



SUR MESURE :

**Un guide des publications
aéronautiques de NAV CANADA**

A U S E R V I C E D ' U N M O N D E E N M O U V E M E N T



Table des matières

Section A Renseignements de nature générale.....	2
Section B Renseignements sur mesure propres aux publications.....	4
<i>B1. Séries de cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) à l'échelle 1/500 000.....</i>	<i>4</i>
<i>B2. Série de cartes de région terminale VFR (VTA) à l'échelle 1/250 000.....</i>	<i>5</i>
<i>B3. Supplément de vol – Canada (CFS).....</i>	<i>7</i>
<i>B4. Supplément hydroaérodromes – Canada (CWAS).....</i>	<i>8</i>
<i>B5. Canada Air Pilot (CAP).....</i>	<i>8</i>
<i>B6. Canada Air Pilot restreint (RCAP).....</i>	<i>9</i>
<i>B7. Cartes en route de niveau inférieur (LO).....</i>	<i>10</i>
<i>B8. Cartes en route de niveau supérieur (HI).....</i>	<i>11</i>
<i>B9. Cartes de région terminale (TAC).....</i>	<i>11</i>
<i>B10. AIP Canada (OACI).....</i>	<i>13</i>
<i>B11. Cartes des aéroports canadiens (schémas d'aéroport).....</i>	<i>13</i>
<i>B12. Cartes d'obstacles d'aérodrome type A.....</i>	<i>14</i>

Section A Renseignements de nature générale

La présente section contient des lignes directrices qui s'appliquent à toutes les publications de NAV CANADA.

RAISON D'ÊTRE DE LA PRÉSENTE INITIATIVE

L'objectif du présent document consiste à fournir des précisions quant à l'utilisation prévue des publications d'information aéronautique. L'utilisation de publications de façons qui ne concordent pas avec les fins prévues de celles-ci peut avoir une incidence négative considérable sur la sécurité. La description suivante de la façon d'utiliser les diverses publications aéronautiques et des circonstances propices à leur utilisation est présentée dans le but d'accroître la sécurité et d'encourager l'utilisation appropriée desdites publications.

NOTAM

Toutes les publications peuvent être modifiées entre les cycles de publication et de mise à jour. Ces modifications feront l'objet d'un NOTAM. Il est impératif que l'actualité de toutes les publications soit vérifiée en consultant les NOTAM en vigueur pour la région et la nature de l'exploitation.

LE DISQUE COMPACT (CD) DES PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES

Ce CD contient toutes les publications révisées selon un cycle de 56 jours en format électronique. Parmi ces publications, on trouve le *Supplément de vol – Canada*, le *Canada Air Pilot*, les cartes en route de niveau inférieur et supérieur et le *Supplément hydroaérodromes – Canada*. L'information contenue dans ce CD est fournie à titre de référence seulement. **ELLE NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉE AUX FINS DE NAVIGATION AÉRIENNE.** Les cartes électroniques NE SONT PAS à l'échelle et ne sont pas nécessairement de la même couleur que les cartes en papier. Les pilotes et autres utilisateurs doivent obtenir et utiliser les cartes en papier aux fins de navigation aérienne.

DÉCLARATION GÉNÉRALE RELATIVE À LA SÉCURITÉ

Il est fondamental que les utilisateurs comprennent et reconnaissent le but et les limites de ces publications aéronautiques et qu'ils se servent de celles-ci uniquement aux fins prévues. En cas d'exploitation au-delà de l'objectif énoncé ou en dehors des limites établies, il faut utiliser un autre moyen pour la navigation et l'obtention de renseignements.

RÉTROACTION

NAV CANADA aime recevoir vos commentaires sur tous ses produits et, dans la mesure du possible, les publications tiendront compte des besoins et des demandes des clients.

Nous vous demandons de bien vouloir soumettre vos questions et commentaires à service@navcanada.ca.

Documents de référence : Les renseignements figurant contenue dans la présente publication sont compatibles avec :

1. Les annexes et documents de l'OACI
 - a. Annexe 15
 - b. Annexe 4
2. Les documents de Transports Canada
 - a. Règlement de l'aviation canadien (RAC)
 - b. Manuel d'information aéronautique (AIM)
3. Les documents de NAV CANADA
 - a. Publications aéronautiques AIM

Section B Renseignements sur mesure propres aux publications

*La présente section
contient les renseignements
propres à chacune des
publications de NAV CANADA.*

B1. Séries de cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) à l'échelle 1/500 000

BUT

La série de 52 cartes VNC est conçue pour la navigation VFR partout au Canada. Elle répond aux exigences de navigation aérienne à vue pour les opérations à une altitude de 12 500 pieds ASL ou au-dessous.

Elle permet ce qui suit :

1. Planification avant-vol :
 - 1.1. Dessiner des lignes de trajectoire en utilisant les renseignements de déclinaison magnétique pour déterminer la trajectoire en degrés magnétiques (°M).
 - 1.2. Faire une reconnaissance cartographique en vue de trouver les principaux éléments (villes, routes, chemins de fer, etc.) pour la navigation latérale.
 - 1.3. Établir des profils de vol vertical par rapport à l'altitude topographique du relief et des obstacles.
2. Navigation en vol :
 - 2.1. Déterminer la position horizontale par rapport à la trajectoire voulue en fonction des éléments du terrain.
 - 2.2. Déterminer les distances, plus particulièrement jusqu'à destination.
 - 2.3. Identifier les aérodromes, les points de cheminement, les fréquences, les limites de l'espace aérien, etc.
 - 2.4. Déterminer la position verticale par rapport aux obstacles et au relief.

LIMITES

3. Cette série de cartes est assujettie aux **limites** suivantes :
 - 3.1. En raison de leur échelle (1/500 000), ces cartes ne doivent pas être utilisées pour le vol par plafond bas et par faible visibilité. À titre indicatif, les plus faibles minimums météorologiques, tels que décrits à la figure 2.7 de la section RAC de l'AIM de TC, consistent en un plafond de 1 000 pieds AGL et une visibilité de 1 mille dans un espace aérien non contrôlé. L'utilisation des cartes VNC à l'échelle 1/500 000 dans de telles conditions n'est pas conseillée.
 - 3.2. Les obstacles ne seront pas tous indiqués. Il n'est pas possible de garantir que tous les obstacles sont inclus.

- 3.3. Les éléments géographiques et aéronautiques ne peuvent pas tous être indiqués.
- 3.4. En raison des longs intervalles de mise à jour des cartes (un, deux ou cinq ans), il se peut que certains renseignements aéronautiques ne soient pas à jour. Chaque carte VNC indique, sous le titre, la date d'édition, la date à laquelle les données topographiques ont été corrigées et la date d'entrée en vigueur des modifications de l'espace aérien. Les nouveaux renseignements (obstacles, espaces aériens réglementés et consultatifs, zones de contrôle révisées, etc.) sont d'abord annoncés par l'entremise de NOTAM ou de suppléments d'AIP, puis publiés dans le CFS et, enfin, incorporés à une révision de cartes.
- 3.5. Les cartes VNC contiennent moins d'information aéronautique que les cartes de région terminale VFR (VTA). Par conséquent, les utilisateurs sont invités à utiliser les cartes VTA lorsqu'elles sont disponibles.

Il est essentiel que les utilisateurs comprennent le but et les limites de ce produit et qu'ils s'en servent uniquement aux fins prévues.

B2. Série de cartes de région terminale VFR (VTA) à l'échelle 1/250 000

BUT

La série de cartes VTA est conçue pour la navigation VFR dans la région terminale autour de sept zones de trafic élevé.

Elle permet ce qui suit :

1. Planification avant-vol :
 - 1.1. Dessiner des lignes de trajectoire en utilisant les renseignements de déclinaison magnétique pour déterminer la trajectoire en degrés magnétiques (°M).
 - 1.2. Faire une reconnaissance cartographique en vue de trouver les principaux éléments (villes, routes, chemins de fer, etc.) pour la navigation latérale.
 - 1.3. Établir des profils de vol vertical par rapport au relief, aux obstacles et aux pistes.

-
2. Navigation en vol :
 - 2.1. Identifier les points de cheminement et les routes d'arrivée et de départ.
 - 2.2. Déterminer la position horizontale par rapport à la trajectoire voulue en fonction des éléments du terrain.
 - 2.3. Déterminer les distances, plus particulièrement jusqu'à destination.
 - 2.4. Déterminer la position verticale par rapport aux obstacles et au relief.
 - 2.5. Identifier les zones de contrôle, les fréquences et les limites de l'espace aérien.

LIMITES

3. Cette série de cartes est assujettie aux **limites** suivantes :
 - 3.1. En raison de leur échelle (1/250 000), ces cartes ne doivent pas être utilisées pour le vol par plafond bas et par faible visibilité. À titre indicatif, les plus faibles minimums météorologiques dans les zones de contrôle, tels que décrits dans la section RAC de l'AIM de TC, consistent en un plafond de 1 000 pieds AGL et une visibilité de 3 milles. L'utilisation des cartes VTA à l'échelle 1/250 000 dans de telles conditions n'est pas conseillée.
 - 3.2. Dans les zones de contrôle, tels que décrits dans les obstructions ne seront pas toutes indiquées. Il n'est pas possible de garantir que toutes les obstructions sont incluses. En général, seules les obstructions de 300 pieds AGL ou plus sont indiquées ainsi que de toutes les obstructions connues de moins 300 pieds AGL qui sont considérées comme importantes.
 - 3.3. Les éléments géographiques et aéronautiques ne peuvent pas tous être indiqués.
 - 3.4. Certains renseignements aéronautiques peuvent ne pas être à jour parce que l'intervalle de mise à jour des cartes est de un an. Chaque carte VTA indique, sous le titre, la date d'édition, la date à laquelle les données topographiques ont été corrigées et la date d'entrée en vigueur des modifications de l'espace aérien. Les nouveaux renseignements (obstacles, espaces aériens réglementés et consultatifs, zones de contrôle révisées, etc.) sont d'abord annoncés par l'entremise de NOTAM ou de suppléments d'AIP, puis publiés dans le CFS et, enfin, incorporés à une révision de cartes.

Il est essentiel que les utilisateurs comprennent le but et les limites de ce produit et qu'ils s'en servent uniquement aux fins prévues.

B3. Supplément de vol – Canada (CFS)

BUT

Cette publication fournit des renseignements IFR et VFR détaillés sur les aérodromes du Canada ainsi que sur certains aérodromes de l'Atlantique Nord. Des renseignements sur les services connexes et l'infrastructure nationale de l'aviation sont également inclus, organisés dans les sections suivantes :

Section générale : tableaux, légendes et information pertinente pour l'interprétation du CFS.

Répertoire aérodromes/installations : données et croquis sur les aérodromes et les hélicoptères du Canada ainsi que certains aérodromes de l'Atlantique Nord.

Planification : renseignements concernant la planification des vols, tels que les caractéristiques de l'espace aérien, les restrictions sur les vols, les routes IFR et les intersections de voies aériennes.

Aides de radionavigation et de communications : données sur les aides à la radionavigation et sur les aménagements de communications.

Données et procédures de vol militaire : données et procédures de vol, y compris des segments sur les États-Unis, l'Atlantique Nord et l'Alaska, sur les communications air-sol ainsi que sur les routes et secteurs d'entraînement militaire.

Urgence : procédures d'urgence.

Cette publication est essentielle pour la sécurité et l'efficacité des opérations tant IFR que VFR. Elle doit être utilisée pour tous les aspects de la planification avant-vol et des opérations en vol ainsi que pour les procédures d'urgence.

LIMITES

Le CFS, lorsqu'il est utilisé avec les publications en route et de région terminale pertinentes, complète le système intégré d'information aéronautique nécessaire pour un vol.

Le CFS doit être utilisé comme référence pour la planification et le bon déroulement des opérations aériennes VFR ou IFR. L'information contenue dans le CFS est à jour seulement à la date d'entrée en vigueur. Puisque l'information du CFS peut être modifiée ou annulée, les NOTAM et les suppléments d'AIP doivent être consultés afin de s'assurer que les renseignements les plus à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.

Le CFS ne contient pas de renseignements au sujet des hydroaérodromes, ces renseignements se trouvant dans le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS).

B4. Supplément hydroaérodromes – Canada (CWAS)

BUT

Le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS) est publié une fois par année en mars en version anglaise et française. Il contient des renseignements détaillés sur tous les hydroaérodromes indiqués sur les cartes VFR canadiennes et comporte les sections suivantes :

- a. Avis spéciaux et Section générale
- b. Répertoire aérodromes/installations
- c. Planification
- d. Aides de radionavigation et de communications
- e. Urgence

LIMITES

Le CWAS doit être utilisé comme référence pour la planification et le bon déroulement des opérations aériennes VFR ou IFR à destination et au départ d'hydroaérodromes. L'information contenue dans le CWAS est à jour seulement à la date d'entrée en vigueur. Puisque l'information du CWAS peut être modifiée ou annulée, les NOTAM et les suppléments d'AIP doivent être consultés afin de s'assurer que les renseignements les plus à jour sont utilisés pour les opérations aériennes. **Puisque le CWAS est publié une fois par année, les pilotes devraient aussi consulter le dernier CFS afin de s'assurer qu'ils sont au courant de tous les renseignements aéronautiques qui peuvent avoir une incidence sur leur vol.**

Veillez noter que les renseignements généraux contenus dans le CFS ne sont pas tous répétés dans le CWAS.

B5. Canada Air Pilot (CAP)

BUT

Cette série de sept volumes est mise à jour tous les 56 jours et fournit de l'information aéronautique principalement liée aux phases d'arrivée ou de départ des vols IFR et comprend les types de procédures de vol suivants :

Procédures d'approche aux instruments (IAP)

Départs normalisés aux instruments (SID) et variés

Arrivées normalisées aux instruments (STAR)

Procédures d'atténuation du bruit

Approches visuelles

Il contient également des renseignements sur les opérations au sol, notamment sur les aires de stationnement et les installations de dégivrage, ainsi que des cartes d'aérodrome et de circulation au sol.

LIMITES

Le CAP n'est pas conçu pour être utilisé dans le cadre d'opérations VFR.

Le CAP est régulièrement modifié par l'entremise de NOTAM et de suppléments d'AIP, plus particulièrement dans le cas des aérodromes très achalandés. Les utilisateurs doivent toujours vérifier les NOTAM pour leurs zones d'exploitation proposées. Les pages de procédures du CAP sont nécessairement complexes. Il est essentiel d'effectuer un examen avant-vol afin de se familiariser avec chaque procédure prévue à la destination et à l'aéroport de dégagement. Le volume CAP GEN fait partie intégrante de la série CAP. Les utilisateurs doivent bien connaître les renseignements sur les procédures générales et la terminologie dans cette publication pour utiliser les sept volumes du CAP de façon sécuritaire. **Veillez noter que le CAP GEN n'est publié que lorsqu'un changement est apporté à son contenu.**

B6. Canada Air Pilot restreint (RCAP)

BUT

Cette publication électronique fournit de l'information aéronautique liée aux phases d'arrivée ou de départ des vols et comprend les types de procédures de vol suivants :

Procédures d'approche aux instruments (IAP)

Départs normalisés aux instruments (SID) et variés

Arrivées normalisées aux instruments (STAR)

Procédures d'atténuation du bruit

Le RCAP contient aussi des renseignements sur les opérations au sol dans les cartes d'aérodrome.

LIMITES

Le RCAP n'est pas conçu pour être utilisé dans le cadre d'opérations VFR.

Le RCAP n'a pas de carte d'aérodrome pour chaque aéroport.

Le RCAP est disponible sur CD seulement.

Le RCAP se distingue du CAP du fait qu'il fournit des procédures pour des opérations particulières et à l'intention d'exploitants qui peuvent en toute sécurité effectuer des vols en adoptant une autre façon d'assurer la sécurité. Seuls les exploitants détenant une autorisation spécifique (spécifications d'exploitation 099 ou 410) de Transports Canada peuvent légalement exécuter ces procédures parce qu'elles ont été conçues avec certaines dérogations à la réglementation. Ces dérogations sont permises parce que la formation spéciale de l'équipage, les procédures opérationnelles et la capacité de l'aéronef le permettent.

B7. Cartes en route de niveau inférieur (LO)

BUT

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation sur des routes ATS en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour être utilisées dans la structure de l'espace aérien de niveau inférieur (en dessous de 18 000 pieds ASL).

La série de cartes LO, constituée de 10 cartes, présente les informations utiles à la radionavigation, le système de voies aériennes, les structures de l'espace aérien contrôlé/non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les stations de communications et certains aérodromes.

Elle est utilisée pour la planification de routes IFR et la navigation en vol.

LIMITES

Ces cartes IFR **ne conviennent pas pour la navigation VFR**, car elles n'indiquent pas les obstacles, le relief, les routes ou autres données nécessaires pour le vol à vue.

La couverture verticale est en dessous de 18 000 pieds ASL.

L'information contenue dans ces cartes est à jour seulement à leur date d'entrée en vigueur. Puisque l'information en route peut être modifiée ou

annulée, les NOTAM et les suppléments d'AIP doivent être consultés afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.

B8. Cartes en route de niveau supérieur (HI)

BUT

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation sur des voies aériennes et des routes de niveau supérieur en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour être utilisées dans l'espace aérien supérieur (18 000 pieds ASL et au-dessus).

Cette série est constituée de six cartes HI qui présentent l'information utile à la radionavigation, le système de voies aériennes de niveau supérieur, la structure de l'espace aérien contrôlé et non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les aménagements de communications et certains aérodromes.

Elle est utilisée pour la planification de routes IFR et la navigation en vol.

LIMITES

Ces cartes IFR **ne conviennent pas pour la navigation VFR**, car elles n'indiquent pas les obstacles, le relief, les routes ou autres données nécessaires pour le vol à vue.

La couverture verticale est de 18 000 pieds ASL (FL180) et au-dessus.

L'information contenue dans ces cartes est à jour seulement à leur date d'entrée en vigueur. Puisque l'information en route peut être modifiée ou annulée, les NOTAM et les suppléments d'AIP doivent être consultés afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.

B9. Cartes de région terminale (TAC)

BUT

Cette série de cartes fournit des renseignements aux équipages visant à faciliter la navigation IFR dans la région terminale d'aérodromes en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne. Ces cartes sont conçues pour faciliter la transition depuis la partie en route d'un vol jusqu'à la partie arrivée, ou depuis la partie départ jusqu'à la partie en route, aux aéroports dont l'organisation de l'espace aérien est relativement complexe.

SUR MESURE :

Les TAC présentent l'information utile à la radionavigation, le système de voies aériennes, la structure de l'espace aérien contrôlé et non contrôlé, l'espace aérien à statut spécial, les stations de communications et certains aérodromes dans les zones de trafic intense à une plus grande échelle. Cette information est en plus de ce qui est affiché sur les cartes de la série en route et de procédures aux instruments.

LIMITES

La couverture des 18 cartes de la série TAC est en dessous de 18 000 pieds ASL dans l'espace aérien intérieur canadien et dans l'espace aérien situé au-dessus des eaux internationales ou d'un territoire étranger, et pour lequel le Canada assume la responsabilité des services de la circulation aérienne. Les cartes pour les Açores, les Bermudes et l'Islande (Keflavik) sont incluses à des fins militaires.

L'ensemble comprend les régions terminales suivantes :

RECTO	VERSO
Vancouver/Victoria	Thunder Bay
Edmonton	Windsor
Calgary	Toronto
Saskatoon	Montréal
Winnipeg	Ottawa
Islande	Québec
Les Açores	Moncton
	Halifax
	Gander
	Bermudes
	Keflavik/Islande

Les TAC sont révisées tous les 56 jours. L'information contenue dans cette série de cartes est à jour seulement à leur date d'entrée en vigueur. Puisque l'information peut être modifiée ou annulée, les NOTAM et les suppléments d'AIP doivent être consultés afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.

B 10. AIP Canada (OACI)

BUT

L'AIP Canada (OACI) est une version électronique d'informations et de données aéronautiques générales. Elle est constituée des parties suivantes :

Partie 1 – Généralités (GEN)

Partie 2 – En route (ENR)

Partie 3 – Aérodrômes (AD)

Partie 4 – Suppléments d'AIP Canada (OACI) – mise à jour tous les 28 jours

Partie 5 – Circulaires d'information aéronautique (AIC) – mise à jour tous les 28 jours

L'AIP Canada (OACI) elle-même est mise à jour tous les 56 jours tandis que les suppléments d'AIP Canada (OACI) et les AIC sont mis à jour tous les 28 jours.

LIMITES

L'AIP Canada (OACI) ne fournit que des renseignements sur l'infrastructure générale. Le reste de l'information requise se trouve dans des publications comme le CFS, le CAP, le RCAP, la série de cartes IFR HI et LO, et les TAC.

Des modifications mineures de forme peuvent être apportées à l'AIP Canada (OACI) sans préavis.

B 11. Cartes des aéroports canadiens (schémas d'aéroport)

BUT

NAV CANADA publie les cartes des aéroports canadiens tous les 56 jours. Ces cartes illustrent les aires de manœuvre des aéroports canadiens provenant du *Canada Air Pilot* ou du GPH 200 militaire et ne peuvent être reproduites qu'à la seule fin d'aider les pilotes pendant les mouvements d'aéronefs au sol.

Les cartes des aéroports canadiens sont offertes gratuitement en format PDF en ligne.

LIMITES

De l'information à jour sur les procédures de planification des vols et les services d'aéroport, dont le carburant, le balisage et les interdictions et les procédures locales, se trouve dans le CFS.

B 12. Cartes d'obstacles d'aérodrome type A

BUT

Les cartes d'obstacles type A, en combinaison avec les renseignements pertinents publiés dans l'AIP Canada (OACI), fournissent les données nécessaires pour permettre à un exploitant de se conformer aux limites d'exploitation de l'annexe 6 de l'OACI, partie I, chapitre 5 (paragraphe 5.2.8 et 5.3), et de la partie III, section II, chapitre 3 (hélicoptères).

Ces données permettent aux exploitants d'aéronefs de déterminer la capacité de types d'aéronefs particuliers dans des conditions particulières, au moment de leur départ d'un aéroport, afin d'éviter les obstacles avec un moteur inopérant. Les aérodromes soumettent des données de levé à NAV CANADA qui, à son tour, les met à la disposition des utilisateurs sous forme de cartes type A.

Veuillez consulter <http://www.navcanada.ca/FR/products-and-services/Pages/aeronautical-information-charts-ICAO-type-a-charts.aspx> pour obtenir des renseignements sur les cartes les plus récentes.

LIMITES

La série de cartes d'obstacles type A a été conçue pour les utilisateurs de gros aéronefs à certains aéroports. Ces cartes contiennent des renseignements détaillés sur des obstacles importants dans les zones d'approche et de départ des pistes. Ces cartes sont requises à des fins de planification opérationnelle. Seules les cartes énumérées sur le site Web de NAV CANADA sont valides.

La méthode utilisée pour extraire les données de cette carte et le format utilisé pour communiquer l'information aux équipages est la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef.