



AIP Canada (OACI)
**Circulaires d'information
aéronautique**

En vigueur du
22 décembre 2005
à 0901Z au 16 février 2006 à 0901Z

Document publié par NAV CANADA,
conformément à l'Annexe 4 et à l'Annexe 15 à la Convention de Chicago

© 2005 NAV CANADA

Source des tables et cartes :
© 2005 Sa Majesté la Reine du chef du Canada
Ministère des Ressources naturelles

SOMMAIRE DES CIRCULAIRES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/05

(Remplace tous les sommaires précédents)

Les Circulaires d'information aéronautique suivantes sont en vigueur :

- 4/95 Modification de la disposition reliée à des dépôts de déchets, dans les règlements de zonage d'un aéroport
- 1/97 Exemption au sous-alinéa 602.129(3) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Interdiction d'approche – Généralités
- 2/97 Altitudes appropriées à la direction des vols
- 3/97 Exemption aux paragraphes 602.77(1) et (2) du *Règlement de l'aviation canadien* – *Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée*
- 7/98 Exemption de l'application du paragraphe 404.18(2) du *Règlement de l'aviation canadien* – *Permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification.*
- 8/98 Modification de la mention sur les certificats médicaux concernant les évaluations déclarant le demandeur « apte ». Le 1^{er} janvier 1999.
- 9/98 Utilisation des indicateurs de trajectoire d'approche de précision (PAPI)
- 2/99 Exemption de l'application de l'article 602.43 du *Règlement de l'aviation canadien* – *Fusées*
- 2/00 Approbation du système de positionnement mondial dans l'espace aérien de spécifications de performances minimales de navigation de l'Atlantique Nord.
- 6/00 Exposition au laser et à d'autres sources lumineuses dirigées de forte intensité – Procédures à l'intention des pilotes
- 7/00 Exemption de l'application de l'alinéa 804.01 c) du *Règlement de l'aviation canadien*
- 10/00 Certificats médicaux
- 14/00 Exemption de l'application du *Règlement de l'aviation canadien* – Période de validité des certificats médicaux
- 3/01 Exemption de l'application du l'alinéa 804.01 c) du *Règlement de l'aviation canadien* et du chapitre 4 du *Manuel d'observations météorologiques de surface*
- 4/01 Mise en œuvre de l'espace aérien européen minimum réduit d'espacement vertical
- 5/01 Contrôle de sécurité d'urgence de la sécurité aérienne (ESCAT)
- 6/01 Brouillage potentiel des récepteurs de radionavigation VHF à bord des aéronefs en vol IFR en France par les stations de radiodiffusion FM.
- 1/02 Remplacement du terme « altitude de sécurité de région géographique » par « altitude minimale de zone »
- 4/02 Préavis relatif à une proposition de modification aux procédures d'atténuation du bruit au départ
- 5/02 Exemption de l'application de l'alinéa 804.01 c) du *Règlement de l'aviation canadien* et du chapitre 7 du *Manuel d'observations météorologiques de surface*
- 8/02 NAV CANADA terminera la mise en œuvre de l'espacement de 25 kHz entre les canaux pour toutes les communications aéronautiques VHF au Canada
- 2/03 Exemption de l'application de l'alinéa 605.33(2)c) du *Règlement de l'aviation canadien*

- 3/03 Exemption de l'alinéa 703.31*b*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et à l'article 723.31 des *Normes de service aérien commercial* (NSAC)
- 4/03 Exemption à l'alinéa 704.27*b*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et à l'article 724.27 des *Normes de service aérien commercial* (NSAC)
- 5/03 Exemption de l'application de l'alinéa 602.123 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)
- 6/03 Accord de libre-échange Nord-Américain (ALÉNA) - Information
- 7/03 Extension des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) dans la région Atlantique Nord (NAT)
- 10/03 Comptes rendus de position aux points de cheminement (WPR) par ordinateur de gestion de vol (FMC)
- 11/03 Installation radio télécommandée (RCO) – Procédures de communications
- 1/04 Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) dans l'espace aérien nord-américain
- 3/04 Comptes rendus de position aux points de cheminement (WPR) par surveillance dépendante automatique (ADS) dans la région d'information de vol (FIR) et la région de contrôle (CTA) d'Edmonton
- 4/04 Aéroport de Gimli Industrial Park – Nouvelle fréquence et zone d'utilisation de la fréquence obligatoire (MF)
- 6/04 Application des décalages latéraux stratégiques dans l'espace aérien de l'Atlantique Nord (NAT)
- 8/04 Changements aux entêtes des SIGMET et AIRMET
- 10/04 Modification de la procédure NOTAM concernant les activités d'exploitation forestière – Région du Pacifique
- 11/04 Site d'évaluation et d'essais opérationnels d'un nouveau système anticollision d'évitement d'obstacle (OCAS™) dans la Région du Pacifique
- 12/04 Autorisation d'utilisation du système de positionnement mondial (GPS) en régime IFR dans l'espace aérien intérieur canadien (CDA) (Remplace l'AIC 7/04)
- 1/05 Utilisation d'organiseurs électroniques de poste de pilotage (OEPP)
- 3/05 *Canada Air Pilot Restreint* (RCAP)
- 5/05 Nouvelles publications de Transports Canada et de NAV CANADA
- 6/05 Connexion aux installations des services de la circulation aérienne (AFN) pour l'utilisation des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS)
- 7/05 Aides à la navigation (NAVAID), procédures d'approche aux instruments (IAP) et voies aériennes à basse fréquence (LF)
- 9/05 Fusées éclairantes d'interception utilisées par le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD)
- 10/05 Retrait de la phrase « Vol VFR non recommandé » dans l'exposé au pilote
- 11/05 Exemption de l'application des alinéas 602.128(2)*a*) et (3)*a*) du *Règlement de l'aviation canadien*
- 12/05 Modification à la prestation du service consultatif télécommandé d'aérodrome (RASS) à 20 aéroports
- 13/05 Examen de l'espace aérien de Vancouver – Changement à apporter aux zones de contrôle (CZ) des aéroports de Boundary Bay et de Vancouver
- 15/05 Différences entre la phraséologie anglaise utilisée au Canada et celle de l'OACI
- 16/05 Changement d'indicatif d'appel radiotéléphonique du centre d'information de vol (FIC) de Kamloops
- 17/05 Exemption de l'application du paragraphe 602.34(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (Remplace l'AIC 14/05)

-
- 18/05 Exemption de l'application de l'alinéa 804.01 c) du *Règlement de l'aviation canadien* et du *Manuel d'observations météorologiques de surface* (Remplace l'AIC 11/00)
 - 19/05 Exemption de l'application de l'alinéa 602.27 b) du *Règlement de l'aviation canadien* (Remplace l'AIC 3/02)
 - 20/05 Exemption de l'application de l'alinéa 602.26 a) et de l'article 603.37 du *Règlement de l'aviation canadien* (Remplace l'AIC 2/02)
 - 21/05 Exemption de l'application des alinéas 602.07 a) et b) du *Règlement de l'aviation canadien* (Remplace l'AIC 9/03)
 - 22/05 *Aires de manœuvre des aéroports canadiens* (CAMS)
 - 23/05 Restructuration du système des installations radio télécommandées (RCO)
 - 24/05 Services de navigation en cas d'urgence
 - 25/05 Changements dans la disponibilité des prévisions d'aérodrome (TAF)
 - 26/05 Cours de perfectionnement pour instructeurs de vol 2005-2006
 - 27/05 Opérations selon les règles de vol aux instruments basées sur le système mondial de navigation par satellite
 - 28/05 Espacement de 25 kHz des fréquences utilisées par les installations radio télécommandées
 - 29/05 Information sur les cartes aéronautiques du monde
 - 30/05 *Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM*
 - 31/05 Surveillance des examens écrits concernant l'aviation de loisir assurée par le milieu aéronautique
 - 32/05 Changement de niveaux de service – Abbotsford (Colombie-Britannique)
 - 33/05 Cours de perfectionnement pour instructeurs de vol Avion – printemps 2006
 - 34/05 Espace aérien de Calgary – Modification de la zone de contrôle et de l'espace aérien, mise en place d'approches RNAV (GPS) et de STAR et de SID RNAV à Springbank (Alberta)
 - 35/05 Avis de changements aux procédures d'urgence à suivre dans la région de l'Atlantique Nord
 - 36/05 Changement de niveaux de service – Sydney (Nouvelle-Écosse)

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE 36/05

CHANGEMENT DE NIVEAUX DE SERVICE SYDNEY (NOUVELLE-ÉCOSSE)

NAV CANADA a terminé récemment une étude sur les services de la navigation aérienne fournis à Sydney, en Nouvelle-Écosse (CYQY). L'étude a révélé qu'en raison de la complexité, du volume et de la nature de la circulation aérienne à cet aéroport, un service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) répondrait aux exigences des services de la circulation aérienne.

Par conséquent, NAV CANADA a l'intention de fermer la station d'information de vol (FSS) de Sydney et d'offrir, dans la zone de contrôle, le service RAAS 24 h sur 24 sur la fréquence obligatoire (MF) existante par l'intermédiaire de la FSS de Charlottetown. Par ailleurs, un bureau météorologique à contrat (CWO), ouvert 24 h sur 24 et 7 jours sur 7 sera mis en place pour garantir la continuité des observations météorologiques. Enfin, le radiogoniomètre à très haute fréquence (VHF/DF) sera mis hors service.

Les changements décrits ci-dessus entreront en vigueur le 16 février 2006 à 0901 UTC, et les différentes publications d'information aéronautique seront modifiées en conséquence.

Si vous avez des questions ou des commentaires sur la présente circulaire, veuillez vous adresser à :

NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario)
K1P 5L6
À l'attention de : Marcel Pinon, Gestionnaire
Niveaux de service et études aéronautiques – Est

Tél. : (613) 563-5630
Cell. : (613) 327-3004
Télec. : (613) 563-5602
Courriel : pinonm@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 35/05

AVIS DE CHANGEMENTS AUX PROCÉDURES D'URGENCE À SUIVRE DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE NORD

Comme le précise l'article 11.19 de la section RAC du *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada (AIM de TC), les procédures d'urgence en vol qui s'imposent dans la région de l'Atlantique Nord (NAT) sont publiées dans les documents suivants de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030), *Textes d'orientation et d'information concernant la navigation aérienne en région Atlantique Nord* (NAT Doc 001) et le *Manuel d'exploitation – Espace aérien MNPS de l'Atlantique Nord*.

L'amendement des normes et pratiques internationales recommandées qui figure dans le document Doc 4444 de l'OACI, *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM), est entré en vigueur le 24 novembre 2005. Les changements portant sur les procédures d'urgence entraîneront l'amendement de la partie NAT du Doc 7030 de l'OACI, *Procédures complémentaires régionales de l'Atlantique Nord* (NAT SUPPS) qui entrera en vigueur le 16 février 2006. D'ici là, les pilotes doivent suivre les procédures d'urgence décrites dans la Partie 1 – *Règles de l'air, Services de la circulation aérienne et Recherches et sauvetage* des NAT SUPPS. Toujours à compter du 16 février 2006, certaines procédures d'urgence des NAT SUPPS seront remplacées par les procédures des PANS-ATM.

Le tableau ci-dessous donne une vue d'ensemble simple des changements à venir. Les paragraphes des NAT SUPPS qui ne figurent pas dans ce tableau ne feront pas l'objet d'un amendement.

Paragraphes des PANS-ATM	Paragraphes des NAT SUPPS remplacés
15.2.1 Introduction	7.1 Généralités (tous les paragraphes)
15.2.2 Procédures générales	7.2 Procédures générales (tous les paragraphes) 7.3 Procédures spéciales pour les avions subsoniques 7.3.1 – 7.3.3.4 7.4 Procédures spéciales pour les avions supersoniques (tous les paragraphes)
15.2.3 Procédures de déroutement en cas de mauvais temps	7.6 Procédures d'évitement du mauvais temps pour l'espace aérien contrôlé océanique (tous les paragraphes)

Les paragraphes pertinents des PANS-ATM sont reproduits ci-dessous :

1.1 PROCÉDURES SPÉCIALES EN CAS D'ÉVÉNEMENT IMPRÉVU EN VOL EN ESPACE AÉRIEN OCÉANIQUE

1.1.1 Introduction

15.2.1.1 Il est impossible de prévoir toutes les éventualités. Les procédures figurant en 15.2.2 et 15.2.3 visent les cas les plus fréquents, tels que les suivants:

- a) l'impossibilité de maintenir le niveau de vol assigné en raison des conditions météorologiques, des performances de l'aéronef ou d'une panne de pressurisation;
- b) le déroutement en route en travers du courant de trafic principal;

- c) la perte ou une diminution marquée des performances de navigation requises en espace aérien où une navigation de précision est indispensable à la sécurité des vols.

15.2.1.2 En ce qui concerne 15.2.1.1 a) et b), les procédures sont applicables essentiellement lorsque s'imposent une descente rapide et/ou un demi-tour ou un déroutement. Il appartiendra au pilote de déterminer la séquence des mesures à prendre, en fonction des circonstances. Le contrôle de la circulation aérienne fournira toute l'assistance possible.

1.1.2 Procédures générales

15.2.2.1 Avant de prendre quelque mesure que ce soit, le pilote d'un aéronef qui ne peut poursuivre son vol conformément à l'autorisation ATC qu'il a reçue ou qui ne peut maintenir la précision de navigation prescrite pour l'espace aérien où il se trouve obtiendra une autorisation révisée, chaque fois que cela sera possible.

15.2.2.2 Le signal radiotéléphonique de détresse (MAYDAY) ou le signal d'urgence (PAN PAN), de préférence prononcé trois fois, sera utilisé selon qu'il convient. Les mesures ATC qui seront prises par la suite à l'égard de cet aéronef seront fondées sur les intentions du pilote et la situation globale de la circulation aérienne.

15.2.2.3 Si une autorisation préalable ne peut être obtenue, le pilote obtiendra une autorisation ATC dès que possible. En attendant de recevoir une autorisation révisée, le pilote:

- a) quittera la route qui lui a été assignée en virant de 90° à droite ou à gauche. Dans la mesure du possible, la direction du virage devrait être déterminée d'après la position de l'aéronef par rapport à tout système de routes organisées. D'autres facteurs peuvent influencer sur la direction du virage, notamment:
 - 1. la direction d'un aéroport de décollage et le relief;
 - 2. tout décalage latéral en cours d'exécution;
 - 3. les niveaux de vol attribués aux routes adjacentes;
- b) après le virage, le pilote devrait:
 - 1. s'il n'est pas en mesure de maintenir le niveau de vol qui lui a été assigné, initialement, réduire son taux de descente au minimum opérationnellement possible;
 - 2. prendre en compte les autres aéronefs qui volent en décalage par rapport à leur route;
 - 3. rejoindre et suivre, dans l'un ou l'autre sens, une route séparée latéralement de 28 km (15 NM) par rapport à la route qui lui a été assignée; et
 - 4. une fois stabilisé sur la route décalée, monter ou descendre à un niveau de vol qui diffère de 150 m (500 ft) par rapport aux niveaux normalement utilisés;
- c) établira des communications avec les aéronefs voisins et alertera ceux-ci en diffusant, à intervalles appropriés, l'identification, le niveau de vol et la position de son aéronef (y compris l'indicatif de route ATS ou le code de la route, selon le cas) ainsi que ses intentions, sur la fréquence en service et sur 121,5 MHz (ou, comme mesure de repli, sur la fréquence de communication air-air interpilotes [123,45 MHz]);
- d) surveillera les autres aéronefs afin de déceler toute possibilité de conflit, à vue et par référence à l'ACAS (si l'aéronef en est doté);
- e) allumera tout l'éclairage extérieur de l'aéronef (en tenant compte des limites d'utilisation applicables);
- f) fera fonctionner le transpondeur SSR en permanence;
- g) prendra toute autre mesure nécessaire pour assurer la sécurité de l'aéronef.

15.2.2.3.1 Lorsqu'il quitte la route assignée pour rejoindre et suivre la route qui est séparée latéralement de 28 km (15 NM), l'équipage de conduite devrait, lorsque cela est possible, éviter d'appliquer un angle

d'inclinaison latérale qui lui fera dépasser la route à rejoindre, en particulier dans un espace aérien où un minimum de séparation latérale de 55,5 km (30 NM) est utilisé.

15.2.2.4 *Vol à grande distance d'avion à deux turbomachines (ETOPS)*

15.2.2.4.1 Si les présentes procédures spéciales sont appliquées par un avion bimoteur en raison de l'arrêt d'un moteur ou d'une défaillance d'un système critique pour l'exploitation ETOPS, le pilote devrait en aviser l'ATC dès que possible, en lui rappelant le type de l'aéronef et en demandant une attention urgente.

1.1.3 Procédures de déroutement en cas de mauvais temps

15.2.3.1 *Généralités*

Note.— Les procédures ci-après ont pour objet le contournement de conditions météorologiques défavorables.

15.2.3.1.1 Quand le pilote établit les communications avec l'ATC, il peut en obtenir rapidement une réponse en annonçant «DÉROUITEMENT MÉTÉO NÉCESSAIRE» (WEATHER DEVIATION REQUIRED) pour indiquer qu'il souhaite pouvoir utiliser la fréquence et obtenir la réponse ATC à titre prioritaire. S'il y a lieu, le pilote devrait établir les communications en utilisant le signal d'urgence «PAN PAN» (de préférence, prononcé trois fois).

15.2.3.1.2 Le pilote informera l'ATC quand le déroutement ne sera plus nécessaire, ou lorsqu'il l'aura terminé et que l'aéronef aura été replacé sur la route autorisée.

15.2.3.2 *Mesures à prendre lorsque les communications contrôleur-pilote ont été établies*

15.2.3.2.1 Le pilote devrait aviser l'ATC et demander l'autorisation de s'écarter de sa route, en indiquant, lorsque c'est possible, l'ampleur de l'écart qu'il prévoit.

15.2.3.2.2 L'ATC devrait prendre une des mesures ci-après:

- a) si une séparation appropriée peut être établie, délivrer l'autorisation de s'écarter de la route;
- b) en cas de conflit de circulation et s'il n'est pas en mesure d'établir une séparation appropriée, l'ATC:
 1. prévient le pilote qu'il ne peut pas délivrer l'autorisation de déroutement demandée;
 2. informera le pilote du conflit de circulation; et
 3. demandera les intentions du pilote.

15.2.3.2.3 Le pilote devrait prendre les mesures ci-après:

- a) se conformer à l'autorisation ATC délivrée; ou
- b) indiquer ses intentions à l'ATC et prendre les mesures énoncées en 15.2.3.3.

15.2.3.3 *Mesures à prendre si une autorisation ATC révisée ne peut pas être obtenue*

Note — Les mesures énoncées ci-après s'appliquent aux situations où un pilote doit exercer l'autorité du pilote commandant de bord en vertu des dispositions de l'Annexe 2, 2.3.1.

15.2.3.3.1 S'il doit s'écarter de sa route pour éviter des conditions météorologiques défavorables et s'il ne peut pas obtenir une autorisation préalable, le pilote obtiendra une autorisation ATC dès que possible. En attendant de recevoir une autorisation ATC, le pilote prendra les mesures suivantes:

- a) s'écarter, si possible, du système de routes organisées;

- b) établir des communications avec les aéronefs voisins et alerter ceux-ci en diffusant, à intervalles appropriés, l'identification, le niveau de vol et la position de son aéronef (y compris l'indicatif de route ATS ou le code de la route) ainsi que ses intentions, sur la fréquence en service et sur 121,5 MHz (ou, comme mesure de repli, sur la fréquence de communication air-air interpilotes [123,45 MHz]);
- c) surveiller les autres aéronefs afin de déceler toute possibilité de conflit, à vue et par référence à l'ACAS (si l'aéronef en est doté);

Note.— Si, après avoir pris les mesures énoncées en 15.2.3.3.1 b) et c), le pilote constate qu'il risque d'y avoir un conflit avec un autre aéronef volant au même niveau ou près du même niveau que lui, il est attendu du pilote qu'il modifie sa trajectoire selon les besoins pour éviter le conflit.

- d) allumer tout l'éclairage extérieur de l'aéronef (en tenant compte des limites d'utilisation applicables);
- e) dans le cas d'un écart inférieur à 19 km (10 NM), demeurer au niveau que l'ATC lui a assigné;
- f) dans le cas d'un écart supérieur à 19 km (10 NM), amorcer un changement de niveau conformément aux indications du Tableau 1 lorsqu'il se trouvera à environ 19 km (10 NM) de la route qu'il suivait;

Axe de la route	Écart > 19 km (10 NM)	Changement de niveau
EST 000° - 179° magnétique	GAUCHE	DESCENDRE DE 90 m (300 ft)
	DROITE	MONTER DE 90 m (300 ft)
OUEST 180° - 359° magnétique	GAUCHE	MONTER DE 90 m (300 ft)
	DROITE	DESCENDRE DE 90 m (300 ft)

Tableau 1

- g) lors du retour vers sa route initiale, se trouver au niveau de vol qui lui avait été assigné à l'origine quand il sera à moins d'environ 19 km (10 NM) de l'axe de la route;
- h) si le contact avec l'ATC n'a pas été établi avant le déroutement, continuer d'essayer de l'établir pour obtenir une autorisation. Si le contact a été établi, continuer d'informer l'ATC de ses intentions et obtenir des renseignements sur la circulation essentielle.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 34/05

ESPACE AÉRIEN DE CALGARY MODIFICATION DE LA ZONE DE CONTRÔLE ET DE L'ESPACE AÉRIEN, MISE EN PLACE D'APPROCHES RNAV (GPS) ET DE STAR ET DE SID RNAV À SPRINGBANK (ALBERTA)

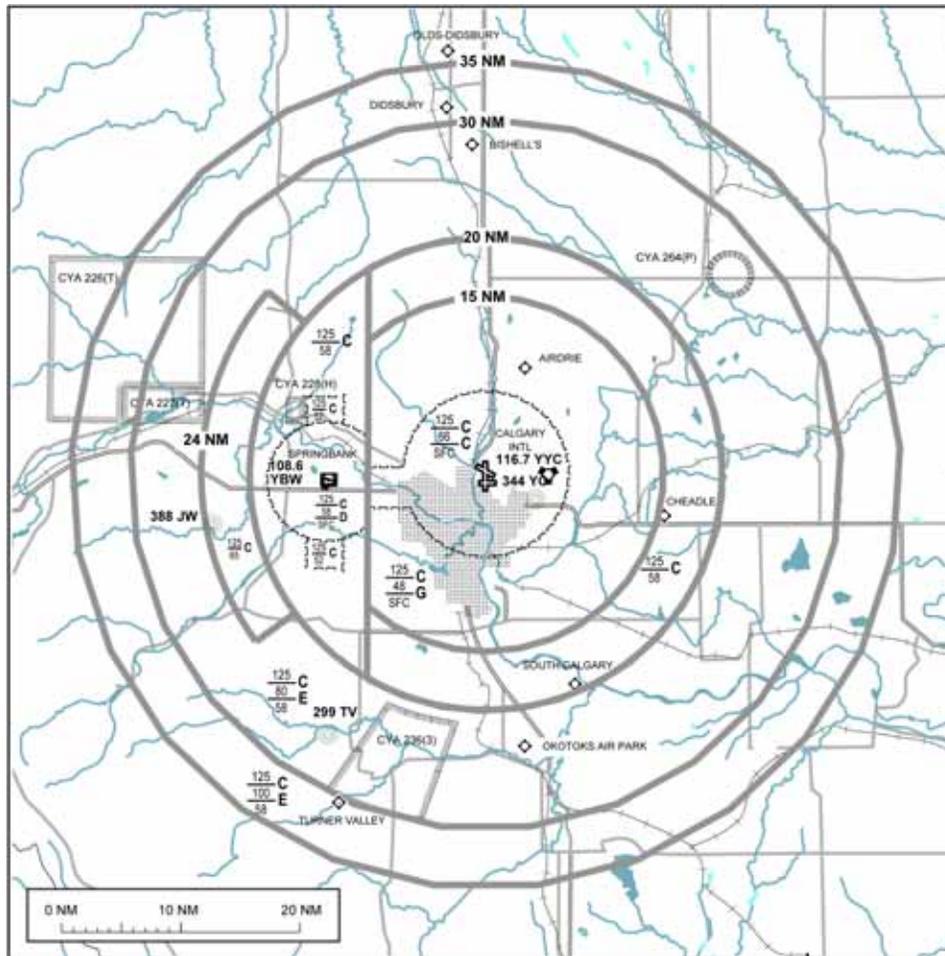
Dans le cadre de l'introduction prévue des opérations selon les règles de vol aux instruments (IFR) à l'aéroport de Springbank par l'autorité aéroportuaire de Calgary, on a demandé à NAV CANADA d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures d'approche aux instruments pour l'aéroport de Springbank. Pour cela, NAV CANADA a entrepris une étude aéronautique de l'espace aérien et des opérations aériennes aux alentours de l'aéroport de Springbank.

L'objectif premier de NAV CANADA est de veiller à ce que les opérations aériennes se déroulent en toute sécurité et de façon ordonnée et efficace, tout en veillant à ce que l'espace aérien et les ressources humaines et techniques soient utilisés le plus efficacement possible. Suite aux résultats de l'étude qu'elle a menée, NAV CANADA s'affaire à apporter des changements à l'espace aérien aux alentours de l'aéroport de Springbank, notamment des changements aux zones d'alerte consacrées à l'entraînement selon les règles de vol à vue (VFR) et aux activités de loisirs. NAV CANADA a aussi entrepris l'établissement de procédures IFR compatibles avec les opérations IFR à l'aéroport de Springbank. La nouvelle configuration de l'espace aérien permettra d'améliorer les solutions de rechange tactiques d'un point de vue des opérations du contrôle de la circulation aérienne (ATC) à l'aéroport de Springbank et à l'aéroport international de Calgary.

NAV CANADA prévoit apporter les changements décrits ci-dessous à l'espace aérien aux alentours de l'aéroport de Springbank, changements qui entreront en vigueur le 16 février 2006 :

1. Abaisser la base de l'espace aérien contrôlé au nord et au sud de la zone de contrôle de Springbank à 5 200 pi ASL (au-dessus du niveau de la mer) pour que les nouvelles procédures d'approche aux instruments de Springbank soient contenues dans l'espace aérien contrôlé.
2. Abaisser la base de l'espace aérien contrôlé compris entre 20 et 24 milles à l'ouest de l'aéroport international de Calgary à 6 500 pi ASL pour que les nouvelles arrivées normalisées en région terminale (STAR) de Springbank soient contenues dans l'espace aérien contrôlé.
3. Déplacer la Zone 1 CYA 206 (espace aérien de classe F, service consultatif) d'environ 7 NM vers l'ouest; augmenter sa taille pour l'entraînement en vol (T) et la renommer CYA 226(T).
4. Créer une nouvelle zone d'entraînement en vol à proximité de Arkayla Springs, zone dont la base sera de 7 000 pi ASL : CYA 227(T).
5. Réduire la taille de la zone 2 CYA 206 et désigner cette zone comme zone réservée aux deltaplanes (H), zone activée par le service automatique d'information de région terminale (ATIS) de Springbank et renommée CYA 228(H).

Les changements décrits ci-dessus mèneront à la présence d'un nouvel aéroport IFR au sein du système de navigation aérienne et faciliteront la pratique des activités VFR de loisirs et d'entraînement dans la région de Calgary/Springbank.



La prochaine parution de la carte de région terminale VFR (VTA), de la carte aéronautique de navigation VFR (VNC) et du *Supplément de vol — Canada* reflèteront ces changements dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 16 février 2006.

Pour davantage de précisions sur l'étude aéronautique effectuée par NAV CANADA ou sur les changements décrits ci-dessus, veuillez consulter le site Web de NAV CANADA ou communiquer avec :

Brian Stockall, Gestionnaire
Niveaux de service et études aéronautiques – Ouest
NAV CANADA
Suite 200, 9925 109 Street NW
Edmonton AB T5K 2J8

Tél. : (780) 413-5468
Télec. : (780) 413-5465
Courriel : stockab@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation

Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE 33/05

COURS DE PERFECTIONNEMENT POUR INSTRUCTEURS DE VOL AVION – PRINTEMPS 2006

Transports Canada, Aviation civile, offrira un cours de perfectionnement pour les instructeurs de vol dans les villes suivantes :

AVION		
Français	du 31 janvier au 2 février 2006	Drummondville (Québec)
Anglais	du 28 février au 2 mars 2006	King City (Ontario)

Tout titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3 ou 4 peut s'inscrire au cours, pourvu que sa qualification d'instructeur soit valide (**qualification non expirée**) au moment où le cours débutera. L'instructeur de vol pourra faire renouveler sa qualification s'il réussit le cours.

Pour chacun des cours, les instructeurs seront choisis parmi les demandes de participation reçues. Quoique le cours soit gratuit, les participants devront assumer les frais d'administration de 30 \$ pour le renouvellement de la qualification d'instructeur de vol ainsi que les frais de voyage, de repas et d'hébergement. Les participants sont aussi tenus de faire toutes les réservations nécessaires à leur séjour.

Les instructeurs intéressés à participer à ce cours doivent remplir le formulaire de demande de participation au verso et le retourner à Transports Canada par la poste ou par télécopieur, à l'adresse ou au numéro suivants :

Transports Canada
AARRE
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Fax : (613) 990-6215

NOTE : LES FORMULAIRES DE DEMANDE DE PARTICIPATION DOIVENT ÊTRE REÇUS AU MOINS 45 JOURS AVANT LA DATE PRÉVUE DU COURS.

[Un formulaire de demande électronique](#) est disponible à l'adresse suivante :

<www.tc.gc.ca/aviationcivile/generale/formation/cpi/menu.htm>

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

DEMANDE DE PARTICIPATION AU COURS DE PERFECTIONNEMENT POUR INSTRUCTEURS DE VOL		
Type de cours :		Date du cours :
<input type="checkbox"/> Avion	<input type="checkbox"/> Hélicoptère	Location:
PRÉNOM	INITIALE	NOM DE FAMILLE
<input type="checkbox"/> M.		
<input type="checkbox"/> Mme		
<input type="checkbox"/> Mlle		
ADRESSE POSTALE :		
TÉLÉPHONE : Domicile : () Travail : ()		
Fax : () Courriel :		
Si je suis choisi pour le cours, je préférerais recevoir la documentation et correspondance par courrier électronique.		
OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>		
TYPE DE LICENCE :		NUMÉRO DE LICENCE :
CLASSE DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR :		DATE D'ÉCHÉANCE :
EXPÉRIENCE EN TANT QU'INSTRUCTEUR DE VOL AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS :		AUTRES QUALIFICATIONS :
CLUB OU UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE :		
EMPLOI ACTUEL AU CLUB OU À L'ÉCOLE		
<input type="checkbox"/> CHEF-INSTRUCTEUR DE VOL	<input type="checkbox"/> TEMPS PLEIN	<input type="checkbox"/> TEMPS PARTIEL
<input type="checkbox"/> INDÉPENDANT	<input type="checkbox"/> EDTV	<input type="checkbox"/> SANS EMPLOI
DERNIÈRE ANNÉE DE PARTICIPATION :		<input type="checkbox"/> JAMAIS PARTICIPÉ
ANNÉE(S) OÙ VOUS AVEZ PRÉSENTÉ UNE DEMANDE DE PARTICIPATION AU COURS SANS QUE VOTRE CANDIDATURE SOIT RETENUE :		
SUJETS QUE VOUS AIMERIEZ VOIR AU PROGRAMME DU COURS DE CETTE ANNÉE :		
LES FORMULAIRES DE DEMANDE DE PARTICIPATION DOIVENT ÊTRE REÇUS AU MOINS 45 JOURS AVANT LA DATE PRÉVUE DU COURS		
Transports Canada, AARRE Ottawa (Ontario) K1A 0N8 Fax : 613 990-6215		

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE 32/05

CHANGEMENT DE NIVEAUX DE SERVICE ABBOTSFORD (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

NAV CANADA a terminé récemment une étude sur les services de la circulation aérienne fournis à Abbotsford, en Colombie-Britannique (CYXX). L'étude a révélé qu'en raison de la complexité, du volume et de la nature de la circulation aérienne, la façon la plus efficace d'organiser les services serait de fournir le service de contrôle d'aéroport pendant seize heures et le service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) pendant les huit heures restantes.

Par conséquent, NAV CANADA offrira dorénavant le RAAS tous les jours de 23:00 à 7:00 HNP à Abbotsford. Ce service sera offert sur la fréquence obligatoire (MF) existante par l'intermédiaire de la station d'information de vol (FSS) de Cranbrook. Une fois que le RAAS sera mis en place et que le nouveau bureau météorologique à contrat (CWO) sera disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, la FSS d'Abbotsford sera fermée. Les heures de fonctionnement de la tour de contrôle d'Abbotsford restent inchangées : de 7:00 à 23:00 HNP.

Les changements décrits dans la présente circulaire entreront en vigueur le 16 février 2006 à 0901 UTC, et les différentes publications d'information aéronautique seront modifiées en conséquence.

Si vous avez des questions ou des commentaires sur la présente circulaire, veuillez vous adresser à :

NAV CANADA
 Suite 200, 9925 109 Street NW
 Edmonton, AB T5K 2J8
 À l'attention de : Brian Stockall, Gestionnaire
 Niveaux de service et études aéronautiques – Ouest

Tél. : (780) 413-5468
 Téléc. : (780) 413-5465
 Courriel : stockab@navcanada.ca

La vice-présidente,
 Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 31/05

SURVEILLANCE DES EXAMENS ÉCRITS CONCERNANT L'AVIATION DE LOISIR ASSURÉE PAR LE MILIEU AÉRONAUTIQUE

En avril 2002, Transports Canada a commencé à confier la surveillance des examens concernant les aéronefs de loisir au milieu aéronautique. Les surveillants d'examen autorisés peuvent administrer les examens qui sont requis pour pouvoir piloter une aile libre dans l'espace aérien de classe E et pour obtenir un permis de pilote d'avion ultra-léger, un permis de pilote d'autogire, un permis de pilote de loisir — catégorie avion, une licence de pilote de planeur, une licence de pilote de ballon et une licence de pilote privé — catégorie avion et hélicoptère, y compris la catégorie complémentaire. Selon les participants du programme, celui-ci est une réussite et se déroule relativement sans problème.

L'Aviation civile a l'intention de cesser d'administrer dans ses bureaux les examens écrits pour l'obtention des licences et des permis de pilote de l'aviation de loisir à partir du **1^{er} avril 2006**.

Étant donné le nombre limité de surveillants d'examen autorisés, plus de gens et d'organismes devront prendre part au processus lié au poste de surveillant d'examen autorisé. Le processus est décrit dans les *Informations et directives préliminaires pour les surveillants d'examens autorisés* (TP 13802F). Les candidats désirant devenir surveillant d'examen autorisé doivent remplir les trois formulaires de demande suivants et les faire parvenir à leur gestionnaire régional de l'Aviation générale :

1. Demande de nomination au poste de surveillant d'examen autorisé;
2. Demande de filtrage sécuritaire;
3. Demande d'abonnement externe (Entrust, infrastructure à clé publique [ICP] pour cryptage).

Ces documents peuvent être téléchargés à partir du [site Web](#) de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

<https://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/FTAE_cde/AppProcess.asp>.

Notez bien le « https », puisque le site est sécurisé.

L'un des avantages à être surveillant d'examen autorisé consiste à pouvoir être flexible envers ses clients et à tenir compte de leur disponibilité lorsque le temps vient pour eux de passer l'examen écrit de Transports Canada. Par exemple, le surveillant d'examen autorisé peut offrir au client de passer son examen le soir ou la fin de semaine, ce qui n'est pas possible dans les Centres de Transports Canada. Transports Canada n'établit pas les frais facturés aux clients, bien que, pour chaque examen surveillé, certains frais doivent revenir à Transports Canada.

Nous avons bon espoir qu'avec un nombre suffisant de surveillants d'examen autorisés nous améliorerons les services offerts à la clientèle tout en conservant la haute qualité et l'intégrité des examens écrits au Canada.

Veillez faire parvenir tout commentaire ou toute question à :

Transports Canada
Examens destinés aux équipages de conduite (AARRF)
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N8

Courriel : cdesupport@tc.gc.ca
Fax : 613 990-6215

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merlin Preuss', written in a cursive style.

Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 30/05

MANUEL DES PROCÉDURES CANADIENNES POUR LES NOTAM

Le 29 septembre 2005, NAV CANADA a publié le *Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM*, nouveau manuel visant à fournir des renseignements et des conseils reposant sur les normes canadiennes et celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce manuel remplace le TP 937 de Transports Canada intitulé *Procédures canadiennes pour les NOTAM* et dont la dernière édition datait de 1993.

Le *Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM* est vendu sur CD à un prix de 50 \$, plus taxes. Pour le commander, veuillez communiquer avec le Centre de vente et de distribution des Publications aéronautiques de NAV CANADA (AEROPUBS) en composant sans frais le 1 866 731-PUBS (7827) ou en envoyant un courriel à l'adresse aeropubs@navcanada.ca.

Veuillez faire parvenir tout commentaire ou toute suggestion à l'égard de ce document au :

Gestionnaire, AIS
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6
Canada

ou à :

NAV CANADA
Service à la clientèle
Tél. : 1 800 876-4693
Courriel : service@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 29/05

INFORMATION SUR LES CARTES AÉRONAUTIQUES DU MONDE

Les cartes aéronautiques du monde (WAC), les cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) et les cartes de région terminale VFR (VTA) fournissent les renseignements destinés à répondre aux besoins de la navigation aérienne à vue.

NAV CANADA est responsable de l'information de nature aéronautique qui est publiée sur ces cartes, alors que Ressources naturelles Canada est responsable de l'information planimétrique (routes, zones peuplées, etc.) et de l'information topographique sous-jacentes.

La publication de cartes VFR reflétant l'information à jour est rendue difficile par le fait que la technologie et les méthodes utilisées pour la collecte de ces données planimétriques et topographiques soient en constante évolution à l'échelle municipale et provinciale.

L'information de nature aéronautique publiée sur les cartes VNC et les cartes VTA est mise à jour régulièrement. Cependant, cette information n'est pas indiquée sur les cartes WAC.

NAV CANADA et Ressources naturelles Canada collaborent actuellement pour remédier à cette situation.

En attendant, les pilotes doivent faire preuve de vigilance lorsqu'ils consultent ces cartes WAC et doivent vérifier les NOTAM, les cartes VNC, VTA et les Données de mise à jour des cartes VFR publiées dans la section PLANIFICATION du *Supplément de vol — Canada* (CFS).

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 28/05

ESPACEMENT DE 25 KHZ DES FRÉQUENCES UTILISÉES PAR LES INSTALLATIONS RADIO TÉLÉCOMMANDÉES

Depuis peu, les canaux des fréquences utilisées par les installations radio télécommandées (RCO) pour le service d'information de vol en route (FISE) sont espacés de 25 kHz. Il semblerait cependant que certains pilotes ne soient pas au courant que leurs radios peuvent désormais sélectionner ces nouvelles fréquences. Il faut savoir par contre que les sélecteurs de fréquence de certains émetteurs-récepteurs à 760 canaux n'affichent pas la troisième décimale, mais que ceux qui affichent un 2 ou un 7 comme dernier chiffre peuvent néanmoins fonctionner avec un espacement de 25 kHz. Veuillez vous référer à l'article 5.3, *Espacement des canaux pour les fréquences de communications VHF*, de la section COM du *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada.

Les exemples suivants illustrent comment s'affichent les fréquences sur les émetteurs-récepteurs qui n'affichent pas la troisième décimale :

- La fréquence 123,27 s'affiche lorsque la fréquence 123,275 MHz est sélectionnée
- La fréquence 123,37 s'affiche lorsque la fréquence 123,375 MHz est sélectionnée
- La fréquence 123,47 s'affiche lorsque la fréquence 123,475 MHz est sélectionnée
- La fréquence 132,82 s'affiche lorsque la fréquence 132,825 MHz est sélectionnée

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 27/05

OPÉRATIONS SELON LES RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS BASÉES SUR LE SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE

2.0 Introduction

La présente circulaire reproduit l'avis spécial publié dans le *Canada Air Pilot* sous le titre *Opérations IFR basées sur le GNSS (système mondial de navigation par satellite) [GPS et WAAS]* et qui a pour objet de stipuler les conditions selon lesquelles l'utilisation du système de positionnement mondial (GPS) et du système de renforcement à couverture étendue (WAAS) est autorisée pour des opérations IFR au Canada. Si une différence existe entre ces deux documents, l'avis spécial du *Canada Air Pilot* a préséance sur la présente circulaire.

Pour toute information supplémentaire, veuillez vous référer à l'article 3.16, *Le système mondial de navigation par satellite (GNSS)*, de la section COM du *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada.

3.0 Utilisation du GPS et du WAAS

3.1 Généralités

- a) L'avionique GPS ou WAAS doit être utilisée conformément au manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou au supplément à l'AFM, comme le stipule le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- b) Si la perte de précision ou d'intégrité des performances de navigation du GPS ou du WAAS se traduit par l'impossibilité d'effectuer les opérations de vol prévues, le commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne (ATS) dès que possible.
- c) La lettre « G » est le suffixe COM/NAV utilisé pour indiquer les moyens GPS ou WAAS.

3.2 Phases de vol en route et en région terminale

- a) Le GPS ou le WAAS peut être utilisé pendant les phases de vol en route et en région terminale.
- b) Les alertes de sensibilité et d'intégrité de l'indicateur d'écart de route (CDI) doivent être adaptées à la phase de vol en question.
- c) Les moyens de navigation suffisants doivent être disponibles conformément à la [Partie VI](#), « Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs », du RAC pour pouvoir continuer jusqu'à la destination prévue ou jusqu'à un autre aéroport en cas de perte de la navigation GPS.

3.3 Approches de navigation de surface (RNAV) au GPS et approches RNAV au GNSS

Les approches reposant sur le GPS et le WAAS apparaissent sur les cartes sous la forme « RNAV (GPS) RWY ## » ou « RNAV (GNSS) RWY ## », ce qui indique que le GNSS doit servir au guidage à l'approche. Les cartes d'approche RNAV (GPS) et RNAV (GNSS) peuvent comprendre trois ensembles de minimums, à savoir :

- LPV (qualité radiophare d'alignement de piste avec guidage vertical);
- LNAV/VNAV (navigation latérale/verticale); et
- LNAV (navigation latérale uniquement).

3.4 Approches de recouvrement au GPS

Les approches de recouvrement au GPS sont des approches traditionnelles au radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) ou au radiophare non directionnel (NDB) [et non au radiophare d'alignement de piste (LOC)] qui ont fait l'objet d'une approbation permettant le guidage à l'aide d'un GPS certifié pour une utilisation IFR. Les approches de recouvrement au GPS sont indiquées dans le *Canada Air Pilot* par l'abréviation GPS entre parenthèses et en petites majuscules après l'identification de la piste [par exemple : NDB RWY 04 (GPS)].

À moins que ne l'exige l'AFM ou le supplément à l'AFM, les pilotes n'ont pas besoin de surveiller l'aide à la navigation (NAVAID) traditionnelle sous-jacente lorsqu'ils effectuent une approche de ce genre, et ont le droit d'effectuer une approche de recouvrement au GPS même lorsque la NAVAID sous-jacente est temporairement hors service.

Dans leurs communications avec l'ATS, les pilotes doivent faire référence aux approches de recouvrement au GPS comme suit :

« approche de recouvrement au GPS piste ## »

4.0 Récepteurs GPS ou WAAS

4.1 Généralités

- a) L'avionique doit être approuvée conformément aux normes pertinentes précisées au paragraphe 3.3.
- b) L'avionique doit être installée et approuvée conformément aux sections pertinentes du *Manuel de navigabilité* (TP 6197F).
- c) Les aéronefs doivent être équipés d'un système de navigation traditionnel qui est approuvé, en état de fonctionnement et adapté à la région d'utilisation. Les exigences en matière d'avionique pour les vols IFR sont décrites à [l'article 605.18](#) du RAC, intitulé *Aéronefs entraînés par moteur - Vol IFR*.

4.2 Phases de vol en route et en région terminale

- a) L'avionique GPS doit répondre aux normes GPS TSO (Technical Standard Order) C129/C129a (toute classe) publiées par la Federal Aviation Administration des États-Unis; l'avionique WAAS doit répondre aux normes WAAS TSO C145a/C146a (toute classe) ou à tout autre critère équivalent.
- b) Pour les vols effectués dans l'espace aérien de spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) et dans celui de performances minimales de navigation requises (RNP), une installation conforme aux exigences stipulées dans la [Partie VI](#), « Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs » et la [Partie VII](#), « Services aériens commerciaux », du RAC peut servir de système de navigation longue portée. Les espaces aériens CMNPS et RNP sont définis dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820F) et représentés graphiquement à la Figure 12.2, *Espace aérien CMNPS, espace aérien RNP et espace aérien de transition CMNPS*, de la section RAC du Manuel d'information aéronautique de Transports Canada.

4.3 Approches

- a) Les approches LNAV, y compris celles de recouvrement, peuvent être exécutées à l'aide de récepteurs GPS (répondant aux normes TSO C129/129a, classe A1, B1, B3, C1 ou C3) ou WAAS (répondant aux normes TSO C145a/146a, toute classe).
- b) Les approches LNAV/VNAV peuvent être exécutées à l'aide d'un récepteur WAAS (répondant aux normes TSO C145a/146a, classe 2 ou 3), ou d'un système de gestion de vol (FMS) multicapteur avec guidage vertical barométrique (BARO VNAV) (répondant à la norme TSO C115b), si ces deux systèmes ont été certifiés conformément à la circulaire consultative AC 20-129 de la FAA ou à tout document équivalent.

- c) Les approches LPV peuvent être exécutées uniquement à l'aide d'un récepteur WAAS (répondant aux normes TSO C145a/146a, classe 3)..

4.4 Base de données des approches

Les approches exécutées à l'aide d'un GPS ou d'un WAAS doivent être tirées d'une base de données de navigation à jour. Il incombe au commandant de bord de vérifier que les données de navigation correspondent bien à l'information publiée dans le *Canada Air Pilot*, modifiée par NOTAM le cas échéant.

5.0 Autorisation

Les titulaires de certificats d'exploitation aérienne délivrés en vertu de la [Partie VII](#), « Services aériens commerciaux », du RAC et de certificats d'exploitation privée délivrés en vertu de la [Sous-partie 604](#), « Transport de passagers par un exploitant privé », du RAC sont tenus d'obtenir une autorisation, sous forme d'une spécification d'exploitation, avant de pouvoir effectuer des approches aux instruments au GPS (y compris WAAS) dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Davantage d'explication figure dans la circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) n° 0123R en date du 25 mars 2004.

6.0 Exigences relatives aux aérodromes de dégagement

Les pilotes peuvent se prévaloir d'une approche au GNSS à un aérodrome de dégagement, si toutes les conditions suivantes sont respectées :

- a) Une approche complètement indépendante du GNSS à la destination prévue devrait être disponible à l'heure d'arrivée prévue (ETA);
- b) Les minimums publiés pour la LNAV correspondent aux limites d'atterrissage les plus basses qui peuvent servir au moment de déterminer quels minimums météorologiques sont exigés aux aérodromes de dégagement. Les minimums LNAV/VNAV ou LPV ne peuvent pas être utilisés;
- c) Le commandant de bord vérifie, en fonction des interruptions de service de satellite prévues, que l'intégrité, fournie par la fonction du contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM) ou par le WAAS, et requise pour exécuter une approche LNAV, devrait être assurée à l'aérodrome de dégagement prévu à l'ETA.
- d) Dans le cas de récepteurs GPS répondant aux normes TSO C129/C129a, le commandant de bord doit, à quelques reprises au cours du vol et au moins une fois avant d'avoir franchi la moitié de la distance à parcourir, vérifier que la fonction RAIM devrait être disponible à l'aérodrome de dégagement prévu à l'ETA

Pour tout renseignement supplémentaire sur la planification des approches GPS aux aérodromes de dégagement, veuillez vous référer à l'article 3.16.12, *Approches au GPS et au WAAS aux aérodromes de dégagement*, de la section COM du *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada.

7.0 Utilisation du GNSS à la place d'aides au sol

Le GNSS peut servir à identifier tous les repères définis par un équipement de mesure de distance (DME), un VOR, un VOR/DME et un NDB, y compris les repères qui font partie d'une procédure d'approche aux instruments; à naviguer en direction et en provenance de ces repères sur des routes précises, y compris sur des arcs; et à communiquer des distances le long de voies aériennes ou de routes à des fins d'espacement, sous réserve des conditions suivantes :

- a) Il n'y a pas d'alerte d'intégrité;
- b) Les repères qui font partie d'une procédure aux instruments sont nommés et représentés sur une carte dans une base de données de navigation à jour et tirés de cette base de données;

- c) Si, à des fins d'espacement, l'ATS demande une position basée sur une distance par rapport à une station DME, la distance GNSS par rapport à cette même station DME peut être utilisée. La distance doit être exprimée en « milles » et être accompagnée du nom de la station comme dans l'exemple suivant : « 30 milles du VOR de Quelquepart » au lieu de « 30 DME du VOR de Quelquepart »;
- d) Pour les approches ne faisant pas partie du programme de recouvrement au GPS décrit au paragraphe 2.4, le commandant de bord doit surveiller les NAVAID sous-jacentes pour se guider pendant les approches et en cas d'approche interrompue.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 26/05

COURS DE PERFECTIONNEMENT POUR INSTRUCTEURS DE VOL 2005-2006

Transports Canada, Aviation civile, offrira un cours de perfectionnement pour les instructeurs de vol dans les villes suivantes :

Catégorie d'aéronef	Langue	Date	Endroit
Avion	anglais	du 12 au 14 octobre 2005	Winnipeg (Manitoba)
	anglais	du 18 au 20 octobre 2005	Leduc (Alberta).
	anglais	du 24 au 26 octobre 2005	Langley (Colombie-Britannique)
	anglais	du 1 ^{er} au 3 novembre 2005	Toronto (Ontario)
	français	à déterminer	à déterminer
	anglais	du 28 février au 2 mars 2006	King City (Ontario).
Hélicoptère	anglais	du 25 au 27 octobre 2005	Ottawa (Ontario)

Tout titulaire d'une qualification d'instructeur de vol de classe 1, 2, 3 ou 4 peut s'inscrire au cours, pourvu que sa qualification d'instructeur soit valide (**non expirée**) au moment où le cours débutera. L'instructeur de vol pourra faire renouveler sa qualification s'il réussit le cours.

Pour chacun des cours, les participants seront choisis parmi les personnes ayant soumis une demande. Quoique le cours soit gratuit, les participants devront assumer les frais d'administration de 30 \$ pour le renouvellement de leur qualification d'instructeur de vol, ainsi que les frais liés à leurs déplacements, à leurs repas et à leur hébergement. Ils seront aussi tenus de faire toutes les réservations nécessaires à leur séjour.

Les instructeurs qui désirent participer à ce cours doivent remplir le formulaire de demande au verso de cette circulaire et le retourner à Transports Canada par la poste ou par fax, à l'adresse ou au numéro suivants :

Transports Canada
 AARRE
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N8
 Fax : 613 990-6215

NOTE : LES FORMULAIRES DE DEMANDE DE PARTICIPATION DOIVENT ÊTRE REÇUS AU MOINS 45 JOURS AVANT LA DATE PRÉVUE DU COURS.

Le formulaire de demande est aussi offert en version électronique à l'adresse suivante :

<www.tc.gc.ca/aviationcivile/generale/formation/cpi/menu.htm>

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merlin Preuss', written in a cursive style.

Merlin Preuss

DEMANDE DE PARTICIPATION AU COURS DE PERFECTIONNEMENT POUR INSTRUCTEURS DE VOL		
Type de cours : <input type="checkbox"/> Avion <input type="checkbox"/> Hélicoptère		Date du cours : Endroit :
<input type="checkbox"/> M. <input type="checkbox"/> Mme <input type="checkbox"/> Mlle	PRÉNOM	INITIALE NOM DE FAMILLE
ADRESSE POSTALE :		
TÉLÉPHONE : Domicile : ()		Travail : ()
Fax : ()		Courriel :
Si je suis choisi pour participer au cours, je préférerais recevoir la documentation et la correspondance par courrier électronique : Oui Non		
TYPE DE LICENCE :		NUMÉRO DE LICENCE :
CLASSE DE QUALIFICATION D'INSTRUCTEUR :		DATE D'EXPIRATION :
EXPÉRIENCE EN TANT QU'INSTRUCTEUR DE VOL AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS :		AUTRES QUALIFICATIONS :
CLUB OU UNITÉ DE FORMATION AU PILOTAGE :		
EMPLOI ACTUEL AU CLUB OU À L'ÉCOLE		
<input type="checkbox"/> CHEF-INSTRUCTEUR DE VOL	<input type="checkbox"/> TEMPS PLEIN	<input type="checkbox"/> TEMPS PARTIEL
<input type="checkbox"/> INDÉPENDANT	<input type="checkbox"/> EDTV	<input type="checkbox"/> SANS EMPLOI
DERNIÈRE ANNÉE DE PARTICIPATION :		<input type="checkbox"/> JAMAIS PARTICIPÉ
ANNÉE(S) OÙ VOUS AVEZ PRÉSENTÉ UNE DEMANDE DE PARTICIPATION AU COURS SANS QUE VOTRE CANDIDATURE SOIT RETENUE :		
SUJETS QUE VOUS AIMERIEZ VOIR AU PROGRAMME DU COURS DE CETTE ANNÉE :		
LES FORMULAIRES DE DEMANDE DE PARTICIPATION DOIVENT ÊTRE REÇUS AU MOINS 45 JOURS AVANT LA DATE PRÉVUE DU COURS.		
Transports Canada, AARRE Ottawa (Ontario) K1A 0N8 Fax : 613 990-6215		

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 25/05

CHANGEMENTS DANS LA DISPONIBILITÉ DES PRÉVISIONS D'AÉRODROME (TAF)

Après avoir mené une étude aéronautique et consulté ses clients au sujet de propositions visant à adapter les services afin qu'ils répondent davantage aux besoins des clients, NAV CANADA a décidé d'apporter certains changements à la disponibilité des TAF.

S'ils sont approuvés par Transports Canada, les changements suivants seront apportés. Il est possible que certains d'entre eux entrent en vigueur à l'automne 2005 :

Aéroport		TAF disponibles actuellement	TAF disponibles à l'avenir
CAF2	Bella Bella	Aucune	1400Z-0600Z*
CYAH	La Grande-4	24 heures	1200Z-2200Z*
CYCH	Miramichi	1200Z-0200Z	Aucune
CYEL	Elliot Lake Muni	12 heures	Aucune
CYGX	Gillam	1300Z-0600Z	24 heures
CYQD	The Pas	24 heures	1300Z-0500Z*
CYQW	North Battleford	1100Z-0500Z	24 heures
CYRJ	Roberval	24 heures	1300Z-0300Z*
CYRL	Red Lake	1400Z-0300Z	1400Z-0400Z*
CYSC	Sherbrooke	24 heures	1100Z-0300Z*
CYSL	St. Leonard	11-21Z	Aucune
CYVT	Buffalo Narrows	Aucune	1400Z-0400Z
CYVV	Warton	24 heures	Aucune
CYYD	Smithers	24 heures	1400Z-0600Z
CYZE	Gore Bay-Manitoulin	0800Z-0200Z	1100Z-2300Z*
CYZR	Sarnia	1300Z-2100Z	1300Z-0300Z
CZBF	Bathurst	1200Z-0300Z	1000Z-0400Z*
CZMT	Masset	Aucune	1630-0230Z*

* L'heure avancée doit être prise en considération.

Ces changements amélioreront l'efficacité du système de la navigation aérienne (SNA) sans nuire à la sécurité ni à l'efficacité des opérations aériennes. Toutefois, en raison des changements apportés à la disponibilité des TAF, certains aéroports ne pourront être choisis comme aéroports de dégagement au moment de la planification de vol. Les pilotes devraient consulter les publications aéronautiques pour se tenir au courant de tout changement.

Pour obtenir des détails à ce sujet ou sur tout autre changement qu'on prévoit apporter au SNA, consulter le site Web de NAV CANADA à <www.navcanada.ca> ou communiquer avec :

Gary Chandler
Gestionnaire, Coordination des programmes du SNA
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Téléphone : 613 563-3847
Fax : 613 563-5602
Courriel : chandlg@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 24/05

SERVICES DE NAVIGATION EN CAS D'URGENCE

NAV CANADA fournit une aide à la navigation en cas d'urgence aux pilotes VFR au moyen de services radar ou de radiogoniométrie VHF (VDF). En raison de l'expansion des services radar, certains équipements VDF existants sont devenus superflus. NAV CANADA prévoit donc fermer les services VDF superflus aux endroits où il existe déjà une couverture radar adéquate. L'examen sur la disponibilité des services radar a aussi permis de déceler d'autres aéroports qui sont sans couverture radar et où l'installation d'un équipement VDF améliorerait les services. L'installation de l'équipement à ces aéroports est prévue au cours des cinq prochaines années.

Sous réserve de l'examen de Transports Canada, l'équipement VDF sera mis hors service aux endroits suivants :

Charlottetown	CYYG	Earlton	CYXR
Hamilton	CYHM	Kamloops	CYKA
Kapuskasing	CYYU	La Ronge	CYVC
Muskoka	CYQA	North Bay	CYYB
Port Hardy	CYZT	Prince George	CYXS
Roberval	CYRJ	Saint John	CYSJ
Sault Ste. Marie	CYAM	Sept-Îles	CYZV
Sudbury	CYSB	Sydney	CYQY
Thunder Bay	CYQT	Tofino	CYAZ
Toronto / Buttonville Muni	CYKZ	Toronto / Centre ville	CYTZ
Winnipeg / St. Andrews	CYAV		

L'équipement VDF sera installé aux endroits suivants :

High Level	CYOJ	Îles-de-la-Madeleine	CYGR
La Grande Rivière	CYGL	Lloydminster	CYLL
Mont-Joli	CYYY	Peace River	CYPE
St. Anthony	CYAY	Terrace	CYXT
Timmins	CYTS	Whitecourt	CYZU

Ces changements permettront d'accroître l'efficacité du système de navigation aérienne (SNA) sans incidence sur la sécurité et l'efficacité des activités aériennes.

Pour plus de renseignements sur les changements indiqués ci-dessus et sur d'autres changements prévus au SNA, veuillez consulter le site Web de NAV CANADA à l'adresse <www.navcanada.ca> ou communiquer avec :

Gary Chandler
Gestionnaire, Coordination des programmes du SNA
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Téléphone : 613 563-3847
Fax : 613 563-5602
Courriel : chandlg@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kac' followed by a stylized flourish.

Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 23/05

RESTRUCTURATION DU SYSTÈME DES INSTALLATIONS RADIO TÉLÉCOMMANDÉES (RCO)

Les centres d'information de vol (FIC) de NAV CANADA utilisent les RCO pour fournir plusieurs services aéronautiques, dont les services d'information de vol en route (FISE) et les services de diffusion de renseignements aéronautiques (AIRMET, SIGMET, PIREP urgents ou autres renseignements pouvant contribuer à la sécurité aérienne mais dont le pilote ne dispose pas toujours avant le départ). Les RCO sont également utilisées pour mener des recherches par des moyens de communication lorsqu'un aéronef est en retard. La fréquence principale utilisée pour les RCO fournissant des FISE est 126,7 MHz. Les pilotes doivent également utiliser cette fréquence pour communiquer la position de leur aéronef et leurs intentions lorsqu'ils sont en route dans un espace aérien non contrôlé. Cette règle s'applique tant aux vols IFR qu'aux vols VFR. Toutefois, il a été observé dans bon nombre de régions du pays qu'un nombre excessif de demandes sur la fréquence 126,7 MHz entraîne une congestion de celle-ci qui nuit à la prestation des services de NAV CANADA et aux communications des pilotes.

Afin de résoudre ce problème et d'améliorer la prestation globale des services d'information de vol, NAV CANADA restructurera le système RCO en établissant quatre fréquences réservées aux FISE (123,275 MHz, 123,375 MHz, 123,475 MHz et 123,55 MHz) et cessera d'offrir des FISE sur la fréquence 126,7 MHz dans la majorité des sites. De plus, la société créera de nouvelles RCO et en supprimera d'autres afin d'améliorer l'uniformité et l'efficacité du service de communications en route.

Aux sites où d'autres fréquences FISE ont été établies, les spécialistes des FIC ne resteront plus à l'écoute de la fréquence 126,7 MHz. Toutefois, ils utiliseront l'émetteur-récepteur RCO sur la fréquence 126,7 MHz pour fournir des services de diffusion de renseignements aéronautiques et mener des recherches par des moyens de communication.

Le nouveau système sera mis en œuvre sur une période d'environ cinq ans. Au fur et à mesure que des changements seront apportés au système RCO, ils seront indiqués dans les publications aéronautiques.

Certains sites RCO fournissant des FISE disposent d'une autre fréquence publiée en plus de la fréquence 126,7 MHz. Pendant la période de mise en œuvre du nouveau système RCO, on demande aux pilotes qui désirent communiquer avec le FIC de ces sites d'éviter la fréquence 126,7 MHz pour atténuer la congestion et l'interférence et d'utiliser plutôt l'autre fréquence.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le projet de restructuration des RCO, consulter le site Web de NAV CANADA à <www.navcanada.ca> ou communiquer avec:

Gary Chandler
Gestionnaire, Coordination des programmes du SNA
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Téléphone : 613 563-3847
Fax : 613 563-5602
Courriel : chandlg@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 22/05

AIRES DE MANŒUVRE DES AÉROPORTS CANADIENS (CAMS)

En sa qualité de bureau responsable de la publication et de la distribution de l'information aéronautique, NAV CANADA a produit une nouvelle publication intitulée *Aires de manœuvre des aéroports canadiens* (CAMS).

Les renseignements contenus dans le CAMS visent à aider les pilotes durant les mouvements d'aéronefs au sol aux aéroports canadiens. Cette publication contient toutes les cartes d'aérodrome, de circulation au sol, de visibilité réduite et de stationnement publiées dans le *Canada Air Pilot* (CAP). D'autres renseignements à jour sur les procédures de planification des vols et les services d'aéroports, y compris le carburant, le balisage lumineux ainsi que les interdictions ou les procédures locales continueront d'être disponibles dans le *Supplément de vol — Canada* (CFS).

La publication des schémas d'aéroports par NAV CANADA s'inscrit directement dans les initiatives en matière de sécurité mises en œuvre par *Vol 2005* visant à « promouvoir un engagement partagé pour accroître la sécurité aérienne au Canada et à l'échelle internationale ». Elle correspond également à l'objectif visé par les rapports sur la prévention des incursions sur piste de Transports Canada et de NAV CANADA, en plus de contribuer à accroître la sécurité aérienne et à atténuer certains risques associés aux incursions sur piste.

Les schémas des aéroports publiés dans le CAMS sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV CANADA à l'adresse <www.navcanada.ca>.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 21/05

EXEMPTION DE L'APPLICATION DES ALINÉAS 602.07a) ET b) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

(Remplace l'AIC 9/03)

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte **toutes les personnes qui utilisent un aéronef** de l'application des alinéas 602.07a) et b) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) sous réserve des conditions énoncées cidessous.

L'alinéa 602.07a) stipule qu'il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit utilisé conformément aux limites d'utilisation qui sont précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, dans le cas où celui-ci est exigé par les normes de navigabilité applicables.

L'alinéa 602.07b) stipule qu'il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit utilisé conformément aux limites d'utilisation qui sont précisées dans un document autre que le manuel de vol de l'aéronef, dans le cas où l'utilisation de ce document est autorisée en application de la partie VII.

Objet

L'objet de la présente exemption est de permettre à **toutes les personnes qui utilisent un aéronef** de se prévaloir des approches au GPS au moment d'indiquer un aéroport de décollage dans leur plan de vol, comme le permet la rubrique 3.3.4 de la *Circulaire d'information aéronautique* (AIC) 12/04 (Se prévaloir d'une approche au GPS à un aéroport de décollage), lorsque les **personnes qui utilisent un aéronef** ne peuvent le faire en raison de restrictions établies dans le manuel de vol ou dans un autre document applicable.

Application

La présente exemption s'applique à **toutes les personnes qui utilisent un aéronef** au moment de choisir un aéroport de décollage et de l'indiquer dans leur plan de vol, conformément à la rubrique 3.3.4 de l'AIC 12/04 (Se prévaloir d'une approche au GPS à un aéroport de décollage).

Conditions

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. Sauf dans les cas décrits à la condition 2 ci-dessous, lorsque la personne qui utilise un aéronef détermine les exigences relatives aux minimums météorologiques à un aéroport de décollage, elle ne doit pas se prévaloir d'une approche autonome au GPS ou d'une approche de recouvrement au GPS à cet aéroport.
2. Toute personne qui utilise un aéronef peut se prévaloir d'une approche au GPS à un aéroport de décollage si toutes les conditions suivantes sont respectées :
 - a) une approche utilisable à **destination** est assurée par une aide traditionnelle en état de fonctionnement et utilisable. Cette approche doit pouvoir être exécutée au complet sans l'aide du GPS. (Veuillez noter que cette disposition interdit l'utilisation du GPS à la place des aides au sol.);

- b) le pilote ou l'exploitant doit établir, au moyen de méthodes qui tiennent compte des interruptions de service prévues des satellites, que la fonction RAIM au niveau exigé à l'approche sera disponible à l'aérodrome de **dégagement** à l'heure d'arrivée prévue;
- c) dans le cas de l'avionique visée par les TSO C129/129a, le pilote doit, à quelques reprises durant le vol et au moins une fois **avant d'avoir franchi la moitié** de la distance à parcourir, utiliser l'avionique pour prévoir si la fonction RAIM sera disponible à l'aérodrome de **dégagement** à l'heure d'arrivée prévue. Si une prédiction en vol révèle que la fonction RAIM au niveau exigé à l'approche ne sera pas disponible à l'aérodrome de dégagement, le pilote doit ajuster sa planification en conséquence. (Les prédictions en vol ne sont pas nécessaires dans le cas de l'avionique visée par les TSO C145/145a/146/146a.)

Validité

La présente exemption prend effet le **1^{er} avril 2005** et demeure en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) **le 31 octobre 2010 HNE;**
- b) la date à laquelle toute condition qui y est énoncée cesse d'être respectée;
- c) la date à laquelle une modification au RAC et aux normes associées entre en vigueur;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à Ottawa, Ontario, Canada, ce 4^{ième} jour d'avril 2005, **au nom du ministre des Transport.**

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 20/05

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 602.26a) ET DE L'ARTICLE 603.37 DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

(Remplace l'AIC 2/02)

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir pris en considération que la présente exemption est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, j'exempte, par la présente, **toute personne effectuant un saut en parachute dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne ainsi que le commandant de bord de l'aéronef de largage utilise pour effectuer le saut dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne** des exigences énoncées à l'alinéa 602.26a) et à l'article 603.37 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions énoncées ci-dessous.

En vertu de l'alinéa 602.26a), il est interdit, sauf autorisation contraire prévue à l'article 603.37, au commandant de bord d'un aéronef de permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute de l'aéronef et à toute personne d'effectuer un tel saut dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne.

En vertu de l'article 603.37, le commandant de bord peut permettre, pour l'application de l'article 602.26, à une personne d'effectuer un saut en parachute en application de la présente section et une personne peut effectuer un tel saut si elle se conforme aux dispositions d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées - parachutisme délivré par le ministre en application de l'article 603.38.

Objet et application

Cette exemption a pour objet de permettre les sauts en parachute dans l'espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne sans qu'un certificat d'opérations aériennes spécialisées n'ait été délivré à cette fin.

Cette exemption s'applique à la personne effectuant un saut en parachute et au commandant de bord de l'aéronef de largage utilisé pour effectuer de tels sauts.

Conditions

Cette exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. La personne effectuant un saut en parachute et le commandant de bord de l'aéronef doivent répondre aux conditions suivantes :
 - a) ils doivent connaître leurs tâches et leurs responsabilités relatives aux sauts en parachute;
 - b) il doivent être en mesure de s'acquitter de toutes ces tâches et ces responsabilités.
2. Il est interdit à une personne d'effectuer un saut en parachute et au commandant de bord de l'aéronef de permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute dans les cas suivants :
 - a) lorsque le saut constitue un risque pour les autres utilisateurs de l'espace aérien ou pour les personnes ou les biens au sol;
 - b) lorsque la vitesse du vent à différents niveaux dépasse la vitesse maximale recommandée par le constructeur du parachute qui sera utilisé pour le saut;
 - c) lorsque toute partie de la descente, y compris la chute libre, se fait à travers les nuages;

- d) à moins qu'un parachute témoin n'ait été largué ou qu'une procédure similaire n'ait été effectuée dans l'heure qui précède le début du saut en parachute;
 - e) lorsque le saut en parachute doit avoir lieu à un aéroport, à moins que le gestionnaire de l'aéroport n'en ait été informé et qu'il n'y voit aucune objection;
 - f) lorsque le saut en parachute doit avoir lieu à un aérodrome autre qu'un aéroport, à moins que l'exploitant de l'aérodrome n'en ait été informé et qu'il n'y voit aucune objection;
 - g) lorsque le saut en parachute doit avoir lieu sur une propriété privée, à moins que le propriétaire ou les locataires des lieux n'en aient été informés et qu'ils n'y voient aucune objection;
 - h) lorsque l'aire d'atterrissage prévue se trouve à moins d'un (1) kilomètre d'un plan d'eau libre, à moins que la personne effectuant le saut en parachute ne porte un dispositif de flottaison personnel en mesure de supporter son poids et celui de son matériel.
3. Il est interdit à une personne d'effectuer un saut en parachute et au commandant de bord de l'aéronef de permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute de nuit à moins que les conditions suivantes soient réunies :
- a) la personne effectuant le saut en parachute est équipée d'une lumière continue ou clignotante visible de tous les côtés;
 - b) l'aire d'atterrissage est éclairée de manière à permettre au commandant de bord de l'aéronef de largage et à la personne effectuant le saut en parachute de clairement identifier l'aire d'atterrissage à partir de l'altitude maximale établie pour le saut en parachute;
 - c) le commandant de bord de l'aéronef de largage et la personne effectuant le saut en parachute peuvent voir clairement l'aire d'atterrissage.
4. Il est interdit à une personne d'effectuer un saut en parachute et au commandant de bord de l'aéronef de permettre à une personne d'effectuer un saut en parachute qui débute dans un espace aérien non contrôlé et qui entrera dans un espace aérien contrôlé ou croisera une route aérienne, à moins que les conditions suivantes soient réunies :
- a) l'exploitant du parachute a avisé le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ou la station d'information de vol (FSS) responsable de l'espace aérien où s'effectuera l'opération proposée;
 - b) l'aéronef de largage est muni d'un ensemble émetteur-récepteur permettant la diffusion et la réception d'avis de trafic sur des fréquences appropriées à l'espace aérien;
 - c) le commandant de bord diffuse un avis renfermant toute l'information pertinente ayant trait au saut en parachute avant même que tout saut ne soit exécuté.
5. Le commandant de bord de l'aéronef ne permettra à personne d'effectuer un saut en parachute dans un espace aérien de classe A, B, ou C à moins que les conditions suivantes soient réunies :
- a) le commandant de bord doit auparavant communiquer avec l'unité ATC qui fournit des services ATC dans cet espace aérien;
 - b) le commandant de bord doit se conformer aux intructions et aux autorisations de l'ATC.
6. Le commandant de bord de l'aéronef ne permettra à personne d'effectuer un saut en parachute dans un espace aérien contrôlé de classe D ou E à moins qu'il n'ait auparavant communiqué avec l'unité ATC qui fournit les services ATC dans cet espace aérien.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) **le 31 mars 2006 à 23:59 HNE;**
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions pertinentes du RAC et des normes connexes;
- c) la date à laquelle l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à Ottawa (Ontario) Canada, ce 21^e jour d'octobre 2004, **au nom du ministre des Transports.**

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 19/05

EXEMPTION À L'ALINÉA 602.27(b) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

(Remplace AIC 3/02)

En vertu du paragraphe 5.9 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir pris en considération que la présente exemption est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, j'exempte par la présente **les personnes utilisant un aéronef dans le but d'effectuer des acrobaties aériennes dans l'espace aérien contrôlé** des exigences énoncées à l'alinéa 602.27(b) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions qui suivent.

En vertu de l'alinéa 602.27(b), il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne dans l'espace aérien contrôlé, sauf si l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en application de l'article 603.67.

Objet & Application

Cette exemption a pour objet de dispenser les personnes qui utilisent un aéronef dans le but d'effectuer des acrobaties aériennes dans l'espace aérien contrôlé de l'exigence d'obtenir un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en application de l'article 603.67 du RAC.

Conditions

Cette exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. La personne qui utilise un aéronef dans le but d'effectuer des acrobaties aériennes dans l'espace aérien contrôlé doit se conformer aux exigences des alinéas 602.27(a), (c) et (d) du RAC.
2. Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes dans l'espace aérien contrôlé où une communication radio avec les services de la circulation aérienne est exigée, à moins que l'unité ATS appropriée ne soit avisée que des acrobaties aériennes seront effectuées.
3. Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes dans l'espace aérien de classe A, B ou C ou dans les zones de contrôle de classe D sans coordination préalable entre la personne qui utilise un aéronef dans le but d'effectuer des acrobaties aériennes et l'unité de contrôle de la circulation aérienne offrant des services de contrôle dans cet espace aérien.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes à survenir :

- a) **23:59 HNE le 31 mars 2006;**
- b) la date à laquelle les modifications aux dispositions appropriées du *Règlement de l'aviation canadien* et aux normes connexes entrent en vigueur;

- c) la date à laquelle une infraction est commise à l'égard d'une des conditions énoncées dans cette exemption;
- d) la date d'annulation par écrit de la présente exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à Ottawa, Canada, ce 21^{ème} jour d'octobre 2004, **au nom du ministre des Transports**.

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merlin Preuss', written in a cursive style.

Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 18/05

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 804.01c) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN ET DU MANUEL D'OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE SURFACE

(Remplace l'AIC 11/00)

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente exemption est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte, sous réserve des conditions énoncées ci-dessous, les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique tout en respectant les critères et les conditions d'application précisés cidessous, des exigences du *Manuel d'observations météorologiques de surface* imposées en vertu de l'alinéa 804.01c) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Aux termes de l'alinéa 804.01c) du RAC, la personne qui fournit des services de meteorology aéronautique doit fournir lesdits services conformément aux normes précisées dans le *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

Objet

La présente exemption vise à permettre à des personnes de fournir des services de meteorology aéronautique sous la forme d'observations et de comptes rendus automatisés comprenant en tout ou en partie les éléments suivants : direction, vitesse et caractère du vent; visibilité; temps présent; état du ciel; température; température du point de rosée ou pression atmosphérique. De tels services, lorsqu'ils se présentent sous la forme d'observations et de comptes rendus automatisés, ne sont pas fournis conformément aux normes précisées dans le *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

Application

La présente exemption s'applique aux personnes qui fournissent des services de meteorology aéronautique sous la forme partielle ou totale d'observations et de comptes rendus automatisés de la direction, de la vitesse et du caractère du vent, de la visibilité, du temps présent, de l'état du ciel, de la température, de la température du point de rosée ou de la pression atmosphérique, y compris des comptes rendus sous la forme de messages AUTO METAR / SPECI.

Conditions

La présente exemption est assujettie aux conditions suivantes :

1. Sous réserve de l'article 803.01 du *Règlement de l'aviation canadien*, un prestataire de services doit aviser le ministre avant de commencer à fournir des services ou à apporter des modifications aux services qu'il offre déjà.
2. Si un prestataire de services fournit déjà des services à la date d'entrée en vigueur de la présente exemption et qu'il souhaite se prévaloir de ladite exemption, le prestataire de services doit immédiatement aviser le ministre de son intention et, dans les 60 jours suivant la date de cet avis, il doit fournir au ministre un avis qui satisfait aux exigences mentionnées à la condition 3.

3. L'avis doit comporter les renseignements suivants :
 - a) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone (et, éventuellement, l'adresse de courriel) :
 - (i) du prestataire de services,
 - (ii) de toute personne avec laquelle le prestataire de services a conclu une entente en vue de fournir en son nom des services d'observations météorologiques,
 - (iii) de la personne chargée de la maintenance des instruments météorologiques devant être utilisés,
 - (iv) de l'aérodrome ou de la station météorologique, ainsi que ses coordonnées géographiques, où les services d'observations météorologiques seront fournis;
 - b) une description sommaire des services qui seront fournis;
 - c) le nom du fabricant et le type des instruments météorologiques servant à faire les observations météorologiques;
 - d) les éléments météorologiques qui seront signalés;
 - e) dans le cas d'instruments ou de dispositifs météorologiques nouveaux ou grandement modifiés, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone (et, éventuellement, l'adresse de courriel) :
 - (i) de la personne qui a testé les instruments ou les dispositifs météorologiques afin de vérifier qu'ils répondent aux normes de précision,
 - (ii) de la personne qui s'est chargée de la vérification des données des tests, conformément aux exigences des normes de précision.
 - f) dans le cas des services pour lesquels l'alinéa e) s'applique, une copie de la confirmation écrite du compte rendu de vérification.
4. Toute personne qui fournit des observations météorologiques en se prévalant de la présente exemption doit le faire conformément aux conditions de l'annexe A jointe à ladite exemption.
5. Le prestataire de services doit continuer à respecter toutes les exigences pertinentes de l'Annexe 3 de la Convention citée par renvoi à l'alinéa 804.01a) du *Règlement de l'aviation canadien*.
6. Le prestataire de services doit aviser le ministre lorsqu'il cesse d'offrir les services de météorologie aéronautique assujettis à la présente exemption.
7. Il est interdit à un prestataire de services de permettre à une personne autre qu'une personne qualifiée aux termes de l'annexe A de fournir des services de météorologie aéronautique.
8. Tout prestataire de services qui offre des services en se prévalant de la présente exemption sans respecter toutes les exigences de l'annexe A doit, dans les 90 jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente exemption, avoir un plan de mise en œuvre jugé acceptable par le ministre qui lui permettra de se mettre en conformité avec toutes les dispositions de ladite annexe.
9. Le prestataire de services doit tenir à jour le plan de mise en œuvre exigée en vertu de la condition 8 et doit le mettre à la disposition du ministre lorsque celui-ci lui en fait la demande avec un préavis raisonnable.

Validité

La présente exemption entre en vigueur à compter du 7 juillet 2005 à 05 h 01 HAE et le demeurera jusqu'à la première des dates suivantes :

- a) le 5 janvier 2007 à 23 h 59 HAE;
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* et des normes qui s'y rattachent;
- c) la date à laquelle l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre, s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Annulation

À compter du 7 juillet 2005 à 05 h 01 HAE l'exemption à l'alinéa 804.01c) du *Règlement de l'aviation canadien* accordée aux personnes offrant des services sous la forme d'observations et de comptes rendus automatisés du vent, de la température, de l'humidité et de la pression atmosphérique, qui a été signée le 21 septembre 2000 par le directeur des Aéroports et de la navigation aérienne (autrefois appelé Services de la navigation aérienne et espace aérien) au nom du ministre des Transports, est annulée et remplacée par la présente exemption.

Les détails du processus d'application et des copies de cette exemption, incluant les dispositions contenues à l'annexe A, sont disponibles aux bureaux régionaux de Transports Canada.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 17/05

EXEMPTION DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 602.34(2) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

(Remplace l'AIC 14/05)

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte, sous réserve des conditions précisées ci-dessous, les personnes qui effectuent un vol aux instruments (IFR) dans l'espace aérien RVSM (minimum réduit d'espacement vertical) en utilisant un aéronef certifié RVSM, de l'exigence contenue dans le tableau du paragraphe 602.34(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), selon laquelle elles doivent utiliser l'aéronef à un niveau de vol de croisière approprié à la route.

Tel qu'il est énoncé dans le tableau du paragraphe 602.34(2) du RAC, l'espacement vertical requis entre le FL 290 et le FL 410 inclusivement est de 2 000 pi.

Objet

La mise en œuvre du RVSM dans une partie désignée de l'espace aérien intérieur du Nord date du 18 avril 2002, et celle de l'espace aérien intérieur du Sud, date du 20 janvier 2005. La présente exemption permettra aux personnes utilisant un aéronef certifié RVSM dans l'espace aérien RVSM d'effectuer un vol IFR à des altitudes appropriées à la route entre le FL 290 et le FL 410 inclusivement, conformément à l'espacement vertical RVSM de 1 000 pi. Ces procédures RVSM permettront l'utilisation d'un espacement vertical de 1 000 pi entre des aéronefs certifiés RVSM, au lieu de l'espacement normal qui est de 2 000 pi.

Application

La présente exemption ne s'applique qu'aux personnes qui effectuent un vol IFR dans l'espace aérien RVSM en utilisant un aéronef certifié RVSM.

Conditions

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. La personne qui effectue un vol IFR dans l'espace aérien RVSM en utilisant un aéronef certifié RVSM doit le faire en conformité avec le paragraphe 602.34(2) du RAC et le tableau suivant;
2. Les aéronefs utilisés dans l'espace aérien RVSM doivent être certifiés RVSM.

TABLEAU ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAUX DE VOL DE CROISIÈRE APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF				
ROUTE 000° - 179°		Altitudes de croisière ou niveaux de vol de croisière — 18 000 pi ou moins	ROUTE 180° - 359°	
Colonne I	Colonne II		Colonne III	Colonne IV
IFR	VFR		IFR	VFR
1,000	-		2,000	-
3,000	3,500		4,000	4,500
5,000	5,500		6,000	6,500
7,000	7,500		8,000	8,500
9,000	9,500		10,000	10,500
11,000	11,500		12,000	12,500
13,000	13,500		14,000	14,500
15,000	15,500		16,000	16,500
17,000	17,500			
IFR et CVFR			IFR et CVFR	
RVSM			RVSM	
190			180	
210			200	
230			220	
250			240	
270			260	
290		Niveaux de vol de croisière — 180 à 590	280	
310			300	
330			320	
350		RVSM	340	
370		Espacement	360	
390		vertical de	380	
410		1 000 pi entre	400	
450		les FL 290	430	
490		et FL 410	470	
530		inclusivement	510	
570			550	
			590	

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) le 31 octobre 2006 à 23:59 UTC;
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions pertinentes du RAC et des normes connexes;
- c) la date à laquelle l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 16/05

CHANGEMENT D'INDICATIF D'APPEL radiotéléphonique DU CENTRE D'INFORMATION DE VOL (FIC) DE KAMLOOPS

Introduction

L'indicatif d'appel radiotéléphonique du FIC de Kamloops a donné lieu à certaines ambiguïtés, car il est aussi utilisé par la station d'information de vol (FSS) de Kamloops. L'indicatif d'appel actuellement utilisé par les deux sites est « Kamloops Radio ».

Objet de la circulaire

La présente circulaire vise à informer tous les pilotes et utilisateurs du changement d'indicatif d'appel radiotéléphonique du FIC de Kamloops qui aura lieu prochainement dans l'ensemble de la région d'information de vol (FIR) de Vancouver. À partir du 7 juillet 2005, le nouvel indicatif d'appel radiotéléphonique sera « **Pacific Radio** ».

Ce changement sera incorporé dans toutes les publications pertinentes, telles que le *Supplément de vol — Canada* (CFS) et les cartes en route. Puisque le *Supplément hydroaérodromes* (WAS) ne peut être modifié avant l'année prochaine, un NOTAM sera publié pour annoncer ce changement.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 15/05

DIFFÉRENCES ENTRE LA PHRASÉOLOGIE ANGLAISE UTILISÉE AU CANADA ET CELLE DE L'OACI

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) publie dans son document 4444, intitulé *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM), la terminologie et la phraséologie aéronautiques normalisées dont elle recommande l'utilisation à l'échelle internationale. Dans l'ensemble, la terminologie et la phraséologie employées en Amérique du Nord correspond à celles de l'OACI. Cependant, les pilotes doivent savoir que certains termes utilisés par l'ATC au Canada diffèrent des termes et des expressions de l'OACI.

Dans un grand nombre d'États membres, l'expression anglaise « *TAXI TO HOLDING POSITION/POINT* » est employée pour désigner un point situé à 200 pi du bord de la piste. De plus, ces États utilisent ensuite les expressions « *LINE UP* » ou « *LINE UP AND WAIT* » pour indiquer à un aéronef qu'il peut s'engager sur la piste d'où il décollera.

Au Canada, un aéronef qui attend à l'écart d'une piste en service en vue d'un décollage peut s'attendre à recevoir les instructions suivantes : « *TAXI TO POSITION* », « *TAXI TO POSITION AND WAIT* » et « *HOLD YOUR POSITION* ». Les contrôleurs canadiens n'utilisent pas l'expression « *TAXI TO HOLDING POSITION/POINT* », car celle-ci pourrait être confondue avec les expressions mentionnées ci-dessus utilisées au Canada.

Bon nombre de vols transfrontaliers ont lieu tous les jours en Amérique du Nord. La concordance des procédures à l'intention des pilotes, de la réglementation en aviation et des techniques de communication, ainsi qu'une phraséologie commune permettent de voir à ce que la sécurité aérienne ne soit pas compromise. La mise en œuvre de la phraséologie recommandée par l'OACI entraînerait un changement radical de la phraséologie utilisée actuellement en Amérique du Nord. C'est pourquoi ce changement ne sera pas apporté immédiatement au Canada et aux États-Unis, même s'il est possible qu'il se concrétise plus tard.

Par conséquent, on recommande vivement aux pilotes de porter attention aux différences de phraséologie qu'ils pourraient rencontrer lorsqu'ils se trouvent près du seuil de piste à un aéroport. Le tableau suivant leur permettra de se familiariser avec les différences en question.

OACI	CANADA	Federal Aviation Administration (FAA)
TAXI TO HOLDING POSITION/POINT	TAXI VIA BRAVO Vers une piste de départ en passant par plusieurs voies de circulation: TAXI VIA BRAVO AND DELTA	TAXI VIA CHARLIE, HOLD SHORT DE RUNWAY TWO SEVEN RIGHT
LINE UP	TAXI TO POSITION	RUNWAY (numéro), POSITION AND HOLD
LINE UP AND WAIT	TAXI TO POSITION AND WAIT, (RAISON)	RUNWAY (numéro), POSITION AND HOLD

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 13/05

EXAMEN DE L'ESPACE AÉRIEN DE VANCOUVER CHANGEMENT À APPORTER AUX ZONES DE CONTRÔLE (CZ) DES AÉROPORTS DE BOUNDARY BAY ET DE VANCOUVER

NAV CANADA effectue une étude aéronautique de l'espace aérien de la région de Vancouver et de la vallée du bas Fraser. Cette étude porte sur la zone située dans un rayon de 50 NM autour du VORTAC de Vancouver.

L'étude a déjà permis de déceler dans la région de Boundary Bay et de Vancouver — mieux connue sous le nom de corridor nord-ouest — certains problèmes qui doivent être résolus immédiatement. Plutôt que d'attendre la mise en œuvre des recommandations du rapport final de l'étude aéronautique, NAV CANADA a l'intention de modifier, avec l'accord de Transports Canada, la forme des CZ de l'aéroport de Boundary Bay et de l'aéroport international de Vancouver. Ces changements seront incorporés dans la prochaine publication de la carte de région terminale VFR (VTA), de la carte aéronautique de navigation VFR (VNC) et du *Supplément de vol — Canada* (CFS). La date prévue de mise en œuvre est le 12 mai 2005.

Des renseignements additionnels relatifs à cette étude aéronautique ou aux changements mentionnés ci-dessus sont disponibles sur le site Web de NAV CANADA, à l'adresse www.navcanada.ca, sous la section : Examens des niveaux de service, Études aéronautiques. Vous pouvez également communiquer avec NAV CANADA par courriel à l'adresse [<aerostudy@navcanada.ca>](mailto:aerostudy@navcanada.ca) ou par téléphone au 1 800 876-4693.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 12/05

MODIFICATION À LA PRESTATION DU SERVICE CONSULTATIF TÉLÉCOMMANDÉ D'AÉRODROME (RAAS) À 20 AÉROPORTS

Dans le cadre d'un examen national des niveaux de service auquel participent divers intervenants, NAV CANADA a établi la liste des aéroports fournissant un RAAS qui n'est pas requis ou qui pourrait être réduit pour cadrer avec le niveau, la complexité et la nature des activités aériennes qui ont lieu à chaque aéroport.

Sous réserve de l'examen par Transports Canada (TC) de l'étude aéronautique sur les changements de service, NAV CANADA compte cesser de fournir le RAAS à sept aéroports et réduire le nombre d'heures pendant lesquelles le RAAS est offert à treize aéroports. Le tableau suivant décrit les changements proposés :

Aéroport municipal d'Atikokan	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
Chibougamau (Chapais)	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
Gillam	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
Lynn Lake	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
North Battleford	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
Swift Current	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 24 heures/24
Whitecourt	▪ Arrêt de la prestation du RAAS offert 8 heures/24
Buffalo Narrows	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 12 heures (de 1400 à 0200Z)
Dauphin	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 14 heures (de 1200 à 0200Z)
Flin Flon	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1200 à 0400Z)
Havre-Saint-Pierre	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1200 à 0400Z)
Moosonee	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 14 heures (de 1200 à 0200Z)
Natashquan	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 10 heures (de 1300 à 2300Z)
Norway House	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 13 heures (de 1300 à 0200Z)
Pickle Lake	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 15 heures (de 1100 à 0200Z)
Quesnel	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1400 à 0600Z)
Red Lake	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1200 à 0400Z)
Stony Rapids	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 15 heures (de 1300 à 0400Z)
The Pas	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1300 à 0500Z)
Yorkton	▪ Réduction des heures de prestation du RAAS qui passeraient de 24 heures à 16 heures (de 1200 à 0400Z)

Avec la réduction ou la cessation de la prestation du RAAS, les renseignements requis pour exécuter une approche aux instruments (information sur le vent, l'altimètre et l'état de la piste), les approbations de vol VFR spécial (dans le cas des aérodromes situés à l'intérieur d'une zone de contrôle) et les autorisations de départ IFR seraient fournis, selon le cas, par un centre d'information de vol (FIC) sur la fréquence de service d'information de vol en route (FISE) ou par un centre de contrôle régional (ACC) sur la fréquence de station périphérique (PAL). Par ailleurs, les conducteurs de véhicules seraient tenus de rester à l'écoute de la fréquence obligatoire (MF) lorsqu'ils se trouvent sur l'aire de manœuvre. En outre, pour coordonner les arrivées et les départs d'aéronefs, les pilotes communiqueraient directement avec les conducteurs afin de connaître leurs intentions ainsi que la position de leur véhicule. Ces directives seront incorporées dans la section « Général » du *Supplément de vol — Canada* sous la section « Communications », RAAS.

Sous réserve de l'examen de TC, NAV CANADA entreprendra la mise en œuvre de ces changements à l'été et devrait avoir terminé d'ici la fin de l'année 2005. Les publications aéronautiques concernées seront mises à jour conformément aux changements de service apportés. Ceux-ci permettront d'accroître l'efficacité du système de navigation aérienne (SNA) sans incidence sur la sécurité et l'efficacité des activités aériennes. Pour plus d'information à ce sujet, veuillez consulter les études aéronautiques terminées sur le site Web de NAV CANADA, <www.navcanada.ca>, ou communiquer avec :

Gary Chandler
Gestionnaire, Coordination des programmes du SNA
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Téléphone : 613 563-3847
Fax : 613 563-5602
Courriel : chandlg@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 11/05

EXEMPTION DE L'APPLICATION DES ALINÉAS 602.128(2)a) ET 602.128(3)a) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte, sous réserve des conditions précisées ci-dessous, les commandants de bord des aéronefs IFR des exigences énoncées aux alinéas 602.128(2)a) et 62.128(3)a) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Selon l'alinéa 602.128(2)a) du RAC, il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR de descendre au-dessous de la hauteur de décision, dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II, à moins que la référence visuelle requise qui est nécessaire pour poursuivre l'approche en vue d'un atterrissage n'ait été établie.

Selon l'alinéa 602.128(3)a) du RAC, lorsque le commandant de bord d'un aéronef IFR effectue une procédure d'approche aux instruments CAT I ou CAT II, il doit amorcer une procédure d'approche interrompue à la hauteur de décision à moins d'avoir établi la référence visuelle requise.

Objet

La présente exemption vise à permettre aux commandants de bord des aéronefs IFR d'effectuer des procédures d'approche et d'atterrissage aux instruments en utilisant une **procédure d'approche avec guidage vertical (APV)** qui utilise le guidage sur les plans latéral et vertical, mais qui n'est pas conforme aux exigences établies pour les procédures d'approche et d'atterrissage de précision.

La présente exemption vise aussi à permettre aux commandants de bord des aéronefs IFR, dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II ou dans le cas d'une **APV**, de poursuivre la descente en approche finale au-dessous de l'**altitude**/la hauteur de décision lorsque la référence visuelle requise qui est nécessaire pour poursuivre l'approche en vue d'un atterrissage a été établie. L'**altitude de décision (DA)** ou la hauteur de décision (DH) est l'**altitude** ou la hauteur spécifiée au cours d'une approche de précision ou d'une **APV** à laquelle une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle requise qui est nécessaire pour poursuivre l'approche n'a pas été établie.

Application

La présente exemption s'applique à tout commandant de bord d'aéronef IFR qui effectue une approche de précision CAT I ou CAT II ou une **APV**.

Conditions

1. Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef IFR, dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II ou dans le cas d'une **APV**, de poursuivre la descente en approche finale au-dessous de l'**altitude**/la hauteur de décision, à moins que la référence visuelle requise qui est nécessaire pour poursuivre l'approche en vue d'un atterrissage n'ait été établie.
2. Lorsque le commandant de bord d'un aéronef IFR qui effectue une approche aux instruments n'établit pas la référence visuelle requise visée au paragraphe (1) ci-dessus, dans le cas d'une approche de précision CAT I ou CAT II ou dans le cas d'une **APV**, le commandant de bord doit amorcer une procédure d'approche interrompue à l'**altitude**/la hauteur de décision.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) le 30 juin 2006, 23:59 HAE;
- b) la date à laquelle une modification au RAC entre en vigueur;
- c) la date à laquelle toute condition qui y est énoncée cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à Ottawa (Ontario), ce 21^e jour de janvier 2005, **au nom du ministre des Transports.**

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/05

RETRAIT DE LA PHRASE « VOL VFR NON RECOMMANDÉ » DANS L'EXPOSÉ AU PILOTE

Jusqu'à présent, un spécialiste de l'information de vol devait dire la phrase « VOL VFR NON RECOMMANDÉ » au début d'un exposé au pilote pour un vol VFR si des conditions météorologiques de vo aux instruments (IMC) généralisées ou des conditions pouvant nuire à la sécurité du vol étaient signalées ou prévues le long de la route planifiée par le pilote. Cette phrase était de par sa nature un avis et les conditions qui exigeaient son utilisation devaient être dites au pilote à qui l'on devait ensuite demander s'il voulait toujours recevoir un exposé.

Les pilotes ont demandé que la phrase ne soit plus utilisée dans les exposés. On a rapporté que des vols avaient été annulés parce que la phrase fut utilisée en dépit du fait que ces vols auraient pu être effectués.

NAV CANADA reconnaît que les pilotes sont responsables d'établir s'ils peuvent effectuer un vol ou non. L'exigence voulant que le spécialiste de l'information de vol utilise la phrase « VOL VFR NON RECOMMANDÉ » est abandonnée et ne sera plus utilisée au début de l'exposé au pilote. L'information météorologique significative qui demanderait au pilote de modifier ou d'annuler le vol proposé continuera d'être fournie au début de l'exposé conformément à la pratique actuelle.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 9/05

FUSÉES ÉCLAIRANTES D'INTERCEPTION UTILISÉES PAR LE COMMANDEMENT DE LA DÉFENSE AÉROSPATIALE DE L'AMÉRIQUE DU NORD (NORAD)

Le NORAD est chargé de veiller à la souveraineté et à la défense aériennes des États-Unis et du Canada en cas d'attaques ennemies, que ces dernières proviennent de l'étranger ou de l'intérieur. Depuis le 11 septembre 2001, les activités du NORAD font l'objet d'une étroite coordination entre la Transportation Security Administration, la Federal Aviation Administration, Transports Canada et NAV CANADA. Ces activités visent entre autres l'incorporation de zones d'opérations réglementées (ROA) et de zones d'exclusion (EZ).

Toujours dans le but de faire respecter en toute sécurité les zones réglementées, les intercepteurs du NORAD ont élaboré des procédures pour communiquer avec les pilotes d'aéronefs dont les intentions sont inconnues. Ces procédures s'ajoutent aux procédures d'interception normalisées de l'*Organisation de l'aviation civile internationale* (OACI) figurant à l'annexe II, article 4.7 de la section SAR de l'*A.I.P. Canada*.



Outre les signaux visuels décrits à l'annexe II, les intercepteurs du NORAD peuvent lancer des fusées éclairantes à proximité d'un aéronef pour tenter de communiquer les messages suivants :

1. Soyez à l'écoute;
2. Communiquez immédiatement avec le contrôle de la circulation aérienne sur la fréquence locale ou sur les fréquences 121,5 MHz ou 243,0 MHz;
3. Conformez-vous aux signaux visuels de l'OACI effectués par l'intercepteur;
4. Un refus de vous conformer pourrait entraîner l'utilisation de la force.

Ces procédures, qui sont régulièrement mises en pratique par le personnel du NORAD, seront effectuées dans le plus grand respect de la sécurité de l'aéronef intercepté et de ses passagers. Comme toujours, les pilotes d'aéronefs qui ne se conforment pas aux restrictions de l'espace aérien risquent de se voir imposer des mesures d'application de la loi et pourraient être poursuivis en justice.



Toute personne qui utilise un aéronef aux États-Unis et au Canada a un rôle important à jouer en matière de souveraineté aérienne, rôle dont elle peut s'acquitter grâce à une planification de vol et à un examen minutieux des restrictions de vol et des NOTAM publiés. La diffusion à grande échelle de l'information afin de comprendre ce que signifie l'utilisation des fusées éclairantes constitue une partie importante du processus de planification de vol.

Toute question à ce sujet doit être adressée à la 1^{re} Division aérienne du Canada, Quartier général —Région canadienne du NORAD, Affaires publiques, au 204 833-2500, poste 5176.

La vice-présidente,
Exploitation

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kathleen Fox', with a stylized flourish at the end.

Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 7/05

AIDES À LA NAVIGATION (NAVAID), PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS (IAP) ET VOIES AÉRIENNES/ROUTES AÉRIENNES À BASSE FRÉQUENCE (LF)

Introduction

Dans le cadre d'un examen national des niveaux de service auquel participent divers intervenants, NAV CANADA a ciblé des NAVAID, des IAP ainsi que des voies aériennes et des routes aériennes LF qui ne répondent plus à un besoin de service établi. Afin d'accroître l'efficacité du système de navigation aérienne (SNA), NAV CANADA compte supprimer ces systèmes et services superflus sans que ces changements ne nuisent à la sécurité et à l'efficacité des activités aériennes.

NAVAID

NAV CANADA assure le maintien en service de plus de 1 400 NAVAID, y compris des aides aux approches de précision et de non-précision. Des progrès techniques au cours des dernières années, notamment dans le domaine de la navigation par satellites, ont diminué le recours aux NAVAID au sol tout en augmentant les possibilités d'utilisation des aéroports.

Un examen du SNA a révélé qu'un certain nombre de radiophares non directionnels (NDB) et quelques systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) ne sont pas nécessaires pour préserver l'accès aux aéroports. NAV CANADA projette donc de mettre certaines aides à la navigation hors service et d'annuler les IAP qui s'y rapportent. Dans tous ces cas, il existe au moins un équipement de rechange au sol qui permet d'accéder aux aéroports concernés en suivant des minimums d'atterrissage au moins équivalents ou mieux. Dans de nombreux cas, des approches RNAV au GPS supplémentaires seront mises en œuvre avant que les NAVAID soient retirées du service. Ces nouvelles approches permettront d'accroître l'accès aux aéroports.

IAP

Après avoir examiné les IAP, on a constaté que plusieurs d'entre elles, chacune prescrivant des minimums différents, pouvaient s'appliquer à une même piste. NAV CANADA se propose donc de supprimer certaines de ces procédures dont les minimums sont plus élevés et qui n'accroissent pas l'accès aux aéroports et ne permettent pas d'atteindre un niveau de redondance convenable.

Voies aériennes et routes aériennes LF

Il ressort d'un examen du réseau des voies aériennes que certaines voies et routes aériennes LF longent de près des voies et routes aériennes VHF parallèles dont les altitudes minimales d'utilisation sont semblables. NAV CANADA a l'intention d'éliminer quelques-unes de ces voies et route aériennes LF superflues.

Les publications aéronautiques seront mises à jour en conséquence au fur et à mesure que les changements sont mis en œuvre. Pour plus de détails sur les éléments qui seront mis hors service ou supprimés, veuillez consulter les études aéronautiques terminées sur le site Web de NAV CANADA (www.navcanada.ca) ou communiquer avec :

Gary Chandler
Gestionnaire, Coordination des programmes du SNA
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa ON K1P 5L6

Téléphone : 613 563-3847
Fax : 613 563-5602
Courriel : chandlg@navcanada.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/05

CONNEXION AUX INSTALLATIONS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (AFN) POUR L'UTILISATION DES FUTURS SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (FANS)

La présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) contient de l'information sur la Région de l'Atlantique Nord (NAT) et constitue une mise à jour du Supplément d'A.I.P. Canada 11/04, qui porte sur la région d'information de vol (FIR) d'Edmonton.

Le Canada et la Région NAT sont en voie d'harmoniser les connexions AFN avec celles des autres régions qui permettent l'utilisation des FANS. Les connexions AFN à l'adresse « CADS » ne seront plus possibles dans la Région NAT après le 31 mai 2005. Ce changement touche aussi l'utilisation des FANS prévue dans certaines parties de la FIR d'Edmonton (voir l'AIC 3/04 et le Supplément d'A.I.P. Canada 11/04).

Après le 31 mai 2005, les équipages ne doivent plus établir une connexion à l'adresse « CADS ». Les connexions AFN pour l'utilisation des FANS devront se faire aux adresses suivantes, selon le cas :

Région de contrôle de Gander Oceanic	▪ CZQX
Région de contrôle de Shanwick Oceanic	▪ EGGX
Région de contrôle de Reykjavik Oceanic	▪ BIRD
Région de contrôle de Santa Maria Oceanic	▪ LPPO
New York Data Link service area (région de service par liaison de données)	▪ KZWY
Région de contrôle de Bodø Oceanic	▪ ENOB
Espace aérien ADS (surveillance dépendante automatique) d'Edmonton	▪ CZEG

Les exploitants doivent savoir qu'une connexion AFN à chacune de ces adresses donnera lieu également à des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) si l'installation ATS offre des services CPDLC. Il incombe à l'exploitant de s'assurer que seuls les équipages ayant reçu la formation nécessaire ont recours aux services CPDLC.

Le document de référence sur la liaison de données dans la Région NAT peut être téléchargé à l'adresse <www.nat-pco.org/adswpr.htm> (en anglais seulement). Il incombe à tous les exploitants de prendre connaissance des exigences contenues dans ce document, intitulé *Guidance Material for ATS Data Link Services in North Atlantic Airspace*, et de s'y conformer (en particulier les sections « Participation Requirements » et « Responsibilities — Aircraft Operator »).

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox



CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 5/05

NOUVELLES PUBLICATIONS DE TRANSPORTS CANADA ET DE NAV CANADA

En vertu de l'article 803.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), il incombe à NAV CANADA de produire un ensemble de documents d'information aéronautique intégrés, y compris une publication d'information aéronautique (AIP) qui soit conforme aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Afin de satisfaire à cette exigence, Transports Canada (TC) et NAV CANADA entendent apporter des changements à un certain nombre de publications.

La publication actuelle de TC, intitulée l'*A.I.P. Canada*, deviendra le *Manuel d'information aéronautique* (AIM) de TC. Ce dernier contiendra des renseignements de nature réglementaire ou éducative. Parallèlement, NAV CANADA introduira une nouvelle AIP conforme aux exigences de l'OACI. Afin d'éviter toute confusion entre l'*A.I.P. Canada* actuelle et l'AIP conforme aux exigences de l'OACI que produira NAV CANADA, la nouvelle publication s'intitulera l'*AIP Canada* (OACI).

L'information réglementaire, éducative et aéronautique figurant actuellement dans l'*A.I.P. Canada* continuera d'être publiée, quoique dans un format différent, dans des documents affichés sur le Web ou des documents papier.

L'AIM de TC

TC, qui s'efforce continuellement d'améliorer les services d'information aéronautique offerts au milieu de l'aviation, a récemment rendu disponible sur son site Web à l'adresse < www.tc.gc.ca/aviationcivile/servreg/affaires/AIP/menu.htm > une version téléchargeable de l'*A.I.P. Canada*. Cette version de l'*A.I.P. Canada*, sera tenue à jour et demeurera en vigueur et accessible en ligne jusqu'en octobre 2005, date à laquelle elle sera remplacée par le nouvel AIM de TC. Cette nouvelle publication renfermera la même information que celle qui se trouve actuellement dans l'*A.I.P. Canada*, mais dans un format différent. La nouvelle publication sera accessible en ligne et en version papier dans un format lettre relié. Il ne sera plus nécessaire d'insérer les modifications dans un classeur à anneaux, puisque chaque publication sera complète et à jour. Afin de faciliter la transition au nouveau format, la version Web de l'*A.I.P. Canada* sera maintenue à jour jusqu'en octobre 2005. Toutefois, la dernière modification à la version papier de l'*A.I.P. Canada*, sera la modification 2/05, en date du 14 avril 2005.

Au départ, le nouvel AIM de TC pourra être téléchargé à partir du site Web de TC, mais il est prévu d'ajouter une version HTML peu après. L'AIM de TC sera mis à jour à l'automne et au printemps de chaque année. Les deux premières éditions de la version imprimée seront distribuées gratuitement, mais après la première année, il faudra acheter une édition en particulier ou s'abonner à la publication. Des renseignements supplémentaires à cet égard seront fournis ultérieurement. La version plus récente de l'AIM de TC sera également fournie gratuitement sur le CD-ROM du RAC.

Suppléments, circulaires d'information aéronautique (AIC) et avis aux navigants de l'AIP

Les suppléments, les AIC de même que les avis aux navigants ne figureront pas dans la version papier de l'AIM de TC. Les suppléments et les AIC, qui sont actuellement disponibles sur le site Web de TC, seront aussi affichés sur le site Web de NAV CANADA à compter du 7 juillet 2005. Il feront en outre partie de l'*AIP Canada* (OACI) de NAV CANADA.

À partir du 7 juillet 2005, les renseignements qui sont actuellement diffusés par l'intermédiaire d'avis aux navigants seront publiés en tant que suppléments ou AIC rattachés à l'AIP afin de rendre la diffusion des renseignements conforme aux normes de l'OACI.

AIP Canada (OACI)

L'*AIP Canada (OACI)* constituera une publication conforme aux normes de l'OACI et visera avant tout à répondre aux besoins internationaux en ce qui concerne l'échange des informations aéronautiques de caractère durable.

L'*AIP Canada (OACI)* sera publiée par NAV CANADA. Comme l'exige l'OACI, elle contiendra l'information ou des renvois à l'information aéronautique canadienne fondamentale qui est permanente ou temporaire et de longue durée.

L'*AIP Canada (OACI)* pourra être téléchargée du site Web de NAV CANADA à compter du 27 octobre 2005.

Le tableau qui suit donne un résumé de l'information fournie :

	<i>Publication d'information aéronautique Canada (OACI) AIP Canada (OACI)</i>	<i>Manuel d'information aéronautique de Transports Canada TC AIM</i>
Produit par	NAV CANADA	Transports Canada
Utilisation prévue	Visé avant tout à répondre aux besoins internationaux en ce qui concerne l'échange des informations aéronautiques	Fournit aux utilisateurs du système de la navigation aérienne (SNA) de l'information réglementaire et pédagogique
Contenu	Information aéronautique canadienne fondamentale requise par l'OACI, y compris les suppléments et les circulaires d'information aéronautique (AIC) de l'AIP	Information qui se trouve actuellement dans l' <i>A.I.P. Canada</i>
Date de publication	27 octobre 2005	Octobre 2005
Format du produit	En ligne	En ligne, CD-ROM du RAC et format papier relié

La vice-présidente,
Exploitation
NAV CANADA



Kathleen Fox

Le directeur général,
Aviation civile
Transports Canada



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 03/05

CANADA AIR PILOT RESTREINT (RCAP)

Conformément au mandat qui lui a été confié pour la prestation des services d'information aéronautique en vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, NAV CANADA a assumé la responsabilité de publier les procédures aux instruments qui se trouvent dans le répertoire régional des routes et des approches de Transports Canada (TC) et celles autorisées en vertu des spécifications d'exploitation numéros 017, 034, 099 et 410 (ci-après le « Répertoire »). La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) a pour objet de vous préparer à ce changement et de vous fournir les renseignements nécessaires.

Répertoire des procédures aux instruments

Le Répertoire renferme deux types de procédures aux instruments : celles qui sont conformes aux normes et critères contenus dans le TP 308 (*Critères de construction des procédures aux instruments*) et celles qui ne le sont pas. Les procédures conformes seront inscrites dans le *Canada Air Pilot* (CAP). NAV CANADA assumera toutes les responsabilités afférentes au transfert des procédures aux instruments du Répertoire au CAP public.

Les procédures aux instruments qui ne sont pas conformes au TP 308 seront dorénavant désignées comme procédures aux instruments restreintes (RIP). Les RIP ont été transférées du Répertoire à une nouvelle publication de NAV CANADA intitulée *Canada Air Pilot restreint* (RCAP). Il incombera dorénavant à des « responsables » de se charger des RIP.

Responsables

Un « responsable » est présumé être un individu ou un organisme qui a accepté d'assumer la responsabilité réglementaire et financière d'une RIP à un aérodrome ou à un emplacement opérationnel. Cette responsabilité comprend principalement la conception initiale, la vérification, la vérification en vol et la tenue à jour de la RIP, notamment l'examen cyclique. Les responsables peuvent être des exploitants aériens, privés ou d'aérodrome, ou tout autre organisme. Dans les cas où plusieurs exploitants requièrent une RIP, l'un des exploitants doit accepter d'en être le responsable.

Après l'examen cyclique, le responsable informera NAV CANADA de la date d'achèvement et de tous les changements requis dans la RIP. NAV CANADA procédera alors à la mise à jour de la RIP dans le RCAP dans le cadre du processus de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Toutes les exigences relatives à la diffusion d'un NOTAM doivent s'appliquer à l'information du RCAP, comme c'est le cas actuellement pour le CAP.

Transition

Dans le cadre de la préparation de cette transition au RCAP, il a été noté que bon nombre de RIP n'ont pas subi depuis longtemps un examen cyclique. Une évaluation des risques afférents à ce genre de situation a révélé qu'une procédure aux instruments qui n'a pas fait l'objet d'un examen cyclique et d'une vérification en vol pour une période de cinq ans ou plus présente un risque impossible à gérer.

Afin d'allouer suffisamment de temps pour désigner les différents responsables et pour leur permettre d'effectuer l'examen cyclique exigé relativement à leurs RIP, TC continuera à autoriser l'utilisation de toutes les RIP jusqu'au 7 juillet 2005. Cela signifie que toutes les RIP seront publiées dans le premier numéro du RCAP peu importe la date du dernier examen cyclique. Si, après le 7 juillet 2005, aucun responsable n'a été désigné pour une RIP en particulier ou le responsable n'a pas terminé l'examen cyclique, celle-ci sera retirée du RCAP.

Dates d'entrée en vigueur et d'examen réglementaire des RIP

Toutes les RIP publiées dans le RCAP porteront une date d'entrée en vigueur et une date d'examen réglementaire dans le coin inférieur gauche de la page d'approche. La date d'entrée en vigueur correspondra à celles du RCAP, qui sera publié tous les 56 jours (format CD). La date d'examen réglementaire indiquera la date avant laquelle le responsable doit terminer l'examen cyclique, faute de quoi la RIP sera retirée du RCAP.

Selon les renseignements sur la transition fournis ci-dessus, la date d'expiration commune du 7 juillet 2005 s'appliquera à toutes les RIP venant à expiration au plus tard à cette date. Par exemple, si la date du dernier examen cyclique est le 12 décembre 1991, la RIP visée viendra à échéance le 7 juillet 2005. Si la date d'expiration de votre RIP est le 7 juillet 2005 et si vous désirez en prolonger la validité, vous devez communiquer par écrit avec TC.

Une date d'examen réglementaire spécifique sera appliquée aux RIP dont la validité prend fin le 8 juillet 2005, ou plus tard. La date d'expiration spécifique est calculée en ajoutant cinq ans à la date du dernier examen cyclique. Par exemple, si l'examen cyclique le plus récent a été effectué le 14 août 2000, cette RIP sera valide jusqu'au 14 août 2005. À titre indicatif, une période d'un an avant la date d'expiration représente un délai suffisant pour communiquer avec TC. Les RIP inscrites au RCAP et qui viendront à échéance seront retirées de la publication.

Abonnements au RCAP

NAV CANADA produira le RCAP dans le contexte actuel de la réglementation et des processus utilisés pour le Canada Air Pilot (CAP). L'abonnement au RCAP peut donc être demandé en utilisant les renseignements qui se trouvent dans la section générale du *Supplément de vol — Canada* (CFS).

Personnes-ressources

Transports Canada

Ron Carter
Chef des Normes
Aérodromes et Navigation aérienne
Transports Canada (AARNB)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

NAV CANADA

Fred Spence
Gestionnaire
Services d'information aéronautique
NAV CANADA
77, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario)
K1P 5L6

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/05

UTILISATION D'ORGANISEURS ÉLECTRONIQUES DE POSTE DE PILOTAGE (OEPP)

Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) vise à informer les pilotes qui envisagent d'utiliser un OEPP de la position actuelle de Transports Canada (TC) à l'égard de l'utilisation de cet équipement.

Références

Circulaire consultative (AC) 120-76A de la Federal Aviation Administration (FAA), en date du 17 mars 2003, *Guidelines for the Certification, Airworthiness and Operational Approval of Electronic Flight Bag Computing Devices*.

Les définitions employées dans cette AC de la FAA pour les diverses classes de matériel et les divers types d'applications logicielles (telles que modifiées par la FAA) seront également employées au Canada par mesure de cohérence et de normalisation internationale. Se reporter au site Web <www.airweb.faa.gov>.

Article 103.04 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), « Tenue des dossiers »

Article 602.08 du RAC, « Appareils électroniques portatifs »

Article 602.60 du RAC, « Exigences relatives aux aéronefs entraînés par moteur »

Article 602.71 du RAC, « Renseignements avant vol »

Article 602.127 du RAC, « Approche aux instruments »

Article 605.93 du RAC, « Dossiers techniques — Généralités »

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Annexe 4, Chapitre 20, Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques— OACI.

Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) no 0231, en date du 20 juillet 2004, *Organiseur électronique de poste de pilotage*.

Lettre de politique de la Certification des aéronefs (LPCA) no 500-017, édition 1, date d'entrée en vigueur le 2 septembre 2004, *Certification des organisateurs électroniques de poste de pilotage (OEPP)*.

Contexte

Définition

Organiseur électronique de poste de pilotage (OEPP) : Dispositif ou appareil électronique informatique et (ou) de communication servant à afficher diverses données aéronautiques ou à exécuter diverses fonctions aéronautiques. Les fonctions exécutées par un OEPP peuvent comprendre la connectivité nécessaire à la transmission de données. Un OEPP peut être un appareil électronique portative ou un dispositif fixe. L'OEPP comme tel peut faire appel à diverses technologies, se présenter sous divers formats et utiliser divers dispositifs de communication.

Les OEPP comprennent tant les ordinateurs blocs-notes commerciaux sur étagère (COTS) que les systèmes avioniques complètement intégrés. L'AC 120-76A de la FAA susmentionnée traite de l'utilisation des OEPP aux États-Unis. Même si l'information contenue dans cette AC de la FAA est détaillée, elle tient compte de la structure organisationnelle ainsi que des possibilités d'évaluation opérationnelle de la FAA, lesquelles ne sont pas présentes à TC.

Utilisation des OEPP

TC n'interdira pas l'utilisation d'OEPP dans le poste de pilotage comme moyen de se conformer au RAC, y compris ceux qui sont mentionnés ci-dessus. Les pilotes devraient examiner l'AC 120-76A de la FAA, en tenant bien compte des conseils opérationnels qu'elle contient. Plus particulièrement, les pilotes qui ont recours à des OEPP qui affichent de l'information de vol, comme celle figurant dans les publications d'information de vol à jour utilisée au cours d'un vol (par exemple, l'information fournie par les cartes d'approche aux instruments, les cartes de radionavigation et le manuel de vol de l'aéronef) sont mis en garde et priés d'élaborer des procédures adéquates afin de récupérer en temps opportun les données perdues et de veiller à ce qu'il y ait redondance en cas de défaillance complète de tout dispositif électronique utilisé en vol. Il importe d'ajouter que l'OEPP doit obligatoirement avoir démontré qu'il ne causera aucune interférence avec tout autre système ou équipement de bord. Les exploitants aériens peuvent se référer à la CIACA mentionnée ci-dessus, qui a été envoyée sous pli séparé à tous les titulaires de certificats d'exploitation valides.

Approbation de l'installation (certification)

On considère que les lignes directrices concernant la certification de l'aéronef, que l'on trouve dans l'AC 120-76A de la FAA, peuvent s'appliquer aux installations canadiennes d'OEPP de Classe 2 et 3. Les OEPP de Classe 3 feront l'objet d'une certification complète de tout le matériel et de toutes les applications logicielles afin de s'assurer de la conformité au *Manuel de navigabilité* canadien. Pour ce qui est des OEPP de Classe 2, TC certifiera, par l'entremise du processus établi pour les certificats de type supplémentaire (CTS), les dispositions rattachées à l'aéronef pour qu'un OEPP portatif puisse y être installé et branché. Les aspects de l'installation qui seront pris en considération sont le support structural, la vision dans le poste de pilotage, l'évacuation du pilote, la liaison de données, l'alimentation, le brouillage électromagnétique/compatibilité électromagnétique (EMI/EMC) et l'éclairage. Aucune évaluation ni approbation de la certification de l'aéronef ne seront effectuées concernant les aspects suivants de la portion portative des OEPP : matériel, applications logicielles, base de données, affichage, éclairage et commandes. Les demandeurs devraient communiquer avec leur bureau régional de la Certification des aéronefs pour obtenir de plus amples renseignements sur la certification des OEPP.

Les pilotes qui se proposent d'utiliser des OEPP de Classe 1 ou 2 devraient tenir compte des lacunes potentielles suivantes découlant de l'utilisation d'OEPP de Classe 1 et 2.

Matériel

Les pilotes devraient être conscients que le matériel informatique COTS ou les appareils électroniques portatifs (AEP), qui sont souvent vendus comme des OEPP, ne sont pas nécessairement soumis aux tests de qualification environnementale pertinents généralement requis pour l'équipement avionique. Par exemple, les produits COTS peuvent être sensibles aux vibrations, à l'humidité, aux températures extrêmes et aux variations de température, aux phénomènes transitoires de l'alimentation électrique, aux changements de pression subits ainsi qu'à l'énergie électromagnétique. Par ailleurs, les produits COTS pourraient être source d'énergie électromagnétique perturbatrice pouvant nuire aux systèmes de bord. Certains types de batteries ou de blocs-batteries (en particulier les batteries au dioxyde de lithium) utilisés dans certains dispositifs électroniques peuvent dégager des gaz nuisibles et devenir une source d'incendie s'ils sont endommagés à la suite de coups, à cause de la chaleur ou d'une manipulation inappropriée, ce qui pourrait représenter un danger pour l'aéronef et pourrait entraîner des blessures. Les dispositifs exposés à des cycles répétitifs en service peuvent ne plus fonctionner ou se dégrader prématurément, ou encore peuvent exiger un entretien et des inspections réguliers. Le matériel COTS n'est pas évalué en fonction d'une norme minimale en matière de fonctionnement et de fiabilité applicable à l'aviation. Il faut bien tenir compte des faiblesses et des vulnérabilités inhérentes au matériel COTS lorsqu'on envisage d'en faire l'achat et de l'utiliser dans un environnement opérationnel.

Logiciel et base de données

Les logiciels et les systèmes d'exploitation vendus dans le commerce ne sont généralement pas conçus en tenant compte des normes de sécurité aéronautique. Les logiciels des systèmes avioniques, par contre, sont élaborés conformément à des normes aéronautiques très strictes et ils doivent être approuvés pour l'usage qu'on prévoit en faire. Ce processus offre un niveau élevé de confiance, ou d'assurance de la conception, que les systèmes en question fonctionneront de façon fiable. Contrairement aux logiciels des systèmes avioniques, les logiciels vendus dans le commerce sont sujets aux erreurs de programmation latentes, ou pourraient ne pas répondre correctement à certaines commandes au clavier, à des entrées de données non définies, ou à des fausses manœuvres, qui sont susceptibles de causer des réactions imprévisibles du système, comme des arrêts et des verrouillages. Dans la plupart des cas, les logiciels vendus dans le commerce n'offrent aucun dispositif fiable d'autodiagnostic, de validation des données ou de protection contre les erreurs de calcul et l'affichage d'information trompeuse.

Affichage et éclairage

Les afficheurs des dispositifs de calcul vendus dans le commerce ne sont pas conçus de manière à optimiser leur lisibilité dans un grand angle de visionnement. Les dimensions de l'afficheur, la résolution (nombre de pixels), la police et la grosseur des caractères, ainsi que la symbologie utilisée pourraient ne pas convenir à toutes les représentations graphiques prévues, ce qui pourrait déformer certaines images et parfois présenter au pilote une information inintelligible. L'utilisation des couleurs pourrait ne pas être normalisée et ne pas être compatible avec les afficheurs ou autres dispositifs installés à bord de l'aéronef. Les réglages de netteté et de brillance peuvent être limités, ce qui peut compromettre l'utilisation des afficheurs dans certaines conditions d'éclairage ambiant dans le poste de pilotage et selon certains angles de visionnement. La combinaison de ces facteurs peut entraîner une fatigue ou une fatigue oculaire excessive pour le pilote et peut augmenter sa charge de travail.

Commandes

Les dispositifs de calcul COTS, surtout ceux de Classe 1 et 2 définis dans l'AC de la FAA susmentionnée, n'ont pas été évalués par la Certification des aéronefs de Transports Canada, Aviation civile en regard de leur fonction prévue ou des facteurs humains. L'accessibilité des commandes, leur marquage, la conception des applications connexes, en particulier la présentation et la disposition logique des menus et leur intuitivité peuvent varier grandement d'un fabricant à l'autre, et ils peuvent également dépendre du matériel et du système d'exploitation utilisés.

Conclusion

Les pilotes devraient donc, s'ils ont le choix, opter pour des OEPP normaux d'un point de vue de la conception, de l'application, du système d'exploitation et du matériel, de manière à assurer la plus grande uniformité possible entre les divers types d'aéronefs.

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merlin Preuss', written in a cursive style.

Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 12/04

AUTORISATION D'UTILISATION DU SYSTÈME DE POSITIONNEMENT MONDIAL (GPS) EN RÉGIME IFR DANS L'ESPACE AÉRIEN INTÉRIEUR CANADIEN (CDA)

(Remplace la Circulaire d'information aéronautique 7/04)

1.0 Introduction

La présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) précise les conditions qui se rattachent à l'autorisation d'utilisation du GPS en régime IFR au Canada. L'article 3.16 de la section COM de l'*A.I.P. Canada* fournit de plus amples renseignements sur cette question.

La présente révision a pour objet de préciser les conditions d'utilisation des récepteurs du système de renforcement à couverture étendue (WAAS) que doivent respecter les pilotes désirant se prévaloir d'une approche au GPS à un aéroport de décollage.

2.0 Exigences relatives à l'avionique

2.1 Généralités

- a) L'avionique GPS doit être approuvée conformément aux normes pertinentes indiquées aux articles 2.2 et 2.3.
- b) L'avionique GPS doit être installée et approuvée conformément aux articles pertinents du *Manuel de navigabilité*.
- c) Les aéronefs utilisant une avionique GPS en IFR doivent être équipés d'un système de navigation traditionnel approuvé et opérationnel qui soit adapté à la région d'utilisation, ce qui veut normalement dire un radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et/ou un radiogoniomètre automatique (ADF). Les exigences relatives à l'avionique qui s'appliquent au vol en IFR sont décrites à l'article 605.18, intitulé *Aéronefs entraînés par moteur—Vol IFR, du Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.

2.2 Utilisation en route et en région terminale

- a) L'avionique GPS doit respecter les TSO C129/C129a (toute classe), les TSO C145/C146/C145a/C146a ou des critères équivalents.
- b) Pour les vols à l'intérieur de l'espace aérien de spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou de tout espace aérien de performances minimales de navigation requises (RNP), une installation GPS répondant aux exigences de l'article 2.2a) peut servir de système de navigation à longue portée. L'espace aérien CMNPS ainsi que l'espace aérien RNP sont décrits à la figure 12.2 de la section RAC de l'*A.I.P. Canada*.

2.3 Utilisation en approche

- a) L'avionique GPS doit respecter les TSO C129/C129a (classe A1, B1, B3, C1 ou C3), les TSO C145/C146/C145a/C146a ou des critères équivalents.
- b) La base de données de navigation doit être à jour et contenir les approches devant être effectuées. Elle doit renfermer l'emplacement de tous les points de cheminement nécessaires à la définition de chaque approche et les présenter dans l'ordre décrit sur la carte de procédure d'approche aux instruments (IAP) publiée.

- c) L'avionique utilisée pour effectuer des approches par navigation verticale barométrique (BARO/VNAV) (voir l'article 3.3.2.1) doit être certifiée conformément à la circulaire consultative (AC) 20-129 de la Federal Aviation Administration (FAA) ou à tout document équivalent. À l'heure actuelle, seuls les systèmes de gestion de vol (FMS) que l'on retrouve habituellement à bord des aéronefs de catégorie transport répondent à ces critères.

3.0 Utilisation du GPS

3.1 Généralités

- a) L'avionique GPS doit être utilisée conformément au manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou au supplément à l'AFM.
- b) Le cas échéant, un pilote doit avertir l'ATC en cas de défaillance de la navigation ou de l'approche au GPS et préciser ses intentions.
- c) En ce qui a trait aux plans de vol, le suffixe « G » doit être utilisé pour indiquer l'utilisation de l'équipement COM/NAV.

3.2 Utilisation en route et en région terminale

- a) Le GPS peut être systématiquement utilisé en route et en région terminale, y compris pour la navigation le long de voies aériennes et de routes aériennes, pour la navigation en direction et en provenance d'aides au sol le long de routes spécifiques et même pour la navigation de surface (RNAV).
- b) Si le GPS sert à suivre une trajectoire en région terminale, le récepteur doit être en mode terminal et/ou l'indicateur d'écart de route (CDI) doit être réglé sur la sensibilité propre à l'utilisation en région terminale.
- c) En cas de défaillance du système de navigation au GPS, l'équipement traditionnel de navigation décrit à l'article 2.1c) doit permettre la navigation le long de la route prévue ou le long d'une route de rechange convenable.

3.3 Utilisation en approche

3.3.1 Généralités

- a) Le GPS peut servir à effectuer des approches autonomes au GPS (appelées « RNAV (GPS) » sur les cartes) et des approches de recouvrement au GPS.
- b) Les titulaires de certificats d'exploitation privée délivrés en vertu de la sous-partie 604 du RAC ou les titulaires de certificats d'exploitation aérienne délivrés en vertu de la partie VII du RAC sont tenus d'obtenir une autorisation de Transports Canada avant de pouvoir effectuer des approches au GPS dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Cette approbation est détaillée dans la Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) no 0123.
- c) Il est interdit d'effectuer une approche au GPS à moins qu'elle ne soit tirée de la base de données de navigation. Les pilotes doivent s'assurer de l'exactitude des points de cheminement, soit en vérifiant leurs coordonnées, soit en s'assurant que les distances et les relèvements entre des points de cheminement concordent avec les renseignements tirés des cartes à jour.
- d) Si le pilote a fait connaître à l'ATC son intention d'effectuer une approche au GPS et que la prédiction en vol de la fonction de contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM) indique que cette fonction RAIM ne sera pas disponible à l'heure d'approche prévue, le pilote doit avertir l'ATC et faire connaître ses intentions aussitôt que possible..
- e) Si une alerte de la fonction RAIM apparaît alors que l'aéronef est établi sur la trajectoire d'approche finale, le pilote ne doit pas continuer l'approche en se guidant au GPS.

3.3.2 Approche autonome—procédures opérationnelles

- a) Les approches autonomes au GPS apparaissent sur les cartes sous la forme RNAV (GPS) RWY NN, l'abréviation « (GPS) » entre parenthèses se trouvant avant l'identification de la piste, ce qui indique que le GPS doit être utilisé en approche.
- b) Les pilotes et les contrôleurs doivent utiliser le préfixe « RNAV » dans les radiocommunications (par exemple : « autorisé pour une approche RNAV de la piste 04 »).

3.3.2.1 Approches RNAV (GPS) avec navigation verticale (VNAV)

- a) Certaines approches RNAV (GPS) permettent des approches avec la VNAV. Elles s'appuieront sur le GPS pour la navigation latérale (LNAV) et sur des données barométriques pour la VNAV.
- b) Ces procédures ont normalement deux lignes de minimums, appelées LNAV/VNAV et LNAV. Pour avoir le droit d'utiliser les minimums LNAV/VNAV, l'aéronef doit être équipé conformément à l'article 2.3c).
- c) Si l'aéronef n'est pas certifié pour effectuer des approches VNAV en IFR, c'est la ligne des minimums LNAV qui doit être utilisée.

3.3.3 Approche de recouvrement — procédures opérationnelles

- a) Les approches de recouvrement reposent sur les approches au VOR, au VOR/DME (équipement de mesure de distance), au radiophare non directionnel (NDB) et au NDB/DME qui sont publiées dans le *Canada Air Pilot* (CAP). De telles approches sont signalées par la présence de l'abréviation « (GPS) » entre parenthèses et en petites majuscules **à la fin** du titre, par exemple : « NDB RWY 02 (GPS) ». Cette mention signifie que le GPS **peut** être utilisé en approche.
- b) À moins que ne l'exige l'AFM ou le supplément à l'AFM, il n'est pas nécessaire de surveiller l'aide sous-jacente, et il est également permis d'effectuer une approche de recouvrement au GPS si l'aide sous-jacente au sol est hors service.
- c) Les pilotes doivent demander aux ATS les approches de recouvrement au GPS comme suit : « demande approche de recouvrement au GPS de la piste XX ». Il se peut que les ATS demandent au pilote de préciser l'aide sous-jacente s'il existe plus d'une approche de recouvrement publiée pour cette piste.

3.3.4 Se prévaloir d'une approche au GPS à un aérodrome de décollage

- a) Sauf dans les cas décrits en b) ci-dessous, quand le pilote détermine les exigences relatives aux minimums météorologiques à un aérodrome de décollage, il ne doit pas se prévaloir d'une approche autonome au GPS ou d'une approche de recouvrement au GPS à cet aérodrome.
- b) Un pilote peut se prévaloir d'une approche RNAV (GPS) à un aérodrome de décollage lorsque les conditions suivantes sont réunies :
 - (i) une approche utilisable à **destination** est assurée par une aide traditionnelle en état de fonctionnement et utilisable. Cette approche doit pouvoir être exécutée au complet sans l'aide du GPS. (Veuillez noter que cette disposition interdit l'utilisation du GPS à la place des aides au sol.);
 - (ii) le pilote ou l'exploitant doit établir, au moyen de méthodes qui tiennent compte des interruptions de service prévues des satellites, que la fonction RAIM au niveau exigé à l'approche sera disponible à l'aérodrome de **décollage** à l'heure d'arrivée prévue;

- (iii) dans le cas de l'avionique visée par les TSO C129/129a, le pilote doit, à quelques reprises durant le vol et au moins une fois **avant d'avoir franchi la moitié** de la distance à parcourir, utiliser l'avionique pour prévoir si la fonction RAIM sera disponible à l'aérodrome de **dégagement** à l'heure d'arrivée prévue. Si une prédiction en vol révèle que la fonction RAIM au niveau exigé à l'approche ne sera pas disponible à l'aérodrome de dégagement, le pilote doit ajuster sa planification en conséquence. (Les prédictions en vol ne sont pas nécessaires dans le cas de l'avionique visée par les TSO C145/145a/146/146a.)

Note : Ces dispositions servent à répondre aux exigences juridiques propres à la planification des vols vers des aéroports de dégagement. Une fois en vol, les pilotes peuvent, tout en faisant preuve d'une bonne discipline aéronautique, modifier la planification au besoin pour s'adapter aux différentes situations.

4.0 Utilisation du GPS à la place des aides au sol

Sauf conditions ou limitations ayant préséance dans l'AFM ou le supplément à l'AFM, le GPS peut servir à identifier tous les repères définis par des DME, VOR, VOR/DME et NDB, y compris les repères qui font partie d'une IAP, à naviguer en direction et en provenance de ces repères le long de routes spécifiques et à communiquer des distances le long de voies aériennes ou de routes à des fins d'espacement, sous réserve des conditions qui suivent.

4.1 Généralités

- a) Il est interdit à un pilote de commencer ou de continuer à utiliser le GPS à la place des aides au sol en cas d'affichage d'une alerte de la fonction RAIM.
- b) Dans le cas des approches au NDB ou au VOR ne faisant pas partie du programme de recouvrement au GPS décrit à l'article 3.3.3, les pilotes doivent rester à l'écoute de l'ADF ou du VOR pendant l'approche finale. Pour ces approches, comme pour celles qui sont assurées par le radiophare d'alignement de piste (LOC), les pilotes doivent rester à l'écoute de l'ADF ou du VOR pendant l'approche interrompue si la procédure de l'approche interrompue en question exige de suivre une trajectoire à destination ou en provenance d'un NDB ou d'un VOR.
- c) Tous les repères définis par des signaux provenant d'aides au sol seront nommés et indiqués sur les cartes de façon que les pilotes n'aient pas à utiliser des distances ou des relèvements par rapport à des repères de référence.
- d) Tous les repères doivent être tirés de la base de données de navigation. Dans le cas des repères qui font partie d'une procédure d'approche, la base de données de navigation au GPS doit être à jour. Dans le cas des autres repères, c'est le supplément à l'AFM qui doit régir l'utilisation de la base de données de navigation.
- e) Le GPS peut être utilisé conformément aux conditions indiquées ici lorsque les aides au sol qui définissent les repères sont temporairement hors service. Il importe de noter que la restriction mentionnée à l'article 4.1b) s'applique tout de même.

4.2 Le GPS à la place du DME

- a) Lorsqu'un repère est défini par référence à une distance DME, le pilote peut utiliser le GPS comme référence de navigation à la place du DME en sélectionnant le bon repère DME nommé comme point de cheminement au GPS.
- b) Si, à des fins d'espacement, l'ATC demande une position basée sur une distance par rapport à une station DME, le pilote peut communiquer une distance GPS provenant de la même station DME, donnant la distance en « milles » et le nom de la station (par exemple : « 30 **milles** du VOR de Quelquepart »). Cette phraséologie sert pour tous les systèmes RNAV. S'il donne une distance DME, le pilote doit ajouter « DME » dans son message (par exemple : « 30 milles **DME** du VOR de Quelquepart »). L'ATC peut alors tenir compte de l'erreur de portée oblique du DME.

4.3 Le GPS à la place de l'ADF ou du VOR

- a) Lorsqu'un repère est défini comme la verticale d'un NDB ou d'un VOR, ou par un relèvement à l'ADF ou au VOR, le pilote peut utiliser le GPS pour identifier le repère quand la position au GPS coïncide avec le repère ADF ou VOR et que le point de cheminement nommé est sélectionné comme le point de cheminement actif au GPS.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 11/04

SITE D'ÉVALUATION ET D'ESSAIS OPÉRATIONNELS D'UN NOUVEAU SYSTÈME ANTICOLLISION D'ÉVITEMENT D'OBSTACLE (OCAS™) DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE

La Région du Pacifique de Transports Canada travaille avec la British Columbia Transmission Company, la Federal Aviation Administration (FAA) et la firme norvégienne OCAS AS pour tester un nouveau système technologique visant à améliorer la protection des aéronefs à proximité des obstacles et dans les régions des traversées de fils caténaux. Un système anticollision sera installé à la traversée des lignes à haute tension de Ruskin au-dessus du fleuve Fraser, à 9 NM à l'est de l'aéroport de Pitt Meadows.

Les lignes à haute tension de Ruskin sont actuellement éclairées au moyen de feux à éclats, mais, à cause de la longueur de la traversée, elles ne sont pas balisées au moyen de balises sphériques standard orange et blanches.

Le système anticollision comporte un feu à éclats et un avertisseur sonore pour prévenir les pilotes des risques de collision avec des obstacles.

Ce système est constitué d'un radar basse tension qui détecte les aéronefs se trouvant sur une trajectoire pouvant entrer en conflit dans un rayon de 5 NM de la surface, jusqu'à 165 pi au-dessus de l'obstacle. Le premier avertissement du système consiste en l'allumage des feux à éclats existants montés sur les tours nord et sud jusqu'à 15 secondes avant le conflit potentiel. Le second, à 5,5 secondes, consiste en un avertisseur sonore qui transmet le message suivant sur des fréquences VHF et UHF présélectionnées : « WIRES, WIRES ».

La période d'essais s'étendra du 25 novembre 2004 au 30 juin 2005, et fera l'objet d'un NOTAM en temps voulu.

Toute question ou tout commentaire peut être transmis aux services des Aéroports et de la navigation aérienne de la Région du Pacifique, au numéro de téléphone 604 666-5490.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/04

MODIFICATION DE LA PROCÉDURE NOTAM CONCERNANT LES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION FORESTIÈRE RÉGION DU PACIFIQUE

Transports Canada, Région du Pacifique, collabore avec le milieu de l'exploitation forestière pour élaborer une méthode sans danger et améliorée visant à protéger les aéronefs qui évoluent à proximité des zones d'abattage à l'explosif. Cet été, un accord a été conclu qui réduira sensiblement le nombre de NOTAM publiés et qui, plus important encore, réduira les dangers posés à l'aviation.

Ces nouvelles procédures sont en vigueur (elles ont été annoncées par NOTAM) depuis juillet 2004 et elles reposent sur la collaboration entre pilotes et équipes d'exploitation forestière.

Responsabilités des dynamiteurs (pas de dépôt de NOTAM) :

- Si les dynamiteurs utilisent un dispositif de mise à feu instantanée, ils s'assureront, avant le dynamitage, qu'il n'y a aucune circulation aérienne dans la zone.
- S'ils utilisent une mèche classique à 6 minutes, les dynamiteurs diffuseront deux messages radio sur 123,2 MHz pour avertir de l'imminence du dynamitage. Ces messages radio auront lieu approximativement 4 minutes et 1 minute avant l'heure prévue du dynamitage. Ils comprendront le lieu géographique indiqué par rapport à un point de repère bien en vue ainsi que l'heure du dynamitage.
- Outre les deux mises en garde indiquées ci-dessus, si les dynamiteurs détectent la présence d'un aéronef dans le voisinage immédiat de la zone de dynamitage, ils adresseront un message radio à l'aéronef en précisant son type et sa couleur (p. ex. hélicoptère rouge et blanc, vous survolez un site de dynamitage actif, quittez la zone immédiatement).
- Les dynamiteurs peuvent décider d'utiliser les deux méthodes pour accroître la sécurité.

Responsabilités des pilotes :

Lorsqu'ils effectuent des vols VFR au-dessus des zones boisées de la Colombie-Britannique, les pilotes devraient :

- Repérer les nouveaux chemins d'exploitation en construction, les nouvelles zones de construction au niveau du rivage (zones utilisées pour le triage des billes), le matériel de forage de roches; l'absence de poussière et d'activité dans les environs peut indiquer l'imminence d'un dynamitage.
- Faire en sorte de voler à au moins 1 000 pi AGL dans les zones de construction ou d'exploitation forestière actives.
- Rester à l'écoute de la fréquence 123,2 MHz pour capter les avis de dynamitage imminent s'ils volent à moins de 1 000 pi AGL.
- Déterminer leur position par rapport au site de dynamitage au moment où ils entendent le message radio avertissant de l'imminence du dynamitage et, si nécessaire, soit monter à 1 000 pi AGL au minimum, soit s'éloigner de la zone de dynamitage.
- Communiquer avec le site de tir pour l'informer de la position de l'aéronef et préciser leurs intentions dans le cas d'une impossibilité de se conformer aux recommandations ci-dessus.
- Relayer l'information sur les sites de dynamitage actifs aux autres pilotes se trouvant dans la zone.

En dépit des recommandations ci-dessus, il faudra publier un NOTAM si le site de dynamitage est situé à moins de 5 NM d'un aérodrome, ou si le dynamiteur décide de n'utiliser aucune des deux procédures décrites ci-dessus. Dans tous les cas, le NOTAM aura une durée maximale de 14 jours.

Questions ou commentaires peuvent être adressés aux Aérodomes et à la Navigation aérienne (Région du Pacifique) au 604 666-5490.

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Merlin Preuss', written in a cursive style.

Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 8/04

CHANGEMENTS AUX EN-TÊTES DES SIGMETS ET AIRMET

À partir du 20 janvier 2005 à 0000 UTC, Environnement Canada apportera les changements suivants aux en-têtes des bulletins émis pour l'aviation :

Les SIGMET actuellement émis par Gander à la région d'information de vol (FIR) de Gander Oceanic seront transmis par les Centres de météorologie aéronautique du Canada comme suit :

WSCN02 CYQX - sera remplacé par - WSCN02 CWUL
WCCN02 CYQX - sera remplacé par - WCCN02 CWUL
WVCN02 CYQX - sera remplacé par - WVCN02 CWEG

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN31 changeront comme suit :

WACN31 CWLW - sera remplacé par - WACN31 CWEG
WSCN31 CWLW - sera remplacé par - WSCN31 CWEG
WCCN31 CWLW - sera remplacé par - WCCN31 CWEG
WVCN31 CWLW - sera remplacé par - WVCN31 CWEG

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN32 resteront les mêmes :

WACN32 CWEG
WSCN32 CWEG
WVCN32 CWEG

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN33 changeront comme suit :

WACN33 CWTO - sera remplacé par - WACN33 CWUL
WSCN33 CWTO - sera remplacé par - WSCN33 CWUL
WCCN33 CWTO - sera remplacé par - WCCN33 CWUL
WVCN33 CWTO - sera remplacé par - WVCN33 CWUL
WACN33 CWUL - restera le même
WSCN33 CWUL - restera le même
WCCN33 CWUL - restera le même
WVCN33 CWUL - restera le même

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN34 changeront comme suit :

WACN34 CYQX - sera remplacé par - WACN34 CWUL
WSCN34 CYQX - sera remplacé par - WSCN34 CWUL
WCCN34 CYQX - sera remplacé par - WCCN34 CWUL
WVCN34 CYQX - sera remplacé par - WVCN34 CWUL
WACN34 CWUL - restera le même
WSCN34 CWUL - restera le même
WCCN34 CWUL - restera le même
WVCN34 CWUL - restera le même

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN35 changeront comme suit :

WACN35 CWLW - sera remplacé par - WACN35 CWEG
WSCN35 CWLW - sera remplacé par - WSCN35 CWEG
WVCN35 CWLW - sera remplacé par - WVCN35 CWEG
WACN35 CWNT - sera remplacé par - WACN35 CWEG
WSCN35 CWNT - sera remplacé par - WSCN35 CWEG
WVCN35 CWNT - sera remplacé par - WVCN35 CWEG

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN36 changeront comme suit :

WACN36 CWNT - sera remplacé par - WACN36 CWEG
WSCN36 CWNT - sera remplacé par - WSCN36 CWEG
WVCN36 CWNT - sera remplacé par - WVCN36 CWEG
WACN36 CWUL - restera le même
WSCN36 CWUL - restera le même
WVCN36 CWUL - restera le même

Les SIGMET/AIRMET liés à GFACN37 changeront comme suit :

WACN37 CWNT - sera remplacé par - WACN37 CWEG
WSCN37 CWNT - sera remplacé par - WSCN37 CWEG
WVCN37 CWNT - sera remplacé par - WVCN37 CWEG

Les bulletins dont les en-têtes paraissent ci-dessus seront émis au besoin et seront liés à la prévision de zone graphique (GFA) portant le même numéro. En d'autres termes, WACN37 sera lié à GFACN37, et ainsi de suite, sans égard au centre de météorologie aéronautique qui l'a diffusé.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/04

APPLICATION DE DÉCALAGES LATÉRAUX STRATÉGIQUES DANS L'ESPACE AÉRIEN DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

Introduction

Au cours des dernières années, l'apparition dans les aéronefs de systèmes de navigation très précis ainsi que de systèmes de gestion de vol (FMS) sophistiqués, a entraîné une très importante diminution du nombre d'erreurs de navigation latérale potentiellement dangereuses dans l'espace aérien NAT. Paradoxalement, cette capacité des aéronefs à naviguer avec une si grande précision a mené à une situation où il est devenu de plus en plus probable que des aéronefs suivant la même route à des niveaux différents se retrouvent en plein l'un au-dessus de l'autre ou presque. Il en résulte alors une augmentation du risque d'abordage au cas où, quelle qu'en soit la raison, un aéronef quitterait le niveau de vol qui lui a été assigné.

Il importe de bien souligner que les risques d'abordage actuellement estimés dans l'espace aérien NAT sont toujours très faibles (le niveau le plus bas jamais enregistré) et qu'ils présentent par ailleurs une tendance à la baisse. Il n'empêche que les prestataires de services NAT se doivent d'offrir à leurs clients une évaluation continue du niveau des risques dans le NAT et de modifier le fonctionnement du système de manière à garantir le plus haut niveau de sécurité possible. Par conséquent, à la suite d'un essai réussi mené dans le Système de routes de l'Atlantique Ouest (WATRS), il a été établi que le fait de permettre aux aéronefs effectuant des survols océaniques de se décaler latéralement d'au plus 2 NM à droite de l'axe, procurerait une marge de sécurité additionnelle capable de réduire le risque d'abordage en cas d'événements anormaux, comme des erreurs dans l'altitude de vol ou encore des écarts d'altitude résultant de la turbulence.

La procédure d'écart latéral stratégique

Cette procédure permet l'application d'écarts latéraux dans le respect des lignes directrices suivantes :

- a) les écarts latéraux stratégiques ainsi que ceux effectués pour éviter de la turbulence de sillage doivent se faire **à droite** de la route ou de la trajectoire;
- b) par rapport à une route ou à une trajectoire, il existe trois positions qu'un aéronef peut adopter en vol : dans l'axe, à 1 NM ou à 2 NM **à droite** de l'axe;
- c) les écarts ne peuvent pas dépasser 2 NM **à droite** de l'axe.

Cette procédure a pour objet de réduire les risques (et donc d'augmenter la marge de sécurité) en répartissant les aéronefs latéralement et uniformément dans les trois positions possibles. À cet égard, il est rappelé aux pilotes de tenir compte de ce qui suit :

- a) si, dans leur aéronef, il n'est pas possible de programmer un décalage automatique, ils **doivent** voler dans l'axe;
- b) si, dans leur aéronef, il est possible de programmer un décalage automatique, ils peuvent voler dans l'axe ou se décaler à 1 NM ou à 2 NM à droite de l'axe afin d'obtenir un espacement latéral par rapport aux autres aéronefs qui se trouvent à proximité;

- c) ils doivent utiliser l'un ou l'autre des moyens dont ils disposent [comme le système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS), les communications, l'acquisition visuelle, le dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)] pour déterminer la meilleure trajectoire de vol à suivre;
- d) tout aéronef qui en dépasse un autre doit, s'il le peut, se décaler au maximum permis par la procédure de façon à créer le moins de turbulence de sillage possible à l'aéronef qu'il dépasse;
- e) à des fins d'évitement de la turbulence de sillage, ils doivent prendre l'une des trois positions mentionnées plus haut, et ils ne doivent jamais se décaler à gauche de l'axe ni se décaler à droite de plus de 2 NM par rapport à l'axe;

Note : Il est bien entendu qu'il revient au pilote de juger de la mesure à prendre la mieux adaptée à une situation donnée et qu'il est responsable en dernier ressort de l'utilisation sûre de son aéronef. En matière de turbulence de sillage, il est possible d'utiliser la fréquence air-air de 123,45 MHz pour coordonner le meilleur décalage à prendre.

- f) ils peuvent se décaler au point d'entrée de leur survol océanique, mais ils doivent être revenus dans l'axe au point de sortie de leur survol océanique;
- g) les aéronefs qui transitent par un espace aérien sous contrôle radar, comme celui des Bermudes, doivent rester aux positions décalées qu'ils ont prises;
- h) cette procédure ne requiert aucune autorisation de l'ATC, lequel n'a pas à en être nécessairement averti;
- i) les comptes rendus de position doivent se baser sur la véritable autorisation de l'ATC, et non pas sur les coordonnées de la position décalée. Voici un exemple de compte rendu au moment du survol du point 54N 020O alors que l'aéronef est décalé de sa route :
« Shanwick, ici Austrian 73, position 54N 020O, 1222, estimons ... »

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/04

AÉROPORT DE GIMLI INDUSTRIAL PARK NOUVELLE FRÉQUENCE ET ZONE D'UTILISATION DE LA FRÉQUENCE OBLIGATOIRE (MF)

Une nouvelle **fréquence obligatoire** de **122,15 MHz** a été sélectionnée pour l'aéroport de Gimli Industrial Park afin d'améliorer la sécurité aérienne et de réduire l'encombrement constaté lorsque les aéronefs évoluent à l'aéroport ou dans ses environs. Cette nouvelle fréquence obligatoire entrera en vigueur le **15 avril 2004**. La zone MF se situera dans un rayon de 5 milles marins (NM) de l'aéroport et jusqu'à 3800 pi au-dessus du niveau de la mer (ASL). Il est rappelé aux pilotes que, à partir de cette date, leurs aéronefs devront être équipés d'un appareil radio en état de fonctionnement lorsqu'ils évolueront dans la zone MF de l'aéroport de Gimli Industrial Park.

L'aéroport de Gimli Industrial Park connaît un nombre important d'activités aériennes et la circulation y est à la fois VFR et IFR. Les activités permanentes comprennent la formation d'élèves-pilotes sur aéronefs légers, un hélicoptère effectuant des vols d'affrètement, un gros aéronef à pistons transportant du fret. Pendant les mois d'été, l'aéroport reçoit aussi des bombardiers d'eau CL 215 et des avions de pointage bimoteurs légers qui participent à la lutte aérienne contre les incendies de forêt ainsi que des aéronefs militaires Hercules et des aéronefs civils qui effectuent des largages de parachutistes. En outre, d'avril à octobre, il peut y avoir, à tout moment, de la circulation de planeurs. Celle-ci augmente énormément en juillet et août en raison du Programme de vol à voile des cadets de l'air. Des circuits d'aérodrome ont été établis, et l'est de la piste est réservé aux circuits d'aéronefs propulsés, alors que l'ouest de la piste est réservé aux planeurs qui peuvent évoluer à partir de l'herbe et effectuer leurs circuits de ce même côté de la piste.

Les dispositions réglementaires du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) qui régissent les procédures MF sont indiquées ci-dessous :

602.97

1. Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit au commandant de bord d'utiliser un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement de radiocommunications exigé en application de la sous-partie 5.
2. Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à l'intérieur d'une zone MF doit maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire précisée pour cette zone.
3. Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui n'est pas muni de l'équipement de radiocommunications visé au paragraphe (1) peut utiliser l'aéronef en direction ou en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF si les conditions suivantes sont réunies :
 - a) une station au sol est en service à cet aérodrome;
 - b) le commandant de bord donne à la station au sol un préavis de son intention d'utiliser l'aéronef à cet aérodrome;
 - c) le commandant de bord s'assure par observation visuelle, au cours du décollage, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule pendant le décollage;
 - d) l'aéronef entre, au cours d'une approche en vue d'un atterrissage, dans le circuit d'aérodrome à une position qui exige que l'aéronef effectue deux étapes d'un circuit rectangulaire avant de s'aligner sur la trajectoire d'approche finale.

602.98

1. Tout compte rendu fait en application de la présente section doit l'être à la fréquence obligatoire précisée pour la zone MF applicable.
2. Tout compte rendu visé au paragraphe (1) doit être :
 - a) soit transmis à la station au sol associée à la zone MF, dans le cas où une station au sol existe et est en service;
 - b) soit diffusé, si la station au sol n'est pas en service ou est inexistante.

602.99

Le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler ses intentions avant de circuler sur l'aire de manœuvre de cet aérodrome.

602.100

Le commandant de bord d'un aéronef VFR ou IFR en partance d'un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit :

- a) avant de s'engager sur la piste de décollage, signaler ses intentions concernant la procédure de départ;
- b) avant le décollage, s'assurer, par radiocommunications et par observation visuelle, qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule au moment du décollage;
- c) après le décollage, signaler la sortie du circuit d'aérodrome.

602.101

Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui arrive à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

- a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude, l'heure d'atterrissage prévue et ses intentions concernant la procédure d'arrivée;
- b) au moment de l'entrée dans le circuit d'aérodrome, la position de l'aéronef dans le circuit;
- c) l'entrée dans l'étape vent arrière, s'il y a lieu;
- d) l'approche finale;
- e) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

602.102

Le commandant de bord d'un aéronef VFR qui effectue des circuits continus à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler :

- a) l'entrée dans l'étape vent arrière du circuit;
- b) l'approche finale et ses intentions;
- c) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

602.103 Le commandant de bord d'un aéronef qui traverse une zone MF doit signaler :

- a) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude et ses intentions;
- b) la sortie de la zone MF.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 3/04

COMPTES RENDUS DE POSITION AUX POINTS DE CHEMINEMENT (WPR) PAR SURVEILLANCE DÉPENDANTE AUTOMATIQUE (ADS) DANS LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL (FIR) ET LA RÉGION DE CONTRÔLE (CTA) D'EDMONTON

Introduction

NAV CANADA prévoit débiter les essais opérationnels de WPR par ADS dans certaines portions de la FIR d'Edmonton et de Winnipeg qui sont actuellement desservies par la radio Arctique (espace aérien ADS d'Edmonton). Ces essais n'auront pas de répercussion sur les aéronefs qui n'y participeront pas.

Objet de la circulaire

La présente circulaire vise :

- a) à fournir un avis relatif aux plans de mise en oeuvre des WPR par ADS;
- b) à fournir le nom de la personne-ressource avec laquelle communiquer pour participer aux essais.

Participation

Les exploitants aériens qui désirent participer aux WPR par ADS dans l'espace aérien ADS d'Edmonton sont priés de communiquer avec M. Norman Dimock (voir la rubrique « Personne-ressource de NAV CANADA » ci-dessous).

Plans de mise en oeuvre des WPR par ADS

Les essais opérationnels doivent débiter après le 15 avril 2004. À partir de ce moment, les exploitants aériens pourront choisir de fournir des comptes rendus de position par ADS. Initialement, des comptes rendus de position verbaux continueront d'être exigés. Lorsque les essais seront concluants quant à l'efficacité du service de WPR par ADS et des procédures connexes à l'intention des pilotes, il sera permis aux pilotes qui fournissent des comptes rendus de position par ADS de cesser de fournir des comptes rendus de position verbaux lorsqu'ils circulent dans l'espace aérien ADS d'Edmonton.

Espace aérien ADS d'Edmonton

Cet espace aérien comprendra les régions de la FIR/CTA d'Edmonton situées au nord de la route 19 dans la région de contrôle du Nord (NCA). Veuillez noter que la CTA d'Edmonton inclut l'espace aérien compris dans la FIR de Winnipeg, supérieur ou égal au FL 290, comme l'indiquent les *cartes en route de niveau supérieur* canadiennes et le *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH). Avant et pendant les essais, les dimensions précises de cette région seront établies puis publiées dans l'*A.I.P. Canada* (AIP).

Communications avec la radio Arctique

Les procédures de communication seront élaborées avant la tenue des essais et seront communiquées aux exploitants aériens participants à l'aide d'avis aux clients. L'efficacité de ces procédures sera confirmée au moment des essais, et celles-ci seront publiées dans l'AIP dès qu'elles seront définitives.

Personne-ressource de NAV CANADA

Les exploitants aériens qui désirent recevoir les avis aux clients dont ils ont besoin pour élaborer et arrêter les procédures de communication liées à ces essais doivent communiquer avec :

M. Norman Dimock,
Gestionnaire, Systèmes océaniques et nordiques ATC
Tél. : 613 248-6859
Courriel : DimockN@navcanada.ca

Avis

Les avis relatifs au début des essais opérationnels liés aux WPR par ADS seront transmis par NOTAM.

Les avis relatifs aux procédures de communication ou aux dimensions révisées relatives à l'espace aérien ADS d'Edmonton seront transmis par l'intermédiaire d'avis aux clients.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/04

MINIMUM RÉDUIT D'ESPACEMENT VERTICAL (RVSM) DANS L'ESPACE AÉRIEN NORD-AMÉRICAIN

Introduction

NAV CANADA prévoit mettre en œuvre, le 20 janvier 2005 à 09:01 UTC, un RVSM entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus dans l'espace aérien intérieur du Sud (SDA). Cette mise en œuvre étendra le RVSM actuellement en place dans l'espace aérien intérieur du Nord depuis avril 2002 à l'ensemble de l'espace aérien intérieur canadien (CDA).

La Federal Aviation Administration (FAA) prévoit une mise en œuvre simultanée aux mêmes niveaux de vol pour l'espace aérien au-dessus des 48 États continentaux des États-Unis, de l'Alaska ainsi que dans les espaces aériens supérieurs au-dessus des eaux côtières de l'Atlantique et du golfe du Mexique (y compris les espaces aériens de Houston Oceanic et de Miami Oceanic) et dans la Région d'information de vol (FIR, OACI) de San Juan. À la même date, à la même heure et aux mêmes niveaux de vol, le Mexique prévoit mettre en œuvre un RVSM dans l'espace aérien intérieur du Mexique et dans l'espace aérien supérieur au-dessus des eaux côtières du golfe du Mexique.

Contexte

Le RVSM permet de réduire de 2000 pi à 1000 pi l'espacement vertical entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus. Il a d'abord été mis en œuvre dans l'espace aérien de l'Atlantique Nord en 1997. Il constitue une initiative internationale qui a été mise en œuvre dans les espaces aériens de l'océan Pacifique, de l'Europe, de l'Australie et du Moyen-Orient, ainsi que dans l'espace aérien canadien du Nord.

L'espace aérien RVSM est exclusif, et les aéronefs et les exploitants aériens qui n'auront pas reçu l'approbation RVSM de l'autorité compétente de leur État, à quelques exceptions près, ne seront pas autorisés à utiliser l'espace RVSM.

Sécurité

L'élargissement de l'espace aérien RVSM à l'ensemble du CDA sera conforme au Document 9574 de l'OACI, *Manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus*. Cet élargissement tiendra aussi compte de l'expérience acquise avec la mise en œuvre du RVSM dans l'espace aérien canadien du Nord et dans d'autres régions.

Approbation RVSM pour les aéronefs et les exploitants aériens

Avant de pouvoir utiliser l'espace aérien RVSM, les exploitants aériens et les aéronefs doivent recevoir une approbation RVSM de l'autorité compétente de leur État. Les aéronefs doivent être équipés d'altimètres, de systèmes automatiques de maintien de l'altitude (pilote automatique) et de dispositifs d'alerte en cas d'écart d'altitude qui respectent les tolérances de performance RVSM. Les programmes de maintenance et d'exploitation des exploitants aériens doivent comprendre des politiques et des pratiques RVSM.

Le processus d'obtention d'une autorisation en vue d'utiliser l'espace aérien RVSM exige une coordination entre l'exploitant aérien, l'inspecteur principal de l'exploitation (IPE) de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), le directeur de la navigabilité du bureau régional de TCAC dont relève l'exploitant aérien et les Normes opérationnelles (AARXB) de TCAC.

La Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA) 0186 décrit le processus à suivre pour obtenir l'approbation d'une spécification d'exploitation RVSM et elle peut être téléchargée à partir du site Web suivant :

<http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/commerce/circulaires/menu.htm>.

Le document 91-RVSM de la FAA intitulé *Interim Guidance Material on the Approval of Operators/Aircraft for RVSM Operations* a été adopté par l'OACI pour que les États membres (y compris le Canada) l'utilisent dans leurs programmes d'autorisation. Il comprend une politique, des procédures et des directives sur la mise en conformité des exploitants aériens et des aéronefs avec les normes RVSM. Il est disponible sur le site Web de NAV CANADA à www.navcanada.ca, sous « Projets de service », « RVSM ».

Il est instamment demandé aux exploitants aériens qui ont l'intention d'utiliser l'espace aérien RVSM, mais qui n'ont pas d'approbation pour les aéronefs ni pour l'exploitation, d'entreprendre le plus rapidement possible le processus d'autorisation RVSM auprès de Transports Canada.

Planification des vols

L'ATC utilise les renseignements de la case Équipement du plan de vol pour accorder ou refuser l'autorisation d'utiliser l'espace aérien RVSM. Les exploitants aériens inscrivent, dans la case Équipement du plan de vol, la lettre désignée pour informer l'ATC que l'exploitant aérien et son aéronef ont reçu l'approbation RVSM. La lettre « W » indique que l'aéronef est conforme aux normes RVSM et que l'exploitant aérien a reçu l'approbation RVSM. Il est interdit d'utiliser l'indicatif « W » à moins que ces deux conditions soient remplies.

À quelques exceptions près, les exploitants aériens qui n'auront pas obtenu l'approbation RVSM d'ici le 20 janvier 2005 devront planifier leurs vols pour évoluer aux niveaux de vol FL 280 et inférieurs. Les dispositions de l'article 12.16.6 de la partie RAC de l'*AIP Canada* précisent quelles sont les exceptions limitées accordées aux aéronefs non approuvés RVSM qui sont autorisés à évoluer dans l'espace aérien RVSM, et elles décrivent en détail les procédures de planification du vol et de coordination.

Consultation

Un processus de communication et de consultation avec les clients, les intervenants et les groupes d'intérêt est en place et le restera pendant toute la phase de mise en œuvre.

Personnes-ressources SDRVSM

Les demandes d'information peuvent être adressées aux personnes suivantes :

Don MacKeigan
Gestionnaire de projet SDRVSM
NAV CANADA
Tél. : 613 563-5678
Fax : 613 563-7987
Courriel : mackeid@navcanada.ca

Joanne Coughlin
Directrice, Service à la clientèle
NAV CANADA
Tél. : 613 563-3877
Fax : 613 563-3426
Courriel : coughlj@navcanada.ca

Personnes-ressources RVSM de Transports Canada

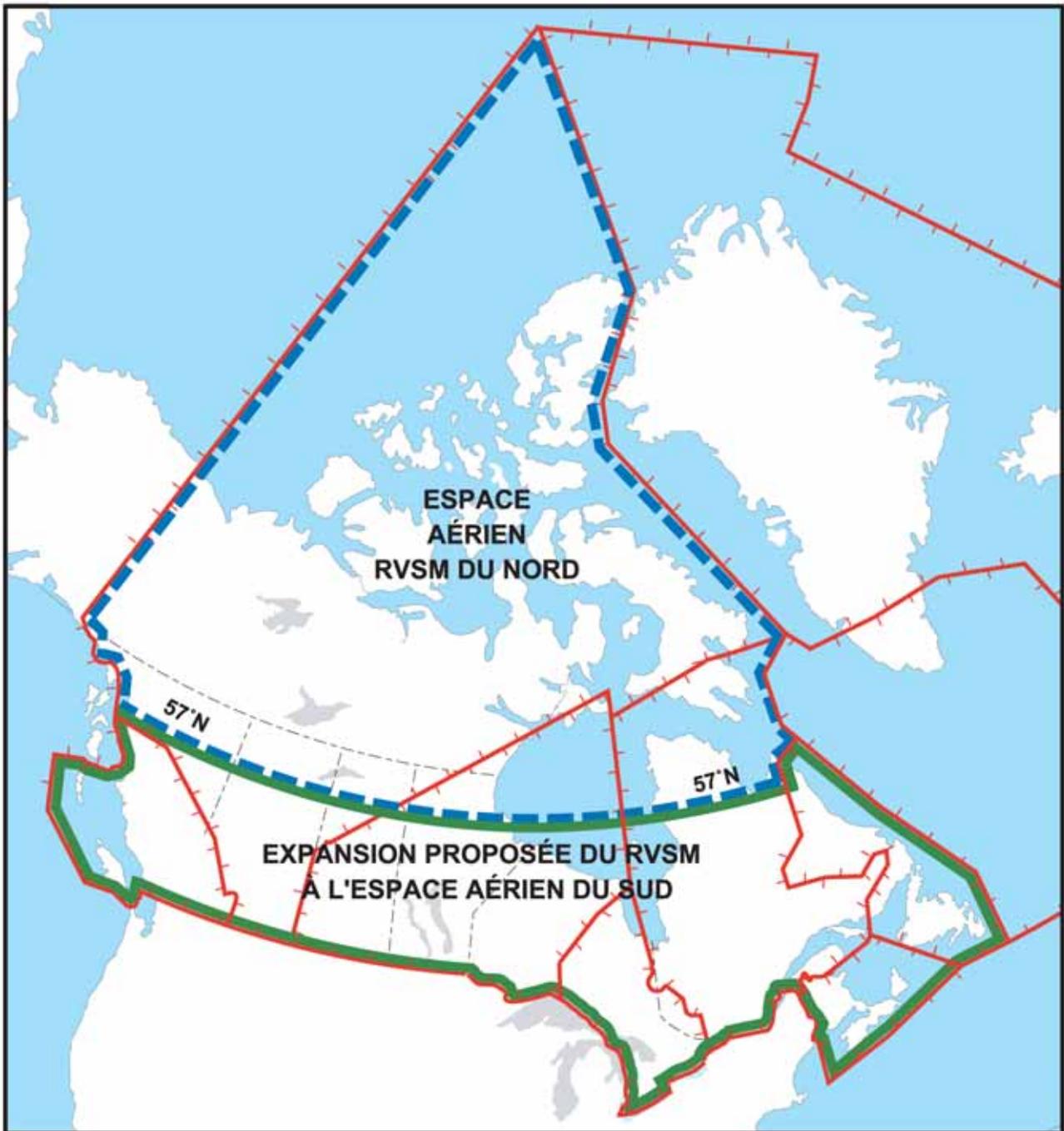
Robert Freeman
Inspecteur
Aviation commerciale et d'affaires
Normes opérationnelles
Normes relatives aux entreprises
de transport aérien
Tél. : 613 990-1868
Fax : 613 954-1602
Courriel : freemar@tc.gc.ca

M.E. (Merv) Swallow
Inspecteur
Gestionnaire du programme GMEL
Aviation commerciale et d'affaires
Normes d'agrément
Tél. : 613 990-1091
Fax : 613 991-5188
Courriel : swallow@tc.gc.ca

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox



CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 11/03

INSTALLATION RADIO TÉLÉCOMMANDÉE (RCO) PROCÉDURES DE COMMUNICATIONS

La présente vise à rappeler aux pilotes que les fréquences RCO doivent être utilisées **uniquement** pour les communications du service d'information de vol en route (FISE) et du service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS). Le respect de cette consigne permettra d'éliminer les communications superflues sur les fréquences des RCO et d'éviter la possibilité d'encombrement des fréquences.

Comme l'indique l'**article 5.13.3 de la section COM** de l'*A.I.P. Canada* (A.I.P.), les fréquences réservées aux communications air-air sont les suivantes :

- 122,75 MHz — espace aérien canadien du Sud (SDA);
- 123,45 MHz — espace aérien intérieur du Nord (NDA) et région de l'Atlantique Nord (NAT).

On encourage les pilotes à revoir les procédures de communications énoncées à l'**article 5.13.3 de la section COM de l'A.I.P.**

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/03

COMPTES RENDUS DE POSITION AUX POINTS DE CHEMINEMENT (WPR) PAR ORDINATEUR DE GESTION DE VOL (FMC)

Introduction

Le Canada prévoit débiter les essais pré-opérationnels de WPR par FMC dans la portion de la Région Atlantique Nord (NAT) correspondant à la région d'information de vol (FIR) de Gander Oceanic. Cet essai n'aura pas de répercussions sur les aéronefs qui n'y participeront pas. Le WPR par FMC n'a pas pour but de remplacer ou de retarder les WPR par la surveillance dépendante automatique (ADS) des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) 1/A.

Objet de la circulaire

Cette circulaire vise à :

- a) informer les utilisateurs de l'existence de documents de référence et d'autres renseignements connexes concernant les activités de WPR par FMC dans le NAT;
- b) donner un préavis relatif au plan de mise en œuvre des WPR par FMC.

Documents de référence en matière de WPR par FMC

Le Groupe sur la mise en œuvre des FANS (FIG) du NAT a publié un document intitulé *Guidance Material For FMC WPR Services in NAT Airspace*, au sujet de ce service. Ce document donne une description des activités de WPR par FMC et des essais planifiés pour le NAT. Ce document est disponible sur le site Web du Programme Coordination Office (PCO) du NAT à l'adresse suivante : <<http://www.nat-pco.org>>.

Les utilisateurs qui désirent participer aux essais de WPR par FMC doivent s'inscrire auprès de la FANS Central Monitoring Agency (FCMA) du NAT. Les détails concernant les exigences relatives aux inscriptions ainsi que les renseignements sur les personnes-ressources à la FCMA sont compris dans les sous-parties 1.5 et 1.6 du document de référence mentionné ci-dessus.

Plan de mise en œuvre des WPR par FMC

Un essai pré-opérationnel, qui est décrit dans les documents de référence ci-dessus, est prévu débiter après le 2 octobre 2003. Lorsque l'essai pré-opérationnel débutera, les utilisateurs pourront choisir de fournir des WPR par FMC, en plus de comptes rendus de position vocaux, pour fournir les données servant à analyser la qualité de ce service. Les données des utilisateurs qui seront en mesure de fournir des WPR par FMC par liaison de données HF (HFDL) seront particulièrement utiles.

Une fois l'essai pré-opérationnel terminé avec succès, la transition à un essai opérationnel est prévue.

Avis

Les avis relatifs au commencement des essais pré-opérationnels sur les WPR par FMC, comme des délais ou des modifications, seront communiqués par NOTAM.

La vice-présidente,
Exploitation

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K Fox' followed by a stylized flourish.

Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 7/03

EXTENSION DES COMMUNICATIONS CONTRÔLEUR-PILOTE PAR LIAISON DE DONNÉES (CPDLC) DANS LA RÉGION ATLANTIQUE NORD (NAT)

Introduction

Le Canada organise l'extension à la portion de la Région NAT de la région d'information de vol (FIR) de Gander Oceanic des essais de services CPDLC limités. Les étapes 1 et 2 des opérations CPDLC se poursuivront dans la FIR de Shanwick Oceanic, sauf indication contraire de la part du Royaume-Uni. Les aéronefs qui n'y participeront pas ne seront pas affectés par cet essai. Il n'est actuellement pas prévu de rendre l'équipement CPDLC obligatoire dans la Région NAT.

Objet de la circulaire

Cette circulaire vise à :

- a) informer les exploitants aériens de l'existence de documents de référence et d'autres renseignements connexes concernant les activités CPDLC dans la Région NAT;
- b) donner un préavis relatif au plan de mise en œuvre des CPDLC.

Documents de référence en matière de CPDLC

Le NAT Future Air Navigation Systems (FANS) Implementation Group (FIG), de l'Atlantique Nord a publié des documents de référence se rapportant aux services de liaison de données dans l'espace aérien NAT. Le document de référence intitulé *Guidance Material for ATS Data Link Services in NAT Airspace, Chapter 2 — CPDLC* contient des renseignements spécifiques aux CPDLC et donne une description des opérations CPDLC et des différentes phases d'essai planifiées pour la Région NAT. Ce document est disponible sur le site Web du NAT Programme Coordination Office (PCO) à l'adresse suivante : <<http://www.nat-pco.org>>.

Les entreprises de transport aérien qui désirent participer aux essais CPDLC doivent s'inscrire auprès du NAT FANS Central Monitoring Agency (FCMA) de l'Atlantique Nord. Les détails concernant les exigences relatives aux inscriptions ainsi que les renseignements sur les personnes-ressources concernant le FCMA sont compris dans la partie 2 du document de référence mentionné ci-dessus.

Plans de mise en œuvre des CPDLC

Le début de l'étape 3, telle qu'elle est définie dans ce même document de référence, est actuellement planifié pour le 1^{er} septembre 2003, date à partir de laquelle des services de l'étape 3 supplémentaires seront offerts à l'intérieur de la FIR de Gander Oceanic. Cet essai opérationnel permettra d'acquérir l'expérience nécessaire pour intégrer en toute sécurité davantage de capacités CPDLC dans les futures essais opérationnels.

Les exploitants aériens devraient noter que la FIR de Shanwick Oceanic continuera les essais des étapes 1 et 2 après la mise en œuvre de l'étape 3 dans la FIR de Gander Oceanic. Bien que le passage de l'étape 2 à l'étape 3 modifie la façon dont l'ATC répondra aux messages air-sol CPDLC, il n'y aura pour les équipages de conduite aucune charge de travail supplémentaire associée au fait que Gander et Shanwick en seront à deux étapes différentes des essais.

Avis

Les avis concernant le début de l'étape 3 des essais opérationnels dans la FIR de Gander Oceanic feront l'objet de NOTAM.

Note : Le début de l'étape 3 des essais opérationnels dans la FIR de Gander Oceanic rendra caduque la circulaire d'information aéronautique AIC 7/02 — *Mise en œuvre des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) dans la Région Atlantique Nord (NAT)*, qui sera retirée à ce moment là.

La vice-présidente,
Exploitation



Kathleen Fox

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/03

ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN (ALÉNA) INFORMATION

(Remplace les circulaires d'information aéronautique 1/01 et 5/00)

La présente circulaire d'information aéronautique a pour but de fournir de l'information concernant l'ALÉNA.

Contexte

L'ALÉNA, ratifié par le Canada, les États-Unis du Mexique et les États-Unis d'Amérique, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994. L'accord prévoit, entre autres, l'ouverture des frontières au marché des services aériens spécialisés (SAS), qui comprennent, selon l'article 1213 de l'ALÉNA, les services aériens concernant la cartographie, les levés, la photographie, la gestion des feux de forêt, la lutte contre les incendies, la publicité, le remorquage de planeurs, le parachutisme (sauts en parachute), la construction, l'exploitation forestière par hélicoptère (héliportage), les vols de promenade (excursions aériennes), l'entraînement au vol (formation au pilotage), l'inspection, la surveillance et l'épandage. Certains de ces services sont couverts par l'ALÉNA depuis le 1^{er} janvier 1994 alors que d'autres ont été intégrés progressivement par chaque pays signataire conformément à l'annexe B de l'ALÉNA. (voir annexe II)

À la suite de plusieurs rencontres, les représentants des gouvernements se sont entendus sur la création de groupes de travail « pour discuter des normes et des règlements touchant les services aériens spécialisés » et ont entamé un processus pour la « mise en vigueur en douceur » des SAS. Des représentants des trios autorités de l'aviation civile (AAC) ont formé un comité directeur pour diriger les travaux de création du processus tandis que des experts techniques de chaque pays ont formé des groupes de travail sur la navigabilité aérienne, sur les opérations aériennes et sur les licences du personnel. Nous présentons ici le fruit des travaux du comité directeur et des groupes de travail.

Application

Le présent document d'information vise tous les exploitants des pays signataires de l'ALÉNA désirant assurer la prestation transfrontières de SAS, aux termes de l'article 1213 de l'ALÉNA. Ces renseignements s'appliquent exclusivement à l'exploitation des SAS dans le cadre de l'ALÉNA et ne sauraient être utilisés à d'autres fins.

Glossaire

Les AAC auxquelles on fait référence dans le présent document sont :

- La **Dirección General de Aeronáutica Civil** (DGAC), États-Unis du Mexique;
- La **Federal Aviation Administration** (FAA), États-Unis d'Amérique;
- **Transports Canada, Aviation Civile** (TCAC), Canada.

AAC nationale : L'AAC chargée de réglementer l'exploitant qui fait une demande d'autorisation d'exploitation dans un autre pays de l'ALÉNA. L'AAC nationale est habituellement la même que celle de l'état d'immatriculation des aéronefs et elle est responsable de la supervision réglementaire des aéronefs qu'elle a immatriculés en ce qui a trait, entre autres, aux exigences en matière de maintenance et d'inspection.

AAC hôte : L'AAC d'un pays de l'ALÉNA où des SAS transfrontières sont fournis.

Exploitant : L'organisme qui entreprend des SAS commerciaux.

L'expression « **Formation au pilotage** » s'applique dans les cas suivants :

- **École de pilotage certifiée** : École titulaire d'un permis ou d'un certificat d'exploitation délivré par l'AAC pour donner une formation approuvée en vue d'obtenir une qualification de pilote.
- **Exploitant assurant la formation au pilotage** : Exploitant assurant une formation en vue de l'obtention d'une des compétences suivantes ou de son actualisation : qualification sur hydravion, sur multimoteur ou sur aéronef utilisé à des fins agricoles; qualification de type; qualification de vol aux instruments; licence de pilote de ligne.
- **Exploitant de SAS** : Exploitant assurant une formation opérationnelle spécifique pour un SAS donné. La formation sur type d'aéronef en fait partie si l'aéronef en question est utilisé dans ce service particulier et s'il est mentionné dans le certificat d'exploitation aérienne ou dans l'autorisation d'exploitation délivrée en vertu de l'ALÉNA.

Définitions des SAS

La liste suivante énumère les SAS définis par l'ALÉNA; en font partie également des services spécialisés ayant, selon les trois AAC, des caractéristiques similaires à celles de la liste.

Les SAS effectués dans le cadre de l'ALÉNA sont des opérations aériennes spécialisées effectuées à des fins commerciales définies comme suit :

Cartographie aérienne : Utilisation d'un aéronef à des fins de cartographie à l'aide d'un appareil photographique ou d'autres dispositifs de mesure ou d'enregistrement.

Construction aérienne : Utilisation d'un hélicoptère afin d'effectuer des opérations avec charges externes à l'appui de la construction, du hissage d'équipement de services publics, de la construction de lignes électriques ou de l'érection de pylônes à usage particulier.

Excursion aérienne : Utilisation d'un aéronef à des fins récréatives à l'intention des passagers. L'aéronef décolle et atterrit au même aéroport ou au même aérodrome.

Formation au pilotage : Formation donnée par une école de pilotage certifiée ou un exploitant assurant la formation au pilotage conformément à un plan de cours au sol et en vol approuvé qui permet aux étudiants de satisfaire aux exigences d'agrément en vue d'obtenir un certificat ou une qualification de pilote. Elle comprend également une formation opérationnelle assurée par un exploitant de SAS.

Gestion des incendies de forêt : Utilisation d'un aéronef dans le but de détecter et de maîtriser des incendies de forêt ainsi que dans le but de vaporiser une substance visant à éteindre et à prévenir les incendies de forêt. Ce type de travail aérien comprend le transport de pompiers, des chefs ou des gestionnaires de lutte contre les incendies à partir du camp principal jusque dans la région de l'incendie, jusque sur les lieux mêmes de l'incendie ou jusqu'à l'intérieur de la zone de l'incendie.

Hélicidbardage : Utilisation d'un hélicoptère dans le but de transporter du bois d'œuvre suspendu au fuselage.

Inspection et surveillance aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer de l'observation et des patrouilles aériennes des événements et des objets en surface.

Levé topographique aérien : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer un levé topographique à l'aide d'un appareil photographique ou autres dispositifs de mesure ou d'enregistrement.

Lutte contre l'incendie : Utilisation d'un aéronef afin de répandre de l'eau, des produits chimiques et ignifuges visant à éteindre un incendie. Cela comprend le transport des pompiers.

Photographie aérienne : Utilisation d'un aéronef afin de prendre des photographies ou d'enregistrer de l'information à l'aide d'un appareil photographique ou d'autres dispositifs de mesure ou d'enregistrement.

Publicité aérienne : Utilisation d'un aéronef aux fins d'écriture dans le ciel, de remorquage de banderoles, d'affichage de panneaux aériens, de distribution de feuillets et d'information du public.

Épandage aérien : Utilisation d'un aéronef pour l'épandage de produits.

Remorquage de planeurs : Remorquage d'un planeur par un aéronef à moteur équipé d'une attache de remorquage.

Sauts en parachute : Utilisation d'un aéronef afin de permettre à une personne de descendre de cet aéronef en vol à l'aide d'un parachute au cours de la totalité ou d'une partie de cette descente.

Publications recommandées

- Annexe 2 de la *Convention sur l'aviation civile internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- Publication d'information aéronautique (*A.I.P. Canada*), Canada
- *Publicación de información aeronáutica* (PIA), Mexique
- *Aeronautical Information Manual* (AIM) / *Aeronautical Information Publication* (AIP), États-Unis

Exploitation transfrontières d'un sas dans le cadre de l'ALÉNA

Exigences générales

Validité

- Une autorisation délivrée en vertu de l'ALÉNA, sauf en cas de modification, de suspension ou de révocation, est valable pour une période maximale d'un an et est renouvelable. Le processus de renouvellement est identique au processus initial d'autorisation.

Processus d'autorisation

- L'exploitant de SAS doit être équipé et compétent pour effectuer les vols SAS faisant l'objet d'une demande; demander et obtenir l'autorisation de l'AAC nationale; demander et obtenir l'autorisation de l'AAC hôte; et déposer la demande dans la langue officielle ou l'une des langues officielles du pays hôte.

Conditions d'exploitation

Aéronefs

- Les aéronefs doivent détenir un certificat de navigabilité et un certificat d'immatriculation valides et à jour de l'AAC nationale. L'exploitant doit démontrer à l'AAC nationale la validité des documents.
- L'aéronef utilisé dans toute exploitation de SAS doit avoir reçu un certificat de type civil original émis par la FAA ou TCAC. Les aéronefs démilitarisés certifiés en catégorie restreinte en vertu de leur état de service militaire ne sont pas admissibles; ceux qui sont couverts par une certification de type civile sont admissibles à condition qu'ils soient utilisés conformément aux normes civiles et en configuration civile.
- Les aéronefs certifiés à l'étranger (par un pays tiers) doivent avoir obtenu une certification de type tant de la FAA que de TCAC.

- Les modifications à la définition de type (c'est-à-dire les certificats de type supplémentaires ou les certificats de conception de réparation) autorisées par les pays tiers pour les produits conçus et fabriqués chez eux sont acceptables à condition qu'il y ait une entente bilatérale sur la navigabilité ou un accord équivalent avec la FAA ou TCAC qui traite spécifiquement des normes de conception.
- Les aéronefs de catégorie primaire ne doivent pas être utilisés pour la formation en vol. Sauf approbation contraire par l'AAC hôte, des certificats de navigabilité de catégorie standard sont requis. L'exploitant d'un SAS peut donner la formation opérationnelle sur les aéronefs approuvés pour le SAS en question.

Exploitation d'un SAS

- Conformément à l'annexe 2 de la *Convention sur l'aviation civile internationale* de l'OACI, les exploitants doivent se conformer aux règles générales d'utilisation et de vol du pays hôte. Les exploitants devraient garder à l'esprit qu'il existe des différences considérables entre les règles de vol à vue des pays.
- Les exploitants doivent traiter avec les organismes gouvernementaux appropriés dont, entre autres, ceux chargés des douanes, des échanges commerciaux, de l'immigration et de l'environnement.
- L'exploitant d'un SAS doit communiquer avec l'AAC hôte (voir annexe III) avant d'entreprendre l'exploitation d'un SAS dans une zone géographique donnée, lorsqu'il change le type de SAS ou lorsqu'il retourne à la zone géographique d'origine.
- Les exploitants ayant une base dans un pays hôte, mais qui fournissent des services dans un autre pays hôte, doivent obtenir l'autorisation de chacune des AAC hôtes.
- Le pilote d'un service donné doit être titulaire d'une licence de pilote professionnel valide et à jour délivrée par l'AAC nationale ou d'une licence de pilote de niveau supérieur. Une validation de licence par l'AAC hôte n'est pas suffisante pour répondre à cette exigence.
- La formation en vol en vue de la délivrance de licences, de permis et de qualifications de l'AAC nationale peut être assurée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences de l'AAC nationale.
- La formation en vol en vue de la délivrance de licences, de permis et de qualifications de l'AAC hôte peut être assurée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences additionnelles de l'AAC hôte (voir annexe IV).
- Les écoles de pilotage certifiées, les exploitants assurant la formation au pilotage et les exploitants de SAS reçoivent l'autorisation de donner de la formation au pilotage conformément aux conditions spécifiées par l'AAC hôte.
- La masse d'un avion utilisé à des fins agricoles peut être supérieure à la masse maximale au décollage (MTOW) si l'AAC nationale a délivré une autorisation à cet effet et si le dépassement se limite à 1,25 fois la MTOW.
- La maintenance doit être effectuée conformément aux exigences de l'AAC nationale.
- Les exploitants qui effectuent des excursions aériennes doivent être certifiés par leur AAC nationale pour le transport commercial de passagers.
- Le déplacement du personnel essentiel du camp de base à la zone de feu, ou d'un camp de base à un autre pour assurer la lutte contre un incendie, n'est pas considéré comme transport aérien, car il fait partie des obligations opérationnelles de lutte contre les incendies inhérentes à un SAS.

Exigences spéciales

Pour l'exploitation au Canada

- Les exploitants doivent fournir à TCAC le nom de l'organisme ou des organismes de maintenance dûment agréés où la maintenance est effectuée.
- Une preuve d'assurance doit se trouver à bord de l'aéronef (voir l'annexe VI).
- Les exploitants doivent se conformer aux règlements et aux normes sur les limites de temps de vol et de service qui s'appliquent aux activités concernées (voir les articles 00.15 du RAC et 720.15 des NSAC).
- Les exploitants doivent se conformer aux exigences sur l'équipement de survie qui s'appliquent aux activités concernées (voir l'annexe V).
- Les écoles de pilotage mexicaines doivent désigner un instructeur de vol qualifié responsable du contrôle opérationnel. Les exploitants doivent indiquer à TCAC le type d'inspection ou le programme de maintenance utilisé pour chaque type d'appareil (c.-à-d. maintenance progressive, annuelle, toutes les cent heures, selon un programme recommandé par le constructeur ou un programme agréé).

Pour l'exploitation au Mexique

- Les exploitants doivent fournir à la DGAC le nom de l'atelier ou des ateliers de réparation adéquatement qualifiés où est effectuée la maintenance.
- La PIA doit être utilisée dans le cadre de tout service et doit être conservée à bord de l'aéronef.
- Le permis ne sera délivré que si la preuve d'assurance est fournie avec la demande. La preuve d'assurance doit être à bord de l'aéronef (voir l'annexe VI).
- Les activités doivent être menées sur des pistes ou à des emplacements approuvés, sauf autorisation contraire.
- Aux installations d'avitaillement non approuvées, un permis spécial est requis pour la manipulation des carburants.
- Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent des SAS.
- Les exploitants doivent se conformer aux exigences concernant l'équipement de survie applicables aux activités prévues (voir l'annexe V).
- Tout vol VFR de nuit exige une autorisation spéciale.
- Les écoles de formation au pilotage doivent obtenir un certificat d'éducation publique ou une lettre d'autorisation du Secretaría de Educación Pública pour donner la formation au sol.
- En plus d'avoir l'autorisation de la DGAC, les exploitants de SAS de photographie aérienne, de levé topographique aérien et de cartographie aérienne doivent obtenir la permission du Secretaría de la Defensa Nacional.

Pour l'exploitation aux États-Unis

- Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent un service d'excursions aériennes à partir d'une base située aux États-Unis (voir l'annexe III).
- La maintenance et la réparation des parachutes de secours doivent être certifiées par une personne autorisée par la FAA.
- Le document Department of Transportation Order 97-7-03 (*Specialty Air Service Operators of Canada and Mexico*) doit se trouver à bord de l'aéronef.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

ANNEXE I

Documents modèles

La présente annexe contient des modèles de documents pouvant être utilisés par les exploitants lorsqu'ils déposent une demande d'autorisation de SAS dans un pays signataire de l'ALÉNA.

Exploitants déposant une demande à l'AAC nationale

Au Canada

- Demande pour opérations de services spécialisés — Accord de libre-échange (ALÉ) (Formulaire 26-0509 — ALÉ)

Au Mexique

- Lettre de demande d'exploitation en vertu de l'ALÉNA

Aux États-Unis

- Demande de certificat de dérogation ou d'autorisation (Application for Certificate of Waiver or Authorization) (Formulaire FAA 7711-2)

Exploitants déposant une demande à l'AAC hôte

Au Canada

- Demande pour opérations de services spécialisés — Accord de libre-échange (ALÉ) (Formulaire 26-0509 — ALÉ)

Au Mexique

- Lettre de demande d'exploitation en vertu de l'ALÉNA
- Attestation d'assurance

Aux États-Unis

- Demande de certificat de dérogation ou d'autorisation (Application for Certificate of Waiver or Authorization) (Formulaire FAA 7711-2)

Notes :

1. L'autorisation de l'AAC nationale est requise dans le cadre du processus de demande auprès de l'hôte.
2. L'AAC hôte fournira un dossier d'information qui définit les exigences relatives à la demande.

ANNEXE II**Calendrier de mise en œuvre progressive des SAS dans le cadre de l'ALÉNA**

Catégorie de service	Mexique	Canada et États-Unis
Cartographie aérienne	en vigueur	en vigueur
Construction aérienne	en vigueur	en vigueur
Excursion aérienne	en vigueur	en vigueur
Formation au pilotage	en vigueur	en vigueur
Gestion des incendies de forêt	en vigueur	en vigueur
Hélicoptère	en vigueur	en vigueur
Inspection et surveillance aérienne	en vigueur	en vigueur
Levé topographique aérien	en vigueur	en vigueur
Lutte contre l'incendie	en vigueur	en vigueur
Photographie aérienne	en vigueur	en vigueur
Publicité aérienne	en vigueur	en vigueur
Épandage aérien	en vigueur	en vigueur
Remorquage de planeurs	en vigueur	en vigueur
Sauts en parachute	en vigueur	en vigueur

ANNEXE III

Bureaux de renseignements

Pays	Bureau de renseignements AAC	Téléphone/télécopieur
Canada	Chef, Normes d'agrément Aviation commerciale et d'affaires Place de Ville 330, rue Sparks Tour C, 4e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone : 613 990-1098 Fax : 613 954-1602
Mexique	Dirección Técnica Dirección General de Aeronáutica Civil Providencia 807-4 ^o Piso Col. del Valle C.P. 03100, México, D.F.	Téléphone : 525 687-76-80 Fax : 525 523-67-40
United States	General Aviation and Commercial Division AFS-800 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone : 202 267-3411 Fax : 202 267-5094
	United States Drug and Alcohol Program Office Implementation and Special Projects Branch AAM-810 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone : 202 267-8976 Fax : 202 267-5200

ANNEXE IV

Formation au pilotage — Principes généraux

Écoles de pilotage certifiées	Exploitants assurant la formation au pilotage	Exploitants de SAS
	Entreprises de formation spécialisée (p. ex. Flight Safety International)	Formation de pilotes, qu'ils soient engagés par l'exploitant en question ou pas.
Toute formation autorisée par un certificat. Voir : article 406.02 du RAC; articles 141.11 et 141.57 des <i>Federal Aviation Regulations</i> ; art. 39 de la <i>Ley de Aviación Civil, et Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica</i> (11-X-1951)	Licence pour utilisation d'aéronefs à des fins agricoles (DGAC)	Qualification de type
Aviation de loisir*	Qualification sur hydravion	Exigences relatives à la mise à jour des connaissances
Pilote privé — avion et hélicoptère**	Qualification sur multimoteur	
Pilote professionnel — avion et hélicoptère*	Qualification de type	
Qualification d'instructeur de vol— avion et hélicoptère*	Qualification de vol aux instruments	
Avantages de vol de nuit — avion et hélicoptère*	Licence de pilote de ligne	
	Exigences relatives à la mise à jour des connaissances	

Notes :

1. Les activités de formation au pilotage suivies d'un astérisque doivent relever de l'autorité d'une école de pilotage certifiée.
2. La formation au pilotage figurant dans la deuxième colonne peut être donnée par des écoles de pilotage certifiées ou par des instructeurs relevant de l'autorité d'un exploitant assurant la formation au pilotage.
3. La formation au pilotage figurant dans la troisième colonne peut être donnée par un instructeur relevant de l'autorité d'un SAS qualifié en vertu de l'ALÉNA pour ce genre d'activités.

Qualifications additionnelles du pilote instructeur

Formation au vol de nuit au Mexique

- Les instructeurs canadiens doivent être titulaire d'une qualification de vol aux instruments.
- Les instructeurs des États-Unis doivent être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol certifié pour le vol aux instruments (CFII).

Qualification sur hydravion

- Le Canada exige que les instructeurs du Mexique et des États-Unis aient accumulé 50 h de vol sur hydravion.

Formation au vol VFR au-dessus de la couche (VFR OTT) au Canada

- Les instructeurs des États-Unis doivent être titulaire d'une qualification CFII.
- Les instructeurs mexicains doivent être titulaire d'une qualification de vol aux instruments.

Formation à la voltige au Canada

- Les instructeurs certifiés au Mexique et aux États-Unis qui désirent enseigner la voltige doivent détenir une autorisation canadienne.

Formation à la voltige au Mexique

- Les instructeurs canadiens qui désirent enseigner la voltige doivent détenir un permis spécial ou une autorisation, ou les deux.

Formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur à la voltige au Canada

- Les instructeurs agréés au Mexique et aux États-Unis qui désirent donner une formation dans le cadre de l'obtention d'une qualification d'instructeur à la voltige sur avion doivent être titulaires d'une autorisation du Canada.

Formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol sur avion ou hélicoptère

- Au Canada, TCAC exige que les instructeurs du Mexique et des États-Unis aient accumulé 750 h de formation en vol dans la catégorie d'aéronef pertinente (600 h de formation en double commande pour une licence de pilote civil) et aient recommandé au moins 10 demandeurs pour le test en vol de la licence de pilote privé, de pilote professionnel ou de permis de pilote de loisir (trois recommandations au maximum dans ce dernier cas). Les instructeurs des États-Unis doivent effectuer un vol d'évaluation.
- Au Mexique, la DGAC exige des instructeurs des États-Unis trois ans d'expérience à titre d'instructeur de vol, 350 h de vol dans la catégorie et la classe d'aéronef pertinentes (150 h sur l'aéronef en question), 30 h de vol en qualité de commandant de bord au cours des deux derniers mois, un examen écrit et un test en vol.

ANNEXE V**Équipement de survie****Exploitation au Canada**

- Conformément à l'article 602.21 du RAC, de l'équipement de survie doit se trouver à bord de l'aéronef. Cet équipement comprend ce qui est nécessaire pour s'abriter, s'approvisionner en eau, faire du feu et envoyer des signaux. L'article en question ne s'applique pas si l'aéronef est utilisé dans une région et à une époque de l'année où la survie ne pose pas de problème. Des renseignements spécifiques sur les exigences en fonction des zones géographiques sont publiés dans l'*A.I.P. Canada*. Pour obtenir des renseignements sur l'A.I.P., veuillez composer le 1 800 305 2059 ou visiter le site <http://tc.gc.ca/aviation> pour consulter le RAC.

Exploitation au Mexique

- Conformément aux normes 191, 193, 194 et 195 du *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*, de l'équipement de survie doit se trouver à bord de l'aéronef, y compris une trousse de premiers soins, ce qui est nécessaire pour s'abriter, des dispositifs de flottaison (pour les activités requérant le survol de l'eau), un extincteur, une radiobalise de repérage d'urgence, des rations et des vêtements de survie et des moyens d'envoyer des signaux. Les rations et les vêtements de survie sont exigés pour les zones éloignées seulement, en fonction de la région survolée. Vous pouvez obtenir des renseignements à ce sujet par téléphone au 525 687-76-80 ou par télécopieur au 525 523-67-40. Les renseignements seront envoyés par télécopieur.

ANNEXE VI

Exigences en matière d'assurance

Canada

- Les exploitants de SAS doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurance définies à l'article 606.02 du RAC et doivent être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile à l'égard des passagers et des tiers.

Mexique

- Les exploitants de SAS doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurance définies à l'article 64 de la *Ley de Aviación Civil* et doivent être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile à l'égard des passagers et des tiers.

États-Unis

- Les exploitants de services d'excursions aériennes doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurance définies à la Partie 402 du *Department of Transportation Regulations* et doivent être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile à l'égard des passagers et des tiers.

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 5/03

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 602.123 DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC)

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte les commandants de bord d'hélicoptères des exigences énoncées à l'article 602.123 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions ci-dessous. L'article 602.123 du RAC stipule que : « Il est interdit au commandant de bord d'un aéronef d'indiquer dans un plan de vol IFR ou un itinéraire de vol IFR un aéroport de dégagement à moins que les renseignements météorologiques à sa disposition n'indiquent que le plafond et la visibilité à cet aéroport de dégagement seront, à l'heure d'arrivée prévue, égaux ou supérieurs aux minimums météorologiques à l'aéroport de dégagement précisés dans le *Canada Air Pilot* (CAP). »

Objet

La présente exemption a pour objet d'autoriser les commandants de bord d'hélicoptères à se servir des minimums météorologiques pour les aéroports de dégagement précisés dans cette exemption, au lieu des minimums météorologiques pour les aéroports de dégagement précisés dans le CAP lorsqu'ils choisissent un aéroport de dégagement où il est possible de faire une approche aux instruments.

Application

La présente exemption s'applique aux commandants de bord d'hélicoptères qui ont l'intention d'inclure un aéroport de dégagement dans leur plan de vol ou leur itinéraire de vol IFR.

Conditions

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. si l'aéroport de dégagement est doté uniquement d'approches au système de positionnement mondial (GPS), ou s'il n'y a aucune approche IFR disponible, le commandant de bord doit se servir des minimums météorologiques pour les aéroports de dégagement tels qu'ils sont indiqués à la case « Aucune approche IFR disponible » dans le CAP;
2. les conditions météorologiques à l'heure d'arrivée prévue à l'aéroport de dégagement ne doivent pas être inférieures à 200 pieds au-dessus des minimums de l'approche devant être effectuée, et la visibilité d'au moins 1 mille terrestre, mais jamais inférieure à la visibilité minimum de l'approche devant être effectuée;
3. les minimums dérivés pour un aéroport de dégagement doivent tenir compte de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation, des aides à la navigation aérienne habituellement utilisées et en état de fonctionnement, du type de prévision météorologique ainsi que de la piste ou de l'aire d'atterrissage qui seront utilisés.

Validité

La présente exemption demeure en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) 23:59 HNE le 31 mars 2004;
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions pertinentes du CAP;
- c) la date à laquelle l'une des conditions qui y est énoncées cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/03

EXEMPTION À L'ALINÉA 704.27b) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) ET À L'ARTICLE 724.27 DES NORMES DE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL (NSAC)

Attendu qu'une personne peut voler en règles de vols aux instruments (IFR) sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, à condition que cette personne soit autorisée à procéder de la sorte dans un certificat d'exploitation aérienne et qu'elle respecte les NSAC.

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et tenant compte du fait que la présente exemption est accordée dans l'intérêt public et qu'elle ne menace aucunement la sécurité aérienne, j'exempte par la présente les **commandants de bord d'hélicoptère** et les **exploitants aériens d'hélicoptère** des exigences de l'article 724.27 des NSAC imposées en vertu de l'alinéa 704.27b) du RAC. L'article 724.27 des NSAC renferme la norme qui permet aux hélicoptères de voler en IFR sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR. La présente exemption est assujettie aux conditions énumérées ci-dessous.

Objet

La présente exemption a pour objet de fournir aux commandants de bord d'hélicoptère et aux exploitants aériens d'hélicoptère des exigences révisées en matière de limites météorologiques quand ils volent en IFR sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR.

Application

La présente exemption s'applique aux commandants de bord d'hélicoptère et aux exploitants aériens d'hélicoptère qui sont régis par la sous-partie 704 du RAC.

Conditions

La présente exemption est accordée sous réserve des conditions suivantes :

1. le *manuel d'exploitation de la compagnie* doit expliquer en détail comment effectuer des vols IFR sans aérodrome de dégagement, et les vols doivent être effectués en vertu d'un système de contrôle d'exploitation de Type C;
2. le personnel de suivi des vols doit être avisé du fait que l'hélicoptère vole en IFR sans aérodrome de dégagement et qu'il doit être prêt à lui communiquer les derniers renseignements météorologiques;
3. les commandants de bord doivent connaître les aérodromes de déroutement;
4. des prévisions d'aérodrome et des bulletins météorologiques doivent être disponibles pour la destination et montrer que, entre au moins deux heures avant et deux heures après l'heure d'arrivée prévue à destination, le plafond minimal est au moins à 1 000 pi au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou au moins à 400 pi au-dessus du plus bas des minimums d'approche applicables, le plus élevé des deux s'appliquant, et la visibilité est d'au moins deux (2) milles terrestres.

Validité

La présente exemption restera en vigueur jusqu'à la première des dates mentionnées ci-dessous :

- a) le 1^{er} mars 2004 à 23 h 59 HNE;
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions appropriées des NSAC;
- c) la date à laquelle l'une des conditions de la présente exemption n'est plus respectée; ou
- d) la date à laquelle le ministre des Transports annule par écrit la présente exemption parce qu'il estime qu'elle n'est plus d'intérêt public ou qu'elle pourrait constituer une menace à la sécurité aérienne.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 3/03

EXEMPTION À L'ALINÉA 703.31b) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) ET À L'ARTICLE 723.31 DES NORMES DE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL (NSAC)

Attendu qu'une personne peut voler en règles de vols aux instruments (IFR) sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR, à condition que cette personne soit autorisée à procéder de la sorte dans un certificat d'exploitation aérienne et qu'elle respecte les NSAC.

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et tenant compte du fait que la présente exemption est accordée dans l'intérêt public et qu'elle ne menace aucunement la sécurité aérienne, j'exempte par la présente les **commandants de bord d'hélicoptère** et les **exploitants aériens d'hélicoptère** des exigences de l'article 723.31 des NSAC imposées en vertu de l'alinéa 703.31b) du RAC. L'article 723.31 des NSAC renferme la norme qui permet aux hélicoptères de voler en IFR sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR. La présente exemption est assujettie aux conditions énumérées ci-dessous.

Objet

La présente exemption a pour objet de fournir aux commandants de bord d'hélicoptère et aux exploitants aériens d'hélicoptère des exigences révisées en matière de limites météorologiques quand ils volent en IFR sans qu'un aérodrome de dégagement ne figure dans le plan de vol IFR ou dans l'itinéraire de vol IFR.

Application

La présente exemption s'applique aux commandants de bord d'hélicoptère et aux exploitants aériens d'hélicoptère qui sont régis par la sous-partie 703 du RAC.

Conditions

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. le *manuel d'exploitation de la compagnie* doit expliquer en détail comment effectuer des vols IFR sans aérodrome de dégagement, et les vols doivent être effectués en vertu d'un système de contrôle d'exploitation de Type C;
2. le personnel de suivi des vols doit être avisé du fait que l'hélicoptère vole en IFR sans aérodrome de dégagement et qu'il doit être prêt à lui communiquer les derniers renseignements météorologiques;
3. les commandants de bord doivent connaître les aérodromes de déroutement;
4. des prévisions d'aérodrome et des bulletins météorologiques doivent être disponibles pour la destination et montrer que, entre au moins une heure avant et une heure après l'heure d'arrivée prévue à destination, le plafond minimal est au moins à 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou au moins à 400 pieds au-dessus du plus bas des minimums d'approche applicables, le plus élevé des deux s'appliquant, et la visibilité est d'au moins deux (2) milles terrestres.

Validité

La présente exemption restera en vigueur jusqu'à la première des dates mentionnées ci-dessous :

- a) le 1^{er} mars 2004 à 23 h 59 HNE;
- b) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions appropriées des NSAC;
- c) la date à laquelle l'une des conditions de la présente exemption n'est plus respectée;
- d) la date à laquelle le ministre des Transports annule par écrit la présente exemption parce qu'il estime qu'elle n'est plus d'intérêt public ou qu'elle pourrait constituer une menace à la sécurité aérienne.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 2/03

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 605.33(2)c DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte les **exploitants aériens et les membres d'équipage de conduite canadiens** des exigences énoncées à l'alinéa 605.33(2)c du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions énoncées ci-après.

L'alinéa 605.33(2)c du RAC stipule qu'il est interdit d'effectuer le décollage d'un des aéronefs mentionnés ci-dessous, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui est conforme aux *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* :

après le 31 juillet 1997 ou, pour les aéronefs utilisés en vertu de la partie VII, après le 28 février 1997, tout autre aéronef multimoteur à turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes, et pour lequel le certificat de type ou la souspartie en vertu de laquelle l'aéronef est utilisé exige deux pilotes.

Objet

Lorsqu'un aéronef est utilisé en vol IFR avec un seul pilote conformément à l'article 703.86 du RAC, il peut arriver que le pilote automatique tombe en panne. Dans une telle situation, deux pilotes doivent être à bord de l'aéronef et celui-ci doit être équipé d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage. La présente exemption vise à permettre aux **exploitants aériens et aux membres d'équipage de conduite canadiens** qui utilisent un aéronef multimoteur à turbomoteur en vol IFR avec un seul pilote en vertu de l'article 703.86 du RAC de continuer à utiliser l'aéronef sans un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage pour une période maximale de 90 jours suivant la panne du pilote automatique.

Application

La présente exemption s'applique aux **exploitants aériens et aux membres d'équipage de conduite canadiens** qui utilisent un aéronef multimoteur à turbomoteur avec un seul pilote en vertu de l'article 703.86 du RAC.

Conditions

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes:

1. il s'agit d'un aéronef multimoteur à turbomoteur qui était utilisé avec un seul pilote en vertu de l'article 703.86 du RAC au moment où le pilote automatique est tombé en panne;
2. l'équipage de conduite doit être composé de deux pilotes qui possèdent les qualifications énoncées à l'article 703.88 du RAC;
3. la documentation attestant la date à laquelle le pilote automatique a cessé de fonctionner doit se trouver à bord de l'appareil;
4. l'aéronef utilisé en vol IFR avec un seul pilote en vertu de l'article 703.86 du RAC ne peut être utilisé au-delà des 90 jours suivant la panne du pilote automatique;
5. une copie de la présente exemption doit se trouver à bord de l'appareil en tout temps.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) le 31 mars 2004;
- b) la date à laquelle une modification aux dispositions pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* entre en vigueur;
- c) la date à laquelle toute condition qui y est énoncée cesse d'être respectée;
- d) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 8/02

NAV CANADA TERMINERA LA MISE EN OEUVRE DE L'ESPACEMENT DE 25 KHZ ENTRE LES CANAUX POUR TOUTES LES COMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES VHF AU CANADA

Besoin d'achever la mise en oeuvre de cette transition

Les fréquences disponibles pour le contrôle de la circulation aérienne au Canada ne mettent pas tout à fait à profit la norme de l'OACI concernant l'espacement de 25 kHz entre les canaux pour les communications aéronautiques VHF.

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a mis en oeuvre un tel espacement de 25 kHz entre les canaux. Le nombre de canaux disponibles pour les fréquences de contrôle de la circulation aérienne est limité, et la demande des centres métropolitains très fréquentés qui longent la frontière canado-américaine est considérable.

Si NAV CANADA ne mène pas à terme cette transition à un espacement de 25 kHz entre les canaux, l'efficacité opérationnelle de la société en souffrira et sa capacité à assurer des services de communications essentiels sera limitée.

L'utilisation de l'espacement de 25 kHz entre les canaux sera extrêmement profitable pour les régions terminales et les aéroports très fréquentés, car elle réduira les possibilités de brouillage et fournira du même coup des fréquences supplémentaires qui, sans cette transition, ne seraient pas disponibles.

Grâce à la mise en oeuvre complète de l'espacement de 25 kHz des canaux pour tous les services de communication radio, NAV CANADA a la chance de mettre à la disposition de ses clients plus de fréquences pour les services de la circulation aérienne et d'améliorer l'efficacité des communications aéronautiques.

Il n'est pas nécessaire de mener une étude aéronautique ou un processus de consultation formel avant de procéder à la transition à l'espacement de 25 kHz entre les canaux, car Transports Canada a promulgué une décision à cet égard en 1980. Cette transition permettra à NAV CANADA d'aligner ses normes sur celles de l'OACI et d'Industrie Canada.

Toutefois, afin de respecter son engagement en matière de transparence des communications avec ses clients, NAV CANADA tiendra des séances d'information à l'intention des groupes d'intervenants nationaux et provinciaux et, grâce à divers moyens, informera les utilisateurs des communications VHF de l'importance de mener à terme cette transition.

Incidence sur les pilotes et les utilisateurs d'aéronefs

Les aéronefs destinés aux vols IFR sont dotés d'une radio de 720 ou de 760 canaux et peuvent donc sélectionner des fréquences à des intervalles de 25 kHz.

La plupart des aéronefs destinés aux vols VFR sont équipés d'un émetteur-récepteur semblable, mais NAV CANADA en ignore la proportion exacte. Les pilotes dont les aéronefs ne disposent pas d'un émetteur-récepteur de 720 ou de 760 canaux VHF peuvent brouiller certaines fréquences ou éprouver des difficultés de réception dans les secteurs où l'espacement des canaux est de 25 kHz et, par conséquent, seront incapables de sélectionner quelques fréquences. Il est difficile d'estimer précisément le nombre d'aviateurs qui seraient touchés par ce problème, ou à quel point ils le seraient à court et à moyen terme compte tenu du fait que la mise en oeuvre des nouvelles fréquences serait effectuée dans tout le réseau de l'aviation, mais serait graduelle.

Il incombe à l'utilisateur de l'aéronef de se procurer l'équipement nécessaire afin de pouvoir utiliser l'espace aérien où les fréquences sont espacées à des intervalles de 25 kHz. Pour cette raison, certains pilotes ou utilisateurs d'aéronefs devront peut-être équiper leur aéronef d'une radio convenable.

Résumé

- NAV CANADA prévoit améliorer considérablement ses services grâce à la mise en oeuvre complète de l'espacement de 25 kHz entre les canaux.
- L'achèvement de cette transition renforcera la sécurité en réduisant l'encombrement et le brouillage des fréquences à l'échelle nationale — plus particulièrement dans les principaux aéroports du Canada.
- La transition accroîtra également l'efficacité des services en offrant plus de fréquences aux clients des services de la circulation aérienne et augmentera, par le fait même, la qualité et la disponibilité des communications en phonie critiques.
- Nous devons agir rapidement, car le nombre de canaux à intervalles de 25 kHz pour les fréquences de contrôle de la circulation aérienne est limité et ils sont attribués selon le principe du premier arrivé, premier servi dans les principaux centres du pays.
- Une fois cette transition menée à terme, NAV CANADA pourra répondre à la demande croissante de services de communications aéronautiques pendant la prochaine décennie et peut-être plus longtemps.
- Industrie Canada interdit aux utilisateurs l'emploi de tout équipement qui pourrait nuire à l'utilisation des fréquences à intervalles de 25 kHz. Si des propriétaires d'aéronefs se servent d'équipement radio qui se conforme aux anciennes normes, ces utilisateurs d'aéronefs sont responsables de se soumettre aux nouvelles normes et de ne pas brouiller la réception.

Si vous désirez obtenir plus de renseignements ou formuler des commentaires, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
Don Henderson
Gestionnaire de projet
Études aéronautiques et conception de services
77, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario) K1P 5L6
Téléphone : 613 563-5608
Courriel : henderd@navcanada.ca

Le vice-président,
Exploitation



Andris (Andy) U. Vasarins

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 5/02

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 804.01c) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN ET DU CHAPITRE 7 DU MANUEL D'OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE SURFACE

La présente Circulaire vise à informer les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique et qui répondent aux critères énoncés ci-dessous qu'une exemption, qui pourrait leur être utile, a été publiée.

Critères

Cette exemption permettra aux personnes qui répondent aux conditions et aux critères d'application qui y sont énoncés de fournir certaines observations météorologiques qui ne sont pas conformes aux normes relatives à l'observation de la direction et de la vitesse du vent du chapitre 7 du *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

Les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique doivent satisfaire à l'un des critères suivants pour mener leurs activités en vertu de la présente exemption :

- a) le service de météorologie aéronautique doit consister en estimations de la direction et de la vitesse du vent fournies par une personne qualifiée en vertu de l'annexe A;
- b) le service de météorologie aéronautique doit se limiter à des observations météorologiques de la direction et de la vitesse du vent.

Cette exemption ne s'applique pas :

- (i) aux pilotes qui satisfont aux exigences de la sous-partie 602 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*;
- (ii) aux personnes qui fournissent des services en vertu de l'alinéa 804.01c) du RAC et du chapitre 7 du *Manuel d'observations météorologiques de surface*;
- (iii) aux personnes qui fournissent des services en vertu de l'exemption à la sous-partie 804 du RAC portant sur les *Normes relatives aux observations météorologiques du vent, de la température, de l'humidité ou de la pression atmosphérique*.

Les détails du processus d'application et des copies de cette exemption sont disponibles aux bureaux régionaux de Transports Canada.

Le directeur général,
Aviation civile



Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/02

PRÉAVIS RELATIF À UNE PROPOSITION DE MODIFICATION AUX PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT AU DÉPART

Introduction

La présente circulaire vise à fournir un préavis sur la mise en œuvre des procédures modifiées d'atténuation du bruit au départ pour les vols à des aéroports sensibles au bruit. Le système dans lequel un profil vertical d'atténuation du bruit était limité à VNAP A ou VNAP B seulement sera remplacé par une solution plus intégrée comprenant les paramètres indiqués ci-dessous. Deux exemples de profils d'atténuation du bruit conformes, PABD1 et PABD2, sont présentés ci-dessous.

Généralités

Les procédures d'atténuation du bruit au départ (PABD) sont conçues pour réduire au minimum l'effet sur l'environnement découlant du départ des aéronefs sans compromettre la sécurité. Habituellement, les exploitants ont besoin de deux procédures : une pour éviter le bruit dans un environnement immédiat, et l'autre pour réduire au minimum le bruit sur une zone sensible au bruit plus étendue.

Lors de l'élaboration d'une stratégie d'atténuation du bruit, les gestionnaires d'aéroport et les exploitants aériens doivent tenir compte de ce qui suit :

1. en aucun cas des mesures d'atténuation du bruit au départ ne doivent avoir la priorité sur une stratégie en cas de panne de moteur;
2. les limites de l'aéronef, y compris les limites de l'assiette maximale de ce dernier, doivent être respectées en tout temps;
3. dans la mesure du possible, la procédure de départ normalisé de chaque type d'aéronef doit être fondée sur la stratégie d'atténuation du bruit qui réduit au minimum l'effet global du bruit (voir les PABD1 et PABD2 ci-dessous pour des exemples de stratégie);
4. les exploitants desservant certains aéroports sensibles au bruit pourraient devoir suivre des procédures spécifiques de départ non normalisées. La formation des équipages et l'information sur les départs doivent préciser ces procédures et aborder les différences qui sont associées à d'autres procédures d'atténuation du bruit;
5. le cas échéant, les organismes de contrôle de la circulation aérienne doivent participer à l'élaboration des procédures d'atténuation du bruit, surtout en ce qui a trait à la trajectoire de vol au décollage en cas de panne moteur.

Les procédures d'atténuation du bruit au départ nécessitant une réduction de la poussée au décollage ne peuvent être exécutées que si la réduction de la poussée est autorisée dans le manuel de vol ou dans le manuel d'utilisation de l'aéronef.

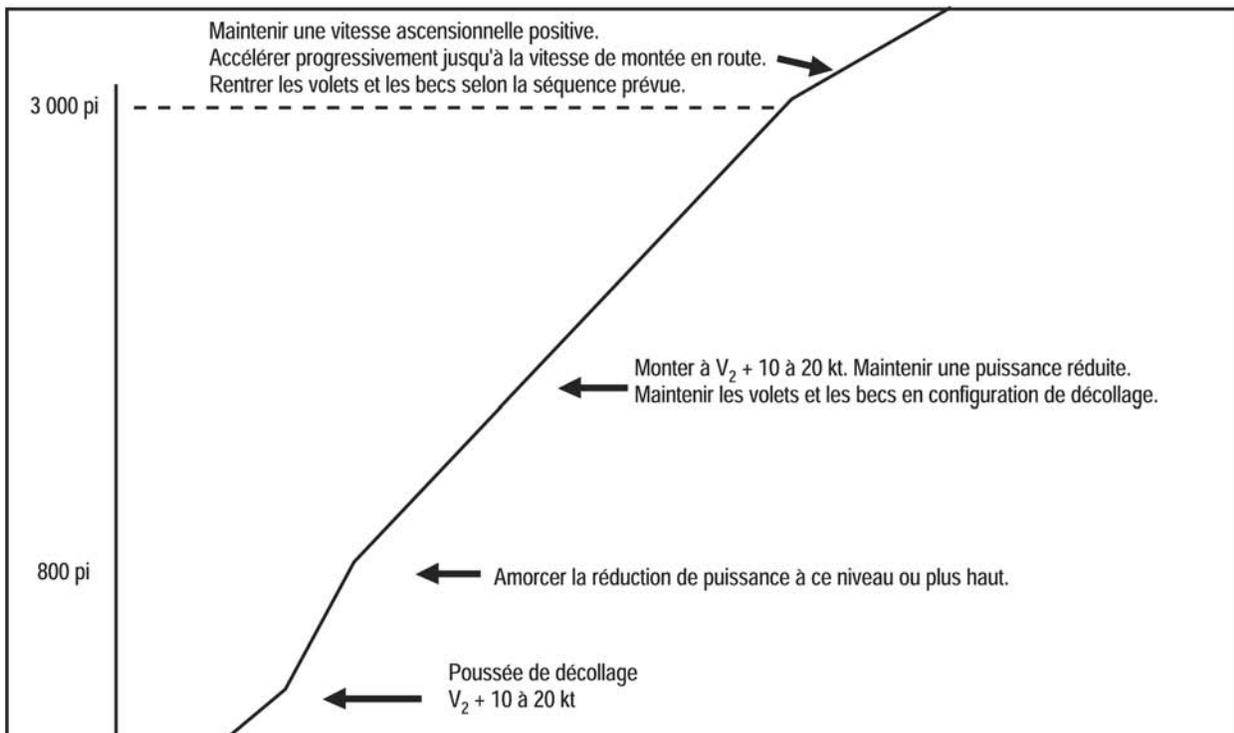
PABD1 et PABD2

Ces procédures d'utilisation d'aéronef pour le décollage et la montée initiale ont été élaborées de manière à assurer le maintien de la sécurité des vols tout en réduisant l'exposition au bruit au sol au minimum. Les données disponibles indiquent que la PABD1 se traduit par une diminution du bruit dans les zones situées immédiatement à proximité de l'aérodrome, tandis que la PABD2 permet de réduire le bruit dans des zones plus éloignées de l'extrémité de piste. La procédure sélectionnée dépendra des exigences en matière d'atténuation du bruit et du type d'aéronef visé.

Les procédures d'atténuation du bruit au départ décrivent la façon de réduire le bruit lorsqu'un problème se présente. Elles ont été conçues en fonction des avions à turboréacteur.

PABD1

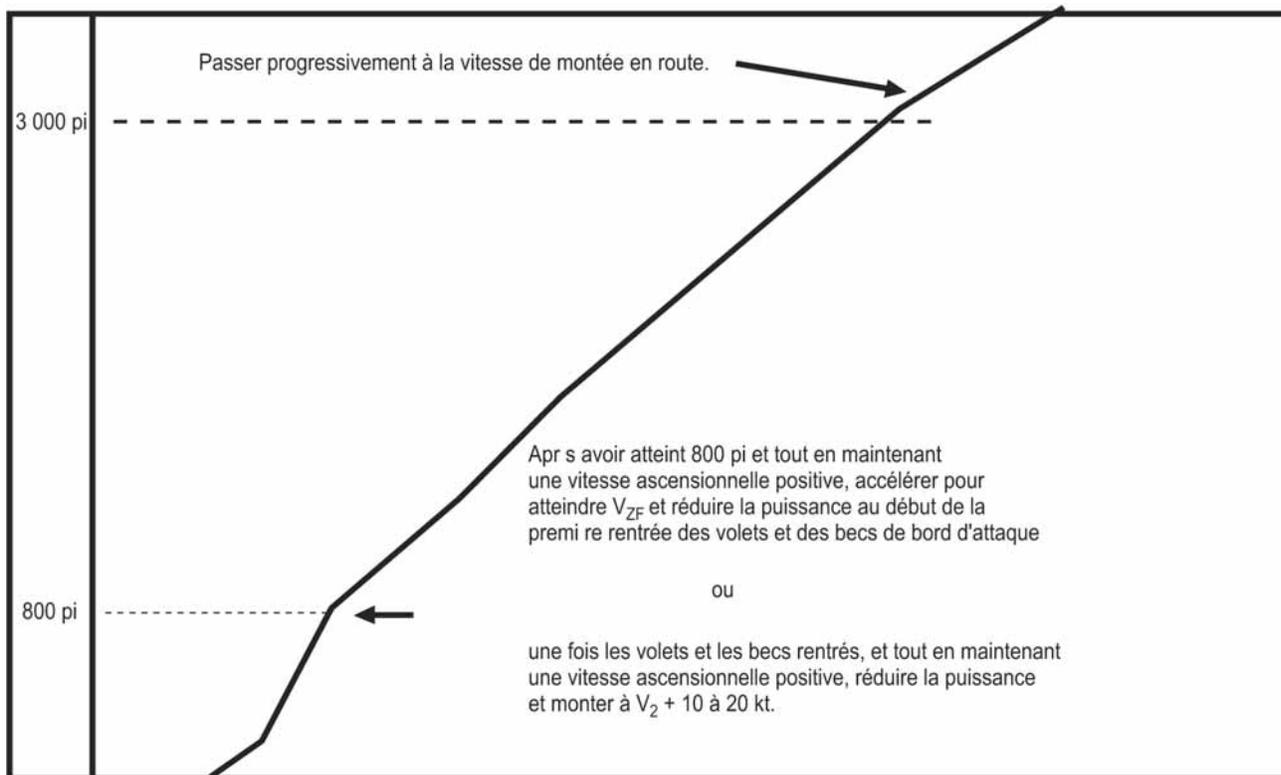
- a) Montée initiale à 800 pi AAE :
 - (i) puissance réglée pour le décollage;
 - (ii) volets et becs configurés pour le décollage;
 - (iii) vitesse de montée de $V_2 + 10$ à 20 kt.
- b) À 800 pi AAE ou plus :
 - (i) commencer à réduire la puissance;
 - (ii) maintenir la vitesse de montée de $V_2 + 10$ à 20 kt;
 - (iii) maintenir les volets et les becs en configuration de décollage.
- c) À 3 000 pi AAE ou plus :
 - (i) maintenir un taux de montée franc;
 - (ii) accélérer à la vitesse de montée en route;
 - (iii) rentrer les volets et les becs au bon moment.
- d) À 3 000 pi AAE, passer à la vitesse de montée en route normale.



Exemple d'une procédure permettant d'atténuer dans l'environnement immédiat d'un aéroport. (PABD 1)

PABD2

- a) Montée initiale à 800 pi AAE :
 - (i) puissance réglée pour le décollage;
 - (ii) volets et becs en configuration de décollage;
 - (iii) vitesse de montée de $V_2 + 10$ à 20 kt.
- b) À 800 pi AAE ou plus : Maintenir un taux de montée franc et accélérer vers VZF, et agir de l'une ou l'autre des façons suivantes :
 - (i) réduire la puissance en réduisant les volets pour la première fois;
 - (ii) réduire la puissance après la rentrée des volets et des becs.
- c) Continuer la montée à 3 000 pi AAE à une vitesse de montée de VZF + 10 à 20 kt.
- d) À 3 000 pi AAE, passer à la vitesse de montée en route.



Exemple d'une procédure permettant d'atténuer dans l'environnement plus éloigné d'un aéroport (PABD 2)

Le directeur général,
Aviation civile

Merlin Preuss

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/02

REMPLACEMENT DU TERME « ALTITUDE DE SÉCURITÉ DE RÉGION GÉOGRAPHIQUE » PAR « ALTITUDE MINIMALE DE ZONE »

La terme « altitude de sécurité de région géographique » (GASA) qui figure sur les cartes en route IFR sera remplacé le 18 avril 2002. Le GASA assurait une distance de franchissement de 2 000 pi, arrondie à la centaine de pieds supérieurs près, au-dessus de tous les obstacles connus ou au-dessus du relief dans une zone géographique précise. L'altitude minimale de zone (AMA) viendra remplacer ce terme sur les cartes en route et de régions terminales IFR. La définition de l'AMA se trouve ci-dessous.

Altitude minimale de zone (AMA) : 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 à la centaine de pieds supérieure près.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/01

BROUILLAGE POTENTIEL DES RÉCEPTEURS DE RADIONAVIGATION VHF À BORD DES AÉRONEFS EN VOL IFR EN FRANCE PAR LES STATIONS DE RADIODIFFUSION FM

Introduction

La présente circulaire a pour but de :

- préciser les dispositions réglementaires applicables aux aéronefs en vol IFR dans les espaces aériens contrôlés par les autorités françaises en matière d'insensibilité aux brouillages des équipements de radionavigation de bord (système d'atterrissage aux instruments [ILS], radiophare d'alignement de piste [LLZ] et radiophare VHF omnidirectionnel [VOR]) par les émissions des stations de radiodiffusion FM;
- fournir de l'information sur la période de transition avant la mise en oeuvre de ces dispositions;
- fournir de l'information sur les mesures qui seront prises lorsqu'un brouillage potentiel est décelé.

Contexte international

En 1979, l'Union internationale des télécommunications (UIT) a décidé d'élargir la bande de fréquences attribuée aux stations de radiodiffusion afin qu'elle passe de 104 à 108 MHz, notamment en Europe.

En 1995, afin de remédier aux risques de brouillage des récepteurs de radionavigation à très haute fréquence (VHF) découlant de cet élargissement, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté de nouvelles normes de protection visant à renforcer l'insensibilité de ces récepteurs.

La modification des équipements devait initialement se dérouler en deux temps :

- après le 1^{er} janvier 1995 : insensibilité des nouvelles installations;
- après le 1^{er} janvier 1998 : insensibilité de tous les récepteurs de bord.

Toutefois, pour plus de souplesse, et compte tenu de certains autres changements techniques, l'obligation d'insensibilité des récepteurs de radionavigation VHF à bord des aéronefs en vol IFR a commencé le 1^{er} janvier 2001 dans la plupart des États européens.

Dispositions réglementaires et mesures à prendre en France

Dans les espaces aériens contrôlés par les autorités françaises, l'obligation d'installer des récepteurs de radionavigation VHF (ILS et VOR) insensibilisés conformément aux normes de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale est fixée au 1^{er} janvier 2002 pour les aéronefs en vol IFR.

Cette disposition sera fixée par arrêté de la Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) [autorité de l'aviation civile de la France].

Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2001, la DGAC déterminera les risques de brouillage pour chaque modification du plan de fréquences des stations de radiodiffusion FM.

L'utilisation de certaines procédures de départ normalisé aux instruments (SID), d'arrivée normalisée en région terminale (STAR) et d'approche aux instruments (ILS, LLZ et VOR) sera interdite aux aéronefs en vol IFR dont les équipements de radionavigation VHF ne sont pas conformes aux norms d'insensibilité FM de l'annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Les exploitants devraient prendre note de l'importance du respect de ces restrictions pour le maintien de la sécurité. Par exemple, dans le cas d'un brouillage d'intermodulation, le suivi d'une procédure avec un équipement non conforme peut mener un équipage à suivre une trajectoire totalement erronée pendant une procédure ILS, sans qu'une alarme (drapeau) soit déclenchée à bord de l'aéronef.

Les exploitants seront informés de ces restrictions par l'entremise du service d'information aéronautique de la France.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 5/01

CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT)

Introduction

La présente circulaire d'information aéronautique vise à informer les exploitants aériens et les exploitants privés qu'en cas de situation d'urgence de défense aérienne ou de toute situation menaçant notre sécurité nationale ou les intérêts vitaux canadiens, le plan ESCAT est mis en oeuvre sous l'autorité déléguée du commandant de la région de la Défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) ou du chef d'état-major de la Défense (CEMD), le cas échéant.

Application

L'information de la présente circulaire s'applique aux pilotes tant professionnels que privés effectuant des vols dans l'espace aérien du Canada ou au-dessus des eaux territoriales canadiennes, ou les deux.

Références

- *Plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne (plan ESCAT) (TP 1258F)*— publié en avril 2000.

Autorité

- a) *Loi sur l'aéronautique.*
- b) *Commandant en chef, Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, (CINC NORAD), PLAN CONPLAN 3310-96*
- c) Le secteur d'opérations du NORAD : le CINC NORAD, son adjoint et les commandants des régions du NORAD ont été désignés autorités militaires ayant le pouvoir de mettre en oeuvre le plan ESCAT dans des conditions d'urgence.
- d) Le chef d'état-major de la Défense a été désigné l'autorité militaire dans les situations d'intérêt national qui **ne sont pas visées** par le mandat du NORAD. Il a le pouvoir de mettre en oeuvre le plan ESCAT en vue d'opérations d'urgence, dès qu'il en reçoit l'ordre du gouverneur en conseil.

Plan ESCAT

Le plan a été élaboré de concert avec le ministère de la Défense nationale (MDN), Transports Canada et NAV CANADA. Ce plan renferme les consignes pour identifier et contrôler la circulation aérienne dans une zone de défense aérienne spécifiée. Ainsi, l'espace aérien pourra être mieux utilisé pour la défense et les activités connexes ainsi que par les aéronefs civils, sans menacer la sécurité aérienne. Le plan vise à faire face à deux types de situations :

- a) Tout d'abord, vu la situation d'urgence existante, le commandant militaire visé déclare une alerte de défense aérienne et il est autorisé à mettre en oeuvre le plan ESCAT.
- b) Dans le second type de situation, une opération de contingence exige la mise en oeuvre du plan ESCAT. Dans ce cas, le gouverneur en conseil doit au préalable autoriser les autorités militaires visées à mettre le plan en oeuvre.

Mise en oeuvre

Le plan ESCAT peut être mis en oeuvre en quatre phases pour faciliter la transition entre les procédures d'identification et de contrôle normales de la circulation aérienne en temps de paix et les procédures d'identification et de contrôle plus restrictives.

- Phase un :** Mener un essai ESCAT pour vérifier la connectivité du système et pour permettre aux organismes participants de revoir le plan.
- Phase deux :** Demander à tous les aéronefs se trouvant dans les zones désignées de déposer des plans de vol IFR ou DVFR conformément aux procédures établies et au plan ESCAT.
- Phase trois :** Conformément au plan, tous les aéronefs évoluant dans les zones désignées recevront un numéro de liste des priorités de circulation aérienne en temps de guerre (WATPL). Une liste comprenant huit priorités conçues pour contrôler le volume de la circulation aérienne sera préparée une fois le plan ESCAT mis en oeuvre.
- Phase quatre :** Le commandant de la Région canadienne du NORAD limite les mouvements des aéronefs à l'intérieur des zones désignées.

Pour assurer l'efficacité des communications pendant la mise en oeuvre du plan ESCAT, des essais périodiques peuvent être menés sans avis préalable.

Dans une situation d'urgence, les centres de contrôle régionaux (ACC) de NAV CANADA, par l'intermédiaire d'une unité de service de la circulation aérienne (ATS), sous les ordres du commandant de la Région canadienne du NORAD, émettent le message suivant trois fois à des intervalles de deux minutes sur toutes les fréquences :

« ATTENTION À TOUS LES AÉRONEFS — ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE — TOUS LES AÉRONEFS DOIVENT SE CONFORMER AUX PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. »

Conformément à l'article 602.146 du RAC, le commandant de bord d'un aéronef qui est avisé par une unité ATS de la mise en oeuvre du plan ESCAT doit :

- a) avant le décollage, obtenir la permission d'effectuer le vol de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétentes;
- b) se conformer aux instructions d'atterrir ou de changer de route ou d'altitude reçues de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétentes;
- c) fournir un compte rendu de position à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes
 - (i) conformément à l'article 602.125 du RAC, lorsque l'aéronef est utilisé à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé,
 - (ii) au moins toutes les 30 minutes, lorsque l'aéronef est utilisé à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé.

Conclusion

Au cours de la phase de mise en oeuvre du plan ESCAT, tous les pilotes professionnels et privés doivent obéir aux procédures ci-dessus. Toute omission de s'y conformer pourrait donner lieu à des mesures d'application de la loi entraînant une amende maximale de 250 \$ ou la suspension d'un document d'aviation pour une durée allant jusqu'à sept jours.

Pour plus de renseignements sur le plan ESCAT, veuillez communiquer avec le Centre national des opérations aériennes au 1-877-992-6853 ou au (613) 992-6853, ou avec NAV CANADA au (613) 563-5732.

Le directeur général,
Aviation civile

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Art LaFlamme', written in a cursive style.

Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/01

MISE EN OEUVRE DE L'ESPACE AÉRIEN EUROPÉEN MINIMUM RÉDUIT D'ESPACEMENT VERTICAL

Introduction

Vers la fin des années 70, confrontée à des coûts de carburant accrus et à des demandes croissantes relatives à une utilisation plus efficace de l'espace aérien disponible, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a lancé un projet complet d'études visant à examiner la faisabilité de réduire le minimum d'espacement vertical (VSM) de 2 000 pi appliqué au-dessus du FL 290, au VSM de 1 000 pi utilisé sous le FL 290. Des études menées dans les années 80 ont démontré que ce concept était faisable et sûr. Le minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) a été mis en oeuvre par étapes dans la région de l'Atlantique Nord, à partir de 1997. Le RVSM a été implanté dans la région du Pacifique le 24 février 2000. Outre la mise en oeuvre du RVSM dans les régions de l'Atlantique Nord et du Pacifique, deux zones de transition au RVSM ont été établies dans l'espace aérien intérieur canadien. Le Canada se propose d'implanter le RVSM dans l'espace aérien canadien (à partir environ de 57°N jusqu'au pôle Nord, entre les FL 290 et 410) le 18 avril 2001. Le RVSM devrait être implanté dans le système de routes de l'Atlantique Ouest (WATRS) le 1^{er} novembre 2001, dans le Pacifique Ouest/mer de Chine méridionale en février 2002, au Moyen-Orient en 2003 et dans l'espace aérien intérieur des États-Unis en 2004.

Au sein de l'Europe, le RVSM sera mis en oeuvre le 24 janvier 2002. Les exploitants qui prévoient voler dans l'espace aérien RVSM européen (EUR RVSM) doivent obtenir une approbation RVSM de l'État dans lequel l'exploitant est basé ou de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. (Les exploitants canadiens reçoivent leur approbation de Transports Canada.) Les exploitants qui prévoient voler dans l'espace aérien EUR RVSM doivent obtenir une approbation RVSM.

Objet de la circulaire

La présente circulaire a pour objet :

- a) d'aviser les exploitants d'aéronefs effectuant des vols approuvés RVSM d'insérer la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol OACI, quel que soit le niveau de vol demandé, dans le cadre de la mise en oeuvre progressive des exigences de planification des vols RVSM en Europe;
- b) d'aviser les exploitants d'aéronefs des dates auxquelles les dispositifs de surveillance de tenue d'altitude (HMU) de Nattenheim et de Genève seront opérationnels;
- c) de fournir une mise à jour des autres progrès réalisés à l'égard du Programme EUR RVSM.

Exigences de planification des vols — EUR RVSM

Attention : Avant le 24 janvier 2002, l'insertion de la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol NE SIGNIFIE PAS que, dans l'espace aérien européen, un niveau de vol RVSM est utilisable dans un plan de vol, ni que le pilote peut demander un niveau de vol RVSM, à moins qu'un État l'ait explicitement décrété pour les vols se déroulant dans son espace aérien.

En préparation pour la décision de feu vert ou de report, dans le cadre du Programme EUR RVSM, le nombre de vols approuvés RVSM effectués dans l'espace aérien EUR RVSM depuis le 30 novembre 2000 a progressivement été comptabilisé, afin de faciliter le contrôle du taux de conformité au RVSM et d'aider à la planification de sa mise en oeuvre. La décision de feu vert a été prise en juillet 2001.

Lorsque la présente CIA parle de « vol approuvé RVSM », elle fait référence à un vol effectué avec un aéronef et par un exploitant qui satisfont à toutes les exigences RVSM indiquées ci-dessous :

- a) les aéronefs pour lesquels l'approbation RVSM est demandée présentent les caractéristiques de performances de navigation dans le plan vertical requises pour les vols RVSM, conformément aux critères des spécifications de performances minimales des systèmes de bord (MASPS) pour le RVSM;
- b) l'exploitant a institué des procédures relatives aux programmes et aux pratiques de maintien de la navigabilité (maintenance et réparation);
- c) l'exploitant a institué des procédures destinées aux équipages de conduite relativement aux vols dans l'espace aérien EUR RVSM.

L'activité qui a commencé le 30 novembre 2000 fait partie de la mise en oeuvre progressive des modifications apportées au Système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS) de l'Unité centrale de gestion des courants de trafic (CFMU) pour que ce dernier soit conforme aux exigences de planification des vols RVSM. La mise en oeuvre progressive comprend trois phases, qui sont présentées ci-après. La publication prévue pour avril 2001 des modifications du logiciel de la CFMU comprenait les exigences RVSM pour l'IFPS.

La **phase 1** exige, depuis le 30 novembre 2000, que la lettre « W » figure dans la case 10 du plan de vol OACI pour les vols approuvés RVSM dans l'espace aérien EUR RVSM projeté avant la mise en oeuvre du RVSM. Cette phase vise principalement à comptabiliser le nombre de vols approuvés RVSM effectués dans la région EUR. Le taux d'équipement sera alors comparé au nombre total de cellules conformes RVSM notifiées à la Cellule d'appui aux usagers (USC) d'EUROCONTROL. Il est donc essentiel que les exploitants d'aéronefs se conforment aux exigences de planification des vols, puisque le taux d'équipement sera un facteur déterminant dans la décision de feu vert ou de report du EUR RVSM.

Dans la **phase 2**, qui a commencé le 19 avril 2001, un avertissement a été généré par l'IFPS dans le message de réponse opérationnelle (ORM) de chaque exploitant d'aéronefs ou exploitant déposant un plan de vol pour un vol non approuvé RVSM au FL 290 ou au-dessus. Si le plan de vol est déposé après le 24 janvier 2002, le message prendra la forme d'un commentaire indiquant que le plan de vol n'est pas conforme aux exigences RVSM. La phase 2 a coïncidé avec l'échéance du 31 mars 2001 pour laquelle les exploitants d'aéronefs devaient avoir terminé leur processus d'approbation RVSM ainsi qu'avec la mise en oeuvre des modifications du logiciel de la CFMU incorporant les exigences relatives au RVSM.

Pour les besoins des phases 1 et 2, ce qui suit est exigé des exploitants aériens une fois qu'ils ont reçu leur approbation RVSM :

- a) tous les exploitants de vols approuvés RVSM qui prévoient voler dans les limites latérales de l'espace aérien EUR RVSM doivent indiquer leur statut d'approbation en inscrivant la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol OACI, **quel que soit le niveau de vol demandé**;
- b) tous les exploitants qui déposent des plans de vol répétitifs (RPL) doivent aussi inscrire la lettre « W » dans la case Q du RPL pour les aéronefs approuvés RVSM, sous la forme « **EQPT/W** », **quel que soit le niveau de vol planifié**. Si un changement d'équipage ou d'aéronef exploité selon un plan de vol répétitif entraîne une modification du statut de l'approbation RVSM indiqué à la case Q, les procédures de modification de plan de vol doivent être suivies, y compris le dépôt d'un message de modification (CHG) ou d'un nouveau plan de vol dont la case 10 sera remplie en conséquence;
- c) tous les exploitants de vols en formation d'aéronefs d'État ne doivent pas inscrire la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol OACI, quel que soit le statut de l'approbation RVSM des aéronefs visés.

La **phase 3** devrait commencer le 4 octobre 2001, date à laquelle l'IFPS émettra les avertissements relatifs à toutes les exigences de planification des vols EUR RVSM dans les messages de réponse opérationnelle (ORM). Cette phase reflétera essentiellement le fonctionnement de l'IFPS à compter du 24 janvier 2002. Elle servira principalement de période d'essai pour les exigences obligatoires de planification des vols RVSM, afin de permettre aux exploitants aériens et aux services de la circulation aérienne de se familiariser avec ces nouvelles exigences.

Processus d'approbation RVSM au Canada

Le processus visant à obtenir l'autorisation de voler dans un espace aérien RVSM nécessite une coordination entre l'exploitant, l'inspecteur principal de l'exploitation et l'inspecteur principal de la maintenance responsables de l'exploitant, ces derniers provenant tous deux de l'Aviation civile de Transports Canada. Ces personnes devront coordonner le soutien de la part du bureau régional de la Certification des aéronefs et du bureau des Normes opérationnelles de l'Administration centrale (AARXB). Les exploitants qui ne sont présentement pas titulaires d'une approbation RVSM et qui AIC 4/01 désirent l'obtenir doivent consulter la Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires (CIACA) 0186 et communiquer avec le bureau régional de l'Aviation civile de Transports Canada.

Dispositifs de surveillance de tenue d'altitude (HMU)

En plus des HMU de Strumble et de Gander, trois autres HMU européens sont opérationnels. Le HMU de Lintz (rayon de couverture de 45 milles marins à partir d'un point situé à 48°12'N, 014°18'E) est en service depuis le 24 mai 2000. Les HMU de Nattenheim (rayon de couverture de 45 milles marins à partir d'un point situé à 49°51'N, 006°28'E) et de Genève (rayon de couverture de 30 milles marins à partir d'un point situé à 46°22'N, 005°56'E) sont entrés en service le 9 novembre 2000.

Derniers développements

En décembre 1999, l'OACI a approuvé une modification aux Procédures complémentaires régionales (Doc 7030/4—EUR) relativement aux « moyens de conformité » et à la « zone d'applicabilité » pour le EUR RVSM. Le 23 novembre 2000, l'OACI a approuvé des modifications au Doc 7030 concernant les procédures opérationnelles applicables à l'espace aérien EUR RVSM, y compris les exigences en matière de planification des vols. Elles ont été intégrées dans le document sous le numéro de modificatif 200, daté du 12 décembre 2000. Ce document est disponible sur le site Web EUR RVSM.

Le Programme EUR RVSM a commandité un rapport de recherche sur les phénomènes de turbulence de sillage afin d'assurer le maintien de la sécurité aérienne dans l'environnement EUR RVSM. La principale conclusion de ce rapport indiquait qu'on ne s'attendait pas à une augmentation du nombre de turbulences de sillage dangereuses dans l'espace aérien EUR RVSM. Toutefois, les perturbations liées à ce phénomène pourraient augmenter. Une des principales recommandations du rapport a été de commencer la collecte à travers toute l'Europe des rapports de turbulence de sillage pour que tout changement de la situation après la mise en oeuvre du RVSM puisse être remarqué. Grâce à l'aide de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), des formulaires de rapport de turbulences de sillage (fondés sur ceux déjà utilisés en Atlantique Nord) ont été distribués aux exploitants. Le programme de notification de cas de turbulences de sillage a commencé le 1^{er} août 2000. Les résultats de l'étude sur les turbulences de sillage, la réponse du Programme EUR RVSM et les formulaires de rapports de turbulences de sillage sont disponibles sur le site Web EUR RVSM. Les exploitants sont encouragés à participer au processus de notification. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Cellule d'appui aux usagers (USC) d'EUROCONTROL.

Personnes-ressources :

Pour plus de renseignements sur le processus et les critères d'approbation RVSM, veuillez communiquer avec votre bureau régional de l'Aviation civile de Transports Canada. Pour des renseignements sur la réglementation, les normes et les politiques relatives au RVSM et sur la base de données canadienne du RVSM, veuillez communiquer avec :

Ron Tidy
Aviation commerciale et d'affaires
Immeuble de Transports Canada
Place de Ville (AARXB)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone : (613) 990-2600
Télécopieur : (613) 954-1602
Courriel : tidyrt@tc.gc.ca

Pour plus de renseignements sur le EUR RVSM, veuillez communiquer avec :

Cellule d'appui aux usagers (USC) d'EUROCONTROL
Unité de navigation et de gestion de l'espace aérien
96, rue de la Fusée
B-1130 Bruxelles
BELGIQUE
Téléphone : 32-2-729-4633/3785
Télécopieur : 32-2-729-4634
Courriel : amn.user.support@eurocontrol.be

Des renseignements détaillés sur tous les aspects du Programme EUR RVSM sont accessibles par Internet au site Web RVSM d'EUROCONTROL à www.eur-rvsm.com. Ce site Web fournit aussi de la documentation qui peut être téléchargée (p. ex. la notice TGL6, rév. 1 des JAA) et donne des renseignements sur les résultats des contrôles effectués.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 3/01

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 804.01c) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN ET DU CHAPITRE 4 DU MANUEL D'OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE SURFACE

La présente *Circulaire d'information aéronautique* a pour objet d'aviser les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique qu'une exemption, qui pourrait leur être utile, a été publiée.

Critères

Les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique doivent remplir les critères suivants pour mener leurs activités en vertu de cette exemption :

- a) les données fournies dans le cadre des services de météorologie aéronautique doivent être le résultat d'une comparaison d'au moins deux altimètres d'aéronef, conformément à la Technical Standard Order C-10b;
- b) les services de météorologie aéronautique doivent consister seulement en des observations météorologiques de la pression atmosphérique.

Cette exemption permettra aux personnes qui respectent les conditions et les critères d'application qui y sont énoncés de fournir des observations météorologiques qui ne sont pas conformes aux norms relatives à l'observation de la pression atmosphérique énoncées au chapitre 4 du *Manuel d'observations météorologiques de surface*.

Les détails du processus d'application et des copies de cette exemption sont disponibles aux bureaux régionaux de Transports Canada.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 14/00

EXEMPTION DE L'APPLICATION D'EXIGENCES DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN* (LISTE DES EXIGENCES VISÉES EN ANNEXE A DE LA PRÉSENTE EXEMPTION)

Période de validité des certificats médicaux

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité aérienne, j'exempte les titulaires et les demandeurs de :

1. permis d'élève-pilote — autogire, ballon et hélicoptère;
2. permis de pilote privé — autogire;
3. licence de pilote privé — ballon, avion et hélicoptère

de l'application des exigences relatives à la période de validité réglementaire actuelle, de 12 mois ou de 24 mois, pour le certificat médical visé, sous réserve des conditions contenues dans cette exemption.

L'exemption vise les normes et les règlements suivants : paragraphe 424.04(3), alinéas 404.04(6)c), 404.04(6)f), 421.20(2)b), 421.25(2)b), 421.26(2)b), 421.27(2)b) et division 421.19(2)c)(iv)(b) du *Règlement de l'aviation canadien*, dont les détails se trouvent à l'annexe A de cette exemption.

Objet

La présente exemption a pour objet de modifier la période maximale de validité du certificat médical associé :

1. au permis d'élève-pilote — autogire, ballon et hélicoptère;
2. au permis de pilote privé — autogire;
3. à la licence de pilote privé — ballon, avion et hélicoptère

du titulaire ou du demandeur de sorte que la période de validité du certificat médical soit de 60 mois pour le permis d'élève-pilote et, pour le permis ou la licence de pilote, qu'elle passe de 12 mois à 24 mois ou de 24 mois à 60 mois, selon l'âge du titulaire.

Application

La présente exemption vise les titulaires ou tous les demandeurs des permis ou des licences susmentionnés, pourvu que le certificat médical connexe soit valide le 15 juillet 2000 ou après cette date et qu'il ne contienne pas de période restreinte de validité selon le paragraphe 404.05(2) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Conditions

La présente exemption s'appliquera sous réserve des conditions suivantes :

1. le demandeur ou le titulaire du certificat médical continue de se conformer à toutes les autres exigences réglementaires pertinentes;
2. le certificat médical ne contient pas de période restreinte de validité selon le paragraphe 404.05(2) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Validité

La présente exemption entre en vigueur le 15 juillet 2000 et demeure valide jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) la date à laquelle une modification aux dispositions appropriées du *Règlement de l'aviation canadien* entre en vigueur;
- b) la date à laquelle toute condition qui y est énoncée cesse d'être respectée;
- c) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

ANNEXE A

Article 404.04 du RAC — Délivrance, renouvellement et période de validité du certificat médical

- 6) La période maximale de validité d'un certificat médical est de :
- c) 24 mois dans le cas du titulaire d'un permis d'élève-pilote — hélicoptère ou d'une licence de pilote privé — avion ou hélicoptère;
 - (f) 24 mois dans le cas d'un titulaire d'une licence de pilote — ballon;

Article 424.04 (3) du RAC — Délivrance, renouvellement et période de validité du certificat médical

Comme l'évaluation de l'aptitude physique et mentale d'un demandeur ou le renouvellement d'un permis ou d'une licence ne valent normalement que pour la période de validité d'un permis ou d'une licence, les périodes de validité maximales sont énumérées ci-dessous. Si le médecin-examineur de l'aviation civile juge souhaitable de limiter son évaluation à une période plus courte, il devra le recommander dans son rapport d'examen médical.

Les périodes de validité

Pilotes de ligne et pilotes professionnels — avion ou hélicoptère (moins de 40 ans)	12 MOIS
Pilotes de ligne et pilotes professionnels — avion ou hélicoptère (40 ans et plus)	6 MOIS
Pilotes privés — avion ou hélicoptère (moins de 40 ans)	24 MOIS
Pilotes privés — avion ou hélicoptère (40 ans et plus)	12 MOIS
Pilotes de planeur	60 MOIS
Pilotes de loisir — avion (moins de 40 ans)	60 MOIS
Pilotes de loisir — avion (40 ans et plus)	24 MOIS
Pilotes de ballon (moins de 40 ans)	24 MOIS
Pilotes de ballon (40 ans et plus)	12 MOIS
Mécaniciens navigants	12 MOIS
Contrôleurs de la circulation aérienne (moins de 40 ans)	24 MOIS
Contrôleurs de la circulation aérienne (40 ans et plus)	12 MOIS
Pilotes d'avion ultra-léger et instructeurs de vol	60 MOIS

Article 421.19 — Exigences relatives au permis d'élève-pilote

2(c)(iv) Période de validité (modifié 1998/03/23; version précédente)

La période de validité médicale d'un permis est de :

- a) 60 mois (c.-à-d. 5 ans) dans le cas d'un permis, catégorie avion ultra-léger, planeur ou avion; (modifié 1998/03/23; version précédente)
- b) dans le cas d'un permis pour toute autre catégorie d'aéronef :
 - (i) 24 mois si le titulaire est âgé de moins de 40 ans, ou
 - (ii) 12 mois si le titulaire est âgé de 40 ans ou plus.

Article 421.20 du RAC — Exigences relatives au permis de pilote — Autogire

(2) Aptitude médicale et période de validité

- a) Le demandeur doit être titulaire d'un certificat médical de validation de catégorie 3 pour permis de pilote — autogire.

- b) La période validité médicale pour le titulaire d'un permis est de 24 mois s'il a moins de 40 ans, et de 12 mois s'il a 40 ans ou plus.

Article 421.25 du RAC — Exigences relatives à la licence de pilote — Ballon

(2) Aptitude médicale et période de validité

- a) Le demandeur doit être titulaire d'un certificat médical de validation de catégorie 3 pour licence de pilote — ballon.
- b) La période de validité médicale pour le titulaire d'une licence est de 24 mois s'il a moins de 40 ans, et de 12 mois s'il a plus de 40 ans.

Article 421.26 du RAC — Exigences relatives à la licence de pilote — Avion

(2) Aptitude médicale et période de validité

- a) Le demandeur doit être titulaire d'un certificat médical de validation de catégorie 3 pour licence de pilote privé— avion.
 - (i) Si le demandeur est titulaire d'un certificat médical de catégorie 4 et d'un permis d'élèvepilote, il doit obtenir la catégorie 3 avant de présenter sa demande de licence de pilote privé — avion.
- b) La période de validité médicale pour le titulaire d'une licence est de 24 mois s'il a moins de 40 ans, et de 12 mois s'il a plus de 40 ans.

Article 421.27 — Exigences relatives à la licence de pilote — Hélicoptère

(2) Aptitude médicale et période de validité

- a) Le demandeur doit être titulaire d'un certificat médical de validation de catégorie 3 pour licence de pilote privé — hélicoptère.
- b) La période de validité médicale pour le titulaire d'une licence est de 24 mois s'il a moins de 40 ans et de 12 mois s'il a plus de 40 ans.

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 10/00

CERTIFICATS MÉDICAUX

Généralités

L'Aviation civile de Transports Canada présente une nouvelle structure simplifiée des redevances relatives aux certificats médicaux et une période de validité accrue pour certains certificats médicaux dont vous trouverez les détails dans cette circulaire.

Simplification de la grille des redevances

L'article 20 de l'Annexe IV, de la sous-partie 104 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) est modifié afin d'introduire une nouvelle redevance unique 55,00 \$ pour le traitement d'un certificat médical. Ceci vise à remplacer la grille actuelle des redevances qui comportait 14 redevances différentes. Cette combinaison d'une redevance de 55,00 \$ et d'une période de validité accrue signifiera une épargne nette pour la plupart des pilotes qui payent actuellement pour un certificat médical.

Qui sont touchés par ces changements?

Tous les titulaires de licences et de permis qui doivent actuellement payer une redevance pour un certificat médical sont touchés par ces changements.

Quand la nouvelle redevance unique sera-t-elle mise en oeuvre?

La mise en oeuvre de ces changements est prévue pour le 15 juillet 2000.*

Comment se fera la mise en oeuvre de cette redevance unique?

Tous les titulaires de licences et de permis qui payent actuellement une redevance pour la délivrance d'un certificat médical seront soumis à cette nouvelle redevance à partir du **15 juillet 2000**. Les examens médicaux effectués et les déclarations remplies à cette date ou par la suite seront facturés en indiquant la nouvelle redevance unique de 55,00 \$.

Validité médicale accrue

Transports Canada et le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont approuvé les modifications à la partie IV du RAC visant à accroître la période de validité du certificate médical rattaché à certains permis et licences.

Qui sont touchés par ces changements apportés à la période de validité?

Le tableau suivant et la note indiquent les périodes de validité accrues et les pilotes touchés.

Période de validité

	Période de validité actuelle	Nouvelle période de validité
Pilotes privés — Avion ou Hélicoptère (moins de 40 ans)	24 MOIS	60 MOIS
Pilotes privés — Avion ou Hélicoptère (40 ans et plus)	12 MOIS	24 MOIS
Pilotes d'autogire (moins de 40 ans)	24 MOIS	60 MOIS
Pilotes d'autogire (40 ans et plus)	12 MOIS	24 MOIS
Pilotes de ballon (moins de 40 ans)	24 MOIS	60 MOIS
Pilotes de ballon (40 ans et plus)	12 MOIS	24 MOIS

Note : Les pilotes qui détiennent une licence de pilote de ligne ou une licence de pilote professionnel peuvent exercer les avantages associés à la licence de pilote privé jusqu'à la fin de la période de validité correspondant à leur âge, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessus.

Quand ces changements entreront-ils en vigueur?

La date d'entrée en vigueur prévue de l'augmentation des périodes de validité du certificat médical est le **15 juillet 2000**.

Comment ces changements seront-ils mis en oeuvre?

Si vous êtes un pilote visé par ces changements et que votre certificat médical est valide à la date d'entrée en vigueur prévue, votre certificat médical sera automatiquement prolongé pour la nouvelle période de validité (voir exemple 1). Un nouveau certificat médical (comportant le tableau des périodes de validité accrues) ne vous sera pas délivré avant votre prochain examen médical.

Les titulaires d'une licence de pilote de ligne ou d'une licence de pilote professionnel dont la période de validité pour des avantages de nature commerciale est échue, mais qui est toujours valide pour leurs avantages rattachés à leur licence de pilote privé à la date d'entrée en vigueur verront lesdits avantages automatiquement prolongés (voir exemple 2).

Les pilotes dont le certificat médical **n'est pas** valide le **15 juillet 2000** ne verront pas leur période de validité prolongée.

Vois internationaux

Les certificats médicaux dont la période de validité dépasse 24 mois ne sont pas valides à l'extérieur du Canada.

Exemples

1. Si vous êtes un pilote visé (conformément au tableau ou à la note ci-dessus) et que votre certificate médical est valide le 15 juillet 2000, votre période de validité sera prolongée soit d'un an soit de trois ans, comme suit :

Âge du pilote et date de l'examen médical	Date d'échéance actuelle	Nouvelle date d'échéance
Moins de 40 ans au moment du certificat médical antérieur (Octobre 1998)	Le 1 ^{er} novembre 2000	Le 1 ^{er} novembre 2003
Plus de 40 ans au moment du certificat médical antérieur (Octobre 1999)	Le 1 ^{er} novembre 2000	Le 1 ^{er} novembre 2001

2. Il n'y a pas d'augmentation de la période de validité des avantages rattachés à la licence de pilote professionnel et à la licence de pilote de ligne. Toutefois, si la période de validité de ces licences est échue, mais que celle de la licence de pilote privé ne l'est pas (voir Note sous le tableau « Période de validité »), vous pourrez alors bénéficier d'une période de validité prolongée pour les avantages de la licence de pilote privé soit d'un an soit de trois ans, comme suit :

Licence de pilote professionnel/ Licence de pilote de ligne Âge du pilote et date de l'examen médical	Date d'échéance actuelle pour les avantages de la licence de pilote professionnel/de la licence de pilote de ligne	Date d'échéance actuelle pour les avantages de la licence de pilote privé	Nouvelle date d'échéance pour les avantages de la licence de pilote privé
Moins de 40 ans au moment du certificate medical antérieur (Octobre 1998)	Le 1 ^{er} novembre 1999	Le 1 ^{er} novembre 2000	Le 1 ^{er} novembre 2003
Plus de 40 ans au moment du certificate médical antérieur (Octobre 1999)	Le 1 ^{er} mai 2000	Le 1 ^{er} novembre 2000	Le 1 ^{er} novembre 2001

- * **La date du 15 juillet 2000 est proposée pour la mise en oeuvre de la simplification de la grille des redevances et pour l'augmentation des périodes de validité. Cette date pourrait être reportée à la suite du processus de modification réglementaire. Prière de consulter le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/aviation/general/index_f.htm) pour obtenir de l'information concernant tout report.**

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 7/00

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 804.01c) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, j'exempte, conformément à l'objet et à l'application de la présente et sous réserve des conditions précisées ci-dessous, les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique de l'application de l'alinéa 804.01c) du *Règlement de l'aviation canadien*. Cet alinéa stipule que les services de météorologie aéronautique doivent être fournis conformément aux procédures énoncées dans les paragraphes 1.8.4.1 et 10.2.8.8 du *Manuel d'observations météorologiques de surface* (MANOBS).

Objet

La présente vise à exempter les personnes qui fournissent des services de météorologie aéronautique de l'exigence selon laquelle ils doivent disposer d'un projecteur de plafond de secours, comme le prévoient les procédures énoncées dans les paragraphes 1.8.4.4 et 10.2.8.8 de la 7^e édition du MANOBS.

Application

La présente exemption s'applique uniquement aux stations d'observation pourvues de personnel et qui sont équipées d'un célomètre.

Conditions

Il faut mettre en place à chaque station d'observation météorologique une façon de procéder qui assure que tous les éléments requis sont inclus dans chaque observation. Si le célomètre devient inutilisable, on doit disposer d'instruments de réserve, ou estimer les paramètres, selon le cas.

Validité

La présente exemption demeure en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions énoncées à l'alinéa 804.01c) du *Règlement de l'aviation canadien* ou des procédures connexes du MANOBS;
- b) la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 6/00

EXPOSITION AU LASER ET À D'AUTRES SOURCES LUMINEUSES DIRIGÉES DE FORTE INTENSITÉ

PROCÉDURES À L'INTENTION DES PILOTES

Objet

La présente circulaire d'information aéronautique renferme des renseignements et des directives à l'intention des membres d'équipage de conduite qui risquent d'être exposés en vol à des « illuminations laser » ou à d'autres sources lumineuses dirigées de forte intensité. La présente Circulaire d'information aéronautique (AIC) renferme également un formulaire que les pilotes doivent utiliser pour signaler des incidents liés à une source lumineuse dirigée de forte intensité.

Contexte

Les sources lumineuses dirigées de forte intensité se trouvant à proximité d'un aéroport ou dans tout espace aérien peuvent être à l'origine de perturbations du pilotage ou de lésions oculaires chez les pilotes, les membres d'équipage et les passagers se trouvant à bord d'un aéronef. Le nombre de cas d'aéronefs pris dans des faisceaux d'illuminations laser a augmenté de manière non négligeable au cours des dernières années. Le nombre d'incidents liés au laser et impliquant des hélicoptères de police, en particulier, a connu une croissance importante.

Les États-Unis comme le Royaume-Uni ont enregistré de nombreux cas d'exposition au laser ayant perturbé les opérations aériennes. Les répercussions de tels événements sur les équipages de conduite peuvent aller du saisissement à l'éblouissement et, dans certains cas même, entraîner un aveuglement momentané ou la formation d'une image rémanente.

Définitions

Aveuglement momentané : déficience temporaire de la vision qui empêche de repérer ou de voir clairement une cible visuelle à la suite d'une exposition à une source lumineuse de forte intensité. (Flashblindness)

Éblouissement : perte totale ou partielle de la vision produite par la présence d'une source lumineuse de forte intensité, telle que des phares de voiture, au milieu du champ de vision. Le phénomène ne dure qu'aussi longtemps que la source lumineuse est présente dans le champ de vision de l'individu affecté. La lumière laser visible peut être à l'origine d'éblouissement et perturber la vision, mêmes à des niveaux d'énergie bien inférieurs à ceux capables d'entraîner des lésions de l'oeil. (Glare)

Images rémanentes : taches lumineuses, sombres ou colorées, perçues à la suite d'une exposition à une source lumineuse de forte intensité, et qui peuvent être source de distraction ou de perturbation. Les images rémanentes peuvent persister durant plusieurs minutes. (Afterimage)

Laser : acronyme pour « light amplification by stimulated emission of radiation » (amplification de la lumière par émission stimulée de radiation). Un dispositif qui produit un intense faisceau dirigé de lumière cohérente. (Laser)

Saisissement : choc soudain, à la suite d'une surprise ou d'une peur, pouvant avoir des effets psychologiques et physiologiques néfastes. (Startle)

Source lumineuse dirigée de forte intensité : tout dispositif, tel qu'un laser, un phare de recherche, un projecteur ou un appareil de projection, capable d'émettre un faisceau lumineux de haute intensité. (Directed bright light source)

Discussion

Les sources lumineuses dirigées de forte intensité, et tout particulièrement les faisceaux laser, utilisés à proximité des aéroports ou dans tout espace aérien sont à l'origine de deux sources de préoccupations relatives à la sécurité aérienne :

1. La principale source de préoccupations est qu'un faisceau de lumière dirigée, de forte intensité, mais ne pouvant causer des lésions, puisse accidentellement pénétrer dans un poste de pilotage. Selon son niveau d'intensité, un tel faisceau lumineux pourrait entraîner, chez le ou les pilotes, un saisissement ou un éblouissement rendant difficile toute observation à travers le pare-brise, voire même une déficience momentanée de la vision (aveuglement momentané ou image rémanente). L'exposition à la source de lumière intense et l'éblouissement peuvent être de courte durée - un ou deux éclairs brefs - mais le saisissement et l'image rémanente peuvent persister pendant plusieurs secondes voire plusieurs minutes.
2. Une source de préoccupations secondaire est qu'un faisceau laser suffisamment puissant puisse causer une lésion oculaire, temporaire ou permanente, à la personne (pilote, membre d'équipage, passager) qui y est exposée. Un tel cas de figure est heureusement très improbable car la puissance requise pour causer une lésion oculaire à un pilote en vol excède grandement celle des lasers couramment utilisés de nos jours.

Par conséquent, le risque le plus probable pour la sécurité en vol est celui d'éclairs lumineux de forte intensité causant des perturbations dans le déroulement normal du travail à l'intérieur du poste de pilotage. Ce cas de figure constitue un réel danger pour la sécurité aérienne lorsque la charge de travail dans le poste de pilotage augmente à une altitude inférieure à 10 000 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL), dans les phases critiques du vol (approche et atterrissage), dans des zones de circulation dense (zones de contrôle terminal ou en route) et à proximité des aéroports. Ce danger pour la sécurité s'applique tant aux aéronefs utilisés par un seul pilote qu'à ceux utilisés par deux pilotes.

Même les pointeurs laser peuvent avoir des effets indésirables en distrayant les pilotes de leur charge de travail immédiate. Les cas signalés de pilotes victimes de personnes utilisant des pointeurs laser sont de plus en plus nombreux, tout particulièrement pour ce qui est des hélicoptères de police.

Procédures

Cette section a principalement pour objet de définir les mesures préventives et les procédures après incident que les pilotes peuvent appliquer afin d'éviter toute éventuelle exposition à une source de lumière intense ou bien pour limiter les perturbations dans le poste de pilotage s'ils sont victimes d'une telle exposition. Pour plus de simplicité, les procédures suivantes traitent seulement des illuminations laser, mais ces procédures doivent être appliquées à tout cas d'exposition à une source de lumière intense, et cela que la source lumineuse soit un laser ou toute autre source lumineuse dirigée de forte intensité telle que, par exemple, un phare de recherche.

Procédures préventives— Lorsque l'aéronef doit traverser un espace aérien où des illuminations, recourant à des lasers ou à toute autre source lumineuse dirigée de forte intensité, sont prévues, les membres d'équipage de conduite doivent :

3. Consulter les NOTAM pour s'informer de toute illumination laser temporaire. Les NOTAM doivent indiquer le lieu et le moment des activités d'illumination au laser.
4. Éviter les sites, tels que Disney World, connus pour leurs illuminations laser permanentes. Aux États-Unis, ces sites sont publiés dans le Airport/Facility Directory. Il n'existe actuellement pas de site de ce type au Canada et, si un tel site devait être créé, sa création serait annoncée et ses caractéristiques publiées dans les publications aéronautiques.

5. Allumer l'éclairage extérieur additionnel de l'aéronef afin de permettre aux observateurs de sécurité des installations laser au sol de remarquer l'aéronef et de savoir qu'ils doivent couper le faisceau laser.
6. Allumer l'éclairage de circonstance afin de minimiser les effets d'une illumination à l'intérieur du poste de pilotage
7. Embrayer le pilote automatique.
8. Affecter un pilote à la surveillance des instruments durant la traversée de la zone où des activités d'illumination laser sont prévisibles afin de minimiser les effets d'une éventuelle illumination.
9. Dans le cas d'un pilote d'hélicoptère effectuant un vol dans le cadre d'opérations de surveillance ou d'évacuation médicale, penser à porter des lunettes à filtre coupe-bande qui protègent des longueurs d'onde laser de 514 à 532 nanomètres.

Procédures à suivre en cas d'incident lié au laser — Si un faisceau laser touche un pilote en vol, celui-ci doit :

1. Immédiatement détourner son regard de la source laser ou essayer de se protéger les yeux avec la main ou un objet quelconque afin d'éviter, si possible, de regarder directement le faisceau laser.
2. Immédiatement avvertir le ou les autres pilotes et les prévenir de la présence d'une source d'illumination et de ses effets sur sa vision.
3. Si sa vision est atteinte, passer immédiatement les commandes de l'appareil à l'autre pilote. Si les deux pilotes ont été affectés, embrayer le pilote automatique.
4. Être très attentif aux phénomènes secondaires de désorientation spatiale (illusions d'inclinaison). Après avoir recouvré la vue, examiner les instruments du poste de pilotage afin de vérifier l'assiette de l'aéronef.
5. Éviter de se frotter les yeux après l'exposition au faisceau laser car cela ne risque que d'aggraver l'irritation ou les lésions oculaires.
6. Entrer en contact avec le service de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et signaler la présence d'une « illumination laser ». Utiliser ce terme pour signaler tout incident/ accident lié au laser. Si les circonstances le justifient, déclarer une situation d'urgence.
7. Si le temps le permet, fournir à l'ATC un rapport d'incident en indiquant le lieu de l'illumination, la direction et la couleur du faisceau ainsi que la durée de l'exposition (éclair ou poursuite intentionnelle) et les conséquences pour l'équipage.

NOTA : Par la suite, et afin de s'assurer que Transports Canada dispose de renseignements suffisants pour entreprendre une analyse et une enquête sur l'incident, veiller à remplir et à envoyer le formulaire ci-joint.

Procédures de suivi médical — À suivre après une illumination en vol :

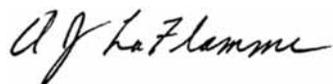
Un membre d'équipage qui a été exposé à une source de lumière intense et qui souffre de symptômes tels que des douleurs, des anomalies de la vision (telles qu'un aveuglement momentané ou des images rémanentes), doit subir un examen médical. De plus, il doit entrer dès que possible en contact avec l'agent médical régional de l'aviation (AMRA) ou l'agent médical de l'aviation. Ils lui indiqueront le plus proche ophtalmologiste ou le plus proche centre médical à même d'évaluer les lésions oculaires causées par le laser. Si le pilote se trouve à l'extérieur du Canada, il devra entrer en contact avec la Direction de la médecine aéronautique civile (MAC) à Ottawa. Une lésion à l'oeil causée par un laser commence immédiatement à se guérir. C'est pourquoi il est fortement conseillé qu'un ophtalmologiste, familier des procédures d'examen requises par une lésion due au laser, puisse examiner le membre d'équipage dans les 5 heures suivant l'exposition afin de déterminer la nature de la lésion et décider si celle-ci doit faire l'objet d'un suivi.

NOTA : Parce que le diagnostic des lésions oculaires dues au laser peut s'avérer difficile, surtout pour un personnel médical qui n'est que rarement, voire jamais, amené à examiner ce type de lésions, il convient d'éviter d'assumer qu'un symptôme, une anomalie ou une lésion observée résulte automatiquement d'une exposition à un faisceau laser donné.

Pour obtenir de l'aide, veuillez communiquer avec l'une des personnes suivantes :

MAC—OTTAWA	MAC—OTTAWA
Dr. Hugh J.O'Neill Directeur, Médecine aéronautique civile Téléphone : (613) 990-2048 Télécopieur : (613) 990-6623 Courriel : oneillh@tc.gc.ca	Dr. Jim Wallace Expert-conseil principal, Opérations, politiques et norms Médecine aéronautique civile Téléphone : (613) 990-1310 Télécopieur : (613) 990-6623 Courriel : wallacj@tc.gc.ca
AMRA—QUEBEC	AMRA—ONTARIO
Dr. François Dubé Téléphone : (514) 633-3258 Télécopieur : (514) 633-3247	Dr. Jim Pfaff Téléphone : (416) 952-0561 Télécopieur : (416) 952-0569 Courriel : pfaffj@tc.gc.ca
AMRA—PRAIRIE & NORTHERN	MAC—PACIFIC
Dr. Jay Danforth Téléphone : (780) 495-3848 Télécopieur : (780) 495-4905 Courriel : danforj@tc.gc.ca	Dr. Paul Cervenko Téléphone : (604) 666-5600 Télécopieur : (604) 666-0145 Courriel : cervenp@tc.gc.ca

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

Rapport d'incident d'illumination d'une source lumineuse dirigée de forte intensité

Veillez prendre quelques minutes pour remplir et soumettre ce rapport le plus tôt possible après l'incident.

Nom _____ Téléphone _____

Type d'aéronef _____ Numéro de vol/indicatif d'appel _____

Âge du ou des membres d'équipage _____ Verres/lentilles cornéennes _____

Date et heure locale de l'incident _____

Conditions météorologiques et obscurité relative _____

Emplacement : aéroport/ville le/la plus proche _____

Radial et DME _____ Étape du vol _____

Nom de l'approche ou du départ _____

Cap de l'aéronef (cap transitoire si en virage) _____

Altitude _____ Angles d'incl. long. et lat. _____

Emplacement de la source lumineuse : Position _____

Angle par rapport à l'aéronef _____

Comment le faisceau vous a-t-il frappé? (Droit dans les yeux? De côté?) _____

Comment a-t-il pénétré dans le poste de pilotage? (Fenêtre côté gauche/12 heures?) _____

Description de la lumière : Couleur _____ Statique/mobile? _____

Intensité relative (éclair, phare) _____

Durée de l'exposition _____

Angle du faisceau par rapport au so _____

Régulier ou clignotant _____

La lumière était-elle visible avant l'incident? _____

Effet sur le ou les membres d'équipage _____

Effets subséquents? _____

Soins médicaux demandés après le vol? Quand, où? _____

Quelles tâches de poste de pilotage accomplissiez-vous lorsque l'exposition a commencé?

Est-ce que l'illumination vous a surpris? _____

Combien de temps estimez-vous que votre attention a été partiellement ou complètement distraite à cause de l'illumination?

Après l'illumination initiale, étiez-vous en mesure de vous concentrer complètement sur le vol ou étiez-vous partiellement préoccupé par l'événement?

Est-ce que l'illumination a causé une certaine interruption de votre vision? _____

Pouviez-vous voir suffisamment bien pendant l'illumination pour vous concentrer adéquatement sur les instruments et les références extérieures?

Est-ce que l'interruption de vision a cessé immédiatement lorsque vous avez regardé loin de la source?

Est-ce que des « points » sont demeurés visibles après vous être sorti du faisceau de lumière? Pendant combien de temps?

Après avoir quitté le faisceau de lumière, étiez-vous « aveuglé » au point de ne plus pouvoir observer adéquatement les objets situés à l'intérieur ou à l'extérieur du poste de pilotage? _____
Pendant combien de temps? _____

Avez-vous été distrait au point de retarder ou d'omettre certaines tâches du poste de pilotage? Veuillez préciser.

Avez-vous été incommodé visuellement ou psychologiquement au point de vouloir (l'avez-vous fait?) passer les commandes de l'aéronef à l'autre pilote? _____

Combien de temps a duré le malaise avant que vous ayez été prêt à reprendre les commandes de l'aéronef?

Est-ce que l'illumination a perturbé le déroulement normal et ordonné des tâches dans le poste de pilotage?

Veillez préciser.

Avez-vous eu mal aux yeux? _____

Décrivez la sensation (endroit, intensité et persistance) _____

Avez-vous frotté ou touché vos yeux au moment de l'incident? _____

Avez-vous été désorienté à un moment donné? _____ Vertigo? _____

L'aéronef a-t-il pris une assiette dangereuse? _____

Si oui, décrivez-la. _____

Pendant combien de temps ont duré les symptômes que vous avez éprouvés? _____

La lumière est-elle apparue soudainement et est-elle devenue plus brillante à mesure que vous vous en approchiez? _____

La lumière semblait-elle venir directement de la source ou était-elle réfléchié par d'autres surfaces?

Y avait-il plus d'une source de lumière? _____

Décrivez toutes les manoeuvres d'évitement que vous avez prises _____

Est-ce que le faisceau vous a suivi pendant que vous vous éloigniez? _____

Autres commentaires : _____

NOTA : Veuillez faire parvenir ce rapport d'incident au :

Directeur
Services de la navigation aérienne et Espace aérien
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Télécopieur : (613) 998-7416
Courrier: maurstj@tc.gc.ca

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 2/00

APPROBATION DU SYSTÈME DE POSITIONNEMENT MONDIAL DANS L'ESPACE AÉRIEN DE SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES MINIMALES DE NAVIGATION DANS L'ATLANTIQUE NORD

(Remplace la Circulaire d'information aéronautique 6/98)

Généralités

La présente *Circulaire d'information aéronautique* fixe les dispositions générales pour l'approbation opérationnelle du système de positionnement mondial (GPS) à bord des aéronefs immatriculés au Canada dans l'espace aérien de spécifications de performances minimales de navigation dans l'Atlantique Nord (NAT MNPS).

La présente révision a pour objet de fournir une seule source de documentation pour les vols GPS dans l'espace aérien NAT MNPS en combinant les approbations des *Circulaires d'information aéronautiques* 1/98 and 6/98.

L'utilisation du GPS comme système primaire et supplémentaire de navigation pour les vols dans l'espace aérien NAT MNPS peut être approuvée, comme il est indiqué ci-dessous.

Approbation du GPS comme système supplémentaire de navigation

Le GPS peut être utilisé comme système de guidage IFR dans l'espace aérien NAT MNPS si les dispositions et restrictions suivantes sont respectées :

- a) L'équipement de navigation GPS doit être approuvé conformément aux exigences spécifiées dans la norme technique *Technical Standard Order (TSO) C-129a* (classe A1, A2, B1, B2, B3, B4, C1, C2, C3 ou C4), installé et approuvé en vertu des sections pertinentes du *Manuel de navigabilité*, et exploité selon le manuel de vol de l'aéronef ou son supplément
- b) L'équipement de navigation GPS est jumelé à d'autres moyens de navigation longue portée (système de navigation par inertie (INS) ou système inertiel de référence (IRS)).
- c) Si la capacité de navigation au GPS est perdue, l'équipement INS/IRS doit permettre la navigation le long de la route prévue ou d'une route de remplacement convenable. La surveillance de l'INS/IRS n'est pas nécessaire s'il y a suffisamment de satellites en vue pour que le contrôle autonome d'intégrité par le récepteur (RAIM) fonctionne.

Il convient de noter que les aéronefs approuvés en vertu de cet article sont également autorisés à voler dans l'espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation (CMNPS) et l'espace aérien de performances minimales de navigation requises (RNP), comme le précise la *Circulaire d'information aéronautique* 1/00.

Approbation du GPS comme système primaire de navigation

Le matériel avionique GPS utilisé comme système primaire de navigation répond aux exigences RAIM de la norme technique TSO C-129a et est conforme aux exigences relatives à la détection et à l'exclusion des fautes (FDE). Cette caractéristique permet au matériel avionique de détecter un satellite défectueux, de l'exclure de la solution de navigation et de continuer à fonctionner. Ainsi, on diminue le risque de perdre des données de guidage pendant le franchissement de l'Atlantique Nord si bien que le matériel avionique GPS utilisé comme système primaire de navigation peut être le seul moyen de radionavigation longue portée requis. Pour faire face aux défaillances du matériel de bord, l'aéronef doit être équipé de deux systèmes primaires distincts.

Le recours au GPS comme système primaire de navigation exige que les vols soient planifiés en fonction des moments où les signaux GPS peuvent être reçus. La planification pré-vol se fait au moyen d'un programme de prévision RAIM/FDE, et certaines conditions de régulation des vols s'appliquent alors. La défaillance d'un système primaire de navigation peut entraîner le retour à un moyen de navigation inhabituel (p. ex. la navigation à l'estime).

L'approbation du GPS comme système primaire de navigation dans l'espace aérien MNPS nécessite l'approbation d'équipement, d'installation et de mode d'utilisation et doit être fondée sur les documents suivants :

- a) RTCA DO-208, *Minimum Operational Performance Standards for Airborne Supplemental Navigation Equipment Using the Global Positioning System*;
- b) TSO C-129 (Class A1, A2, B1, B2, C1, or C2), *Airborne Supplemental Navigation Equipment Using the Global Positioning System*; and
- c) FAA Document No. 8110.60, *Guidance on GPS as a Primary Means of Navigation for Oceanic/Remote Operations*.

Les exploitants désirant obtenir l'approbation du GPS comme système primaire de navigation dans l'espace aérien MNPS doivent soumettre leur demande au bureau du gestionnaire de l'Aviation commerciale et d'affaires pertinent.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 2/99

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 602.43 DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

FUSÉES

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, la présente vise à exempter toute personne qui lance une fusée satisfaisant les critères d'application de l'interdiction mentionnée à l'article 602.43 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), selon lequel une fusée ne peut être lancée sans une autorisation délivrée par le ministre, sous réserve de la condition énoncée ci-dessous.

Objet et application

La présente exemption vise à permettre de lancer une petite fusée dont les dimensions sont plus grandes que celles prévues par la définition d'un modèle réduit de fusée contenue dans le RAC sans qu'une autorisation ne soit délivrée par le ministre.

La présente exemption ne s'applique qu'aux fusées .

- a) munies de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 160 Newton-secondes;
- b) dont la masse brute, moteurs compris, ne dépasse pas 1500 g (3.3 lb); et
- c) munies d'un parachute ou d'un autre dispositif qui retarde leur descente.

Condition

La fusée ne doit pas être lancée dans les nuages ou d'une manière qui risque de compromettre la sécurité aérienne ou la sécurité du public.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes :

- a) la date d'entrée en vigueur d'une modification à la définition de «modèle réduit de fusée» contenue dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
- b) la date à laquelle toute condition énoncée dans la présente exemption cesse d'être respectée; ou
- c) la date d'annulation par écrit de la présente exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le Directeur général,
Aviation Civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 9/98

UTILISATION DES INDICATEURS DE TRAJECTOIRE D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAPI)

Objet

La présente circulaire d'information aéronautique vise à informer les pilotes que Transports Canada mène une enquête sur les indicateurs de trajectoire d'approche de précision (PAPI) qui émettent de faux signaux en raison de l'accumulation de givre sur la lentille avant ou sur la couverture de verre, ainsi que les mesures entreprises concernant ce sujet.

Programme d'essai

Transports Canada a donc entrepris d'étudier le problème. Les résultats du programme d'essai ont révélé que :

- les contaminants tels que la glace, la rosée ou le givre sur la couverture des PAPI nuit au signal projeté;
- si des contaminants se sont accumulés sur les PAPI et que le niveau de courant de ceux-ci est réglé au maximum, soit 6.6 ampères, il faut environ une demi-heure pour enlever les contaminants à des températures de -30 degrés Celsius et obtenir un vrai signal; et
- si les PAPI sont allumés en permanence, un courant **minimum** de 4.8 ampères est suffisant pour empêcher le contaminant de s'accumuler sur la lentille et/ou la couverture en verre et éviter que les PAPI émettent un faux signal.

Les essais ont révélé qu'un défaut de conception était responsable des indications de pente erronées causées par la contamination des lentilles. Il incombe aux constructeurs des PAPI de trouver une solution satisfaisante à ce problème.

Mesures intérimaires

Étant donné les résultats des essais, et craignant que ce problème pose un risque à la sécurité des opérations aériennes dans les aéroports dotés de PAPI, Transports Canada exige que les exploitants d'aérodromes qui sont dotés de PAPI prennent les mesures suivantes :

1. Les aéroports qui sont dotés d'un système ARCAL doivent allumer leurs PAPI en permanence au niveau de courant minimum de 4.8 ampères.
2. Les aéroports qui assurent des services ATS 24 heures sur 24 doivent régler leurs PAPI au niveau de courant maximal de 6.6 ampères (intensité maximale) et les allumer au moins une demi-heure avant l'arrivée du premier vol matinal.
3. Les aéroports qui assurent des services ATS 24 heures sur 24, et où les vols de jour sont séparés des vols de nuit par plusieurs heures, doivent allumer leurs PAPI au moins une demi-heure avant l'arrivée du premier vol et les régler au niveau de courant maximal de 6.6 ampères.
4. S'il y a plus d'un PAPI à l'aéroport, ceux-ci doivent être utilisés simultanément et conformément aux exigences 1, 2, et 3 susmentionnées.
5. Si un PAPI émet un faux signal après la période d'échauffement, on doit publier un NOTAM afin de signaler que le PAPI a été mis hors service.

6. Si les PAPI doivent être utilisés avant la fin de la période d'échauffement, ils seront visuellement inspectés afin qu'il n'y ait pas de givre.
7. Si l'aérodrome ne peut prendre les mesures susmentionnées, les PAPI doivent être mis hors service.

Les pilotes sont priés de signaler toutes anomalies observées concernant ce sujet à Transports Canada par téléphone au (613) 991-9939 ou par télécopieur au (613) 990-0508.

Le Directeur général,
Aviation Civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 8/98

MODIFICATION DE LA MENTION SUR LES CERTIFICATS MÉDICAUX CONCERNANT LES ÉVALUATIONS DÉCLARANT LE DEMANDEUR «APTE»

LE 1^{er} JANVIER 1999

À la suite de la recommandation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), le Comité de réglementation de Transport Canada, Aviation (CRTCA) a approuvé les recommandations formulées par le Groupe de travail sur la simplification du processus de délivrance des certificats médicaux rattachés aux licences du personnel de l'aviation à l'égard de l'annotation par les médecins-examineurs de l'aviation civile (MEAC) des certificats médicaux pour la totalité de la période de validité.

Le nouveau certificat médical sera délivré au pilote le plus tôt possible après son prochain examen médical. Les titulaires d'un permis ou d'une licence devront déterminer la période de validité de leur propre permis ou licence à l'aide du tableau ci-dessous. Ce tableau sera imprimé au verso du nouveau certificat médical.

Les nouveaux certificats médicaux comporteront quatre cases de renouvellement dans lesquelles les MEAC pourront annoter l'aptitude physique et mentale d'un demandeur pour la période de validité maximum rattachée à la licence ou au permis en question. Une fois que la quatrième annotation du MEAC sera inscrite sur le verso du certificat médical, Transports Canada délivrera un nouveau certificate médical.

Afin d'assurer une introduction efficiente et rentable du nouveau certificat médical, le nouveau formulaire sera délivré aux pilotes après qu'ils auront subi avec succès leur prochain examen médical. Ainsi, le résultat du prochain examen médical des titulaires d'un permis ou d'une licence sera annoté sur leur certificat medical actuel. Ce dernier précise qu'une évaluation portant la mention «apte» fait en sorte que le certificat est valide pour une période de trois mois à compter de la date du nouvel examen médical. Néanmoins, à compter du 1^{er} janvier 1999, les évaluations déclarant le demandeur «apte» feront en sorte que le certificat médical sera valide pour la **PÉRIODE DE VALIDITÉ MÉDICALE MAXIMALE POUR LE PERMIS OU LA LICENCE** auquel il se rattache.

Permit / Licence	Période de validité	
	Moins de 40 ans	40 ans et plus
Pilote professionnel ou de ligne	12 mois	6 mois
Privé	24 mois	12 mois
Avions ultra-légers	60 mois	24 mois
Autogire	60 mois	24 mois
Pilote de loisir - avion	60 mois	24 mois
Ballon	24 mois	12 mois
Planeur	60 mois	60 mois
Contrôleur de la circulation aérienne	24 mois	12 mois
Mécanicien navigant	12 mois	12 mois

Notes :

1. La période de validité des examens médicaux est calculée à partir du premier jour du mois suivant la date de l'examen médical.
2. Les titulaires d'un certificat médical de catégorie 4 qui ont obtenu ce certificat à la suite d'une autodéclaration ou d'une autodéclaration attestée par un omnipraticien autorisé doivent continuer à soumettre leur déclaration à Transports Canada afin de recevoir leur certificat médical validant leur permis. Les omnipraticiens autorisés autres que les MEAC n'ont pas l'autorité voulue pour approuver les nouveaux certificats médicaux.
3. Il n'y a pas de changement pour la redevance périodique des pilotes [*Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 104, annexe IV, article 20].

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 7/98

EXEMPTION DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 404.18(2) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

PERMISSION DE CONTINUER À EXERCER LES AVANTAGES D'UN PERMIS, D'UNE LICENCE OU D'UNE QUALIFICATION

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, la présente vise à exempter les médecins-examineurs de l'aviation civile (MEAC) nommés conformément à l'article 404.16 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) de l'application des exigences prévues au paragraphe 404.18(2) du RAC ainsi qu'à l'alinéa 424.04(3)b) des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel* selon lesquelles, lorsque le titulaire d'un certificat médical subit un examen médical afin d'obtenir la permission de continuer à exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification et que le médecin-examineur a annoté le certificat médical de la mention «apte», le certificat est valide pour une période de 90 jours suivant la date de l'annotation ou la date d'expiration du certificat médical, selon la dernière des deux dates.

Objet

La présente exemption vise à permettre aux médecins-examineurs de l'aviation civile de renouveler le certificat médical d'un titulaire qui désire obtenir la permission de continuer d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification avec la mention «apte», conformément aux sous-alinéas 404.18(1)a)(i) et 404.18(1)a)(ii) du RAC, pour la période de validité maximale prévue par les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*.

Condition

La présente exemption s'applique sous réserve de la condition suivante:

1. Lorsqu'un certificat médical est annoté par le médecin-examineur de l'aviation civile, le permis ou la licence auquel il se rattache est valide pour la période de validité maximale précisée dans le tableau des périodes de validité se trouvant à l'alinéa 424.04(3)a) des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*.

Validité

La présente exemption entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999 et demeure valide jusqu'à la première de éventualités suivantes:

- a) la date d'entrée en vigueur d'une modification à l'article 404.18 du RAC et aux dispositions pertinentes des normes connexes; ou
- b) la date d'annulation par écrit de la présente exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



Art LaFlamme

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 3/97

EXEMPTION AUX PARAGRAPHES 602.77(1) ET (2) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

EXIGENCES RELATIVES AU DÉPÔT D'UN COMPTE RENDU D'ARRIVÉE

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, j'exempte, par la présente, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui remplit la condition d'application énoncée ci-dessous, des exigences des paragraphes 602.77(1) et (2) du *Règlement de l'aviation canadien*, sous réserve de la condition suivante.

Objet

La présente exemption a pour objet de permettre à ce pilote de clore son plan de vol ou son itinéraire de vol avant l'atterrissage à l'aérodrome de destination.

Condition d'application

Cette exemption s'applique à un pilote commandant de bord qui termine un vol dont le plan ou l'itinéraire a été déposé auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou d'une station radio d'un aérodrome communautaire.

Condition d'exemption

Le pilote commandant de bord doit clore le plan ou l'itinéraire de vol auprès d'une unité de contrôle de la circulation aérienne, d'une station d'information de vol ou de la station radio d'un aérodrome communautaire avant d'atterrir à l'aérodrome de destination.

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) la date d'entrée en vigueur de la modification apportée à la disposition du RAC; ou
- b) la date d'annulation par écrit de cette exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



D. Spruston

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 2/97

ALTITUDES APPROPRIÉES À LA DIRECTION DES VOLS

On a récemment constaté que de nombreux aéronefs volaient à une altitude inappropriée pour la direction de leur vol. Un certain nombre d'entre eux ont invoqué des raisons d'espacement ou encore, de turbulence, tandis que plusieurs avaient demandé de voler à une altitude supérieure ou inférieure pour éviter de la turbulence, économiser le carburant ou n'avaient pas de raison particulière de voler à une altitude inappropriée pour la direction de leur vol.

Le libellé du paragraphe 602.34(2) du *Règlement de l'aviation canadien*, est très explicite en ce qui concerne l'utilisation d'altitudes inappropriées pour la direction des vols.

RAC 8.6.2 de l'*A.I.P. Canada* renferme des renseignements additionnels à propos des altitudes et de la direction des vols.

Les pilotes sont tenus de se conformer aux dispositions du paragraphe 602.34(2) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et sont incités à appliquer les règles énoncées dans RAC 8.6.2 de l'*A.I.P. Canada*. Avec l'usage des routes directes et de temps minimum, les pilotes évoluant à des altitudes appropriées à la direction des vols contribuent à renforcer la sécurité aérienne dans la situation actuelle où les routes compliquent la tâche des contrôleurs lorsqu'ils doivent déterminer les conflits de circulation aérienne.

Le directeur général,
Aviation civile



D. Spruston

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 1/97

EXEMPTION AU SOUS-ALINÉA 602.129(3) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

INTERDICTION D'APPROCHE – GÉNÉRALITÉS

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, par la présente j'accorde une exemption au commandant de bord d'un aéronef IFR effectuant une approche aux instruments des exigences mentionnées au sous-alinéa 602.129(3) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions suivantes:

Lorsque la RVR est inférieure à la RVR minimale comme dans les cas prévus aux sous-alinéas 602.129(1) ou (2), le commandant de bord doit interrompre l'approche à moins que l'une des conditions suivantes ne soit respectée:

- a) au moment où la RVR est communiquée, l'aéronef
 - (i) a franchi la radioborne extérieure ou le repère qui en tient lieu,
 - (ii) est en descente vers la piste;
- b) l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement sans qu'un atterrissage ne soit prévu, et l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente est avisée qu'une procédure d'approche interrompue sera amorcée à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l'altitude de descente minimale, selon le cas;
- c) la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale;
- d) la RVR est au-dessous de la RVR minimale et la visibilité au sol de l'aérodrome où se trouve la piste est communiquée comme étant d'au moins un quart de mille;
- e) le commandant de bord de l'aéronef effectue une approche de précision aux minimums de CAT III.

Cette exemption reste en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) la date d'entrée en vigueur de la modification apportée à la disposition du RAC;
- b) la date d'annulation par écrit de cette exemption par le ministre des Transports s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Le directeur général,
Aviation civile



D. Spruston

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 4/95

MODIFICATION DE LA DISPOSITION RELIÉE À DES DÉPÔTS DE DÉCHETS, DANS LES RÈGLEMENTS DE ZONAGE D'UN AÉROPORT

Les règlements de zonage d'un aéroport ont été établis à certains aéroports pour assurer que la construction de nouveaux obstacles n'aura pas un impact défavorable pour les opérations de vol dans le voisinage d'un aéroport. Les limites des terres touchées sont normalement définies par les surfaces de limitation des obstacles établies pour l'aéroport visé. Ces surfaces sont :

- a) la surface extérieure;
- b) les surfaces d'approche; et
- c) les surfaces de transition.

En plus de protéger un aéroport des obstacles, une disposition de dépôts de déchets est utilisée dans plusieurs règlements pour interdire l'établissement de dépotoir qui présenterait un danger de collisions avec des oiseaux. L'intention de cette disposition visait les terres situées dans un rayon de 8 km du point de référence d'un aérodrome. Cependant, dans certains cas, la disposition de dépôts de déchets a été appliquée aussi aux terres touchées par les restrictions relatives à la hauteur. Ceci autorise l'établissement de dépôts de déchets dans des secteurs situés aussi près que 4 km d'un aéroport et parfois, aussi loin que 15 km, dans d'autres secteurs.

Le but était d'empêcher l'utilisation des terres qui aurait provoqué une migration d'oiseaux vers l'aéroport, et l'application d'une disposition concernant les dépôts de déchets au-delà de 8 km ne contribue pas à cet objectif. Des révisions ultérieures au zonage applicable d'aéroport enregistré modifiera cette clause, mais en attendant, une exemption est requise.

En conséquence, conformément au paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, les personnes désirant établir un dépôt de déchets, dans une zone où une telle utilisation de ces terres est interdite par la disposition reliée au "dépôt de déchets", dans les règlements de zonage d'un aéroport énumérés à l'appendice A au verso seront exemptées de l'application de l'interdiction si l'emplacement du dépôt de déchets se trouve à plus de 8 km du point de référence de l'aéroport. En attendant les révisions aux règlements de zonage d'un aéroport, ces exemptions sont conditionnelles et peuvent être retirées si un dépôt de déchets est mis en place et attire les oiseaux à un point tel que ceux-ci constituent un danger pour les aéronefs. L'appendice A fournit la liste des règlements de zonage pertinents et les références des dispositions qu'ils renferment sur les dépôts de déchets.

Le Directeur général,
Système de la navigation aérienne



Gilles Rodrigue

APPENDICE A

RÈGLEMENTS DE ZONAGE APPROPRIÉS ET LES CLAUSES RELIÉES À DES DÉPÔTS DE DÉCHETS

Règlement de zonage d'aéroport	Disposition de zonage enregistré reliée à des dépôts de déchets
ABBOTSFORD, BC	7
BOUNDARY BAY, BC	6
BRANDON, MB	6
CAMBRIDGE BAY, NT	5
CHARLO, NB	7
CHARLOTTETOWN, PE	6
CHURCHILL, MB	6
CRANBROOK, BC	6
DAWSON CREEK, BC	6
DEER LAKE, NF	6
DRYDEN, ON	6
EARLTON, ON	6
EDMONTON INT'L, AB	7
FORT ST. JOHN, BC	6
FORT NELSON, BC	6
FORT SIMPSON, NT	6
FORT SMITH, NT	6
FREDERICTON, NB	6
GOOSE BAY, NF	7
GRAND MANAN, NB	7
HALIFAX INT'L, NS	7
HAMILTON, ON	7
HAY RIVER, NT	7
INUVIK, NT	6
KAPUSKASING, ON	6
KENORA, ON	7
KINGSTON, ON	6
LA RONGE, SK	6
MONCTON, NB	7
MOOSONEE, ON	6
NORMAN WELLS, NT	6
OSHAWA, ON	6
PEACE RIVER, AB	6
PEMBROKE, ON	6
PORT HARDY, BC	6
PRINCE ALBERT, SK	6

Règlement de zonage d'aéroport	Disposition de zonage enregistré reliée à des dépôts de déchets
REGINA, SK	7
ST.ANTHONY, NF	7
ST.CATHARINES, ON	6
ST.JOHN'S, NF	7
SAINT JOHN, NB	7
SARNIA, ON	6
SASKATOON, SK	6
SMITHERS, BC	6
STEPHENVILLE, NF	6
SYDNEY, NS	7
THOMPSON, MB	6
TIMMINS, ON	7
TORONTO CITY CENTRE, ON	7
VANCOUVER INT'L, BC	7
WABUSH, NF	6
WATSON LAKE, YT	6
WIARTON, ON	6
WINNIPEG INT'L, MB	6
YELLOWKNIFE, NT	6