



Gestion de l'information aéronautique

Aperçu de la soumission de conception de procédures aux instruments pour les aérodromes

Date d'entrée en vigueur : 9 avril 2020

P-IPD-102 Version 20.3

This document contains information proprietary to NAV CANADA. Any disclosure or use of this information or any reproduction of this document for other than the specific purpose for which it is intended is expressly prohibited except as NAV CANADA may otherwise agree in writing.

Le contenu de ce document est la propriété de NAV CANADA. Toute divulgation ou utilisation de cette information ou toute reproduction de ce document dans un but autre que celui pour lequel ce document a été créé, est strictement défendu sans l'autorisation écrite de NAV CANADA.

Table des matières

Registre des modifications	5
1 Généralités	7
1.1 Objet du présent document	7
1.2 Contexte de réglementation	7
1.3 Rôles et responsabilités	7
1.3.1 Transports Canada	7
1.3.2 NAV CANADA	8
1.3.3 Exploitant d'aéroport	8
1.3.4 Demandeur d'une IP	8
1.3.5 Organisme externe de conception (EDO)	9
2 Programme EDO	11
2.1 Programme des EDO inscrits	12
2.2 Réservée	12
3 Processus de conception et tenue à jour des IP	13
3.1 Prestation de service de NAV CANADA	13
3.2 Publication des procédures aux instruments	13
3.2.1 Inventaire des procédures aux instruments	13
3.3 Données aéronautiques	14
3.3.1 Collecte	14
3.3.2 Soumission	15
3.3.3 Exigences de traitement – Spécialiste du groupe Prestation des services AIM – Collecte des données	15
3.3.4 Acquisition de données aéronautiques pour la conception des IP	15
3.3.5 Sources de calage altimétrique approuvées	16
3.4 Données sur les obstacles	18
3.4.1 Obstacles existants	18
3.4.2 Nouveaux obstacles	18
3.5 Tenue à jour continue des IP	18
3.6 Tenue à jour des IP	19
4 Processus de soumission	21
4.1 Grandes lignes	21
4.2 Traitement de la soumission	22
5 Documentation connexe	23

6	Définitions	25
7	Acronymes et abréviations	27
8	Approbations	29

Registre des modifications

Date d'entrée en vigueur	Version	Raison de la modification
15 avril 2016	16.5	Publication originale
3 avril 2016	17.3	Modification des adresses électroniques par une nouvelle adresse de courriel unique; section 1.1, modification de « graves » par « majeures »; section 1.3.1, suppression du premier paragraphe et clarification d'une phrase; section 1.3.2, modification de « devraient » par « doivent »; section 1.3.4, ajout de « ou d'aéronef » et ajout de la remarque et du point suivant la remarque; suppression de la section 1.3.5, <i>Demandeur autre qu'un exploitant d'aérodrome</i> ; nouvelle section 1.3.5, ajout du point qui a été supprimé dans la section 1.3.4 et d'un nouveau point concernant la source de calage altimétrique; introduction du chapitre 2 : ajout de nouveau contenu servant à décrire les responsabilités de l'EDO et du demandeur; section 2.1, modifications mineures apportées à des fins de clarification; section 2.2, définition de « qualité », modifications mineures apportées à des fins de clarification et modification de « Conception des procédures AIM » par « Conception des procédures de vol aux instruments » pour refléter l'organisation actuelle; section 3.2.1, modification de l'endroit où trouver les minimums dans la TP 308, clarification du contenu relatif aux aéroports enregistrés sans attestation et remplacement de « spécification d'exploitation » par « autorisation spéciale »; section 3.3.1, ajout de l'exigence selon laquelle les exploitants d'aérodrome recevront une copie de toute la correspondance relative aux données; section 3.3.2, ajout d'une phrase à propos de la source de calage altimétrique; section 4.1, modifications mineures apportées à la mise en page; section 4.2, ajout d'une précision sur le groupe qui envoie l'avis; aucune incidence sur la sécurité cernée par ces modifications
9 avril 2020	20.3	Modification des sections 1.3.4, 1.3.5, 2 Intro, 2.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.3.2, 4.1, 4.2, 5, 6; ajout des nouvelles sections 3.3.3, <i>Exigences de traitement – Spécialiste du groupe Prestation des services AIM – Collecte des données</i> , 3.3.5, <i>Sources de calage altimétrique approuvées</i> , 3.5, <i>Tenue à jour continue des IP</i> , 3.6, <i>Tenue à jour des IP</i> ; suppression la section 2.2, <i>Liste des EDO privilégiés</i> ; aucune incidence sur la sécurité cernée par ces modifications [2020-00079]

Cette page a été laissée en blanc intentionnellement.

1 Généralités

1.1 Objet du présent document

Pour obtenir un exemplaire complet du Manuel de soumission de conception de procédures aux instruments destiné aux organismes externes de conception (EDO), envoyer un courriel à l'adresse service@navcanada.ca.

Le présent document donne des précisions sur l'interaction entre NAV CANADA et les organismes externes de conception de procédures aux instruments (EDO d'IP) en ce qui concerne l'élaboration, la tenue à jour et la soumission de procédures aux instruments (IP) à être publiées dans le *Canada Air Pilot* (CAP) ou le *Canada Air Pilot restreint* (RCAP).

Le présent document ne s'applique pas aux IP élaborées par le ministère de la Défense nationale (MDN) à être publiées dans la série de produits GPH 200.

1.2 Contexte de réglementation

Deux articles de la partie VIII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) s'appliquent à l'élaboration et à la publication des IP :

- La sous-partie 3 de la partie VIII du RAC, Services d'information aéronautique (AIS), donne la définition d'un service d'information aéronautique et des règles à suivre dans la prestation de ce service. Dans le contexte de ce document, NAV CANADA est autorisée par l'État à fournir le service d'information aéronautique au Canada.
- La sous-partie 3 de la partie VIII du RAC, Élaboration et publication des procédures de vol aux instruments, fournit la réglementation relative à l'élaboration des procédures aux instruments au Canada. Tous les organismes de conception d'IP qui élaborent des procédures aux instruments à des fins de publication au Canada sont assujettis à cette réglementation.

1.3 Rôles et responsabilités

1.3.1 Transports Canada

Transports Canada exerce la surveillance réglementaire des AIS/AIM de NAV CANADA. À ce titre, Transports Canada a la responsabilité de s'assurer que la prestation des AIS/AIM est menée en conformité avec la partie VIII du RAC.

Transports Canada est l'organisme qui émet et actualise le document TP 308, *Critères de construction des procédures aux instruments*. Les exemptions ou dérogations aux critères approuvés de conception d'IP doivent être obtenues par écrit de l'autorité compétente de Transports Canada.

1.3.2 NAV CANADA

En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* de 1996, NAV CANADA s'est vu confier la responsabilité des AIS canadiens. NAV CANADA exerce cette responsabilité par la publication du système intégré d'information aéronautique de l'État. Les IP font partie du système intégré d'information aéronautique et sont publiées dans le CAP ou le RCAP.

Comme il est indiqué plus haut, NAV CANADA a la responsabilité des AIS de l'État, tel qu'énoncé à la partie VIII du RAC. Cette responsabilité comprend l'obligation de recevoir et (ou) de créer, de réunir ou d'assembler, de modifier, de formater, de publier, de stocker et de distribuer l'information et les données aéronautiques pour l'ensemble du territoire de l'État ainsi que pour les zones dont l'État a la responsabilité des services de la circulation aérienne à l'extérieur de son territoire.

À titre de fournisseur des AIS, NAV CANADA fournit les données aéronautiques AIM, qui sont considérées comme la source de l'État. Par conséquent, ces données aéronautiques d'État doivent servir de données de base pour l'élaboration d'IP. Les mises à jour nécessaires des données aéronautiques d'État doivent être fournies à NAV CANADA par la source responsable de la validation avant d'être utilisées à d'autres fins aéronautiques comme l'élaboration d'IP.

Dans son rôle d'éditeur d'IP à l'intérieur du système intégré d'information aéronautique, NAV CANADA doit recueillir et vérifier les données aéronautiques liées aux procédures aux instruments. En outre, NAV CANADA doit s'assurer que les exigences de la partie VIII du RAC ont été respectées. Pour se conformer à cette exigence, une surveillance de la qualité des IP et des données aéronautiques connexes est effectuée conformément aux processus et aux procédures internes de NAV CANADA. La publication des IP est subordonnée au respect des exigences de la partie VIII du RAC en ce qui concerne les données aéronautiques et la conception d'IP.

1.3.3 Exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome est la source responsable des données aéronautiques et des données relatives aux obstacles liées à un aérodrome. L'exploitant d'aérodrome a la responsabilité de s'assurer que les données aéronautiques liées à l'aérodrome sont complètes et à jour. Ces données comprennent, sans s'y limiter, les renseignements sur l'aérodrome et les IP associées à l'aérodrome. Les exploitants d'aérodrome peuvent retenir les services d'un organisme externe pour la conception et la tenue à jour de leurs IP, mais ils restent néanmoins la source responsable de ces procédures.

1.3.4 Demandeur d'une IP

À certains emplacements, l'élaboration d'une IP pourrait être souhaitable dans un but commercial particulier qui ne satisfait pas à la politique de NAV CANADA sur les niveaux de service. Dans ces cas, un exploitant d'aérodrome ou d'aéronef demande l'élaboration et la publication d'une procédure aux instruments. Lorsque le demandeur n'est pas l'exploitant d'aérodrome, il doit conclure une entente avec ce dernier pour fournir des IP à l'aérodrome. À titre de demandeur, l'exploitant d'aérodrome ou d'aéronef retient les services d'un EDO pour élaborer et tenir à jour l'IP en son nom. Le demandeur a la responsabilité :

- de s'assurer que l'IP est élaborée conformément à la partie VIII du RAC;
- de s'assurer que l'IP a été conçue conformément aux politiques concernant la faune, l'environnement, le bruit ou tout autre critère applicable;
- d'obtenir une « approbation d'écart » auprès du ministre (se reporter à la circulaire d'information [CI] 803-004 de Transport Canada), si l'IP est conçue en utilisant d'autres critères;
- d'avoir un plan de tenue à jour de l'IP en place pour l'IP publiée, lequel comprend un plan d'évaluation des obstacles pour déterminer l'incidence d'obstacles proposés ou nouvellement construits sur l'IP publiée;

- d'élaborer un plan pour les NOTAM donnant des renseignements pour communiquer avec le centre d'information de vol (FIC) afin de produire les NOTAM pour cette procédure;
- d'informer NAV CANADA de tout changement concernant les renseignements pour communiquer avec l'aérodrome;
- d'informer NAV CANADA lorsque le contrat de tenue à jour est expiré ou lorsque l'IP n'est plus demandée à l'adresse edo@navcanada.ca;

Nota : NAV CANADA n'acceptera aucun transfert de tenue à jour pour une procédure dont la conception a été confiée à un EDO, à moins qu'un contrat à cet effet ne soit conclu avec la Société.

- de confirmer que la source de calage altimétrique est approuvée en Transports Canada;
- de confirmer auprès de NAV CANADA la validité de la documentation, dans les cas où une source de calage altimétrique privée est utilisée;
- de demander des extensions, des dérogations et des exemptions de critères réglementaires en en faisant la demande à Transports Canada;
- de suivre la politique de soumission de NAV CANADA et d'utiliser les formulaires connexes.

Lorsque le demandeur n'est pas l'exploitant d'aérodrome, il doit fournir une lettre de l'aérodrome qui autorise son organisation à agir comme demandeur au nom de cet aérodrome; cette lettre doit décrire la portée des activités que l'aérodrome s'attend à ce que le demandeur exerce.

1.3.5 Organisme externe de conception (EDO)

Les organismes de conception n'ayant pas de contrat de sous-traitance avec NAV CANADA sont considérés comme des EDO qui élaborent des IP pour le compte d'un demandeur. Les EDO ont la responsabilité :

- d'assurer la coordination du demandeur avec le groupe Planification du SNA de NAV CANADA en ce qui concerne les emplacements possibles de mise en place d'IP afin d'établir le niveau de service de NAV CANADA;
- d'assurer la coordination du demandeur avec l'organisme pertinent de services de la circulation aérienne avant le début du travail de conception et lorsque des changements proposés pour les IP actuelles risquent d'avoir une incidence sur les opérations de contrôle de la circulation aérienne (ATC). Cela permet d'assurer sa compatibilité avec la structure du SNA en place;
- de s'assurer que l'exploitant d'aérodrome soumet au groupe Prestation des services AIM – Collecte des données de NAV CANADA toutes les données aéronautiques, nouvelles ou révisées, engendrées par l'élaboration de l'IP;
- de transmettre toutes les demandes, toutes les soumissions et toutes les requêtes de données à la boîte de réception de l'adresse edo@navcanada.ca.
- d'assurer la coordination du demandeur avec Transports Canada en ce qui a trait aux exemptions ou aux dérogations requises aux normes de la partie VIII du RAC.
- d'appuyer la soumission par le demandeur d'IP nouvelles ou révisées à être publiées en conformité avec les instructions du présent document;
- de conserver une documentation de conception de l'IP originale suffisamment détaillée et repérable pour satisfaire aux exigences réglementaires d'audit;
- d'assurer la disponibilité d'une source de calage altimétrique qui répond aux exigences énoncées à l'alinéa 804.01c) du RAC ou aux conditions d'exemption;
- d'examiner, de réviser et de tenir à jour l'IP publiée en fonction des exigences réglementaires et des ententes de demandeur;

- d'être pleinement responsable de la qualité de la conception et des inspections en vol effectuées en vertu de la partie VIII du RAC.
- d'informer NAV CANADA du nombre d'IP qu'il prévoit élaborer et tenir à jour chaque année à l'adresse edo@navcanada.ca. NAV CANADA utilisera ces renseignements pour estimer le niveau d'effort requis annuellement pour traiter les IP soumises;
- de fournir, au plus tard le 1^{er} janvier de chaque année civile, une estimation de toutes les activités de conception prévues, y compris les nouvelles procédures et celles qui doivent faire l'objet d'un examen cyclique ou réglementaire et qui seront publiées entre les mois de septembre et août suivants et l'envoyer à l'adresse edo@navcanada.ca. NAV CANADA utilisera ces renseignements pour estimer le niveau d'effort requis annuellement pour traiter les IP soumises.

2 Programme EDO

Les procédures conçues ces dernières années par des EDO ont été incorporées au réseau intégré des procédures publiées par NAV CANADA en vertu de son mandat législatif visant à fournir du Service de navigation aérienne (SNA) au Canada. Dorénavant, NAV CANADA travaillera uniquement avec la source responsable ou le demandeur (défini à la section 1.3.4, *Demandeur d'une IP*) pour l'acceptation des soumissions de conception aux fins de publication.

Pour maintenir l'intégrité du SNA national, NAV CANADA a défini un processus pour la soumission de conception de procédures aux instruments qui décrit les étapes que doivent suivre les demandeurs pour soumettre des conceptions conformes aux normes aux fins de publication.

Au sein du SNA national, un certain nombre d'entités sont chargées d'en tenir à jour les éléments. Les aérodromes sont considérés comme la source responsable de toutes les informations concernant l'aérodrome, y compris les procédures aux instruments conçues pour les installations de l'aérodrome.

Aux fins de ce programme, les demandeurs sont des aérodromes ou des exploitants d'aéronef. Il appartient au demandeur de soumettre à NAV CANADA une conception de procédure aux instruments conforme au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Toutes les communications relatives à l'état d'une soumission seront coordonnées par le demandeur.

Les EDO (qui agissent au nom des demandeurs) ont la responsabilité d'assurer une coordination avec NAV CANADA, dans les aérodromes où la Société a établi des IP, afin d'assurer l'uniformité des données communes des IP; par exemple, une altitude de sécurité de 100 NM.

Lorsque le demandeur n'est pas l'exploitant d'aérodrome, ce dernier doit signer le *Formulaire de responsabilité du demandeur* afin d'indiquer qu'il approuve les IP du demandeur.

Dans le cadre de cette politique, les EDO chargés par un demandeur de fournir des services de conception devront :

- a. concevoir une procédure aux instruments;
- b. tenir à jour la conception d'IP, y compris la responsabilité de demander l'émission de NOTAM si nécessaire, et de gérer les NOTAM, le cas échéant;
- c. fournir un relevé géographique et (ou) des obstacles de l'aérodrome; ou
- d. fournir des services d'inspection en vol.

Dans tous les cas, les EDO sont considérés par NAV CANADA comme des sous-traitants des demandeurs. Le groupe AIM de NAV CANADA acceptera uniquement des soumissions faites directement par un demandeur (et non ses agents/ sous-traitants) et réglera avec lui tout problème concernant la soumission.

Précisons que la titularité des droits de propriété intellectuelle, le cas échéant, en lien avec une procédure aux instruments donnée est une question envers laquelle NAV CANADA n'a ni intérêt, ni autorité. Les droits de propriété intellectuelle en lien avec les procédures aux instruments sont une question de droits contractuels négociés entre les demandeurs et les EDO. NAV CANADA suggère aux demandeurs et aux EDO de consulter leur conseiller juridique respectif à propos de leurs questions en matière de droits de propriété intellectuelle en lien avec les procédures aux instruments.

Ces définitions et ces rôles sont importants, car ils permettent à NAV CANADA de gérer les risques associés aux modifications apportées à l'information aéronautique et de publier désormais rapidement les conceptions.

2.1 Programme des EDO inscrits

Les procédures aux instruments valides reposent sur des données précises, des concepteurs expérimentés et un examen minutieux de la qualité. Souhaitant apporter son aide aux demandeurs et, indirectement, aux EDO, NAV CANADA a mis en place un programme des EDO inscrits.

La participation au programme comprendra :

- a. l'accès aux données aéronautiques de NAV CANADA pour soutenir la conception;
- b. l'accès au site Web regroupant les interprétations de critères, hébergé par NAV CANADA;
- c. l'accès aux plans de travail annuels du groupe AIM de NAV CANADA;
- d. des informations sur le statut d'une procédure, sans préférence, en tant que membre inscrit au programme EDO.
- e. l'accès à l'ASRL (en anglais seulement) et la liste sur l'état de conformité des sources de calage altimétrique (en anglais seulement), disponibles dans le site Web Connexion de NAV CANADA.

NAV CANADA exige en retour des participants :

- a. une estimation, fournie au plus tard le 1^{er} janvier de chaque année civile, des activités de conception prévues par l'EDO, y compris les nouvelles procédures et celles qui doivent faire l'objet d'un examen cyclique ou réglementaire, qui seront publiées entre les mois de septembre et août suivants. Les changements à cette estimation doivent être fournis chaque trimestre.
- b. qu'ils maintiennent leur qualification au programme :
 - a. par la formation des concepteurs aux critères de conception, grâce à des formations approuvées par Transports Canada. Les dossiers de formation doivent être fournis à NAV CANADA aux fins d'audit;
 - b. par la tenue à jour d'un ensemble vérifiable d'informations relatives au contrôle de la qualité des soumissions qu'ils préparent pour des demandeurs en vue d'une soumission finale à NAV CANADA.

L'inscription au programme EDO peut se faire par l'entremise du groupe AIM de NAV CANADA à l'adresse edo@navcanada.ca.

L'inscription des EDO auprès de NAV CANADA vise à éliminer les retards potentiels dans le traitement et la publication des IP. Elle sert aussi à contrôler les coûts du SNA en réduisant la duplication du travail, grâce à la planification à l'avance des travaux aux aéroports, et à réduire les services de contrôle de la qualité requis de la part de NAV CANADA.

La mise en œuvre du programme a pour conséquence que NAV CANADA n'acceptera plus de conceptions de demandeurs faisant appel à des EDO ne participant pas au programme des EDO inscrits.

2.2 Réservée

3 Processus de conception et tenue à jour des IP

3.1 Prestation de service de NAV CANADA

La prestation de services par NAV CANADA se fait au cas par cas conformément à la politique de NAV CANADA sur les niveaux de service. L'adresse courriel du groupe Coordination des programmes de NAV CANADA est service@navcanada.ca.

3.2 Publication des procédures aux instruments

3.2.1 Inventaire des procédures aux instruments

L'inventaire des IP contient deux types de procédures : les IP publiques et les RIP. Les EDO qui élaborent ou révisent des IP à être publiées dans l'inventaire doivent identifier clairement, sur le formulaire de soumission d'IP, quelle catégorie d'IP a été élaborée.

Avant d'être publiée dans l'inventaire des IP, chaque IP soumise sera examinée comme le prévoient les politiques et procédures du groupe AIM de NAV CANADA.

Procédures aux instruments publiques

Les IP conformes aux critères s'appliquant aux aérodromes certifiés ou enregistrés pour lesquels une attestation d'exploitant d'aérodrome a été reçue seront publiées dans le CAP tel qu'indiqué dans la *CI 301-001* de Transports Canada. Les lignes directrices sur les exigences relatives à l'attestation d'exploitant d'aérodrome se trouvent à l'hyperlien suivant : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-ci-300-301-001-119.htm>. Le *Formulaire d'attestation d'exploitant d'aérodrome* (F-IPD-124F) est disponible sur le site Web de NAV CANADA.

Une attestation d'exploitant d'aérodrome est requise pour chaque extrémité de piste d'un aérodrome enregistré pour laquelle une IP publique est élaborée, et cette attestation doit être incluse dans la trousse de soumission d'IP. Les IP pour les pistes d'aérodromes enregistrés qui n'ont pas d'attestation d'exploitant d'aérodrome correspondante seront publiées comme RIP dans le RCAP. Les valeurs minimales les plus basses applicables à ces IP seront établies selon la TP 308.

Toute demande de dérogation nécessaire pour une IP demandée par un aérodrome doit être faite conformément aux procédures de Transports Canada.

Procédures aux instruments restreintes

Un certain nombre de facteurs déterminent qu'une procédure aux instruments est restreinte et doit être publiée dans le RCAP :

- **Exemption ou dérogation** : Les IP qui requièrent une exemption à la partie VIII du RAC autorisant une dérogation aux critères spécifiés dans la TP 308 seront publiées dans le RCAP.
 - Chaque IP qui requiert une exemption à la partie VIII du RAC autorisant une dérogation aux critères spécifiés dans la TP 308 sera soumise à Transports Canada aux fins d'approbation.
 - Transports Canada répondra par lettre officielle aux demandes d'exemption des aéroports à la partie VIII du RAC autorisant une dérogation aux critères spécifiés dans la TP 308. Si l'approbation est accordée, la lettre fera partie du dossier de conception, et une copie sera ajoutée à la trousse de soumission de conception IP envoyée à NAV CANADA.
 - Chaque exemption approuvée à la partie VIII du RAC autorisant une dérogation aux critères spécifiés dans la TP 308 fera l'objet d'une autorisation spéciale. Le texte de la cette autorisation spéciale sera fourni par Transports Canada et sera ajouté à la trousse de soumission de conception IP envoyée à NAV CANADA.
- **Aéroport enregistré sans attestation** : Une IP conforme aux critères (exception faite de la TP 308, [normes minimales pour les aéroports]) pour une surface d'atterrissage pour laquelle une attestation d'exploitant d'aéroport n'a pas été reçue ne sera **PAS** publiée dans le CAP.
- **Procédures d'approche par radar embarqué (ARA)** : Ces IP sont propres aux aéronefs à voilure tournante desservant les plates-formes de forage en mer. Les IP ARA sont soumises à Transports Canada pour être publiées dans le RCAP sans révision de la part de NAV CANADA. Transports Canada établit les exigences de spécifications d'exploitation (Ops Spec) pour les IP ARA et soumet le texte avec la demande.

3.3 Données aéronautiques

3.3.1 Collecte

Le groupe Prestation des services AIM – Collecte des données de NAV CANADA a la responsabilité de coordonner la collecte de données aéronautiques avec les sources responsables. Ces données sont validées, stockées, puis utilisées pour la création de produits aéronautiques destinés au milieu de l'aviation.

Dans certains cas, des EDO d'IP agissent au nom d'un exploitant d'aéroport à titre de source responsable en ce qui concerne les données d'aéroport. Une lettre venant de l'exploitant d'aéroport qui autorise l'EDO à agir en son nom doit être fournie. Les spécialistes de la collecte de données du groupe Prestation des services AIM de NAV CANADA doivent valider les données aéronautiques recueillies et soumises à cet effet. Les exploitants d'aéroport recevront une copie de toute la correspondance relative aux données d'aéroports.

Les EDO d'IP qui agissent au nom d'un exploitant d'aéroport à titre de source responsable en ce qui concerne les données aéronautiques doivent se référer à la TP 312 pour s'assurer de la précision et de la résolution requises pour les données d'aéroport. Cette exigence s'applique particulièrement aux données aéronautiques liées aux pistes de précision et de non-précision qui serviront au processus de conception d'IP.

Lorsqu'ils soumettent les données aéronautiques, les demandeurs devraient être prêts à soumettre les métadonnées connexes. Par exemple, une source responsable qui soumet des coordonnées révisées de seuil de piste devra donner les renseignements sur la façon dont la collecte des données a été effectuée et quand elle a été faite. Les soumissions doivent être envoyées à edo@navcanada.ca.

3.3.2 Soumission

Le paragraphe 170 du chapitre 1, volume 1 du TP 308 stipule que les IP détaillées doivent être soumises à NAV CANADA conformément aux processus et aux procédures de la Société, et doivent montrer le nom et la signature du concepteur, du réviseur indépendant, du pilote responsable de la vérification en vol, et de la personne responsable de la coordination des ATS.

Les données aéronautiques, nouvelles ou révisées, doivent être soumises au groupe Prestation des services AIM – Collecte des données de NAV CANADA, pour être validées avant leur utilisation dans le processus de conception d'IP. Un spécialiste du groupe Prestation des services AIM – Collecte des données examinera les données soumises et demandera des précisions ou des corrections auprès de l'EDO avant que les données soient utilisées dans le cadre du processus de conception d'IP.

3.3.3 Exigences de traitement – Spécialiste du groupe Prestation des services AIM – Collecte des données

Le principal rôle du spécialiste du groupe Prestation des services AIM – Collecte des données est de recueillir, de valider, de traiter et de stocker des données d'information aéronautique conformément aux exigences énoncées dans le RAC et dans les annexes de l'OACI. Le spécialiste assure le traitement des changements apportés aux données d'information aéronautique en temps opportun afin d'appuyer l'efficacité du SNA, conformément aux annexes 4 et 15 de l'OACI et comme le stipule la sous-partie 3 de la partie VII du RAC. En outre, les tâches doivent être effectuées conformément aux Politiques du Système de gestion de la sécurité de NAV CANADA.

Pour s'assurer que les données sont entièrement traitées par le groupe Prestation des services AIM – Collecte des données, les données aéronautiques, nouvelles ou révisées, doivent être reçues au moins 90 jours avant la soumission de la conception IP achevée. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de soumission des données aéronautiques, communiquer avec le groupe Prestation des services AIM par téléphone au 1-866-577-0247 ou par courriel à edo@navcanada.ca.

3.3.4 Acquisition de données aéronautiques pour la conception des IP

Les données aéronautiques validées pour tous les aéroports au Canada sont à la disposition des EDO inscrits. Les données seront fournies par NAV CANADA aux EDO inscrits sur la base des demandes individuelles des emplacements. Tous les EDO doivent envoyer leurs demandes de données à l'adresse edo@navcanada.ca (données aéronautiques, obstacles et déclinaison magnétique).

Pour les emplacements que NAV CANADA ne dessert plus en vertu de la Politique sur les niveaux de service d'IP, la Société fournira des formulaires de soumission d'IP au bureau d'un EDO une fois que le demandeur a conclu une entente et qu'il a fourni à NAV CANADA une copie signée du formulaire de responsabilité du demandeur.

Les EDO seront autorisés à accéder à la *Liste des sources de calage altimétrique (ASRL)* par l'entremise de Connexion. La liste indique si une source est conforme ou non, et si elle peut être utilisée. Les sources dont NAV CANADA est propriétaire sont conformes. Pour obtenir des conseils sur l'utilisation des sources de calage altimétrique approuvées, voir la section 3.3.5, *Sources de calage altimétrique approuvées*.

Pour les nouvelles soumissions, les EDO doivent obtenir de Transports Canada la documentation requise confirmant qu'une source de calage altimétrique privée (non liée à NAV CANADA) satisfait aux exigences de la section 804.01(c) du RAC ou qu'elle fait l'objet d'une exemption. Pour obtenir ces renseignements, les EDO peuvent communiquer avec Transports Canada à l'adresse courriel suivante : ANS Operations Weather / Info Météo Opérations SNA (TC) TC.ANSWeatherInfo-InfoMeteoSNA.TC@tc.gc.ca. Les nouvelles soumissions n'ayant pas de source autorisée seront acceptées si l'exploitant prévoit obtenir une approbation à l'appui des IP. NAV CANADA doit recevoir la documentation requise de Transports Canada au moins 150 jours avant la date à laquelle les IP seront publiées. La soumission doit comprendre une déclaration de l'EDO indiquant que l'exploitant prévoit établir une source approuvée.

L'absence d'un tel énoncé lorsqu'aucune source n'est approuvée fera en sorte que la soumission sera rejetée pour des raisons de non-conformité.

Si la documentation requise n'est pas reçue 150 jours avant la date de publication, NAV CANADA rejettera la soumission et avisera l'auteur des exigences. Le demandeur de la procédure et (ou) l'exploitant d'aérodrome seront mis en copie conforme sur la lettre de rejet. Ce processus s'applique également à toutes les sources éloignées (RASS) auxquelles la soumission fait référence.

Transports Canada autorise l'utilisation d'une source de calage altimétrique aux États-Unis si, pour une demande d'EDO, l'aérodrome ou le demandeur de la procédure canadien peut obtenir la preuve écrite que la source offre un service approuvé par la Federal Aviation Administration (FAA). Pour les sources des États-Unis non fédérales, cette preuve être sous forme d'un dossier d'entretien ou d'étalonnage récent pour la source à la suite d'un entretien ou d'un étalonnage mené ou surveillé par un inspecteur de la FAA (c'est-à-dire un registre d'inspection et d'entretien FAA 6700-3).

Les IP soumises à des fins d'examen et de publication qui contiennent des données aéronautiques différentes de celles de la source d'État utilisée par le groupe AIM de NAV CANADA ne seront pas traitées tant que les divergences dans les données ne seront pas résolues. Cette situation causera des délais dans le traitement de l'IP à être publiée.

3.3.5 Sources de calage altimétrique approuvées

Toutes les procédures d'approche aux instruments sont établies en fonction de la disponibilité d'une source de calage altimétrique approuvée.

Consulter l'ASRL dans le site Web Connexion pour obtenir les renseignements à jour sur l'état de la source de calage altimétrique applicable. Il peut s'agir d'une source locale à l'aéroport ou d'une source à distance.

Dans l'ASRL, la conformité de la source est indiquée dans un champ **YES/NO**. Si un emplacement utilise une source à distance, l'état de conformité de la source se trouve sous l'identifiant de la source.

1. Lorsqu'une source de calage altimétrique local valide existe, elle doit être utilisée dans le cadre de l'élaboration de procédures d'approche aux instruments (IAP) qui appuient l'emplacement en question.
2. Lors de l'élaboration d'IAP pour un emplacement où il existe déjà des IAP, il faut maintenir la concordance entre les sources de calage altimétrique.
 - a. Lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser des sources déjà établies, une coordination doit être effectuée avant la soumission pour publication, afin d'assurer la concordance de la publication des IAP. Cela veut dire que toutes les IAP doivent être mises à jour pour tenir compte des nouveaux renseignements sur les sources.
3. Lorsqu'un emplacement comprend une couverture de calage altimétrique sur 24 heures, aucune Source éloignée de calage altimétrique (RASS) ne doit être élaborée, sauf dans le cas suivant :
 - a. Aux emplacements où la disponibilité d'une source de calage altimétrique locale est obtenue en utilisant le système de compte rendu de l'AWOS ou du LWIS pour générer un compte rendu codé METAR AUTO, un compte rendu LWIS codé ou un compte rendu AUTO approuvé pour une partie de la journée ou de la nuit, une RASS doit également être publiée, à moins qu'il n'existe aucune source de rechange conforme.
4. Lorsqu'un emplacement ne comprend pas de source locale de calage altimétrique sur 24 heures, une RASS doit être élaborée pour permettre un fonctionnement sur 24 heures, s'il est possible de le faire.

5. Lorsqu'il existe une exigence stipulant qu'une RASS doit être intégrée à une IAP :
 - a. La concordance des sources de calage altimétrique doit être maintenue avec les IAP préexistantes.
 - b. La source altimétrique à temps plein la plus proche qui existe dans l'espace aérien intérieur canadien (que les aéronefs peuvent obtenir avant de commencer l'IAP) doit être intégrée comme RASS.
 - c. Lorsqu'une source à temps partiel est plus proche qu'une source à temps plein et peut apporter des améliorations d'au moins 100 pieds à des minimums, il est possible d'inclure une autre RASS, qui s'ajoute à une source à temps plein (non locale).
 - d. Une source non canadienne à l'appui d'une IAP ne doit être envisagée que lorsqu'il n'existe aucune solution de rechange qui produirait des minimums approximativement équivalents.
 - e. Un maximum de deux RASS sont publiées pour une même procédure (sous réserve de ce qui précède).
6. Lorsqu'ils utilisent une source de calage altimétrique qui n'appartient ni à NAV CANADA ni au MDN pour appuyer les IAP, les concepteurs de procédures doivent faire preuve de diligence pour s'assurer qu'un plan de surveillance et d'entretien est en vigueur pour la source. Ce plan doit prévoir des dispositions pour aviser l'organisme de conception de tout changement d'état de la source de calage altimétrique.
7. L'utilisation de toute source de calage altimétrique est conditionnelle au respect des exigences réglementaires canadiennes applicables à cette source.
 - a. Les sources de calage altimétrique de NAV CANADA et du MDN sont jugées conformes à l'article 804.01 du RAC.
 - b. Lorsqu'une source de calage altimétrique appartient à une entité autre que NAV CANADA ou le MDN, cette source de calage altimétrique n'est pas réputée avoir satisfait aux exigences de l'article 804.01 du RAC tant que l'une ou l'autre des conditions suivantes n'a pas été remplie :
 - NAV CANADA a reçu un avis de Transports Canada attestant de la conformité de la source;
 - NAV CANADA a reçu une copie de l'exemption à l'alinéa 804.01(c) du RAC accordée par Transports Canada.
 - c. Lorsqu'une source non canadienne doit être utilisée pour appuyer l'élaboration de l'IAP, une preuve de conformité aux règlements de l'État étranger est requise lors de la soumission aux fins de publication.
 - Pour les sources de calage altimétrique présentes dans l'espace aérien intérieur des États-Unis, la preuve de conformité doit consister en une documentation de la FAA indiquant l'emplacement et la conformité à la réglementation de l'État. Dans le cas d'un AWOS basé aux États-Unis, le formulaire 6700-3 de la FAA ou une documentation équivalente de l'État satisfait à l'exigence.
 - Pour les sources de calage altimétrique générées par le service météorologique national français, la documentation de l'État indique la localisation et la conformité aux réglementations de l'État.
 - d. Lorsqu'une source non canadienne est utilisée dans l'élaboration des IAP d'un emplacement, une RASS canadienne valide doit également être élaborée pour appuyer cet emplacement, dans la mesure du possible.
 - e. La documentation sur la conformité de la source doit être stockée dans le site Connexion de NAV CANADA.
 - f. Si la documentation sur la conformité de la source n'existe pas encore dans le site Connexion, elle doit être fournie par le concepteur de la procédure au moins 150 jours avant la date de publication prévue.

3.4 Données sur les obstacles

3.4.1 Obstacles existants

Des données validées sur les obstacles pour toutes les régions du Canada sont à la disposition des EDO d'IP. Une convention de droits d'utilisation entre l'EDO d'IP et NAV CANADA peut s'avérer nécessaire. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquer avec les Services à la clientèle et commerciaux de NAV CANADA par téléphone au 613-563-7652 ou par courriel à service@navcanada.ca. Dans le cadre du programme des EDO inscrits, les EDO reçoivent automatiquement ces données en vertu de l'entente signée.

3.4.2 Nouveaux obstacles

Au cours des processus de collecte des données aéronautiques, de conception d'IP et de l'inspection en vol, les EDO prennent parfois connaissance d'obstacles fabriqués qui ne se trouvent pas dans la base de données d'obstacles du groupe AIM de NAV CANADA. Dans ces situations, NAV CANADA demande que le plus de renseignements possibles sur ces obstacles soient soumis à [AIM Land Use](#) pour qu'une enquête plus poussée soit réalisée.

3.5 Tenue à jour continue des IP

Les IP peuvent être touchées par des modifications temporaires à l'environnement IP (par exemple, le seuil de déplacement ou de relocalisation, modifications de l'altitude de la piste ou restrictions de l'espace aérien causées par un spectacle aérien, des feux d'artifice ou des feux de forêt) ou par des modifications permanentes introduites sans avis préalable (c'est-à-dire à l'aide d'un NOTAM).

L'EDO doit rester à l'affût des changements au SNA en surveillant les NOTAM de sorte que les IP qu'il tient à jour continue d'être conformes aux critères. Il doit ainsi évaluer les changements qui pourraient avoir une incidence sur les IP desquels il est responsable afin de déterminer si incidence il y a. Si c'est le cas, l'EDO doit prendre rapidement les mesures appropriées afin de rester conforme aux critères, en envoyant un NOTAM, par exemple. Le non-respect de cette procédure compromet la sécurité.

Pour émettre un NOTAM :

1. L'EDO rédige la proposition de NOTAM sur le Formulaire de demande de NOTAM de l'AIM (F NOF-100), spécifiant le NOTAM demandé. Les instructions sur la rédaction d'un NOTAM figurent dans les Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM, qui se trouvent sur le site de NAV CANADA (sous Produits et services > Soumission d'information aéronautiques > Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM).
2. L'EDO contacte le FIC responsable de l'emplacement et lui envoie le Formulaire de demande de NOTAM. De plus, l'EDO envoie une copie du Formulaire de demande de NOTAM au surveillant, Conception IFP – AIM, et par courriel à l'EDO edo@navcanada.ca.
3. Le FIC peut demander une clarification. Une fois la clarification obtenue, le FIC envoie la demande de NOTAM au NOF aux fins d'émission.
4. L'EDO surveille les NOTAM. Notamment :
 - Il effectue une prolongation ou une annulation avant l'heure TIL APRX / EST (format de l'OACI)
 - Il annule un NOTAM AMEND PUB / PERM (format de l'OACI) après la publication de la modification de l'IP
 - Il élabore un mécanisme de suivi pour gérer tous les NOTAM qui relèvent de lui.

NAV CANADA peut, à sa discrétion, révoquer l'IP d'un EDO si ce dernier n'en assure pas la mise à jour.

3.6 Tenue à jour des IP

Le programme de tenue à jour des IP doit tenir compte de toutes les exigences de la TP 308. Chaque IP publiée dans l'inventaire des IP doit faire l'objet d'un programme de tenue à jour. Le programme de tenue à jour relève du demandeur. La trousse de soumission de conception de l'IP doit contenir de la documentation attestant qu'un programme de tenue à jour est en place. La présente exigence peut être satisfaite en remplissant un Formulaire de responsabilités du demandeur.

Cette page a été laissée en blanc intentionnellement.

4 Processus de soumission

4.1 Grandes lignes

Le processus de soumission décrit les renseignements requis et le format à utiliser pour la soumission des IP à être publiées dans le CAP ou le RCAP.

Ce processus de soumission ne libère ni ne dispense le demandeur et l'EDO d'IP associé d'aucune de leurs responsabilités réglementaires à l'égard de la partie VIII du RAC.

L'EDO d'IP doit conserver pour le compte du demandeur le matériel de conception de l'IP d'origine. Ce matériel de conception d'origine doit être utilisé dans le programme de tenue à jour, pour les audits réglementaires ou pour toute autre fin déterminée par le concepteur original. Pour procéder à un examen interne de l'élaboration de la procédure et consigner toutes les données aéronautiques utilisées dans la conception, NAV CANADA requiert des copies de certaines sections du fichier de conception de l'IP. L'IP sera évaluée selon les renseignements fournis.

Au moins 250 jours avant la date de publication souhaitée, l'organisme externe de conception de procédures aux instruments doit soumettre un dossier complet et exact pour l'emplacement souhaité. NAV CANADA examinera les documents de la soumission et demandera des précisions, le cas échéant.

NAV CANADA informera les EDO à l'avance de la date prévue de publication de leurs IP. Cela permettra aux EDO d'examiner les dossiers en attente pour s'assurer qu'aucun nouvel obstacle n'a d'incidence sur l'IP, et de soumettre des modifications si un tel obstacle a une incidence. Il est à noter que certaines questions peuvent modifier la date de publication prévue. À titre d'exemples, les changements de capacité de production, les problèmes liés aux emplacements partagés, les écarts dans les données, les divergences dans les formulaires de présentation et la non-conformité aux critères peuvent perturber la publication prévue.

Si des divergences de données sont relevées durant l'examen de NAV CANADA, il faudra que NAV CANADA consulte le demandeur et l'EDO d'IP. Afin de réduire la possibilité de retard de publication des IP, nouvelles ou révisées, il est très important que la soumission de conception d'IP soit entièrement remplie et qu'elle ne contienne aucune divergence.

Les IP soumises seront examinées conformément aux politiques et aux procédures de NAV CANADA. Le processus d'examen sera interrompu et NAV CANADA communiquera avec le demandeur et l'EDO d'IP si l'une ou l'autre des conditions suivantes survient :

- la trousse de soumission n'est pas complète;
- il n'y a eu aucune coordination avec l'ATC;
- des divergences de données sont relevées;
- la procédure aux instruments ne satisfait pas aux exigences de la partie VIII du RAC.

La procédure peut être retournée à l'EDO pour cause de non-acceptation aux fins de publication et une nouvelle soumission devra être faite.

NAV CANADA mettra tout en œuvre pour réviser les soumissions liées à des IP existantes avant leur expiration. Les nouvelles IP sont révisées selon la méthode de la première entrée, première sortie. NAV CANADA se réserve le droit de traiter une demande de façon accélérée si elle est jugée importante pour le SNA.

Chaque IP soumise par un demandeur ou en son nom par un EDO d'IP se voit attribuer une date d'examen réglementaire. Chaque IP élaborée par un EDO d'IP et publiée dans le CAP ou le RCAP est valide jusqu'à la date d'examen réglementaire. Cette date est établie par NAV CANADA à partir des renseignements donnés sur le formulaire de soumission conformément aux directives qui figurent sur la circulaire d'information (CI) n° 803-004 *Procédures aux instruments restreintes* de Transports Canada.

4.2 Traitement de la soumission

Lorsqu'une soumission est affichée sur le site Web CONNEXION, NAV CANADA effectue une série d'examens avant de l'accepter pour publication dans l'AIP de l'État.

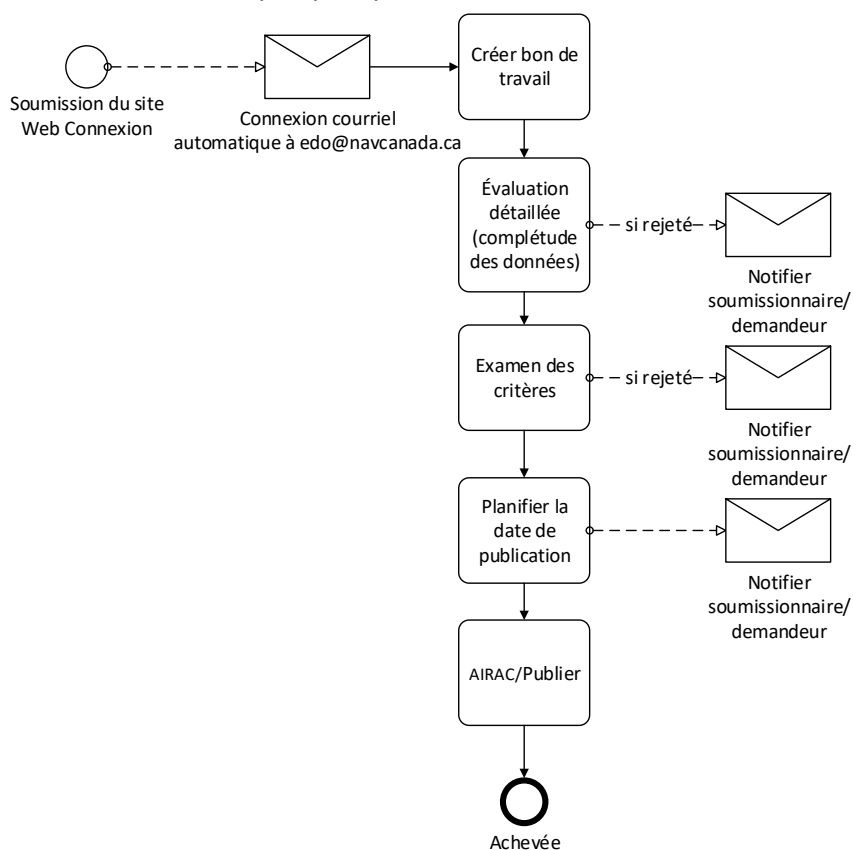


Figure 1 : Processus de production des EDO au sein de NAV CANADA

Les étapes décrites à la figure 1 sont des processus internes de NAV CANADA. Il convient de noter les points suivants :

- L'envoi par l'intermédiaire du site Web CONNEXION déclenchera un avis par courriel au groupe Planification de la production AIM, qui sera informé qu'une soumission a été faite.
- Si l'examen de l'exhaustivité des données ou l'examen des critères révèle des problèmes importants dans la soumission, cette dernière est rejetée. Le soumissionnaire et le demandeur en sont informés. Cela signifie qu'une nouvelle soumission est nécessaire.
- Si l'examen de l'exhaustivité des données et l'examen des critères sont favorables, la soumission est considérée comme acceptée. Le soumissionnaire et le demandeur en sont informés par le groupe Conception des procédures de vol aux instruments et sont également avisés de la date d'entrée en vigueur prévue (date de publication). Si une approbation de source de calage altimétrique et (ou) une vérification en vol en suspens sont requises, celles-ci doivent être faites 150 jours avant la publication de la procédure.

5 Documentation connexe

Les documents suivants sont utilisés conjointement avec le présent manuel pour satisfaire aux exigences :

- *Canada Air Pilot* (CAP)
- *Canada Air Pilot restreint* (RCAP)
- *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)
- *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (Loi sur les SNA)*
- TP 308 – *Critères de construction des procédures aux instruments.*
- Annexes 4, 14 et 15 de l'OACI
- Circulaires d'information (CI) n° 301-001 et n° 803-004 de Transports Canada
- *Directive de l'Aviation civile* (DAC) n° REG-003 de Transports Canada
- *Formulaire de soumission d'approche* (F-IPD-129F)
- *Formulaire de soumission de procédure de départ/SID* (F-IPD-130F)
- *Formulaire de soumission d'une STAR* (F-IPD-131F)
- *Formulaire de responsabilité du demandeur* (F-IPD-123F)
- *Formulaire d'attestation d'exploitant d'aéroport* (F-IPD-124F)

Il incombe aux EDO d'obtenir la version la plus récente des formulaires sur le site Web Connexion de NAV CANADA.

Cette page a été laissée en blanc intentionnellement.

6 Définitions

Agent	Toute personne ou organisation qu'un demandeur engage en vertu d'un contrat pour fournir des services de conception d'IP.
Assurance de la qualité	Ensemble des activités planifiées et systématiques qui sont mises en œuvre à l'intérieur du système de qualité et pour lesquelles une démonstration est effectuée, au besoin, en vue d'offrir une assurance raisonnable que l'entité respectera les exigences en matière de qualité.
Demandeur	Personne ou organisation qui finance et prend en charge les IP qui sont soumises, tenues à jour et révisées.
Entente de parrainage	Accord ou contrat intervenu entre le demandeur et l'EDO, qui confère à l'EDO la responsabilité ou le pouvoir de tenir à jour et de modifier les procédures, de réaliser des examens périodiques et d'effectuer des inspections de mise en service et des vérifications en vol périodiques.
Entrepreneur	Toute personne ou organisation qu'un demandeur engage en vertu d'un contrat pour fournir des services de conception d'IP.
Erreur majeure	<p>Élément incorrect appartenant au fichier de conception envoyé, qui ne répond pas :</p> <ul style="list-style-type: none">a. aux exigences réglementaires (par exemple, RAC, TP 308);b. aux normes de Conception AIM. <p>Exemple : Bloc de données FAS contenant des données qui amèneraient un aéronef à se poser à l'extérieur de la zone de poser ou à franchir le seuil à une hauteur non conforme aux exigences réglementaires applicables en la matière, selon la TP 308.</p>
Erreur mineure	<p>Élément incorrect appartenant au fichier de conception envoyé, qui ne correspond pas à la définition d'une erreur majeure, qui est de nature rédactionnelle et qui ne nécessite pas de nouvelle conception, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none">a. erreurs liées à la précision ou à l'aspect textuel ou administratif;b. erreurs qui pourraient occasionner une pénalité de service importante en raison des mesures obligatoires du NOTAM, de l'équipage de conduite ou du contrôle de la circulation aérienne.
Erreurs répétitives	Erreur particulière qui se produit constamment (même élément de données) – erreur répétée 3 fois dans 10 soumissions.
Important (pour l'exploitation ATC)	Changements à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé apportés à des routes ou des altitudes dans des zones de trafic intense, comme une perte d'une altitude cardinale.
Processus de collecte	Élément faisant partie du processus d'examen des données et de la d'erreurs conception d'IP de NAV CANADA.

Source responsable	Toute personne ou organisation responsable de l'information qu'elle transmet ou des services qu'elle offre.
Validation	Confirmation, suivant la présentation de preuves objectives, que les exigences applicables à une application ou à une utilisation particulière prévue ont été satisfaites (ISO 9000). Activité qui consiste à vérifier un élément de données et à confirmer que la valeur qui lui a été attribuée s'applique entièrement à l'identité qui lui est donnée, ou ensemble d'éléments de données qui a été vérifié et confirmé comme étant acceptable pour les fins visées.
Vérification	Confirmation, suivant un examen et la présentation de preuves objectives, que les exigences définies ont été satisfaites.

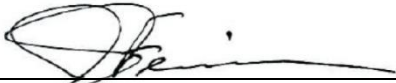
7 Acronymes et abréviations

5LNC	Nom de code de cinq lettres
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIS	Services d'information aéronautique
ARA	Approche par radar embarqué
ATS	Services de la circulation aérienne
CAP	<i>Canada Air Pilot</i>
CRC	Contrôle de redondance cyclique
EDO	Organisme externe de conception approuvé pour effectuer la conception au Canada
FAS	Segment d'approche finale
FIC	Centre d'information de vol
FPDAM	Logiciel de conception
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
IAP	Procédure d'approche aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IP	Procédure aux instruments
LOC	Radiophare d'alignement de piste
Loi sur les SNA	<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>
LP	Performance d'alignement de piste sans guidage vertical
LPV	Performance d'alignement de piste avec guidage vertical
LUA	Évaluation de l'utilisation de terrains
MA	Approche interrompue
MDN	Ministère de la Défense nationale
MSA	Altitude minimale de secteur
NACC	Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes
NAVAID	Aide à la navigation
NDB	Radiophare non directionnel
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
RAC	<i>Règlement de l'aviation canadien</i>
RCAP	<i>Canada Air Pilot restreint</i>
RIP	Procédure aux instruments restreinte
RNAV	Navigation de surface
RRD	Date de l'examen réglementaire
SID	Départ normalisé aux instruments
SNA	Système de navigation aérienne
STAR	Route d'arrivée normalisée
TP 308	<i>Critères d'élaboration des procédures aux instruments</i>
VHF	Très haute fréquence
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF
WAAS	Système de renforcement à couverture étendue

Cette page a été laissée en blanc intentionnellement.

8 Approbations

Le présent document doit être passé en revue régulièrement conformément à la *Procédure de gestion des affaires – contrôle des documents*.



Jim Ferrier
Directeur, Gestion de l'information aéronautique,
Opérations aériennes et Opérations CNS

Avril 2020
Date



Mathieu Mongeau
Gestionnaire, Prestation des services IFP

Avril 2020
Date

Cette page a été laissée en blanc intentionnellement.