Transports Canada
Transport Canada

TP 14371F

Transports Canada

Manuel d'information aéronautique

(AIM de TC)

GEN — Généralités

1 OCTOBRE 2026

Canada

Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

Explication des changements

Entrés en vigueur le 1er octobre 2026

NOTES :

1. 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.
2. Le texte bleuté dans le Manuel constitue les modifications décrites dans la présente section.

GEN

(1) GEN 5.1 – Glossaire de terminologie aéronautique
Des termes ont été ajoutés pour altitude d'interception de la trajectoire de descente et repère d'approche finale de précision (PFAF).

Table des matières

GEN — Généralités 1

1.0 Renseignements généraux 1

1.1 Information aéronautique 1
1.1.1 Autorité aéronautique 1
1.1.2 Gestion de l'information aéronautique (AIM) 1
1.1.3 Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC) 2
1.1.4 Obtention et diffusion du Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC) 2
1.1.5 NOTAM 3
1.1.6 Aérodromes 3
1.2 Résumé de la réglementation nationale 3
1.3 Normes, pratiques recommandées et procédures différant de celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) 3
1.3.1 Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (PANS OPS) 3
1.4 Unités de mesure 3
1.4.1 Autres unités de mesure 3
1.4.2 Références géographiques 3
1.5 Système horaire 4
1.5.1 Le groupe date-heure 4
1.5.2 Tableaux de l'aube et du crépuscule 4
1.5.3 Fuseau horaire 5
1.6 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs 6
1.7 Vitesses–V 6
1.7.1 Tableaux de conversion 7
1.7.2 Échelle comparative pour portée visuelle de piste – Pieds à mètres 8

2.0 Sécurité 8

2.1 Programme de la santé et de la sécurité au travail en aviation 8
2.1.1 Généralités 8
2.1.2 Refus de travailler en cas de situations dangereuses 9
2.1.3 Agents délégués du programme du travail 9
2.2 Analyse de la Sécurité aérienne 9
2.2.1 Généralités 9
2.2.2 Recherche et analyse sur la sécurité aérienne 9
2.2.3 Les programmes d'observateur du ministre et de conseiller technique 10
2.2.4 Promotion en matière de sécurité 10
2.3 Programme sur la sécurité de l'aviation générale 10

3.0 Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) 11

3.1 Enquête sur la sécurité aérienne 11
3.2 Définitions 11
3.3 Rapports sur un accident aéronautique 11
3.3.1 Accidents 11
3.3.2 Rapports obligatoires d'incidents 12
3.3.3 Renseignements exigés 12
3.3.4 Autres incidents 13
3.3.5 Communiquer avec le BST 13
3.4 Tenue et conservation des éléments de preuve 13
3.5 Programme SECURITAS 13
3.5.1 Comment signaler un problème à SECURITAS 13
3.5.2 Ce que l'on doit signaler à SECURITAS 13
3.5.3 Où soumettre votre rapport SECURITAS 14
3.6 Adresses du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) 14

4.0 Index des mots clés 16

5.0 Divers 32

5.1 Glossaire de terminologie aéronautique 32
5.2 Abréviations et sigles 44
5.3 Index de la législation 52
5.4 Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) 53
5.4.1 Généralités 53
5.4.2 Principes directeurs 53
5.4.3 Objectif 53
5.4.4 Structure organisationnelle 54
5.4.4.1 Groupe de discussion 54
5.4.4.2 Comité technique spécial 54
5.4.4.3 Plénière du Conseil consultatif sur la réglementation canadienne (CCRAC) 54
5.4.4.4 Équipe de gestion de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) 54
5.4.4.5 Secrétariat 54
5.4.5 Ressources du projet 54
5.4.6 Communications 54
5.4.7 Information 55

6.0 Centre des opérations aériennes (COA) 55

6.1 Centre des opérations aériennes (COA) — comptes rendus d'accidents, d'événements ou d'incidents de l'aviation civile 55

7.0 Centre de communications de l'aviation civile 55

GEN — Généralités

1.0 Renseignements généraux

1.1 Information aéronautique

1.1.1 Autorité aéronautique

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

Adresse postale

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

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

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

Adresse postale :

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

Tél. : 1-800-305-2059
Téléc. : 613-952-3298
Courriel : TC.Flights.Standards-Normesdevol.TC@tc.gc.ca

RÉGIONS DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada dispose de cinq bureaux régionaux :

Région du Pacifique

Transports Canada Aviation civile
800, rue Burrard, bureau 820
Vancouver BC V6Z 2J8

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

Région des Prairies et du Nord

Transports Canada Aviation civile
344, rue Edmonton
Winnipeg MB R3C 0P6

Tél. :.....1-888-463-0521
Téléc. :.....1-800-824-4442

Région de l'Ontario

Transports Canada Aviation civile
4900, rue Yonge, 4e étage
Toronto ON M2N 6A5

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

Région du Québec

Transports Canada Aviation civile
700, place Leigh-Capreol
Dorval QC H4Y 1G7

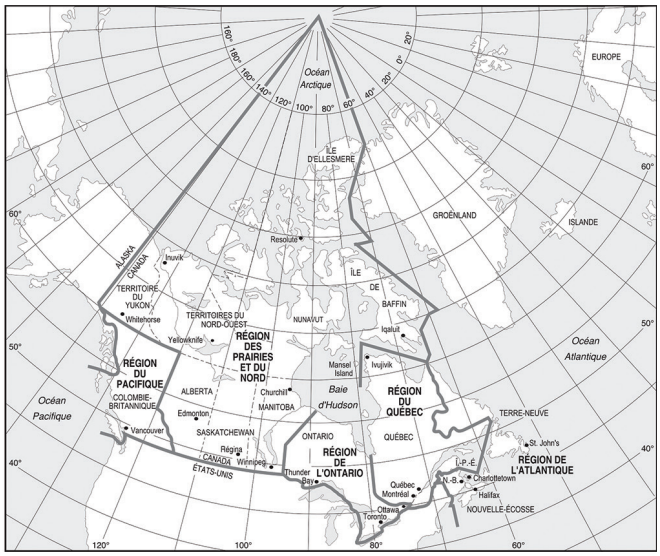
Tél. :.....1-800-305-2059
Téléc. : 1-855-633-3697

Région de l'Atlantique

Transports Canada Aviation civile
95, rue Foundry
CP 42
Moncton NB E1C 8K6

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

Figure 1.1 – Régions de Transports Canada



1.1.2 Gestion de l'information aéronautique (AIM)

Le groupe de l'AIM de NAV CANADA est responsable de la collecte, de l'évaluation et de la diffusion de l'information aéronautique publiée dans l'AIP d'État et sur les cartes aéronautiques connexes. De plus, le groupe de l'AIM assigne et contrôle les indicateurs d'emplacement canadiens et les indicatifs d'exploitants d'aéronefs. (Pour obtenir de plus amples renseignements sur la diffusion de l'information aéronautique et sur les produits aéronautiques, voir le chapitre MAP.)

L'adresse postale du groupe de l'AIM est :

NAV CANADA
Gestion de l'information aéronautique
16011, avenue Tom Roberts
CP 9824 SUCC T CSC
Ottawa ON K1G 9Z9

Courriel : ..... aisdata@navcanada.ca

Commentaires sur le système de la navigation aérienne

Les erreurs, les omissions, les irrégularités, les suggestions ou les observations se rapportant au système de la navigation aérienne peuvent être communiquées aux différents FIC.

Pour signaler tout commentaire relatif à la sécurité ou à la qualité des services assurés par NAV CANADA, communiquer avec le gestionnaire local de NAV CANADA ou avec notre centre de service à la clientèle :

NAV CANADA
Service à la clientèle et aux parties prenantes
151, rue Slater
Bureau 120
Ottawa ON K1P 5H3

Tél. sans frais (Amérique du Nord) : 1-800-876-4693
Tél. (de l'extérieur de l'Amérique du Nord) :
..... 1-613-563-5588
Courriel : ..... service@navcanada.ca
Heure d'ouverture normales : .....de 8 h à 17 h (HNE/HAE)

1.1.3 Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

L'AIM de TC constitue, pour les équipages de conduite, un document de référence utile à l'utilisation des aéronefs dans l'espace aérien canadien. Ce document s'adresse aux pilotes et renferme certains articles du RAC qui les concernent.

L'AIM de TC complète les règles de l'air et les procédures pour l'utilisation des aéronefs dans l'espace aérien canadien répertoriées dans l'*AIP Canada* (voir la sous-partie 2.1 du chapitre MAP).

Dans l'AIM de TC, le verbe « devrait » signifie que TC encourage tous les pilotes à se conformer à la procédure ou à la méthode visée. Le verbe « doit », quant à lui, signifie que la procédure est obligatoire parce qu'elle est prescrite par un règlement.

Dans la mesure du possible, les règles de l'air et les procédures de l'ATC ont été incorporées en langage clair dans l'AIM de TC. Lorsque cela n'était pas possible, les dispositions pertinentes du RAC ont été retranscrites textuellement. L'équipe de rédaction de l'AIM de TC s'est permis d'exclure les définitions non essentielles à la compréhension du texte dans le but de faciliter la compréhension des règles et des procédures essentielles à la sécurité des vols. L'inclusion des règles et des procédures, effectuée de cette façon, ne dégage aucunement toute personne du milieu de l'aéronautique de sa responsabilité de se conformer au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), à la Loi sur l'aéronautique et aux autres règlements pris en vertu de cette loi. Lorsque le sujet de l'AIM de TC se rapporte au RAC, les dispositions réglementaires pertinentes sont précisées.

L'équipe de rédaction fait tout son possible pour que l'information contenue dans l'AIM de TC soit exacte et complète. Prière de faire parvenir toute correspondance concernant le contenu de l'AIM de TC au :

Coordonnateur de l'AIM de TC (AARTT)
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Tél. : 613-993-4502
Téléc. : 613-952-3298
Courriel : ..... TC.AeronauticalInformationManual-Manueldinformationaeronautique.TC@tc.gc.ca

1.1.4 Obtention et diffusion du Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

Il est possible de se procurer des exemplaires de l'*AIM de TC* en visitant la vitrine pour les publications de Transports Canada sur le Web à <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/publications-passer-commande>. Tout renseignement concernant l'achat d'exemplaires de l'*AIM de TC* ou l'abonnement à ce dernier sera disponible sur ce site Web, ou en communiquant avec le bureau de commande de Transports Canada.

L'*AIM de TC* est une publication qui a été conçue pour coûter le moins cher possible puisqu'elle est destinée aux élèves-pilotes et aux pilotes étrangers qui en feront l'utilisation pendant une courte période.

L'AIM de TC est aussi disponible sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/publications/aim-tc.html>.

Service de mise à jour

La fonction de l'*AIM de TC* est de fournir l'information en vigueur à tous les usagers de l'espace aérien canadien. Un service de mises à jour régulier a été établi pour informer les abonnés de toute modification apportée à l'espace aérien, aux règlements et aux procédures.

De nouvelles éditions de l'*AIM de TC* paraissent deux fois par an, en parallèle avec le calendrier de Régularisation et de contrôle de l'OACI. Les prochaines éditions sont prévues aux dates suivantes :

2027-1 – le 18 mars 2027 2027-2 – le 30 septembre 2027

Chaque édition de l'AIM de TC est accompagnée d'une liste des plus importantes modifications apportées à la publication, et d'une explication au besoin.

Diffusion

Pour assurer un service sans interruption, corriger tout problème de diffusion ou signaler un changement d'adresse, contacter le Bureau de commandes des publications de TC.

Bureau de commandes des publications
de Transports Canada
Services de soutien opérationnel (AAFBD)
2655, chemin Lancaster
Ottawa ON K1B 4L5

Tél. sans frais (Amérique du Nord) : 1-888-830-4911
Tél. : 613-991-4071
Téléc. : 613-991-1653
Courriel : ..... publications@tc.gc.ca
Site Web : .....https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/publications-passer-commande

1.1.5 NOTAM

Le bureau NOTAM (NOF) international de NAV CANADA est responsable de la collecte, de l'évaluation et de la diffusion des NOTAM. Une description complète du système NOTAM canadien se trouve à l'article 3.0 du chapitre MAP.

Adresse postale :

NAV CANADA
Bureau NOTAM international
Installation combinée du SNA
1601, avenue Tom Roberts
Ottawa ON K1G 6R2 Tél. : 613-248-4000
Téléc. : 613-248-4001

AFTN : .....CYHQYNYX

1.1.6 Aérodromes

Toute information touchant aux aérodromes canadiens est publiée dans le CFS. On peut se procurer les cartes de l'OACI de type A auprès du groupe de la Gestion de l'information aéronautique (AIM) de NAV CANADA (voir l'article 4.2.1 du chapitre MAP et la sous-section GEN 3.2 de l'*AIP Canada*.

1.2 Résumé de la réglementation nationale

L'aviation civile au Canada est régie par la *Loi sur l'aéronautique* et le RAC (voir l'article 4.1 du chapitre MAP pour obtenir un exemplaire du RAC). Un index de la législation se trouve à l'article 5.3 du chapitre GEN.

1.3 Normes, pratiques recommandées et procédures différant de celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

La section GEN 1.7 de l'*AIP Canada* recense les normes, les pratiques recommandées et les procédures qui diffèrent du contenu des Annexes de l'OACI.

1.3.1 Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (PANS OPS)

Voir la section GEN 1.7 de l'*AIP Canada*.

1.4 Unités de mesure

Les unités de mesure anglo-saxonnes sont utilisées sur les cartes et dans les publications aéronautiques.

1.4.1 Autres unités de mesure

D'autres unités de mesure s'appliquant à des situations précises sont données dans le tableau suivant :

Tableau 1.1 – Autres unités de mesure utilisées en aviation

GRANDEURS MESURÉES	UNITÉS	SYMBOLES
Altitude, élévation et hauteur	pied	pi
Calage altimétrique	pouce de mercure	po Hg
Direction du vent, sauf pour les décollages et les atterrissages	degré vrai	s.o.
Direction du vent pour les atterrissages et les décollages, sauf dans le NDA où la direction est exprimée en degrés vrais	degré magnétique	s.o.
Distance (courtes)	pied	pi
Distance (navigation)	mille marin	NM
Poids	livre kilogramme kilonewton	lb kg kN
Portée visuelle de piste (RVR)	pied	pi
Pression des pneus	livre par pouce carré mégapascal	psi (ou lb/po^2) MPa
Température	degré Celsius	°C
Visibilité	mille terrestre	SM
Vitesse du vent	nœud	kt
Vitesse horizontale	nœud	kt
Vitesse verticale	pied par minute	pi/min

1.4.2 Références géographiques

Les coordonnées géographiques sont déterminées au référentiel géodésique appelé Système géodésique mondial – 1984 (WGS84).

1.5 Système horaire

Le « temps universel coordonné », abrégé par UTC ou Zulu (Z) ou prononcé universel, est utilisé au Canada en exploitation aérienne et est donné à la minute près. Les vérifications horaires sont données aux 15 secondes près. Le jour commence à 0000 heure et se termine à 2359 heures.

1.5.1 Le groupe date-heure

Voir la sous-section GEN 2.1 de l'*AIP Canada*.

1.5.2 Tableaux de l'aube et du crépuscule

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

INSTRUCTIONS

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

Les méridiens standards au Canada sont : AST 60°W; EST 75°W; CST 90°W; MST 105°W; PST 120°W

Figure 1.2 – Commencement de l'aube au méridien standard du fuseau horaire (heure locale)

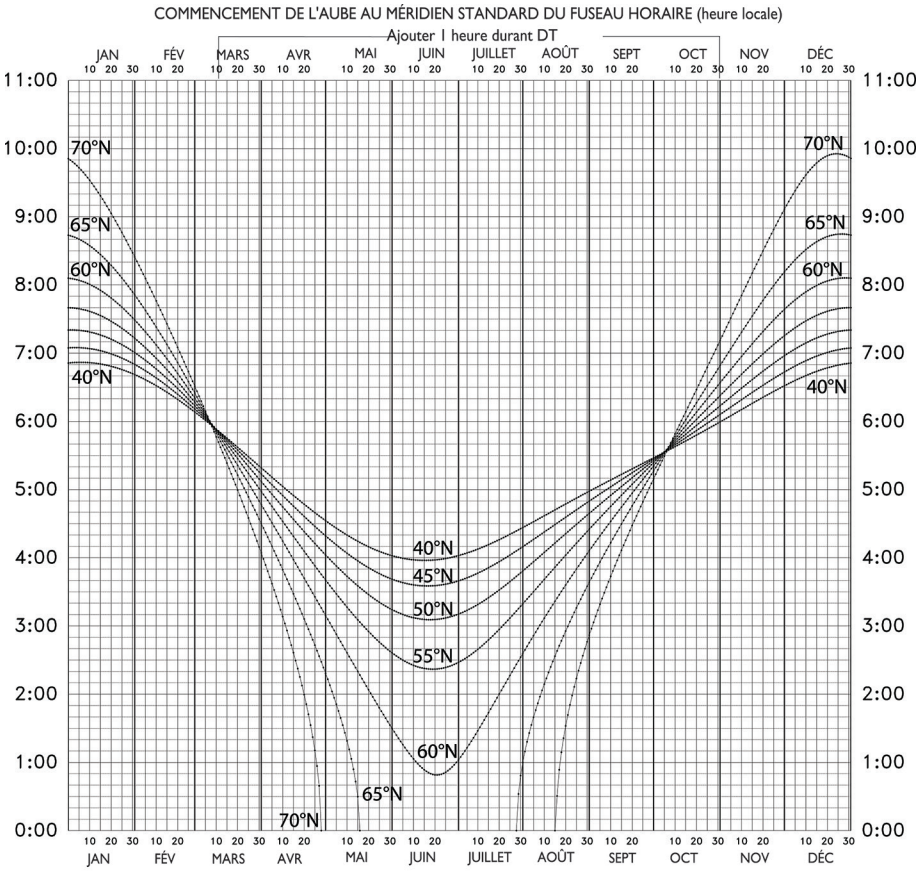


Diagramme fourni par l'Institut des étalons nationaux de mesure, Conseil national de recherches Canada (2011)

Figure 1.3 – Fin de crépuscule au méridien standard du fuseau horaire (heure locale)

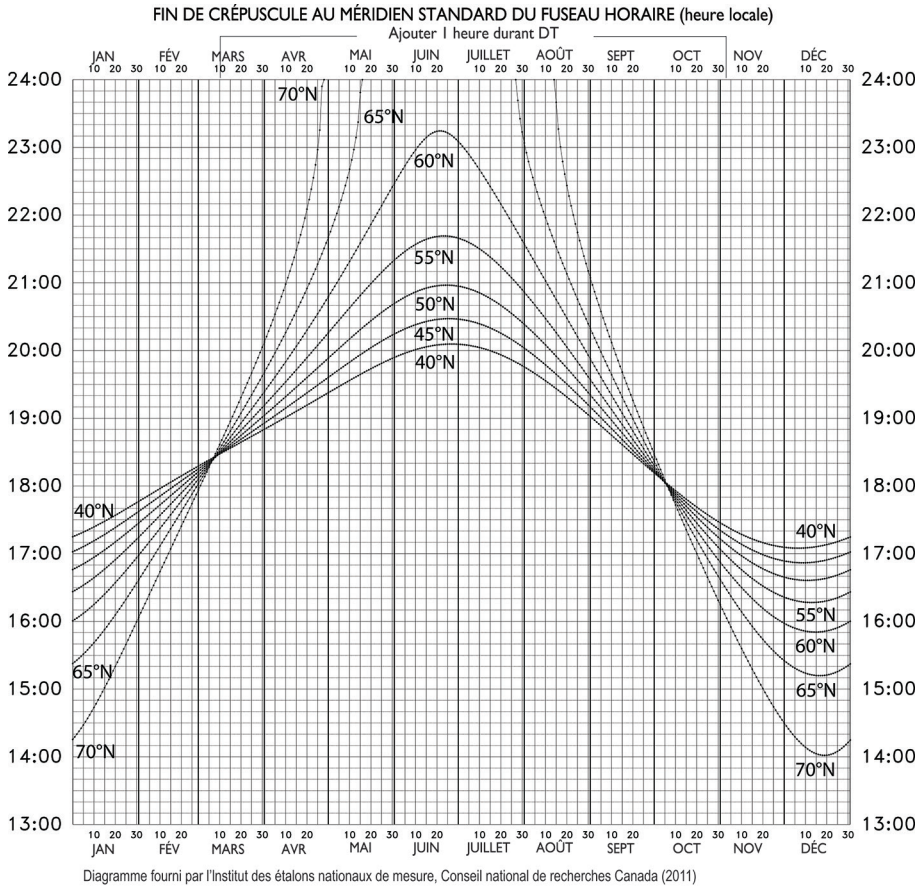


Diagramme fourni par l'Institut des étalons nationaux de mesure, Conseil national de recherches Canada (2011)

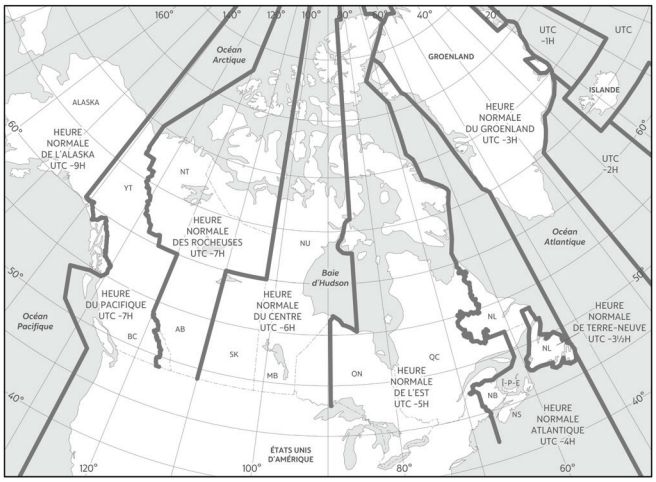
1.5.3 Fuseau horaire

Au Canada où s'applique l'heure avancée, les aiguilles de l'horloge sont avancées d'une heure. L'heure avancée commence à 2 h du matin, heure locale, le deuxième dimanche de mars, pour prendre fin à 2 h du matin, heure locale, le premier dimanche de novembre. Les endroits qui appliquent l'heure avancée sont indiqués dans le CFS et le CWAS. Voir le Répertoire aérodromes/installations de ces publications sous la rubrique REF (références) .

Tableau 1.2 – Heure locale par fuseau horaire

Fuseau horaire	Pour obtenir l'heure locale
Terre-Neuve	UTC moins 3 heures 1/2 (2 1/2 D.T.)
Atlantique	UTC moins 4 heures (3 D.T.)
Est	UTC moins 5 heures (4 D.T.)
Centre	UTC moins 6 heures (5 D.T.)
Rocheuses	UTC moins 7 heures (6 D.T.)
Pacifique	UTC moins 7 heures

Figure 1.4 – Fuseau horaire



1.6 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

La marque de nationalité des aéronefs civils canadiens se compose de la lettre majuscule « C » ou de deux lettres majuscules « CF ».

La marque d'immatriculation d'un aéronef immatriculé au Canada doit être constituée d'une combinaison de trois ou quatre lettres majuscules comme le spécifie l'Aviation civile de Transports Canada.

Tout aéronef doit porter ses marques de nationalité et d'immatriculation de la façon suivante :

a) une inscription sur une plaque d'identification ignifuge, fixée en un endroit bien en vue près de la porte d'accès principale de l'aéronef; et

b) peintes ou fixées sur l'aéronef (voir LRA 4.3).

1.7 Vitesses–V

Tableau 1.3 – Vitesses-V

V_1	Vitesse de détection de la panne du moteur critique*
V_2	Vitesse de sécurité au décollage
V_{2min}	Vitesse minimale de sécurité au décollage
V_3	Vitesse limite pour la rentrée des volets
V_a	Vitesse de calcul en manœuvre
V_b	Vitesse de calcul à la rafale d'intensité maximale
V_c	Vitesse de calcul en croisière
V_d	Vitesse de calcul en piqué
V_{df}/M_{df}	Vitesse maximale ou nombre de Mach maximal de piqué démontrée en vol
V_f	Vitesse de calcul, volets hypersustentateurs sortis
V_{fe}	Vitesse maximale avec volets hypersustentateurssortis
V_h	Vitesse maximale en vol horizontal à la puissance maximale continue
V_{le}	Vitesse maximale avec train d'atterrissage sorti
V_{lo}	Vitesse maximale de manœuvre du train d'atterrissage
V_{mc}	Vitesse minimale de contrôle avec le moteur critique hors de fonctionnement
V_{mo}/M_{mo}	Vitesse maximale admissible en fonction de la configuration de croisière
V_{mu}	Vitesse minimale d'envol
V_{no}	Vitesse maximale de croisière autorisée par la structure **
V_{ne}	Vitesse à ne jamais dépasser
V_r	Vitesse de rotation
V_{ref}	Vitesse de référence d'atterrissage
V_s	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale en vol stabilisée à laquelle l'avion peut être contrôlé
V_{s1}	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale stabilisée obtenue dans une configuration spécifique
V_{s0}	Vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage
V_x	Vitesse à la pente de montée maximale
V_y	Vitesse correspondant à la vitesse ascensionnelle maximale

*Cette définition n'est pas restrictive. Les exploitants aériens peuvent adopter toute autre définition contenue dans le manuel de vol des aéronefs approuvés par TC à condition que cette définition ne compromette pas la sécurité opérationnelle de l'aéronef.

**Pour les anciens aéronefs de catégorie transport, V_{no} signifie « vitesse maximale pour l'utilisation normale ».

1.7.1 Tableaux de conversion

Tableau 1.4 – Conversion des millibars en pouces de mercure

hPa/mb	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
_	POUCES									
940	27.76	27.79	27.82	27.85	27.88	27.91	27.94	27.96	27.99	28.02
950	28.05	28.08	28.11	28.14	28.17	28.20	28.23	28.26	28.29	28.32
960	28.35	28.38	28.41	28.44	28.47	28.50	28.53	28.56	28.58	28.61
970	28.64	28.67	28.70	28.73	28.76	28.79	28.82	28.85	28.88	28.91
980	28.94	28.97	29.00	29.03	29.06	29.09	29.12	29.15	29.18	29.20
990	29.23	29.26	29.29	29.32	29.35	29.38	29.41	29.44	29.47	29.50
1000	29.53	29.56	29.59	29.62	29.65	29.68	29.71	29.74	29.77	29.80
1010	29.83	29.85	29.88	29.91	29.94	29.97	30.00	30.03	30.06	30.09
1020	30.12	30.15	30.18	30.21	30.24	30.27	30.30	30.33	30.36	30.39
1030	30.42	30.45	30.47	30.50	30.53	30.56	30.59	30.62	30.65	30.68
1040	30.71	30.74	30.77	30.80	30.83	30.86	30.89	30.92	30.95	30.98
1050	31.01	31.04	31.07	31.09	31.12	31.15	31.18	31.21	31.24	31.27

NOTE:

1 millibar (mb) = 1 hectopascal (hPa)

Tableau 1.5 – Échelles des températures en degrés Celsius et Fahrenheit

°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F
-45	-49.0	-33	-27.4	-21	-5.8	-9	15.8	3	37.4	15	59.0	27	80.6	39	102.2
-44	-47.2	-32	-25.6	-20	-4.0	-8	17.6	4	39.2	16	60.8	28	82.4	40	104.0
-43	-45.4	-31	-23.8	-19	-2.2	-7	19.4	5	41.0	17	62.6	29	84.2	41	105.8
-42	-43.6	-30	-22.0	-18	-0.4	-6	21.2	6	42.8	18	64.4	30	86.0	42	107.6
-41	-41.8	-29	-20.2	-17	1.4	-5	23.0	7	44.6	19	66.2	31	87.8	43	109.4
-40	-40.0	-28	-18.4	-16	3.2	-4	24.8	8	46.4	20	68.0	32	89.6	44	111.2
-39	-38.2	-27	-16.6	-15	5.0	-3	26.6	9	48.2	21	69.8	33	91.4	45	113.0
-38	-36.4	-26	-14.8	-14	6.8	-2	28.4	10	50.0	22	71.6	34	93.2	46	114.8
-37	-34.6	-25	-13.0	-13	8.6	-1	30.2	11	51.8	23	73.4	35	95.0	47	116.6
-36	-32.8	-24	-11.2	-12	10.4	0	32.0	12	53.6	24	75.2	36	96.8	48	118.4
-35	-31.0	-23	-9.4	-11	12.2	1	33.8	13	55.4	25	77.0	37	98.6	49	120.2
-34	-29.2	-22	-7.6	-10	14.0	2	35.6	14	57.2	26	78.8	38	100.4	50	122.0

Tableau 1.6 – Facteurs de conversion

POUR CONVERTIR	EN	MULTIPLIER PAR
Centimètres	Pouces	0.394
Gallon impérial	Gallons U.S.	1.201
Gallon impérial	Litres	4.546
Gallon U.S	Gallon impérial	0.833
Gallon U.S	Litres	3.785
Kilogrammes	Livres	2.205
Kilogrammes par litre	Livres par gallon impérial	10.023
Kilogrammes par litre	Livres par gallon U.S.	8.333
Kilomètres	Milles marins	0.540
Kilomètres	Milles terrestres	0.621
Litres	Gallon impérial	0.220
Litres	Gallon U.S.	0.264
Livres	Kilogrammes	0.454
Livres	Newton	4.448
Livres par gallon impérial	Kilogrammes par litre	0.0998
Livres par gallon U.S.	Kilogrammes par litre	1.120
Livres par pouce carré	Pouces de mercure	2.040
Livres par pouce carré	Megapascals	0.00689
Magapascals	Livres par pouces carré	145.14
Mètres	Pieds	3.281
Milles marins	Kilomètres	1.852
Milles marins	Milles terrestres	1.152
Milles terrestres	Kilomètres	1.609
Milles terrestres	Milles marins	0.868
Newton	Livres	0.2248
Pieds	Mètres	0.305
Pouces	Centimètres	2.540
Pouces de mercure	Livres par pouce carré	0.490

1.7.2 Échelle comparative pour portée visuelle de piste – Pieds à mètres

Tableau 1.7 – Échelle comparative de la RVR en pieds et en mètres

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

2.0 Sécurité

2.1 Programme de la santé et de la sécurité au travail en aviation

Les employeurs ont l'obligation générale et le devoir de s'assurer que la santé et la sécurité de leurs employés sont protégées lorsque ces derniers sont au travail. De plus, les employeurs ont des obligations spécifiques en ce qui concerne tout lieu de travail placé sous leur entière autorité ainsi que toute tâche relevant de leur autorité accomplie dans un lieu de travail ne relevant pas de leur autorité.

Puisque personne ne connaît mieux un lieu de travail que les gens qui y travaillent, la partie II du *Code canadien du travail* confie aux parties dans le milieu de travail — employés et employeurs — un rôle clé en ce qui trait à la détermination et à la résolution des problèmes en matière de santé et de sécurité.

2.1.1 Généralités

Le Programme de la santé et de la sécurité au travail en aviation de TC existe depuis 1987. Son objectif principal consiste à assurer la santé et la sécurité des employés travaillant à bord des aéronefs en service. À cette fin, TC assure l'administration, la mise en application et la promotion de la partie II du *Code canadien du travail* (le *Code*) en vertu du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)*. L'objectif de la partie II du Code est « de prévenir les accidents et les maladies liés à l'occupation d'un emploi régi par ses dispositions ».

Le Programme de la santé et de la sécurité au travail en aviation relève de la compétence d'Emploi et Développement social Canada (EDSC) dans le cadre de son Programme du travail, mais est administré par Sécurité et sûreté de TC.

Pour de plus amples renseignements, consulter <www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-sst-menu-2059.htm>.

2.1.2 Refus de travailler en cas de situations dangereuses

Conformément au paragraphe 128(1) du *Code*, les employés ont le droit légal de refuser un travail dangereux ou de refuser de travailler dans un lieu s'ils ont des motifs raisonnables de croire que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'une chose, l'exécution d'une tâche, ou une condition existante sur le lieu de travail constitue un danger pour eux-mêmes ou pour les autres. En vertu du paragraphe 122(1) du *Code*, un danger se définit comme suit : *« danger » Situation, tâche ou risque qui pourrait vraisemblablement présenter une menace imminente ou sérieuse pour la vie ou pour la santé de la personne qui y est exposée avant que, selon le cas, la situation soit corrigée, la tâche modifiée ou le risque écarté.*

Compte tenu des risques de santé et de sécurité, les pilotes en vol ne peuvent pas invoquer le droit de refus de travailler (consulter l'alinéa 128(2)*a*) du *Code*). Cependant, les pilotes peuvent refuser de travailler avant ou après la mise en service de l'aéronef (par exemple, à la porte ou sur l'aire de trafic). Les agents de bord ou les autres employés à bord doivent signaler tout refus en vol de travailler au commandant de bord qui, à son tour, décide si le refus est permis en vol. Indépendamment de la décision du commandant, le refus sera traité dès l'atterrissage de l'aéronef à sa prochaine destination.

Lorsqu'un employé annonce qu'il refuse de travailler, il lui revient, de même qu'à son employeur, d'assumer respectivement les rôles et responsabilités qui ont été déterminés pour les aider à trouver ensemble une solution. Ces rôles et ces responsabilités sont définis aux articles 128 et 129 du *Code*, de même que ceux de l'agent délégué du programme du travail, si son intervention s'avérait nécessaire.

Afin de protéger les droits des employés, l'article 147 du *Code* stipule qu'il est interdit à l'employeur de prendre ou de menacer de prendre des mesures disciplinaires à l'égard d'un employé qui a refusé de travailler en raison d'une situation dangereuse. Il est également stipulé, au paragraphe 147.1(1) du même *Code*, qu'à l'issue de tous les processus d'enquête et d'appel auxquels un tel employé peut avoir recours, l'employeur peut prendre des mesures disciplinaires à l'égard de cet employé s'il peut prouver que ce dernier a délibérément exercé ses droits de façon abusive.

2.1.3 Agents délégués du programme du travail

L'Administration centrale du Programme de la santé et de la sécurité au travail en aviation fournit des conseils et de l'assistance aux agents délégués régionaux du programme du travail qui effectuent des inspections, des enquêtes et des visites promotionnelles afin de s'assurer de l'engagement des exploitants aériens à l'égard de la santé et de la sécurité de leurs employés.

Il est possible de communiquer avec les agents délégués régionaux du programme du travail, le jour à leur poste de travail, en passant par la page « Comment communiquer avec nous » sur le site Web de Santé et sécurité au travail en aviation de TC à <www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-sst-communiquer-menu-2116.htm>.

Afin d'assurer un service 24 heures sur 24 au secteur aéronautique, en cas d'urgence ou après les heures de travail, il est possible de communiquer avec un agent délégué régional du programme du travail par l'entremise du Centre des opérations aériennes (COA) à l'adresse suivante : <https:// www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/urgences-rapportssurlesincidents-menu.htm>.

2.2 Analyse de la Sécurité aérienne

2.2.1 Généralités

La Division de l'analyse de la sécurité aérienne au sein de la Direction des politiques et des services de réglementation est responsable du contrôle et de l'évaluation du niveau de sécurité au sein du réseau national de transport aérien civil (RNTAC), et doit pour ce faire :

a) surveiller et évaluer tous les aspects du réseau;

b) examiner et analyser les données relatives aux accidents et aux incidents, ainsi que les autres données relatives à la sécurité;

c) évaluer les risques et fournir des avis en matière de gestion des risques;

d) préparer et coordonner les interventions en cas d'urgence nationale ou internationale touchant l'aviation.

2.2.2 Recherche et analyse sur la sécurité aérienne

Un des objectifs du service Recherche et analyse sur la sécurité aérienne consiste à produire des renseignements sur la sécurité. Cette information concernant les dangers au sein du RNTAC permet aux gestionnaires de l'Aviation civile de comprendre les dangers et les risques qu'impliquent les éléments du système qu'ils supervisent. Les tendances en matière de sécurité aérienne et les dangers pour celle-ci sont cernés en amont, analysés et évalués pour créer un ensemble d'études spéciales et de produits standards habituels. Cette capacité d'analyse stratégique permet l'élaboration de stratégies d'atténuation et de prévention nécessaires à la gestion des risques, soit des stratégies qui alimentent l'élaboration des politiques, le cadre réglementaire et les secteurs opérationnels de l'Aviation civile.

2.2.3 Les programmes d'observateur du ministre et de conseiller technique

Les programmes d'observateur du ministre et de conseiller technique jouent un rôle essentiel dans l'obtention de renseignements sur la sécurité. Compte tenu du mandat du BST qui consiste à améliorer la sécurité des transports en menant des enquêtes sur les événements aéronautiques, l'observateur du ministre/conseiller technique joue un rôle essentiel :

a) en obtenant en temps opportun de l'information factuelle découlant d'enquêtes en cours;

b) en informant le ministre des facteurs réglementaires importants;

c) en mettant en évidence les faiblesses qui nécessitent la coordination immédiate de mesures correctives;

d) en appuyant Transports Canada dans le cadre d'enquêtes sur les événements aéronautiques;

e) en fournissant des renseignements sur la sécurité à la haute direction et au ministre pour les aider à prendre des décisions.

En tant que membre de l'OACI, le Canada jouit de certains droits et accepte certaines responsabilités relativement à des accidents qui ont lieu dans un autre État, ou lorsqu'un autre État est intéressé par un accident qui a lieu au Canada.

Ces responsabilités sont détaillées à l'article 26 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention) de l'OACI, qui impose à l'État dans lequel un accident d'aviation a lieu l'obligation d'ouvrir une enquête conformément aux procédures de l'OACI, et à l'article 37, qui prévoit les normes et pratiques recommandées (SARP) pour les enquêtes sur les accidents d'aviation. Pour obtenir de plus amples détails sur les SARP, se référer à l'Annexe 13 de la Convention.

Dans l'éventualité d'un accident qui se produit à l'extérieur du Canada et qui implique un aéronef immatriculé au Canada, ou un aéronef ou une composante importante fabriqués au Canada, le Canada a le droit de nommer un représentant accrédité. Conformément à l'Annexe 13, cette responsabilité relève du BST. TC et les autres parties canadiennes intéressées peuvent nommer des conseillers techniques pour appuyer le représentant accrédité.

Dans l'éventualité d'un événement qui se produit au Canada, la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST) renferme des dispositions qui permettent à une partie directement intéressée de participer en tant qu'observateur à une enquête du BST lorsque celui-ci le juge approprié.

Si le BST décide de ne pas faire enquête, conformément au paragraphe 14(2) de la Loi sur le BCEATST, TC peut présenter une demande officielle d'enquête au BST. Le paragraphe 14(4) de la Loi sur le BCEATST prévoit également que rien « [...] n'a toutefois pour effet d'empêcher un ministère de commencer ou de continuer une enquête sur l'accident si celle-ci ne vise pas à dégager les causes et facteurs de l'accident ou d'enquêter sur toute question liée à celui-ci qui ne fait pas l'objet d'une enquête par le Bureau [...] ».

Dans l'éventualité d'un événement impliquant un titulaire de certificat canadien de l'aviation civile, l'Aviation civile doit déterminer, au nom du ministre, le plus rapidement possible, si le titulaire du certificat continue de remplir les conditions de délivrance du certificat.

2.2.4 Promotion en matière de sécurité

Dans le cadre de la stratégie globale de l'Aviation civile en ce qui concerne l'atténuation des risques, TC communique des renseignements sur la sécurité afin de promouvoir l'adoption de pratiques reconnues pour leur efficacité dans l'atténuation des risques, et afin de sensibiliser le milieu aéronautique dans son ensemble aux dangers actuels et nouveaux.

Des produits de promotion et de sensibilisation sont conçus, au besoin, pour appuyer les programmes et initiatives de l'Aviation civile dans l'intérêt du milieu aéronautique canadien. Ces programmes et initiatives visent à améliorer la sensibilisation à la sécurité aérienne et la prévention des accidents. Pour obtenir plus d'information sur ces programmes et ces initiatives, visiter la page à <https://tc.canada .ca/fr/campagnes>. La publication intitulée *Sécurité aérienne — Nouvelles* (SA—N), le bulletin aéronautique trimestriel en ligne de l'Aviation civile, contient des articles qui abordent tous les aspects de la sécurité aérienne, dont des observations en matière de sécurité formulées à la suite d'accidents et d'incidents, les mises à jour réglementaires, ainsi que des renseignements sur la sécurité adaptés aux besoins des pilotes, des TEA, des titulaires de certificats d'exploitation et de toute personne s'intéressant au domaine aéronautique. Les lecteurs peuvent s'inscrire au service de bulletin électronique qui les informera de la publication des nouveaux numéros. Ils recevront alors un courriel contenant un lien menant vers la page Web de cette publication. Pour s'inscrire à ce service, visiter la page d'accueil à <https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/securite-aerienne-nouvelles> et suivre les étapes appropriées. Les personnes qui préfèrent recevoir une version imprimée peuvent la commander (en noir et blanc) auprès du Bureau de commandes des publications de TC au 1-888-830-4911 ou par courriel à <publications@tc.gc.ca>.

2.3 Programme sur la sécurité de l'aviation générale

En juin 2020, la Campagne de sécurité de l'aviation générale est devenue un programme. Son objectif est de réduire le nombre d'accidents mortels par le biais d'une démarche non réglementaire, consensuelle et fondée sur des données par le dialogue avec la communauté de l'aviation générale pour trouver des solutions communes aux problèmes et aux préoccupations en matière de sécurité :

a) En soutenant activement la sécurité par le biais de produits éducatifs et promotionnels;

b) En établissant un programme national pour l'élaboration et la prestation de séminaires sur la sécurité et de programmes de formation périodique à l'intention des pilotes;

c) En soutenant une démarche collaborative et en maintenant une présence visible au sein de la communauté de l'aviation générale;

d) En réduisant le nombre total d'accidents dans l'aviation générale :

i) En recensant les accidents et en examinant leurs tendances;

ii) En déterminant les causes profondes;

iii) En suggérant des solutions pouvant éviter que des accidents similaires ne se répètent.

NOTE :
Pour obtenir plus d'information sur le Programme sur la sécurité de l'aviation générale, veuillez visiter <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/campagne-securite-aviation-generale> ou communiquer avec notre équipe de Programme sur la sécurité à <TC.GeneralAviation-AviationGenerale.TC@tc.gc.ca>.

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

3.1 Enquête sur la sécurité aérienne

Le but d'une enquête sur la sécurité aérienne lors d'un accident ou d'un incident aéronautique est d'empêcher que ces derniers ne se reproduisent. Cette enquête ne vise donc pas à définir ou à répartir les fautes ou responsabilités. Il incombe au BST, établi d'après la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST) d'enquêter sur tous faits aéronautiques au Canada impliquant des aéronefs civils, d'immatriculation canadienne ou non. Une équipe d'enquêteurs est en disponibilité vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le texte qui suit est essentiellement tiré du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*. Le texte complet de la Loi sur le BCEATST ainsi que du Règlement mis à jour est disponible sur le site Web du ministère de la Justice.

3.2 Définitions

Conformément à la Loi sur le BCEATST, « accident aéronautique

a) Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef.

b) Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident.

Les définitions suivantes sont tirées du *Règlement du Bureau de la sécurité des transports*.

« collision » Impact, autre que celui attribuable aux conditions normales d'exploitation, entre des aéronefs ou entre un aéronef et un autre objet ou la surface terrestre.

« marchandises dangereuses » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

« exploitation » Toute activité pour laquelle est utilisé un aéronef à compter du moment où des personnes y montent dans l'intention d'effectuer un vol jusqu'au moment où elles en descendent.

« risque de collision » Situation au cours de laquelle un aéronef frôle la collision au point de compromettre la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement.

« blessure grave » Selon le cas :

a) fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils et du nez;

b) déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de la lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;

c) lésion d'un organe interne;

d) brûlures du deuxième ou du troisième degré ou brûlures touchant plus de 5 % de la surface du corps;

e) exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement dommageable;

f) blessure susceptible d'exiger une hospitalisation.

3.3 Rapports sur un accident aéronautique

Le propriétaire, l'utilisateur, le commandant de bord, tout membre d'équipage d'un aéronef ainsi que toutes personnes dispensant des services de circulation aérienne qui constatent personnellement un accident aéronautique qui résulte directement de l'exploitation de l'aéronef, en font rapport au Bureau.

3.3.1 Accidents

Dans le cas d'un accident, l'une des situations ci-après se produit :

a) une personne subit une blessure grave ou décède du fait d'être :

i) à bord de l'aéronef,

ii) en contact direct avec un élément de l'aéronef, y compris les éléments qui s'en sont détachés,

iii) exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'une hélice, ou à la déflexion vers le bas d'un rotor d'hélicoptère;

b) l'aéronef subit une rupture structurelle ou des dommages qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol et qui devraient normalement nécessiter une réparation majeure ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit :

i) soit d'une panne ou d'une avarie du moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capots ou à ses accessoires,

ii) soit de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins ou aux carénages, ou de petits enfoncements ou perforation du revêtement;

c) l'aéronef est porté disparu ou est inaccessible.

3.3.2 Rapports obligatoires d'incidents

Dans le cas d'un incident mettant en cause un aéronef d'une masse maximale homologuée au décollage de plus de 2 250 kg ou un aéronef exploité en application d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*, l'une des situations ci-après se produit :

a) un moteur tombe en panne ou est coupé par mesure de précaution,

b) une défaillance se produit dans une boîte de transmission du groupe motopropulseur,

c) un incendie se déclenche à bord de l'aéronef ou de la fumée y est détectée,

d) des difficultés de pilotage surviennent en raison d'une défaillance de l'équipement de l'aéronef, d'un phénomène météorologique, d'une turbulence de sillage, de vibrations non maîtrisées ou du dépassement du domaine de vol de l'aéronef,

e) l'aéronef dévie de l'aire d'atterrissage ou de décollage prévue, ou se pose alors qu'un ou plusieurs éléments de son train d'atterrissage sont rentrés, ou que l'extrémité d'une aile, un fuseau moteur ou une quelque autre partie de l'aéronef traîne au sol,

f) un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions, ce qui compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement,

g) une dépressurisation nécessite une descente d'urgence,

h) un manque de carburant nécessite un déroutement ou rend prioritaires l'approche et l'atterrissage de l'aéronef à son point de destination,

i) l'aéronef est ravitaillé en carburant inadéquat ou contaminé,

j) il se produit une collision, un risque de collision ou une perte d'espacement,

k) un membre d'équipage déclare un état d'urgence ou en signale un que les services de la circulation aérienne doivent traiter en priorité ou qui nécessite la mise en alerte des services d'intervention d'urgence,

l) une charge sous élingue est larguée de l'aéronef de façon imprévue ou par mesure de précaution ou d'urgence,

m) un rejet de marchandises dangereuses se produit à bord de l'aéronef ou depuis celui-ci.

3.3.3 Renseignements exigés

Le rapport contient les renseignements suivants :

a) le type, le modèle et les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef;

b) le nom du propriétaire, de l'utilisateur, du commandant de bord et, s'il y a lieu, du locataire de l'aéronef;

c) le dernier point de départ et le point de destination prévu de l'aéronef, ainsi que la date et l'heure de départ;

d) la date et l'heure de l'accident aéronautique;

e) le nom de la personne dispensant les services de la circulation aérienne en cause dans cet accident;

f) le nombre de membres d'équipage, de passagers et d'autres personnes en cause dans cet accident ainsi que le nombre de ceux qui sont décédés ou qui ont subi des blessures graves par suite de cet accident;

g) le lieu de l'accident aéronautique par rapport à un point géographique facilement identifiable ou à la latitude et à la longitude;

h) le compte rendu de cet accident et de l'étendue des dommages ayant été causés à l'environnement, à l'aéronef et à d'autres biens;

i) la liste des marchandises dangereuses qui sont à bord de l'aéronef ou qui en ont été rejetées, y compris leur appellation réglementaire ou numéro ONU et les renseignements relatifs à l'expéditeur et au destinataire;

j) si l'aéronef est porté disparu ou est inaccessible :

   i) sa dernière position connue par rapport à un point géographique facilement identifiable ou à la latitude et à la longitude, ainsi que la date et l'heure de son passage à cette position,

   ii) les mesures prises ou prévues pour le localiser ou y accéder;

k) la description des mesures prises ou prévues pour protéger les personnes, les biens et l'environnement;

l) les nom et titre de l'auteur du rapport ainsi que les numéro de téléphone et adresse où il peut être joint;

m) tout renseignement relatif à l'accident exigé par le Bureau.

L'auteur du rapport présente au Bureau, dès que possible et par le moyen le plus rapide à sa disposition, les renseignements visés qui sont disponibles au moment de l'accident aéronautique; dans les trente jours suivant cet accident, le reste de ces renseignements, dès qu'ils sont disponibles.

3.3.4 Autres incidents

Tout autre incident indiquant une défaillance ou une anomalie dans le réseau canadien de transport aérien peut être signalé par écrit au BST. Il faut donner suffisamment de détails sur l'incident pour pouvoir établir les mesures nécessaires à la correction de la défaillance ou de l'anomalie.

3.3.5 Communiquer avec le BST

Les accidents et les incidents aéronautiques doivent être signalés par téléphone au bureau régional du BST, aux numéros indiqués à la sous-partie 3.6 du chapitre GEN.

Pour les aéronefs d'immatriculation canadienne exploités à l'extérieur du Canada, un rapport doit être présenté au bureau régional du BST le plus près du siège social de la compagnie ou, pour les aéronefs privés, au bureau le plus près de l'aérodrome d'attache de l'aéronef, en plus du rapport à transmettre de la manière exigée par l'État où s'est produit le fait aéronautique.

3.4 Tenue et conservation des éléments de preuve

Toute personne qui exerce un contrôle sur un élément de preuve relatif à un accident de transport ou qui en a la possession le conserve jusqu'à ce que le Bureau l'en avise autrement. Cela n'a pas pour effet d'empêcher la prise des mesures qui s'imposent pour assurer la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement. Avant de prendre les mesures susmentionnées, la personne consigne les éléments de preuve par le meilleur moyen disponible selon que les circonstances le permettent, et en avise le Bureau.

3.5 Programme SECURITAS

Le programme SECURITAS offre aux personnes le moyen de signaler des incidents, actes et conditions qui menacent la sécurité du réseau canadien de transport et qui autrement ne seraient pas signalés par d'autres voies. Il faut noter que ce système multimodal de rapports confidentiels sur la sécurité remplace le Programme de rapports confidentiels sur la sécurité aérienne (PRACSA).

Chaque rapport est évalué par des analystes de SECURITAS. Lorsqu'un sujet de préoccupation signalé est validé comme défaillance de la sécurité, le BST communique normalement l'information, souvent accompagnée d'une recommandation de mesures correctives à prendre, à l'organisme de réglementation approprié ou, dans certains cas, à la compagnie, à l'organisme ou à l'agence de transport. Aucune information qui risquerait de dévoiler l'identité de son auteur n'est publiée sans une permission écrite de celui-ci.

3.5.1 Comment signaler un problème à SECURITAS

SECURITAS s'occupe principalement des actes et conditions dangereux pouvant se produire dans le secteur des transports commerciaux et publics. Lors de la communication avec SECURITAS, votre message doit contenir les renseignements suivants :

a) votre nom, adresse et numéro de téléphone

b) votre profession et votre expérience

c) votre rôle dans la situation dangereuse que vous déclarez

d) les autres personnes ou agences auxquelles vous avez pu rapporter cette situation dangereuse ou préoccupation liée à la sécurité

e) l'identification complète de l'aéronef ou des installations/de l'équipement en cause

f) le nom du propriétaire ou de l'utilisateur de l'équipement.

Veuillez également décrire le comportement dangereux ou la préoccupation liée à la sécurité.

Par exemple :

a) Comment avez-vous découvert la situation ou le comportement dangereux?

b) Si vous décrivez un incident, veuillez indiquer à SECURITAS :

   i) ce qui est arrivé;

   ii) où cela est arrivé;

   iii) quand cela est arrivé (date et heure locale); et

   iv) pourquoi, selon vous, cela est arrivé.

c) Quelles interventions ou non-interventions cet incident a-t-il entraînées, ou aurait-il pu entraîner?

d) Comment pourrait-on corriger cette situation?

3.5.2 Ce que l'on doit signaler à SECURITAS

Voici quelques exemples de situations qui pourraient nuire à la sécurité des transports aériens et qui pourraient être corrigées grâce à votre rapport.

Conditions dangereuses :

a) Omissions répétées dans la réparation des aéronefs, mauvaises pratiques d'entretien;

b) Conditions dangereuses des pistes ou à l'aérodrome;

c) Services de circulation aérienne inadéquats ou de piètre qualité dans une région particulière;

d) Mauvaise réception des signaux de navigation, mauvaise couverture radio, services météorologiques inadéquats;

e) Erreurs dans les publications aéronautiques : procédures dangereuses publiées dans des manuels ou instructions destinés aux pilotes, au personnel de cabine, à l'équipe au sol ou aux services d'entretien des aéronefs ou de la circulation aérienne.

Procédures et pratiques dangereuses :

a) De façon habituelle, descendre plus bas que l'altitude minimale en route ou d'approche IMC;

b) Non-respect des consignes de navigabilité, des listes minimales d'équipements;

c) Pilotes dépassant les limites de temps de vol prévues par les règlements;

d) Procédures dangereuses relatives aux circuits ou aux communications;

e) Pratiques de contrôle de la circulation aérienne qui pourraient mettre en péril la sécurité de vol, par exemple : utilisation de phrases non standard, non-respect des critères d'espacement, affectation de personnel et supervision inadéquates;

f) Procédures dangereuses de rangement des bagages de cabine; affectation dangereuse des places à bord de l'avion ou assujettissement inadéquat du fret;

g) Procédures d'entretien d'aéronef mal exécutées, mais approuvées néanmoins;

h) Sauter des étapes des procédures de vérification;

i) Problèmes d'affectation de l'équipage technique : composition inadéquate de l'équipage, personnel non qualifié, repos inadéquat de l'équipage;

j) Affecter du personnel qui ne possède pas les qualifications professionnelles ou médicales pour effectuer les tâches qu'on lui confie;

k) Utilisation de pièces non approuvées, d'équipement périmé.

3.5.3 Où soumettre votre rapport SECURITAS

Voici les coordonnées de SECURITAS auxquelles vous pouvez adresser votre rapport :

SECURITAS
CP 1996 SUCC B
Gatineau QC J8X 3Z2

Téléphone : 1-800-567-6865
Télécopieur : 819-994-8065
Courriel : ..... securitas@tsb-bst.gc.ca

3.6 Adresses du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)

ADMINISTRATION CENTRALE :

Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau QC K1A 1K8

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

ADRESSES DANS LES RÉGIONS (AIR)

BST — Pacifique

Administration du bureau régional (BST-AIR)
4-3071 No 5 Road
Richmond BC V6X 2T4

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Frais : 604-202-2400
Courriel : .....airnotifications.vancouver@bst-tsb.gc.ca

BST — Ouest Administration du bureau régional (BST-AIR)
17803, Avenue 106A
Edmonton AB T5S 1V8

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Courriel : .....airnotifications.edmonton@bst-tsb.gc.ca

BST — Centre

Administration du bureau régional (BST-AIR)
335-550, rue Century
Winnipeg MB R3H 0Y1

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Frais 204-983-5548
Courriel : ..... airnotifications.winnipeg@bst-tsb.gc.ca

BST — Ontario

Administration du bureau régional (BST-AIR)
23, rue Wilmot Est
Richmond Hill ON L4B 1A3

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Frais 905-771-7676
Courriel : .....airnotifications.toronto@bst-tsb.gc.ca

BST — Québec (Dorval)

Administration du bureau régional (BST-AIR)
185, avenue Dorval, bureau 403
Dorval QC H9S 5J9

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Frais 514-633-3246
Courriel : .....airnotifications.montreal@bst-tsb.gc.ca

BST — Atlantique

Adminitration du bureau régional (BST-AIR)
150, avenue Thorne
Dartmouth NS B3B 1Z2

Téléphone :
Sans frais (à l'intérieur du Canada)..... 1-800-387-3557
Frais 902-483-3341
Courriel : ..... airnotifications.dartmouth@bst-tsb.gc.ca

4.0 Index des mots clés

A

Abonnement et achats à l'unité – cartes et publications aéronautiques ..... MAP 4.2.2
Abordage (collision) – Évitement
– Priorité de passage.....RAC 1.8
Abréviations et sigles ..... GEN 5.2
– Prévisions d'aviation..... MET 14.0
ACAS/TCAS..... COM 9.0
Accidents/Incidents aéronautiques
– Enquêtes sur la sécurité aérienne.....GEN 3.1
– Rapports sur les ..... GEN 3.3
Accord de conversion des licences des membres d'équipage de conduite entre le Canada et les États-Unis ..... LRA 1.13
Achats à l'unité et abonnement – cartes et publications aéronautiques .....MAP 7.3
Acrobaties aériennes .....RAC 1.9
Actions vitales du pilote – Listes de vérifications des .....AIR 1.2
Administration des licences des membres d'équipage de conduite..... LRA 1.14
Aérodromes et aéroports ..... AGA 2.0
– Administration des aérodromes .....AGA 1.1.1
– ASDA (Distance utilisable pour l'accélération-arrêt).....AGA 3.10
– Caractéristiques des pistes..... AGA 3.0
– Certification..... AGA 2.3
– Choix de l'aérodrome de dégagement .....MET 7.4, RAC 3.14
– Civils canadiens.....AGA 1.1.4
– Dimensions des pistes d'aérodromes certifiés.....AGA 3.1
– Distance utilisable à l'atterrissage (LDA) .....AGA 3.10
– Distance utilisable au décollage (TODA) .....AGA 3.10
– Distance de roulement utilisable au décollage (TORA) .....AGA 3.10
– Enregistrés..... AGA 2.1
– Entretien ..... AGA 2.1
– Force portante des pistes et des voies de circulation ..... AGA 3.12
– Normes et pratiques recommandées..... AGA 2.3.6
– Phares d'aérodrome .....AGA 7.2
– Règlement de zonage d'aéroport..... AGA 4.3
– Répertoire des aérodromes ..... AGA 1.3
– Responsabilités de l'exploitant ..... AGA 2.3.4
– Responsabilités de Transports Canada..... AGA 2.3.3
– Seuils décalés..... AGA 3.5
– TAF (Prévisions d'aérodrome) ..... MET 7.0
– Variantes nationales ..... MET 7.3
– Utilisation des aérodromes et des aéroports ..... AGA 2.2
– Utilisation privée..... AGA 2.2
– PN (Préavis exigé) ..... AGA 2.2
– PPR (Autorisation préalable requise) ..... AGA 2.2
– Utilisation publique ..... AGA 2.2
– Aérodromes de dégagement – Exigences relatives aux minimums météorologiques .....RAC 3.14.1
Aérodromes militaires..... AGA 9.2
– Câbles d'arrêt ..... AGA 9.2
Aérodromes non contrôlés
– Circuit d'aérodrome ..... RAC 4.5.2
– Contact initial avec la tour de contrôle (IFR) RAC 9.8
– Départs IFR.....RAC 7.0
– Exploitation des aéronefs .....RAC 4.5
– Procédures.....RAC 9.13
– Certificat de navigabilité..... LRA 5.3.2, 5.3.3
– Identification, marque, immatriculation et navigabilité .....LRA 4.0
Aéronefs
– À utilisation bivalente.....LRA 5.6.2
– Assurance-responsabilité.....LRA 4.8
– Changement de propriétaire – Aéronef immatriculé au Canada.....LRA 4.4
– Controlés par surveillance ATS – Réglage de la vitesse .....RAC 9.7.3
– Dossiers techniques pour les .....LRA 5.6.3
– Exportation d'aéronefs .....LRA 4.7
– Identification des aéronefs.....LRA 4.2
– Identification, marque, immatriculation et assurance des aéronefs .....LRA 4.0
– Importation d'aéronefs au Canada.....LRA 4.6
– Incendies d'aéronefs, lutte contre les (SLIA). AGA 8.0
– Indice de masse (ALR)..... AGA 3.12
– Limitation de la vitesse des aéronefs ..... RAC 2.5.2
– Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs .....GEN 1.6, LRA 4.3
– Monomoteurs effectuant des vols dans le nord du Canada ..... AIR 2.14.1
– Navigabilité des aéronefs.....LRA 4.0
– NORDO/RONLY RAC 4.2.10, 4.4.5, 4.4.6, 4.5.7, 4.5.8
– Normes à l'égard de la conception .....LRA 4.2
– Permis de vol .....LRA 5.3.4
– Procédures de départ – Aéronefs sans radio (NORDO).....RAC 4.2.10
– Propre, Concept de l'aéronef .....AIR 2.12.2
– Sans radio (NORDO) – Procédures d'arrivée ..... RAC 4.4.5, 4.5.7
– Ultra-légers..... AIR 4.10
Aéronefs avec récepteur seulement (RONLY)
– Procédures d'arrivée ..... RAC 4.4.6, 4.5.7
– Procédures de départ ..... RAC 4.2.12, 4.5.7
Aéronefs télépilotés (ATP)
– Aéronefs télépilotés (ATP).....AIR 4.16
– Altitude maximale ..... ATP 3.2.13
– Dossiers.....ATP 3.2.36
– Conditions météorologiques minimales ...ATP 3.2.22
– État de service du SATP ..... ATP 3.2.17
– État des membres d'équipage ..... ATP 3.2.7
– Exigences relatives au pilote .....ATP 3.3.2, 3.4.2
– Immatriculation ..... ATP 3.1
– Micro ATP - moins de 250g .....ATP 2.0
– Opérations à un aérodrome, à un aéroport ou à un héliport ou dans son voisinage.....ATP 3.2.35, 3.4.5
– Opérations avancées ..... ATP 3.4
– Opérations de base..... ATP 3.3
– Petits ATP - de 250g à 25 kg.....ATP 3.0
– Règles générales d'utilisation et de vol..... ATP 3.2

– Renseignements avant vol ..... ATP 3.2.12
– Renseignements d'ordre général ..... ATP 1.0
– Vol de nuit ..... ATP 3.2.27
Aéroports
– Certification des aéroports ..... AGA 2.3
– Danger créé par les oiseaux ..... AGA 1.1.5
– De dégagement – Vol IFR ..... RAC 3.14
– Déneigement et enlèvement de la glace ..... AGA 1.1.4
– Exploitation ..... RAC 4.0
– Internationaux ..... AGA 1.2
– Références réglementaires pour la certification d'aéroport ..... AGA 2.3.6
– Règlement de zonage d'aéroport ..... AGA 4.3
Aéroports controlés
– Autorisation d'atterrissage ..... RAC 4.4.3
– Autorisation initiale ..... RAC 4.4.2
– Circuit d'aérodrome ..... RAC 4.2
– Contact initial ..... RAC 4.4.1
– Exploitation des pistes qui se croisent ..... RAC 4.4.9
– Exploitation d'hélicoptère ..... RAC 4.5.3, 4.6
– Exploitation séquentielle ..... RAC 4.4.9
– Exploitation simultanée ..... RAC 4.4.9
– Piste préférentielle en service ..... RAC 4.1.3
– Procédures d'arrivée ..... COM 3.8
– Procédures de départ ..... COM 3.8
AFTN (Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques) ..... MAP 3.1
AIC (Circulaires d'information aéronautique) ..... MAP 6.3
Ailes libres et parapentes
– Exploitation ..... AIR 4.9
AIM (Gestion de l'information aéronautique) .... GEN 1.1.2
AIM de TC
– Modifications – Futures dates ..... GEN 1.1.4
– Contenu ..... GEN 1.1.3
– Coordonnateur ..... GEN 1.1.3
– Diffusion et changement d'adresse et demandes de renseignements ..... GEN 1.1.4
– Obtention de l'édition commerciale ..... GEN 1.1.4
AIP Canada ..... MAP 2.1
– AIC (Circulaires d'information aéronautique) ..... MAP 2.3
– Suppléments ..... MAP 2.2
AIRAC Canada ..... MAP 2.4
Aire de demi-tour sur piste ..... AGA 3.6
AIRMET (Avis météorologique) ..... MET 5.0
Alcool ..... AIR 3.9
Alerte
– Manœuvres pour alerter les stations radar .... SAR 4.4
– Transmises par transpondeur ..... SAR 4.3
ALR (indice de masse d'aéronef) ..... AGA 3.12
Altimètre
– Barométrique – Erreurs importantes ..... RAC Fig. 9.1, AIR 1.5
– Calage anormalement haut ..... AIR 1.5.9
– Calage éloigné ..... RAC 9.17.2
– Calage incorrect ..... AIR 1.5.3
– Courants descendants et turbulence ..... AIR 1.5.7
– Chute de pression ..... AIR 1.5.8
– Effet orographique ..... AIR 1.5.6
– Étalonnage ..... AIR 1.5.2
– Région d'utilisation de la pression standard AIR 1.5.5
– Températures non standard ..... RAC 9.17.1, AIR 1.5.4
Altitude(s)
– Comptes rendus ..... RAC 8.3, NAT 1.16
– De croisière et niveaux de vol ..... RAC 2.3.1, 5.3
– De procédure et calage altimétrique en vigueur ..... RAC 9.17
– Des nuages ..... MET 3.13
– Et niveaux de vol – VFR ..... RAC 5.3
– IFR minimales ..... RAC 8.5, 8.6.1
– Minimale de franchissement d'obstacles (MOCA) ..... RAC 8.6.1
– Minimale de secteur (MSA) ..... RAC 9.2.1
– Minimale de zone (AMA) ..... RAC 8.6.1
– Minimale en route (MEA) ..... RAC 8.6.1
– Minimales – Survol d'aérodromes ..... RAC 5.5
– VFR minimales ..... RAC 5.4
Amendes
– infractions à des dispositions réglementaires LRA 6.4
Amerrissage
– Forcé ..... AIR 2.11.2
– Sur l'eau miroitante ..... AIR 2.11.4
Anglais – Utilisation de ..... COM 1.3
Annulation, suspension ou refus de renouveler un document d'aviation ..... LRA 6.3
Appareils portatifs de chauffage à combustion ..... AIR 3.3
Appels – Tribunal d'appel des transports du Canada ..... LRA 4.5
Approche(s) – À partir d'un repère d'approche intermédiaire ..... RAC 9.16
– Contact (IFR) ..... RAC 9.6.1
– De précision aux instruments simultanées Pistes convergentes ..... RAC 9.28
– De précision aux instruments simultanées Pistes parallèles ..... RAC 9.27
– PAR (De précision par radar) ..... RAC 9.7.4
– Directes, indirectes ..... RAC 9.15, 9.23, 9.24
– Finale en descente continue (CDFA) ..... AIR 2.17.3
– Guidage vertical ..... COM 5.4.2.3
– Interdiction d'approche ..... RAC 9.19.2
– Interrompue ..... RAC 9.26
– Stabilisée ..... AIR 2.17.2
– Visuelles (IFR) ..... RAC 9.6.2
Aptitude physique et mentale
– Pilote jugé inapte ..... LRA 1.9.4
– Pour les permis et les licences ..... LRA 1.9
– Renouvellement des certificats médicaux de catégorie 1, 2 ou 3 (jugé apte) ..... LRA 1.9.2
– Renouvellement d'un certificat médical de catégorie 4 ..... LRA 1.9.3
Aquaplanage ..... AIR 1.6.5
Arrimage de la cargaison ..... AIR 4.4
Arrivée normalisée en région terminale (STAR) ..... RAC 9.2, 9.2.3
– STAR conventionnelle ..... RAC 9.2.3.1
– STAR PBN ..... RAC 9.2.3.2
– Aux aéronefs en état d'urgence ..... SAR 4.0
– Aux personnes en détresse ..... SAR 2.4
ASDA (distance utilisable pour l'accélération-arrêt) ..... AGA 3.10

Assurance-responsabilité – Aéronefs .....LRA 4.8
ATIS (Service automatique d'information de région terminale) ..... RAC 1.3, 4.2.1
– Diffusion de bulletins.....RAC 1.3, 7.2, 9.1
Atlantique Nord (NAT) .....NAT 1.0
– Aéronefs d'aviation générale – Vols transocéaniques .....NAT 1.2
– Autorisations.....NAT 1.9
– Autorisations intérieures – Trafic NAT en direction ouest .....NAT 1.9.2
– Autorisations océaniques.....NAT 1.9.1
– Bulletins météorologiques .....NAT 1.15
– Comptes rendus de position .....NAT 1.10
– Délivrance des autorisations océaniques.....NAT 1.9.3
– Documents de référence NAT .....NAT 1.1.2
– Espace aérien à mandat de liaison de données (DLM)..... NAT 1.20.6
– Messages de routes préférentielles (PRM).....NAT 1.8
– Minimum réduit d'espacement vertical (Atlantique Nord)..... NAT 1.20
– Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) (MASPS).....NAT 1.12
– Montée à vue au-dessus de l'aéroport ..... RAC 7.7.1
– Nombre de Mach – Respect.....NAT 1.13
– Panne de communications – Trafic NAT..NAT 1.18.3
– Procédures pour les plans de vol.....NAT 1.7
– Réglementation.....NAT 1.1.1
– Règles de vol.....NAT 1.6
– Routes aériennes nord-américaines (NAR) ...NAT 1.3
– Spécifications de performances minimales de navigation (MNPS).....NAT 1.11
– Structure de routes organisées NAT ....1.5, NAT 1.20.3
– Urgences en vol.....NAT 1.17
– Utilisation des transpondeurs.....NAT 1.14
Atténuation de bruit – Procédures .....RAC 4.1.2
Atterrissages – Automatiques..... COM 4.10.7
– Des hydravions sur des surfaces enneigées AIR 2.12.5
– Par vent de travers – avions légers.....AIR 2.2
– Sur la neige vierge et plans d'eau miroitante.....AIR 2.12.6
– Sur roues d'avion léger sur surfaces recouvertes de neige.....AIR 2.12.4
Aube et crépuscule – Tableaux..... GEN 1.5.2
Autorisations
– ATC – Aéronefs quittant l'espace aérien contrôlé ou y pénétrant.....RAC 8.8
– Avis de résolution (TCAS/ACAS) .....RAC 1.6
– Confirmation de réception.....RAC 5.2
– D'approche (IFR) .....RAC 9.3
– D'attente.....RAC 10.2
– D'atterrissage aux aéroports contrôlés..... RAC 4.4.3
– De circuler au sol..... RAC 4.2.5
– De décoller..... RAC 4.2.8
– De quitter la fréquence de la tour .....RAC 4.2.9, 7.8
– De refoulement – Demandes..... RAC 4.2.4
– IFR.....RAC 7.4
– Initiale aux aéroports contrôlés ..... RAC 4.4.2
– Instructions et information de l'ATC.....RAC 1.6
– Limite d'autorisation .....RAC 8.9
– PPR (Préalable requise) ..... AGA 2.2
Autorité aéronautique..... GEN 1.1.1
Aviation sportive .....AIR 4.7 à 4.10
Avions à réaction – Préavis d'intentions en conditions météorologiques minimales .....RAC 9.5
Avis
– Concernant le carburant minimum.....RAC 1.7.2
– D'aérodromes («–Advisory–») ..... MET 7.2
– De disparition d'un aéronef (MANOT) ..... SAR 2.3
– De résolution (TCAS/ACAS).....RAC 1.6
– De trafic (TA)..... COM 9.0
– Météorologiques (AIRMET) .....MET 1.3.6

B

Balisage, balisage lumineux, balises et marques
– ALSF-2, LIAL, ODALS, MALSF, MALS, MALSR, SSALR, SSALS.....AGA 7.5.1, 7.5.2, RAC 9.19.2.8
– ARCAL (Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé) .....AGA 7.14
– Balisage lumineux d'axe de piste .....AGA 7.8.4
– Balisage lumineux de la voie de sortie rapide AGA 7.9
– Balisage lumineux de la zone de poser ..... AGA 7.8.5
– Balisage lumineux de voie de circulation .....AGA 7.10
– Balisage de piste.....AGA 7.8
– Balisage des obstacles ..... AGA 6.0
– Balisage de fils caténaires..... AGA 6.7
– Balisage lumineux d'héliport .....AGA 7.12
– Balisage diurne ..... AGA 6.4
– Balisage lumineux du seuil de piste décalé AGA 7.8.3
– Balisage lumineux.....AGA 7.0
– Balisage lumineux d'approche .....AGA 7.5
– Balisage lumineux d'approche à faible intensité (LIAL).....AGA 7.5.1
– Balisage lumineux d'approche à haute intensité (HIAL) .....AGA 7.5.2, RAC 9.19.2.8
– Balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux à éclats séquentiels (MALSF) .....AGA 7.5.1
– Balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste (MALSR)..... AGA 7.5.2
– Balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels - CAT II (ALSF - 2) .....AGA 7.5.2, RAC 9.19.2.8
– Balisage lumineux d'approche courte simplifiée (SSALS) ..... AGA 7.5.1, RAC 9.19.2.8
– Balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR) .....AGA 7.5.2, RAC 9.19.2.8
– Balisage lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS) .....AGA 7.5.1
– Balisage lumineux de nuit aux aérodromes ...AGA 7.3
– Balisage lumineux de secours aux aérodromes .....AGA 7.13
– Balisage lumineux de zone inutilisable.....AGA 7.4
– Balises de câbles aériens ..... AGA 6.7
– Balises de délimitation des aires de décollage et d'atterrissage.....AGA 5.1

– Balises d'identification de quai pour hydravions ..... AGA 5.3
– Balises de l'aire d'atterrissage et de décollage d'un héliport ..... AGA 5.1
– Balises de rivage ..... AGA 6.7
– Balises de voie de circulation près du sol ..... AGA 5.2
– Balises de zone inutilisable ..... AGA 5.7
– Balises rétro-réfléchissantes ..... AGA 7.15
– Barres d'arrêt ..... AGA 7.10.3
– Marques de l'aire de sécurité ..... AGA 5.5.2
– Marques de piste ..... AGA 5.4
– Marques de prise de contact sur l'aire de stationnement ..... AGA 5.5.5
– Marques de seuil décalé ..... AGA 5.4.1
– Marques de seuil relocalisé ..... AGA 5.4.2
– Marques de sortie de piste et de point d'attente ..... AGA 5.4.3
– Marques de trajectoires préférentielles d'approche et de départ ..... AGA 5.5.6
– Marques de zones fermées ..... AGA 5.6
– Marques distinctives d'héliport ..... AGA 5.5.3
– Obstacles ..... AGA 6.0
– Structures accessoires ..... AGA 6.6

Ballons libres avec personnes à bord
– Exploitation ..... AIR 4.7

BOTA ..... NAT 1.19.1

Bulletins météorologiques spéciaux (SPECI) ..... MET 8.4

Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) ..... GEN 3.0
– Bureaux du BST ..... GEN 3.6
– Programme *SECURITAS* ..... GEN 3.5

C

Câbles aériens – Balises ..... AGA 6.7

Câbles d'arrêt aux aérodromes militaires ..... AGA 9.2

Calage altimétrique
– Anormalement haut ..... AIR 1.5.9
– En vigueur et altitudes de procédure ..... RAC 9.17
– Région d'utilisation du calage altimétrique ..... RAC 2.11
– Région d'utilisation de la pression standard ..... RAC 2.12

Canaux pour les fréquences de communications VHF
– Espacement des ..... COM 1.4

Cap de piste ..... RAC 7.5

Carburant d'aviation ..... AIR 1.3
– Additif antigivrage ..... AIR 1.3.3
– Classes ..... AIR 1.3.1
– Et d'huile – Poids ..... RAC 3.5.2
– Exigences de carburant ..... RAC 3.13
– Incendies et explosions ..... AIR 1.3.4
– Largage ..... RAC 6.3.4
– Manutention ..... AIR 1.3.2
– Minimum – Avis concernant ..... RAC 1.7.2
– Quantité suffisante de carburant durant un vol VFR/IFR ..... RAC 3.13.1, 3.13.2

Cargaison – Arrimage de la ..... AIR 4.4

Carnet de documents d'aviation ..... LRA 1.2

Cartes
– De conditions météorologiques à haute altitude (ANAL) ..... MET 11.1
– Cartes analysées (ANAL) ..... MET 11.1
– De prévisions de cendres volcaniques ..... MET 13.0
– De prévisions de temps significatif ..... MET 12.1

Cartes et publications aéronautiques
– Aéronautiques pour vol à vue ..... MAP 2.5
– Mise à jour, données ..... MAP 2.4
– Obtention ..... MAP 4.0

Catégories d'aéronefs ..... RAC 9.21

CAVOK – Utilisation du sigle ..... RAC 1.4

Cendres volcaniques
– Opérations dans des ..... MET 2.5, 3.2.2, 13.0, AIR 2.6

Centrage et masse – Formulaire ..... RAC 3.5

Certificat
– D'aéroport ..... AGA 2.4
– De navigabilité (C de N) ..... LRA 5.3.2
– De type canadien ..... LRA 5.2.2
– De la maintenance exécutée à l'étranger ..... LRA 5.4.2
– Spécial de navigabilité ..... LRA 5.3.3

Certification – Après maintenance – Navigabilité des aéronefs ..... LRA 5.4
– Des aérodromes ..... AGA 2.1
– Des aéroports ..... AGA 2.3, 2.4

Changement de propriétaire
– Aéronef immatriculé au Canada ..... LRA 4.4

Chauffage à combustion – Appareils portatifs de ... AIR 3.3

Chute de pression ..... AIR 1.5.8

Circuit d'aérodrome
– Aérodromes contrôlés ..... RAC 4.2
– Aérodromes non contrôlés ..... RAC 4.5.2
– NORDO/RONLY ..... RAC 4.5.8.2

Circuits d'attente – Classique (ou standard) ..... RAC 10.3
– DME ..... RAC 10.8
– Indiqués sur les cartes en route et de régions terminales ..... RAC 10.10
– Limites de vitesse ..... RAC 10.7
– Minutage ..... RAC 10.6
– Non classique (ou non standard) ..... RAC 10.4
– Procédure de navette ..... RAC 10.9
– Procédures d'attente VFR ..... RAC 4.4.2
– Procédures d'entrée ..... RAC 10.5

Circulation au sol, en vol, près du sol ..... RAC 4.2.5, 4.4.4, 4.6

CIRVIS (Rapports) – Observations d'importance vitale ..... RAC 1.12.2

Cisaillement du vent à basse altitude ..... MET 2.3, AIR 2.8

Classification de l'espace aérien ..... RAC 2.8

Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) ..... AGA 1.1.3, AIR 1.6
– Coefficients de frottement sur piste réduits et performances des aéronefs ..... AIR 1.6.2
– Compte rendus RSC et CRFI ..... AIR 1.6.4
– Description et utilisation ..... AGA 1.1.4, AIR 1.6.3
– Pistes mouillées ..... AIR 1.6.5

Collision (Abordage) – Priorité de passage – Évitement ..... RAC 1.8

Collisions – Utilisation des phares d'atterrissage pour éviter les ..... AIR 4.5

Comité de révision médicale de l'aviation ..... LRA 2.4

Communications ..... COM 1.0

– Appareils de navigation, Signalement du mauvais fonctionnement ..... RAC 6.3.3
– Autorité responsable ..... COM 1.2
– Avec la tour de contrôle (IFR) ..... RAC 9.8
– Contact initial aux aéroports contrôlés ..... RAC 4.4.1
– D'urgence aux fins de la sécurité nationale .. RAC 2.13
– En vol IFR – Pannes ..... RAC 6.3
– Fréquence d'urgence 121,5 MHz ..... COM 1.4.2
– Fréquence obligatoire (MF) ..... RAC 4.5.4
– Gamme VHF générale au lieu des fréquences HF air-sol internationales – Utilisation ..... NAT 2.0
– Langue ..... COM 1.3
– Panne de communications ..... RAC 6.3.2
– Panne de communications radio, Utilisation de téléphone en cas de ..... COM 1.7
– Panne de communications en vol IFR ..... RAC 6.3.2
– Panne de communications en vol VFR ..... RAC 4.4.8, 6.3.2
– Règlement sur la radiocommunication ..... COM 1.2
– SATVOICE ..... COM 1.10
– Système d'appel sélectif ..... NAT 2.4
– Systèmes satellites ..... COM 1.10
– Téléphoniques par satellite ..... COM 1.10
– Territoires arctiques ..... RAC 1.1.3
– Universelles (UNICOM) ..... RAC 1.2.1, 4.5.5
– VHF – Espacement des canaux pour les fréquences ..... COM 1.4

Communications VFR – Aérodromes non contrôlés avec zone MF/ATF
– Aéronefs avec radio ..... RAC 4.5.7
– Aéronefs NORDO ..... RAC 4.5.7, 4.5.8

Compétences linguistiques en aviation ..... LRA 1.3

Compte(s) rendu(s)
– Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) ..... AGA 1.1.4
– De frottement sur piste réduits et performances des aéronefs ..... AIR 1.6.2
– D'altitude ..... RAC 8.3
– D'altitude ..... NAT 1.16
– D'arrivée ..... RAC 3.12.1
– De la base des nuages ..... MET 1.1.5
– De position en approche aux aéroports contrôlés ..... RAC 9.9
– De position en route ..... RAC 5.1
– De position – IFR ..... RAC 8.1
– De position – NAT ..... NAT 1.10
– De position aux points de cheminement par surveillance dépendante automatique (WPR par ADS) des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) 1/A ..... COM 3.2
– En éloignement ..... RAC 9.14
– Et observations météorologiques ..... MET 1.2
– Météorologiques (AIREP) ..... NAT 1.15
– Météorologiques de pilote (PIREP) ..... MET 1.1.6, RAC 1.1.3
– Nombre de Mach/TAS et autorisations ..... RAC 8.2

Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ..... GEN 5.4

Consignes de navigabilité (AD) ..... LRA 5.7
– Disponibilité ..... LRA 5.7.2
– Programmation et respect ..... LRA 5.7.3

Contact initial aux aéroports contrôlés ... RAC 4.4.1, 7.3, 9.9

Contamination de l'aéronef au sol
– Givre, glace ou neige ..... AIR 2.12.2

Contamination de l'aéronef en vol
– Givrage de cellule en vol ..... AIR 3.12.3, MET 2.4
– Priorité des vols ..... RAC 1.7
– Types de glaces ..... AIR 3.12.3.1
– Types de services ..... RAC 1.1.1

Contrôle
– de la trajectoire verticale pendant une approche de non-précision (NPA) ..... AIR 2.17
– des compétences du pilote (CCP) ..... LRA 1.7.1, 1.12
– Transfert du contrôle de l'unité IFR à la tour de contrôle ..... RAC 9.10

Contrôle terminal – Régions de ..... RAC 2.7.6
Conversion – Facteurs de – Tableaux de ..... GEN 1.7.2
Coordonnées géographiques ..... GEN 1.4.2
Côté piste – Signalisation ..... AGA 5.8
Couverture VHF – Région NAT ..... NAT 2.5.2
Crépuscule et aube – Tableaux ..... GEN 1.5.2

D

Danger créé par les oiseaux ..... AGA 1.1.5
Dangers potentiels pour les aéronefs ..... RAC 1.16
Déclaration médicale pour la catégorie 4 ..... LRA 2.1.2
Décompression – Mal de ..... AIR 3.5
Défense – Plans de vol VFR et itinéraires de vol .... RAC 3.8
Définitions des termes aéronautiques ..... GEN 5.1
Définitions d'expérience de vol ..... LRA 1.5
Différences entre les licenses par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI ..... LRA 1.8
Déneigement et enlèvement de la glace aux aérodromes ..... AGA 1.1.4
Départ normalisé aux instruments (SID) – Procédure de ..... RAC 7.5
Départs par guidage ..... RAC 4.1.1
Départs non-surveillance ATS – Turbulence de sillage ..... RAC 4.1.1
Dérogations à l'Annexe 3 de l'OACI ..... MET 1.1.8
Descentes et montées à vue ..... RAC 8.4.2
Désorientation ..... AIR 3.9, 3.15
Détresse – Déclaration d'un état ..... SAR 4.1
"Devrait" et "Doit" – Définitions ..... GEN 1.1.3
Dimensions des pistes d'aérodromes certifiés ..... AGA 3.1
Discipline aéronautique ..... AIR 1.1
– Actions vitales du pilote – Listes de vérifications ..... AIR 1.2
– Cisaillement du vent à basse altitude ..... AIR 2.8
– Exploitation en hiver ..... AIR 2.12
– Extincteurs portatifs pour aéronefs ..... AIR 1.4
– Givrage du carburateur ..... AIR 2.3
– Incendies et explosions ..... AIR 1.3.4
– Opérations dans les régions montagneuses .. AIR 2.13
– Opérations de vol ..... AIR 2.0
– Opérations par temps de pluie ..... AIR 2.5
– Opérations près des orages ..... AIR 2.7
– Plans d'eau miroitante ..... AIR 2.11.4, 2.12.6

– Signaux de circulation ..... AIR 1.8
– Souffle des réacteurs et des hélices – Danger associé ..... AIR 1.7
– Tourbillons – Caractéristiques des ..... AIR 2.9.1
– Turbulence en air clair ..... AIR 2.10
– Turbulence de sillage ..... AIR 2.9
– Types d'extincteur ..... AIR 1.4.3
– Voile blanc ..... AIR 2.12.7
Disjoncteurs et dispositifs d'alerte ..... AIR 4.11
Dispenses aux pilotes – Turbulence de sillage ..... RAC 4.1.1
Dispositifs d'alerte et disjoncteurs ..... AIR 4.11
Distances déclarées ..... AGA 3.10
– ASDA (utilisable pour l'accélération-arrêt) ..... AGA 3.10
– Utilisable à l'atterrissage (LDA) ..... AGA 3.10
– Utilisable au décollage (TODA) ..... AGA 3.10
– De roulement utilisable au décollage (TORA) ..... AGA 3.10
Division des opérations de contingence de l'aviation civile (DOCAC) ..... GEN 6.0
« Doit » et « Devrait » – Définitions ..... GEN 1.1.3
Éclairage diurne ..... AGA 6.5
Écrasement – Procédures à suivre ..... SAR 4.7
Enlèvement de la glace et déneigement ..... AGA 1.1.4
Enquêtes sur la sécurité aérienne ..... GEN 3.1
Entraînement – Vol de navigation IFR ..... RAC 3.11
Entretien des aérodromes ..... AGA 1.1.4
Équipement – ASDE (De détection d'aire d'aéroport) ..... COM 7.1
– COM/NAV ..... RAC 3.16.4
– De mesure de distance (DME) ..... COM 4.7
– Intersection DME, Altitude minimale en route ..... RAC 8.6.1.1
– De survie pour aéronefs survolant l'eau ..... AIR 2.11.3
– Pannes d'équipement et urgences – IFR ..... RAC 6.3
– SSR de surveillance ..... RAC 3.16.4
Erreurs importantes de l'altimètre barométrique ..... RAC Fig. 9.1, AIR 1.5.3
Espace aérien ..... RAC 2.0
– À spécifications de performances minimales de navigation sur l'Atlantique Nord (MNPS NAT) entre le FL285 et le FL420 ..... RAC Fig. 11.2, 11.22
– Autres divisions ..... RAC 2.10
– Calage altimétrique ..... RAC 2.11
– Classe C – Opérations VFR à l'intérieur ..... RAC 5.8
– Classes A à G ..... RAC 2.8.1 à 2.8.7
– Consultatif ..... RAC 2.8.6
– Contrôlé ..... RAC 2.5
– De classe G – Procédures d'exploitation ..... RAC 8.10
– D'utilisation commune ..... RAC 2.8.6
– Inférieur contrôlé ..... RAC 2.7
– Intérieur canadien ..... RAC 2.2, Fig. 2.1
– Intérieur du nord et du sud ..... RAC 2.2.1
– Limitation de la vitesse des aéronefs ..... RAC 2.5.2
– Pression standard ..... RAC 2.11
– Prolongement de la région de contrôle ..... RAC 2.7.2
– Régions de contrôle du sud, du nord et de l'Arctique ..... RAC Fig. 2.4
– Régions de contrôle terminal ..... RAC 2.7.6
– Régions montagneuses ..... RAC 2.12
– Réglementé ..... RAC 2.8.6
– Réservation d'altitude ..... RAC 2.9.1
– Restrictions temporaires de vol – Feux de forêt ..... RAC 2.9.2
– Supérieur contrôlé ..... RAC 2.6
– Supérieur et inférieur ..... RAC 2.3
– Utilisation de l'espace aérien contrôlé par les vols VFR ..... RAC 2.5.1
– Zones de contrôle ..... RAC 2.7.3
– Zones de transition ..... RAC 2.7.5
Espacement – Des canaux pour les fréquences de communications VHF ..... COM 1.4
– IFR ..... RAC 6.4
Estimation du vent de surface par le pilote (Échelle de Beaufort) ..... MET 2.6
Évaluation aéronautique – Exigences concernant une ..... AGA 6.3
Évaluation d'inaptitude ..... LRA 2.5
Éviter de voler à proximité des panache de fumée ..... AIR 4.16.1
Examen médical périodique pour les catégories 1, 2 et 3
– Aptitude physique et mentale ..... LRA 2.3
Priorité de passage ..... RAC 1.8
Examens écrits – Utilisation de calculatrices ou d'ordinateurs de poche lors des examens écrits ..... LRA 3.3
Exigences
– Concernant une évaluation aéronautique ..... AGA 6.3
– De maintenance à l'égard des aéronefs immatriculés au Canada ..... LRA 5.6
– D'émission de bruit ..... RAC 4.1.2
– relatives à la mise à jour des connaissances ..... LRA 1.12
– relatives aux examens médicaux - audiogramme et électrocardiogramme ..... LRA 2.2
Exploitation
– D'ailes libres et de parapentes ..... AIR 4.9
– De ballons libres avec personnes à bord ..... AIR 4.7
– Des aéronefs aux aérodromes non contrôlés ..... RAC 4.5
– Des aéronefs aux aéroports contrôlés ..... RAC 4.2
– Des aéroports ..... RAC 4.0
– Des pistes qui se croisent ..... RAC 4.4.9
– Hélicoptère ..... RAC 4.5.3, 4.6
– Séquentielle ..... RAC 4.4.9
– Simultanée ..... RAC 4.4.9
Exploitation en hiver ..... AIR 2.12
– Contamination de l'aéronef au sol ..... AIR 2.12.2
– Contamination des aéronefs en vol ..... AIR 2.12.3
Explosions et incendies ..... AIR 1.3.4
Exportation d'aéronefs ..... LRA 4.7
Extincteurs
– Portatifs pour aéronefs ..... AIR 1.4
– Types ..... AIR 1.4.3

F

Facteurs
– De conversion ..... GEN 1.7.2
– Médicaux particuliers ..... AIR 3.2
Fatigue ..... AIR 3.10

Feux
– Aéronautiques à la surface ..... AGA 1.4
– Classement ..... AIR 1.4.2
– D'axe de voie de circulation 7.10.2
– De bord de piste ..... AGA 7.8.1
– De bord de voie de circulation ..... AGA 7.10.1
– De direction d'approche et de décollage ... AGA 7.12.3
– De forêt – Restrictions temporaires de vol ..... RAC 2.9.2
– De protection de piste ..... AGA 7.11
– De voie de circulation ..... AGA 7.10
– De voie de sortie rapide ..... AGA 7.9
– D'extrémité de piste ..... AGA 7.8.2
– D'identification de seuil de piste (RTIL) ..... AGA 7.7.1
– Stroboscopiques – Utilisation ..... AIR 4.6
Fils caténaires
– Balisage des ..... AGA 6.7
Force d'accélération positive et négative ..... AIR 3.18
Force portante des pistes et des voies de circulation ..... AGA 3.12
Forme physique apte/inapte ..... LRA 2.3, 2.5
Français – Utilisation du ..... COM 1.3
Franchissement d'obstacles et de relief
– Marge de ..... RAC 7.7
Fréquence(s)
– ATF (De trafic d'aérodrome) ..... RAC 4.5.5
– Autorisation de quitter la fréquence de la tour ..... RAC 4.2.9
– D'urgence 121,5 MHz ..... COM 1.4.2
– Écoute de la fréquence 126,7 MHz ..... RAC 5.1
– Obligatoire (MF) ..... RAC 4.5.4
– Radio de secours ..... SAR 4.5
FSS [Station(s) d'information de vol]
– Privées de services consultatifs aux aéroports contrôlés ..... RAC 1.2.3
– Radio d'aérodrome communautaire (CARS) ..... RAC 1.2.2
– Services regroupés pour préparation des vols ..... RAC 3.4.1
Fuseau horaire (heure normale/UTC) ..... GEN 1.5.3

G

Givrage du carburateur ..... AIR 2.3
Givre/Glace – Accumulation ..... MET 2.4
Glace, givre ou neige – Contamination de l'aéronef
– Au sol/en vol ..... AIR 2.12.2, 2.12.3
– Surfaces portantes ..... AIR 2.12.4, 2.12.5
Glossaire de terminologie aéronautique ..... GEN 5.1
GNSS (Système mondial de navigation par satellite) ..... COM 5.1, 5.2
– Approbations actuelles ..... COM 6.3.10
– Approches au GPS aux aérodromes de dégagement ..... COM 5.9.2
– Bases de données de l'avionique ..... COM 5.7
– Commentaires des utilisateurs du GNSS ..... COM 5.12
– Exigences relatives aux performances de navigation ..... COM 4.2
– NOTAM relatifs au GPS ..... COM 5.5.1
– Planification des vols ..... COM 5.5
– Procédures d'approche au GPS ..... COM 5.2
– Procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ..... COM 5.4.2
– Qualité de navigation requise (RNP) et SatNav ..... COM 6.1
– Systèmes de renforcement (ABAS, SBAS, GBAS) ..... COM 5.3
– Utilisation du GNSS à la place d'aides au sol ..... COM 5.8
– Utilisation en route et en région terminale au Canada ..... COM 5.4.1
– Vulnérabilité du GNSS - Raport d'interférence ou d'anomalie ..... COM 5.10, Fig. 5.1
GOTA ..... NAT 1.4
Grossesse ..... AIR 3.15
Groupe date-heure ..... GEN 1.5.1

H

Hélicoptères – Exploitation ..... RAC 4.5.3, 4.6
Héliports ..... AGA 3.13; 5.5
– Aire de décollage et d'atterrissage/Aire de sécurité ..... AGA 3.13
– Balisage de l'aire de prise de contact et de l'envol (TLOF) ..... AGA 7.12.1
– Balisage lumineux ..... AGA 7.12
– Balisage lumineux de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) ..... AGA 7.12.2
HIRO, Opérations sur pistes très achalandées ... RAC 4.4.10
HMU – Dispositif de surveillance de la tenue d'altitude ..... NAT 1.20.7, 1.20.8
Homologation, immatriculation et navigabilité ... LRA 4.0
– Changement de propriétaire – Aéronef immatriculé au Canada ..... LRA 4.4
– Exportation d'aéronefs ..... LRA 4.7
– Immatriculation initiale ..... LRA 4.5
– Importation d'aéronefs au Canada ..... LRA 4.6
– Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs ..... LRA 4.3
Huiles et carburants – Poids ..... RAC 3.5.2
– Quantité suffisante de carburant/d'huile durant un vol VFR/IFR ..... RAC 3.13.1, 3.13.2
Hydravions – Balises d'identification de quai ..... AGA 5.3
– Utilisation sur des surfaces enneigées ..... AIR 2.12.5
Hyperventilation ..... AIR 3.2.2
Hypothermie et hyperthermie ..... AIR 3.16
Hypoxie ..... AIR 3.2.1

I

Identification
– Des aéronefs ..... LRA 4.2
– Des obstacles ..... AGA 6.0
IFR (Règles de vol aux instruments) ..... RAC 6.0, 7.0, 8.0, 9.0, 10.0
– Aéroport de dégagement – Exigences relatives au choix de ..... RAC 3.14
– Altitudes de procédure et calage altimétrique en vigueur ..... RAC 9.17
– Altitudes et direction du vol ..... RAC 8.6.2
– Altitudes minimales ..... RAC 8.5

– Application des minimums .....RAC 9.20
– Approche indirecte .....RAC 9.23
– Approches de précision aux instruments simultanées
– Pistes convergentes ..... RAC 9.28
– Pistes parallèles .....RAC 9.27
– Approches directes..... RAC 9.15
– Approche interrompue après des manœuvres d'approche à vue, Procédure.....RAC 9.25
– Arrivées.....RAC 9.7
– Assignation d'altitudes par l'ATC.....RAC 8.6
– Autorisation d'approche.....RAC 9.3
– Autorisation d'attente.....RAC 10.2
– Autorisation de l'ATC .....RAC 6.1
– Autorisation VFR à un aéronef IFR..... RAC 6.2.2
– Autorisations.....RAC 7.4
– Autorisations IFR avec restrictions VFR.... RAC 6.2.1
– Calage altimétrique éloigné..... RAC 9.17.2
– Catégories d'aéronefs.....RAC 9.21
– Circuit d'attente classique (ou standard).....RAC 10.3
– Circuit d'attente DME .....RAC 10.8
– Circuits d'attente indiqués sur les cartes en route et de régions terminales .....RAC 10.10
– Circuit d'attente non classique (ou non standard).....RAC 10.4
– Comptes rendus de position aux aéroports contrôlés.....RAC 9.9
– Conditions météorologiques VFR, Vol IFR en.....RAC 6.2
– Contact initial aux aérodromes non contrôlés.....RAC 9.11
– Contact initial avec la tour de contrôle....RAC 7.3, 9.9
– Corrections pour la température ..... RAC 9.17.1
– Déclaration d'une situation d'urgence.....RAC 6.3.1
– Départs IFR des aérodromes non contrôlés...RAC 7.9
– Descente sous l'espace aérien contrôlé.....RAC 9.4
– Élaboration de procédures aux instruments..RAC 6.5
– Espacement.....RAC 6.4
– Information aéronautique.....MAP 3.0
– Interdiction d'approche.....RAC 9.19.2
– Limite d'autorisation .....RAC 8.9
– Limites de vitesses.....RAC 10.7
– Marge de franchissement d'obstacles et de relief.....RAC 7.7
– Minimums d'approche directe ..... RAC 9.22
– Minimums de départ, d'approche et de dégagement .....RAC 9.18
– Minimums ILS Catégorie II .....RAC 9.18.1
– Minutage.....RAC 10.6
– Montée et descente.....RAC 8.4
– Nombre de Mach..... RAC 8.2.1
– Panne de communications bilatérales ..... RAC 6.3.2
– Pannes d'équipement et urgences ..... RAC 6.3
– PAR (Approches de précision par radar)..... RAC 9.7.4
– Plan de vol IFR ou itinéraire de vol.....RAC 3.7.2
– Portée visuelle de piste (RVR) .....RAC 9.20
– Priorité des vols .....RAC 1.7
– Procédure de navette .....RAC 10.9
– Procédures d'approche indirecte .....RAC 9.24
– Procédures d'approche interrompue .....RAC 9.26
– Procédures d'arrivée .....RAC 9.0
– Procédures d'attente .....RAC 10.0
– Procédures de compte rendu d'un aéronef IFR avant d'effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé .....RAC 9.12
– Procédures de départ.....RAC 7.0
– Procédures d'entrée.....RAC 10.5
– Procédures d'exploitation – Espace aérien de classe G .....RAC 8.10
– Procédures en route .....RAC 8.0
– Procédures IFR aux aérodromes non contrôlés dans un espace aérien non contrôlé .....RAC 9.13
– Procédures d'atténuation du bruit – Départ.....RAC 7.6
– Procédures spéciales de l'ATC .....RAC 11.0
– Radar requis.....RAC 9.7.2
– Référence visuelle requise .....RAC 9.19.3
– Réglage de la vitesse – Aéronefs controlés par surveillance ATS.....RAC 9.7.3
– Routes obligatoies..... RAC 3.16.6, 11.4.3
– Urgences et pannes d'équipement .....RAC 6.3
– Vol IFR "à 1000 pieds plus haut que toute formation" .....RAC 8.7
– Vol de navigation d'entraînement aux instruments.....RAC 3.11
– ILS/DME..... COM 4.10.4
Immatriculation et homologation d'aéronefs (voirAéronefs) .....LRA 4.0
Impact
– Sans perte de contrôle (CFIT) ..... AIR 2.17.1
Importation – D'aéronefs au Canada .....LRA 4.6
Incendies et explosions.....AIR 1.3.4
Incendies d'aéronefs, sauvetage et lutte contre les (SLIA) ..... AGA 8.0
– Heures de disponibilité des SLIA..... AGA 8.2
– Système de classification ..... AGA 8.3
– Demande de SLIA en attente..... AGA 8.4
Incidents/Accidents aéronautiques
– Enquêtes sur la sécurité aérienne.....GEN 3.1
– Rapports sur les ..... GEN 3.3
Index – Des cartes aéronautiques du Canada.....MAP 2.2
– Législation ..... GEN 5.3
Indicateur(s)
– De direction du vent ..... AGA 5.9
– De pente d'approche .....AGA 7.6
– De trajectoire d'approche de précision (PAPI)..... AGA 7.6.3
– De trajectoire d'approche de précision simplifié (APAPI) ..... AGA 7.6.3
– Visuel de pente d'approche (VASIS)....AGA 7.6 à 7.6.2
Indice de masse d'aéronef ..... AGA 3.12
Information aéronautique.....GEN 1.1
– AIC (Circulaires d'information aéronautique) .....MAP 2.3
– AIRAC Canada.....MAP 2.4
– Cartes d'obstacles d'aérodrome – (OACI, type A)..... MAP 2.1, 4.2.1
– Cartes et publications pour les vols internationaux .....MAP 5.0

– IFR ..... MAP 2.6
– NAV CANADA ..... MAP 4.2
– NOTAM (Avis aux aviateurs) ..... MAP 3.0
– Obtention ..... MAP 4.0
– Publications ..... MAP 2.0, GEN 1.1.3
– Services AIS ..... GEN 1.1.2
– Suppléments de l'AIP Canada, AIC et AIRAC Canada ..... MAP 2.4
– Suppléments de l'AIP Canada ..... MAP 2.2
– VFR ..... MAP 2.5

Installations radio télécommandées (RCO) ..... COM 1.4.1
– À composition (DRCO) ..... COM 1.4.1
– Service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) ..... COM 1.4.1, RAC 1.1.3, 1.1.4, 4.5.1
– Service d'information de vol en route (FISE) ..... COM 1.4.1, RAC 1.1.3, 1.1.4, 4.5.1

Interception
– Procédures ..... SAR 4.6, ANNEXE I
– Signaux visuels à utiliser ..... SAR 4.6 ANNEXE II

Interférence – Équipement de navigation d'aéronef ..... COM 4.4

Itinéraire(s) de vol (Voir Plan(s) de vol)

L

Largage de carburant ..... RAC 6.3.4
LDA (distance utilisable à l'atterrissage) ..... AGA 3.10
Législation – Index de la ..... GEN 5.3
Licence(s) .....
– Accord de conversion des licences des membres d'équipage de conduite entre le Canada et les États-Unis ..... LRA 1.13
– Administration des licences des membres d'équipage de conduite ..... LRA 1.14
– Aptitude physique et mentale pour les permis et les licences ..... LRA 1.9
– de pilote ..... LRA 1.7.1
– de pilote de ligne ..... LRA 1.7.4
– de pilote privé ..... LRA 1.7.2
– de pilote professionnel ..... LRA 1.7.3
– des membres d'équipage de conduite ..... LRA 1.0
– Dépositions relatives aux examens médicaux ..... LRA 2.2
– Différences entre les licences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI ..... LRA 1.8
– Examen médical périodique ..... LRA 2.3
– Exigences relatives à la délivrance des licences ..... LRA 1.7
– Navigabilité des aéronefs ..... LRA 5.0
– Normes à l'égard de la conception des aéronefs ..... LRA 5.2
– et permis délivrés par Transports Canada, Aviation civile ..... LRA 1.4
– Rétablissement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification qui a fait l'objet d'une suspension ..... LRA 1.11
– Utilisation de calculatrices ou d'ordinateurs de poche lors des examens écrits ..... LRA 3.3

Lignes
– D'alimentation en électricité ..... AGA 6.7
– De transmission (fils caténaires) ..... AGA 6.7

Limitation de la vitesse des aéronefs ..... RAC 2.5.2, 10.7
Limite d'autorisation ..... RAC 8.9
Limite de franchissement d'obstacles ..... AGA 7.6.6
Listes de vérifications des actions vitales du pilote ..... AIR 1.2
Loi sur la marine marchande ..... SAR 4.8, AIR 2.11.1
Loi sur le Conseil des ports nationaux ..... AIR 2.11.1
Lubrifiants
– Lubrifiants et carburants — Poids ..... RAC 3.4.8

M

Maintenance – Exigences de maintenance à l'égard des aéronefs canadiens ..... LRA 5.6
Mal de décompression ..... AIR 3.5
Marchandises dangereuses
– Transport aérien ..... RAC ANNEXE 3.0
Marge de franchissement d'obstacles et de relief ..... RAC 7.7
Marine marchande – Extrait de la Loi ..... SAR 4.8
Marques (voir balisage, balisage lumineux, balises et marques)
Masse et centrage – Formulaire ..... RAC 3.5
Médical
– Alcool ..... AIR 3.9
– Anesthésiques ..... AIR 3.13
– Appareils portatifs de chauffage à combustion ..... AIR 3.3
– Comité de révision médicale de l'aviation ..... LRA 2.4
– Déclaration médicale pour la catégorie 4 ..... LRA 2.1.2
– Désorientation ..... AIR 3.7
– Don de sang ..... AIR 3.14
– État de santé général ..... AIR 3.1
– Évaluation d'inaptitude ..... LRA 2.5
– Examen médical périodique pour les catégories 1, 2 et 3 - Aptitude physique et mentale ..... LRA 2.3
– Exigences supplémentaires aux examens médicaux - audiogramme et électrocardiogramme ..... LRA 2.2
– Facteurs médicaux particuliers ..... AIR 3.2
– Fatigue ..... AIR 3.10
– Grossesse ..... AIR 3.15
– Hyperventilation ..... AIR 3.2.2
– Hypothermie et hyperthermie ..... AIR 3.17
– Hypoxie ..... AIR 3.2.1
– Mal de décompression ..... AIR 3.5
– Malaises et douleurs à l'oreille moyenne et aux sinus ..... AIR 3.8
– Médicaments ..... AIR 3.10
– Oxyde de carbone ..... AIR 3.2.3
– Plongée sous-marine ..... AIR 3.6
– Processus d'évaluation médicale ..... LRA 2.1
– Rapports médicaux obligatoires ..... AIR 3.1.1
– Renseignements médicaux à l'usage des pilotes ..... AIR 3.0

– Vol à haute altitude à bord d'aéronefs non pressurisés ..... AIR 3.4
– Vue ..... AIR 3.7
Médicaments ..... AIR 3.10
Médecine aéronautique civile ..... LRA 2.0
Messages ATIS ..... RAC 1.3, 4.2.1, 9.1
Mesures
– Unités de ..... GEN 1.4
METAR (message d'observation météorologique régulière d'aérodrome) ..... MET 8.0
Météorologie
– Abréviations – Prévisions d'aviation ... MET 14.0, 12.1
– Atterrissages par vent de travers – avions légers ..... AIR 2.2
– Autres types de bulletins automatisés ..... MET 8.6
– Bulletins diffusés par un synthétiseur de voix (VGM) ..... MET 8.6
– Avertissement des dangers météorologiques en vol (SIGMET) ..... MET 1.1.3, 6.0
– Avis météorologiques (AIRMET) ..... MET 1.1.3, 1.3.4, 1.3.6, 5.0
– AWOS (Système automatisé d'observation météorologique) ..... MET 1.2.4
– Bulletins émis par les systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS) (METAR AUTO ou SPECI AUTO) ..... MET 8.4
– Bulletins météorologiques d'aviation ..... MET 3.2.2
– Bulletins météorologiques spéciaux (SPECI) ..... MET 8.4
– Carte du temps en surface ..... MET 10.0
– Cartes ..... MET 11.0
– Cartes de conditions météorologiques à haute altitude (ANAL) ..... MET 11.1
– Cartes de prévisions de temps significatif (RAFC) ..... MET 3.13
– Cartes du temps ..... MET 3.2.3
– Cartes en altitude – PROG (Vents et températures en altitude) ..... MET 11.0
– Cartes et prévisions ..... MET 1.3, 3.2.1
– Centre météorologique canadien (CMC) ..... MET 12.1
– Cisaillement du vent ..... MET 2.3
– Codes météorologiques du temps présent significatif – Tableau de codes de l'OMM ..... MET 8.3
– Compte rendu de turbulences ..... MET 2.2.2
– Comptes rendus de la base des nuages ..... MET 1.1.5
– Côtière ..... MET 1.3.5
– Dérogations à l'Annexe 3 de l'OACI ..... MET 1.1.8
– Exposés ..... RAC 3.2
– GFA (prévisions de zone graphique) ..... MET 1.1.3, 4.0
– Givre/Glace – Accumulation ..... MET 2.4
– LWIS (système d'information météorologique limitée) ..... MET 8.6
– METAR AUTO ..... MET 8.5
– METAR (message d'observation météorologique régulière d'aérodrome) ..... MET 3.2, 8.0
– Minimums VFR ..... RAC 2.7.3, Fig. 2.7
– Minimums pour le VFR spécial ..... RAC Fig. 2.8
– Observations – Type et fréquence des ..... MET 1.2.2
– Orages actifs ..... MET 3.13
– Prévisions des vents et des températures en altitude (FD) ..... MET 1.1.3, 1.3.7, 9.0
– Prévisions et cartes ..... MET 1.3, 3.2.1, 9.0 à 12.1
– Prévisions de zone graphique (GFA) ..... MET 4.0
– Prévisions météorologiques qui contiennent les termes BECMG, TEMPO ou PROB ..... RAC 3.14
– Problèmes relatifs à la météo ..... AIR 2.5 à 2.7
– PROG (Vents et températures en altitude) – Cartes en altitude ..... MET 11.0
– Radars météorologiques ..... MET 1.3.9
– Rapport de pilote (PIREP) ..... MET 1.1.3, 1.1.6, 2.0, 2.1.1
– Renseignements météorologiques canadiens ..... MET 1.3.5, 3.0
– Réseau canadien de prévisions des vents et températures en altitude ..... MET 9.1
– Réseau de prévisions d'aérodrome ..... MET 7.1
– Réseau des radars météorologiques EC/MDN ..... MET 1.3.9.2
– Responsabilité en matière de météorologie ..... MET 1.1.1
– Service d'exposés météorologiques à l'aviation (SEMA) ..... MET 1.1.3
– Service d'information météorologique à l'aviation ..... MET 1.1.3
– Service météorologique ATC ..... MET 1.3.8
– Services météorologiques offerts ..... MET 1.1.2
– Site Web de météorologie aéronautique ..... MET 1.1.3
– Spaciale ..... COM 5.5.4
– SPECI ..... MET 8.4
– Stations et bureaux météorologiques d'aviation ..... MET 1.2.1
– Symboles pour les analyses de surface ..... MET 10.0
– Systèmes d'observations météorologiques et procédures aux principaux aérodromes ..... MET 1.1.5
– Tableau de comparaison des observations ..... MET 8.5
– TAF (Prévisions d'aérodrome) ..... MET 1.1.3, 1.3.4, 3.9
– Turbulence de sillage ..... AIR 2.9
– Turbulence en ciel clair (CAT) ..... MET 2.2
– VOLMET (diffusion en HF provenant de Gander) ..... NAT 2.2, MET 1.4
Militaire
– Assistance radar dispensée par les Forces canadiennes ..... RAC 1.5.7
– Câbles d'arrêt ..... AGA 9.2
– Unité militaire de consultation en vol (MFAU) ..... RAC 1.1.6
Minimum(s)
– Altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA) ..... RAC 8.6
– Application des minimums ..... RAC 9.20
– D'approche directe ..... RAC 9.22
– D'atterrissage ..... RAC 9.19.3
– De décollage ..... RAC 9.19.1
– De départ, d'approche et de dégagement ..... RAC 9.18
– De qualification de vol aux instruments RAC Fig. 9.2
– ILS Catégorie II ..... RAC 9.18.1
– Interdiction d'approche ..... RAC 9.19.2
Minimums réduit d'espacement vertical
– Approbation des aéronefs NAT RVSM ..... NAT 1.7.5

– Contrôle d'altitude ..... NAT 1.20.7, 1.20.8
– Spécifications de performances minimales des systèmes de bord (MASPS) ..... NAT 1.12
Minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement – Exigences relatives aux..... RAC 3.14.1
Monomoteurs – Aéronefs monomoteurs effectuant des vols dans le nord du Canada..... AIR 2.14.1
Montée(s)
– Et descentes à vue..... RAC 8.4.2

N

NAARMO
– NAV CANADA – Régions – Adresses, nos de téléphone et de télécopieur..... GEN 1.1.2
NAVAIDS
– Aides à la radionavigation..... COM 4.0
– ASDE (Équipement de détection d'aire d'aéroport)..... COM 7.1
– Équipement de mesure de distance (DME) . COM 4.7
– Interférence – Équipement de navigation d'aéronef..... COM 4.4
– Navigation de surface (RNAV) ..... COM 5.0
– Navigation par satellite (SatNav) ..... COM 5.1
– Précision, disponibilité et intégrité des aides à la radionavigation..... COM 4.2
– PAR (Radar d'approche de précision) ..... COM 4.1, RAC 9.7.4
– Radiodétection et évaluation des distances (RADAR)..... COM 7.1
– Radiophare d'alignement de piste ..... COM 4.1.1
– Radiophare non directionnel (NDB)..... COM 3.4.11.3
– Radiophare VHF omnidirectionnel (VOR) . COM 4.1
– Radiophare VHF omnidirectionnel avec Système de navigation aérienne tactique (VORTAC) COM 4.9
– Rapport de pilote du fonctionnement anormal des NAVAIDS ..... COM 4.3
– Système d'atterrissage aux instruments (ILS)..... COM 4.10
– Système de navigation aérienne tactique (TACAN)..... COM 4.8
– Système de positionnement mondial (GPS) ..... COM 5.2.1
– Système mondial de navigation par satellites (GNSS)..... COM 5.1, 5.2
Navigabilité des aéronefs..... LRA 5.0,
– ANNEXE ..... LRA 5.8
– Autorité de vol ..... LRA 5.3
– Certificat de navigabilité (C de N)..... LRA 5.3.2
– Certificat de type canadien..... LRA 5.2.2
– Certificat spécial de navigabilité..... LRA 5.3.3
– Certification après maintenance..... LRA 5.4
– Consignes de navigabilité..... LRA 5.7
– Exigences de maintenance à l'égard des aéronefs canadiens ..... LRA 5.6
– Normes à l'égard de la conception des aéronefs..... LRA 5.2
– Permis de vol..... LRA 5.3.4
– Rapport annuel d'information sur la navigabilité..... LRA 5.5
Navigation de surface (RNAV)..... COM 5.0
Niveaux de vol – Et altitudes de croisière ..... RAC 2.3.1
– VFR..... RAC 5.3
Nombre de Mach
– Autorisations et comptes rendus..... RAC 8.2
– Respect du nombre de Mach ..... NAT 1.13
– Vitesse (TAS)..... NAT 1.7.2
Normes à l'égard de la conception des aéronefs..... LRA 5.2
NOTAM (Avis aux aviateurs)..... MAP 3.0
– Collecte, évaluation et diffusion ..... GEN 1.1.5
– Critères de diffusion ..... MAP 3.6
– Diffusion nationale/internationale des NOTAM..... MAP 3.5
– Indicateurs d'emplacement – Fichiers NOTAM ..... MAP 3.2.3.3
– Présentation des NOTAM..... MAP 3.2
– Renseignements..... RAC 3.3
– Types de NOTAM ..... MAP 3.3
Numéros de téléphone des stations d'information de vol..... MET 1.3.9

O

Observations et comptes rendus météorologiques...MET 1.2
– METAR (message d'observation météorologique régulière d'aérodrome) ..... MET 8.0
Obstacles
– Identification et normes..... AGA 6.0, 6.2
– Limitations d'obstacles ..... AGA 4.0
– Marge de franchissement d'obstacles pendant le guidage ..... RAC 1.5.5
– Surfaces de limitation d'obstacles..... AGA 4.2
Oiseaux
– Danger créé par les..... AGA 1.1.4
Opérations
– Dans des cendres volcaniques ..... MET 2.5, 3.2.2, 13.0, AIR 2.6
– Dans les régions inhospitalières du Canada..... AIR 2.14
– Dans les régions montagneuses ..... AIR 2.13
– De vol – Discipline aéronautique..... AIR 2.0
– Par temps de pluie ..... AIR 2.5
– Près des orages..... AIR 2.7
– Sur des pistes très achalandées (HIRO) ..... RAC 4.4.10
– Sur l'eau..... AIR 2.11
Opérations de contingence de l'aviation civile (DOCAC), division des..... GEN 6.0
Orages actifs ..... MET 3.13
Oreille moyenne et sinus, Malaise et douleurs ..... AIR 3.8
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
– Cartes d'obstacles d'aérodromes – OACI, type A – Index ..... MAP 3.6, 3.6.2
– Définitions de l'OACI..... AGA 1.2.1
– Dérogations à l'Annexe 3 de l'OACI..... MET 1.1.8
– Documents ..... AGA 1.1.2, MET 1.1.7
Organisation météorologique mondiale (OMM)
– Documents ..... MET 1.1.7
Oxyde de carbone..... AIR 3.2.3

P

Panneaux
- De renseignements opérationnels..... AGA 5.8.2
- D'instructions obligatoires ..... AGA 5.8.3
- Éclairage des panneaux de signalisation de l'aire de mouvement..... AGA 5.8.4
- Indicateurs de point de vérification VOR..... COM 4.5.2

Pannes
- De communications.....RAC 1.8.7, 6.3.2.2, 11.20
- De communications en vol IFR..... RAC 6.3.2.2
- De communications en vol VFR ... RAC 4.4.8, 6.3.2.2

Parachute, Saut en .....AIR 4.8
Parc, réserves et refuges.....RAC 1.10.3
Passagers – Poids réel/standard.....RAC 3.5.1
Permis de vol – Navigabilité des aéronefs.....LRA 5.3.4
- D'élève-pilote .....LRA 1.6.1
- De pilote.....LRA 1.6.2
- Et licences délivrés par Transports Canada, Aviation civile .....LRA 1.4
- Refus de délivrer un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical..... LRA 1.10
- Résumé des exigences relatives aux permis.....LRA 1.6
- Rétablissement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification qui a fait l'objet d'une suspension ..... LRA 1.11

Phares
- D'aérodrome.....AGA 7.2
- D'atterrissage pour éviter les collisions – Utilisation .....AIR 4.5

Pistes
- Aire de demi-tour sur piste..... AGA 3.6
- Avec approche de précision..... AGA 7.5.2
- D'approches de non-précision .....AGA 7.5.1
- Balisage .....AGA 7.8
- Cap de piste .....RAC 7.5
- Caractéristiques des..... AGA 3.0
- Contaminées – Utilisation.....AGA 1.1.4
- Convergentes – Approches de précision aux instruments simultanées.....RAC 9.28
- CRFI ..... AIR 1.6.4, 1.6.6
- Dimensions aux aérodromes certifiés.....AGA 3.1
- Distances déclarées .....AGA 3.10
- Exploitation séquentielle ..... RAC 4.4.9
- Exploitation simultanée ..... RAC 4.4.9
- Feux de protection de piste.....AGA 7.11
- Feux d'extrémité de..... AGA 7.8.2
- Force portante des pistes et des voies de circulation ..... AGA 3.12
- Marques de ..... AGA 5.4
- Méthode de déterminer le coefficient de friction .....AGA 1.1.4
- Mouillées .....RAC 4.4.9, AIR 1.6.5
- NOTAM de conditions hivernales .....AIR 1.6.4
- Parallèles – Approches de précision aux instruments simultanées.....RAC 9.27
- Préférentielle en service..... RAC 4.1.3
- Préférentielles pour l'atténuation du bruit .....RAC 4.1.3, 7.6.2
- Prolongement d'arrêt ..... AGA 3.8
- Prolongement dégagé..... AGA 3.9
- Qui se croisent – Exploitation ..... RAC 4.4.9
- Seuils décalés..... AGA 3.3.5
- Surfaces nivelées..... AGA 3.2
- Voie de sortie rapide .....AGA 3.11

Planification du (des) vol(s)..... RAC 3.0, SAR 2.0
Plans
- D'eau miroitante et atterrissages sur la neige vierge.....AIR 2.11.4, 2.12.6

Plan(s) de vol /Itinéraire(s) de vol .....RAC 3.6, 3.15
- Aérodrome de départ et heure .....RAC 3.16.5
- Aérodrome de destination, durée totale prévue, heure SAR (Canadien seulement) et aérodrome(s) de dégagement.....RAC 3.16.7
- Canadien.....RAC 3.15.2
- Changement à l'information .....RAC 3.7
- Contenu .....RAC 3.16
- Composite – VFR ou IFR.....RAC 3.8
- Dépôt..... RAC 3.6.2
- Éléments d'un plan de vol canadien/itinéraire canadien et plan de vol de l'OACI .....RAC 3.15
- Entre le Canada et un pays étranger..... RAC 3.5.3
- Équipement (Canada et OACI) .....RAC 3.16.4
- Escales..... RAC 3.10
- Fermeture .....RAC 3.12
- Fermeture avant l'atterrissage .....RAC 3.12.2
- Itinéraire(s) de vol mixte IFR/VFR/IFR. RAC Fig. 3.1

Plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP).....RAC 1.6
Plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP) .....RAC 1.6
Planification du (des) vol(s)
- Composite – VFR ou IFR.....RAC 3.8
- Identification de l'aéronef .....RAC 3.16.1
- IFR ou itinéraire de vol..... RAC 3.7.2
- Mise en vigueur d'un plan de vol ou d'un itinéraire de vol VFR.....RAC 3.6.4
- Nombre et type d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage .....RAC 3.16.3
- OACI .....RAC 3.15.3
- Plan de vol IFR (OACI)..... RAC Fig. 3.2
- Plan de vol IFR consécutifs.....RAC 3.10.1
- Plan de vol VFR ..... RAC Fig. 3.3
- Règles de vol et type de vol .....RAC 3.16.2
- Renseignements complémentaires.....RAC 3.16.9
- Renseignements divers .....RAC 3.16.8
- VFR ou itinéraires de vol .....RAC 3.6, 3.7.1
- VFR de la défense et itinéraires de vol de la défense .....RAC 3.8
- Vitesse de croisière, altitude/niveau de vol et route .....RAC 3.16.6
- Vols à l'extérieur des routes ATS désignées .....RAC 3.16.6
- Vols le long des routes ATS désignées.....RAC 3.16.6

Plainte, Procédures à suivre pour déposer une plainte.....GEN 7.0

Plate-forme anti-souffle ..... AGA 3.7
Plongée sous-marine ..... AIR 3.6
Pluie – Opérations par temps de ..... AIR 2.5
PN (Préavis exigé) ..... AGA 2.2
Poids
– De carburant et de lubrifiant ..... RAC 3.4.8
– Planification du vol ..... RAC 3.0
– Réel ..... RAC 3.5.1
Point(s) d'attente de circulation ..... RAC 4.2.6
– Sur la voie de circulation pendant des activités IFR ..... RAC 4.2.7
– Marques de sortie de piste et ..... AGA 5.8.2
Point de référence visuelle calculé ..... AIR 4.12
Portée visuelle de piste (RVR) ..... RAC 9.20
– Échelle comparative pour – Pieds à mètres. GEN 1.7.3
– Utilisation opérationelle de la portée visuelle de piste ..... RAC 9.20.2
Préavis d'intentions en conditions météorologiques minimales ..... RAC 9.5
Préavis exigé ..... AGA 2.2
Premiers soins – Trousse à bord des aéronefs privés utilisés par des exploitants privés ..... AIR 4.13
Pression – Chute de ..... AIR 1.5.8
Prévisions – D'aérodrome (TAF) ..... MET 7.0
– D'aérodrome fondées sur les observations émises par les AWOS ..... MET 7.5
– De cendres volcaniques (Cartes de prévisions) ..... MET 13.0
– Des vents et températures en altitude (FD) ..... MET 1.1.3, 1.3.8, 9.0
Priorité – De passage – Évitement d'abordage (collision) ..... RAC 1.8
– Des vols – Contrôle de la circulation aérienne ..... RAC 1.7
Problèmes relatifs à la météo ..... AIR 2.2
Processus d'évaluation médicale ..... LRA 2.1
Procédure(s)
– À suivre en cas d'écrasement ..... SAR 4.7
– À suivre en cas d'interception ..... SAR ANNEXE « I »
– À suivre pour les pilotes exposés au laser et à d'autres sources de lumière à forte intensité ..... AIR 4.15
– D'approche indirecte ..... RAC 9.24
– D'approche interrompue ..... RAC 9.26
– D'arrivée aux aéroports contrôlés ..... RAC 4.4
– D'atténuation de bruit et exigences d'émission de bruit ..... RAC 4.1.2
– D'atterrissage automatique ..... COM 4.10.7
– De certification d'aéroport(s) ..... AGA 2.3, 2.3.5
– De décalage parallèle ..... RAC 12.2
– De départ normalisé aux instruments (SID) . RAC 7.5
– D'élimination de la glace sur les ailettes de soufflante ..... AIR 2.12.1.1
– De navette ..... RAC 10.9
– D'exploitation – Espace aérien de classe G ..... RAC 8.10
– Élaboration de procédures aux instruments .. RAC 6.5
– Préventives à suivre en cas d'incident ..... AIR 4.15.3
– VFR contrôlées (CVFR) ..... RAC 5.6
– VFR en route ..... RAC 5.0
Programme de santé et de sécurité au travail (SST) – Aviation ..... GEN 2.1
Prolongement
– D'arrêt ..... AGA 3.8, 5.4.2
– Dégagé ..... AGA 3.9
– De la région de contrôle ..... RAC 2.7.2
Protection des animaux ..... RAC 1.10
Publications
– Abonnement, achats à l'unité ..... MAP 4.2.1
– En route ..... MAP 4.2.1
– Terminales ..... MAP 4.2.1

Q

Quai pour hydravions – Marques d'identification ..... AGA 5.3

R

Radar/Surveillance ATS (PSR, SSR, PAR, ASDE) . COM 7.0
– Arrivées ..... RAC 9.7
– Assistance radar aux aéronefs VFR ..... RAC 1.5.4
– Assistance radar dispensée par les Forces canadiennes ..... RAC 1.5.7
– PAR (D'approche de précision) ... COM 7.1, RAC 9.7.4
– Emploi abusif des vecteurs ..... RAC 1.5.6
– ASDE (Équipement de détection d'aire d'aéroport) ..... COM 7.1
– Manœuvres pour alerter les stations radar .... SAR 4.4
– Marge de franchissement d'obstacles pendant le guidage ..... RAC 1.5.5
– Météorologique ..... COM 7.1, MET 1.3.9
– Primaire de surveillance (PSR) ..... COM 7.1
– Procédures ..... RAC 1.5.2
– Renseignements sur le trafic observé au radar ..... RAC 1.5.3
– Réseau des radars météorologiques EC/MDN ..... MET 1.3.9.2
– Secondaire de surveillance (SSR) ..... COM 7.2
– Service ..... RAC 1.5
– Surveillance en route ..... RAC 5.7
– Utilisation de surveillance ATS par les FSS dans la prestation de services consultatifs d'aérodrome (AAS) .... RAC 1.5.8
Radio d'aéroport (APRT RDO) ..... RAC 1.2.2
Radio – Vérifications ..... RAC 4.2.3
Radiobalises de repérage d'urgence (ELT) ..... SAR 3.0
– Catégories d'ELT ..... SAR 3.2
– Émissions ELT accidentelles ..... SAR 3.7
– Essai, Méthode ..... SAR 3.8
– Installation et entretien ..... SAR 3.3
– Instructions sur l'utilisation des ELT (en cas d'urgence) ..... SAR 3.5
– Instructions sur l'utilisation des ELT (en temps normal) ..... SAR 3.4
– Portée du signal, Accroître la ..... SAR 3.6
– Tableau des exigences ..... SAR 3.9
Radiodétection et évaluation des distances (RADAR) ..... COM 7.1

Radiophare
– D'alignement de descente..... COM 3.2
– D'alignement de piste ..... COM 4.10.7
– Non directionnel (NDB) ..... COM 3.4.11.3
– Vérification des récepteurs VOR ..... COM 4.5.1
– Vérification VOR en vol ..... COM 4.5.3
– VHF omnidirectionnel avec Système de navigation aérienne tactique (VORTAC) ..... COM 4.9
– VHF omnidirectionnel (VOR)..... COM 4.5
Rapport(s)
– Annuel d'information sur la navigabilité (RAINA) ..... LRA 5.5
– De fonctionnement anormal des aides à la radionavigation..... COM 4.3
– De pilote..... MET 1.1.6, 2.0
– D'examen médical..... LRA 2.1.1
– D'impacts d'oiseaux/de mammifères ..... AGA 1.1.5
– Programme *SECURITAS*..... GEN 3.5
Ravitaillement
– Incendies et explosions..... AIR 1.3.4
Recherches et sauvetage (SAR) ..... SAR 1.1
– Accords ..... SAR 1.3
– Assistance aux aéronefs en état d'urgence..... SAR 4.0
– Assistance aux personnes en détresse..... SAR 2.4
– Avis de disparition d'un aéronef (MANOT).. SAR 2.3
– Déclaration d'un état d'urgence ..... SAR 4.1
– Demandes de service de recherches et de sauvetage ..... SAR 2.2
– Écrasement – Procédures à suivre en cas ..... SAR 4.7
– Fréquence radio de secours..... SAR 4.5
– Interception – Procédures..... SAR 4.6
– Mesures que devrait prendre le pilote d'un aéronef en état d'urgence..... SAR 4.2
– Panneau de signal de détresse ..... SAR 2.4
– Radiobalises de secours (ELT) ..... SAR 3.0
– RCC (Centres de coordination de sauvetage) .SAR 1.1
– Régions de recherches et de sauvetage (RRS) ..... SAR Fig. 1.1
– Service responsable ..... SAR 1.0
– Services disponibles – Types de ..... SAR 1.2
– Signalisation aux navires – Procédures de ..... SAR 2.4
– Signaux visuels sol-air ..... SAR 4.7.1
– Survie ..... SAR 4.7.2
Réduction du bruit
– Pistes préférentielles pour réduire le bruit ..RAC 7.6.2
– Procédures pour la ..... RAC 7.6
Référence visuelle
– Point calculé de..... AIR 4.12
– Requise..... RAC 9.19.3
Références géographiques ..... GEN 1.4.2
Refoulement – Demandes ..... RAC 4.2.4
Refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien ..... LRA 6.2
Refus de renouveler, suspension ou annulation d'un document d'aviation ..... LRA 6.3
Refus de travailler en cas de situations dangereuses ..... GEN 2.1.2
Région(s) de contrôle
– Du sud, du Nord et de l'Arctique ..... RAC Fig. 2.4
– Océanique de Gander ..... NAT Fig. 1.1
– Prolongées ..... RAC 2.7.2
– Terminal ..... RAC 2.7.6
Régions
– De recherches et de sauvetage (RRS)..... SAR Fig. 1.1
– Désignées montagneuses ..... RAC Fig. 2.11
– De NAV CANADA ..... GEN 1.1.2
– De Transports Canada ..... GEN 1.1.1
– D'information de vol (FIR)..... RAC Fig. 2.3, RAC 2.4
– D'utilisation de la pression standard ..... RAC 2.11, AIR 1.5.5
– D'utilisation du calage altimétrique..... RAC 2.10
– D'utilisation du calage altimétrique et de la pression standard..... RAC Fig. 2.10
– Inhospitalières
– Équipement de secours ..... AIR 2.14
– Vol ..... AIR 2.14
– Montagneuses ..... RAC 2.12, AIR 2.13
Région terminale d'arrivée (TAA)..... ..... RAC 9.2.2
Région terminale – Procédures aux instruments en région terminale..... MAP 3.3.2
Règlement de l'aviation canadien (RAC)..... GEN 5.3, ... RAC ANNEXE 2.0, ... LRA ANNEXE 2.0
Règlement de zonage d'aéroport ..... AGA 4.3
Règlement sur la radiocommunication..... COM 5.9
Repère d'approche finale ..... RAC 9.19.2
Réseau des radars météorologiques EC/MDN. MET 1.3.9.2
Réseau radiotéléphonique – Région de l'Atlantique Nord (NAT) et FIR Arctique d'Anchorage – Exploitation ..... NAT 2.2
Réservation – D'altitude ..... RAC 2.9.1
Responsabilité en matière de météorologie ..... MET 1.1.1
Responsabilités
– de NAV CANADA ..... GEN 1.1.2
– de Transports Canada ..... GEN 1.1.1
Restrictions temporaires de vol – Feux de fôret ..RAC 2.9.2
Résumé des exigences relatives aux licences ..... LRA 1.7
Résumé des exigences relatives aux permis..... LRA 1.6
Révision par le tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)..... LRA 2.6
Routes
– Aériennes nord-américaines (NAR) ..... RAC 11.3
– Messages de routes préférentielles (PRM)..... NAT 1.8
– Obligatoires IFR ..... RAC 3.16.6, 11.4.3
– Structure de routes organisées NAT .... NAT 1.5, NAT 1.20.3

S

Sang, Don de ..... AIR 3.14
– Programme de santé et de sécurité au travail (SST) ..... GEN 2.1
Satellite, le système mondial de navigation par (GNSS) ..... COM 5.1, 5.2
Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) ..... AGA 8.0

Sécurité aérienne ..... GEN 2.0
– Bureaux du BST ..... GEN 3.6
– Enquêtes sur la .....GEN 3.1
– Inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile Santé et sécurité au travail ..... GEN 2.1.3
– Programme de santé et de sécurité au travail (SST) Aviation ..... GEN 2.1
– Nouvelles (SA – N) ..... GEN 2.2.4
– Programme *SECURITAS* ..... GEN 3.6
– Refus de travailler en cas de situations dangereuses ..... GEN 2.1.2
– Site Web ..... GEN 2.2.1
Sécurité au travail ..... GEN 2.1
Sécurité nationale – Communications d'urgence aux fins de la .....RAC 2.13
Service fixe aéronautique (SFA) .....MAP 3.1, 3.5, RAC 3.3
Service(s)
– AAS (Consultatif d'aéroport) .....RAC 1.1.3
– AIS (D'information aéronautique) .....GEN 1.1.2
– ATIS (Automatique d'information de région terminale, Messages) .....RAC 1.3, 4.2.1, 9.1
– Autres que le service de la circulation aérienne.....RAC 1.2
– Consultatif d'aire de trafic.....RAC 1.2.4
– Consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS).....COM 1.4.1, RAC 1.1.3, 1.1.4, 4.5.1
– Consultation en vol – Unités militaires de (MFAU) .....RAC 1.1.6
– De la circulation aérienne ..... RAC 1.1.1
– De la circulation aérienne et services consultatifs .....RAC 1.1
– D'exposés météorologiques à l'aviation ..... MET 1.1.3
– D'information de vol .....RAC 1.1.2
– D'information de vol en route (FISE).....COM 1.4.1, RAC 1.1.3, 1.1.4, 4.5.1
– D'information météorologique à l'aviation ..... MET 1.1.3
– Mobile – Communications.....COM 1.1
– Radar.....RAC 1.5
– Stations privées de service consultatif aux aéroports contrôlés ..... RAC 1.2.3
Seuils
– Décalés ..... AGA 3.5
– Décalés de piste – Balisage lumineux ..... AGA 7.8.3
Sigles et abréviations ..... GEN 5.2
SIGMET (renseignements météorologiques significatifs) ..... MET 6.0
Signalisation côté piste ..... AGA 5.8
Signaux
– Catégories d'ELT ..... SAR 3.2
– De circulation .....AIR 1.8
– Installation, émissions et entretien..... SAR 3.3, 3.7
– Optiques..... RAC 4.2.11, 4.4.7
– Radiobalises de secours (ELT) ..... SAR 3.0
– Visuels à utiliser en cas d'interception .....SAR ANNEXE II
– Visuels sol-air.....SAR 4.7.1
Sinus et oreille moyenne, Malaise et douleurs.....AIR 3.8
Situations dangereuses, Refus de travailler en cas de « I » ..... GEN 2.1.2
SLIA
– Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs ..... AGA 8.0
– Heures de disponibilité des SLIA..... AGA 8.2
– Système de classification ..... AGA 8.3
– Demande de SLIA en attente..... AGA 8.4
– Communications sur fréquence discrète et SLIA ..... AGA 8.5
SOTA .....NAT 1.19.1
Souffle des réacteurs et des hélices – Danger associé au ..... AIR 1.7
Spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) .....NAT 1.11
– Certification.....NAT 1.7.5
– Espace aérien supérieur (HLA)..... NAT 1.11, NAT 1.19
– Surveillance des erreurs graves de navigation .....NAT 1.19.6
Spécifications de performances minimales des systèmes de bord (MASPS) – Minimum de séparation verticale réduit (RVSM).....NAT 1.12
Suppléments de l'AIP Canada.....MAP 2.2
Supplément de vol — Canada (CFS)..... MAP 2.5.3
Surface de protection contre les obstacles ..... AGA 7.6.5
Surfaces nivelées des pistes ..... AGA 3.2
Surfaces recouvertes de neige .....AIR 2.12.4
Surveillance .....
– dépendante automatique (ADS B) .....COM 7.3
– dépendante automatique en mode contrat (ADS C).....COM 3.10
– Radar VFR ..... RAC 5.7
Survie
– Équipement de survie pour aéronefs survolant l'eau .....SAR 4.7.2, AIR 2.11.3
– Information relative à la survie..... AIR ANNEXE 1.0
Survol d'aérodromes – Altitudes minimales.....RAC 5.5
Suspension, annulation ou refus de renouveler un document d'aviation .....LRA 6.3
Suivi
– médicale après avoir été visé par une illumination en vol .....AIR 4.15.3
Système(s)
– Anticollision embarqué (ACAS) .....RAC 12.16
– AWOS (Automatisé d'observation météorologique).....MET 1.2.4
– D'atterrissage aux instruments (ILS) .... COM 3.4.11.4
– D'atterrissage aux instruments (ILS); Catégories ..... COM 3.4.11.5
– D'atterrissage aux instruments (ILS); Fluctuations..... COM 4.10.7
– D'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage et systèmes anticollisions embarqués (TCAS/ACAS) .. .. COM 9.0
– De localisation horaire (renseignements sur le trafic observé par surveillance ATS).....RAC 1.5.3
– De navigation aérienne tactique (TACAN).. COM 4.8
– De navigation de surface (RNAV) ..... COM 5.0
– De navigation VOR/DME (rhô-thêta) .....COM 5.131

– De navigation DME-DME (rhô-rhô) .....COM 5.14
– De parachute balistique.....RAC 3.16.9
– De parachute d'aéronef.....GEN 5.1
– De positionnement mondial (GPS) ..... COM 5.2.1
– En phonie.....COM 6.1.1
– Horaire..... GEN 1.5
– Mondial de navigation par satellites (GNSS) COM 5.1
– Visuel de guidage et d'alignment de piste ... AGA 7.7.2

T

Tableaux de charge de la chaussée .....AGA 3.10.1
Tableaux
– De conversion .....GEN 1.7.2
– De l'aube et du crépuscule..... GEN 1.5.2
TCSA I TCAS II..... COM 9.0
TCAS/ACAS (Systèmes d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordages et systèmes anticollisions embarqués) ..... COM 9.0
– Approbation du transpondeur mode S et des codes uniques..... COM 9.8
– Communications pilote/contrôleur – Expressions à employer.....COM 9.10
– Homologation de mise en service..... COM 9.4
– Homologation de navigabilité ..... COM 9.5
– Immunité des pilotes à l'égard des mesures coercitives découlant d'autorisations non respectées..... COM 9.7
– Interventions pilote/contrôleur..... COM 9.9
– Politique de Transports Canada relative aux TCAS/ACAS..... COM 9.2
– Utilisation du TCAS/ACAS ..... COM 9.3
– Utilisation recommandée .....COM 9.10
Techniques de contrôle de la
– trajectoire verticale ..... AIR 2.17.3
Temps de vol et temps dans les airs ..... AIR 4.1
Terminologie aéronautique – Glossaire de (Définitions).....GEN 5.1
Territoires arctiques .....RAC 1.1.3
Test de vol aux instruments (TVI)..... COM 9.4
TODA (distance utilisable au décollage).....AGA 3.10
Tourbillons
– Caractéristiques des..... AIR 2.9.1
– Force des ..... AIR 2.9
Trafic
Transpondeur(s) ..... SAR 4.3
Transport aérien de marchandises dangereuses .....RAC ANNEXE 3.0
Transports Canada
– Régions – Adresses, nos de téléphone et de télécopieur GEN 1.1.1
Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC), Le .....LRA 6.0
– Révision par le Tribunal de l'aviation civile LRA 3.4.5
Trousse de premiers soins à bord des aéronefs privés utilisés par des exploitants privés..... AIR 4.13
Turbulence(s)..... MET 3.13
– Causée par les hélicoptères ..... AIR 2.9
– Compte rendu de turbulences..... MET 3.7
– En air/ciel clair (CAT) ..... MET 2.2, AIR 2.10
Turbulence de sillage..... RAC 4.1.1, AIR 2.9
– Départs non-surveillance ATS ..... RAC 4.1.1
– Dispenses aux pilotes ..... RAC 4.1.1
– Guidage ..... RAC 4.1.1
– Nombre et type d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage .....RAC 3.16.3

U

UNICOM (Communications universelles) RAC 1.2.1, 4.5.5
UNICOM d'approche (AU) ..... RAC 1.2.1, MET 1.2.7
Unités de mesure .....GEN 1.4
Unités militaires de consultation en vol (MFAU) .....RAC 1.1.6
Urgence(s)
– Balisage lumineux de secours aux aérodromes .....AGA 7.13
– Communications en cas d'urgence ..... COM 8.6
– Déclaration d'un état/d'une situation d'urgence .....RAC 6.3.1, SAR 4.1
– Et pannes d'équipement – IFR.....RAC 6.3
– Mesures que devrait prendre le pilote d'un aéronef en état d'urgence..... SAR 4.2

V

Vent de travers – Atterrissages par aéronefs légers . AIR 2.2
Vérification(s)
– Des récepteurs VOR..... COM 4.5.1
– Radio – Échelle de lisibilité..... RAC 4.2.3
– VOR en vol .....COM 4.5.3
Vertige ..... AIR 3.7
VFR (Règles de vol à vue)
– Altitudes et niveau de vol.....RAC 5.3
– Altitudes VFR minimales .....RAC 5.4
– Comptes rendus de position en route.....RAC 5.1
– Écoute de la fréquence 126,7 MHz .....RAC 5.1
– Information aéronautique.....MAP 2.0
– Minimums météorologiques ..... RAC 2.7.3, Fig. 2.7
– Opérations VFR à l'intérieur d'un espace aérien de classe C.....RAC 5.8
– Plan de vol VFR ou itinéraire de vol..... RAC 3.7.1
– Procédures d'attente ..... RAC 4.4.2
– Procédures en route .....RAC 5.0
– Procédures VFR contrôlées (CVFR) ..... RAC 5.6
– Utilisation de l'espace aérien contrôlé par les vols VFR.....RAC 2.5.1
– Vol VFR au-dessus de la couche (VFR-OTT) .....RAC 2.7.4
VFR spécial – Minimums météorologiques.... RAC Fig. 2.8
– VGM – Module générateur de voix .....RAC 4.5.1, 9.11, MET 8.0
Visibilité au sol – Minimums de décollage..... RAC 9.19.1
Vitesse des aéronefs – Limitation..... RAC 2.5.2
Vitesse(s) – V.....GEN 1.7
– Vraie (TAS) ..... RAC 8.2.2
Voies
– De circulation et force portante des pistes .. AGA 3.12
– De sortie rapide ..... AGA 3.11
Voie(s) aérienne(s)
– Inférieure, LF/MF, VHF/UHF .....RAC 2.7.1

Voile blanc ..... AIR 2.12.7
Vol
– Basse altitude – Risques ..... AIR 2.4
– De navigation d'entraînement aux instruments ..... RAC 3.11
– De nuit ..... AIR 2.16
– D'essais à caractère expérimental – Exécution AIR 4.2
– D'hiver ..... AIR 2.12
– Discipline aéronautique ..... AIR 1.0
– Exploitation forestière ..... AIR 2.4.2
– Haute altitude à bord d'aéronefs non pressurisés ..... AIR 3.4
– Lignes haute tension, voler près de ..... AIR 2.4.3
– Planification du(des) vol(s) ..... RAC 3.0, SAR 2.0
– Priorité des vols ..... RAC 1.7
– Régions inhospitalières du Canada ..... AIR 2.14
– Régions montagneuses ..... AIR 2.13
– Services regroupés pour préparation des vols RAC 3.4
– Temps de pluie ..... AIR 2.5
– Temps de vol et temps dans les airs ..... AIR 4.1
– Pratique du ..... LRA 3.7.4
VOLMET (Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol) ..... MET 1.4
– Cartes et publications pour les ..... MAP 8.0
Vols transocéaniques – Aéronefs d'aviation générale ..... NAT 1.2
Vrilles d'exercices ..... AIR 4.3
Vue ..... AIR 3.7

W

Web, Site de Transports Canada ..... GEN 2.2.1
WPR par ADS [Compte rendu de position aux points de cheminement par surveillance dépendante automatique (WPS par ADS)] des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) 1/A ..... COM 3.2

Z

Zonage d'aéroport – Règlement de ..... AGA 4.3
Zone(s)
– ADIZ (D'identification de la défense aérienne) ..... RAC Fig. 2.13, 3.9
– Avant-seuil ..... AGA 3.7
– D'accès en cas d'urgence ..... AGA 8.4
– De contrôle ..... RAC 2.7.3
– De poser – Balisage lumineux de la ..... AGA 7.8.5
– De transition ..... RAC 2.7.5
– De transition océanique de Brest (BOTA) NAT 1.19.1
– De transition océanique de Gander (GOTA) .NAT 1.4
– De transition océanique de Shannon (SOTA) ..... NAT 1.19.1
– Fermées – Marques de ..... AGA 5.6
– Inutilisable – Marques de ..... AGA 5.7
121,5 MHz – Fréquence d'urgence ..... COM 1.4.2
126,7 MHz – Écoute de la fréquence ..... RAC 5.1
5680 kHz – Utilisation de la fréquence ..... COM 1.6

5.0 Divers

5.1 Glossaire de terminologie aéronautique

« Accusez réception »

Expression utilisée en radiocommunications signifiant : « Dites-moi si vous avez reçu et compris ce message. »

actes d'intervention illicite

Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

a) la capture illicite d'un aéronef en vol;

b) la capture illicite d'un aéronef au sol;

c) la prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes;

d) l'intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique;

e) l'introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles;

f) la communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

aérodrome

Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à l'entretien courant des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées.

aérodrome de dégagement

Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

a) aérodrome de dégagement au décollage

b) aérodrome de dégagement en route

c) aérodrome de dégagement à destination

NOTE:
L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

aéronef non RVSM

Aéronef qui ne répond pas aux exigences du minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) de certification ou d'approbation de l'exploitant.

aéronef RVSM

Aéronef qui répond aux exigences du minimum réduit d'espacement vertical (RVSM) de certification et d'approbation de l'exploitant.

aéroport (APRT)

Aérodrome agréé comme aéroport au titre d'un certificat d'aéroport en vigueur.

« Affichez ident »

Requête faite à un pilote pour qu'il active le dispositif d'identification du transpondeur de l'aéronef.

aide à la navigation (NAVAID)

Tout dispositif visuel ou électronique situé à bord d'un aéronef ou à la surface de la terre qui fournit le guidage d'un point à un autre ou les données de position à un aéronef en vol.

aile libre

Aérodyne non entraîné par un organe moteur, tirant sa sustentation de surfaces demeurant fixes au cours du vol, destiné à transporter au plus deux personnes et ayant un poids au départ inférieur ou égal à 45 kg (99.2 lb).

autre expression: **deltaplane**

aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome, à l'exclusion des aires de trafic, devant servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs et aux manœuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage.

aire de mouvement

Partie d'un aérodrome destinée aux manœuvres des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Aire qui s'étend à partir de l'extrémité de la bande de piste, destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou sortirait en bout de piste.

aire de trafic

Partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectés à de telles opérations.

altitude de croisière

Altitude, caractérisée par une indication altimétrique constante par rapport à une référence fixe et définie, et maintenue pendant un vol ou une partie d'un vol.

altitude de décision (DA)

Altitude spécifiée à laquelle, au cours d'une approche de précision ou approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

NOTE : L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer (MSL) et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

altitude d'interception de la trajectoire de descente

Altitude minimale publiée pour l'interception de l'alignement de descente dans le segment intermédiaire d'une approche aux instruments à guidage vertical (approche avec guidage vertical [APV] et approche de précision [PA]).

altitude de sécurité 100 NM

Altitude la plus basse qui puisse être utilisée et qui assurera une marge minimale de franchissement de 1 000 pi (1 500 pi ou 2 000 pi dans une région montagneuse désignée), dans des conditions de pression et de température standards, au-dessus de tous les obstacles situés dans une zone d'un rayon de 100 milles marins du point de référence de l'aérodrome.

altitude de zone de poser (TDZE)

Altitude la plus élevée de l'axe dans la zone de poser (TDZ).

altitude IFR minimale

Altitude IFR la plus basse établie pour un espace aérien donné. Selon l'espace aérien, l'altitude minimale IFR peut être une altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA), une altitude minimale en route (MEA), une altitude minimale de secteur (MSA), une altitude minimale de guidage (MVA), une altitude de sécurité 100 NM, une altitude minimale de zone (AMA), une altitude de transition ou une altitude d'approche interrompue. L'altitude IFR minimale fournit la marge de franchissement d'obstacles, mais peut se trouver à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé.

altitude minimale de descente (MDA)

L'altitude ASL précisée dans le Canada Air Pilot (CAP) ou le répertoire des routes et des approches pour l'approche de non-précision au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être effectuée jusqu'à ce que la référence visuelle requise pour la poursuite de l'approche ait été établie.

altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA)

Altitude au-dessus du niveau de la mer (ASL) entre des repères déterminés sur des voies ou des routes aériennes qui satisfait aux exigences de marge de franchissement d'obstacles IFR pour le segment de route visé.

NOTE :
Cette altitude est publiée sur les cartes aéronautiques.

altitude minimale de guidage (MVA)

Altitude la plus basse utilisée par l'ATC pour le guidage des aéronefs et qui satisfait aux exigences en matière de couverture radio et de franchissement d'obstacles dans un espace aérien spécifié.

altitude minimale de réception (MRA)

Lorsqu'elle est appliquée à une intersection VHF/UHF particulière, altitude la plus basse au-dessus du niveau de la mer (ASL) à laquelle la réception des signaux de navigation est suffisante pour déterminer l'intersection.

altitude minimale de secteur (MSA)

Dans des conditions de pression et de température standards,

altitude la plus basse qui assure une marge minimale de franchissement de 1 000 pi au dessus de tous les objets situés dans un rayon de 25 NM autour d'une aide radio à la navigation ou un point spécifié.

altitude minimale de zone (AMA)

Altitude la plus basse qui puisse être utilisée dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) et qui assure une marge minimale de franchissement de 1000 pi ou, dans une région montagneuse désignée, de 2000 pi, dans des conditions de pression et de température standards, au-dessus de tous les obstacles situés dans la zone spécifiée arrondie par excès au multiple de 100 pi le plus proche.

NOTE :
Ce terme a remplacé le terme altitude de sécurité de région géographique (GASA) le 18 avril 2002.

altitude minimale en route (MEA)

Altitude au-dessus du niveau de la mer (ASL) spécifiée entre deux repères sur une voie ou une route aérienne. Cette altitude assure la réception d'un signal de navigation convenable et répond aux exigences IFR de franchissement d'obstacles.

NOTE :
Cette altitude est publiée sur les cartes aéronautiques.

approche basse altitude

Approche au-dessus d'un aéroport ou d'une piste à la suite d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) ou d'une approche VFR, y compris la remise des gaz, lorsque le pilote, volontairement, ne touche pas la piste.

approche contact

Approche où un aéronef suivant un plan de vol IFR peut s'écarter de la procédure aux instruments et continuer jusqu'à l'aéroport de destination par repérage visuel du sol, à condition d'avoir l'autorisation ATC et d'évoluer hors des nuages avec une visibilité en vol d'au moins un mille qui durera en toute probabilité jusqu'à cet aéroport.

approche directe

Approche VFR au cours de laquelle l'aéronef entre dans le circuit d'aérodrome à l'étape finale, sans avoir exécuté une autre partie du circuit.

Approche IFR au cours de laquelle l'approche finale est commencée sans exécution préalable d'un virage conventionnel (PT).

approche finale en descente continue (CDFA)

Technique compatible avec les procédures d'approche stabilisée, selon laquelle le segment d'approche finale d'une procédure d'approche aux instruments de non-précision est exécuté en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/la hauteur du FAF jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 pi) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où devrait débuter la manœuvre d'arrondi pour le type d'aéronef considéré.

- autre expression: **approche finale avec angle de descente constant**

approche initiale

- autre expression : **segment d'approche initiale**

approche intermédiaire

- autre expression : **segment d'approche intermédiaire**

approche interrompue

- autre expression : **segment d'approche interrompue**

approche visuelle

Approche où un aéronef suivant un plan de vol IFR, qui évolue dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sous le contrôle de l'ATC et avec une autorisation ATC, peut se diriger vers l'aéroport de destination.

arc

Projection au sol de la route d'un aéronef volant à distance constante d'une NAVAID par référence à un équipement de mesure de distance (DME).

arrêt-décollé

Procédure au cours de laquelle un aéronef atterrit, s'arrête complètement sur la piste, puis redécolle à partir de ce point.

arrivée normalisée en région terminale (STAR)

Procédure d'arrivée IFR du contrôle de la circulation aérienne publiée dans le Canada Air Pilot (CAP) et destinée aux pilotes et aux contrôleurs.

atterrissage et attente à l'écart (LAHSO)

Décollage et atterrissage ou atterrissages simultanés lorsqu'un aéronef à l'atterrissage peut ou doit, conformément aux instructions du contrôleur, rester à l'écart d'une piste ou d'une voie de circulation sécante ou du point d'attente à l'écart désigné.

NOTE :
Ce terme remplace le terme « utilisation simultanée de pistes sécantes » (SIRO).

aube civile

En tenant compte des méridiens de référence des fuseaux horaires, période qui commence au moment défini par l'Institut des étalons nationaux de mesure du Conseil national de recherches du Canada et se termine au lever du soleil.

NOTE :
L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon.

- autre expression : **crépuscule civil du matin**

autorisation du contrôle de la circulation aérienne

Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans l'espace aérien contrôlé dans des conditions spécifiées par une unité ATC. autres expressions : *autorisation ATC et autorisation*

autorisation pré-départ (PDC)

Autorisation IFR initiale transmise électroniquement grâce à la liaison de données air-sol (AGDL) aux entreprises de transport aérien qui disposent d'un ordinateur sur place capable de communiquer avec l'ATC et le fournisseur du service de liaison de données.

NOTE:
Après avoir reçu l'autorisation initiale, l'exploitant aérien peut ensuite la retransmettre par des moyens autres qu'électroniques à l'équipage de conduite si l'aéronef n'est pas convenablement équipé.

« Autorisé pour option »

a) Pour un aéronef à l'arrivée : Autorisation ATC accordée à un aéronef pour effectuer un posé-décollé, une approche basse altitude, une approche interrompue (MA), un arrêt-décollé ou un atterrissage avec arrêt complet, à la discrétion du pilote.

b) Pour un aéronef au départ : Autorisation ATC accordée à un aéronef pour exécuter des manœuvres autres qu'un décollage normal (par exemple un décollage interrompu). On s'attend à ce qu'après une telle manœuvre, le pilote libère la piste de la manière la plus expéditive que possible, plutôt qu'à ce qu'il remonte la piste.

aveuglement par l'éclair

Incapacité temporaire ou permanente de voir qui est causée par une lumière de forte intensité pénétrant dans l'œil et qui persiste après cessation de la lumière.

- voir aussi: **éblouissement, image rémanente**

avis de résolution (RA)

Avis transmis par le système anticollision embarqué (ACAS)/ système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS) pour informer les pilotes de la présence possible d'aéronefs en conflit et pour leur donner un changement de route sur le plan vertical pour réduire les risques d'abordage.

avis de trafic (TA)

Avis transmis par le système anticollision embarqué (ACAS)/ système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS) pour informer les pilotes de la présence d'aéronefs qui pourraient se trouver à proximité de leur aéronef ou qu'ils pourraient rencontrer sur leur route de vol.

balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)

Système qui permet aux pilotes d'allumer des feux d'aérodrome et d'ajuster leur intensité, à l'exclusion des feux d'obstacle, et ce, au moyen de l'émetteur VHF de bord et du microphone.

bande de piste

Aire définie dans laquelle est comprise la piste, ainsi que le prolongement d'arrêt si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

cap (HDG)

Orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, du compas ou de la grille).

cap de piste

Direction magnétique ou vraie qui correspond à l'axe de piste plutôt qu'aux chiffres peints de la piste.

carburant minimum

Expression servant à informer l'ATC que la quantité de carburant restant à bord d'un aéronef lui permettra d'arriver à destination pourvu qu'il ne subisse aucun retard imprévu.

carburant restant

Quantité de carburant restant à bord, avant l'épuisement complet des réserves de carburant.

centre d'information de vol (FIC)

Unité centralisée des ATS qui fournit des services pertinents avant vol et pendant la phase en route d'un vol.

circulation aérienne

L'ensemble des aéronefs en vol ou qui évoluent sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

circulation au sol progressive

Instructions précises pour la circulation au sol données au pilote qui ne connaît pas l'aérodrome. Ces instructions peuvent être données par étapes lorsque l'aéronef est sur la voie de circulation.

cisaillement du vent (WS)

Changement, sur une courte distance, de la vitesse ou de la direction du vent, ou des deux à la fois.

NOTE :
Ce phénomène peut se produire sur le plan vertical ou horizontal et quelquefois sur les deux.

classification de l'espace aérien (Voir RAC 2.8)

Division de l'espace aérien intérieur canadien (CDA) en sept classes, chacune étant identifiée par la lettre A, B, C, D, E, F ou G. L'imposition d'une classification à une structure d'espace aérien détermine les règles d'exploitation qui y seront appliquées, le niveau de service ATC qui y sera assuré et, dans certains cas, les exigences en matière de communications et d'équipement. Les limites verticales et horizontales de l'espace aérien canadien sont décrites dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH).

conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)

Conditions météorologiques exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages et inférieures aux minimums spécifiés dans la sous-partie 602 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

conditions météorologiques de vol à vue (VMC)

Conditions météorologiques exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages et égales ou supérieures aux minimums spécifiés dans la sous-partie 602 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

contamination des surfaces critiques d'un aéronef (CSCA)

Présence de substances, dont le givre, la glace et la neige, sur les surfaces critiques de l'aéronef et pouvant nuire à la performance de celui-ci.

crépuscule civil

En tenant compte des méridiens de référence des fuseaux horaires, période qui commence au coucher du soleil et se termine au moment défini par l'Institut des étalons nationaux de mesure du Conseil national de recherches du Canada.

NOTE :
Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon.

- autre expression : **crépuscule civil du soir**

départ normalisé aux instruments (SID)

Procédure de départ IFR planifiée nécessitant une autorisation ATC et publiée pour utilisation par les pilotes et les contrôleurs afin d'assurer le franchissement d'obstacles et la transition d'un aérodrome à la structure en route appropriée.

NOTE:
Les SID sont publiés dans le *Canada Air Pilot* (CAP) et destinés aux pilotes et aux contrôleurs. Les SID peuvent être :

a) des SID de navigation pour les pilotes : le pilote doit utiliser la carte SID pertinente comme référence de navigation vers la phase en route;

b) des SID de guidage : des SID établis lorsque l'ATC fournit un guidage vers la route déposée dans le plan de vol ou la route assignée, ou vers un repère indiqué sur la carte SID pertinente. Le pilote est censé utiliser la carte SID comme référence de navigation jusqu'au début du guidage.

diffusion (BCST)

Transmission de renseignements concernant la navigation aérienne, qui n'est pas destinée à une ou plusieurs stations précises.

dispositif d'arrêt à matériau absorbant (EMAS)

Dispositif d'arrêt au sol mou, placé après la piste et dans l'alignement de son prolongement, qui se déforme sous le poids de l'aéronef pour une immobilisation en toute sécurité en cas de sortie en bout de piste, sans causer de dommage structurel à l'aéronef ou de blessure aux passagers.

NOTE:
Un lit d'EMAS est constitué d'un ensemble de blocs de béton cellulaire qui se déforme de façon fiable sous le poids d'un aéronef.

éblouissement

Dégradation temporaire de la vue résultant de la présence d'une lumière de forte intensité dans le champ de vision d'une personne et ne durant que le temps de la présence de la lumière dans le champ de vision.

NOTE :
La lumière laser visible peut causer un éblouissement et altérer la vision, et ce, même à une intensité bien inférieure à celle susceptible de causer des lésions oculaires.

- voir aussi: **aveuglement par éclair, image rémanente**

erreur de définition de trajectoire (PDE)

Différence entre la trajectoire définie et la trajectoire désirée qui reflète des erreurs de la base de données de navigation, des erreurs de calcul du système RNAV et des erreurs d'affichage. Une PDE est généralement très petite et est souvent jugée négligeable.

erreur du système de navigation (NSE)

Différence entre la position vraie d'un aéronef et sa position estimée. La NSE est définie lors de la certification du système de navigation.

erreur technique de vol (FTE)

Différence entre la position estimée de l'aéronef et la trajectoire définie. Elle est liée à la capacité d'un équipage de conduite ou d'un pilote automatique de suivre une trajectoire définie. Toute erreur d'affichage, comme une erreur de centrage de l'indicateur d'écart de route (CDI), peut causer une FTE. Une FTE est généralement la plus importante composante d'erreur dans une erreur totale du système (TSE).

erreur totale du système (TSE)

Différence entre la position vraie d'un aéronef et sa position désirée. Cette erreur est égale à la somme des vecteurs de PDE, de FTE et de NSE.

espace aérien contrôlé

Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service ATC est assuré.

espace aérien inférieur (LLA)

Tout l'espace aérien intérieur canadien (CDA) s'étendant en dessous de 18 000 pi ASL.

espace aérien intérieur canadien (CDA)

Totalité de l'espace aérien (représenté géographiquement dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH)) situé au-dessus de la masse continentale du Canada, de l'Arctique canadien et de l'archipel canadien, et au-dessus de certains secteurs de la haute mer.

espace aérien intérieur du Nord (NDA) (Voir RAC Figure 2.1)

Subdivision de l'espace aérien intérieur canadien (CDA) (représentée géographiquement dans le *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH)) qui commence au pôle Nord et s'étend vers le sud jusqu'à la limite nord de l'espace aérien intérieur du Sud (SDA).

espace aérien intérieur du Sud (SDA) (Voir RAC Figure 2.1)

Subdivision de l'espace aérien intérieur canadien (CDA) (représentée géographiquement dans le *Manuel des espaces aériens désigné*s (DAH)) qui commence à la frontière entre le Canada et les États-Unis et s'étend vers le nord jusqu'à la limite sud de l'espace aérien intérieur du Nord (NDA).

espace aérien réglementé

Espace aérien de dimensions définies au-dessus du territoire ou des eaux territoriales, à l'intérieur duquel les vols sont soumis à des conditions spécifiées.

- autre expression : **zone réglementée**

espace aérien supérieur (HLA)

Tout l'espace aérien intérieur canadien (CDA) situé à 18 000 pi ASL ou plus.

espacement visuel

Pratique employée par les contrôleurs pour espacer les aéronefs évoluant dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC).

a) VFR — Le contrôleur, après avoir établi l'existence possible d'un conflit, délivre des autorisations, donne des instructions ou commun'ique des renseignements, selon le cas, pour aider les aéronefs à établir le contact visuel entre eux, ou pour aider les aéronefs à éviter d'autres aéronefs.

b) IFR ou CVFR — Après qu'un pilote signale avoir le trafic en vue, le contrôleur délivre des autorisations et lui demande d'assurer son propre espacement en manœuvrant son aéronef au besoin afin d'éviter ou de suivre le trafic.

exécuter rapidement

Expression utilisée par l'ATC lorsqu'une exécution rapide des instructions est nécessaire pour éviter tout danger imminent.

exposé au pilote

Prestation de renseignements météorologiques et aéronautiques, ou consultation relative à de tels renseignements, pour aider les pilotes à effectuer leur planification avant vol.

- autre expression : **exposé avant vol**

feux de bord de piste (REDL)

Feux aéronautiques de surface comprenant des feux blancs situés de chaque côté et le long de la piste.

feux de piste

Feux aéronautiques au sol, situés sur une piste pour en indiquer la direction ou les limites et comprenant des feux d'axe de piste, de bord de piste, de seuil, d'extrémité de piste et de zone de poser.

fréquence de trafic d'aérodrome (ATF)

Très haute fréquence assignée pour permettre à tous les aéronefs équipés d'une radio qui évoluent sur un aérodrome, dans son voisinage ou dans une zone définie lorsque le trafic VFR est dense, d'être à l'écoute sur une fréquence commune et de suivre une procédure commune de compte rendu.

fréquence obligatoire (MF)

Fréquence VHF précisée dans le Canada Air Pilot (CAP), le Supplément de vol — Canada (CFS) ou le Supplément hydroaérodromes — Canada (CWAS) devant être utilisée par les aéronefs munis d'équipement de radiocommunications évoluant dans une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF).

hauteur au-dessus de l'aérodrome (HAA)

Hauteur (exprimée en pieds) de l'altitude minimale de descente (MDA) au-dessus de l'altitude publiée de l'aérodrome.

hauteur au-dessus de la zone de poser (HAT)

Hauteur (exprimée en pieds) de la hauteur de décision (DH) ou de l'altitude minimale de descente (MDA) au-dessus de l'altitude de zone de poser (TDZE).

hauteur de décision (DH)

Hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une approche de précision ou approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

NOTE :
La hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil et l'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer (MSL).

hauteur de franchissement du seuil (TCH)

Hauteur de l'alignement de descente (GP) au dessus du seuil de la piste.

heure d'approche prévue (EAT)

Heure à laquelle l'ATC prévoit qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le repère d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

heure prévue d'autorisation subséquente (EFC)

Heure à laquelle il est prévu qu'une autorisation ultérieure soit délivrée à un aéronef.

identification

Procédure consistant à vérifier qu'une cible est bien l'observation d'une surveillance ATS d'un aéronef donné.

« Identifié »

Expression utilisée par l'ATC pour informer le pilote d'un aéronef que l'identification est établie.

image rémanente

Ensemble de taches lumineuses, sombres ou colorées, perçues à la suite d'une exposition à une source de lumière à forte intensité, pouvant persister plusieurs minutes et être source de distraction ou de perturbations.

impact sans perte de contrôle (CFIT)

Événement au cours duquel un aéronef en vol contrôlé est conduit contre le relief, l'eau ou un obstacle, sans que l'équipage ne se doute de la tragédie sur le point de se produire.

incursion sur piste

Toute situation se produisant sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs.

indicatif à trois lettres de l'OACI (3LD de l'OACI)

Indicatif exclusif qui, associé à un numéro de vol, devient l'indicatif d'appel d'aéronef et fournit une identification distincte de l'aéronef à l'ATS.

NOTE :
Un indicatif téléphonique associé à un 3LD de l'OACI est utilisé pour les communications radio.

instructions du contrôle de la circulation aérienne

Directive donnée par une unité ATC aux fins du contrôle de la circulation aérienne.

intersection (INTXN)

Selon les circonstances :

a) Point à la surface de la terre au-dessus duquel deux lignes de position, ou plus, se croisent. Les lignes de position peuvent être des relèvements vrais à partir d'un radiophare non directionnel (NDB) (relèvements magnétiques illustrés sur des cartes à l'usage des pilotes), des radiales provenant de NAVAID VHF/UHF, des axes des voies aériennes, des routes RNAV fixes, des routes aériennes, des radiophares d'alignement de piste et des distances DME;

b) Point où deux pistes, une piste et une voie de circulation ou deux voies de circulation se croisent ou se rencontrent.

« J'ai l'information »

Expression employée par les pilotes pour indiquer qu'ils ont reçu les données concernant la piste, le vent et l'altimètre seulement.

jour

Période qui se situe entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir.

laser (ou amplification de la lumière par émission stimulée de rayonnement)

Tout dispositif qui génère un intense faisceau cohérent et dirigé de lumière.

limite d'autorisation

Point où se termine l'autorisation qu'accorde l'ATC à un aéronef.

« Lorsque prêt… »

Autorisation donnée à un aéronef pour qu'il se conforme à une autorisation ou à une instruction ultérieurement, lorsqu'il est pratique de le faire.

MEDEVAC

Terme utilisé pour demander aux ATS une priorité de vol afin d'effectuer un vol d'évacuation médicale en réponse à un appel d'urgence médicale pour le transport de patients, de donneurs d'organes, d'organes ou d'autre matériel vital.

NOTE :
Ce terme est utilisé sur les plans de vol et dans les communications radiotéléphoniques si un pilote juge qu'il est nécessaire qu'il ait la priorité et il est ajouté à la fin de l'identification de l'aéronef.

minimum réduit d'espacement vertical (RVSM)

Application d'un espacement vertical de 1 000 pi au FL 290 et au-dessus entre les aéronefs qui ont obtenu la permission d'évoluer dans l'espace aérien à minimum réduit d'espacement vertical.

montée en croisière

Technique de croisière entraînant une augmentation nette de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue. Une autorisation ou une instruction d'effectuer une montée en croisière donne au pilote l'option de monter à n'importe quel taux et de se mettre en palier à n'importe quelle altitude intermédiaire.

navigation à l'estime (DR)

Estimation ou détermination de la position en déplaçant une position connue antérieurement par l'application de données de direction, de temps et de vitesse.

navigation de surface (RNAV)

Méthode de navigation permettant le vol sur toute trajectoire voulue dans les limites de la couverture des NAVAID au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome ou grâce à une combinaison de ces moyens.

navigation fondée sur les performances (PBN)

Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

NOTE:
Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé.

navigation verticale barométrique (BARO VNAV)

Fonction de certains systèmes RNAV qui présente au pilote un guidage vertical calculé par référence à une trajectoire verticale spécifiée, déterminé en fonction de l'altitude barométrique et spécifié sous forme de trajectoire géométrique entre deux points de cheminement ou sous forme d'angle calculé à partir d'un seul point de cheminement.

- autre expression: **navigation latérale/navigation verticale (LNAV/VNAV)**

niveau de vol (FL)

Altitude exprimée en centaines de pieds qui est indiquée sur un altimètre calé à 29,92 po de mercure ou à 1013,2 mb.

NOTAM

Avis aux aviateurs diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

nuit

Période qui se situe entre la fin du crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin.

numéro de classification de chaussée (PCN)

D'après la terminologie de l'OACI, le numéro de classification de chaussée exprime la force portante d'une chaussée pouvant être utilisée sans restriction, de la même façon que les charges de base de la chaussée de Transports Canada.

obstacle (OBST)

Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

opérations sur pistes très achalandées (HIRO)

Opérations, utilisées à certains aéroports, qui consistent à optimiser l'espacement des aéronefs en approche finale afin de réduire au minimum le temps d'occupation des pistes (ROT) par les avions au décollage et à l'atterrissage, et ce, pour augmenter la capacité des pistes.

piste en service

Toute piste utilisée à un moment donné pour les décollages ou les atterrissages. Lorsque plusieurs pistes sont utilisées, elles sont toutes considérées comme étant en service.

piste préférentielle

Une ou plusieurs pistes nommées et publiées par l'exploitant d'aéroport dont la sélection dirige les aéronefs loin des zones sensibles au bruit pendant les phases initiales du décollage et de l'atterrissage. La désignation des pistes préférentielles peut être dictée par les restrictions de temps, les conditions météorologiques, l'état de la piste, la disposition de l'aéroport, les routes d'aéronef ou la maximisation de la capacité.

plafond

La moindre des valeurs suivantes :

a) hauteur au-dessus du sol ou de l'eau, de la base de la plus basse couche de nuages qui couvre plus de la moitié du ciel;

b) visibilité verticale dans une couche avec base à la surface qui obscurcit totalement le ciel.

plan de vol composite

Plan de vol indiquant des opérations VFR pour une partie du vol et des opérations IFR pour une autre partie.

plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP)

Plan qui impose l'application de procédures particulières établies par l'exploitant de l'aéroport ou l'ATS lorsque la visibilité signalée est inférieure à RVR 1 200 (¼ SM).

plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP)

Plan qui impose l'application de procédures particulières établies par l'exploitant de l'aéroport ou l'ATC lorsque la visibilité signalée est inférieure à RVR 2 600 (½ SM) pouvant aller jusqu'à une RVR 1 200 (¼ SM) inclusivement.

point d'approche interrompue (MAP)

Point de la trajectoire d'approche finale où se termine le segment d'approche finale et où débute le segment d'approche interrompue, qui peut être :

a) l'intersection du faisceau d'un radiophare d'alignement de descente (GP) avec la hauteur de décision (DH);

b) une NAVAID située sur l'aérodrome;

c) un repère approprié (par exemple l'équipement de mesure de distance (DME));

d) une distance spécifiée au-delà de la NAVAID ou du repère d'approche finale (FAF), n'excédant pas la distance à partir de la NAVAID ou du repère jusqu'à la limite la plus proche de l'aérodrome.

point de cheminement (WP)

Emplacement géographique spécifié, déterminé en longitude et latitude, et qui est utilisé pour la définition des routes et des segments de région terminale et le compte rendu de la progression de vol.

point de cheminement terminal vent arrière (DTW)

Point de cheminement situé en vent arrière par rapport à la piste par le travers du repère de trajectoire d'approche finale (FACF) là où une STAR RNAV ouverte se termine.

posé-décollé

Procédure au cours de laquelle un aéronef atterrit et redécolle sans s'arrêter.

posés-décollés consécutifs

Procédure selon laquelle un aéronef effectue plus d'un posé-décollé au cours d'un même survol de la piste.

- voir aussi : **posé-décollé**

procédure d'approche aux instruments (IAP)

Série de manœuvres prédéterminées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

- autre expression: **approche aux instruments**

procédure d'approche de non-précision

Procédure d'approche aux instruments (IAP) au cours de laquelle seule l'information électronique sur l'azimut est fournie (aucune information de radioalignement de descente (GP) fournie) et l'évaluation des obstacles dans le segment d'approche finale est basée sur l'altitude minimale de descente (MDA).

procédure d'atterrissage automatique (atterrissage automatique)

Procédure au cours de laquelle un système d'atterrissage automatique effectue l'approche et l'atterrissage d'un aéronef sous la supervision de l'équipage.

procédure de navette

Manœuvre comprenant une descente ou une montée dans un circuit semblable à un circuit d'attente.

prolongement de région de contrôle (CAE)

Sauf indication contraire, espace aérien contrôlé de dimensions définies compris dans l'espace aérien inférieur (LLA) et s'étendant vers le haut à partir de 2 200 pi AGL.

qualité de navigation requise (RNP)

Expression de la précision de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

radar d'approche de précision (PAR)

Système radar à haute définition et à courte portée qui est utilisé comme aide à l'approche. Ce système fournit au contrôleur des indications très précises d'altitude, d'azimut et de distance, et a pour objet d'aider le pilote à exécuter une approche et un atterrissage. Ce type d'assistance à la navigation porte le nom d' « approche au radar de précision ».

radar secondaire de surveillance (SSR)

Système radar dont l'utilisation dépend de la présence d'équipement complémentaire à bord d'un aéronef (transpondeur). Ce transpondeur émet un signal codé en réponse aux transmissions provenant de la station au sol (interrogateur). Puisque ce système dépend des signaux émis par le transpondeur plutôt que des signaux réfléchis par l'aéronef, comme c'est le cas pour le radar primaire de surveillance (PSR), il présente d'importants avantages opérationnels, en particulier, une portée supérieure et une identification fiable.

1radiale (R)

Relèvement magnétique à partir d'une installation de type radiophare omnidirectionnel VHF (VOR), d'un système de navigation aérienne tactique (TACAN) ou d'un VORTAC, sauf pour des installations situées dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et qui peuvent être orientées par rapport au nord vrai ou au nord de la grille.

référence visuelle requise

À l'égard d'un aéronef qui effectue une approche en direction d'une piste, partie de l'aire d'approche de la piste ou partie des aides visuelles qui permet au pilote d'estimer la position de l'aéronef et son taux de changement de position par rapport à la trajectoire de vol nominale, en vue de continuer l'approche et d'exécuter l'atterrissage.

région de contrôle de l'Arctique (ACA) (voir RAC Figure 2.3)

Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et qui s'étend vers le haut à partir du FL 270.

région de contrôle du Nord (NCA) (voir RAC Figure 2.3)

Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Nord (NDA) et qui s'étend vers le haut à partir du FL 230.

région de contrôle du Sud (SCA) (voir RAC Figure 2.3)

Espace aérien contrôlé compris dans l'espace aérien intérieur du Sud (SDA) et qui s'étend vers le haut à partir de 18 000 pi ASL.

région de contrôle terminal (TCA)

Espace aérien contrôlé de dimensions définies établi normalement à proximité d'un ou de plusieurs aérodromes principaux et à l'intérieur duquel le service ATC est fourni d'après la classification de l'espace aérien.

région de contrôle terminal militaire (MTCA)

Espace aérien contrôlé de dimensions définies établi normalement au voisinage d'un aérodrome militaire et à l'intérieur duquel des procédures et des exemptions spéciales s'appliquent aux aéronefs militaires. La terminologie (l'équivalent de classe B, C, D ou E) employée pour désigner les MTCA indique le niveau de service équivalent et les règles d'exploitation pour les aéronefs civils évoluant dans la MTCA et sous le contrôle des militaires.

région d'information de vol (FIR) (voir RAC Figure 2.2)

Espace aérien de dimensions définies qui s'étend vers le haut à partir de la surface de la terre et dans lequel le service d'information de vol (FIS) et le service d'alerte sont assurés.

région montagneuse (voir RAC Figure 2.10)

Région de dimensions latérales définies au-dessus de laquelle des règles spéciales s'appliquent à l'égard des altitudes minimales en route.

région terminale d'arrivée (TAA)

Région, limitée par des routes et des distances par rapport à des points de cheminement indiqués, et représentée sur certaines cartes d'approche GNSS, où sont indiquées des altitudes qui assurent une marge minimale de franchissement de 1 000 pi au-dessus de tout obstacle.

règles de vol à vue de la défense (DVFR)

Règles applicables aux vols effectués conformément aux règles de vol à vue dans une zone d'identification de défense aérienne (ADIZ).

régulation du débit

Mesures destinées à adapter le débit de la circulation qui pénètre dans un espace aérien donné, se déplace sur une route donnée, ou se dirige vers un aérodrome donné, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.

« Remettez les gaz »

Expression utilisée en radiocommunications pour demander à un pilote d'interrompre une approche ou un atterrissage.

repère d'approche finale (FAF)

Repère d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) de non-précision où débute le segment d'approche finale.

repère d'approche finale de précision (PFAF)

Le PFAF est une position située sur la trajectoire d'approche finale, là où l'alignement de descente (procédures d'APV et de PA) intercepte l'altitude du segment intermédiaire (altitude d'interception de la trajectoire de descente). Le PFAF signale le début du segment d'approche finale (FAS).

repère de descente par paliers

Repère autorisant une descente supplémentaire à l'intérieur d'un segment de la procédure d'approche aux instruments (IAP) en identifiant le point auquel l'aéronef a survolé l'obstacle principal en toute sécurité.

repère de trajectoire d'approche finale (FACF)

Repère ou point de cheminement, ou les deux, alignés sur la trajectoire finale d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) dans l'une des situations suivantes :

a) avant le point d'interception de l'alignement de descente (GP), lors d'une procédure d'approche de précision;

b) avant le repère d'approche finale (FAF), lors d'une procédure d'approche de non-précision ayant un repère d'approche finale désigné;

c) avant tout repère de palier de descente, lors d'une procédure d'approche de non-précision ayant des repères désignés, mais aucun repère d'approche finale (FAF);

d) à un point qui permettrait une approche normale en vue d'un atterrissage lors d'une procédure d'approche de non-précision n'ayant aucun repère d'approche finale (FAF) ou de repère de palier de descente.

« Reprenez vitesse normale »

Expression utilisée par l'ATC pour informer un pilote que les limites de vitesse émises antérieurement ont été annulées, mais que les limites de vitesse publiées s'appliquent toujours, sauf indication contraire de l'ATC.

REQUIS

Annotation utilisée sur une carte d'approche aux instruments pour indiquer que le virage conventionnel a peut-être été éliminé et que la partie d'approche initiale de la procédure est assurée grâce au guidage par l'ATC. Sans ce guidage, la procédure d'approche aux instruments (IAP) peut ne pas avoir d'approche initiale publiée.

route

Projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont la direction à un point quelconque est généralement exprimée en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille.

route aérienne de l'espace inférieur

Dans l'espace aérien inférieur non contrôlé, route qui s'étend vers le haut à partir de la surface de la terre et pour laquelle aucun service ATC n'est assuré.

route aérienne de l'espace supérieur

Dans l'espace aérien supérieur (HLA), route prescrite entre des repères spécifiés.

NOTE :
Sur les cartes aéronautiques, les routes aériennes de l'espace supérieur sont indiquées par des lettres telles que « T » ou « NAT ».

route « L »

Les routes « L » sont des routes RNAV fixes dans l'espace aérien inférieur non contrôlé représentées sur les cartes en route de niveau inférieur par des lignes vertes pointillées et exigent une avionique RNAV GNSS pour pouvoir être utilisées. La MOCA fournit une protection contre les obstacles sur une distance de 6 NM seulement de chaque côté de l'axe de route et ne s'évase pas.

route « Q »

Les routes « Q » sont des routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur représentées sur les cartes en route de niveau supérieur par des lignes noires pointillées et exigent une avionique RNAV avec des capacités de performance qui ne sont actuellement satisfaites que par le GNSS ou par les systèmes d'équipement de mesure de distance/de centrales à inertie (DME/DME/IRU). La navigation DME/DME/IRU peut être limitée dans certaines parties du Canada en raison de la couverture des installations de navigation. Dans de tels cas, les routes seront représentées sur la carte avec l'annotation « GNSS seulement ». route « T » Les routes « T » sont des routes RNAV fixes de l'espace aérien inférieur contrôlé représentées sur les cartes en route de niveau inférieur par des lignes noires pointillées et exigent une avionique RNAV GNSS pour pouvoir être utilisées. L'espace aérien associé aux routes « T » s'étend vers le haut à partir de 2 200 pi AGL, à 10 NM de chaque côté de l'axe de route et ne s'évase pas. La MOCA fournit une protection contre les obstacles sur une distance de 6 NM seulement de chaque côté de l'axe de route et ne s'évase pas.

segment d'approche finale

Partie d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) à partir de l'un des moments suivants :

a) l'aéronef termine le dernier virage conventionnel ou le virage de base, le cas échéant,

b) l'aéronef rejoint la dernière trajectoire spécifiée pour la procédure;

c) (selon la procédure d'approche de non-précision) l'aéronef franchit le repère d'approche finale (FAF), point de cheminement d'approche finale (FAWP) ou point d'approche finale (FAP);

d) (selon la procédure d'approche de précision) l'aéronef franchit le point où la trajectoire verticale ou l'alignement de descente rejoint l'altitude du segment d'approche intermédiaire jusqu'à ce qu'il atteigne le point d'approche interrompue (MAP).

- autre expression : **approche finale**

segment d'approche initiale

Partie d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) située entre le repère ou le point de cheminement d'approche initiale et le repère ou le point de cheminement d'approche intermédiaire, au cours de laquelle l'aéronef quitte la phase en route du vol et manœuvre pour entrer dans le segment d'approche intermédiaire.

- autre expression : **approche initiale**

segment d'approche intermédiaire

Partie d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) située entre le repère ou le point de cheminement d'approche intermédiaire et le repère, point de cheminement ou point d'approche finale, ou entre la fin d'une procédure d'inversion, d'une procédure en hippodrome ou d'une procédure de navigation à l'estime et le repère, point de cheminement ou point d'approche finale, selon le cas. C'est pendant cette partie de la procédure que la configuration, la vitesse et la position de l'aéronef sont ajustées pour le segment d'approche finale.

- autre expression : **approche intermédiaire**

segment d'approche interrompue

Partie d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) entre le point d'approche interrompu (MAP), le point de cheminement d'approche interrompue (MAWP) ou le point de hauteur de décision (DH) et la NAVAID, l'intersection, le repère ou le point de cheminement particuliers de l'approche interrompue, selon le cas, à l'altitude IFR minimale. C'est pendant cette partie de la procédure d'approche que l'aéronef amorce une montée et retourne à la structure en route ou se positionne pour effectuer une procédure d'attente ou toute autre procédure suivante. La trajectoire ainsi que les différentes altitudes sont indiquées sur les cartes de procédure d'approche aux instruments.

- autre expression : **approche interrompue**

service de contrôle de la circulation aérienne

Service fourni en vue

a) d'empêcher :
   i) les abordages entre des aéronefs,
   ii) les collisions entre des aéronefs et des obstacles,
   iii) sur l'aire de manœuvre, les collisions entre des aéronefs et des véhicules;

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

- autre expression : **service ATC**

service d'information de vol en route (FISE)

Communication et réception par un FIC de renseignements pertinents à la phase en route d'un vol.

seuil

Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

source lumineuse dirigée de forte intensité

Source lumineuse dirigée pouvant constituer un danger pour la sécurité aérienne ou entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord.

NOTE :
Les sources lumineuses dirigées de forte intensité comprennent les lasers, les phares de recherche, les projecteurs à lentille et les appareils de projection.

station d'information de vol (FSS)

Unité des ATS qui fournit aux aéronefs des services pertinents aux phases d'arrivée et de départ aux aérodromes non contrôlés et à la traversée d'une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF).

surface critique

Toute surface stabilisante de l'aéronef, ce qui comprend les ailes, les gouvernes, les rotors, les hélices, les stabilisateurs et les plans fixes verticaux, ainsi que la partie supérieure du fuselage des aéronefs avec moteur monté à l'arrière.

surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)

Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, par une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

système anticollision embarqué (ACAS)

Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur de SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

- autre expression : **système de bord d'évitement d'abordage**

Système d'alerte du Nord (NWS ou SAN)

Système multiradar qui permet d'assurer la surveillance de l'espace aérien ainsi que le commandement et le contrôle aux fins de l'identification de défense aérienne pour les approches effectuées vers l'Amérique du Nord en provenance du Nord.

système de gestion de vol (FMS)

Système informatique d'aéronef qui utilise une grande base de données pour permettre la programmation de routes et leur introduction dans le système au moyen d'un dispositif de chargement de données. Les données de position et de précision du système sont constamment mises à jour par référence aux NAVAID conventionnelles.

système de parachute balistique

Système de parachute d'aéronef qui extrait et projette un parachute au moyen d'un agent propulsif inflammable, p. ex. un moteur-fusée ou une charge explosive.

transition

a) Terme générique qui décrit le changement d'une phase d'un vol ou d'une condition de vol à une autre, par exemple, transition de la phase en route à l'approche ou transition du vol aux instruments au vol à vue.

b) Procédure publiée servant à relier le départ normalisé aux instruments (SID) de base à une ou plusieurs voies aériennes en route, ou à relier une ou plusieurs voies aériennes en route à l'arrivée normalisée en région terminale (STAR) de base. Il est possible que plus d'une transition soit publiée dans le SID ou la STAR pertinents.

- autre expression : **route de raccordement**

turbulence en air clair (CAT)

Turbulence ressentie en vol lorsqu'il n'y a pas de nuages.

NOTE :
Cette expression est appliquée communément à la turbulence en haute altitude et est associée au cisaillement du vent (WS). On rencontre souvent ce genre de turbulence près du courant jet.

unité de contrôle de la circulation aérienne

Selon les circonstances :

a) centre de contrôle régional (ACC) établi pour assurer les services ATC aux aéronefs; ou

b) tour de contrôle d'aéroport établie pour assurer le service ATC pour la circulation d'aéroport.

vecteur

Cap donné par un contrôleur à un pilote, d'après les renseignements obtenus par surveillance ATS, en vue du guidage pour la navigation.

- autre expression : **guidage**

vidange de carburant

Délestage en carburant utilisable durant le vol, à l'exception du largage des réservoirs de carburant.

- autre expression : **largage de carburant**

virage conventionnel (PT)

Manœuvre consistant en un virage effectué à partir d'une route désignée, suivi d'un autre virage en sens inverse, de telle sorte que l'aéronef rejoigne la trajectoire désignée pour la suivre en sens inverse.

virage conventionnel en rapprochement

Pendant un virage conventionnel (PT), point où un aéronef fait demi-tour et, par la suite, est en rapprochement dans le segment d'approche intermédiaire ou sur la trajectoire d'approche finale. Un compte rendu de « virage conventionnel en rapprochement » est généralement utilisé par l'ATC comme compte rendu de position pour déterminer l'espacement des aéronefs.

visibilité au sol

S'entend, dans le cas d'un aérodrome, de la visibilité à cet aérodrome communiquée dans une observation météorologique, selon le cas :

a) par une unité ATC;

b) par une FSS ou un FIC;

c) par une station radio d'aérodrome communautaire (CARS); par un système automatisé d'observations météorologiques (AWOS) utilisé par le ministère des Transports, le ministère de la Défense nationale ou le Service de l'environnement atmosphérique dans le but d'effectuer des observations météorologiques pour l'aviation;

d) par une station radio au sol exploitée par un exploitant aérien.

visibilité en vol

Visibilité moyenne vers l'avant, à un moment donné, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

voie aérienne de l'espace inférieur

Dans l'espace aérien inférieur contrôlé, route qui s'étend vers le haut à partir de 2 200 pi au-dessus de la surface de la terre et pour laquelle le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré.

voie aérienne de l'espace supérieur

Dans l'espace aérien supérieur contrôlé, voie établie entre des repères spécifiés.

NOTE :
Sur les cartes aéronautiques, les voies aériennes de l'espace supérieur sont indiquées par la lettre « J » (par exemple J500).

vol VFR contrôlé (CVFR)

Vol effectué conformément aux règles de vol à vue dans l'espace aérien de classe B et conformément à une autorisation ATC.

zone d'approche finale

Zone à l'intérieur de laquelle s'effectue le segment d'approche finale d'une procédure d'approche aux instruments (IAP).

zone de contrôle (CZ)

Sauf indication contraire, espace aérien contrôlé de dimensions définies s'étendant vers le haut à partir de la surface de la terre et jusqu'à 3 000 pi AAE inclusivement.

zone dégagée d'obstacles (OFZ)

Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transition, de la surface d'atterrissage interrompu et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et frangibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

zone d'utilisation de fréquence commune (CFA)

Zone à l'intérieur de laquelle une fréquence désignée publiée peut être utilisée par tout aéronef.

NOTE :
Une CFA a pour but d'être utilisée pour les communications air-air et vise à donner aux pilotes une conscience situationnelle du trafic qui les entoure. Ce n'est pas une classe d'espace aérien, et la fréquence de la CFA n'est pas surveillée par l'ATC et ne peut être utilisée aux aérodromes non contrôlés.

zone de poser (TDZ)

Les premiers 3 000 pi ou le premier tiers de la piste, selon le moindre des deux, mesurés à partir du seuil, dans le sens de l'atterrissage.

zone d'identification de la défense aérienne (ADIZ)

Espace aérien de dimensions définies s'étendant vers le haut à partir de la surface de la terre et soumis à certaines règles de contrôle de la circulation aux fins de la sécurité nationale.

zone d'opérations militaires (MOA)

Espace aérien de dimensions définies, ainsi désigné pour isoler de la circulation IFR certaines activités militaires et pour délimiter, à l'intention de la circulation VFR, les zones où ces activités se déroulent.

- zone d'utilisation de fr**équence commune**

Zone à l'intérieur de laquelle une fréquence désignée publiée peut être utilisée par tout aéronef.

NOTE :
Une CFA a pour but d'être utilisée pour les communications air-air et vise à donner aux pilotes une conscience situationnelle du trafic qui les entoure. Ce n'est pas une classe d'espace aérien, et la fréquence de la CFA n'est pas surveillée par l'ATC et ne peut être utilisée aux aérodromes non contrôlés.

5.2 Abréviations et sigles

AAE	altitude au-dessus de l'aérodrome
AAS	service consultatif d'aérodrome
ABAS	système de renforcement embarqué
AC	circulaire d'information (de la FAA)
ACA	région de contrôle de l'Arctique
ACARS	système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu
ACAS	système anticollision embarqué
ACC	centre de contrôle régional
A-CDM	prise de décision en collaboration aux aéroports
ACRSA	Association civile de recherche et sauvetage aériens
ADAC	aéronef à décollage et atterrissage courts
ADAV	aéronef à décollage et atterrissage verticaux
ADCUS	« Advise customs » (États-Unis)
ADF	radiogoniomètre automatique
ADIZ	zone d'identification de défense aérienne
ADS	surveillance dépendante automatique
ADS-B	surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	surveillance dépendante automatique en mode contrat
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AFCGS	système de pilotage automatique
AFCS	commandes automatiques de vol
AFM	manuel de vol de l'aéronef
AFN	avis de connexion aux aménagements des services de la circulation aérienne (liaison de données)
AFTN	réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AGL	au-dessus du sol
AGN	numéro de groupe d'aéronefs
AIC	circulaire d'information aéronautique
AIM	Gestion de l'information aéronautique (NAV CANADA)
AIM de TC	*Manuel d'information aéronautique de Transports Canada*
AIP	publication d'information aéronautique
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
AIREP	compte rendu en vol
AIS	service d'information aéronautique
ALR	indice de masse d'aéronef
ALSF-2	balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels - CAT II
ALT	altitude

ALTRV	réservation d'altitude
AM	modulation d'amplitude
AMA	altitude minimale de zone
AMIS	service d'information sur les mouvements d'aéronefs
AMRA	agent médical régional de l'aviation
AMSL	au-dessus du niveau moyen de la mer
ANS	système de navigation aérienne
AOC	Centre des opérations aériennes
AOE	aéroport d'entrée
AOM	manuel d'exploitation d'aéroport
APAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
APREQ	demande d'approbation
APRT	aéroport
APV	procédure d'approche avec guidage vertical
ARCAL	balisage lumineux d'aérodrome télécommandé
ARP	point de référence d'aérodrome
ASDA	distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ASDE	équipement aéroportuaire de détection de surface
ASL	au-dessus du niveau de la mer
ATA	heure d'arrivée réelle
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATF	fréquence de trafic d'aérodrome
ATFM	gestion du débit de la circulation aérienne
ATIS	service automatique d'information de région terminale
ATM	gestion de la circulation aérienne
ATN	réseau de télécommunications aéronautiques
ATP	aéronef télépiloté
ATPL	licence de pilote de ligne
ATS	service de la circulation aérienne
AU	station UNICOM d'approche
AVASI	indicateur visuel de pente d'approche simplifié
AVGAS	essence aviation
AWOS	système automatisé d'observations météorologiques
baro-VNAV	navigation verticale barométrique
BCEATST	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
BCST	diffusion
BFC	base des Forces canadiennes
BOTA	zone de transition océanique de Brest
BPL	licence de pilote ballon
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
BVLOS	au-delà de la visibilité directe
C	Celsius
CADV	commandes automatiques de vol
CAE	prolongement de région de contrôle
CAP	Canada Air Pilot
CARS	station radio d'aérodrome communautaire
CASARA	Association civile de recherche et sauvetage aériens
CAT	turbulence en air clair
CAT I, II, III	catégorie I, II, III
CAVOK	plafond et visibilité OK
CCP	contrôle des compétences du pilote
CCRAC	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
CDA	espace aérien intérieur canadien
CDA	relecture d'autorisation de départ (liaison de données)
CDA	carnet de documents d'aviation
CDFA	approche finale en descente continue
CDI	indicateur d'écart de route
CdN	certificat de navigabilité
CEA	certificat d'exploitation aérienne
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CFA	Zone d'utilisation de fréquence commune
CFIT	impact sans perte de contrôle
CFPS	Service de planification de vol en collaboration (CFPS)
CFS	*Supplément de vol — Canada*
CG	centre de gravité
CI	circulaire d'information
CLD	message d'autorisation de départ (liaison de données)
CLDN	Réseau canadien de détection de la foudre
CMA	organisme central de surveillance
CMAC	Centre météorologique aéronautique du Canada
CMC	Centre météorologique canadien
CMNPS	spécifications canadiennes de performances minimales de navigation
CMNPSA	espace aérien canadien de spécifications de performances minimales de navigation
CMU	unité de gestion des communications (liaison de données)

CN	consigne de navigabilité
CNOP	*Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM*
CNRC	Conseil national de recherches Canada
CNS	communications, navigation, surveillance
COA	Centre des opérations aériennes
COAS	certificat d'opérations aériennes spécialisées
CONOPS	concept des opérations
CPDLC	communications contrôleur-pilote par liaison de données
CPL	licence de pilote professionnel
CRAC	Comité de réglementation de l'aviation civile
C.R.C.	Codification des règlements du Canada
CRFI	coefficient canadien de frottement sur piste
CSCA	contamination des surfaces critiques d'un aéronef
CTA	région de contrôle
CVFR	VFR contrôlé
CWAS	*Supplément hydroaérodromes — Canada*
CZ	zone de contrôle
DA	altitude de décision
DADS	Système altimétrique à affichage numérique
DAH	*Manuel des espaces aériens désignés* (TP 1820F)
DCL	autorisation de départ (liaison de données)
DCPC	communications directes contrôleur-pilote
DEL	diode électroluminescente
DF	radiogoniomètre
DH	hauteur de décision
DLM	espace aérien à mandat de liaison de données
DME	équipement de mesure de distance
DOCN	distance oculaire critique nominale
DR	navigation à l'estime
DRCO	installation radio télécommandée à composition
DT	heure avancée
DTW	point de cheminement terminal vent arrière
DVFR	règles de vol à vue de la défense
D-ATIS	ATIS par liaison de données
D-VOLMET	VOLMET par liaison de données
E	est
EAD	base de données AIS européenne
EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne
EAT	heure d'approche prévue
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
EET	durée estimée
EFC	heure prévue d'autorisation subséquente
ELT	radiobalise de repérage d'urgence
EMAS	dispositif d'arrêt à matériau absorbant
EMI	interférence électromagnétique
EROP	évaluation des risques associés aux opérations particulières
ESCAT	voir plan ESCAT
EST	heure estimée (NOTAM)
ETA	heure d'arrivée prévue
ETD	heure de départ prévue
ETE	durée prévue en route
EWH	hauteur entre les yeux et les roues
FAA	Federal Aviation Administration (États-Unis)
FACF	repère de trajectoire d'approche finale
FAF	repère d'approche finale
FANS	futurs systèmes de navigation aérienne
FARs	*Federal Aviation Regulations* (États-Unis)
FATO	aire d'approche finale et de décollage
FAWP	point de cheminement d'approche finale
FD	prévision des vents et des températures en altitude
FDE	détection et élimination d'erreurs
FE	mécanicien navigant
FIC	centre d'information de vol
FIR	région d'information de vol
FISE	service d'information de vol en route
FL	niveau de vol
FLAS	système d'attribution des niveaux de vol
FM	modulation de fréquence
FMC	ordinateur de gestion de vol
FMS	système de gestion de vol
FP	plan de vol
FPUI	indicatif unique du plan de vol
FPV	vue à la première personne
FRT	transition à rayon fixe
FSM	message de système de vol (liaison de données)
FSNA	fournisseur de services de navigation aérienne
FSS	station d'information de vol
FSTD	dispositif de formation simulant le vol
FTE	erreur technique de vol

GBAS	système de renforcement au sol
GEO	orbite terrestre géostationnaire (ou orbite équatoriale géosynchrone)
GEO	orbite terrestre géosynchrone
GES	station terrienne au sol
GFA	prévision de zone graphique
GHz	gigahertz
GLONASS	système mondial de satellites de navigation
GMU	dispositif de contrôle du GPS
GNSS	système mondial de navigation par satellite
GOTA	zone de transition de l'espace aérien océanique de Gander
GP	alignement de descente
GPL	licence de pilote planeur
GPS	système de positionnement mondial
GPWS	dispositif avertisseur de proximité du sol
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GS	alignement de descente
GYP	permis de pilote autogire
h	heure
HAA	hauteur au-dessus de l'aérodrome
HAT	hauteur au-dessus de la zone de poser
HDG	cap
HF	haute fréquence
HFDL	liaison de données HF
Hg	mercure
HIAL	balisage lumineux d'approche à haute intensité
HIRO	opérations sur pistes très achalandées
HLA	espace aérien supérieur
HMU	dispositif de surveillance de la tenue d'altitude
HNE	heure normale de l'Est
hPa	hectopascal
HPL	limite de protection horizontale
HSI	indicateur de situation horizontale
Hz	.hertz
IAF	repère d'approche initiale
IAP	procédure d'approche aux instruments
IAS	vitesse indiquée
IAWP	point de cheminement d'approche initiale
IF	repère intermédiaire
IFF	Identification, ami/ennemi
IFR	règles de vol aux instruments
IFSS	station d'information de vol internationale
ILS	système d'atterrissage aux instruments
IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
INF	repère de navigation intérieure
INS	système de navigation par inertie
INTXN	intersection
IRCC	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
IRS	système de référence par inertie
IRU	unité de référence par inertie
ISA	atmosphère type internationale
ISDE	Innovation, Sciences et Développement économique Canada
IWP	point de cheminement d'approche intermédiaire
J ou Jet Route	voie aérienne de l'espace supérieur
JRCC	centre conjoint de coordination de sauvetage
kg	kilogramme
kHz	kilohertz
kN	kilonewton
KIAS	vitesse indiquée en nœuds
kt	nœud
LASS	système de renforcement à couverture locale
LAHSO	atterrissage et attente à l'écart
LAWO	observation météorologique limitée pour l'aviation
lb	livre
LDA	distance utilisable à l'atterrissage
LEO	orbite terrestre basse
LF	basse fréquence
LIAL	balisage lumineux d'approche à faible intensité
LIDAR	détection et télémétrie par ondes lumineuses
LLA	espace aérien inférieur
LOC	radiophare d'alignement de piste
LNAV	navigation latérale
LP	performance d'alignement de piste sans guidage vertical
LPV	performance d'alignement de piste avec guidage vertical
LRNS	système de navigation à longue portée
LVOP	plan d'exploitation par faible visibilité
LWIS	système d'information météorologique limitée
MA	approche interrompue
MALS	balisage lumineux d'approche à moyenne intensité
MALSF	balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux à éclats séquentiels

MALSR	balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste
MANAB	*Manuel d'abréviations de mots*
MANAIR	*Manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques pour l'aviation*
MANOBS	*Manuel d'observations météorologiques de surface*
MANOT	avis relatif à un aéronef manquant
MAP	point d'approche interrompue
MASPS	spécifications de performances minimales des systèmes de bord
MAWP	point de cheminement d'approche interrompue
mb	millibar
MCDU	unité d'affichage et de contrôle multifonction
MDA	altitude minimale de descente
MDN	ministère de la Défense nationale
MEA	altitude minimale en route
MEAC	médecin-examinateur de l'aviation civile
MEDEVAC	vol d'évacuation médicale
MEHT	hauteur minimale des yeux au-dessus du seuil
MEL	liste d'équipement minimal
METAR	message d'observation météorologique régulière d'aérodrome
MF	fréquence obligatoire
MF	moyenne fréquence
MFAU	unité militaire de consultation en vol
MHz	mégahertz
MLAT	multilatération
MLS	système d'atterrissage hyperfréquences
MM	radioborne intermédiaire
MMHD	masse maximale homologuée au décollage
MNPS	spécifications de performances minimales de navigation
MNPSA	espace aérien de spécifications de performances minimales de navigation
MOA	zone d'opérations militaires
MOC	marge minimale de franchissement d'obstacles
MOCA	altitude minimale de franchissement d'obstacles
MPa	mégapascal
MRA	altitude minimale de réception
MRB	relèvement magnétique de référence
MSA	altitude minimale de secteur
MSL	niveau moyen de la mer
MTCA	région de contrôle terminal militaire
MTOW	masse maximale admissible au décollage
MTSAT	satellite de transport multifonction
MU	unité de gestion (liaison de données)
MVA	altitude minimale de guidage
MVFR.....	règles de vol à vue marginales
MWO	centre de veille météorologique
N	nord
NAARMO	North American Approvals Registry and Monitoring Organization
NACp	catégorie de précision de navigation – position
NADP	procédures d'atténuation du bruit au départ
NAR	route aérienne nord-américaine
NASA	National Aeronautics and Space Administration (États-Unis)
NAT	Atlantique Nord
NAT HLA	espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord
NAVAID	aide à la navigation
NCA	région de contrôle du Nord
NDA	espace aérien intérieur du Nord
NDB	radiophare non directionnel
NIC	catégorie d'intégrité de navigation
NM	mille marin
NO PT	pas de virage conventionnel
NORDO	sans radio
NPA	approche de non-précision
NRP	Programme des routes nord-américaines
NSE	erreur du système de navigation
NUCp	catégorie d'incertitude de navigation – position
O	ouest
OAC	centre de contrôle régional océanique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OAT	température extérieure
OBST	obstacle
O/C	observateur/communicateur
OCA	région de contrôle océanique
OCL	hauteur limite de franchissement d'obstacles
OCS	surface de franchissement d'obstacles
OCTA	huitième(s)
ODALS	balisage lumineux d'approche omnidirectionnel
ODL	niveau de direction opposée
ODP	procédure de départ avec obstacle
OEP	point d'entrée/de sortie océanique

OFZ	zone dégagée d'obstacles
OIDS	Système d'affichage de l'information opérationnelle
OLS	surface de limitation d'obstacles
OMM	Organisation météorologique mondiale
OPS	surface de protection contre les obstacles
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
OTS	système de routes organisées
OTT	au-dessus de la couche
OXP	point de sortie océanique
PAC	Pacifique
PAL	station périphérique
PAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	radar d'approche de précision
PAS	station de service consultatif privé
PBN	navigation fondée sur les performances
PCN	numéro de classification de chaussée (OACI)
PDC	autorisation pré-départ (liaison de données)
PDE	erreur de définition de trajectoire
PIREP	compte rendu météorologique de pilote
plan ESCAT	plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne
PLR	indice de résistance de chaussée
PN	préavis exigé
PNT	prévision numérique du temps
PPL	licence de pilote privé
PPR	autorisation préalable requise
PPS	symbole de position actuelle
PRM	message de routes préférentielles
PRN	bruit pseudoaléatoire
PSI	livres par pouce carré
PSR	radar primaire de surveillance
PSTN	réseau téléphonique public commuté
PT	virage conventionnel
PWS	système prédictif de cisaillement du vent
R	radiale
R	rayon
RA	avis de résolution
RAAS	service consultatif télécommandé d'aérodrome
RAC	*Règlement de l'aviation canadien*
RAIM	contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RAINA	Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne
RASS	source éloignée de calage altimétrique
Rc	rayon de confinement
RCAP	*Canada Air Pilot restrein*t
RCD	demande d'autorisation de départ (liaison de données)
RCDF	Réseau canadien de détection de la foudre
RCL	demande d'autorisation
RCO	installation radio télécommandée
REDL	feux de bord de piste
RENL	feux d'extrémité de piste
RESA	aire de sécurité d'extrémité de piste
RETIL	feux de voie de sortie rapide
RF	arc jusqu'au repère
RLOS	distance radio à portée optique
RMI	indicateur radiomagnétique
RNAV	navigation de surface
RNP	qualité de navigation requise
RNP APCH	approche de qualité de navigation requise
RNP AR APCH	approche de qualité de navigation requise avec autorisation requise
RNPC	performances minimales de navigation requises
RNTAC	réseau national de transport aérien civil
RONLY	récepteur seulement
RPP	permis de pilote de loisiré
RRTU	système de couplage diaphonique
RSC	état de la surface de la piste
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (OACI) (voir AFTN)
RTF	fréquences pour la radiotéléphonie
RTIL	feux d'identification de seuil de piste
RTPC	réseau téléphonique public commuté
RVOP	plan d'exploitation par visibilité réduite
RVR	portée visuelle de piste
RVSM	minimum réduit d'espacement vertical
RWS	système de réaction au cisaillement du vent
RWYCC	code d'état de piste
S	sud
SA	disponibilité sélective
SAR	recherches et sauvetage
SATCOM	communications par satellite
SATP	système d'aéronef télépiloté
SATVOICE	communications vocales par satellite
SBAS	système de renforcement satellitaire
SCA	région de contrôle du Sud
SCDA	approche stabilisée avec angle de descente constant

SCRQEAC	Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile
SDA	espace aérien intérieur du Sud
SELCAL	système d'appel sélectif
SEMA	Service d'exposés météorologiques à l'aviation
service VDF	service de radiogoniométrie VHF
SFA	service fixe aéronautique
SID	départ normalisé aux instruments
SIF	équipement d'identification sélective
SIGMET	renseignements météorologiques significatifs
SIL	niveau d'intégrité de source
SIU	Services d'intervention d'urgence
SIVN	système d'imagerie de vision nocturne
SLIA	sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs
SLOP	procédure de décalage latéral stratégique
SM	mille terrestre
SNA	système de navigation aérienne
SNR	rapport signal/bruit
SOTA	zone de transition océanique de Shannon
SOP	procédures d'utilisation normalisées
SPECI	message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome
SPEC VIS	visibilité minimale spécifiée au décollage
SPI	impulsion spéciale d'identification
SPP	permis d'élève-pilote
SSALR	balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste
SSALS	balisage lumineux d'approche courte simplifiée
SSB	bande latérale unique
SSR	radar secondaire de surveillance
STAR	arrivée normalisée en région terminale
SVFR	vol VFR spécial
SVM	modèle de volume de service
SVN	numéro de véhicules satellites
T	vrai
TA	avis de trafic
TAA	région terminale d'arrivée
TAC	cartes de région terminale
TACAN	système de navigation aérienne tactique
TAF	prévision d'aérodrome
TAS	vitesse air vraie
TATC	Tribunal d'appel des transports du Canada
TAWS	système d'avertissement et d'alarme d'impact
TC	Transports Canada
TCAC	Transports Canada, Aviation civile
TCA	région de contrôle terminal
TCAS I/II	système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage
TCH	hauteur de franchissement du seuil
TCU	unité de contrôle terminal
TDOA	différence de temps d'arrivée
TDZ	zone de poser
TDZE	altitude de zone de poser
TDZL	balisage lumineux de zone de poser
TEA	technicien d'entretien d'aéronefs
TIBA	diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs
TLOF	aire de prise de contact et d'envol
TMI	identification du message de route
TOD	début de la descente
TODA	distance utilisable au décollage
TORA	distance de roulement utilisable au décollage
TP	publication de Transports Canada
TRA	zone radar de tour
TRB	relèvements vrais de référence
TRP	plan radar de tour
TSO	norme technique (Technical Standard Order)
TSE	erreur totale du système
TSR	radar de surveillance terminal
TVI	test de vol aux instruments
UAS	système d'aéronef sans pilote
UAV	véhicule aérien non habité
UHF	ultra-haute fréquence
ULP	permis de pilote ultra-léger
UNICOM	communications universelles
USB	bande latérale supérieure
UTC	temps universel coordonné
VAA	avis de cendres volcaniques
VAAC	centre d'avis de cendres volcaniques
VAGS	système visuel de guidage pour alignement
VAS	service consultatif de véhicules
VASI	indicateur visuel de pente d'approche
VASIS	indicateur visuel de pente d'approche (terme générique)
VCOA	montée à vue au-dessus de l'aéroport
VCS	service de contrôle de véhicules
VDF	radiogoniomètre VHF
VDI	indicateur d'écart vertical
VDL	liaison numérique VHF

VDR	radio de données VHF
VFR	règles de vol à vue
VGSS	sous-système générateur de voix
VHF	très haute fréquence
VLF	très basse fréquence
VLOS	visibilité directe
VMC	conditions météorologiques de vol à vue
VNAP	procédures verticales pour la réduction du bruit
VNAV	navigation verticale
VNC	carte aéronautique de navigation VFR
VOLMET	renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol
VOR	radiophare omnidirectionnel VHF
VORTAC	combinaison de VOR et TACAN
VPA	angle de trajectoire verticale
VTA	carte de région terminale VFR
W	ouest
WAAS	système de renforcement à couverture étendue
WAFC	centre mondial de prévisions de zone
WAFS	système mondial de prévisions de zone
WP	point de cheminement
WPR	compte rendu de position aux points de cheminement
WPR par ADS	compte rendu de position aux points de cheminement par surveillance dépendante automatique
WS	cisaillement du vent
zulu (Z)	temps universel coordonné

NOTES :

1. Les suppléments contiennent d'autres abréviations utilisées sur les cartes aéronautiques ainsi que dans les publications aéronautiques.
2. Les abréviations et sigles se rapportant à la météorologie se trouvent à l'article 3.6 du chapitre MET.

5.3 Index de la législation

Le présent index offre des renvois entre les articles pertinents du *RAC et ceux de* l'AIM de TC correspondants. Certains articles de nature administrative ou habilitante, et non essentiels à l'exploitation des aéronefs, n'ont pas été inclus.

Les numéros d'articles du RAC cités dans le texte de l'AIM de TC correspondent aux numéros de la *Codification des règlements du Canada (CRC)*, chapitre 2, utilisés dans le *RAC*.

Tableau 5.1 – Renvois pertinents entre le RAC et l'AIM de TC

Sous-partie du RAC	Titre du RAC	AIM de TC N° du paragraphe
Partie I	Dispositions générales	
103	Administration et application	LRA 6.4, 6.5
Partie II	Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés	LRA 4.1, 4.6, 4.7
201	Identification des aéronefs et autres produits aéronautiques	LRA 4.2
202	Marquage et immatriculation des aéronefs	LRA 4.3, 4.7, 5.7.2
Partie III	Aérodromes, aéroports et héliports	
301	Aérodromes	AGA 2.1, 7.3
302	Aéroports	AGA 2.3.6
Partie IV	Délivrance des licences et formation du personnel	
403	Licences et qualifications de technicien d'entretien d'aéronefs	LRA 5.4.2
406	Unités de formation au pilotage	LRA 5.6.1
421	Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite	LRA 1.1, 1.5, 1.6, 1.7, 1.12, 1.14.4
424	Exigences médicales	LRA 1.1, 1.9, 2.1.1, 2.2
Partie V	Navigabilité	
501	Rapport annuel d'information de navigabilité aérienne	LRA 5.5
507	Autorité de vol et certificat de conformité acoustique	LRA 5.1, 5.3.1, 5.3.3, 5.3.4, 5.3.5
521	Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique ou d'une modification de celle-ci	LRA 5.2.2,
521 Section IX	Rapports de difficultés en service	LRA 5.6.5
571	Exigences relatives à la maintenance des aéronefs	LRA 5.4.1, 5.6.3, 5.6.4
Partie VI	Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs	RAC 3.1
601	L'espace aérien	RAC 2.8, 2.8.6, 2.9.2

Sous-partie du RAC	Titre du RAC	AIM de TC N° du paragraphe
602	Règles d'utilisation et de vol	COM 1.3, 9.7, MET 1.1.9, RAC 1.6, 1.8, 1.9, 2.3.1, 2.5.2, 2.7.3, 2.7.4, 2.9.3, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 3.1, 3.6.1, 3.6.2, 3.7.1, 3.7.2, 3.9, 3.12, 3.12.1, 3.13, 3.14, 4.1, 4.1.2, 4.2.5, 4.3, 4.4.8, 4.5.2, 4.5.4, 4.5.7, 5.4, 5.5, 6.1, 8.1, 8.3, 8.4, 8.5, 9.6.1, 9.7.3, 9.11, 9.12, 9.18.1, 9.19.1, 9.19.2.1, 9.19.2.2, 9.19.2.3, 9.19.2.5, 9.19.2.6, 9.19.3, 10.7, 10.9, RAC Annex 2.0, NAT 1.1.1, 1.2, SAR 3.9, 4.7, 4.8.2, AIR 2.11.3, 2.17.3, 4.4.2, 4.8, 4.9, 4.13, 4.15, 4.15.3
603	Opérations aériennes spécialisées	RAC 1.9, 2.5.2, AIR 4.7.1, 4.8
604	Transport de passagers par un exploitant privé	COM 5.4, 9.2, RAC 9.18, LRA 5.6.1
605	Exigences relatives aux aéronefs	COM 8.2, RAC 2.7.4, RAC Annexe 2.0, SAR 3.1, 3.3, 3.9, LRA 5.3.1, 5.4.1, 5.6.1, 5.6.4, 5.7.1, 5.7.3
625	Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs	LRA 5.4.1, 5.4.2, 5.6.2, 5.7.1
Partie VII	Services aériens commerciaux	RAC 9.18, 9.19
703	Exploitation d'un taxi aérien	COM 9.2, RAC 3.5.1, 3.5.7, AIR 4.4.2
704	Exploitation d'un service aérien de navette	COM 9.2, AIR 4.4.2
705	Exploitation d'une entreprise de transport aérien	COM 9.2, AIR 4.4.2
706	Exigences de maintenance pour les exploitants aériens	LRA 5.6.1
Partie VIII	Services de la navigation aérienne	GEN 1.3.1, RAC 2.1, NAT 1.1.2

5.4 Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC)

5.4.1 Généralités

Cette partie décrit le processus de consultation sur la réglementation de TCAC. TCAC dispose pour cela d'un conseil consultatif qui se nomme le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Le directeur général de l'Aviation civile est le parrain du CCRAC, qui a été créé officiellement le 1er juillet 1993.

5.4.2 Principes directeurs

La *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation* publiée par le Conseil du Trésor du Canada demande à TC (et à d'autres ministères fédéraux) de participer à toutes les étapes du processus de réglementation. TCAC fait participer des intervenants dans des initiatives de réglementation par l'entremise du CCRAC. Ainsi, le CCRAC est un élément important du processus de consultation de l'élaboration de règlements de TC.

Le principe directeur du CCRAC est de maintenir, voire d'améliorer le niveau élevé de sécurité de l'aviation canadienne. Les nouvelles propositions, notamment les questions d'intérêt public, sont jugées en fonction de la sécurité et de l'efficacité qui résulteraient de leur mise en œuvre et sont évaluées dès le début afin de déterminer où il est possible de rationaliser les processus d'élaboration et d'approbation et où il serait bon de concentrer les ressources.

5.4.3 Objectif

L'objectif premier du CCRAC est d'évaluer et de recommander tout changement réglementaire au moyen d'activités coopératives de réglementation. Pour s'acquitter de cette tâche, il va :

a) communiquer les priorités de TCAC concernant ses stratégies et ses activités de réglementation et demander la rétroaction de l'industrie;

b) cerner les questions critiques ou litigieuses nécessitant l'examen et, si nécessaire, la révision des règlements, politiques, normes ou procédures en vigueur dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité aérienne au Canada;

c) solliciter et définir les besoins de l'industrie aéronautique afin qu'ils soient pleinement pris en compte, et ce, grâce à la participation et à une consultation directe;

d) élaborer et maintenir des outils administratifs permettant de mobiliser l'industrie aéronautique aux diverses étapes du processus d'établissement des règles;

e) éliminer, autant que possible, les entraves à la sécurité et favoriser l'efficience au moyen de règlements et de normes visant à réduire la complexité et à accroître la productivité du système de la sécurité aérienne dans son ensemble;

f) minimiser le fardeau réglementaire lorsqu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité;

g) maximiser, autant que possible, la compatibilité du cadre réglementaire canadien avec celui d'autres autorités réglementaires (c.-à-d. les normes et pratiques recommandées de l'OACI, la FAA, l'AESA) lorsque cela est susceptible d'avoir une incidence positive sur la sécurité ou d'améliorer l'efficacité;

h) transmettre des informations complètes et exactes à l'industrie aéronautique, et ce, en temps opportun.

5.4.4 Structure organisationnelle

Le CCRAC est un partenariat entre des représentants du gouvernement, du milieu de l'aviation et du public intéressé. Il recherche activement la participation d'un grand nombre d'organismes et de personnes capables de représenter les points de vue de l'ensemble du milieu de l'aviation et du public intéressé. On y trouve des associations patronales et syndicales représentant des exploitants, des constructeurs et associations professionnelles.

5.4.4.1 Groupe de discussion

Un groupe de discussion examine les questions techniques ou de politique en matière de sécurité, fournit de l'expertise technique, effectue des évaluations des risques, propose des solutions et formule des recommandations dans la portée d'un mandat clairement défini. Les membres du groupe de discussion sont composés d'experts de l'industrie et de TC. Un groupe de discussion est établi quand les résultats d'une évaluation préliminaire de la question et de la consultation concluent que cela est nécessaire.

5.4.4.2 Comité technique spécial

Un comité technique spécial prodigue des conseils et formule des recommandations à l'équipe de gestion de TCAC sur les questions réglementaires et les propositions réglementaires officielles. Un comité technique spécial discute des objectifs de la politique et des documents à l'appui. Les membres sont des représentants du milieu de l'aviation, d'autres parties intéressées et de TC. Un comité technique spécial est établi quand les résultats d'une évaluation préliminaire de la question et de la consultation concluent que cela est nécessaire.

5.4.4.3 Plénière du Conseil consultatif sur la réglementation canadienne (CCRAC)

La plénière du CCRAC offre une tribune ouverte où les représentants de l'industrie aéronautique et de TC peuvent discuter des priorités stratégiques de TCAC, en matière d'établissement des règles et en tenant compte des besoins opérationnels et des besoins technologiques émergents de l'industrie de l'aéronautique.

5.4.4.4 Équipe de gestion de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC)

L'équipe de gestion de TCAC a la responsabilité de relever les questions de réglementation, d'en établir l'ordre des priorités, et aussi d'étudier, d'approuver et, au besoin, de diriger la mise en œuvre des recommandations formulées par les groupes de discussion et les comités techniques spéciaux du CCRAC.

Le directeur des Normes ou le directeur des Politiques et Services de réglementation évalue les propositions et la documentation à l'appui avant qu'elles ne soient remises à un groupe de discussion ou à un comité technique spécial. C'est aussi le directeur qui désigne le chef du groupe de discussion et qui préside les réunions des comités techniques spéciaux. C'est au directeur qu'il incombe d'informer l'équipe de gestion de TCAC des résultats du groupe de discussion ou de la réunion du comité technique spécial. Le directeur de la Direction des politiques et des services de réglementation est chargé de gérer le processus du CCRAC et de veiller à ce qu'il y ait une diversité suffisante parmi les représentants de l'industrie aéronautique afin d'avoir une variété de points de vue et d'expertises.

5.4.4.5 Secrétariat

Le secrétariat conçoit, met en place et entretient tous les systèmes nécessaires au bon fonctionnement du CCRAC. Le secrétariat est géré par la Direction des politiques et des services de réglementation et sert de point de contact pour les consultations sur des questions d'élaboration de la réglementation de l'Aviation civile au sein de TC.

5.4.5 Ressources du projet

Outre le secrétariat à temps plein, des ressources sont demandées au besoin à TCAC et au milieu aéronautique. Les organismes d'intervenants qui participent à un groupe de discussion du CCRAC, à un comité technique spécial ou à une assemblée plénière sont censés assumer leurs propres frais. Le CCRAC fournira, si possible, des salles de réunion et des services de secrétariat, comme la rédaction de procès-verbaux.

5.4.6 Communications

Les communications se veulent complètes et opportunes. En effet, la participation adaptée et en temps voulu des représentants du milieu aéronautique et de TC au CCRAC est indispensable à un processus de consultation efficace auprès du milieu aéronautique.

Le Système de rapport des activités du CCRAC (<https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/NPA-APM/crs.aspx?lang=fra&GoCTemplateCulture=fr-CA>) fournit des documents d'appui sur toute question ayant fait l'objet de consultation auprès d'intervenants du milieu de l'aviation. On y retrouve des évaluations préliminaires de la question et de la consultation, des avis de proposition de modification, des rapports de groupes de discussion, des comptes rendus de décisions ainsi que des documents présentés à la plénière.

5.4.7 Information

L'information présentée ici est exposée plus en détail dans le document intitulé *Charte de gestion et procédures du CCRAC*. Les personnes et organismes qui aimeraient devenir membres du CCRAC ou qui désirent obtenir plus de renseignements peuvent s'adresser au secrétariat du CCRAC par courriel, téléphone ou courriel à :

Transports Canada (AARBH)
Secrétariat du CCRAC
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Tel.: 613-990-1847
Courriel : .....carrac@tc.gc.ca

6.0 Centre des opérations aériennes (COA)

6.1 Centre des opérations aériennes (COA) — comptes rendus d'accidents, d'événements ou d'incidents de l'aviation civile

Le Centre des opérations aériennes (COA) surveille en permanence le réseau national de transport aérien civil (RNTAC) et intervient dans les situations d'urgence nécessitant l'attention ou la coordination des directions fonctionnelles concernées, y compris les bureaux régionaux et les autres ministères et organismes. Le COA est le premier point de contact pour tous les événements liés à l'aviation. Il reçoit les comptes rendus d'accident, d'événement et de tout incident qui se produit dans le RNTAC. Ces comptes rendus peuvent provenir de différentes sources, y compris NAV CANADA, les administrations aéroportuaires, Sécurité publique Canada, les organismes d'application de la loi, d'autres ministères du gouvernement, les gouvernements étrangers et le grand public. Ces comptes rendus sont constamment surveillés et distribués aux secteurs fonctionnels appropriés de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) aux fins d'examen, d'analyse des tendances, d'enquête (s'il y a lieu) et d'inclusion dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile (SCRQEAC).

Les comptes rendus exigeant l'attention d'un bureau régional, d'un organisme modal ou multimodal, d'un autre ministère ou d'un organisme externe sont immédiatement transmis à l'organisme concerné afin que les mesures qui s'imposent soient prises. Pour davantage de renseignements sur le COA, consulter la section En route (ENR) 1.14 de l'*AIP Canada* disponible sur le site Web de NAV CANADA.

Pour signaler un accident, un événement ou un incident impliquant un aéronef, communiquer avec le COA en tout temps au :

Tél. sans frais : 1-877-992-6853
Tél. : 613-992-6853
Téléc. sans frais : 1-866-993-7768
Téléc. : 613-993-7768

Site Web :..... http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/IR-RI/av_i_r.aspx?lang=fra

7.0 Centre de communications de l'aviation civile

Nous avons simplifié nos processus de prestation de services afin d'accroître notre efficacité et, en raison de ces changements, la communauté de l'aviation et le public signaleront les enjeux ou les préoccupations au moyen du Centre de communications de l'Aviation civile, lequel offre en ce moment un point de contact central pour les demandes par courriel et par téléphone à propos du programme. Veuillez communiquer avec nous au moyen des méthodes présentées ci-dessous :

Envoyer les demandes à : Formulaire de contact du Centre de communications de l'Aviation civile

Dans un effort de maintenir la confidentialité, des démarches ont été entreprises par le Centre de communications pour accepter les demandes de renseignements confidentiels, mais la soumission envoyée doit clairement être indiquée comme étant de nature confidentielle dans son titre et son corps.