



Circulaire d'information

Sujet : Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste

Bureau émetteur :	Aviation civile, Normes	Numéro de document :	CI 300-005
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	07
Numéro du SGDDI :	17952943 – v9	Date d'entrée en vigueur :	2022-01-21

Table des matières

1.0	Introduction	3
1.1	Objet.....	3
1.2	Applicabilité	3
1.3	Description des changements.....	3
2.0	Références et exigences	3
2.1	Documents de référence	3
2.2	Documents annulés	3
2.3	Définitions et abréviations	4
3.0	Contexte	4
4.0	Période de validité	7
5.0	Critères de signalement	7
5.1	Généralités	7
5.2	Déclaration par tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste.....	7
5.3	Pourcentage de couverture.....	7
5.4	Épaisseur du contaminant.....	8
5.5	Nombre d'états différents pouvant être déclarés	8
5.6	Déclaration du coefficient canadien de frottement sur piste	8
6.0	Feux de piste masqués.....	9
7.0	Déclaration de l'état de la surface des pistes de gravier.....	9
8.0	Voies de circulation et aires de trafic	9
9.0	Conclusion.....	10
10.0	Gestion de l'information.....	10
11.0	Historique du document.....	10
12.0	Bureau responsable.....	10
	Annexe A – Formulaire AMSCR (état par tiers de piste).....	12
	Annexe B – Guide d'utilisation du formulaire AMSCR (état par tiers de piste).....	13

Annexe C – Formulaire AMSCR (état pour toute la longueur) 14
Annexe D – Guide d'utilisation du formulaire AMSCR (état pour toute la longueur) 15

1.0 Introduction

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document vise à présenter et expliquer les modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste consécutives à la mise en œuvre du format mondial de notification (GRF) au Canada le 12 août 2021. Il vise également à présenter les modifications apportées au Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM et aux exigences en matière de déclaration du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI), ainsi que les nouvelles versions du formulaire Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) et Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI).

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique aux exploitants d'aérodromes.

1.3 Description des changements

- 1) En raison de la mise en œuvre du format mondial de notification (GRF), le présent document a fait l'objet d'une révision poussée.

2.0 Références et exigences

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
 - a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2);
 - b) Sous-partie 1 – Aérodromes, de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
 - c) Sous-partie 2 – Aéroports, de la partie III du RAC;
 - d) Publication de Transports Canada, TP 312 – Aérodromes – Normes et pratiques recommandées;
 - e) Circulaire d'information (CI) 300-019 – Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de la surface de la piste; et
 - f) NAV CANADA – Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM (CNOP).

2.2 Documents annulés

- 1) CI 302-013 – Planification et maintenance aux aéroports en hiver.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **NOTAM** : Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.
 - b) **NOTAM RSC** : Avis diffusé par télécommunication (NOTAM) dont le format spécial et le contenu servent à aviser les pilotes de conditions dangereuses dues à la présence de contaminant sur les pistes. Ils ne sont publiés que pour les aérodromes faisant l'objet de NOTAM de séries S, A ou B et sont diffusés en fonction de la catégorie de diffusion de cet aérodrome.
 - c) **NES** : Dans le contexte des comptes rendus de l'état de la surface de la piste, une application Internet pour la saisie directe de l'état de la surface de la piste par une source responsable, dont résulte un avis NOTAM RSC. Ce système est également une interface Internet qui permet le dialogue entre les systèmes de déclaration automatisés et la base de données de NAV CANADA.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **AMSCR** : Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs;
 - b) **APM** : Avis de proposition de modification;
 - c) **CI** : Circulaire d'information;
 - d) **CNOP** : Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM;
 - e) **CRFI** : Coefficient canadien de frottement sur piste;
 - f) **GRF** : Format mondial de notification;
 - g) **NES** : Système d'entrée des NOTAM;
 - h) **NOTAM** : Avis aux navigateurs aériens;
 - i) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale;
 - j) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*;
 - k) **RSC** : État de la surface de piste;
 - l) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile;

3.0 Contexte

- 1) Les modifications apportées au RAC (Parties I et III – Entretien hivernal des aéroports) sont entrées en vigueur le 15 mai 2020. Des modifications ont été apportées aux parties suivantes :
 - a) Paragraphe 101.01(1), afin d'inclure la définition de la glace.
 - b) De la sous-partie 2 de la partie III de l'annexe II à la sous-partie 3 de la partie I du Règlement, afin d'inclure un barème des amendes.
 - c) La section IV de la sous-partie 2 de la partie III du Règlement, afin de présenter le corps du règlement sur l'entretien hivernal, y compris ses définitions.
- 2) Les modifications et les mises à jour des normes connexes ont pour objectif les suivants :

- a) Normaliser les activités d'entretien hivernal aux aéroports en hiver afin d'assurer des normes de sécurité minimales dans tous les aéroports.
 - b) Veiller à ce que les exploitants aériens et les équipages de conduite disposent de renseignements fiables et à jour pour favoriser la prise de décisions lors de l'atterrissage et du décollage en hiver.
- 3) Les modifications ont imposé de nouvelles exigences en matière d'entretien hivernal aux aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 (Exploitation d'un taxi aérien), 704 (Exploitation d'un service aérien de navette) ou 705 (Exploitation d'une entreprise de transport aérien). En plus des exigences de base, les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 705 devront satisfaire à d'autres exigences pour répondre aux besoins des aéronefs plus gros exploités sous le régime de ces sous-parties lors de l'atterrissage et du décollage. Ces nouvelles exigences assurent une approche uniforme de l'entretien hivernal à tous les aéroports, peu importe le type d'aéronef qui utilise ces installations.

Les modifications établissent des exigences relatives aux éléments suivants :

- a) **Planification de l'entretien hivernal.** Les modifications exigent des exploitants des aéroports qu'ils élaborent, en consultation avec les exploitants aériens, un plan définissant comment les travaux d'entretien hivernal devront se dérouler. Le plan comprend des renseignements précis sur les zones de priorité, les procédures de sécurité et la coordination des activités du personnel de l'aéroport chargé des travaux d'entretien hivernal.
- b) **Produits chimiques de déglçage et sable.** Les modifications exigent des exploitants des aéroports qu'ils utilisent des produits chimiques de déglçage conçus spécialement pour être appliqués dans les aires de mouvement, conformément aux *Normes d'aéroports – Entretien hivernal des aéroports*, qui sont incorporées par renvoi aux modifications. L'utilisation d'un sable qui satisfait à des exigences particulières est aussi exigée ainsi que des procédures pour enlever le sable lorsque ce dernier n'est plus nécessaire, également précisées dans les *Normes d'aéroports – Entretien hivernal des aéroports*.
- c) **Mesure de frottement.** L'utilisation d'un décéléromètre pour l'indication de la mesure de frottement est exigée par les modifications, de même que l'établissement de procédures pour déterminer le coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI), qui permet aux pilotes de déterminer s'ils peuvent décoller d'une piste contaminée, ou y atterrir, en toute sécurité. Ces exigences particulières sont liées aux activités menées dans les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par la sous-partie 705.
- d) **Pente maximale de l'accumulation de neige (%) sur la zone seuil ou près de celle-ci, et près des pistes et des voies de circulation.** Afin d'éviter que les aéronefs ne soient endommagés lors de l'atterrissage, du décollage ou de la circulation au sol, les modifications ne permettent pas que l'exploitant laisse la neige s'accumuler sur le seuil des pistes ou près de celui-ci, ou près des pistes ou des voies de circulation au-delà d'une certaine pente. Les *Normes d'aéroports – Entretien hivernal des aéroports* contiendront plus de détails au sujet de ces exigences.
- e) **Inspections et comptes rendus relatifs aux aires de mouvement.** Les conditions établissant la nécessité d'une inspection des aires de mouvement sont définies dans les modifications, de même que la fréquence minimale de ces inspections, pour assurer que l'information sur l'état de la surface d'une piste fournie aux pilotes est exacte. Les *Normes d'aéroports – Entretien hivernal des aéroports* décrivent l'exigence relative aux inspections quotidiennes, y compris en cas de changements importants de l'état de la surface de la piste, et les exigences relatives à l'élimination des contaminants d'une aire de mouvement.

- f) **Formation.** Les modifications exigent que l'exploitant d'un aéroport fournisse la formation initiale et périodique applicable aux personnes qui seront affectées à des tâches relatives à son plan d'entretien hivernal de l'aéroport.
- 4) **Dossiers de formation.** Les modifications exigent que l'exploitant d'un aéroport tienne un dossier de formation pour chaque personne qui reçoit une formation, et qu'il conserve ce dossier de formation pendant cinq ans après le jour où la dernière formation a été reçue.
- 5) Les aéroports qui desservent uniquement des exploitants aériens visés par la sous-partie 703 :
 - a) Les modifications offrent une option de conformité aux aéroports qui desservent uniquement des exploitants aériens visés par la sous-partie 703. Ces aéroports pourront choisir de se conformer à toutes les exigences des modifications, ou d'adopter une approche alternative pour laquelle les exploitants d'aéroport doivent se conformer aux articles 302.406 et 302.407.
 - (i) L'article 302.406 exige que l'exploitant de l'aéroport consulte annuellement les exploitants aériens quant au niveau prévu d'entretien hivernal, détermine le niveau de service qu'il offrira, fournisse cette information pour qu'elle soit publiée dans le Supplément de vol – Canada (CFS) et qu'il inclue des renseignements sur le niveau d'entretien hivernal contenus dans le manuel d'exploitation de l'aéroport.
 - (ii) L'article 302.407 exige que les exploitants d'aéroport se conforment à l'utilisation de produits chimiques de déglçage et de sable sur les aires de mouvement, tel que spécifié dans les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*, et à l'enlèvement du sable des aires de mouvement, à l'exception des pistes en gravier.
- 6) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mis au point le format mondial de notification (GRF), une nouvelle méthodologie harmonisée à l'échelle mondiale pour l'évaluation et la déclaration de l'état de la surface de piste (RSC). Au Canada, la date de mise en œuvre du GRF est le 12 août 2021.
- 7) Par conséquent, NAV CANADA remplace le logiciel fonctionnant par Internet utilisé pour la diffusion des comptes rendus de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR), notamment du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI), dans le cadre du processus de diffusion des NOTAM de NAV CANADA.
- 8) Le nouveau portail Web de NAV CANADA s'appelle le Système d'entrée des NOTAM (NES) et a été développé afin de soutenir l'initiative de NAV CANADA visant à fournir le format OACI et d'encourager l'utilisation du GRF au Canada. Le logiciel sera mis en œuvre conjointement avec le GRF au Canada le 12 août 2021.
- 9) Le NES fournira aux utilisateurs les moyens de saisir manuellement les AMSCR dans le Système de gestion des données aéronautiques de NAV CANADA afin de créer et d'émettre des NOTAM RSC. Les procédures, qui sont décrites dans les CNOP, sont intégrées au logiciel NES.
- 10) Le personnel peut saisir les AMSCR dans le NES à l'aide d'un terminal informatique approprié doté d'une connexion Internet. Il sera toujours possible de remettre le rapport à NAV CANADA par téléphone, télécopieur, etc. lorsqu'un terminal d'ordinateur n'est pas disponible.
- 11) Deux nouveaux formulaires AMSCR ont été conçus en tenant compte de la procédure de saisie des données du NES. Il est possible d'utiliser une version de l'AMSCR pour rendre compte de l'état de la surface par tiers de piste et d'utiliser une deuxième version pour en rendre compte pour la longueur totale de la piste. Les AMSCR et leurs guides d'utilisation respectifs sont disponibles dans les annexes du présent document.

4.0 Période de validité

- 1) Le cas échéant, les AMSCR doivent être remplis et déclarés conformément à l'article 302.417 de la section IV – Entretien hivernal des aéroports du RAC.
- 2) Un NOTAM RSC contient des renseignements sur l'état de la surface de la piste pour chaque piste signalée d'un aéroport. La période de validité des NOTAM RSC coïncidera étroitement avec celle de l'AMSCR le plus récemment soumis; il s'agit d'un contrôle du système de NAV CANADA.
- 3) Les périodes de validité de l'AMSCR sont des éléments réglementés. Il incombe à l'exploitant de l'aéroport de s'assurer que la période de validité publiée de l'AMSCR satisfait aux exigences réglementaires.

5.0 Critères de signalement

5.1 Généralités

- 1) Des modules d'information ont été mis à la disposition des exploitants d'aérodromes et d'aéroports pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs programmes de formation. Pour accéder aux modules d'information veuillez contacter TC.FlightStandards-Normsvol.TC@tc.gc.ca et inclure les GRF modules d'information à la ligne d'objet.

5.2 Déclaration par tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste

- 1) L'état de la surface de la piste peut être déclaré par tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste. Le choix d'une déclaration par tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste est fait par l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport, après consultation d'un échantillon représentatif d'exploitants aériens qui utilisent les installations.
- 2) La méthodologie de déclaration reste normalement la même pour toute la saison hivernale afin de faciliter une communication cohérente des renseignements et des attentes des utilisateurs finaux.
- 3) Lorsque les renseignements sur l'état de la piste sont communiqués par tiers, il convient de produire un code d'état de piste. À l'inverse, si les renseignements sur l'état de piste sont fournis pour toute la longueur de la piste, alors il n'est pas nécessaire de produire de code d'état de piste. La production de comptes rendus par tiers de piste ne s'applique pas aux pistes non asphaltées (gravier, gazon, etc.) ou partiellement asphaltées. Pour en savoir plus sur la détermination des codes d'état de piste au Canada, voir la section 5.3 de la CI 300-019.
- 4) Il est possible de faire une déclaration par tiers pour une ou plusieurs pistes, et de faire une déclaration pour toute la piste pour les autres pistes de la même installation.
- 5) Un AMSCR pour signaler l'état de piste par tiers figure à l'annexe A. Le guide de l'utilisateur se trouve à l'annexe B.
- 6) Un AMSCR pour signaler l'état de piste par longueur totale de piste figure à l'annexe C. Le guide de l'utilisateur se trouve à l'annexe D.

5.3 Pourcentage de couverture

- 1) La mise en œuvre du GRF au Canada a introduit des incréments normalisés de pourcentage de couverture de piste à déclarer. La couverture en pourcentage à déclarer se limite à des incréments de 10 % (c'est-à-dire 10 %, 20 %, 30 %, 40 %, 50 %, 60 %, 70 %, 80 %, 90 % et 100 %), ainsi qu'à des incréments de 25 % (c'est-à-dire 25 % et 75 %).
- 2) Le pourcentage de couverture de la piste ne doit pas nécessairement atteindre 100 %.

5.4 Épaisseur du contaminant

- 1) Les pouces sont utilisés pour déclarer les épaisseurs. Sous les deux pouces, la valeur décimale de 1/8, 1/4, 1/2, 3/4, 1 et 1½ po sont utilisés. Au-dessus de deux pouces, des valeurs entières par augmentation de 1 sont utilisées (3, 4, 5, 6, etc.).
- 2) Une TRACE n'est plus une épaisseur à déclarer. Les épaisseurs inférieures à 1/8 doivent être arrondies et indiquées sous la forme de 1/8.
- 3) Lorsque l'épaisseur est variable, l'épaisseur maximale doit être indiquée. La section des remarques sur la piste peut être utilisée pour déclarer les différentes valeurs d'épaisseur.

5.5 Nombre d'états différents pouvant être déclarés

- 1) Le NES limite à deux le nombre de descriptions différentes de la surface de la piste qui peuvent être fournies sur une piste (ou un tiers de piste).
- 2) La description de la surface SÈCHE n'est fournie qu'en tant que pourcentage de couverture de 100 % et uniquement dans les cas suivants :
 - a) il y a des contaminants à signaler dans d'autres tiers de piste ou d'autres tiers de piste sont HUMIDES;
 - b) la largeur dégagée est inférieure à la largeur publiée, et la partie dégagée de la piste est « 100 PCT SÈCHE »;
 - c) lorsqu'un changement important est survenu;
 - d) une ou plusieurs pistes sont SÈCHES et une autre piste du même aéroport est signalée comme humide ou contaminée.

5.6 Déclaration du coefficient canadien de frottement sur piste

- 1) Le paragraphe 302.416 du RAC décrit les procédures de mesure du frottement.

Remarque: conformément à l'alinéa 322.411(2)d) du RAC, « L'exploitant d'un aéroport doit [...] assure[r] la transmission immédiate des relevés de coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) de 0,40 ou moins à la station au sol mentionné à l'alinéa a) ». Il n'y a aucune obligation de déclarer les mesures du CRFI supérieures à 0,40. Toutefois, les aéroports peuvent le faire si les mesures sont disponibles.
- 2) La neige mouillée est considérée comme suffisamment sèche pour que l'on puisse faire des relevés CRFI :
 - a) Lorsque l'on passe sur de la neige mouillée, la neige devient compacte.

Remarque: Si les résultats sont des éclaboussures, de la neige fondue ou de l'eau visible, NE SIGNALEZ PAS LE CRFI.
 - b) Lorsque l'on roule sur de la neige mouillée, les traces des pneus se traduisent par une neige compacte.

Remarque: Si les résultats sont des éclaboussures, de la neige fondue ou de l'eau visible, NE SIGNALEZ PAS LE CRFI.
- 3) Il ne faut pas confondre la déclaration de l'état de la surface de piste avec l'obligation de déclarer le CRFI par tiers. Pour les aéroports desservant des avions exploités dans le cadre d'un service de transport aérien en vertu de la sous-partie 705, la déclaration du CRFI dépend de la longueur de la piste (déclaration distincte de la déclaration de l'état de la surface de la piste) et se présente comme suit :

- a) Pour les pistes d'une longueur supérieure ou égale à 1 829 m (6 000 pieds), le CRFI est mesuré et sa moyenne est calculée pour chaque tiers de la piste dans le rapport.
 - b) Pour les pistes de moins de 1 829 m de long, le CRFI peut être :
 - i) mesuré, et sa moyenne calculée, sur toute la longueur de piste indiquée dans le rapport;
 - ii) mesuré, et sa moyenne calculée, pour chaque tiers de piste.
- 4) Les aéroports ayant plusieurs pistes peuvent avoir besoin de déclarer le CRFI sous deux formats :
- a) Par tiers, pour les pistes dont la longueur est supérieure ou égale à 1 829 m (6 000 pieds).
 - b) Par longueur totale de piste, pour les pistes de moins de 1 829 m (6 000 pieds).

6.0 Feux de piste masqués

- 1) Un feu qui est dissimulé par la neige ou autre dans sa ou ses directions d'utilisation prévues est considéré comme un feu défaillant. L'exploitant de l'aéroport doit communiquer la défaillance dans un NOTAM distinct (voir TP312 5^e édition, section 9.1.3 *Aides visuelles* et le tableau 9.1.3.1 Tableau de l'état de fonctionnement des feux [défaillance maximale des feux]).

7.0 Déclaration de l'état de la surface des pistes de gravier

- 1) Il est plus difficile de déclarer l'état de la surface d'une piste de gravier que celui d'une piste en dur. Dans le cas des pistes de gravier, il est impossible d'éliminer tous les contaminants hivernaux de la surface en gravier. Dans de nombreux sites du Nord, la pratique courante consiste à recouvrir les graviers d'une base solide de neige dure. La neige dure devient la surface d'exploitation pour l'exploitation hivernale. Ainsi, pendant la majeure partie de l'automne et de l'hiver, la base d'exploitation n'est pas une surface de gravier normale, mais plutôt du gravier gelé, une neige dure ou un mélange neige dure/gravier. Ce type de surface doit être indiqué dans le Supplément de vol – Canada.
- 2) Le terme qui décrit le mieux l'état actuel de la piste (base de neige dure ou mélange neige dure/gravier) doit être utilisé dans la déclaration.
- 3) Dans le cas des pistes de gravier, il faut utiliser le formulaire AMSCR pour toute la longueur de la piste. Les données RSC doivent déclarer la couche supérieure de contaminants comme une unité ou 100 %, par exemple *30 % de base de neige dure, 70 % de neige poudreuse*. Toute couche supplémentaire de contaminants située sous la couche de surface et susceptible de nuire aux capacités de freinage de l'avion doit être décrite dans la section de remarques sur la piste.
- 4) Le Manuel des procédures canadiennes pour les NOTAM et la CI 300-019 contiennent plus de renseignements concernant la déclaration de l'état de la surface.

8.0 Voies de circulation et aires de trafic

- 1) Les déclarations sur l'état des voies de circulation et des aires de trafic seront publiées au moyen d'un formulaire AMSCR et du NES.
- 2) Le pourcentage de couverture des voies de circulation et des aires de trafic n'est pas indiqué.

- 3) Un seul type de description de surface est indiqué par voie de circulation ou aire de trafic.
- 4) Voir la CI 300-019 pour en savoir plus sur les déclarations de l'état des voies de circulation et des aires de trafic.

9.0 Conclusion

- 1) Les modifications apportées au RAC (Parties I et III – Entretien hivernal des aéroports) sont entrées en vigueur le 15 mai 2020.
- 2) Au Canada, l'utilisation du GRF commencera le 12 août 2021.
- 3) NAV CANADA remplacera le système SNOWiz par le nouveau logiciel NES le 12 août 2021, afin que son lancement coïncide avec la mise en œuvre du GRF.
- 4) Deux nouveaux formulaires AMSCR ont été élaborés. Il est possible d'utiliser une version de l'AMSCR pour rendre compte de l'état de la surface par tiers de piste et d'utiliser une deuxième version pour en rendre compte pour la longueur de la piste totale. Les AMSCR et leurs guides d'utilisation respectifs sont disponibles dans les annexes du présent document.
- 5) Pour en savoir plus sur le NES, veuillez communiquer avec le Centre de service à la clientèle de NAV CANADA au 613-563-5588 ou à l'adresse service@navcanada.ca.

10.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

11.0 Historique du document

- 1) CI 300-005 – Édition 01, SGDDI 7595645 (E), 7595648 (F) du 21/09/2012 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.
- 2) CI 300-005 – Édition 02, SGDDI 7595645 (E), 7595648 (F) du 24/11/2012 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.
- 3) CI 300-005 – Édition 03, SGDDI 8137962 (E), 8137924 (F) du 05/02/2013 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.
- 4) CI 300-005 – Édition 04, SGDDI 8221137 (E), 8516681 (F) du 12/07/2013 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.
- 5) CI 300-005 – Édition 05, SGDDI 10534979 (E), 10535126 (F) du 21/04/2015 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.
- 6) CI 300-005 – Édition 06, SGDDI 14214200 (E), 14218220 (F) du 31/10/2018 – Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste.

12.0 Bureau responsable

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Courriel : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/regions>

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires à :

Courriel : TC.FlightStandards-Normsvol.TC@tc.gc.ca

***Document original signé par
Andrew Larsen Pour***

Félix Meunier
Directeur, Direction des normes
Aviation Civile

Annexe A – Formulaire AMSCR (État par tiers de piste)

Annexe B – Guide d'utilisation du formulaire AMSCR (État par tiers de piste)

Annexe C – Formulaire AMSCR (État pour toute la longueur)

Annexe D – Guide d'utilisation du formulaire AMSCR (État pour toute la longueur)