



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 14371F

Transports Canada

Manuel d'information aéronautique (AIM de TC)

EXPLICATION DES CHANGEMENTS

7 octobre 2021

Canada

MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE DE TRANSPORTS CANADA (AIM DE TC)

EXPLICATION DES CHANGEMENTS ENTRÉS EN VIGUEUR LE 7 OCTOBRE 2021

NOTES :

- Des remaniements de texte et des modifications d'ordre rédactionnel qui s'imposaient ont été apportés dans l'ensemble de l'AIM de TC. Seuls les changements jugés importants sont décrits ci-dessous.
- En date du 31 mars 2016, les différences relatives aux licences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 1 de l'OACI, qui étaient dans la sous-partie 1.8 du chapitre LRA de l'AIM de TC, ont été supprimées et se trouvent à la sous-section 1.7 de la Partie GEN de l'*AIP Canada*.
- Le texte bleuté dans le Manuel constitue les modifications décrites dans la présente section.

GEN

- [GEN 2.2.4 Promotion en matière de sécurité](#)
Un nouvel hyperlien a été ajouté pour la consultation des initiatives et des programmes de Transports Canada.
- [GEN 2.3 Programme sur la sécurité de l'aviation générale](#)
Une nouvelle partie a été ajoutée pour fournir des informations sur la *Campagne de sécurité de l'aviation générale*.

AGA

- [AGA 7.6 Indicateurs visuels de pente d'approche \(VASIS\)](#)
Les exigences en matière d'extinction des feux PAPI ou VASI en raison de certaines conditions météorologiques ont été mises à jour pour inclure les pistes d'approche de non-précision.
- [AGA 7.10.3 Barres d'arrêt](#)
Le présent changement intègre l'information publiée dans la circulaire d'information aéronautique (AIC) 2/21 intitulée *Procédures concernant les barres d'arrêt*, et qui rappelle aux pilotes et aux conducteurs de véhicule qu'un aéronef ou un véhicule ne doit jamais franchir une barre d'arrêt allumée.

COM

- [COM 3.11 Communications contrôleur-pilote par liaison de données \(CPDLC\)](#)
Une référence supplémentaire a été ajoutée au paragraphe 7.5.5 de la Partie ENR de l'*AIP Canada* concernant l'utilisation des CPDLC dans la Région NAT définie par l'OACI.

- [COM 4.11.1 Radiophare d'alignement de piste \(LOC\)](#)
Le texte a été modifié pour supprimer les références décrivant les signaux d'alignement arrière; Il n'y a plus de procédures civiles d'alignement arrière au Canada. Des changements mineurs ont aussi été effectués pour la même raison aux articles 4.11.2, 4.11.3, et 4.11.7 du chapitre COM.
- [COM 5.2 Constellations des systèmes mondiaux de navigation par satellite \(GNSS\)](#)
La référence à la mise en service prévue de toutes les constellations GNSS a été supprimée.
- [COM 5.2.3 Système de navigation par satellites Galileo](#)
La référence à la date prévue du déploiement du système Galileo a été supprimée (l'état le plus récent de la constellation peut toujours être vérifié par le biais de l'hyperlien fourni).
- [COM 5.2.4 Système de navigation par satellites BeiDou](#)
La référence à la date prévue du déploiement du système BeiDou a été supprimée et un hyperlien a été ajouté pour vérifier le statut récent de la constellation.
- [COM 11.0 Systèmes d'automatisation en cas d'urgence](#)
Une nouvelle sous-partie 11.2 a été ajoutée pour décrire le fonctionnement des systèmes d'atterrissage automatique d'urgence.

MET

- [MET 1.1.1 Responsabilité en matière de météorologie](#)
Le texte a été modifié pour indiquer les changements dans le *Manuel des normes d'observations météorologiques de surface* (MANOBS) et dans le *Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l'aviation* (MANAIR) qui entreront en vigueur à partir du 2 décembre 2021.
- [MET 1.1.6.2 Compte rendu en vol \(AIREP\)](#)
Tout ce paragraphe a été supprimé. De plus amples renseignements sur les AIREP peuvent être trouvés à l'alinéa 1.9.1f) et la sous-partie 1.15 du chapitre NAT.
- [MET 1.1.8 Différences par rapport à l'Annexe 3 de l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)](#)
Le texte a été modifié pour renvoyer à l'amendement n° 80 qui entrera en vigueur le 4 novembre 2021.
- [MET 1.2.5.1 Messages d'observation météorologique régulière d'aérodrome automatiques \(METAR AUTO\)](#)
Le texte a été modifié pour préciser que les normes applicables (pour les services complets METAR) sont maintenant comprises dans le MANOBS.

- (5) [MET 1.2.7 Services météorologiques à l'appui d'une station UNICOM d'approche \(AU\)](#)
Du texte a été ajouté pour préciser qu'à partir du 2 décembre 2021 les changements au MANOBS traiteront ces services.
- (6) [MET 4.2 Heures d'émission et de validité](#)
Un paragraphe a été ajouté pour préciser le besoin d'intercaler la position des éléments entre les périodes de validité de la carte au moment de l'utilisation de la prévision de zone géographique (GFA).
- (7) [MET 6.2 Critères d'émission](#)
Une note a été ajoutée pour que soient indiquées les dimensions et la nature de RDOACT CLD dans les bulletins SIGMET.
- (8) [MET 7.1 Emplacements des prévisions d'aérodrome \(TAF\)](#)
Une mise à jour des emplacements des prévisions d'aérodromes (TAF) dans le tableau 7.1 a été effectuée et une note a été ajoutée pour expliquer que les pilotes devraient consulter les publications de vol les plus récentes et les NOTAM pour confirmer la disponibilité des TAF.
- (9) [MET 8.3 Message type](#)
Du texte a été ajouté pour définir les sigles « SLP », « PRESFR », « PRESRR » et pour expliquer la signification du signe égal « = » qui figure dans les METAR.
- (10) [MET 15.0 Abréviations – Prévisions d'aviation](#)
Le tableau 15.2 a été ajouté à titre temporaire pour indiquer les changements d'abréviations qui entreront en vigueur le 2 décembre 2021.

RAC

- (1) [RAC 1.1.1 Services de la circulation aérienne et d'information de vol](#)
La description du service de réservation d'altitude à l'alinéa f) a été modifiée.
- (2) [RAC 2.6 Espace aérien supérieur contrôlé](#)
Le système de suivi a été retiré et une partie du texte a été supprimée pour marquer ce changement.
- (3) [RAC 2.9.4 Zones d'opérations militaires](#)
Un nouvel article a été ajouté pour décrire les zones d'opérations militaires (MOA).
- (4) [RAC 3.4.7 Calcul du poids des passagers et des bagages](#)
Les poids pondérés et les poids moyens ont été modifiés dans les tableaux 3.1 et 3.2 pour correspondre à l'information donnée dans les circulaires d'information (CI) 700-022 et CI 703-004.
- (5) [RAC 3.10 Vol de navigation d'entraînement aux instruments](#)
Du texte a été ajouté pour préciser l'information nécessaire au plan de vol.
- (6) [RAC 4.1.3 Choix de la piste préférentielle](#)
Le texte de cette partie a été reformulé pour améliorer la clarté et la lisibilité.

- (7) [RAC 5.4 Altitudes minimales pour les vols selon les règles de vol à vue \(VFR\) \(articles 602.14 et 602.15 du Règlement de l'aviation canadien \[RAC\]\)](#)
Une note a été ajoutée pour avertir les pilotes d'aéronef sur le danger des aéronefs télépilotes (ATP) volant dans un espace aérien en dessous de 400 pi.
- (8) [RAC 9.2.3.2 Arrivée normalisée en région terminale \(STAR\) par navigation fondée sur les performances \(PBN\)](#)
Une référence expirée du plan d'exploitation de la PBN de NAV CANADA a été retirée.
- (9) [RAC 12.3 Transport aérien de marchandises dangereuses \(TMD\)](#)
Le texte de cette partie a été reformulé pour améliorer la clarté et la lisibilité.

NAT

- (1) [NAT 1.7.4 Durées prévues](#)
Le texte a été modifié pour rendre compte de la suppression de l'exigence de consigner la durée totale pour les vols du NAT tout en offrant le choix de le faire; les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) du NAT ne l'utilisent pas ou n'en ont pas besoin. Il s'agit d'une harmonisation avec les changements à l'*AIP du Royaume-Uni*.
- (2) [NAT 1.13 Respect du nombre de Mach](#)
La référence à la circulaire d'information aéronautique (AIC) 1/20 — *Opérations sans vitesse fixe assignée (OWAFS) dans l'Atlantique Nord* a été supprimée comme l'information est à présent intégrée dans le paragraphe [7.1.11 de la Partie ENR de l'AIP CANADA](#).

MAP

- (1) [MAP 3.6 Critères de diffusion des NOTAM](#)
Le texte a été modifié pour rendre compte des changements effectués dans les *Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM (CNOP)*.

LRA

- (1) [LRA 1.9.1 Périodes de validité médicale](#)
Un exemple a été ajouté pour montrer comment la période de validité d'un certificat médical est calculée.

AIR

- (1) [AIR 2.4 Vol à basse altitude](#)
Le texte a été modifié pour rendre compte du danger possible que représentent les aéronefs télépilotes (ATP) pour un aéronef habité volant dans un espace aérien en dessous de 400 pi.
- (2) [AIR 3.9 Alcool](#)
Le texte a été modifié pour supprimer les effets de l'alcool en l'altitude. De plus, du texte a été ajouté pour aider les personnes rencontrant des problèmes liés à l'alcool et qui voudraient voler à nouveau.

- (3) [AIR 3.10 Médicaments, produits de santé naturels, cannabis, et autres drogues à usage récréatif](#)
La sous-partie a été entièrement revue et mise à jour pour améliorer la clarté et la lisibilité, et pour fournir de l'information complémentaire sur la *Politique sur le cannabis à des fins médicales à l'Aviation civile*.
- (4) [AIR 4.16 Aéronefs télépilotes \(ATP\)](#)
Une nouvelle sous-partie a été ajoutée pour décrire les opérations d'ATP.
- (12) [ATP 3.6.2 Demande de certificat d'opérations aériennes spécialisées \(COAS\) — SATP](#)
Deux références ont été ajoutées, une à la CI 903-001 — *Évaluation des risques opérationnels des systèmes d'aéronef télépilotes (ERO-SATP)* et une à la CI 902-002 — *Lignes directrices pour les demandes de certificat d'opérations aériennes spécialisées pour des systèmes d'aéronef télépilotes (COAS — SATP)*.

ATP

- (1) [ATP 2.0 Microsystèmes d'aéronefs télépilotes \(mSATP\) — moins de 250 g](#)
De l'information relative à la modification d'un microsystème (mSATP) a été ajoutée.
- (2) [ATP 3.2.3.2 Espace aérien contrôlé](#)
Une référence à l'outil de planification de vol de drone de NAV CANADA a été ajoutée.
- (3) [ATP 3.2.15.3 Identifier les classes d'espace aérien](#)
Une référence à l'outil de planification de vol de drone de NAV CANADA a été ajoutée.
- (4) [ATP 3.2.37 Mesures relatives aux incidents et accidents](#)
Le texte a été modifié pour rendre compte du texte trouvé dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Le texte sur le signalement à TC des incidents et accidents relatifs aux ATP utilisés en vertu du COAS — SATP a été modifié.
- (5) [ATP 3.2.38 Drone captif](#)
Le texte a été modifié pour expliquer dans quelles circonstances un drone captif n'est pas considéré comme ATP. Le texte a aussi été modifié pour prendre en compte une marge de sécurité suffisante dans le but d'atténuer les risques de blessure ou dommage matériel en cas d'accident drone/ATP.
- (6) [ATP 3.4.3 Déclaration du constructeur](#)
Une référence à la circulaire d'information (CI) 922-001 — *Assurance de la sécurité des SATP* a été ajoutée.
- (7) [ATP 3.4.4 Opérations dans un espace aérien contrôlé](#)
Une référence à l'outil de planification de vol de drone de NAV CANADA a été ajoutée.
- (8) [ATP 3.4.5 Activités dans le voisinage d'un aéroport, d'un hélicoptère — procédure établie](#)
Une référence à l'outil de planification de vol de drone de NAV CANADA a été ajoutée.
- (9) [ATP 3.4.8 Modification d'un ATP](#)
Un nouvel article a été ajouté en référence à la CI 922-001.
- (10) [ATP 3.5.3 Conduite des révisions en vol](#)
De l'information a été ajoutée sur la conduite d'une révision en vol ainsi que sur l'utilisation d'un pATP.
- (11) [ATP 3.6.1 Généralités](#)
Une référence à la sous-partie 3 de la Partie IX a été ajoutée pour coïncider avec le texte du RAC.