



Comment utiliser les produits d'information aéronautique de NAV CANADA

Serving a world in motion
Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



Table des matières

| | |
|---|----|
| À propos du présent guide | 3 |
| Documents de référence | 3 |
| Rétroaction | 3 |
| Utilisation et limites des produits | 4 |
| Publication d'information aéronautique (AIP) Canada..... | 4 |
| Série de cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) à l'échelle 1/500 000 | 6 |
| Série de cartes de région terminale VFR (VTA) à l'échelle 1/250 000..... | 7 |
| Supplément de vol Canada (CFS) | 8 |
| Cartes de procédures terminales VFR (VTPC) | 10 |
| Supplément hydroaérodromes Canada (CWAS) | 11 |
| Canada Air Pilot (CAP)..... | 12 |
| Canada Air Pilot restreint (RCAP)..... | 13 |
| Cartes en route de niveau inférieur (LO)..... | 14 |
| Cartes en route de niveau supérieur (HI)..... | 15 |
| Cartes de région terminale (TAC) | 16 |
| Cartes des aéroports canadiens (schémas d'aéroport)..... | 18 |
| Cartes d'obstacles type A pour les aérodromes..... | 19 |

À propos du présent guide

Le présent guide vise à fournir des précisions quant à l'utilisation prévue de divers produits d'information aéronautique canadiens. Toute utilisation de ces produits qui serait incompatible avec leur utilisation prévue peut nuire considérablement à la sécurité. Pour accroître la sécurité et encourager l'utilisation appropriée, le présent guide décrit le mode d'emploi des divers produits d'information aéronautique et les circonstances où il faut les utiliser.

Documents de référence

Les produits d'information aéronautique mentionnés dans le présent guide sont compatibles avec :

- **Annexes et documents de l'OACI**
 - Annexe 15 – Normes et pratiques recommandées internationales – Services d'information aéronautique
 - Annexe 4 – Normes et pratiques recommandées internationales – Cartes aéronautiques
 - PANS-AIM – Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique
- **Documents de Transports Canada**
 - Règlement de l'aviation canadien (RAC)
 - Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

Mise à jour des produits d'information aéronautique

Tous les produits d'information aéronautique publiés font l'objet de mises à jour temporaires ou permanentes entre les cycles de publication et de mise à jour. Ces modifications peuvent faire l'objet d'un NOTAM ou d'un supplément de publication d'information aéronautique (AIP). Il est impératif que l'actualité de toute information publiée soit vérifiée par consultation des NOTAMs en vigueur et des suppléments de l'AIP (AIP SUP) en fonction de la région et de la nature de l'exploitation.

Dans un NOTAM, l'information modifiée de façon permanente est signalée par PERM dans la **case C** indiquant l'heure de fin. Le NOTAM reste en vigueur jusqu'à ce que l'information soit intégrée aux produits d'information aéronautique pertinents.

L'information temporaire mais de longue durée (plus de trois mois) peut être transférée à un supplément de l'AIP.

Des NOTAMs sont aussi publiés pour pointer vers les suppléments de l'AIP publiés. Ils contiennent un aperçu du sujet du supplément et son numéro de série. Ces NOTAMs restent en vigueur pendant la période de validité du supplément de l'AIP. **Il faut absolument examiner les suppléments de l'AIP dans le cadre de la planification des vols.**

Rétroaction

NAV CANADA aime recevoir des commentaires sur tous ses produits et, dans la mesure du possible, les publications tiendront compte des besoins et des demandes des clients. Envoyez vos questions et commentaires à service@navcanada.ca.

Utilisation et limites des produits

IMPORTANT : Les utilisateurs doivent absolument comprendre et reconnaître les l'utilisation prévue et les limites de ces produits d'information aéronautique et les utiliser de la façon prévue. Si des activités allant au-delà de l'utilisation prévue ou des limites énoncés sont nécessaires, il faut utiliser d'autres moyens de navigation et d'information.

Publication d'information aéronautique (AIP) Canada

Utilisation

La [Publication d'information aéronautique \(AIP\) Canada](#) est la source officielle d'information aéronautique au Canada. Elle contient l'information aéronautique de longue durée. L'AIP Canada comprend :

Partie 1 - Généralités (GEN) : contient de l'information générale sur l'AIP Canada, l'espace aérien intérieur canadien (CDA), les aérodromes internationaux pour les vols commerciaux, les exigences d'entrée, les procédures de demande de NOTAM, les séries NOTAM, etc.

Partie 2 – En route (ENR) : contient de l'information pour les vols dans le CDA, y compris les l'exploitation en Atlantique Nord, les communications, la surveillance et les exigences de navigation.

Partie 3 - Aérodromes (AD) : contient de l'information sur les aérodromes et les aérodromes et les héliports canadiens.

Sauf quelques exceptions, l'AIP Canada ne fournit que des renseignements généraux sur l'infrastructure. Pour les autres renseignements exigés, l'AIP Canada renvoie aux produits d'information aéronautique comme le Supplément de vol – Canada (CFS), le Canada Air Pilot (CAP), le Canada Air Pilot restreint (RCAP), les cartes IFR en route de niveau supérieur (HI) et de niveau inférieur (LO) et les cartes de région terminale (TAC).

L'AIP Canada n'est disponible que sous forme électronique et est mis à jour tous les 56 jours.

Suppléments de l'AIP Canada

Les [suppléments de l'AIP Canada](#) contiennent de l'information essentielle à la sécurité et sont utilisés pour remplacer ou compléter un NOTAM lorsque l'information temporaire contient beaucoup de texte ou des images. Le supplément de l'AIP Canada peut être publié lorsqu'on sait que l'information temporaire sera de longue durée (trois mois ou plus). Si l'information est communiquée à court préavis, un NOTAM peut être publié avant la publication du supplément de l'AIP.

Des NOTAMs sont aussi publiés pour pointer vers les suppléments de l'AIP et restent en vigueur tant que le supplément de l'AIP est publié. **Il faut absolument examiner les suppléments de l'AIP Canada dans le cadre de la planification des vols.**

Les nouveaux suppléments de l'AIP Canada sont téléchargés toutes les deux semaines, le jeudi, et sont supprimés après l'activité ou l'évènement.

Des suppléments de l'AIP Canada sont publiés relativement aux projets de construction majeurs pour informer les équipages de conduite sur les phases de construction, les changements touchant les dimensions des pistes et les distances déclarées, les changements touchant les routes de circulation au sol, l'éclairage et les marques des pistes, etc. Les suppléments de ce type sont complétés par des NOTAMs comprenant les renseignements de nature plus dynamique.

Circulaires d'information aéronautique (AIC)

La **circulaire d'information aéronautique (AIC)** est un avis qui contient de l'information qui n'est pas admissible à un NOTAM ni à l'inclusion dans l'AIP, mais qui a trait à la sécurité des vols, à la navigation aérienne ou aux questions techniques, administratives ou législatives.

Les nouvelles AIC sont téléchargées toutes les deux semaines, le jeudi, et sont supprimées après l'activité ou l'évènement.

Limites

Des modifications rédactionnelles mineures peuvent être apportées à l'AIP Canada sans préavis de Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC).

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

Utilisation

La série de [cartes aéronautiques de navigation VFR \(VNC\)](#) sert à la navigation VFR partout au Canada pour des vols de courtes et de longues distances à des altitudes basses à intermédiaires et à des vitesses faibles à moyennes. Cette série satisfait aux exigences de la navigation aérienne à vue pour l'exploitation jusqu'à 12 500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL). Pour faciliter la navigation aérienne, la carte indique l'information aéronautique et une représentation topographique détaillée grâce à une combinaison spéciale de couleurs, à la gradation des teintes et à l'ombrage du relief. L'échelle est de 1/500 000.

La série de VNC offre de l'information pour ce qui suit.

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

Limites

- En raison de leur échelle (1/500 000), ces cartes ne doivent pas servir au vol par plafond bas et par faible visibilité. Les plus faibles minimums météorologiques sont établis à la figure 2.2 de la section RAC de l'AIM de TC. L'utilisation de la série de VNC à l'échelle 1/500 000 dans ces conditions ou dans des conditions inférieures n'est pas conseillée.
- Les obstacles ne sont pas tous indiqués. Il n'est pas possible de garantir que tous les obstacles sont inclus.
- Il est impossible d'indiquer tous les points de repère et éléments géographiques et aéronautiques.
- Les zones d'entraînement et de parachutisme sont indiquées par un symbole, mais les limites ne sont pas indiquées.
- 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, zones réglementées et consultatives, zones de contrôle révisées, etc.) peuvent d'abord être annoncés par NOTAM ou supplément d'AIP, puis publiés dans le Supplément de vol – Canada (CFS), puis être incorporés à une révision de cartes.

- Les VNC contiennent moins d'information aéronautique que les [cartes de région terminale VFR \(VTA\)](#). On invite donc l'utilisateur à utiliser les cartes VTA lorsqu'elles sont disponibles.
- L'information sur les États-Unis (y compris l'Alaska) et territoires étrangers est limitée et ne devrait pas être utilisée pour la navigation ou la planification des vols. Consulter les produits concernant l'État particulier pour obtenir de l'information à jour (y compris les NOTAMs de ces pays).

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

Utilisation

La [série de cartes de région terminale VFR \(VTA\)](#) offre de l'information détaillée dans les zones de circulation aérienne congestionnées. Les sept cartes de la série couvrent Toronto, Montréal, Vancouver, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Ottawa. Toutes les cartes sont à l'échelle 1/250 000.

La série VTA est conçue pour la navigation VFR dans la région terminale. Elle fournit de l'information pour ce qui suit.

- Planification avant-vol :
 - Dessiner des lignes de trajectoire et utiliser les renseignements de déclinaison magnétique pour déterminer la trajectoire en degrés magnétiques.
 - Faire une reconnaissance cartographique pour trouver les principaux éléments (villes, routes, chemins de fer, etc.) en vue de la navigation latérale.
 - Établir des profils de vol vertical par rapport au relief, aux obstacles et aux pistes.
- Navigation en vol :
 - Identifier les points de compte rendu VFR et les routes d'arrivée et de départ.
 - Déterminer la position horizontale par rapport à la trajectoire voulue en fonction des éléments du terrain.
 - Déterminer les distances, plus particulièrement jusqu'à destination.
 - Déterminer la position verticale par rapport aux obstacles et au relief.
 - Identifier les zones de contrôle, les fréquences, les zones d'utilisation de fréquence commune et les limites de l'espace aérien.
 - Déterminer l'emplacement général des zones d'entraînement.

Limites

- En raison de leur échelle (1/250 000), ces cartes ne doivent pas servir au vol par plafond bas et par faible visibilité. La section RAC de l'AIM de TC établit les plus faibles minimums météorologiques dans les zones de contrôle : 1 000 pieds au-dessus du sol (AGL) et visibilité de 3 milles. L'utilisation de la série VTA à l'échelle 1/250 000 dans ces conditions ou dans des conditions inférieures n'est pas conseillée.
- Les obstacles ne sont pas tous indiqués. En général, seuls les obstacles de plus de 300 pieds AGL sont indiqués ainsi que les structures de moins de 300 pieds AGL qui sont considérées comme des obstacles aux fins de la navigation aérienne.
- Les points de repère ou les éléments géographiques et aéronautiques ne sont pas tous indiqués.
- Les limites des zones d'entraînement de vol ne sont pas indiquées.

- Les limites des zones d'utilisation de fréquence commune sont indiquées uniquement au verso de la carte.
- Certains renseignements aéronautiques peuvent ne pas être à jour parce que l'intervalle de mise à jour des cartes est d'un an. Chaque carte VTA indique, sous le titre, la date de l'édition, la date où 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.) peuvent d'abord être annoncés par NOTAM ou suppléments d'AIP, puis publiés dans le Supplément de vol – Canada (CFS), puis être incorporés à une révision de cartes.
- L'information sur les États-Unis est limitée et ne devrait pas être utilisée pour la navigation ou la planification des vols. Consulter les produits concernant les États-Unis pour obtenir de l'information à jour (y compris les NOTAMs américains).

Supplément de vol Canada (CFS)

Utilisation

Le **Supplément de vol Canada (CFS)** est une publication conjointe civile et militaire. Elle fournit des renseignements **IFR** et **VFR** détaillés sur les aérodromes du Canada ainsi que des renseignements limités sur certains aérodromes ou installations de l'Atlantique Nord. Le CFS est essentiel à la sécurité et à l'efficacité opérationnelle dans les activités IFR et VFR; il faut l'utiliser dans toute planification pré-vol, dans les opérations en vol et dans les procédures d'urgence. Le CFS comprend aussi des renseignements sur les services connexes et l'infrastructure nationale de l'aviation.

Le CFS est organisé selon les sections suivantes :

Section générale : tableaux, légendes et information connexe nécessaire à l'interprétation du contenu du CFS.

Répertoire aérodromes/installations : données et croquis liés aux aérodromes et aux héliports du Canada ainsi qu'à certains aérodromes de l'Atlantique Nord.

Planification : renseignements concernant la planification des vols, les caractéristiques de l'espace aérien, la mise à jour des cartes, les restrictions sur les vols, les routes IFR obligatoires, les intersections de voies aériennes, les zones d'utilisation de fréquence commune et les domaines de responsabilité quant aux RCO/DRCO du FISE.

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

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

Urgence : procédures d'urgence.

Le CFS est révisé tous les 56 jours.

Limites

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

- L'information contenue dans le CFS est à jour seulement dans la période de validité indiquée. Puisque l'information du CFS peut être modifiée ou annulée temporairement ou de façon permanente, il faut consulter les NOTAM et les suppléments d'AIP afin de s'assurer que les renseignements les plus à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.
- Les croquis et cartes d'aérodrome ne sont pas dessinés à une échelle permettant d'illustrer les points chauds. Pour mettre cette information à la disposition du personnel participant aux opérations VFR seulement, les points chauds sont indiqués sur les cartes comprises dans les [Cartes des aéroports canadiens](#).
- Le CFS ne contient pas de renseignements détaillés sur les hydroaérodromes; ces renseignements se trouvent dans le [Supplément hydroaérodromes Canada \(CWAS\)](#).

Cartes de procédures terminales VFR (VTPC)

Utilisation

Les cartes de procédures terminales VFR (VTPC) sont incluses dans le [Supplément de vol – Canada \(CFS\)](#) et le [Supplément hydroaérodromes – Canada \(CWAS\)](#). Les VTPC sont publiées relativement aux régions où l'échelle d'une VNC ou d'une VTA n'indiquerait pas suffisamment clairement l'information à l'intérieur des zones de contrôle ou des environs des aérodromes achalandés.

Les VTPC visent à améliorer la sécurité et la conscience situationnelle; il faut les examiner dans le cadre de la planification des vols. Elles montrent, parmi d'autres renseignements aéronautiques :

- les dangers pertinents, y compris ceux de l'espace aérien de classe F;
- les route VFR et les points de compte rendu établis;
- les limites d'espace aérien et les limites de zone d'entraînement de vol;
- l'information et les limites de communication;
- les phares de danger et les zones sensibles au bruit;
- les circuits de forme irrégulière.

L'échelle varie d'une VTPC à l'autre; elle est donc indiquée sur la carte.

Limites

- Les VTPC **ne conviennent pas à la navigation latérale précise**; par conséquent, il faut utiliser la carte aéronautique VFR applicable.
- Les obstacles ne sont pas nécessairement tous indiqués. Souvent, seul l'obstacle le plus élevé dans chaque quadrant de la zone applicable est indiqué. Il n'est pas possible d'illustrer la totalité des points de repère ou des caractéristiques géographiques et aéronautiques.
- Les points de compte rendu VFR ne sont pas destinés à servir de principal moyen de navigation ou à être inclus dans un plan de vol.
- Les points de cheminement IFR indiquent l'existence de procédures de vol aux instruments à l'endroit concerné.

Supplément hydroaérodromes Canada (CWAS)

Utilisation

Le [Supplément hydroaérodromes Canada \(CWAS\)](#) contient des renseignements détaillés sur tous les hydroaérodromes indiqués sur les cartes VFR canadiennes. Le CWAS doit servir de référence pour la planification et le bon déroulement des opérations aériennes VFR à destination et au départ d'hydroaérodromes. Les croquis et cartes d'hydroaérodromes peuvent indiquer des hautfonds, des trajectoires de traversier, des orientations de décollage et d'amerrissage ou les quais. Les tableaux de données et l'information graphique du CWAS complètent les cartes VFR. Il comporte les sections suivantes :

- avis spéciaux et section générale;
- répertoire aérodromes/installations;
- planification;
- aides de radionavigation et de communications;
- urgence.

Le CWAS est publié chaque année en mars.

Limites

- L'information contenue dans le CFS est à jour seulement dans la période de validité indiquée. Puisque l'information du CWAS peut être modifiée ou annulée temporairement ou de façon permanente, il faut consulter les NOTAM et les suppléments d'AIP 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 en mars, les pilotes doivent aussi consulter le dernier [Supplément de vol Canada \(CFS\)](#) pour être au courant de tous les renseignements aéronautiques pouvant avoir une incidence sur leur vol.**
- Les renseignements généraux et relatifs à la planification, à la radionavigation et aux communications et aux urgences contenus dans le CFS **ne sont pas tous répétés** dans le CWAS.

Canada Air Pilot (CAP)

Utilisation

Le [Canada Air Pilot \(CAP\)](#) est une série de sept volumes qui fournit de l'information aéronautique principalement liée aux phases d'arrivée ou de départ des vols IFR. Avant chaque vol, il est essentiel d'étudier le CAP pour se familiariser avec chaque procédure prévue à la destination et à l'aéroport de décollage. Le volume CAP GEN fait partie intégrante de la série CAP et contient des renseignements importants. 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.

Le CAP 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.

Les cartes d'aérodrome du CAP indiquent les points chauds, le cas échéant. Les points chauds peuvent aussi figurer sur les cartes de circulation, y compris celles en cas de visibilité faible et réduite, ainsi que sur les cartes de stationnement, le cas échéant.

Le CAP est disponible uniquement sous forme électronique et est mis à jour tous les 56 jours.

Limites

- Le CAP n'est pas conçu pour servir dans le cadre d'opérations VFR.
- Le CAP est régulièrement modifié, temporairement ou de façon permanente, par NOTAM ou suppléments d'AIP, plus particulièrement dans le cas des aérodromes très achalandés. Les utilisateurs doivent toujours vérifier les NOTAM et les suppléments d'AIP concernant leurs zones d'exploitation proposées.
- Les pages de procédures du CAP sont nécessairement complexes.

Canada Air Pilot restreint (RCAP)

Utilisation

Le [Canada Air Pilot restreint \(RCAP\)](#) fournit de l'information aéronautique liée aux phases d'arrivée et de départ des procédures de vol réglementé aux instruments. Ces procédures sont réglementées et exigent l'approbation de vol préalable de Transports Canada en raison de leurs dérogations aux critères de conception ou de leur conception exclusive.

Le RCAP comprend les types de procédures 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. Les cartes d'aérodrome indiquent les points chauds, le cas échéant. Les points chauds peuvent aussi figurer sur les cartes de stationnement et sur les cartes de circulation, y compris celles en cas de visibilité faible et réduite, le cas échéant.

Le RCAP est disponible uniquement sous forme électronique et est mis à jour tous les 56 jours.

Limites

- Le RCAP n'est pas conçu pour servir dans le cadre d'opérations VFR.
- Le RCAP se distingue du CAP du fait qu'il fournit des procédures réglementées adoptant une autre façon d'assurer la sécurité. Seuls les exploitants détenant une autorisation spécifique de Transports Canada (Ops Spec) 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.

Cartes en route de niveau inférieur (LO)

Utilisation

La série de cartes en route de niveau inférieur (LO) fournit aux équipages des renseignements visant à faciliter la navigation sur des routes de service de la circulation aérienne (ATS) en conformité avec les procédures ATS. Elle décrit les données de radionavigation permettant de localiser et de déterminer de façon rapide et précise les renseignements nécessaires à la radionavigation aux instruments. Cette série de cartes LO est conçue pour servir dans la structure de l'espace aérien de niveau inférieur (en dessous de 18 000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL)) pour la planification de route IFR et la navigation en vol.

La série de cartes LO comprend 10 cartes qui présentent les informations utiles 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.

Limites

- Cette série de cartes IFR **ne convient à la navigation VFR**, car elle n'indique pas les obstacles, le relief, les routes ou les autres données nécessaires au vol à vue.
- La couverture verticale est en dessous de 18 000 pieds AMSL.
- L'information canadienne contenue dans ces cartes est à jour seulement dans la période de validité indiquée. Puisque l'information en route peut être modifiée ou annulée, il faut consulter les NOTAMs et les suppléments d'AIP afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.
- L'information sur les États-Unis (y compris l'Alaska) et d'autres territoires étrangers est limitée. Consulter les produits concernant l'État particulier pour obtenir de l'information à jour (y compris les NOTAMs de ces pays).

Cartes en route de niveau supérieur (HI)

Utilisation

La série de cartes en route de niveau supérieur (HI) fournit aux équipages des renseignements 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. Elle décrit les données de radionavigation permettant de localiser et de déterminer de façon rapide et précise les renseignements nécessaires à la radionavigation aux instruments. Cette série de cartes HI est conçue pour servir dans l'espace aérien de niveau supérieur (à partir de 18 000 pieds AMSL) pour la planification de route IFR et la navigation en vol.

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

Limites

- Cette série de cartes IFR **ne convient pas à la navigation VFR**, car elle n'indique pas les obstacles, le relief, les routes ou les autres données nécessaires au vol à vue. La couverture verticale commence à 18 000 pieds AMSL (FL180).
- L'information canadienne contenue dans cette série de cartes est à jour seulement pendant la période de validité indiquée. Puisque l'information en route peut être modifiée ou annulée, il faut consulter les NOTAMs et les suppléments d'AIP afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.
- L'information sur les États-Unis (y compris l'Alaska) et d'autres territoires étrangers est limitée. Consulter les produits concernant l'État particulier pour obtenir de l'information à jour (y compris les NOTAMs de ces pays).

Cartes de région terminale (TAC)

Utilisation

La série de **cartes de région terminale (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 congestionnées à une plus grande échelle. La couverture verticale va de la surface jusqu'en dessous de 18 000 pieds AMSL.

Cette série de cartes fournit aux équipages des renseignements visant à faciliter la navigation IFR dans la région terminale d'aérodromes en conformité avec les procédures des services de la circulation aérienne (ATS). Elle est conçue 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.

Cette information s'ajoute à ce qui est affiché sur les cartes de la série en route et de procédures aux instruments.

Les TAC sont révisées tous les 56 jours.

Limites

- La TAC **ne présente pas l'information aéronautique déjà présentée sur la carte en route LO ou sur la carte de procédure d'approche ou de départ aux instruments.**
- La couverture des 18 cartes de la série TAC va jusqu'à 18 000 pieds AMSL dans l'espace aérien intérieur canadien (CDA) et dans l'espace aérien situé au-dessus des eaux internationales ou d'un territoire étranger pour lequel le Canada assume la responsabilité des services de la circulation aérienne.
- L'ensemble comprend les régions terminales suivantes :

RECTO

Vancouver/Victoria
Edmonton
Calgary
Saskatoon
Winnipeg
Islande
Açores

VERSO

Thunder Bay
Windsor
Toronto
Montréal
Ottawa
Québec
Moncton
Halifax
Gander
Bermudes
Keflavik/Islande

Les cartes des Açores, des Bermudes et d'Islande (Keflavik) sont incluses à des fins militaires.

- L'information canadienne contenue dans cette série de cartes est à jour seulement pendant la période de validité indiquée. Puisque l'information peut être modifiée ou annulée, il faut consulter les NOTAMs et les suppléments d'AIP afin de s'assurer que seuls des renseignements à jour sont utilisés pour les opérations aériennes.

- L'information sur les États-Unis (y compris l'Alaska) et d'autres territoires étrangers est limitée. Consulter les produits concernant l'État particulier pour obtenir de l'information à jour (y compris les NOTAMs de ces pays).

Cartes des aéroports canadiens (schémas d'aéroport)

Utilisation

Les [cartes des aéroports canadiens](#) offrent des illustrations des aires de manœuvre de chaque aéroport canadien mentionné dans le Canada Air Pilot (CAP), le Canada Air Pilot restreint (RCAP) ou le *General Pilot Handbook* (GPH) 200 militaire. Les cartes indiquent les emplacements des points chauds, le cas échéant, pour le personnel qui n'est pas abonné au CAP ou au RCAP. Ces cartes sont gratuites 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 mises à jour selon un cycle de 56 jours. L'édition suivante est publiée au plus tard 10 jours avant la date d'entrée en vigueur.

Limites

Les cartes des aéroports canadiens ne contiennent pas à elles seules des données et des renseignements suffisants pour qu'un pilote puisse fonctionner à un aéroport. 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 procédures locales, se trouve dans le [Supplément de vol Canada \(CFS\)](#).

Cartes d'obstacles type A pour les aérodromes

Utilisation

Les [cartes d'obstacles de type A](#) offrent aux utilisateurs de gros aéronefs des renseignements détaillés sur des obstacles importants dans les zones d'approche et de départ des pistes de certains aéroports.

En combinaison avec les renseignements pertinents publiés dans l'[AIP Canada](#), les cartes fournissent les données permettant 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 utilisées dans les calculs de rendement permettent aux exploitants d'aéronefs de déterminer la capacité de types d'aéronefs particuliers, dans des conditions particulières, d'éviter les obstacles malgré un moteur inopérant. En outre, ces cartes offrent aux équipages une représentation visuelle de l'environnement de l'obstacle.

Les aérodromes soumettent des données de levé de terrain à NAV CANADA, qui les met à la disposition des utilisateurs sous forme de cartes d'obstacles de type A.

Pour en savoir plus sur les cartes à jour, voir : [Cartes OACI type A](#).

Limites

- La série de cartes d'obstacles type A est conçue pour les utilisateurs de gros aéronefs à certains aéroports. Ces cartes contiennent des renseignements détaillés sur des obstacles à la navigation aérienne dans les zones d'approche et de départ des pistes. Elles sont requises à des fins de planification opérationnelle. Seules les cartes figurant sur le site Web de NAV CANADA sont valides.
- L'exploitant de l'aéronef a la responsabilité de déterminer comment extraire les données de la carte et de déterminer le format à utiliser pour communiquer l'information aux équipages.