



# Piloter au Canada



*Le Canada est renommé pour ses immenses étendues de nature vierge et ses villes superbes. La splendeur des paysages et les grands espaces forment un cadre idéal pour les aventures des passionnés de l'aviation de loisir. Pour que l'expérience soit agréable et mémorable, Transports Canada propose un récapitulatif des points importants à considérer pour les vols transfrontaliers.*



*Le Règlement de l'aviation canadien (RAC) exige que le commandant de bord connaisse les renseignements pertinents au vol prévu, notamment : cartes, météorologie, NOTAM, classes des espaces aériens, documents du pilote et de l'aéronef, équipement de bord, information sur les aérodromes et différences générales entre le RAC et les Federal Aviation Regulations (FAR) des États-Unis.*



*Les renseignements suivants, fournis à titre indicatif seulement, ne constituent pas un document juridique sur les règlements du Canada et des États-Unis.*

## Documents relatifs au pilote

Certificat de pilote, certificat médical valide

Preuve de citoyenneté (passeport, certificat de naissance et pièce d'identité avec photo)

**Veillez consulter le site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à : [www.cbsa-asfc.gc.ca](http://www.cbsa-asfc.gc.ca).**

**Les certificats de pilotes d'aviation de loisir et de pilotes d'aéronefs de catégorie sport des États-Unis ne sont pas reconnus au Canada.**

Licences et certificats satisfaisant aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont valides pour les vols entre les États-Unis et le Canada.

## Documents de l'aéronef

Certificat d'immatriculation

Autorité de vol

Limites d'utilisation

Renseignements sur la masse et le centrage

Preuve d'assurance responsabilité

Le RAC exige que les pilotes aient une preuve d'assurance responsabilité à bord de l'aéronef pour les vols dans l'espace aérien canadien. Ce règlement s'applique à tous les aéronefs, dont les aéronefs privés, ceux de construction amateur et les avions ultralégers. Le type d'assurance responsabilité contracté dépend de la masse totale maximale au décollage de l'aéronef (RAC 606.02).

## Météorologie, NOTAM et planification de vol

La réglementation de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis exige que les pilotes déposent et activent un plan de vol pour tous vols transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis, y compris ceux « sans atterrissage ». Les pilotes doivent communiquer avec les services de la circulation aérienne (ATS) au moment de traverser la frontière, et afficher un code de transpondeur discret assigné (FAR 91.707).

Pour les exposés météorologiques, les NOTAM et l'aide au dépôt de plan de vol, veuillez communiquer avec NAV CANADA qui exploite huit centres d'information de vol (FIC) au Canada.

Appelez sans frais du Canada et des États-Unis :

Kamloops (Colombie-Britannique) : 1-866-541-4101

Edmonton (Alberta) : 1-866-541-4102

Winnipeg, (Manitoba) : 1-866-541-4103

London, (Ontario) : 1-866-541-4104

Général : 1-866-WXBRIEF (au Canada seulement)

Québec, (Quebec) : 1-866-541-4105

Halifax, (Nouvelle-Écosse) : 1-866-541-4106

Whitehorse, (Yukon) : 1-866-541-4107

North Bay, (Ontario) : 1-866-541-4109

NAV CANADA est une société privée à but non lucratif responsable de la prestation des services de navigation aérienne civile pour tout le Canada. Elle assure les services suivants : contrôle de la circulation aérienne (ATC), information de vol, exposés météorologiques, services d'information aéronautique, services consultatifs d'aéroport et aides électroniques à la navigation (NAVAID).

**Veillez consulter le site Web suivant : [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).**

## Vol VFR

Cartes de région terminale VFR (VTA) au 1/250 000<sup>e</sup> (3,5 NM/po); aéroports canadiens principaux.

Cartes aéronautiques de navigation VFR (VNC) au 1/500 000<sup>e</sup> (7 NM/po); semblables aux « sectional aeronautical charts » des États-Unis.

Supplément de vol — Canada (CFS) : publication conjointe civile et militaire contenant des renseignements sur les aérodromes du Canada et de l'Atlantique Nord.



Supplément hydroaérodromes — Canada (CWAS) : publication conjointe civile et militaire sur les hydroaérodromes indiqués sur les cartes VFR canadiennes.

## Vol IFR

**Cartes en route de niveau inférieur (LO) et de niveau supérieur (HI)** : renseignements aéronautiques pour le vol IFR dans les structures inférieure et supérieure de l'espace aérien intérieur canadien, de l'espace aérien au-dessus de territoires étrangers et des eaux internationales pour lesquels le Canada accepte la responsabilité de fournir l'ATS, et dans des secteurs à fins militaires.

**Cartes de région terminale** : renseignements servant à la radionavigation dans les régions terminales de trafic intense.

**Canada Air Pilot (CAP)** (Cartes d'approche aux instruments) : information aéronautique pour procédures d'approche, d'arrivée et de départ IFR et procédures d'atténuation du bruit aux aéroports canadiens. Sept volumes assurent la couverture complète du Canada. Les pages générales du CAP (CAP GEN) expliquent la terminologie et définissent les procédures spéciales figurant sur les cartes de procédures d'approche aux instruments. Les cartes et les publications aéronautiques sont disponibles auprès de NAV CANADA.

**Veillez consulter le site Web suivant : [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).**

**Tél. : 1-866-731-7827**

## Espace aérien canadien

L'espace aérien intérieur canadien est divisé en sept classes (RAC 601).

Les pilotes doivent pouvoir établir des communications bilatérales lorsqu'ils circulent dans l'espace aérien de classe A, B, C ou D.

**Classe A** : espace aérien supérieur contrôlé, vols IFR seulement;

**Classe B** : espace aérien inférieur contrôlé (au-dessus de 12 500 pieds ASL, jusqu'à 18 000 pieds ASL exclusivement), vols IFR et VFR contrôlé (CVFR) seulement, l'ATC assure l'espacement de tous les aéronefs;

**Classe C** : espace aérien contrôlé, vols IFR et VFR sont autorisés, vols VFR doivent recevoir une autorisation, l'ATC assure l'espacement des vols IFR et au besoin, des vols VFR et IFR pour résoudre les conflits possibles;

**Classe D** : espace aérien contrôlé, vols IFR et VFR sont autorisés, vols VFR doivent établir des communications bilatérales avec l'ATC avant d'entrer, l'ATC assure l'espacement des vols IFR seulement;

**Classe E** : espace aérien contrôlé, vols IFR et VFR sont autorisés, l'ATC assure l'espacement des vols IFR seulement;

**Classe F** : espace aérien à usage spécial, peut être contrôlé, non contrôlé ou les deux; peut être une zone réglementée ou de service consultatif, une zone d'opérations militaires ou une zone dangereuse;

**Classe G** : espace aérien non contrôlé.

Pour des renseignements détaillés sur les régions de contrôle terminal (TCA), les zones de contrôle (CZ) et les zones de transition, veuillez consulter le *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH) (TP 1820) et le *Manuel d'information aéronautique* de Transports Canada (AIM de TC) (TP 14371).

**Veillez consulter le site Web suivant : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca).**

## Douanes — Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)

- Les pilotes des aéronefs en provenance des États-Unis à destination du Canada doivent atterrir à un aéroport d'entrée (AOE) autorisé par l'ASFC. La liste de ces aéroports est affichée sur le site Web de l'ASFC. Les aéroports désignés AOE figurent aussi dans le CFS et le CWAS.
- **La mention ADCUS sur les plans de vol n'est plus acceptée.** Les pilotes doivent appeler eux mêmes l'ASFC, au moins deux heures, mais pas plus de 48 heures avant d'entrer au Canada. L'ASFC doit être informée de tout changement à l'heure d'arrivée prévue (ETA), au point d'arrivée, ou de tout autre changement.
- Tous les passagers à bord de l'aéronef doivent avoir une pièce d'identité avec photo et une preuve de citoyenneté.
- **CANPASS** est un programme offert par l'ASFC pour les aéronefs privés entrant au Canada.

**Veillez consulter le site Web suivant : [www.cbsa-asfc.gc.ca](http://www.cbsa-asfc.gc.ca).**

**Tél. : 1-888-226-7277**

## Exigences relatives au transpondeur

Le gouvernement américain exige que les aéronefs soient équipés d'un transpondeur en mode A ou C pour traverser la frontière américaine, à l'arrivée comme au départ. **Si vous ne possédez pas de transpondeur, vous devez communiquer avec la Transportation Safety Agency (TSA) des États-Unis pour obtenir une dispense.**

Les aéronefs doivent être équipés d'un transpondeur en mode C lorsqu'ils évoluent dans l'espace aérien canadien de classe A, B, C, D et E, tel que précisé dans le DAH (TP 1820) disponible auprès de NAV CANADA (RAC 601.03).

**Veillez consulter le site Web suivant : [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).**

## Radiobalises de repérage d'urgence (ELT)

Le traitement par satellite des signaux de détresse émis sur les fréquences 121,5 MHz et 243 MHz a cessé le 1<sup>er</sup> février 2009. Les satellites ne surveillent maintenant que les radiobalises émettant sur la fréquence 406 MHz. La plupart des aéronefs d'aviation générale doivent être équipés d'une ELT (RAC 605.38).

## Personnes-ressources de Transports Canada

Colombie-Britannique	1-604-666-5851	Alberta, Saskatchewan,	1-888-463-0521
Ontario*	1-888-231-2330 ou 1-416-952-0230	Manitoba, Yukon,	ou 1-780-495-3810
Québec	1-514-633-3030	Territoires du Nord-Ouest,	
Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse,	1-800-387-4999 ou 1-506-851-7131	et Nunavut*	
Nouveau-Brunswick et Île du Prince-Édouard*			

\*Appels depuis la province, composez le premier numéro (sans frais). Appels de l'extérieur de ces provinces, composez le deuxième numéro.

Pour les renseignements généraux, veuillez communiquer avec le Centre des communications de l'Aviation civile :

**Sans frais : 1-800-305-2059**

**Tél. : 613-993-7284**

**Courriel : [Services@tc.gc.ca](mailto:Services@tc.gc.ca)**

Veillez consulter le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/generale-menu.htm>.