



CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

ATTENTION:

ALL CANADIAN PILOTS, FLIGHT DISPATCHERS,
AIR OPERATORS AND PRIVATE OPERATORS

À L'ATTENTION :

TOUS LES PILOTES, RÉGULATEURS DE VOL,
EXPLOITANTS AÉRIENS ET EXPLOITANTS PRIVÉS
CANADIENS

UNITED STATES IMPLEMENTATION OF TAKEOFF AND LANDING PERFORMANCE ASSESSMENT (TALPA)	MISE EN ŒUVRE DU TAKEOFF AND LANDING PERFORMANCE ASSESSMENT (TALPA) [ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE AU DECOLLAGES ET A L'ATTERRISSAGE] DES ÉTATS-UNIS
PURPOSE:	OBJET :
The purpose of this CASA is to alert Canadian pilots, flight dispatchers, air operators and private operators of important changes affecting flight operations in the United States, which will take effect on October 1, 2016.	La présente ASAC vise à alerter les pilotes, les régulateurs de vol, les exploitants aériens et les exploitants privés canadiens sur les modifications touchant les opérations aériennes aux États-Unis, qui entreront en vigueur le 1 ^{er} octobre 2016.
BACKGROUND:	CONTEXTE :
The United States Federal Aviation Administration (FAA) Takeoff and Landing Performance Assessment (TALPA) initiative aims to reduce the risk of runway overruns by providing airport operators with a method to accurately and consistently determine the runway condition when a paved runway is not dry. This information is intended to enable a more accurate determination of the distance required to stop on a wet or contaminated paved runway.	L'initiative <i>Takeoff and Landing Performance Assessment</i> (TALPA) [évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage] de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis vise à réduire le risque de sortie en bout de piste en offrant aux exploitants d'aéroport une méthode pour déterminer avec exactitude et uniformité l'état de la piste lorsqu'une piste avec revêtement n'est pas sèche. Les présents renseignements visent à permettre une détermination plus exacte de la distance

	nécessaire pour s'arrêter sur une piste avec revêtement, mouillée ou contaminée.
Beginning October 1, 2016, most US airports will use TALPA procedures to conduct runway assessments and will report those conditions in newly formatted Field Condition (FICON) Notices to Airmen (NOTAMs). This information, along with the manufacturer-supplied aircraft-specific performance information (performance data), is used to determine the runway length needed to safely stop an aircraft after landing.	Au 1 ^{er} octobre 2016, la plupart des aéroports des États-Unis utiliseront les procédures TALPA pour évaluer les pistes et présenteront les comptes rendus de ces conditions sous un nouveau format, le <i>Field Condition (FICON) Notices to Airmen (NOTAMs)</i> . Cette information, conjointement avec l'information sur les performances spécifique à l'aéronef fournie par le constructeur (les données de performance), sera utilisée pour déterminer la longueur de piste nécessaire pour arrêter un aéronef en toute sécurité après atterrissage.
<p>The new format FICON will feature a Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) format and terminology. The RCAM will include Runway Condition Codes (RCC) which will range from 6 to 1, as follows: 6-Dry; 5-Good; 4-Good to Medium; 3-Medium; 2-Medium to Poor; 1-Poor.</p> <p>The new (TALPA) format FICON will also provide runway contaminant type and depth information using the established terminology and symbols. However, the new format FICON will provide additional detail, since runway conditions will be specified for each third of the runway.</p>	<p>Le nouveau format FICON comportera un format et une terminologie de la <i>Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)</i> (Grille d'évaluation de l'état de surface de la piste) qui comprend des <i>Runway Condition Codes (RCC)</i> (Codes d'état de surface de piste) qui vont de 6 à 1 : 6 – sec ; 5 – bon ; 4 – bon à passable ; 3 – passable ; 2 – passable à médiocre ; 1 – médiocre.</p> <p>Le nouveau format FICON (TALPA) donnera aussi le type de contaminant de la surface de piste et des renseignements détaillés et utilisera la terminologie et les symboles convenus. Toutefois, le nouveau format FICON donnera des détails supplémentaires étant donné que l'état de surface de la piste sera spécifié pour chaque tiers de la piste.</p>

<p>The FAA has provided a website with numerous TALPA resources: http://www.faa.gov/about/initiatives/talpa</p> <p>This website identifies existing FAA publications that are significant to the TALPA initiative. Additional publications will be added to the table for use by the aviation community in the next several months.</p> <p>Relevant information can also be found in the FAA Order 8900.1, Volume 4, Chapter 3, Section 1, Subsection 4-503-Landing Distance Assessment at Time of Arrival. http://fsims.faa.gov/PICResults.aspx?mode=EBookContents&restricttocategory=all~menu</p>	<p>La FAA a ouvert un site Web contenant de nombreux documents sur le TALPA : http://www.faa.gov/about/initiatives/talpa</p> <p>Ce site Web présente toutes les publications existantes de la FAA qui sont importantes pour l'initiative TALPA. D'autres publications seront ajoutées à la liste pour que la communauté aéronautique puisse s'en servir au cours des prochains mois.</p> <p>Il est aussi possible de trouver l'information pertinente dans l'<i>Order 8900.1, Volume 4, Chapter 3, Section 1, Subsection 4-503-Landing Distance Assessment at Time of Arrival</i> de la FAA. http://fsims.faa.gov/PICResults.aspx?mode=EBookContents&restricttocategory=all~menu</p>
<p>Some aircraft manufacturers and performance data providers have produced performance information (data) which conforms to the TALPA RCAM format and terminology. This Operational Landing Distance data is advisory data which is based on the recommendations of FAA Advisory Circular (AC) 25-32, <i>Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments</i>.</p>	<p>Certains constructeurs d'aéronefs et fournisseurs de données sur les performances ont publié des renseignements sur la performance (données) conformes au format et à la terminologie TALPA RCAM. Ces données sur la distance d'atterrissage opérationnelle est fondée sur les recommandations de l'Advisory Circular (AC) 25-32, <i>Landing Performance Data for Time-of-Arrival Landing Performance Assessments</i> de la FAA.</p>
<p>For some older airplanes which are still in service, the manufacturer may not provide advisory data which conforms to the TALPA RCAM format and terminology. For these aircraft, FAA Order 8900.1, Vol. 4, Chap. 3, Section 1, Subsection 4-503 provides advisory information, including Landing Distance Factors (LDF) in Table 4-11.</p>	<p>Pour certains avions anciens qui sont toujours en service, le constructeur peut ne pas fournir de données consultatives qui soient conformes au format et à la terminologie TALPA RCAM. Pour ces aéronefs, l'<i>Order 8900.1, Vol. 4, Chap. 3, Section 1, Subsection 4-503</i> de la FAA donne des renseignements à consulter, y compris les <i>Landing Distance Factors</i> (LDF) (facteurs de distance d'atterrissage) au tableau 4-11.</p>

<p>Note:</p> <p>The aircraft manufacturer or type certificate holder should be consulted for specific direction and guidance regarding aircraft performance and operational procedures.</p>	<p>Nota :</p> <p>Il faudrait consulter le constructeur de l'aéronef ou le titulaire du certificat de type pour obtenir des instructions et des orientations spécifiques concernant la performance et les procédures d'utilisation des aéronefs.</p>
<p>Caution:</p> <p>All personnel should use their best judgement in making conservative calculations of the effects of wet and contaminated runway conditions on aircraft performance.</p>	<p>Attention :</p> <p>Tout le personnel devrait faire appel à son bon sens quand il fait des calculs conservateurs de l'état de surface d'une piste mouillée ou contaminée sur les effets sur la performance des aéronefs.</p>
<p>From October 1, 2016 onwards, pilots who are not familiar with the new TALPA runway assessment procedures and the newly formatted FICON NOTAMs may not be able to interpret and utilize this important information correctly and effectively.</p>	<p>À partir du 1^{er} octobre 2016, les pilotes qui ne connaissent pas les nouvelles procédures TALPA d'évaluation des pistes ni le nouveau format des FICON NOTAMs pourraient ne pas pouvoir interpréter et utiliser correctement et efficacement cette information importante.</p>

<p>Section 602.71 of the <i>Canadian Aviation Regulations (CARs) – Pre-flight Information</i> states: “The pilot-in-command of an aircraft shall, before commencing a flight, be familiar with the available information that is appropriate to the intended flight.”</p>	<p>Article 602.71 du <i>Règlement de l’aviation canadien (RAC) — Renseignements avant vol</i> : « Le commandant de bord d’un aéronef doit, avant le commencement d’un vol, bien connaître les renseignements pertinents au vol prévu qui sont à sa disposition. »</p>
<p>Section 705.111 (b) of the <i>CARs – Route and Aerodrome Qualifications</i> states: “No air operator shall permit a person to act and no person shall act as the pilot-in-command of an aircraft on a flight along a route or into an aerodrome unless... (b) the person has received training and demonstrated adequate knowledge, in accordance with the <i>Commercial Air Service Standards [CASS]</i>.”</p> <p>Section 725.124(35)(a)(iii) of the <i>CASS – Route and Aerodrome Qualifications Training</i> states: “For aerodrome qualification, the pilot-in-command shall demonstrate knowledge of: ...meteorological, communication and air traffic facilities, services and procedures.”</p>	<p>Alinéa 705.111b) du RAC — <i>Qualifications relatives aux aérodromes et aux routes</i> : « Il est interdit à l’exploitant aérien de permettre à une personne d’agir en qualité de commandant de bord d’un aéronef utilisé sur une route ou à un aérodrome et à toute personne d’agir en cette qualité, à moins qu’elle ne satisfasse à l’une des exigences suivantes :</p> <p>b) elle a reçu la formation et a démontré qu’elle possède les connaissances suffisantes conformément aux <i>Normes de service aérien commercial</i>. »</p> <p>Le sous-alinéa 725.124(35)a) (iii) des NSAC — <i>Formation de qualification concernant les routes et les aérodromes</i> stipule : Avant d’être qualifié pour exploiter un avion dans un aérodrome, le commandant de bord doit démontrer sa connaissance des sujets suivants : ...installations, services et procédures météorologiques, de communications et de circulation aérienne. »</p>
<p>RECOMMENDED ACTIONS:</p>	<p>MESURES RECOMMANDÉES :</p>
<p>Transport Canada reminds all pilots, flight dispatchers, air operators and private operators, who will be conducting flight operations to and from the United States from October 1, 2016 onwards, to ensure that they are familiar with the new TALPA runway assessment procedures and the newly formatted FICON NOTAMs.</p>	<p>Transports Canada rappelle à tous les pilotes, régulateurs de vols, exploitants aériens et exploitants privés, qui effectueront des vols à destination et en provenance des États-Unis à partir du 1^{er} octobre 2016, qu’ils doivent se familiariser avec les nouvelles procédures TALPA d’évaluation des pistes et avec le nouveau format des FICON NOTAMs.</p>

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a Transport Canada Centre; or contact Robert Kostecka, Flight Technical and Operator Certification, Commercial Flight Standards, in Ottawa, by telephone at 613-990-7642 or by e-mail at robert.kostecka@tc.gc.ca .

BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un Centre de Transports Canada ou avec Robert Kostecka, Normes de technicité de vol et de certification des exploitants Normes de l'aviation commerciales, à Ottawa, par téléphone au 613-990-7642 ou par courriel à robert.kostecka@tc.gc.ca.

Robert Sincennes

[original signed by / original signé par]

Director | Directeur
STANDARDS BRANCH | DIRECTION DES NORMES

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.