



## 1.0 Introduction

- 1) Sous réserve du paragraphe (3), 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 ne peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.
- 2) Les exploitants doivent respecter les moyens de conformité décrits dans la présente CI à tous les égards, à moins que le ministre approuve un autre moyen de conformité acceptable.
- 3) Les conditions de l'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS) associée figurent dans l'annexe A de la présente CI :
  - a) Pour les exploitants aériens, ou exploitants aériens étrangers, les conditions publiées dans l'annexe A constituent un élément de leur certificat d'exploitation aérienne (CEA). Par conséquent, la conformité avec ces conditions est obligatoire en vertu de paragraphe 701.02(1), article 704.02 ou article 705.02 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) (le cas échéant); et
  - b) Pour les exploitants privés, les conditions publiées dans l'annexe A constituent un élément de leur document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP). Par conséquent, la conformité avec ces conditions est obligatoire en vertu de la paragraphe 604.74(2) du RAC.

## 1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de fournir aux exploitants aériens canadiens, exploitants aériens étrangers et exploitants privés de l'information relative à l'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS) pour effectuer des approches aux instruments AS Catégorie (CAT) II. L'autorisation spéciale/approbation spécifique est délivrée par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) aux exploitants privés titulaires d'un DEEP délivré en vertu de la sous-partie 604, aux exploitants aériens étrangers titulaires d'un certificat d'exploitant aérien étranger (CEAE) délivré en vertu de la sous-partie 701 ou aux exploitants aériens titulaires d'un CEA délivré en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC.
- 2) Cette CI sert également de base aux exploitants aériens, exploitants aériens étrangers ou aux exploitants privés pour obtenir une autorisation, approbation ou spécification d'exploitation AS CAT II auprès d'une autorité étrangère de l'aviation civile, telle que la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.

## 1.2 Applicabilité

- 1) Cette CI s'applique :
  - a) aux exploitants aériens canadiens titulaires d'un CEA délivré en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC, d'un DEEP délivré en vertu de la sous-partie 604 du RAC, ou aux exploitants aériens étrangers titulaires d'un CCEAE délivré en vertu de la sous-partie 701 du RAC;  
**Remarque** : lorsque ce document fait référence aux « exploitants », ce terme inclut les exploitants privés, les exploitants aériens étrangers et les exploitants aériens.
  - b) aux pilotes, aux régulateurs de vol, aux préposés au suivi des vols et aux autres membres du personnel des opérations employés par les exploitants aériens susmentionnés;

- c) aux inspecteurs de TCAC ayant des responsabilités en matière de certification et de surveillance de la sécurité; et
  - d) aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur sont accordés en vertu d'une délégation externe de pouvoirs ministériels.
- 2) Tous les membres du personnel des opérations aériennes doivent connaître les exigences liées aux AS requises pour effectuer une approche AS CAT II et comprendre comment ces exigences se comparent aux exigences de base des AS d'approches aux instruments CAT II ou de CAT III, telles qu'indiquées dans la publication de Transports Canada (TP) 1490F – Manuel d'exploitation tous temps (CATÉGORIES II ET III).
- 3) Les exploitants sont encouragés à utiliser cette CI pour examiner le sujet, et à déterminer l'applicabilité de son contenu à leurs types d'aéronefs et à leurs conditions d'exploitation.
- 4) Par ailleurs, ces renseignements sont également accessibles à toute personne du milieu aéronautique, à titre d'information.

### 1.3 Description des changements

- 1) Modifications administratives apportées au CI dans les sections (1), (3), (4), l'annexe A et l'annexe B pour permettre l'utilisation de l'AS dans le but d'obtenir une spécification d'opérations à l'étranger ou une approbation spécifique pour l'AS CAT II . Ces modifications incluent :
- a) paragraphe (2) ajouté dans la section 1.1, y compris l'utilisation de l'AS pour obtenir une spécification d'opération étrangère dans le but.
  - b) le tableau précédent au 2.1(2) a été supprimé.
  - c) la définition précédente d'autorisation(s) spéciale(s) de la section 2.3(1) a été scindée en 2 définitions, pour autorisation spéciale et approbation spécifique, et une définition précédente a été supprimée.
  - d) paragraphe (3) ajouté dans la section 4 spécifiant un moyen acceptable de se conformer aux conditions énumérées à l'annexe A pour les opérations SA CAT II dans des juridictions étrangères.
  - e) modification des conditions de l'annexe A faisant spécifiquement référence à NAV CANADA. Ces conditions font désormais référence aux fournisseurs de services de navigation aérienne, pour permettre les opérations SA CAT II dans des juridictions étrangères.
  - f) des conseils supplémentaires fournis à l'annexe B pour les opérations dans des juridictions étrangères et des moyens acceptables de se conformer aux conditions de l'annexe A.
- 2) Des spécifications supplémentaires ont été ajoutées aux exigences d'équipement pour cette opération, conformément aux exigences énumérées dans FAA AC 120-118. Cela inclut la spécification selon laquelle le HGS utilisé pour cette opération doit être certifié pour les opérations de catégorie III.

## 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 604 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* – Transport de passagers par un exploitant privé
- c) Sous-partie 701 du RAC – Opérations aériennes étrangères
- d) Sous-partie 704 du RAC – Exploitation d'un service aérien de navette
- e) Sous-partie 705 du RAC – Exploitation d'une entreprise de transport aérien
- f) Norme 724 des *Normes sur les services aériens commerciaux (NSAC)* – Exploitation d'un service aérien de navette
- g) Norme 725 des NSAC – Exploitation d'une entreprise de transport aérien
- h) TP 308 – Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments
- i) TP 312, 5<sup>e</sup> édition, datée du 15 septembre 2015 – Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes – Aérodromes terrestres
- j) TP 1490F, édition 04, datée du 1<sup>er</sup> juin 2011 – Manuel d'exploitation tous temps (CATÉGORIES II ET III)
- k) Ordonnance 8400.13F de la Federal Aviation Administration (FAA) intitulée *Procedures for the Evaluation and Approval of Facilities for Special Authorization Category I Operations and All Category II and III Operations*, entrée en vigueur le 18 août 2022
- l) Federal Aviation Administration (FAA) AC 120-118 - *Criteria for Approval/Authorization of All Weather Operations (AWO) for Takeoff, Landing, and Rollout*
- m) Doc 9365 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – Manuel d'exploitation tous temps
- n) Doc 9830 de l'OACI – Manuel sur le système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS)
- o) Canada Air Pilot (CAP)
- p) Supplément de vol – Canada (CFS)

## 2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 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) **Affichage tête haute (HUD)** – Système de bord qui fournit un guidage tête haute au pilote pendant le vol et qui peut recevoir des signaux d'un système de navigation de bord ou d'un système de guidage de vol.
  - b) **Altitude de décision ou hauteur de décision (DA/DH)** – Une altitude ou une hauteur précisée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le répertoire des routes et des approches à laquelle une approche interrompue doit être amorcée au cours d'une approche de précision ou d'une procédure d'approche avec guidage vertical, si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir n'a pas été établie.
  - c) **Autorisations spéciales (AS)** – Autorisations délivrées par le ministre en vertu de la sous-partie 604 et de la partie VII du RAC qui permettent l'exécution d'une activité pour

laquelle le ministre a établi des exigences. Les AS font partie des spécifications d'exploitation.

- d) **Approbation spécifique (AS)** — Autorisations délivrées par le ministre en vertu de la partie VII du RAC qui permettent l'exécution d'une activité à l'égard de laquelle le ministre a établi des exigences. Les AS sont incluses dans les spécifications d'exploitation.
- e) **Exploitation de catégorie I (CAT I)** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision non inférieure à 200 pieds (60 mètres) et par une visibilité non inférieure à ½ mille terrestre (800 mètres) ou avec une portée visuelle de piste (RVR) non inférieure à 2 600 pieds (800 mètres).
- f) **Exploitation de catégorie II (CAT II)** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :
  - i) une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60 mètres), mais non inférieure à 100 pieds (30 mètres);
  - ii) une portée visuelle de piste non inférieure à 1 200 pieds (350 mètres) au capteur RVR A;
  - iii) une portée visuelle de piste non inférieure à 600 pieds (175 mètres) au capteur RVR B.
- g) **Exploitation de catégorie III (A) (CAT III (A))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :
  - i) une hauteur de décision inférieure à 100 pieds (30 mètres), ou aucune hauteur de décision;
  - ii) une portée visuelle de piste non inférieure à 600 pieds (175 mètres) à chacun des capteurs RVR A, RVR B et RVR C.
- h) **Exploitation de catégorie III (B) (CAT III (B))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :
  - i) une hauteur de décision inférieure à 50 pieds (15 mètres), ou aucune hauteur de décision;
  - ii) une portée visuelle de piste inférieure à 600 pieds (175 mètres), mais non inférieure à 150 pieds (50 mètres) à chacun des capteurs RVR A, RVR B et RVR C.
- i) **Exploitation de catégorie III (C) (CAT III (C))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments sans hauteur de décision ni limite de portée visuelle de piste.
- j) **Référence visuelle requise** – Dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche vers une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou les aides visuelles qui, vues par le pilote, permettent à celui-ci d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position en vue de poursuivre l'approche et de terminer l'atterrissage.
- k) **RVR ou portée visuelle de piste** – Distance maximale à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe d'une piste peut s'attendre à voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou balisent son axe.
- l) **Système d'atterrissage automatique** – Équipement de bord qui assure le contrôle automatique de l'avion au cours de l'approche et de l'atterrissage.
- m) **Système de guidage tête haute (HGS)** – Système de bord qui fournit suffisamment d'information et de guidage dans un secteur particulier du pare-brise de l'aéronef, superposé au champ de vision du pilote sur l'extérieur pour une vue conforme, pour permettre au pilote de manœuvrer manuellement l'aéronef en fonction de cette information et guidage au niveau de performance et de fiabilité acceptable pour la catégorie d'exploitation concernée.

- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AFM** : Manuel de vol
  - b) **ALSF** : Balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels
  - c) **A-SMGCS** : Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface
  - d) **AS** : Autorisation spéciale/approbation spécifique
  - e) **AS CAT II** : Autorisation spéciale de catégorie II
  - f) **ATC** : Contrôle de la circulation aérienne
  - g) **ATS** : Services de la circulation aérienne
  - h) **CAA** : Autorité de l'aviation civile
  - i) **CAT** : Catégorie
  - j) **CEA** : Certificat d'exploitation aérienne
  - k) **CEAE** : Certificat d'exploitant aérien étranger
  - l) **CI** : Circulaire d'information
  - m) **DA** : Altitude de décision
  - n) **DEEP** : Document d'enregistrement d'exploitant privé
  - o) **DH** : Hauteur de décision
  - p) **FAA** : Federal Aviation Administration (États-Unis)
  - q) **FAR** : *Federal Aviation Regulations* (États-Unis)
  - r) **FSIMS** : Flight Standards Information Management System (site Web de la FAA)
  - s) **GP** : Alignement de descente
  - t) **HGS** : Système de guidage tête haute
  - u) **HIRL** : Feux de piste à haute intensité
  - v) **HUD** : Affichage tête haute
  - w) **IAP** : Procédure d'approche aux instruments
  - x) **ILS** : Système d'atterrissage aux instruments
  - y) **IM** : Radioborne intérieure
  - z) **LOC** : Radiophare d'alignement de piste
  - aa) **LVOP** : Plan d'exploitation par faible visibilité
  - bb) **MALSR** : Balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste
  - cc) **MEC** : Manuel d'exploitation de la compagnie
  - dd) **MN** : Manuel de navigabilité
  - ee) **MTBO** : Temps moyen entre révisions
  - ff) **NSAC** : *Normes de service aérien commercial*
  - gg) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
  - hh) **OFZ** : Zone dégagée d'obstacles

ii)	<b>PM :</b>	Pilote surveillant
jj)	<b>PF :</b>	Pilote aux commandes
kk)	<b>RAC :</b>	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
ll)	<b>RCL :</b>	Axe de piste
mm)	<b>RVOP :</b>	Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite
nn)	<b>RVR :</b>	Portée visuelle de piste
oo)	<b>SMGCS :</b>	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
pp)	<b>SOP :</b>	Procédures d'utilisation normalisées
qq)	<b>SSALR :</b>	Balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste
rr)	<b>TCAC :</b>	Transports Canada, Aviation civile
ss)	<b>TCH :</b>	Hauteur de franchissement du seuil
tt)	<b>TDZ :</b>	Zone de toucher des roues
uu)	<b>TP :</b>	Publication de Transports Canada

### 3.0 Contexte

#### 3.1 Généralités

- 1) NAV CANADA a établi des approches ILS de CAT I qui affichent les capacités de performance des approches ILS de CAT II et CAT III.
- 2) Toutefois, les aéroports où sont effectuées des approches ILS de CAT I pourraient ne pas disposer de l'équipement au sol et/ou des dispositifs lumineux nécessaires pour se qualifier pour des approches de CAT II ou de CAT III.
- 3) Les approches AS CAT II concernent des approches ILS de CAT I qui, dans certaines conditions, peuvent permettre en toute sécurité une décision de hauteur (DH) de 100 pieds et une RVR de 1 200 pieds, similaires à une approche classique de CAT II. Les exploitants peuvent être autorisés à effectuer des approches de CAT II s'ils satisfont aux conditions énoncées dans l'annexe A de la présente CI.
- 4) Les approches AS CAT II sont des procédures distinctes et doivent être effectuées conformément aux procédures d'approche aux instruments (IAP) AS CAT II dédiées.
- 5) Une différence majeure entre une AS CAT II et une approche classique de CAT II est que l'AS CAT II n'est accordée que pour les pistes munies de dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste conçus pour les approches de CAT I.
- 6) Cependant, la performance de l'ILS peut permettre à un aéronef d'atteindre la DH de 100 pieds et la RVR de 1 200 pieds, des valeurs minimales pour l'AS CAT II. Un guidage de vol approprié est requis pour que l'aéronef atteigne les valeurs minimales de l'AS CAT II dans le but de permettre à l'équipage de conduite d'établir la référence visuelle requise afin de poursuivre l'approche en vue de l'atterrissage.
- 7) En raison du balisage lumineux réduit, l'AS CAT II doivent être exécutées automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique fonctionnel pour les appareils équipés de tels systèmes. Pour les aéronefs qui ne sont pas équipés de systèmes d'atterrissage automatique, les approches AS CAT II doivent être pilotées manuellement au moyen d'un HGS certifié pour des opérations de catégorie III qui le guidera jusqu'au toucher des roues.

**Remarque :** Par la conception, les approches effectuées à l'aide d'un HGS s'exécutent généralement sans couplage du pilote automatique, conformément au manuel de vol de l'aéronef.

- 8) Toutes les conditions requises pour la délivrance d'une AS visant l'AS CAT II sont fournies à l'annexe A de la présente CI. Les conditions énoncées à l'annexe A requièrent d'autres AS préalables selon qu'il s'agit d'approches d'AS CAT II qui seront exécutées automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique ou exécutées manuellement au moyen d'un HGS certifié pour des opérations de catégorie III comme suit.
- a) L'une des AS suivantes est requise pour les approches d'AS CAT II exécutées à l'aide d'un système d'atterrissage automatique :
    - i) APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II;
    - ii) APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III; ou
  - b) Pour les aéronefs qui ne sont pas équipés d'un système d'atterrissage automatique, l'AS pour les opérations d'approche de **CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD** est requise pour les approches exécutées manuellement au moyen d'un HGS.

### 3.2 Application et structure de la présente circulaire d'information

- 1) La présente CI précise les conditions et les directives connexes relatives à l'AS pour l'AS CAT II.
- 2) Pour atteindre les objectifs énoncés ci-dessus, la CI est structurée de façon à présenter les sections suivantes :
  - a) **Corps principal du texte :** Donne des renseignements généraux et des directives générales.
  - b) **Annexe A :** Énonce les conditions que les exploitants doivent remplir lorsqu'ils se voient délivrer l'AS visée. Tous les exploitants aériens et les pilotes effectuant des approches d'AS CAT II sont tenus de respecter ces conditions.
  - c) **Annexe B :** Donne des consignes précises sur les conditions de l'AS visée (annexe A). Pour faciliter le renvoi, les directives de l'annexe B sont numérotées de la même façon que les conditions de l'annexe A de la présente CI.
  - d) **Annexe C :** Comprend une liste de vérification de la conformité pour les conditions de l'AS visée (annexe A). Cette liste de vérification de la conformité a été élaborée pour aider les exploitants à confirmer qu'ils respectent les conditions de l'AS. Elle sert également d'aide au personnel de TCAC pour la certification et la surveillance de la sécurité.
  - e) **Annexe D :** Fournit une liste des dispositions du RAC et des NSAC qui s'appliquent aux exploitants qui effectuent des approches d'AS CAT II.

### 4.0 Approbation de Transports Canada, Aviation civile

- 1) Les exploitants aériens canadiens qui désirent présenter une demande d'un AS pour effectuer des approches d'AS CAT II devraient contacter leur inspecteur principal de l'exploitation.
- 2) NAV CANADA ou autre fournisseur de services de navigation aérienne (FSNA) peut fournir une lettre pour chaque approche d'AS CAT II publiée, attestant que les conditions stipulées dans la partie 3 de l'annexe A sont remplies.

- 3) Dans le cas d'opérations dans d'autres juridictions, la lettre d'attestation du paragraphe 2) n'est pas nécessaire si les exigences concernant la conception de la procédure d'approche aux instruments, l'éclairage, l'aérodrome et les exigences en matière d'équipement sont établis par l'entremise de réglementation ou normes. Par exemple, l'ordonnance 8400.13F de la FAA contient les détails concernant les exigences de conception des procédures SA CAT II. La conception des procédures doit être conforme à la norme de procédure de vol aux instruments applicable (FAA TERPS ou OACI PANS-OPS).

## 5.0 Disposition future

- 1) TCAC s'engage à maintenir un système de transport de l'aviation civile viable qui ne compromet pas la sécurité. La présente CI demeurera en vigueur, à titre indicatif, jusqu'à nouvel ordre.

## 6.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

## 7.0 Historique du document

- 1) Circulaire d'information (CI) 700-053, **Édition 01**, .SGDDI 14909752 (F), 14569690 (A), en date du 2019-10-15 — AS CAT II: autorisation spéciale et directives.

## 8.0 Contactez-nous

Pour obtenir plus de renseignements ou pour faire des suggestions concernant ce document, veuillez communiquer avec :

Le chef, Normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Courriel : [AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca](mailto:AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca)

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être expédiée au :

Services de documentation - Direction des normes

Courriel : [AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca](mailto:AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca)

***Document original signé par Andrew Larsen for***

Stacey Mason  
Directeur, Normes  
Aviation civile

## Annexe A – Conditions pour AS CAT II

### Autorisation

L'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS): AS CAT II est délivrée en vertu de l'article 604.51 et des sous-alinéas 704.08g)(i), 704.08g)(xi), 705.08g)(i) et 705.08g)(xi) du RAC. Elle autorise un exploitant à effectuer des approches avec système d'atterrissage aux instruments (ILS) de catégorie II avec une hauteur de décision (DH) jusqu'à 100 pieds et une portée visuelle de piste (RVR) jusqu'à 1 200 pieds si l'aéronef utilisé est doté d'un système d'atterrissage automatique ou d'un système de guidage tête haute (HGS) autorisés.

### Conditions

La présente autorisation est accordée sous réserve des conditions suivantes :

#### 1.0 Exigences applicables à l'exploitant

##### 1.1 Autorisations spéciales préalables

1.1.1 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type requiert :

- a) une AS pour effectuer des **APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II**; ou
- b) une AS pour effectuer des **APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III**.

1.1.2 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type requiert une AS pour les opérations d'approche de **CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD**.

##### 1.2 Documentation

1.2.1 Le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant fournira de l'information sur l'exécution d'approches d'AS CAT II. Le contenu du MEC devra comprendre ce qui suit, sans s'y limiter :

- a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;
- b) tout renseignement relatif à la sécurité concernant AS CAT II jugé approprié par l'exploitant.

##### 1.3 Procédures opérationnelles

1.3.1 Les approches et atterrissages d'AS CAT II doivent être exécutés comme suit :

- a) automatiquement au moyen d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type; ou
- b) manuellement au moyen d'un HGS visé par une certification de type pour des opérations de Catégorie III.

1.3.2 L'exploitant doit élaborer et utiliser des procédures d'utilisation normalisées (SOP) applicables aux approches d'AS CAT II.

1.3.3 L'exploitant doit établir les références visuelles requises qui sont nécessaires pour descendre en dessous d'une hauteur de décision et poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et finir la course à l'atterrissage.

## 1.4 Formation au sol et en vol (initiale et récurrente)

- 1.4.1 L'exploitant doit avoir un programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente afin de qualifier les pilotes pour l'exécution d'approches d'AS CAT II.
- 1.4.2 Ce programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente doit comprendre, sans y être limité :
- a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;
  - b) les différences par rapport aux approches classiques avec ILS de CAT II;
    - i) les dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste;
    - ii) les infrastructures et les procédures opérationnelles de l'aérodrome;
    - iii) les références visuelles requises pour que le pilote aux commandes (PF) poursuive l'approche en vue de l'atterrissage;
    - iv) l'utilisation appropriée des outils d'automatisation;
    - v) les tâches du pilote surveillant (PM);
    - vi) le balisage lumineux requis à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef;
  - c) tout autre renseignement relatif à la sécurité concernant des approches d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant.

## 2.0 Exigences applicables aux aéronefs

### 2.1. Normes de certification

- 2.2 L'aéronef utilisé pour effectuer des approches d'AS CAT II doit être certifié pour pouvoir effectuer des atterrissages automatiques de CAT II ou de CAT III, ou des atterrissages lors d'opérations de Catégorie III avec HGS, le cas échéant, conformément au :
- a) chapitre 523 du *Manuel de navigabilité* (MN) – Avions de la catégorie Navette;
  - b) chapitre 525 du MN – Avions de la catégorie Transport;
  - c) Federal Aviation Regulations (FAR) 23, *Airworthiness Standards: Commuter Category Airplanes* de la Federal Aviation Administration (FAA); ou
  - d) FAR 25 – *Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes* de la FAA.

## 3.0 Exigences applicables aux aérodromes

### 3.1 Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite

- 3.1.1 L'aéroport doit être exploité conformément à un plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP) , à un plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP) ou équivalent étranger (le cas échéant) pour assurer notamment :
- a) la maîtrise de l'aéronef et des véhicules lors des activités au sol;
  - b) les éléments du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS);
  - c) les critères concernant la largeur minimale de déneigement de la piste et la hauteur de l'andain de neige;
  - d) les exigences en matière de formation pour le personnel côté piste et des Services de la circulation aérienne (ATS).

### **3.2 Services de la circulation aérienne**

3.2.1 Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC).

### **3.3 Exigences applicables aux pistes**

3.3.1 La piste doit avoir une distance d'atterrissage utilisable déclarée égale ou supérieure à 6 000 pieds.

3.3.2 La piste doit présenter les caractéristiques permettant une approche ILS, ou être qualifiée pour une telle approche, avec une DH de 200 pieds.

3.3.3 La piste doit être équipée de feux de piste à haute intensité (HIRL), de feux de protection de piste et d'au moins une des composantes auxiliaires suivantes :

- a) un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR); ou
- b) un balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste (MALSR) avec une barre de seuil distincte des feux d'extrémité de piste.

3.3.4 Les opérations d'AS CAT II à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds nécessitent un capteur de zone de toucher des roues (TDZ) faisant partie d'un système de transmission de la RVR.

3.3.5 Les opérations d'AS CAT II à une RVR entre 1 600 pieds et 1 200 pieds nécessitent au moins deux capteurs d'un système de transmission de la RVR, et l'un des capteurs requis doit être dédié à la TDZ.

3.3.6 Les opérations d'AS CAT II avec un capteur de RVR sont limitées à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds.

3.3.7 En plus des capteurs situés l'un près du point de toucher des roues, et l'autre, près de la zone de course à l'atterrissage, un capteur RVR à mi-piste est requis pour les opérations de CAT II avec RVR inférieure à 1 600 pieds, lorsque la piste s'étend sur plus de 8 000 pieds de longueur.

3.3.8 Le balisage lumineux des pistes doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde.

3.3.9 Le système de transmission de la RVR dans la TDZ doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde advenant une panne de la source principale.

### **3.4 Exigences applicables à la zone critique**

3.4.1 Les zones critiques d'ILS doivent être protégées pour offrir une classification de performance de l'ILS d'au moins II/D/2.

### **3.5 Exigences applicables aux ILS**

3.5.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le fournisseur de services de navigation aérienne (FSNA) doit s'assurer que :

- a) les dispositifs de surveillance de l'ILS sont réglés aux limites de la CAT II;
- b) des systèmes ILS à deux voies sont utilisés;
- c) l'état de fonctionnement du radiophare d'alignement de piste (LOC), de l'alignement de descente (GP) et de la radioborne intérieure (IM) (si exigé d'un point de vue opérationnel en raison du relief) fait l'objet d'une surveillance à distance par l'unité ATC;

- d) les LOC, GP et IM (si exigé d'un point de vue opérationnel) sont munis d'une source d'alimentation de secours approuvée qui assure une alimentation continue advenant une panne de la source principale;
- e) les exigences visant l'alimentation électrique des LOC, GP et IM (si exigé d'un point de vue opérationnel) sont conformes à celles énoncées dans le document TP 312 pour les opérations avec RVR inférieure à 1 200 pieds;
- f) le réglage du LOC pour l'alignement de piste en trajectoire d'approche finale coïncide avec l'axe de piste (RCL);
- g) l'angle de GP est de 3.0 degrés;
- h) la hauteur de franchissement du seuil (TCH) se situe entre 50 et 60 pieds.

### 3.6 Exigences applicables aux obstacles

3.6.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le FSNA doit s'assurer que :

- a) la zone dégagée d'obstacles (OFZ) est conforme aux normes visant les OFZ de CAT II et III décrites dans le document TP 312 ou équivalent;
- b) les feux d'approche ne sont traversés par aucun obstacle, conformément aux directives énoncées dans le document TP 312 ou équivalent.

### 3.7 Exigences applicables aux procédures d'approche aux instruments

3.7.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le FSNA doit s'assurer que :

- a) le profil de la piste et du relief avant le seuil est pris en considération;
- b) le segment d'approche interrompue répond aux critères que renferme la publication TP 308, *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments* (ou équivalent) pour les approches de CAT II et III.

3.7.2 Le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) doit comprendre les remarques suivantes :

- a) AUTORISATION PRÉALABLE DE TRANSPORTS CANADA REQUISE;
- b) UTILISATION DU SYSTÈME D'ATTERISSAGE AUTOMATIQUE OU HUD REQUISE JUSQU'AU TOUCHER DES ROUES.

**Remarque** : Le libellé de la condition 3.7.2 ci-dessus peut différer pour les procédures d'approche aux instruments d'autres juridictions. Dans de tels cas, un langage équivalent est acceptable.

3.7.3 Le tableau IAP doit comprendre la remarque suivante si la tour n'offre pas de service en permanence :

- a) PROCÉDURE INTERDITE LORSQUE LA TOUR EST FERMÉE.

3.7.4 Le FSNA doit ajuster et entretenir l'installation pour être conforme à la classification de performance de CAT II et veiller à ce qu'elle réponde au moins aux exigences visant le niveau 2 d'intégrité, la continuité et le temps moyen entre révisions (MTBO).

3.7.5 L'approche doit se trouver dans les tolérances de CAT II lors de l'inspection en vol, y compris pour la structure LOC CAT II au point D.

3.7.6 Cette procédure doit être communiquée en précisant qu'elle s'applique aux approches d'AS CAT II.

## Annexe B – directives précises concernant les conditions associées à une Autorisation Spéciale/approbation spécifique – AS CAT II

### B.1 Aperçu

- (1) La matrice ci-dessous donne des directives précises correspondant aux conditions précisées pour l'autorisation spéciale (AS) : AS CAT II, qui figurent à l'annexe A de la présente CI.

Condition énoncée à l'annexe a (n° de paragraphe)	Directives
<b>1. Exigences applicables à l'exploitant</b>	
<b>1.1 SA préalables</b>	
<p>1.1.1 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type requiert :</p> <p>(a) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II;</p> <p>(b) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III; ou</p>	<p>Les AS mentionnées constituent une exigence préalable pour l'exécution d'approches AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type permettant de réaliser des approches et des atterrissages automatiques. Toutes les conditions de l'AS applicable doivent être respectées.</p>
<p>1.1.2 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type requiert une AS pour les opérations d'approche de CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD.</p>	<p>L'AS mentionnée constitue une exigence préalable pour l'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type permettant de guider le pilote pour l'exécution manuelle d'approches et d'atterrissages par des conditions météorologiques offrant une faible visibilité. Toutes les conditions de l'AS doivent être respectées.</p>
<b>1.2 Documentation</b>	
<p>1.2.1 Le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant fournira de l'information sur l'exécution d'approches d'AS CAT II. Le contenu du MEC devra comprendre ce qui suit, sans s'y limiter :</p> <p>(a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;</p> <p>(b) tout renseignement relatif à la sécurité d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant.</p>	<p>Réservé.</p>

<b>1.3 Procédures opérationnelles</b>	
<p>1.3.1 Les approches et atterrissages d'AS CAT II doivent être exécutés comme suit :</p> <p>(a) automatiquement au moyen d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type; ou</p> <p>(b) manuellement au moyen d'un HGS visé par une certification de type pour des opérations de Catégorie III.</p>	<p>En raison du balisage lumineux réduit, les approches d'AS CAT II doivent être exécutées soit automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique fonctionnel ou manuellement, le pilote devant manœuvrer l'aéronef au moyen d'un HGS qui le guidera jusqu'au toucher des roues.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les approches AS CAT II à l'aide d'un système d'atterrissage automatique doivent être exécutées automatiquement jusqu'au toucher des roues.</li> <li>• Les approches AS CAT II à l'aide d'un HGS doivent être exécutées manuellement jusqu'au toucher des roues en suivant le guidage fourni par le HGS.</li> </ul>
1.3.2 L'exploitant doit élaborer et utiliser des procédures d'utilisation normalisées (SOP) applicables aux approches d'AS CAT II.	Réservé.
1.3.3 L'exploitant doit établir les références visuelles requises qui sont nécessaires pour descendre en dessous d'une hauteur de décision et poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et finir la course à l'atterrissage.	Réservé.
<b>1.4 Formation au sol et en vol (initiale et récurrente)</b>	
1.4.1 L'exploitant doit avoir un programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente afin de qualifier les pilotes pour l'exécution d'approches d'AS CAT II.	L'exploitant autorisé à exécuter des approches d'AS CAT II peut remplacer l'approche de CAT II énoncée à l'alinéa 3.4.1 (c) du <i>Manuel d'exploitation tous temps</i> (TP 1490) par AS CAT II.
<p>1.4.2 Le programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente de l'exploitant doit comprendre, sans y être limité :</p> <p>(a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;</p> <p>(b) les différences par rapport aux approches classiques avec ILS de CAT II;</p> <p>(i) les dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste;</p>	<p>Renvoi à 1.4.2 (b) – Le programme de formation doit établir les différences sur le plan des dispositifs lumineux d'approche, de piste et de l'aérodrome par rapport aux dispositifs lumineux pour les approches classiques avec ILS de CAT II et d'AS CAT II.</p> <p>Renvoi à 1.4.2 (b)(iii) – La formation doit établir les références visuelles requises pour que le pilote poursuive l'approche en vue de l'atterrissage, en insistant sur le fait qu'il doit être prêt à remettre les gaz en toute sécurité s'il perd les références visuelles requises. La formation doit notamment porter sur l'acquisition de compétences relatives aux feux de bord de piste pour aider à poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et à finir la course à l'atterrissage.</p>

<p>(ii) les infrastructures et les procédures opérationnelles de l'aérodrome;</p> <p>(iii) les références visuelles requises pour que le pilote aux commandes (PF) poursuive l'approche en vue de l'atterrissage;</p> <p>(iv) l'utilisation appropriée des outils d'automatisation;</p> <p>(v) les tâches du pilote surveillant (PM);</p> <p>(vi) le balisage lumineux requis à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef;</p> <p>(c) tout autre renseignement relatif à la sécurité des approches d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant.</p>	<p>Renvoi à 1.4.2 (b)(v) – Pendant l'approche, l'atterrissage et la course à l'atterrissage, le pilote surveillant (PM) doit conserver la tête baissée et signaler tout écart. Des procédures d'utilisation normalisées (SOP) doivent être élaborées afin de définir les tâches du PF et du PM et l'application d'une approche d'AS CAT II.</p> <p>Renvoi à 1.4.2 (b)(vi) – Le balisage lumineux recommandé à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef doit comprendre la position du siège du pilote et établir tout usage contre-indiqué des phares d'atterrissage ou d'autres feux extérieurs par des conditions météorologiques offrant une faible visibilité.</p>
<p><b>2. Exigences applicables aux aéronefs</b></p>	
<p><b>2.1 Normes de certification</b></p>	
<p>2.1.1 L'aéronef utilisé pour effectuer des approches d'AS CAT II doit être certifié pour pouvoir effectuer des atterrissages automatiques de CAT II ou de CAT III, ou des atterrissages avec HGS lors d'opérations de Catégorie III, le cas échéant, conformément au :</p> <p>(a) chapitre 523 du Manuel de navigabilité (MN) – Avions de la catégorie Navette;</p> <p>(b) chapitre 525 du MN – Avions de la catégorie Transport;</p> <p>(c) Federal Aviation Regulations (FAR) 23, <i>Airworthiness Standards: Commuter Category Airplanes</i> de la Federal Aviation Administration (FAA); ou</p> <p>(d) FAR 25 – <i>Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes</i> de la FAA.</p>	<p>Les critères de certification des systèmes d'atterrissage automatique ou des HGS certifiés pour des approches de catégorie III se trouvent dans FAA AC 120-28, tel que modifié de temps à autre.</p> <p>Remarque : Un HUD qui n'a pas été certifié pour être utilisé comme système de guidage pour les opérations de catégorie III ne peut pas être utilisé pour satisfaire aux exigences de cette section.</p>
<p><b>3. Exigences applicables aux aérodromes</b></p>	
<p><b>3.1 Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite</b></p>	
<p>3.1.1 L'aéroport doit être exploité conformément à un plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP), à un plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP) ou équivalent étranger (le cas échéant) pour assurer notamment :</p>	<p>L'aéroport doit faire approuver ce plan avant d'élaborer toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II.</p>

<p>(a) la maîtrise de l'aéronef et des véhicules lors des activités au sol;</p> <p>(b) les éléments du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS);</p> <p>(c) les critères concernant la largeur minimale de déneigement de la piste et la hauteur de l'andain de neige;</p> <p>(d) les exigences en matière de formation pour le personnel côté piste et des Services de la circulation aérienne (ATS).</p>	<p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p><b>3.2 Services de la circulation aérienne</b></p>	
<p>3.2.1 Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC).</p>	<p>Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour ATC pour assurer l'espacement avec les autres aéronefs en vol et au sol en conditions de faible visibilité, pour assurer la protection adéquate des zones critiques du radiophare d'alignement de piste (LOC) et de l'alignement de descente (GP), et pour effectuer la surveillance requise de l'équipement au sol.</p>
<p><b>3.3 Exigences applicables aux pistes</b></p>	
<p>3.3.1 La piste doit avoir une distance d'atterrissage utilisable déclarée égale ou supérieure à 6 000 pieds.</p>	<p>Concernant les pistes dont les distances déclarées n'ont pas été publiées, ces distances doivent être présumées égales à la longueur effective de la piste moins la distance de décalage du seuil.</p>
<p>3.3.2 La piste doit présenter les caractéristiques permettant une approche ILS, ou être qualifiée pour une telle approche, avec une hauteur de décision (DH) de 200 pieds.</p>	<p>Tout exploitant ou tout organisme peut présenter une demande d'AS pour effectuer des approches d'AS CAT II pour une piste en particulier.</p> <p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>3.3.3 La piste doit être équipée de feux de piste à haute intensité (HIRL), de feux de protection de piste et d'au moins une des composantes auxiliaires suivantes :</p> <p>(a) un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR); ou</p> <p>(b) un balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste (MALSR) (avec une barre de seuil distincte des feux d'extrémité de piste).</p>	<p>Un balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels (ALSF) 1 ou 2 est également acceptable.</p> <p>Dans le cas d'une panne du dispositif lumineux de la zone de toucher des roues (TDZ) ou de l'axe de piste (RCL), ou d'un déclassement d'un ALSF-1 ou ALSF-2 pour un SSALR, les opérations d'approches d'AS CAT II sont autorisées si elles sont permises dans le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant. (Remarque : les déclassements ou pannes peuvent être communiqués par le biais de l'ATC ou par NOTAM).</p>
<p>3.3.4 Les opérations d'AS CAT II à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds</p>	<p>Réservé.</p>

nécessitent un capteur TDZ faisant partie d'un système de transmission de la RVR.	
3.3.5 Les opérations d'AS CAT II à une RVR entre 1 600 pieds et 1 200 pieds nécessitent au moins deux capteurs d'un système de transmission de la RVR, et l'un des capteurs requis doit être dédié à la TDZ.	Le capteur RVR situé dans la TDZ est désigné RVR « A », tandis que le capteur situé à mi-piste est désigné RVR « B ».
3.3.6 Les opérations d'AS CAT II avec un capteur de RVR sont limitées à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds.	Les opérations effectuées en présence d'un seul capteur RVR nécessite un capteur RVR « A » (situé dans la TDZ).
3.3.7 En plus des capteurs situés l'un près du point de toucher des roues, et l'autre, près de la zone de course à l'atterrissage, un capteur RVR à mi-piste est requis pour les opérations de CAT II avec RVR inférieure à 1 600 pieds, lorsque la piste s'étend sur plus de 8 000 pieds de longueur.	L'autorité réglementaire de l'État peut approuver, au cas par cas, des opérations d'AS CAT II sur une piste de plus de 8 000 pieds de longueur dotée seulement d'un capteur situé dans la TDZ (RVR « A ») et d'un capteur dans la dernière partie de la piste (RVR « B »).
3.3.8 Le balisage lumineux des pistes doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde.	Le balisage lumineux des pistes doit faire l'objet d'une surveillance à distance afin que l'aéronef puisse être avisé immédiatement en cas de panne.  Remarque : Il n'est pas nécessaire que le dispositif lumineux d'approche soit équipé d'une source d'alimentation de secours ou fasse l'objet d'une surveillance à distance (renvoi au paragraphe 3.3.3).  Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.
3.3.9 Le système de transmission de la RVR dans la TDZ doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde advenant une panne de la source principale.	Réservé.
<b>3.4 Exigences applicables à la zone critique</b>	
3.4.1 Les zones critiques d'ILS doivent être protégées pour offrir une classification de performance de l'ILS d'au moins II/D/2.	Si l'approche ou l'installation d'approche est visée par des restrictions, elle doit être approuvée, au cas par cas, par l'autorité réglementaire de l'État. Les normes de performance de l'ILS au point D et au niveau 2 sont définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). NAV CANADA tient un registre des vérifications de la performance de vol ILS.  Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.

<b>3.5 Exigences applicables aux ILS</b>	
<p>3.5.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le fournisseur de services de navigation aérienne (FSNA) doit s'assurer que :</p> <p>(a) les dispositifs de surveillance de l'ILS sont réglés aux limites de la CAT II;</p>	<p>Il faut donner suite à toute défaillance du système d'approche et des composantes auxiliaires, qui soutient les opérations de CAT II et qui risquerait de déclasser le système, conformément aux procédures énoncées dans le document TP 1490.</p> <p>Un moniteur de champ éloigné LOC n'est pas requis.</p> <p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>(b) des systèmes ILS à deux voies sont utilisés;</p>	<p>Des installations émettrices ILS à deux voies sont requises.</p> <p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>(c) que l'état de fonctionnement du radiophare d'alignement de piste (LOC), de l'alignement de descente (GP) et de la radioborne intérieure (IM) (si exigés d'un point de vue opérationnel en raison du relief) fait l'objet d'une surveillance à distance par l'unité ATC;</p>	<p>L'IM n'est pas requise pour soutenir les opérations d'approche et d'atterrissage de CAT II, à moins qu'un avis de résolution (RA) minimal ne soit pas autorisé en raison du relief, des obstacles ou d'autres exigences locales.</p> <p>Cette surveillance à distance diffère de l'entretien à distance réalisé pour rendre service au personnel de la maintenance, et elle se distingue également du dispositif local de contrôle d'intégrité qui éteint automatiquement l'installation lorsque les paramètres relevés excèdent les tolérances précisées. La surveillance à distance peut être mise en œuvre par les lignes terrestres, les récepteurs aériens, la fibre optique, les liaisons radio, etc.</p> <p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>(d) les LOC, GP et IM (si exigés d'un point de vue opérationnel) sont munis d'une source d'alimentation de secours approuvée qui assure une alimentation continue advenant une panne de la source principale;</p>	<p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>(e) les exigences visant l'alimentation électrique des LOC, GP et IM (si exigés d'un point de vue opérationnel) sont conformes à celles énoncées dans le TP 312 pour les opérations avec RVR inférieure à 1 200 pieds;</p>	<p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>

(f) le réglage du LOC pour l'alignement de piste en trajectoire d'approche finale coïncide avec l'axe de piste (RCL);	Aucun décalage du radiophare d'alignement de piste n'est autorisé.
(g) l'angle de GP est de 3.0 degrés;	Les autres angles de GP nécessitent une approbation par l'autorité réglementaire de l'État.
(h) la hauteur de franchissement du seuil (TCH) se situe entre 50 et 60 pieds.	La TCH demandée doit se situer entre 50 et 60 pieds, la hauteur optimale étant de 55 pieds. Tout écart doit satisfaire aux critères énoncés dans la publication TP 308, <i>Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments</i> , ou avoir fait l'objet d'une dérogation officielle des Normes.
<b>3.6 Exigences applicables aux obstacles</b>	
3.6.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le FSNA doit s'assurer que :  (a) la zone dégagée d'obstacles (OFZ) est conforme aux normes visant les OFZ de CAT II et III décrites dans le document TP 312 ou équivalent;  (b) les feux d'approche ne sont traversés par aucun obstacle, conformément aux directives énoncées dans le document TP 312 ou équivalent.	Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.
<b>3.7 Exigences applicables aux procédures d'approche aux instruments</b>	
3.7.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, le FSNA doit s'assurer que :  (a) le profil de la piste et du relief avant le seuil est pris en considération;  (b) le segment d'approche interrompue répond aux critères que renferme la publication TP 308, <i>Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments</i> (ou équivalent) pour les approches de CAT II et III.	L'examen des activités et l'approbation d'un type particulier d'aéronef et d'une performance propre à un site concernant des pistes d'aéroport au relief spécial est nécessaire pour les autorisations minimales de CAT II par l'autorité réglementaire puisque ces opérations reposent sur l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique ou d'un HGS jusqu'au toucher des roues.  Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.
3.7.2 Le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) doit comprendre les remarques suivantes :  (a) AUTORISATION PRÉALABLE DE TRANSPORTS CANADA REQUISE;  (b) UTILISATION DU SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE	Ces procédures sont mises au point conformément aux critères que renferme la publication TP 308, <i>Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments</i> (ou équivalent) pour les approches de CAT II.

<p>OU HUD REQUISE JUSQU'AU TOUCHER DES ROUES.</p> <p><b>Remarque</b> : Le libellé de la condition 3.7.2 ci-dessus peut différer pour les procédures d'approche aux instruments d'autres juridictions. Dans de tels cas, un langage équivalent est acceptable.</p>	
<p>3.7.3 Le tableau IAP doit comprendre la remarque suivante si la tour n'offre pas de service en permanence :</p> <p>(a) PROCÉDURE INTERDITE LORSQUE LA TOUR EST FERMÉE.</p>	Réservé.
<p>3.7.4 Le FSNA doit ajuster et entretenir l'installation pour être conforme à la classification de performance de CAT II et veiller à ce qu'elle réponde au moins aux exigences visant le niveau 2 d'intégrité, la continuité et le temps moyen entre révisions (MTBO).</p>	Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.
<p>3.7.5 L'approche doit se trouver dans les tolérances de CAT II lors de l'inspection en vol, y compris pour la structure LOC CAT II au point D.</p>	<p>Le registre des vérifications de la performance de vol ILS est disponible à l'adresse suivante (disponible en anglais seulement): <a href="https://www.navcanada.ca/en/ils-integrity-flight-inspection-performance.pdf">https://www.navcanada.ca/en/ils-integrity-flight-inspection-performance.pdf</a></p> <p>Le respect de cette condition peut être vérifié au moyen de l'attestation mentionnée à l'article 4.0 (2) de la présente CI.</p>
<p>3.7.6 Cette procédure doit être communiquée en précisant qu'elle s'applique aux approches d'AS CAT II.</p>	Réservé.

## Annexe C – Liste de vérification de la conformité

### C.1 Aperçu

- (1) La matrice ci-dessous a été conçue pour aider les exploitants à s'assurer qu'ils respectent les conditions précisées pour l'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS) : AS CAT II (annexe A).
- (2) Elle sert également d'aide au personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) pour la certification et la surveillance de la sécurité.
- (3) Cette matrice comprend :
  - (a) un renvoi à la condition précise de l'AS;
  - (b) l'évaluation de la conformité (faite par l'exploitant ou le personnel de TCAC);
  - (c) un espace permettant de consigner les détails du moyen de se conformer de l'exploitant. (Cela peut comprendre les références pertinentes au manuel d'exploitation de la compagnie, etc.)
- (4) Cette matrice peut être reproduite localement.

Exigence		Conformité (O/N)	Moyen de se conformer (références, documentation)
1. Exigences applicables à l'exploitant	<b>Paragraphe 1.1.1</b> Autorisations spéciales préalables		
	<b>Paragraphe 1.1.2</b> Exécution d'opérations d'AS CAT II à l'aide d'un HGS		
	<b>Paragraphe 1.2.1</b> Contenu du MEC		
	<b>Paragraphe 1.3.1</b> Systèmes automatiques ou manuels		

	<p><b>Paragraphe 1.3.2</b></p> <p>Élaboration de SOP</p>		
	<p><b>Paragraphe 1.3.3</b></p> <p>Établissement des références visuelles requises</p>		
	<p><b>Paragraphe 1.4.1</b></p> <p>Programme de formation</p>		
	<p><b>Paragraphe 1.4.2</b></p> <p>Inclusions au programme de formation au sol et en vol</p>		
<p><b>2. Exigences applicables aux aéronefs</b></p>	<p><b>Paragraphe 2.1.1</b></p> <p>Normes de certification</p>		
<p><b>3. Exigences applicables aux aérodromes</b></p>	<p><b>Paragraphe 3.1.1</b></p> <p>Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.2.1</b></p> <p>Présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC)</p>		

	<p><b>Paragraphe 3.3.1</b></p> <p>Distance d'atterrissage utilisable déclarée</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.2</b></p> <p>Approche ILS avec une DH de 200 pieds</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.3</b></p> <p>Balisage lumineux de la piste</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.4</b></p> <p>Capteur RVR situé dans la TDZ</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.5</b></p> <p>Capteurs RVR à une RVR de 1 200 pieds</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.6</b></p> <p>Capteurs RVR à une RVR de 1 600 pieds</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.7</b></p> <p>Capteur RVR à mi-piste</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.3.8</b></p> <p>Système d'alimentation électrique de secours du dispositif lumineux des pistes</p>		

	<p><b>Paragraphe 3.3.9</b></p> <p>Systeme d'alimentation électrique de secours du système de transmission de la RVR</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.4.1</b></p> <p>Protection de la zone critique ILS</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.5.1</b></p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives aux ILS</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.6.1</b></p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives aux obstacles</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.7.1</b></p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives au relief et aux approches interrompues</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.7.2</b></p> <p>Remarques figurant dans le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) – autorisation et utilisation des systèmes automatiques</p>		
	<p><b>Paragraphe 3.7.3</b></p> <p>Remarque figurant dans le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) – Tour ATC</p>		

	<b>Paragraphe 3.7.4</b> Classification de performance de l'ILS de NAV CANADA		
	<b>Paragraphe 3.7.5</b> Tolérances lors de l'inspection en vol		
	<b>Paragraphe 3.7.6</b> Communication de la procédure		

## Annexe D – Règlements applicables

### D.1 Aperçu

- 1) Certaines dispositions du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) s'appliquent aux exploitants qui effectuent des approches d'AS CAT II.

**Attention :** Les règlements énumérés ci-dessous ne sont pas nécessairement complets et actualisés. En outre, ils ne seront pas nécessairement mis à jour. Il incombe aux exploitants et aux pilotes de se conformer à toutes les dispositions pertinentes.

### D.2 Partie VI, sous-partie 4 et partie VII, sous-parties 4 et 5 du RAC

Sujet	Dispositions du RAC	Dispositions des NSAC
<b>Approches de précision – CAT II et CAT III</b>	Article 604.51	S. o.
<b>Contenu du certificat d'exploitation aérienne</b>	Sous-alinéas 701.08(g)(i), 701.08(g)(vi), 704.08g(i), 704.08g(xi), 705.08g(i) et 705.08g(xi)	Articles 724.08 et 725.08
<b>Manuel d'exploitation de la compagnie</b>	Articles 704.121 et 705.135	Articles 724.121 et 725.135
<b>Procédures d'exploitation normalisées (SOP)</b>	Articles 704.124 et 705.138	Articles 724.124 et 725.138
<b>Qualifications des membres de l'équipage de conduite</b>	Articles 704.108 et 705.106	Articles 724.108 et 725.106
<b>Programme de formation (pilotes)</b>	Articles 704.115 et 705.124	Articles 724.115 et 725.124
<b>Dossiers de formation et de qualifications</b>	Articles 704.117 et 705.127	S. o.
<b>Système de gestion de la sécurité</b>	Articles 107.01, 107.02, 107.03, 107.04, 604.183, 604.202, 604.203, 705.151, 705.152 et 705.153	S. o.