VHF sert de moyen de communication de remplacement aux aéronefs CPDLC.

ADS-C

L'ADS-C est utilisée pour la surveillance d'aéronef, les comptes rendus de position et la vérification de la conformité dans les espaces aériens suivants :



Figure 3.4.3.3, Couverture ADS-C

1. ACC de Vancouver

L'espace aérien se trouve dans la zone délimitée par une ligne commençant à :

54° 06' 40.86" N	135° 12' 16.86" W	à
54° 38' 13.78" N	135° 53' 48.43" W	à
52° 34' 22.68" N	141° 02' 58.67" W	à
46° 16' 23.99" N	134° 14' 37.17" W	à
45° 24' 15.09" N	133° 02' 27.80" W	à
45° 06' 20.82" N	131° 55' 13.79" W	à
45° 12' 33.87" N	128° 56' 24.54" W	à
45° 55' 12.98" N	126° 46' 27.38" W	à
48° 09' 21.50" N	127° 56' 52.20" W	à
48° 02' 04.28" N	128° 27' 00.44" W	à
54° 06' 40.86" N	135° 12' 16.86" W	son point de départ.

2. ACC d'Edmonton

- L'espace aérien ADS-C est défini selon les coordonnées de la sous-unité Espace aérien supérieur Arctique. Il correspond géographiquement à l'espace aérien de la sous-unité.

3. ACC de Montréal

- L'espace aérien ADS-C est défini selon les coordonnées de la sous-unité Nord. Il correspond géographiquement à l'espace aérien de la sous-unité.

4. ACC de Gander

- L'espace aérien ADS-C est défini selon les coordonnées de la sous-unité Espace aérien supérieur. Il correspond géographiquement à l'espace aérien de la sous-unité.
- L'espace aérien ADS-C est défini selon les coordonnées de la FIR océanique de Gander (CYQX). Il correspond géographiquement à l'espace aérien de la FIR.
- L'espace aérien ADS-C est défini selon l'espace aérien délégué FL290 et plus haut situé au-dessus des coordonnées du Groenland.

PDC

NAV CANADA fournit deux types d'autorisations pré-départ (PDC) IFR qui peuvent être obtenues par liaison de données à certains aéroports : ARINC 620/622, qui est offert en provenance et en direction d'un hôte du transporteur aérien, et ARINC 623, qui est directement offert aux aéronefs.

Le service PDC (ARINC spécification 620/622) est disponible aux aéroports suivants (voir les exigences de certification dans la partie GEN 3.4.4) :

- Aéroport international de Calgary/YYC Calgary (CYYC)
- Aéroport international d'Edmonton (CYEG)
- Aéroport de Fort McMurray (CYMM)
- Aéroport international de Fredericton (CYFC)
- Aéroport international de Gander (CYQX)
- Aéroport international d'Halifax/Stanfield (CYHZ)
- Moncton/Aéroport international Roméo-LeBlanc du Grand Moncton (CYQM)

- Aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal (CYUL)
- Aéroport international d'Ottawa/MacDonald-Cartier (CYOW)
- Aéroport international de Québec/Jean Lesage (CYQB)
- Aéroport international de Saskatoon/John G. Diefenbaker (CYXE)
- Aéroport international de St. John's (CYYT)
- Aéroport de Thunder Bay (CYQT)
- Aéroport international de Toronto/Lester B. Pearson (CYYZ)
- Aéroport international de Vancouver (CYVR)
- Aéroport international de Victoria (CYYJ)
- Aéroport international de Winnipeg/James Armstrong Richardson (CYWG)

Le service PDC (ARINC spécification 623) est disponible aux aéroports suivants :

- Toronto/Aéroport Billy Bishop de Toronto (CYTZ)
- Aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal (CYUL)
- Aéroport international de Winnipeg/James Armstrong Richardson (CYWG)

De plus amples renseignements concernant les autorisations de départ par liaison de données peuvent être obtenus de NAV CANADA, par courriel à l'adresse pdc@navcanada.ca.

3.4.3.4 Services de radiodiffusion

Pour obtenir la liste des stations de radiodiffusion commerciale, des renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol (HF-VOLMET) et de l'Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC), consulter la Section D, « Radionavigation et communications », du *Supplément de vol – Canada*.

3.4.3.5 Langues utilisées

L'utilisation du français et de l'anglais dans les radiocommunications aéronautiques au Canada est décrite en détail dans les sections sur le site Web du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) de Transports Canada, qui figurent dans le Tableau 3.4.3.5, *Langues utilisées*.

Tableau 3.4.3.5, Langues utilisées

Article du RAC	Titre
602.133	Langues utilisées dans les radiocommunications aéronautiques
602.134	Endroits qui offrent les services en français et en anglais
602.135	Endroits qui offrent les services en anglais

Les règlements précisent que l'ATS doit être offert en anglais et doit déterminer les emplacements où les services doivent être offerts également en français. Consulter le règlement suivant :

<<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>>
 Partie VI – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
 Sous-partie 2 – Règles d'utilisation et de vol
 Section VIII – Radiocommunications

Une fois que la langue à utiliser a été établie, les pilotes doivent éviter de passer d'une langue à l'autre au cours de leurs communications sans avoir au préalable averti le contrôleur de leurs intentions, ceci afin d'assurer l'efficacité opérationnelle et la sécurité aérienne. De plus, les pilotes doivent s'efforcer d'apprendre parfaitement la phraséologie et la terminologie aéronautiques du service fourni dans la langue officielle de leur choix.

3.4.4 Exigences et conditions

3.4.4.1 Services vocaux

VHF

Un aéronef doit communiquer avec l'unité ATS qui gère le trafic dans la zone dans laquelle l'aéronef évolue. L'aéronef doit constamment maintenir une écoute continue sur la fréquence appropriée de la station ATS et ne doit pas changer de fréquence sans en informer l'unité ATS, sauf en cas d'urgence.

S'ils reçoivent l'instruction de surveiller une fréquence, les pilotes doivent surveiller continuellement cette fréquence, mais ils ne sont pas tenus de s'enregistrer.

SATVOICE

Les exploitants doivent s'assurer que les éléments suivants figurent dans le plan de vol des aéronefs capables d'effectuer des appels SATVOICE air-sol et sol-air. Ainsi, ils doivent insérer :

- à la case 10, selon le cas :
 - « M1 » pour la capacité ATC RTF INMARSAT et/ou
 - « M3 » pour la capacité ATC RTF IRIDIUM
- à la case 18 :
 - l'indicateur REG/, suivi de l'immatriculation de l'aéronef
 - l'indicateur CODE/, suivi de l'adresse de l'aéronef exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères.

Example :

(FPL-XXX101-IS
▪ B773/H-SHXWM1M3/S
▪ EGLL1400
▪ N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W
49N050W
▪ CYQX0455 CYYR
▪ EET/EISN0026 EGGX0111 CZQX0228 REG/CFIUV SEL/FQHS CODE/C0173E)

Remarque : L'inclusion de la capacité SATVOICE dans le plan de vol de l'OACI indique au contrôleur de la circulation aérienne que l'utilisation de l'équipement de l'aéronef est approuvée et que l'équipage de conduite possède les qualifications et la formation appropriées pour l'utiliser.

L'utilisation des SATVOICE à cette fin requiert un équipement intégré à bord, qui doit être installé et mis à l'essai conformément aux normes de certification et de navigabilité pertinentes. Le pilote qui utilise les SATVOICE dans un espace aérien où la fréquence HF est requise doit encore, au moment du contact initial, vérifier le fonctionnement du système SELCAL sur la fréquence HF assignnée et rester à l'écoute de cette fréquence. Les fournisseurs de services satellite Inmarsat et Iridium seulement ont établi des niveaux de priorité relatifs à la sécurité pour les communications ATS. Lorsqu'un pilote accepte un appel entrant, il doit vérifier et confirmer visuellement qu'il s'agit bien d'un appel prioritaire des ATS relatif à la sécurité. Tout appel d'autres niveaux de priorité qui donne des instructions de l'ATC doit être ignoré, et l'équipage doit communiquer avec l'unité ATS pour confirmer la validité du message reçu. Les aéronefs dotés de l'équipement SATVOICE peuvent communiquer avec l'unité ATS appropriée en utilisant les codes abrégés ou les numéros du Réseau téléphonique public commuté (RTPC) suivants :

Tableau 3.4.4.1, Unité ATS, code abrégé et numéro RTPC

Emplacement	Unité ATS	Code abrégé	Numéro RTPC (code long)
ZQX (océanique)	FIR océanique de Gander	431603	1-709-651-5260
ZQX (intérieur)	FIR intérieure de Gander	431602	1-709-651-5297
ZQX (IFSS)	Radio de Gander	431613	1-709-651-5298
ZQM	FIR de Moncton	431604	1-506-867-8745
ZUL	FIR de Montréal	431605	1-514-636-3606
ZYZ	FIR de Toronto	431606	1-905-676-4509
ZWG	FIR de Winnipeg	431608	1-204-837-9481
ZEG	FIR d'Edmonton	431601	1-780-890-2775
ZVR	FIR de Vancouver	431607	1-604-507-7875

***Nota :** Toujours utiliser des codes abrégés. Toutefois, des codes longs, comme des numéros de téléphone, peuvent être utilisés en cas d'absolue nécessité seulement. L'automatisation de l'acheminement des appels dans le système de commutation vocale est possible seulement lorsque le code abrégé est utilisé. Les appels sont encore acheminés avec le code long (numéro de téléphone), mais ils le sont à un poste désigné au sein de l'unité plutôt qu'au contrôleur de la circulation aérienne (ATCO) responsable du vol. De plus, il est peu probable que le code abrégé change un jour, ce qui évite de reprogrammer le système de gestion de vol (FMS) et d'autres bases de données de numérotation rapide, alors que les codes longs (numéros de téléphone) peuvent changer occasionnellement.

Dans la FIR d'Edmonton, les appels SATVOICE doivent être faits directement au numéro ZEG SATVOICE.

Dans les FIR intérieures et océaniques de Gander, les appels SATVOICE doivent être effectués à la station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander, sauf en cas d'urgence, où l'appel peut être fait directement à l'unité de contrôle de la circulation aérienne (ATC) appropriée.

HF

Les opérateurs doivent indiquer les codes SELCAL dans le champ 18 du plan de vol comme suit :

SEL/XXXX

Sur réception de fréquences HF ou après être entré dans une région où Gander offre les communications HF, l'aéronef doit réclamer une vérification du SELCAL. À cette fin, vérifier la fonctionnalité de l'équipement et valider la fréquence utilisée. En raison de la nature des HF, il peut s'avérer nécessaire de changer la fréquence HF d'un aéronef pour une fréquence HF autre que celle qui a été assignée au départ afin d'établir des communications optimales.

3.4.4.2 Services de liaison de données

Initiation à la liaison de données

Les aéronefs qui entrent dans la zone de service de liaison de données ATS (CPDLC et ADS-C) en provenance d'un espace aérien où aucun service de liaison de données ATS n'est offert doivent établir une connexion AFN :

- 15 à 45 minutes avant d'entrer dans l'espace aérien; ou
- avant le départ, si l'aéroport de départ est près ou en dessous de l'espace aérien.

Les vols entrant dans les zones de service de liaison de données ATS en provenance d'un espace aérien adjacent où des services de liaison de données ATS sont assurés n'ont pas à établir une autre connexion AFN. Normalement, les aménagements ATS actuels et ultérieurs transfèrent automatiquement ces services.

Les identificateurs de l'aménagement pour la connexion AFN sont indiqués au Tableau 3.4.4.2, *Identificateurs de l'aménagement pour la connexion AFN*.

Tableau 3.4.4.2, Identificateurs de l'aménagement pour la connexion AFN

Nom de l'aménagement (par ordre alphabétique)	Identificateur de l'aménagement pour la connexion AFN
Centre de contrôle régional d'Edmonton	CZEG
Centre de contrôle régional de Gander (intérieur)	CDQX (identificateur intérieur)
Centre de contrôle régional de Gander (océanique)	CZQX (identificateur océanique)
Centre de contrôle régional de Moncton	CZQM
Centre de contrôle régional de Montréal	CZUL
Centre de contrôle régional de Toronto	CZYZ
Centre de contrôle régional de Vancouver	CZVR
Centre de contrôle régional de Winnipeg	CZWG

CPDLC

Les opérateurs doivent indiquer l'équipage CPDLC dans le champ 10a du plan de vol comme suit :

- J1 CPDLC FANS 1/A ATN VDL Mode 2
- J2 CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (IRIDIUM)

Dans l'espace océanique de Gander, juste les opérateurs qui sont en mesure d'utiliser les CPDLC par SATCOM et déposer J5 ou J7 reçoivent une demande de connexion CPDLC.

À compter du 29 mars 2018, les opérateurs qui ont reçu une approbation PBCS pour RCP240 doivent l'indiquer dans le champ 10a du plan de vol comme suit :

P2 RCP240

Le message de bienvenue des CPDLC peut être transmis par chaque aménagement afin de confirmer la communication bidirectionnelle. À la suite d'une connexion CPDLC réussie, le message sol-air suivant peut être transmis à l'aéronef : « THIS IS AN AUTOMATED MESSAGE TO CONFIRM CPDLC CONTACT WITH (FACILITY NAME) » (CECI EST UN MESSAGE AUTOMATIQUE CONFIRMANT LA CONNEXION CPDLC AVEC [nom de l'aménagement]). Dès la réception du message de bienvenue, les équipages de conduite doivent répondre par le message air-sol « ROGER » (DM3).

Nota : Au lieu du message de bienvenue standard, les aéronefs équipés recevront un message environ 5 minutes après leur entrée dans l'espace aérien océanique de Gander les informant de régler la minuterie d'attente. Ce message a deux objectifs : confirmer les communications bidirectionnelles et s'assurer que les équipages de conduite règlent la minuterie d'attente de manière à ce que tout message retardé dans le réseau soit identifié aux équipages de conduite ou ne soit pas délivré du tout après expiration. Consultez la section ENR 7.1.10, « Communications avec l'ATC », pour connaître les procédures NAT relatives au contact initial avec Gander au moyen des CPDLC.

Message de contact (Contact) ou de surveillance (Monitor)

Un message de contact (Contact) (UM117) ou de surveillance (Monitor) (UM120) indique au pilote de changer la fréquence précisée et peut comprendre une position ou une heure à laquelle il faut passer à la nouvelle fréquence. Utiliser un message de contact (CONTACT) ou de surveillance (MONITOR) comme suit :

- Lorsqu'un message MONITOR est reçu, le pilote doit passer à la fréquence précisée sur réception de l'instruction ou à l'heure ou à la position indiquée. Le pilote n'est **pas** tenu d'établir un contact vocal sur la fréquence.
- Lorsqu'un message CONTACT est reçu, le pilote doit passer à la fréquence précisée sur réception de l'instruction ou à l'heure ou à la position indiquée et établir le contact vocal sur la fréquence.
- Les pilotes doivent envoyer un message WILCO en réponse à un message CONTACT ou MONITOR avant de changer de fréquence. Ce changement est essentiel pour assurer la réussite d'un transfert de CPDLC entre les unités.

Dans la mesure du possible, les équipages de conduite ne doivent pas insérer de points de cheminement non-ATC dans la route de vol autorisée. Si les équipages de conduite doivent dévier de leur route prévue en raison du mauvais temps, ils doivent établir un contact verbal et aviser l'ATC de leurs intentions. Les comptes rendus de position verbaux doivent être faits par le travers des points de cheminement, et ce, jusqu'à ce que le vol reprenne sa route initialement autorisée.

Dans l'espace aérien océanique de Gander, un message UM137 CONFIRM ASSIGNED ROUTE (Confirmez la route assignée) est transmis 10 minutes environ après l'entrée dans l'espace aérien océanique (5 minutes après le message de bienvenue). La réponse prévue de l'aéronef est ASSIGNED ROUTE [route clearance] (DM40) (ROUTE ASSIGNÉE [autorisation de route]).

Le système océanique au sol utilise ce message pour confirmer que le reste de la route océanique dans le système de gestion de vol (FMS) correspond à ce qui se trouve dans le système océanique au sol de la gestion de la circulation aérienne (ATM).

L'équipage ne doit **pas** envoyer un message à structure libre ou annexer un message à structure libre au message ASSIGNED ROUTE [route clearance] (DM40).

Si l'équipage est incapable d'envoyer le message ASSIGNED ROUTE [route clearance] (DM40), il doit répondre par le message à structure libre « UNABLE TO SEND ROUTE » (Impossible de transmettre la route).

Les messages air-sol pris en charge apparaissent dans le tableau suivant. Les messages air-sol autres que ceux qui sont indiqués génèrent la réponse « MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS FACILITY » (Message non accepté par cet aménagement) du système au sol.

Tableau 3.4.4.3, Messages air-sol acceptés.

N° du message air-sol	Message air-sol	Message accepté par l'aménagement (O/N)						
		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
0	WILCO	O	O	O	O	O	O	O
1	UNABLE	O	O	O	O	O	O	O
2	STANDBY	O	O	O	O	O	O	O
3	ROGER	O	O	O	O	O	O	O
4	AFFIRM	O	O	O	O	O	O	O
5	NEGATIVE	O	O	O	O	O	O	O
6	REQUEST (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O

N° du message air-sol	Message air-sol	Message accepté par l'aménagement (O/N)						
		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
7	REQUEST BLOCK (<i>altitude</i>) TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
8	REQUEST CRUISE CLIMB TO (<i>altitude</i>)	N	N	N	N	N	N	N
9	REQUEST CLIMB TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
10	REQUEST DESCENT TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
11	AT (<i>position</i>) REQUEST CLIMB TO (<i>altitude</i>)	N	O	N	N	N	N	N
12	AT (<i>position</i>) REQUEST DESCENT TO (<i>altitude</i>)	N	O	N	N	N	N	N
13	AT (<i>heure</i>) REQUEST CLIMB TO (<i>altitude</i>)	N	O	N	N	N	N	N
14	AT (<i>heure</i>) REQUEST DESCENT TO (<i>altitude</i>)	N	O	N	N	N	N	N
15	REQUEST OFFSET (<i>distance indiquée</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
16	AT (<i>position</i>) REQUEST OFFSET (<i>distance indiquée</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
17	AT (<i>heure</i>) REQUEST OFFSET (<i>distance indiquée</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
18	REQUEST (<i>vitesse</i>)	O	O	O	O	O	O	O
19	REQUEST (<i>vitesse</i>) TO (<i>vitesse</i>)	O	O	O	O	O	O	O
20	REQUEST VOICE CONTACT	O	O	O	O	O	O	O
21	REQUEST VOICE CONTACT (<i>fréquence</i>)	O	O	O	O	O	O	O
22	REQUEST DIRECT TO (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
23	REQUEST (<i>nom de la procédure</i>)	N	N	N	N	N	N	N
24	REQUEST (<i>autorisation de route</i>)	N	O	N	N	O	O	N
25	REQUEST CLEARANCE	N	O	N	N	O	O	N
26	REQUEST WEATHER DEVIATION TO (<i>position</i>) VIA (<i>autorisation de route</i>)	N	N	N	N	N	N	N
27	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO (<i>distance indiquée</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
28	LEAVING (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
29	CLIMBING TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
30	DESCENDING TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
31	PASSING (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
32	PRESENT ALTITUDE (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
33	PRESENT POSITION (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
34	PRESENT SPEED (<i>vitesse</i>)	O	O	O	O	O	O	O
35	PRESENT HEADING (<i>degrés</i>)	O	O	O	O	O	O	O
36	PRESENT GROUND TRACK (<i>degrés</i>)	O	O	O	O	O	O	O
37	LEVEL (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
38	ASSIGNED ALTITUDE (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
39	ASSIGNED SPEED (<i>vitesse</i>)	O	O	O	O	O	O	O

N° du message air-sol	Message air-sol	Message accepté par l'aménagement (O/N)						
		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
40	ASSIGNED ROUTE (<i>autorisation de route</i>)	O	O	O	O	O	O	O
41	BACK ON ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
42	NEXT WAYPOINT (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
43	NEXT WAYPOINT ETA (<i>heure</i>)	O	O	O	O	O	O	O
44	ENSUING WAYPOINT (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
45	REPORTED WAYPOINT (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
46	REPORTED WAYPOINT (<i>heure</i>)	O	O	O	O	O	O	O
47	SQUAWKING (<i>code</i>)	O	O	O	O	O	O	O
48	POSITION REPORT (<i>compte rendu de position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
49	WHEN CAN WE EXPECT (<i>vitesse</i>)	O	O	O	O	O	O	O
50	WHEN CAN WE EXPECT (<i>vitesse</i>) TO (<i>vitesse</i>)	N	N	N	N	N	N	N
51	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE	N	N	N	N	N	N	N
52	WHEN CAN WE EXPECT LOWER ALTITUDE	O	O	O	O	O	O	O
53	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER ALTITUDE	O	O	O	O	O	O	O
54	WHEN CAN WE EXPECT CRUISE CLIMB TO (<i>altitude</i>)	N	N	N	N	N	N	N
55	PAN PAN PAN	O	O	O	O	O	O	O
56	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	O	O	O	O	O	O	O
57	(<i>quantité</i>) OF FUEL REMAINING AND (<i>nombre</i>) SOULS ON BOARD	O	O	O	O	O	O	O
58	CANCEL EMERGENCY	O	O	O	O	O	O	O
59	DIVERTING TO (<i>position</i>) VIA (<i>autorisation de route</i>)	O	O	O	O	O	O	O
60	OFFSETTING (<i>décalage de distance</i>) (<i>direction</i>) OF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O
61	DESCENDING TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
62	ERROR (<i>informations d'erreur</i>)	O	O	O	O	O	O	O
63	NOT CURRENT DATA AUTHORITY	O	O	O	O	O	O	O
64	(<i>identification d'aménagement de l'OACI</i>)	O	O	O	O	O	O	O
65	DUE TO WEATHER	O	O	O	O	O	O	O
66	DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE	O	O	O	O	O	O	O
67	FREE TEXT	O	O	O	O	O	O	O
68	FREE TEXT	O	O	O	O	O	O	O
69	REQUEST VMC DESCENT	N	N	N	N	N	N	N
70	REQUEST HEADING (<i>degrés</i>)	O	O	O	O	O	O	O
71	REQUEST GROUND TRACK (<i>degrés</i>)	O	O	O	O	O	O	O
72	REACHING (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
73	(<i>numéro de la version</i>)	O	O	O	O	O	O	O
74	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC	N	N	N	N	N	N	N
75	AT PILOT'S DISCRETION	N	N	N	N	N	N	N
76	REACHING BLOCK (<i>altitude</i>) TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O

N° du message air-sol	Message air-sol	Message accepté par l'aménagement (O/N)						
		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
77	ASSIGNED BLOCK (<i>altitude</i>) TO (<i>altitude</i>)	O	O	O	O	O	O	O
78	AT (<i>heure</i>) (<i>distance</i>) (à/de) (<i>position</i>)	O	O	O	O	O	O	O
79	ATIS (<i>identificateur de l'ATIS</i>)	O	O	O	O	O	O	O
80	DEVIATING (<i>décalage de distance</i>) (<i>direction</i>) OFF ROUTE	O	O	O	O	O	O	O

Tableau 3.4.4.4 Messages sol-air utilisés

	Uplink Message	CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	CAATS	CAATS	CAATS	CAATS	CAATS	CAATS	CAATS	CAATS
0	UNABLE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
1	STANDBY	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
2	REQUEST DEFERRED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
3	ROGER	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
4	AFFIRM	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
5	NEGATIVE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
6	EXPECT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
7	EXPECT CLIMB AT (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
8	EXPECT CLIMB AT (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
9	EXPECT DESCENT AT (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
10	EXPECT DESCENT AT (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
11	EXPECT CRUISE CLIMB AT (TIME)	N	N	N	N	N	N	N
12	EXPECT CRUISE CLIMB AT (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
13	AT (TIME) EXPECT CLIMB TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
14	AT (POSITION) EXPECT CLIMB TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
15	AT (TIME) EXPECT DESCENT TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
16	AT (POSITION) EXPECT DESCENT TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
17	AT (TIME) EXPECT CRUISE CLIMB TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
18	AT (POSITION) EXPECT CRUISE CLIMB TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
19	MAINTAIN (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
20	CLIMB TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
21	AT (TIME) CLIMB TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	Y	N	N	N	N	N
22	AT (POSITION) CLIMB TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	Y	N	N	N	N	N
23	DESCEND TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
24	AT (TIME) DESCEND TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	Y	N	N	N	N	N
25	AT (POSITION) DESCEND TO AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	Y	N	N	N	N	N
26	CLIMB TO REACH (ALTITUDE) BY (TIME)	N	Y	N	N	N	N	N
27	CLIMB TO REACH (ALTITUDE) BY (POSITION)	N	Y	N	N	N	N	N

		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	Uplink Message	CAATS						
28	DESCEND TO REACH (ALTITUDE) BY (TIME)	N	Y	N	N	N	N	N
29	DESCEND TO REACH (ALTITUDE) BY (POSITION)	N	Y	N	N	N	N	N
30	MAINTAIN BLOCK (ALTITUDE) TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
31	CLIMB TO AND MAINTAIN BLOCK (ALTITUDE) TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
32	DESCEND TO AND MAINTAIN BLOCK (ALTITUDE) TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
33	CRUISE (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
34	CRUISE CLIMB TO (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
35	CRUISE CLIMB ABOVE (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
36	EXPEDITE CLIMB TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
37	EXPEDITE DESCENT TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
38	IMMEDIATELY CLIMB TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
39	IMMEDIATELY DESCEND TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
40	IMMEDIATELY STOP CLIMB AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
41	IMMEDIATELY STOP DESCENT AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
42	EXPECT TO CROSS (POSITION) AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
43	EXPECT TO CROSS (POSITION) AT OR ABOVE (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
44	EXPECT TO CROSS (POSITION) AT OR BELOW (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
45	EXPECT TO CROSS (POSITION) AT AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
46	CROSS (POSITION) AT (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
47	CROSS (POSITION) AT OR ABOVE (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
48	CROSS (POSITION) AT OR BELOW (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
49	CROSS (POSITION) AT AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
50	CROSS (POSITION) BETWEEN (ALTITUDE) AND (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
51	CROSS (POSITION) AT (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
52	CROSS (POSITION) AT OR BEFORE (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
53	CROSS (POSITION) AT OR AFTER (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
54	CROSS (POSITION) BETWEEN (TIME) AND (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
55	CROSS (POSITION) AT (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
56	CROSS (POSITION) AT OR LESS THAN (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
57	CROSS (POSITION) AT OR GREATER THAN (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
58	CROSS (POSITION) AT (TIME) AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
59	CROSS (POSITION) AT OR BEFORE (TIME) AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
60	CROSS (POSITION) AT OR AFTER (TIME) AT (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
61	CROSS (POSITION) AT AND MAINTAIN (ALTITUDE) AT (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
62	AT (TIME) CROSS (POSITION) AT AND MAINTAIN (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
63	AT (TIME) CROSS (POSITION) AT AND MAINTAIN (ALTITUDE) AT (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
64	OFFSET (DISTANCE_OFFSET) (DIRECTION) OF ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	Uplink Message	CAATS						
65	AT (POSITION) OFFSET (DISTANCE_OFFSET) (DIRECTION) OF ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
66	AT (TIME) OFFSET (DISTANCE_OFFSET) (DIRECTION) OF ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
67	PROCEED BACK ON ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
68	REJOIN ROUTE BY (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
69	REJOIN ROUTE BY (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
70	EXPECT BACK ON ROUTE BY (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
71	EXPECT BACK ON ROUTE BY (TIME)	N	N	N	N	N	N	N
72	RESUME OWN NAVIGATION	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
73	(PRE-DEPARTURE CLEARANCE)	N	N	N	N	N	N	N
74	PROCEED DIRECT TO (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
75	WHEN ABLE PROCEED DIRECT TO (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
76	AT (TIME) PROCEED DIRECT TO (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
77	AT (POSITION) PROCEED DIRECT TO (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
78	AT (ALTITUDE) PROCEED DIRECT TO (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
79	CLEARED TO (POSITION) VIA (ROUTE CLEARANCE)	N	Y	N	N	Y	Y	Y
80	CLEARED (ROUTE CLEARANCE)	N	Y	N	N	Y	Y	N
81	CLEARED (PROCEDURE NAME)	N	N	N	N	N	N	N
82	CLEARED TO DEVIATE UP TO (DISTANCE OFFSET) (DIRECTION) OF ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
83	AT (POSITION) CLEARED (ROUTE CLEARANCE)	N	Y	N	N	Y	Y	N
84	AT (POSITION) CLEARED (PROCEDURE NAME)	N	N	N	N	N	N	N
85	EXPECT (ROUTE CLEARANCE)	N	N	N	N	N	N	N
86	AT (POSITION) EXPECT (ROUTE CLEARANCE)	N	N	N	N	N	N	N
87	EXPECT DIRECT TO (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
88	AT (POSITION) EXPECT DIRECT TO (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
89	AT (TIME) EXPECT DIRECT TO (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
90	AT (ALTITUDE) EXPECT DIRECT TO (POSITION)	N	N	N	N	N	N	N
91	HOLD AT (POSITION) MAINTAIN (ALTITUDE) INBOUND TRACK (DEGREES) (DIRECTION) TURNS (LEG TYPE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
92	HOLD AT (POSITION) AS PUBLISHED MAINTAIN (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
93	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
94	TURN (DIRECTION) HEADING (DEGREES)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
95	TURN (DIRECTION) GROUND TRACK (DEGREES)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
96	FLY PRESENT HEADING	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
97	AT (POSITION) FLY HEADING (DEGREES)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
98	IMMEDIATELY TURN (DIRECTION) HEADING (DEGREES)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
99	EXPECT (PROCEDURE NAME)	N	N	N	N	N	N	N
100	AT (TIME) EXPECT (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N

		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	Uplink Message	CAATS						
101	AT (POSITION) EXPECT (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
102	AT (ALTITUDE) EXPECT (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
103	AT (TIME) EXPECT (SPEED) TO (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
104	AT (POSITION) EXPECT (SPEED) TO (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
105	AT (ALTITUDE) EXPECT (SPEED) TO (SPEED)	N	N	N	N	N	N	N
106	MAINTAIN (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
107	MAINTAIN PRESENT SPEED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
108	MAINTAIN (SPEED) OR GREATER	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
109	MAINTAIN (SPEED) OR LESS	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
110	MAINTAIN (SPEED) TO [THROUGH] (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
111	INCREASE SPEED TO (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
112	INCREASE SPEED TO (SPEED) OR GREATER	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
113	REDUCE SPEED TO (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
114	REDUCE SPEED TO (SPEED) OR LESS	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
115	DO NOT EXCEED (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
116	RESUME NORMAL SPEED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
117	CONTACT (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
118	AT (POSITION) CONTACT (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
119	AT (TIME) CONTACT (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
120	MONITOR (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
121	AT (POSITION) MONITOR (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
122	AT (TIME) MONITOR (ICAO UNIT NAME) (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
123	SQUAWK (BEACON CODE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
124	STOP SQUAWK	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
125	SQUAWK ALTITUDE	N	N	N	N	N	N	N
126	STOP ALTITUDE SQUAWK	N	N	N	N	N	N	N
127	REPORT BACK ON ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
128	REPORT LEAVING (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
129	REPORT LEVEL (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
130	REPORT PASSING (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
131	REPORT REMAINING FUEL AND SOULS ON BOARD	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
132	CONFIRM POSITION	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
133	CONFIRM ALTITUDE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
134	CONFIRM SPEED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
135	CONFIRM ASSIGNED ALTITUDE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
136	CONFIRM ASSIGNED SPEED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
137	CONFIRM ASSIGNED ROUTE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	Uplink Message	CAATS						
138	CONFIRM TIME OVER REPORTED WAYPOINT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
139	CONFIRM REPORTED WAYPOINT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
140	CONFIRM NEXT WAYPOINT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
141	CONFIRM NEXT WAYPOINT ETA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
142	CONFIRM ENSUING WAYPOINT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
143	CONFIRM REQUEST	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
144	CONFIRM SQUAWK	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
145	CONFIRM HEADING	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
146	CONFIRM GROUND TRACK	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
147	REQUEST POSITION REPORT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
148	WHEN CAN YOU ACCEPT (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
149	CAN YOU ACCEPT (ALTITUDE) AT (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
150	CAN YOU ACCEPT (ALTITUDE) AT (TIME)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
151	WHEN CAN YOU ACCEPT (SPEED)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
152	WHEN CAN YOU ACCEPT (DISTANCE OFFSET) (DIRECTION) OFFSET	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
153	ALTIMETER (ALTIMETER)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
154	RADAR SERVICE TERMINATED	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
155	RADAR CONTACT (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
156	RADAR CONTACT LOST	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
157	CHECK STUCK MICROPHONE (FREQUENCY)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
158	ATIS (ATIS CODE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
159	ERROR (ERROR INFORMATION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
160	NEXT DATA AUTHORITY (ICAO FACILITY DESIGNATION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
161	END SERVICE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
162	SERVICE UNAVAILABLE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
163	[FACILITY] (ICAO FACILITY DESIGNATION) [VERSION] (TP4 TABLE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
164	WHEN READY	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
165	THEN	N	N	N	N	N	N	N
166	DUE TO TRAFFIC	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
167	DUE TO AIRSPACE RESTRICTION	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
168	DISREGARD	N	N	N	N	N	N	N
169	(FREE TEXT)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
170	(FREE TEXT)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
171	CLIMB AT (VERTICAL RATE) MINIMUM	N	N	N	N	N	N	N
172	CLIMB AT (VERTICAL RATE) MAXIMUM	N	N	N	N	N	N	N
173	DESCEND AT (VERTICAL RATE) MINIMUM	N	N	N	N	N	N	N
174	DESCEND AT (VERTICAL RATE) MAXIMUM	N	N	N	N	N	N	N

		CZVR	CZEG	CZWG	CZYZ	CZUL	CZQM	CDQX
UM #	Uplink Message	CAATS						
175	REPORT REACHING (ALTITUDE)	N	N	N	N	N	N	N
176	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
177	AT PILOTS DISCRETION	N	N	N	N	N	N	N
178	(DELETED)	N	N	N	N	N	N	N
179	SQUAWK IDENT	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
180	REPORT REACHING BLOCK (ALTITUDE) TO (ALTITUDE)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
181	REPORT DISTANCE (TO/FROM) (POSITION)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
182	CONFIRM ATIS CODE	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

ADS-C

Les opérateurs doivent mentionner l'équipage ADS-C dans le champ 10b du plan de vol comme suit :

D1 ADS-C with FANS 1/A capability

À compter du 29 mars 2018, les opérateurs ayant une approbation PBCS pour RSP180 doivent l'indiquer dans le champ 18 du plan de vol exactement comme suit

SUR/RSP180

Selon la position de l'aéronef au moment d'entrer dans la zone de service ADS-C d'Edmonton, le premier contact radio se fait avec l'ACC d'Edmonton (« Edmonton Centre »), la station d'information de vol internationale (IFSS) de Gander (« Gander Radio »), le FIC d'Edmonton (« Edmonton Radio »), le FIC de Winnipeg (« Winnipeg Radio ») ou le FIC de Québec (« Québec Radio »).

PDC

Pour le service PDC, les opérateurs doivent s'abonner à un fournisseur de service de liaison de données participant et s'inscrire pour ce service avec NAV CANADA, en envoyant par courriel l'information suivante à l'adresse pdc@navcanada.ca.

- l'indicatif d'appel du transporteur aérien;
- les aéroports pour lesquels le service PDC a été demandé;
- les types d'aéronef pouvant recevoir le service (p. ex. B763, B762, etc.);
- le code de réseau : l'adresse de l'ordinateur du Centre des opérations aériennes (AOC) auquel le message d'autorisation doit être envoyé;
- la confirmation que les équipages ont reçu la formation et sont prêts à accepter les PDC, ou la date à laquelle le transporteur aérien sera prêt à accepter les autorisations PDC.

Il n'est pas nécessaire de s'inscrire pour utiliser l'autorisation de départ (DCL); cependant, les opérateurs doivent être abonnés au service de liaison de données ARINC ou SITA; les aéronefs doivent être équipés pour la DCL et les pilotes doivent avoir reçu la formation pour l'utiliser. Les demandes d'autorisation de départ doivent être transmises pas plus de 60 minutes avant et pas plus de 15 minutes après l'heure de départ prévue (ETD) indiquée dans le plan de vol. Une fois le message d'autorisation de départ reçu, le pilote dispose de cinq minutes pour répondre par relecture de l'autorisation de départ.

3.4.5 Misc

3.4.5.1 Zone d'ombre SATCOM

Les services de liaison de données peuvent être touchés par une zone d'incertitude de communications par satellite (SATCOM) d'Inmarsat dans la FIR d'Edmonton. Cette zone, connue sous le nom de zone d'ombre SATCOM, s'étend du pôle Nord jusqu'à environ 70° N. Le manque de fiabilité est le plus prononcé à 120° W; la couverture s'améliore à l'est et à l'ouest de 120° W. La portée et l'incidence exactes de la zone d'ombre dépendent des services satellitaires sous contrat, des conditions atmosphériques, de l'emplacement de l'antenne de l'aéronef et de la direction de vol. En raison des orbites polaires, il est peu probable que cette zone d'ombre SATCOM touche les utilisateurs des SATCOM d'Iridium. Peu importe le fournisseur de services SATCOM sous contrat, lorsque les pilotes observent une indication que les SATCOM ont été interrompues, ils doivent s'attendre à ce que leur surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) soit interrompue. Ils doivent fournir verbalement les comptes rendus de position qui s'ensuivent jusqu'à ce que la panne soit réglée et que les équipages de conduite puissent rétablir l'ADS-C.

GEN 3.5 Services météorologiques

3.5.1 Service responsable

Pour toute demande de renseignements concernant les services de météorologie à l'aviation offerts par NAV CANADA, veuillez communiquer avec les services météorologiques à l'aviation pendant les heures de bureau normales :

NAV CANADA
Services météorologiques à l'aviation
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6
Canada

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

Pour toute information sur la réglementation relative aux services de météorologie à l'aviation, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse suivante :

Transports Canada
Normes des vols (AARTA)
Ottawa ON K1A 0N8
Canada

Courriel : TC.ANSWeatherInfo-InfoMeteoSNA.TC@tc.gc.ca

La prestation des services météorologiques à l'aviation repose sur les documents de l'OACI suivants :

- Annexe 3, *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*
- *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030)
- *Plan de navigation aérienne (NAM) en Amérique du Nord, Volume I* (Doc 9634 de l'OACI)

On peut se procurer les documents de l'OACI à son siège social, à Montréal.

Service de commerce électronique et de vente des publications de l'OACI
Groupe de la vente des documents, bureau 305
999, boulevard Robert-Bourassa
Montréal QC H3C 5H7
Canada

Tél. : 1-514-954-8022, poste 8022
Courriel : sales@icao.int
Magasin en ligne : <https://store.icao.int/>

Les différences entre la réglementation canadienne et l'Annexe 3, *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, de l'OACI, sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*.

3.5.2 Zone de responsabilité

Les services météorologiques à l'aviation sont fournis dans l'espace CDA et dans l'espace aérien international dont le Canada assume la responsabilité des services ATC.

3.5.3 Observations et bulletins météorologiques

Pour toute information sur les observations et bulletins météorologiques disponibles pour la navigation aérienne internationale, veuillez vous référer à la Section A, « Généralités – Planification », et à la rubrique PRÉP/VOL de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

3.5.4 Types de services

Pour toute information sur les types de services météorologiques disponibles, veuillez vous référer à la Section A, « Généralités – Planification », et à la rubrique PRÉP/VOL de la Section B, « Répertoire aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

3.5.5 Avis préalable exigé des exploitants

Au Canada, les services météorologiques responsables de la météorologie destinée à l'aviation n'exigent pas de préavis spécial des exploitants quant aux demandes d'exposés météorologiques, aux consultations et à la documentation de vol et autres demandes de renseignements météorologiques.

3.5.6 Comptes rendus d'aéronef

Le contenu des comptes rendus d'aéronef suit les normes énoncées dans l'Annexe 3, *Assistance météorologique à la navigation aérienne*, de l'OACI.

3.5.7 Service de renseignements météorologiques aux aéronefs en vol

Pour obtenir les renseignements météorologiques aux aéronefs en vol (VOLMET) au Canada, veuillez vous référer à la Section D (en anglais uniquement), « Radionavigation and communications – North Atlantic Meteorological Information (HF) (VOLMET) », du *Supplément de vol – Canada*.

3.5.8 Services de renseignements météorologiques significatifs et d'avis météorologiques aux navigateurs

Pour toute information sur les renseignements météorologiques significatifs (SIGMET) et sur les avis météorologiques aux navigateurs (AIRMET), veuillez vous référer au [Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l'aviation \(MANAIR\)](#), qui est affiché sur le site Web d'Environnement Canada en langage HTML et en format PDF à l'adresse suivante :

<<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/manuels-documents-conditions-meteorologiques/manair-normes-procedures-previsions-aviation.html>>

3.5.9 Autres services météorologiques automatisés

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, y compris une description des services automatisés disponibles pour la fourniture de renseignements météorologiques, consultez les publications suivantes :

- *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)* (TP14371F) section MET, paragraphes 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6 et 8.5; disponible sur le site Web de Transports Canada : <<https://www.tc.gc.ca/fr/aviation/publications/manuel-information-aeronautique-transports-canada-aim-tc-tp-14371>>.
- *Supplément de vol – Canada ou Supplément hydroaérodromes – Canada, Section A, « Générale – Préparation de vol » Section B, « Répertoire aérodromes/installations », sous la rubrique PRÉP/VOL*. Le CFS peut être acheté en format électronique au magasin en ligne de NAV CANADA à : <<http://products.navcanada.ca/>>.
- [Guide des services météorologiques à l'aviation](#), disponible dans la section « Information aéronautique – Guides opérationnels – Ressources sur les services météorologiques à l'aviation » sur le site Web de NAV CANADA.

GEN 3.6 Recherches et sauvetage**3.6.1 Responsabilité**

Le service de recherches et de sauvetage (SAR) du Canada est établi conformément aux dispositions de l'Annexe 12, *Recherches et sauvetage*, de l'OACI. Les normes, pratiques recommandées et procédures qui diffèrent de celles de l'OACI sont reproduites à l'article 1.7 de la Partie GEN intitulé *Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI*. Ce sont les Forces canadiennes qui ont la responsabilité des opérations SAR.

Ce service est assuré par l'intermédiaire de trois centres de coordination de sauvetage (RCC) situés à Victoria (C.-B.), Trenton (Ont.) et Halifax (N.-É.). Ces centres coordonnent toutes les unités de sauvetage de leur région grâce à un vaste réseau de communications civiles et militaires. Leurs coordonnées sont les suivantes :

Victoria

Centre de coordination de sauvetage de Victoria
FMO Victoria BC V0S 1B0
Canada

Tél. : 1-800-567-5111
1-250-413-8933
#SAR ou #727 (cellulaire sans frais)
Téléc. : 1-250-413-8932

Trenton

Centre de coordination de sauvetage de Trenton
Astra ON K0K 1B0
Canada

Tél. : 1-800-267-7270
1-613-965-3870
Téléc. : 1-613-965-7190

Halifax

Centre de coordination de sauvetage de Halifax
FMO Halifax NS B3K 2X0
Canada

Tél. : 1-800-565-1582
1-902-427-8200
Téléc. : 1-902-427-2114

Note : Tous les RCC acceptent les frais d'appels téléphoniques concernant les aéronefs ou vaisseaux manquants ou en retard.

Pour toute information sur les services SAR au Canada, veuillez vous référer aux documents suivants :

Supplément de vol – Canada, Section F, « Urgence – Recherches et sauvetage », ou
Supplément hydroaérodromes – Canada, Section E, « Urgence – Recherches et sauvetage »

3.6.2 Zone de responsabilité

Pour connaître les zones de responsabilités des différents RCC, veuillez vous référer à la Figure 3.6.2, *Régions de recherches et de sauvetage*.



Figure 3.6.2, Régions de recherches et de sauvetage

3.6.3 Types de services

Le service SAR est offert en permanence dans tout le Canada et dans les eaux territoriales canadiennes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique. Les unités SAR sont dotées de tout l'équipement nécessaire pour effectuer des recherches et offrir un service de sauvetage et comptent aussi des sauveteurs-parachutistes qui peuvent donner les premiers soins et apporter l'approvisionnement d'urgence. En outre, les Forces canadiennes ont à leur disposition des équipes de recherche au sol capables de se déplacer sur n'importe quel type de terrain.

3.6.4 Accords SAR

Il existe deux accords SAR bilatéraux entre le Canada et les États-Unis. Le premier permet aux aéronefs publics de l'un de ces pays qui sont engagés dans des opérations aériennes de recherches et de sauvetage, d'entrer dans l'autre pays, ou d'en sortir, sans être soumis aux formalités normales d'immigration et de douane. Le second permet aux navires et aux équipements de dépannage de l'un de ces pays d'offrir leur assistance dans des eaux territoriales déterminées, ainsi que sur les rives des eaux intérieures de l'autre pays et le long des côtes Atlantique et Pacifique, et ce, sur une distance de 30 NM de la frontière internationale de ces côtes.

Dans les cas non prévus dans ces deux accords, les États-Unis peuvent demander la permission de participer à une opération SAR au Canada pour l'un de leurs aéronefs en s'adressant au RCC le plus proche, qui leur donnera alors les instructions à suivre.

3.6.5 Conditions d'utilisation

Veuillez communiquer avec le RCC voulu pour obtenir l'information sur les conditions d'utilisation du service SAR.

3.6.6 Procédures et signaux utilisés

Pour toute information sur les procédures et signaux utilisés dans les services SAR au Canada, veuillez vous référer aux documents suivants :

Supplément de vol – Canada, Section F, « Urgences – Recherches et sauvetage » ou
Supplément hydroaérodromes – Canada, Section E, « Urgence ».

GEN 4. REDEVANCES D'AÉRODROME ET D'HÉLIPORT ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

GEN 4.1 Redevances d'aérodrome et d'héliport

Le *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* fait état des redevances applicables aux aéroports exploités par le ministère des Transports ou pour son compte. La codification administrative du *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* se trouve sur l'Internet à l'adresse : <http://laws.justice.gc.ca/fra/DORS-85-414/index.html>. Les modifications au Règlement sur les redevances des services aéronautiques sont publiées dans les Parties I et II de la *Gazette du Canada* à l'adresse : <http://www.gazette.gc.ca/>.

Pour connaître les frais applicables aux services et aux installations aéroportuaires non administrés par le ministère des Transports, s'adresser directement à chaque autorité aéroportuaire.

Pour connaître les redevances à verser pour l'utilisation des installations et services aux aérodromes, veuillez vous référer à l'exploitant ou au prestataire de service de l'aérodrome en question, dont les coordonnées figurent dans la rubrique EXP à la Section B « Répertoire des aérodromes/installations », du *Supplément de vol – Canada* ou du *Supplément hydroaérodromes – Canada*.

GEN 4.2 Redevances des services de navigation aérienne

NAV CANADA recouvre ses coûts au moyen de redevances de services conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. NAV CANADA facture et perçoit des redevances des compagnies aériennes, ainsi que des propriétaires et des exploitants d'aéronefs, afin de couvrir les coûts des services de navigation aérienne fournis aux aéronefs ou mis à leur disposition par elle-même ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Les redevances de la Société sont décrites dans le [Guide des redevances à l'intention des clients](#), disponible dans le site Web de NAV CANADA à l'adresse :

<www.navcanada.ca>
La Société
Redevances
À propos des redevances
Consulter le Guide des redevances

Pour toute question s'appliquant aux redevances de services de navigation aérienne, veuillez communiquer avec un représentant du service à la clientèle de NAV CANADA à l'un des numéros suivants :

NAV CANADA
Centre de contact avec la clientèle

Tél. : 1-800-876-4693
Téléc. : 1 613-563-3426 (local)
1-877-663-6656 (sans frais en Amérique du Nord)
Courriel : service@navcanada.ca
Heures d'ouverture : 8 h à 18 h (HNE)

GEN 4.3 Redevances pour services douaniers et Pénalités pour infractions douanières

Les services de contrôle douanier sont fournis sans frais pendant les heures de service autorisées de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) aux aéroports internationaux désignés par l'OACI et aux autres aéroports autorisés à effectuer le dédouanement. (Veuillez consulter le CFS pour connaître les heures de service.) Les heures de service varient d'un aéroport à l'autre et sont établies selon les besoins en services locaux, le volume de circulation et la demande saisonnière.

Quand l'ETA n'est pas comprise dans les heures de service autorisées de l'ADRC, les services douaniers peuvent ne pas être disponibles. Dans une telle situation, avant de décoller d'un aéroport étranger, le propriétaire ou le pilote de l'aéronef doit communiquer directement avec l'ADRC de l'aéroport de destination par téléphone ou par télécopieur pour s'assurer que les services douaniers seront disponibles. (Consulter le CFS pour obtenir les renseignements sur les bureaux de services douaniers). À cette fin, toute communication avec les autorités douanières doit être effectuée durant les heures normales de service.

Des frais spéciaux seront imputés lorsque les services de contrôle douanier sont requis et que, par conséquent, des arrangements doivent être pris pour assurer des services de dédouanement après les heures de travail autorisées et publiées. Ces frais s'appliqueront aux services de dédouanement rendus après les heures normales de travail les jours de semaine et, à certains aéroports, le samedi, le dimanche et les jours fériés. Ces frais spéciaux sont basés sur des frais spécifiques tels le nombre d'agents douaniers mobilisés, le nombre d'heures nécessaires et les frais de déplacement liés à la prestation des services de contrôle douanier.

Étant donné que la loi prévoit des pénalités sévères pour des infractions aux règlements douaniers, les utilisateurs et pilotes d'aéronefs doivent faire tout leur possible pour les respecter. L'omission de déclarer son arrivée aux douanes peut se solder par la saisie de l'aéronef et de son contenu.