UNCLASSIFIED / NON CLASSIFIÉ

Transport Canada Transports Canada

TP 7775F

PROCÉDURES DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES À TITRE D'AÉROPORTS

DEUXIÈME ÉDITION

MARS 1991

Canada

Transport Canada Transports Canada

Aperçu

Ces procédures complètent le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) en détaillant le processus officiel et les exigences relatives à la certification d'un aérodrome comme aéroport.
Bien qu'une grande partie du contenu du document technique 7775 soit obsolète, les éléments qui demeurent pertinents comprennent les exigences du plan d'exploitation des travaux (PET), les exigences de consultation pour héliports et la demande de certificat d'aéroport.

Autorisation de reproduction

Transports Canada autorise la copie et/ou la reproduction du contenu de cette publication à des fins personnelles et publiques, à des fins non commerciales. Les utilisateurs doivent reproduire le contenu avec exactitude, identifier Transports Canada comme source et ne pas présenter leur version comme une version officielle ou comme ayant été produite avec l'aide ou l'approbation de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire le contenu de cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire en ligne suivant :
https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur
Ou contactez TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

Pour plus d'informations, veuillez contacter
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5
Téléphone : 1-866-995-9737 ATS : 1-888-675-6863
© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2026.

This publication is also available in English under the title:
TP-7775 - Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports, 2nd Edition

Cat. No. T52-4/301-2026F-PDF (PDF électronique, français)
Cat. No. T52-4/301-2026E-PDF (Electronic PDF, English)
ISBN 978-0-660-99460-4
TP 7775F

Canada

PROCÉDURES DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES À TITRE D'AÉROPORTS

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 Ligne de conduite en matière de politique et instructions générales

1.1 Généralités
1.2 Objet
1.3 Autorité en matière de publication et de modification
1.4 Aérodromes et aéroports
1.5 Domaine d'application du certificat
1.6 Présentation du certificat d'aéroport et du manuel d'exploitation d'aéroport
1.7 Normes et pratiques recommandées en matière de certification d'aéroport
1.8 Procédures spéciales
1.9 Dérogation aux normes
1.10 Références en matière de politique d'aérodromes et d'aéroports

CHAPITRE 2 Délivrance et suspension d'un certificat d'aéroport

2.1 Généralités
2.2 Obligations du titulaire d'un certificat d'aéroport
2.3 Le manuel d'exploitation d'aéroport
2.4 Demande initiale
2.5 Délivrance d'un certificat d'aéroport
2.6 Validité et renouvellement d'un certificat d'aéroport
2.7 Certificat provisoire d'aéroport
2.8 Modification du certificat d'aéroport
2.9 Suspension et abandon d'un certificat d'aéroport

CHAPITRE 3 Manuel d'exploitation d'aéroport

3.1 Généralités
3.2 Objet
3.3 Contenu
3.4 Partie 1- Administration
3.5 Partie 2 - Spécifications de 1'aéroport
3.6 Partie 3 - Services et installations côté piste

CHAPITRE 4 Inspections de certification

4.1 Introduction
4.2 Types d'inspection

CHAPITRE 5 Étude aéronautique

5.1 Objet
5.2 Domaine d'application
5.3 Définition
5.4 Techniques
5.5 Analyse technique
5.6 Analyse coûts-avantages
5.7 Évaluation des risques
5.8 Homologation des dérogations

ANNEXE A Demande de certificat d'aéroport

ANNEXE B Certificat d'aéroport - Aéronautique civile

ANNEXE C Manuel d'exploitation d'aéroport

ANNEXE D Rapport d'inspection d'aéroport

ANNEXE E Conseils et renseignements concernant le contenu du manuel d'exploitation d'aéroport

1 Évaluation des activités côté piste
2. Structure organisationnelle de 1'exploitant de 1'aéroport
3 Procédures d'exploitation d'aéroport (Procédures d'exploitation côté piste)
4 Plan de mesures d'urgence
5 Programme de sécurité aéroportuaire
6 Procédures de contrôle de l'accès aux aires de mouvement et de la circulation sur ces aires
7. Gestion et sécurité de l'aire de trafic
8 Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés
9 Entretien et inspections côté piste
10 Services de la circulation aérienne et services de communications
11 Services d'information aéronautique
12 Services météorologiques pour l'aviation

ANNEXE E Aérodromes enregistrés

1 Définition
2 Obligations
3 Procédures d'enregistrement d'aérodrome
4 Inspection périodique des aérodromes enregistrés

ANNEXE G Directives à 1'intention des inspecteurs d'aérodrome

ANNEXE H Références en matière de politique d'aérodromes et d'aéroports

Transport Canada Transports Canada

PROCÉDURES DE CERTIFICATION

DES AÉRODROMES À TITRE D'AÉROPORTS

REGISTRE DES MODIFICATIONS

NUMÉRO	DATE	DATE D'INSERTION	INSÉRÉE PAR

AVANT-PROPOS

Les procédures d'inspection de certification des aéroports sont publiées en vertu du Règlement de l'Air et du pouvoir conféré au ministre et délégué au directeur général, Système de la navigation aérienne. En raison de la diversité des aéroports et de la multitude de niveaux de services aéroportuaires nécessaires au soutien des exploitations commerciales, il est peu pratique de fournir des directives et des conseils détaillés suffisants pour couvrir toute situation et toutes éventualités. Lorsqu'il n'est pas possible de respecter les exigences de ce manuel, il y a lieu de faire preuve de bon sens et de jugement.

Le Directeur général
Système de la navigation aérienne

Pierre J. Proulx

OBJECTIF

Conformément au rôle du Transports Canada, Aviation, le programme d'inspection de certification d'aéroport a été élaboré dans le but de confirmer les normes de spécification et d'évaluer 1'efficacité des procédures et des installations d'exploitation par rapport au niveau des opérations aériennes. Les directives sur le programme de certification d'aéroport contenues dans ce manuel s'adressent à la fois aux exploitants d'aéroport et aux inspecteurs d'aérodrome. Les inspecteurs des normes d'aérodrome, Aviation civile se baseront sur les procédures énoncées dans le présent manuel, les normes et pratiques recommandées applicables, et les directives d'exploitation du système de la navigation aérienne pour effectuer des inspections annuelles de tous les aspects de 1'exploitation d'un aéroport qui ont une incidence sur la sécurité aérienne (dans les airs et au sol). Dans les cas où un aéroport ne satisfait pas à une norme, une étude aéronautique sera menée afin de déterminer si des mesures de remplacement peuvent être adoptées pour assurer un degré de sécurité équivalent. Le ministre peut, aux conditions qu'il juge à propos, approuver des dérogations aux normes s'il estime qu'il est dans 1'intérêt public de le faire et sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

GLOSSAIRE

Interprétation

Les termes employés dans ce manuel sont tirés de documents ayant préséance sur celui-ci en ce qui concerne 1'interpretation de ces termes. Dans certains cas, pour des besoins de clarté, des termes relevés ont été utilisés pour permettre de reconnaitre les documents auxquels ces termes se rapportent. Les documents d'où proviennent les termes sont identifiés et, le cas échéant, codés comme suit:

(LA) Loi sur 1'aeronautique

(RA) Règlement de 1'Air

(CFS) Supplément de vol-Canada

(OACI) Annexe 14 à la Convention relative à1'aviation civile internationale

Activités côte piste (TP 2786)

Activités exécutées a 1'intérieur du secteur d'un aéroport défini comme 'l'aire de mouvement".

Adacport (RA)

Aérodrome terrestre prévu au paragraphe 3(1) du Règlement sur les aéroports pour lequel un certificat d'aéroport en vigueur 1'identifie à ce titre.

Aérodrome (LA)

Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées.

Aérodrome/aéroport privé (CFS)

Un aérodrome/aéroport prive n'est généralement pas ouvert aux aéronefs de passage, sauf en cas d'urgence. Une autorisation doit donc être obtenue auprès de 1'exploitant. Des services n'y sont pas nécessairement offerts.

Aérodrome/aéroport public (CFS)

Un aérodrome/aéroport public est ouvert à tous les aéronefs, à la discrétion du pilote.

Aérodrome enregistré (CFS)

Aérodrome inscrit dans le Supplément de vol-Canada et non certifié à titre d'aéroport.

Aéronef (LA)

Tout appareil qui peut se soutenir dans 1'atmosphère grâce aux réactions de 1'air.

Aéronef de référence (RA)

L'aéronef ou les aéronefs identifies parmi ceux que 1'aérodrome est prévu desservir et ayant les exigences d'exploitation les plus sévères en ce qui concerne la détermination des dimensions de 1'aire de mouvement, la force portante de la chaussée et les autres caractéristiques physiques de construction des aérodromes.

Aéroport (LA)

Aérodrome prévu au paragraphe 3(1) du Règlement sur les aéroports pour lequel un certificat d'aéroport est en vigueur.

Aéroport terrestre (RA)

Aérodrome prévu au paragraphe 3(1) du Règlement sur les aéroports pour lequel un certificat d'aéroport est en vigueur et qui est identifié comme un aéroport terrestre.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO)

Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'a 1'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage; lorsqu'elle est destinée aux hélicoptères de classe de performances 1, elle comprend 1'aire de décollage interrompu utilisable.

Aire de manœuvre (RA)

Partie d'un aérodrome/aéroport terrestre, autre qu'une aire de trafic, destinée au décollage et à 1'atterrissage des aéronefs ainsi qu'aux manœuvres connexes.

Aire de mouvement (RA)

Partie d'un aérodrome destinée aux mouvements des aéronefs à la surface. Sont comprises dans 1'aire de mouvement 1'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de sécurité (TP 2586F)

La partie d'un héliport située autour de 1'aire de décollage et d'atterrissage, qui est maintenue libre d'obstacles, sauf pour ceux qui sont nécessaires à la navigation.

Aire de trafic (RA)

Partie d'un aérodrome/aéroport terrestre, autre que 1'aire de manœuvre, destinée à 1'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement du fret, à 1'avitaillement en carburant, au service, à 1'entretien et au stationnement des aéronefs ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de piétons nécessaire à ces fins.

Avion (RA)

Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est assurée par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Balise (OACI)

Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

Bande de piste (OACI)

Aire définie dans laquelle est comprise la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste et à assurer la protection des avions qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Base d'exploitation principale (RA)

Base d'exploitation désignée par le requérant en application du paragraphe 5(1) du Règlement concernant 1'agrément des transporteurs aériens.

Certificat d'aéroport (RA)

Certificat délivré par le ministre conformément à 1'article 6 du Règlement sur les aéroports, y compris le manuel d'exploitation d'aéroport et les documents connexes établis ou approuvés par lui.

Circulation au sol (TP312F)

Déplacement d'un aéronef à la surface d'un aérodrome sous sa propre puissance, sauf les opérations de décollage et d'atterrissage, et dans le cas des hélicoptères, déplacement au-dessus de la surface d'un aérodrome dans une tranche d'altitude où 1'effet de sol se fait sentir, et à des vitesses permettant la circulation, c'est-à-dire la circulation en surface.

Côté piste (TP2786F)

Secteur d'un aéroport défini comme "1'aire de mouvement" et comprenant des zones règlementées dont 1'accès est interdit sans motif de service.

Document d'aviation canadien (LA)

Tout document - permis, licence, brevet, agrément, autorisation, certification ou autre - délivré par le ministre sous le régime de la partie I de la Loi sur l'aéronautique et concernant des personnes ou des matériels, des aérodromes, des installations ou des services aéronautiques.

Étude aéronautique (RA)

Étude d'un problème aéronautique entreprise par le ministre en vue de choisir, parmi les solutions possibles, la plus acceptable au plan de la sécurité aérienne.

Exploitant de 1'aéroport (RA)

Le titulaire du certificat d'aéroport délivré en application du Règlement sur les aéroports, ou le responsable de L'aéroport, qu'il s'agisse d'un employé, du mandataire ou du représentant du titulaire du certificat.

Hélicoptère (RA)

Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de 1'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Héli-plate-forme (TP 2586F)

Aire d'atterrissage et de décollage destinée aux hélicoptères sur un navire ou sur une structure, flottante ou fixe, au large des côtes.

Héliport (RA)

Aérodrome terrestre prévu au paragraphe 3(1) du Règlement sur les aéroports pour lequel un certificat d'aéroport en vigueur 1'identifie à ce titre.

Hydroaéroport et aéroport sur glace (RA)

Aérodrome prévu au paragraphe 3(1) du Règlement sur les aéroports pour lequel un certificat d'aéroport est en vigueur et 1'identifie à titre d'hydroaéroport et d'aéroport sur glace.

Manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) (RA)

Manuel d'exploitation d'aéroport publié dans sa version modifiée, conformément à 1'article 8 du Règlement de 1'Air, série III, n° 2, "Règlement sur les aéroports", et qui fait partie du certificat d'aéroport. Le contenu du Manuel d'exploitation d'aéroport est décrit au chapitre 3 des procédures de certification des aérodromes à titre d'aéroports.

Marque (RA)

Symbole ou groupe de symboles apposés à la surface de 1'aire de mouvement afin de fournir des renseignements aéronautiques.

Ministre (LA)

Le ministre des Transports.

Norme (OACI)

Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont 1'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de 1'article 38 de la Convention. Il est de coutume de rendre l'obligation exprimée par les normes par 1'usage du futur simple.

Obstacle (OACI)

Tout ou une partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs a la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Piste (OACI)

Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Piste aux instruments (OACI)

Piste destinée aux aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments. Ce peut être:

a) Une piste avec approche classique. Piste aux instruments desservie par des aides visuelles et une aide non visuelle assurant au moins un guidage en direction satisfaisant pour une approche en ligne droite.
b) Une piste avec approche de précision, catégorique I. Piste aux instruments desservie par un ILS ou un MLS et des aides visuelles et destinée à 1'approche jusqu'à une hauteur de décision de 60 m (200 pieds) et jusqu'à une portée visuelle de piste de 1'ordre de 800 m (2 600 pieds).
c) Une piste avec approche de précision, catégorique II. Piste aux instruments desservie par un ILS ou un MLS et des aides visuelles et destinée à 1'approche jusqu'à une hauteur de décision de 30 m (100 pieds) et jusqu'à une portée visuelle de piste de 1'ordre de 400 m (1200 pieds).
d) Une piste avec approche de précision, catégorie III. Piste aux instruments desservie par un ILS ou un MLS jusqu'à la surface de la piste et le long de cette surface, et:

    A. destinée à 1'approche jusqu'a une portée visuelle de piste de 1'ordre de 200 m (600 pieds) (aucune hauteur de décision n'étant applicable) avec utilisation d'aides visuelles au cours de la phase finale de l'atterrissage;

    B. destinée à 1'approche jusqu'à une portée visuelle de piste de 1'ordre de 50 m (150 pieds) (aucune hauteur de décision n'étant applicable) avec utilisation d'aides visuelles pour la circulation au sol;
    C. destinée à être utilisée pour l'atterrissage ou la circulation au sol sans recours a des moyens de repérage visuel.

Piste à vue (OACI)

Piste destinée aux aéronefs effectuant une approche a vue ou utilisant une procédure aux instruments jusqu'au minima d'approche indirecte.

Piste secondaire (OACI)

Piste construite pour être utilisée par un avion moins exigeant que 1'adronef de référence, mais qui n'est pas obligatoirement suffisante pour tous les avions que la piste principale peut recevoir et qui dent compte des vents de force particulière.

Poste de stationnement d'aéronef (OACI)

Emplacement désigné sur une aire de trafic, destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Pratique recommandée (OACI)

Une spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont 1'application uniforme est reconnue souhaitable dans 1'interet de la sécurité, de la régularité ou de 1'efficacitg de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention. Il est de coutume de rendre les recommandations par 1'expression "Il est recommandé".

Règlement sur le zonage des aéroports (LA)

Règlement concernant un aéroport établi en application du paragraphe 4(2) de la Loi sur 1'aéronautique.

Service de gestion d'aire de trafic (OACI)

Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Service régulier (RA)

Un service de transporteur aérien public dont 1'horaire est publié.

Supplément de vol-Canada (CFS) (RA)

Publication d'information aéronautique publiée sous 1'autorité du ministre des Transports et du ministre de la Défense nationale pour compléter les cartes aéronautiques, les cartes en route, les cartes de navigation et le Canada Air Pilot.

Supplément hydroaérodromes (WAS) (RA)

Publication d'information aéronautique publiée sous 1'autoritg du ministre des Transports pour compléter les cartes aéronautiques, les cartes en route, les cartes de navigation et le Canada Air Pilot.

Surface de limitation d'obstacle (RA)

Surface qui établit la limite jusqu'à laquelle des objets peuvent s'élever dans 1'espace aérien entourant un aéroport afin d'y assurer la sécurité de la navigation aérienne. Y sont assimilées la surface de transition, la surface de décollage, la surface d'approche et la surface extérieure.

Un aérodrome/aéroport public est ouvert à tous les aéronefs, à la discrétion du pilote. Pour certains aéroports, le certificat d'aéroport s'applique à une piste particulière et pour une exploitation spéciale.

(x)

Transporteur aérien (LA)

L'exploitant d'un service aérien commercial.

Voie de circulation (OACI)

Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagé pour la circulation au sol des avions et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment:

a) Voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef. Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'acces à un poste de stationnement d'aéronef.
b) Voie de circulation d'aire de trafic. Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.
c) Voie de sortie rapide. Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

CHAPITRE 1

LIGNES DE CONDUITE EN MATIÈRE DE POLITIQUE

ET INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Au Canada, il existe deux classes d'aérodromes: les aérodromes qui ne sont pas certifies à titre d'aéroports; les aérodromes qui sont certifies à titre d'aéroports.

1.2 OBJET

1.2.1 Le présent manuel a pour objet de foumir des directives sur la certification des aerodromes à titre d'aéroports.

1.3 AUTORITÉ EN MATIÈRE DE PUBLICATION ETDE MODIFICATION

1.3.1 Les directives et les renseignements nécessaires à la certification des aérodromes à titre d'aéroports sont publiés sous 1'autorite du directeur général, Système de la navigation aérienne. Le chef, Politiques et normes de la navigation aérienne a la responsabilité de publier les modifications. Les propositions de modification seront adressées à:

Transports Canada (AANDD)

Tour "C", Place de Ville

Ottawa (Ontario)

KIA 0N8

1.4 AÉRODROMES ET AÉROPORTS

1.4.1 Un "aérodrome" désigne tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées. Il existe plus de 6 000 aérodromes au Canada; cependant, des données fiables n'existent que pour environ un tiers de ce nombre. Lè où des données d'aérodromes fiables sont disponibles, ces renseignements sont publiés dans le Supplément de vol-Canada (CFS) ou le Supplément hydroaérodromes (WAS). Un aérodrome qui est inscrit dans le CFS ou le WAS est applé "aérodrome enregistré". L'annexe F contient des renseignements concernant les aérodromes enregistrés.

1.4.2 Les aérodromes, y compris ceux qui ne sont pas inscrits dans le CFS ou le WAS, doivent se conformer aux exigences en matière de balisage, de balisage lumineux, d'équipement et d'exploitation énoncées dans le Règlement de 1'Air, partie III et dans les Ordonnances sur la navigation aérienne, série III.

REMARQUE: Les dispositions actuelles du Règlement de 1'Air, partie III, et les Ordonnances sur la navigation aérienne, série III, qui s'appliquent aux aérodromes seront remplacées par le nouveau Règlement de 1'Air, série III, no 1, Règlement sur les aérodromes.

1.4.3 Un "aéroport" désigne un aérodrome pour lequel un document d'aviation canadien (certificat d'aéroport) est en vigueur. Il existe plus de 700 aéroports au Canada; chacun avec un certificat d'aéroport mentionnant qu'il est en conformité avec les conditions requises pour que 1'aérodrome soit certifié et utilisé comme aéroport. Tous les aéroports sont inscrits et décrits soit dans le CFS ou le WAS, selon le cas.

1.4.4 Un "certificat d'aéroport" est un document d'aviation attestant qu'un aérodrome satisfait aux exigences pour être certifié à titre d'aéroport. Conformément à la politique de Transports Canada, un aéroport doit être inspecté au moins une fois chaque année par un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile, afin de s'assurer que 1'aéroport est exploité et entretenu conformément aux conditions énoncées dans le certificat d'aéroport.

REMARQUE: Les dispositions actuelles du Règlement de 1'Air, partie III, qui s'appliquent aux aéroports seront remplacées par le nouveau Règlement de 1'Air, série III, no 2, Règlement sur les aéroports

1.5 DOMAINE D'APPLICATION D'UN CERTIFICAT

1.5.1 Tout aérodrome qui est situé dans la partie construite de toute cité ou ville doit être certifié à titre d'aéroport, en conformité avec le Règlement de 1'Air qui interdit aux aéronefs d'effectuer un décollage ou un atterrissage à un aérodrome situé à un tel endroit, sauf si 1'aérodrome est certifié à titre d'aéroport.

1.5.2 Tout aérodrome terrestre qui est utilisé par. un transporteur aérien comme base d'exploitation principale ou pour la prestation d'un service régulier de transport de voyageurs doit être certifié à titre d'aéroport, conformément aux politiques de Transports Canada sur les activités des transporteurs aériens.

REMARQUE: Une école de pilotage qui offre une formation de vol à des élèves-pilotes non licenciés est réputée être un transporteur aérien; par conséquent, 1'aerodrome utilisé par une telle école de pilotage comme base d'exploitation principale doit être certifié à titre d'aéroport.

1.6 PRÉSENTATION DU CERTIFICAT D'AÉROPORT ET DU MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

1.6.1 La présentation d'un certificat d'aéroport doit être conforme au modéle illustré à 1'annexe B du présent manuel. Le certificat d'aéroport comporte cinq parties:

Section I Page couverture du certificat

Section II Conditions

Section III Dérogations aux normes

Section IV Procédures spéciales

Section V Manuel d'exploitation d'aéroport

1.6.2 L'exploitant d'un aéroport tiendra un manuel d'exploitation d’aéroport (AOM), dont, le contenu sera approuvé par le ministre, lequel manuel énonce les services à respecter aux fins de la certification. Un AOM sert donc de référence légale pour déterminer, au moyen d'une inspection, que aéroport satisfait a toutes les I exigences réglementaires applicables et que les services et les installations côte piste sont fournis conformément

aux niveaux prévus dans l'approbation d'origine ou dans les modifications ultérieures apportées a celle-ci.

1.6.3 L'exploitant de 1'aéroport qui présente une demande de certificat d'aéroport a la responsabilité de préparer et de présenter un AOM.

1.7 NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES EN MATIÈRE DECERTIFICATION D'AEROPORT

1.7.1 Les normes et pratiques recommandées employées au Canada pour la certification des aérodromes à titre d'aéroports s'inspirent des Normes et pratiques recommandées internationales auxquelles le Canada s'est engagé à se conformer en vertu des articles 37 et 38 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les Normes et pratiques recommandées nationales applicables au Canada ont été catégorisées selon les types d'aéroport et sont énoncées dans les publications suivantes de Transports Canada:

a) Aérodromes - Normes et pratiques recommandées - TP 312F;

b) Héliports et héli-plate-formes - Normes et pratiques recommandées - TP 2586F;

c) Adacports - Normes et pratiques recommandées - TP 4885F; et

d) Hydroaéroports et aéroports sur glace - Normes et pratiques recommandées - TP 4884F.

1.7.2 Les publications énonçant les normes et pratiques recommandées contiennent des directives, le cas échéant, qui portent sur:

a) les caractéristiques physiques - la géométrique et les dimensions des aires de manœuvre pour 1'exploitation d'aéronefs aux aéroports;

b) la surface de limitation d'obstacles - la géométrique et les dimensions d'un milieu libre de tout obstacle pour les aéronefs qui décollent, atterrissent ou manœuvrent au voisinage d'aéroports;

c) le balisage lumineux - les spécifications relatives au balisage lumineux d'aéroport visant à offrir un guidage visuel approprie aux aéronefs au décollage sur une piste, en approche, ou après un circuit à vue sur cette piste, et aux aéronefs manœuvrant au sol;

d) les balises, les marques et les panneaux - les spécifications visant à offrir un guidage visuel approprie et facilement identifiable sur les aires de mouvement des aéroports. Les spécifications concernant l'identification des obstacles, publiées en vertu de l'article 514.1 du Règlement de l'Air, figurent dans le Manuel des normes d'identification des obstacles (TP 382F).

1.7.3 Aux termes des dispositions de la Convention relative à 1'aviation civile Internationale, une norme est définie comme une spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont 1'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention. Il est de coutume de rendre 1'obligation exprimée par les normes par1'usage du futur simple.

1.7.4 Aux termes des dispositions de la Convention relative a 1'aviation civile internationale, une pratique recommandée est définie comme une spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont 1'application uniforme est reconnue souhaitable dans 1'interêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention. Il est de coutume de rendre les recommandations par 1'expression "Il est recommandé".

1.8 PROCÉDURES SPÉCIALES

1.8.1 Lorsque la présence d'aéroports ou d'aérodromes voisins, de zones sensibles, d'obstacles, de circulation, etc. nécessitent 1'élaboration et 1'application de procédures spéciales de vol, de telles procédures devront être approuvées par 1'autorité délivrant le certificat et seront publiées dans le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM), le Canada Air Pilot (CAP), la Publication d'information aéronautique, Canada (A.I.P.), le Supplément de vol-Canada (CFS), le Supplément hydroaérodromes (WAS), les cartes d'arrivée et de départ VFR, les cartes de région terminale VFR, etc. Les procédures spéciales qui n'ont pas de rapport avec la certification n'ont pas à être consignées au AOM.

1.9 DÉROGATIONS AUX NORMES

1.9.1 Lorsqu'un aérodrome ne peut satisfaire à une ou plusieurs normes de certification, chaque cas de dérogation fera 1'objet d'une étude aéronautique décrite au chapitre 5. Une étude aéronautique doit être effectuée par des inspecteurs de 1'aviation civile qualifiés. Les résultats de 1'etude aéronautique, y compris les recommandations proposées pour assurer un degré de sécurité équivalent, seront transmis, pour approbation, au chef, Politiques et normes de la navigation aérienne (AANDD).

1.10 RÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE POLITIQUE D'AÉRODROMES ET D' AÉROPORTS

1.10.1 Le directeur, Exigences du système de navigation aérienne publie la direction des politiques du niveau de service du Système de la navigation aérienne quant aux aérodromes et les aéroports. Ces politiques sont cataloguées dans 1'Annexe H pour la convenance des usagers de ce manuel. Toutes personnes ayant besoin de renseignements en matière de politique d'aérodromes et d'aéroports, et ne possédant pas un accès facile aux documents de politique inscrits dans 1'Annexe H, peuvent se procurer des exemplaires des documents de politique en en s'adressant au gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne approprié.

CHAPITRE 2

DÉLIVRANCE ET SUSPENSION D'UN CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Un aérodrome peut être certifie à titre d'aéroport, pour usage prive ou usage public, et classé selon un ou plusieurs types et conditions d'exploitation:

TABLEAU 2-1

TYPE D'AÉROPORT	CONDITIONS D'EXPLOITATION
Aéroport terrestre Hydroaéroport Aéroport sur glace Héliport Adacport	Jour Nuit VRF IFR

REMARQUE: Les lignes directrices concernant les emplacements de lancement de ballons libres sont contenues dans le bulletin d'information 84-01 - Exigences du système de navigation aérienne.

2.1.2 En général, un aéroport classé aéroport terrestre, hydroaéroport ou aéroport sur glace peut être utilisé par les avions, les hélicoptères et les ballons, sauf mention contraire dans les conditions de certification. Un aéroport classé héliport ou adacport ne peut être utilisé que par les hélicoptères ou les ADAC, respectivement, sauf mention contraire dans les conditions de certification.

2.2 OBLIGATIONS DU TITULAIRE D'UN CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.2.1 Le titulaire d'un certificat d'aéroport doit:

a) se conformer aux conditions et limitations prescrites dans le certificat;

b) respecter les normes et les conditions et fournir les services et les installations cote piste décrits dans le AOM;

c) aviser immédiatement le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, d'une intention de modifier toute spécification contenue dans le AOM;

d) effectuer les inspections régulières prévues pour 1'aéroport, ainsi que des inspections spéciales, si nécessaire, par exemple à la suite d'un accident ou d'un incident;

e) prendre les dispositions voulues pour que des NOTAM soient émis, conformément aux Procédures canadiennes pour les NOTAM de classe I, lorsque des obstacles ou des dangers surviennent ou que le niveau de services est modifié. Dans la mesure du possible, lorsqu'il s'agit de travaux de construction ou d'entretien prévus, un NOTAM de classe II sera émis au moins 10 jours avant 1'application des restrictions proposées sur les aires de mouvement. Si un préavis de 10 jours n'est pas possible; un NOTAM de classe I sera émis le plus tôt possible à 1'avance. Si les restrictions proposées sont retardées, le NOTAM sera annulé et de 1'information corrigée sera fournie, si nécessaire.

f) s'assurer que les renseignements concernant 1'aéroport qui figurent dans les publications d'information aéronautique sont à jour et corrects; et

g) présenter un plan de travaux de construction au gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, afin de faire approuver au préalable tous travaux de construction devant être effectués sans que 1'exploitation des pistes, des voies de circulation ou d'autres aires de manœuvre de 1'aeroport soit interrompue. Tous les détails concernant les travaux, les mesures de précaution, la signalisation, etc. devront être inclus dans le plan.

2.3 LE MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

2.3.1 Le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) énonce les obligations contractées par 1'exploitant de 1'aéroport pour respecter les normes et assurer la prestation de services côté piste précis selon un niveau convenu.

2.3.2 La préparation du AOM incombe a 1'exploitant de 1'aeroport qui présente une demande de certificat d'aéroport. Au besoin, un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile sera désigné pour aider le requérant a préparer le AOM.

2.4 DEMANDE INITIALE

2.4.1 Les requérants d'un certificat d'aéroport seront avisés qu'avant de contracter tout engagement à 1'egard d'une option, d'un achat ou d'un projet d'aménagement, ils devraient discuter des plans de développement de 1'aéroport proposé avec le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, afin de s'assurer que 1'emplacement prévu puisse être aménagé de manière à satisfaire aux normes de certification et, si nécessaire,

être agrandi dans 1'avenir. Des plans à 1'echelle de 1'aéroport proposé devraient être préparés afin de faciliter 1'evaluation de la proposition.

2.4.2 Le requérant présentera une demande de certificat d'aéroport (annexe A) dûment remplie et un projet de AOM (annexe C) au gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne.

2.4.3 Sur réception de la demande, un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile communiquera avec 1'exploitant afin de discuter des détails de la proposition. Il se peut qu'une visite soit effectuée; le cas échéant, 1'exploitant sera avisé des résultats et

informé de tout problème devant être résolu avant qu'une inspection de certification puisse être effectuée.

2.4.4 Conformément à la politique de Transports Canada, un requérant doit être avise de consulter les autorités locales responsables des biens-fonds avant de prendre tout engagement important. Le requérant devra obtenir 1'approbation des autorités locales responsables des biens-fonds avant qu'un certificat d'aéroport puisse être délivré. Si les autorités locales responsables des biens-fonds s'opposent à 1'amdnagement d'un aéroport certifié, le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne devra soumettre le cas au directeur, Exigences du système de navigation aérienne, afin qu'une décision soit prise par le ministre des Transports. Cette politique a pour but d'assurer que les autorités locales responsables des biens-fonds aient la possibilité de s'opposer ou de contribuer à 1'etablissement ou à 1'amenagement d'un aéroport. Dans tous les cas, un certificat d'aéroport ne sera pas délivré tant qu'une question d'utilisation de biens-fonds en suspens ne sera pas résolue.

2.5 DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.5.1 Un certificat d'aéroport sera délivré si les résultats d'une inspection de certification démontrent que toutes les exigences relatives à la certification de 1'aéroport ont été remplies, y compris:

a) en cas de dérogation aux normes de certification, des mesures ont été adoptées afin d'assurer un degré de sécurité équivalent; et

b) le AOM a été présenté par 1'exploitant de 1'aéroport et approuvé par le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne.

2.6 VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.6.1 Un certificat d'aéroport demeurera valide à condition que 1'aeroport soit exploité selon les conditions et les dispositions spéciales tel que spécifié sur le certificat et conformément au niveau de service prescrit dans le AOM. Des inspections annuelles seront effectuées afin de vérifier le respect des normes de certification et le maintien des niveaux de service stipulés dans le AOM.

2.7 CERTIFICAT PROVISOIRE D'AÉROPORT

2.7.1 En attendant la délivrance d'un certificat permanent d'aéroport, un certificat provisoire peut être émis au moyen d'une lettre ou d'un télex. Les conditions de délivrance ainsi que toutes conditions particulières seront incluses dans le document d'autorisation.

2.7.2 Au besoin, un NOTAM sera émis pour indiquer 1'emplacement de 1'aéroport, toutes conditions particulières, ainsi que la façon de communiquer avec 1'exploitant.

2.8 MODIFICATION DU CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.8.1 Transports Canada peut apporter des modifications aux conditions de délivrance d'un certificat d'aéroport dans les cas suivants:

a) une dérogation approuvée aux normes ou aux conditions de certification est nécessaire;
b) un changement est apporté à 1'utilisation ou à 1'exploitation de 1'aéroport;
c) un changement est apporté aux limites de 1'aéroport; et
d) une modification est demandée par le titulaire du certificat d'aéroport.

2.9 SUSPENSION ET ABANDON D'UN CERTIFICAT D'AÉROPORT

2.9.1 Si nécessaire, pour des raisons de sécurité aérienne, les inspecteurs des normes d'aérodrome, Aviation civile ont le pouvoir de suspendre un certificat d'aéroport. Avant qu'une telle action ne soit prise, le titulaire du certificat d'aéroport sera avisé des motifs justifiant la suspension.

2.9.2 La procédure relative à la suspension d'un certificat d'aéroport est énoncée au chapitre 8 du manuel TP 7497F (Tribunal de 1'aviation civile, GATC, Lignes directrices à l'intention du personnel).

2.9.3 Un certificat d'aéroport peut être suspendu lorsque:

a) 1'aéroport ne satisfait pas à une norme de certification d'aéroport prescrite aux termes du Règlement de 1'Air,

b) 1'exploitant de 1'aéroport ne satisfait pas à une condition énoncée dans le certificat d'aéroport;

c) il existe ou il est susceptible de survenir un danger immédiat pour la sécurité aérienne, par suite d'une action ou d'une chose faite ou devant être faite en vertu du certificat d'aéroport;

d) il est déterminé qu'un ou plusieurs facteurs se sont détériorées au point de compromettre la sécurité aérienne.

2.9.4 Lorsqu'un certificat d'aéroport est suspendu à cause de 1'existence d'un danger immédiat pour la sécurité aérienne, le chef, Politiques et normes de la navigation aérienne et le directeur régional, Règlementation aérienne en seront avisés et un NOTAM de classe I sera émis. La période initiale de suspension sera de 10 jours.

2.9.5 Un certificat d'aéroport sera remis lorsque 1'aéroport ne satisfait plus aux critères d'admissibilité stipulés au paragraphe 1.5, ou à la demande du titulaire du certificat.

CHAPITRE 3

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 Le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) constitue une exigence aux fins de la certification d'un aérodrome à titre d'aéroport. L'annexe C contient des directives sur la préparation du AOM à 1'intention de 1'exploitant de 1'aéroport. Le AOM doit être approuvé par le ministre pour attester que 1'aéroport satisfait aux normes de certification et qu'il n'existe aucune lacune apparente qui pourrait nuire à la sécurité des vols à 1'aéroport. Le AOM sert de document de référence pour les inspections de certification.

3.1.2 Le contenu du AOM doit être conforme aux dispositions applicables du Règlement de 1'Air et des documents connexes indiqués au paragraphe 1.7 du chapitre 1. Lors d'une inspection de certification d'aéroport, le AOM est utilisé par 1'inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile comme liste de contrôle des normes de certification à respecter et du niveau de services côté piste fournis.

3.1.3 L'exploitant de 1'aéroport doit:

a) tenir le AOM à jour en tout temps;

b) tenir au moins un exemplaire complet et à jour du AOM à 1'aéroport à des fins de référence;

c) fournir une copie des éléments pertinents du AOM au personnel chargé de 1'exécution de ces éléments;

d) mettre 1'exemplaire exigé aux termes du paragraphe b) ci-dessus à la disposition du représentant de 1'autorité réglementant ou des usagers et locataires de 1'aéroport, à la demande de ceux-ci, à des fins d'examen;

e) fournir un exemplaire complet et à jour du AOM au gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne; et

f) tenir une liste des modifications apportées au AOM et veiller à transmettre de façon opportune aux détenteurs du AOM des modifications numérotées et datées.

3.2 OBJET DU MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

3.2.1 Le AOM a pour objet de:

a) servir à titre de référence légale, pour l'exploitant de 1'aéroport et 1'autorité réglementant, en ce qui a trait aux normes, aux conditions et aux niveaux de service à respecter aux fins de la certification;

b) servir à titre de référence pour les inspections d'aéroport;

c) servir à titre de référence pour les usagers et les locataires de 1'aéroport; et

d) servir à titre d'instrument juridique pour consigner toute modification approuvée aux normes, aux conditions ou aux niveaux de service de 1'aéroport.

3.3 CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

3.3.1 Un AOM devrait comprendre trois parties: partie 1 - Administration; partie 2 - Spécifications de 1'aéroport; partie 3 - Services et installations côté piste. La présentation exigée est illustrée à 1'annexe B ci-jointe.

3.4 PARTIE 1 – ADMINISTRATION

3.4.1 La partie 1 du manuel doit comprendre:

a) un registre des modifications apportées au AOM;

b) une liste à jour des détenteurs d'exemplaires du AOM;

c) une reconnaissance des procédures de modification du AOM et des obligations de 1'exploitant de 1'aéroport;

d) une description de la structure organisationnelle et des procédures d'exploitation montrant 1'attribution des responsabilités, la structure hiérarchique et la délégation des pouvoirs. Le cas échéant, il y aura lieu d'inclure:

1) un avant-propos de 1'exploitant ou du directeur de 1'aéroport;
2) un tableau illustrant la structure organisationnelle;
3) les procédures d'exploitation
   - exploitation quotidienne
   - attribution des responsabilités
   - mention des ententes inter-unités
   - les services côté piste fourmis;
4) les croquis de 1'aéroport;
5) les voies aériennes; les routes d'arrivée et de départ; et
6) les plans de 1'aéroport.

3.5 PARTIE 2 - SPÉCIFICATIONS DE L'AÉROPORT

3.5.1 Cette partie doit contenir des renseignements sur les spécifications relatives aux normes de certification applicables à 1'aeroport, y compris:

a) les caractéristiques physiques
b) les surfaces de limitation d'obstacles
c) les distances déclarées
d) le balisage lumineux
e) les balises
f) les marques
g) les panneaux

Les dérogations aux dispositions du Règlement de 1'Air visant les aéroports certifiés et aux conditions relatives & la certification seront publiées dans la partie III du certificat d'aéroport. Les détails de toutes procédures spéciales seront indiqués à la partie IV du certificat d'aéroport.

3.5.2 Des schémas et des photographies appropriés, etc. devront être inclus pour montrer 1'emplacement des aires de mouvement, des aides visuelles et non visuelles, des installations à terre, y compris les zones d'amerrissage et de décollage des hydroaéroports, etc.

3.6 PARTIE 3 - SERVICES ET INSTALLATIONS COTÉ PISTE

3.6.1 Cette partie doit comprendre des renseignements sur les services et les installations côté piste fournis à 1'aeroport, y compris:

a) les quatre services côté piste suivants, lesquels sont toujours exigés comme condition de certification à la partie II du certificat d'aéroport:
   (i) les mesures d'intervention en cas d'urgence;
   (ii) les mesures de sécurité aéroportuaire;
   (iii) les procédures de contrôle de 1'acces aux aires de mouvement et de la circulation sur ces aires; et
   (iv) les plans de gestion et de sécurité de 1'aire de trafic.

Remarque: Ces services doivent être fournis dans la mesure appropriée aux exigences d'exploitation de 1'aeroport.

b) d'autres services côté piste pouvant être exigés comme condition de certification dans 1'intérêt de la sécurité aérienne;

c) d'autres services et installations cote piste fournis à la discrétion de 1'exploitant de 1'aéroport, à la suite de consultations auprès des usagers et des locataires de 1'aéroport;

d) les installations fournies par Transports Canada conformément à la politique sur les niveaux de service du Système de la navigation aérienne:
   (i) les services de la circulation aérienne et de communications;
   (ii) les aides à la navigation;
   (iii) les services d'information aéronautique;
   (iv) les services météorologiques pour 1'aviation; et
   (v) les systèmes de mesure de la traction des pistes.

3.6.2 Des directives sur les services et installations côté piste décrits ci-haut sont fournies à 1'annexe E.

CHAPITRE 4

INSPECTIONS DE CERTIFICATION D'AÉROPORT

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 Une inspection de certification d'aéroport constitue tout d'abord un examen complet de sécurité. Un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile a la responsabilité de confirmer que 1'aéroport satisfait aux normes de certification d'aéroport et que 1'organisation, les procédures, les services et les installations côté piste sont conformes aux niveaux de service décrits dans le AOM.

4.2 TYPES D'INSPECTION

4.2.1 II peut être nécessaire, dans le cadre du processus de certification, d'effectuer les inspections suivantes :

a) Inspection préalable à 1'amenagement. Une inspection d'emplacement peut être effectuée par un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile dans le but de fournir des conseils généraux au sujet de 1'aménagement d'un aéroport certifie a 1'emplacement prévu.

b) Inspection d'évaluation d'emplacement. Après réception d'une demande de certificat, une inspection initiale peut être effectuée dans le but de:
   (i) vérifier les détails de la demande;
   (ii) évaluer 1'emplacement afin de déterminer s'il convient à 1'aménagement d'un aéroport au plan de la sécurité aérienne; et
   (iii) cerner les besoins d'aménagement pour satisfaire aux normes de certification d'aéroport applicables.

c) Inspections de certification annuelles. Des inspections de certification annuelles doivent être effectuées pour s'assurer du respect des normes et des niveaux de service décrits dans le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) et pour déceler toute lacune à cet égard.

d) Inspections spéciales. Des inspections spéciales peuvent être effectuées s'il y a lieu de croire que 1'aéroport ne satisfait plus aux exigences de certification énoncées dans le AOM.

e) Inspections de contrôle. Des inspections de contrôle peuvent être effectuées au besoin, afin de vérifier que 1'exploitant de 1'aéroport a corrigé une situation jugée insatisfaisante au cours d'une inspection précédente.

f) Examen de sécurité d'aéroport certifié. Un examen de sécurité d'aéroport certifié sera effectué lorsque le directeur général, Système de la navigation aérienne ou le directeur régional, Système de la navigation aérienne le jugera nécessaire, conformément à 1'énoncé de politique 114.324 de Transports Canada, Aviation.

4.2.2 Collaboration d'équipe aux principaux aéroports. L'ampleur des activités de certification d'aéroport est telle que le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne peut faire appel à une collaboration d'équipe aux principaux aéroports. En pareil cas, un inspecteur responsable, désigné par le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, sera secondé au besoin par des inspecteurs et des spécialistes (détachés du Groupe de gestion des aéroports, des

Services de la circulation aérienne et des Services techniques) provenant d'autres régions ou de l'Administration centrale à Ottawa.

REMARQUE: Les inspecteurs de l'espace aérien, du contrôle ou des exigences de planification et d'exploitation comptent parmi le personnel pouvant être appelé à fournir un soutien.

CHAPITRE 5

ÉTUDE AÉRONAUTIQUE

5.1 OBJET

5.1.1 Une étude aéronautique a pour objet d'évaluer 1'incidence des dérogations aux normes d'aéroport; de proposer des mesures de remplacement pour assurer le degré de sécurité exigé; d'évaluer 1'efficacité et le coût de chaque mesure de remplacement; et de recommander des procédures pour compenser les dérogations.

5.2 DOMAINE D'APPLICATION

5.2.1 Une étude aéronautique sera effectuée lorsque les normes d'aéroport ne peuvent être respectées ou à la suite d'un aménagement. Une telle étude est le plus souvent effectuée à 1'étape de planification d'un nouvel aéroport ou au cours du processus de certification d'un aérodrome existant à titre d'aéroport.

5.3 DÉFINITION

5.3.1 Une étude aéronautique est une étude d'un problème aéronautique qui a pour but de center des solutions possibles et de tenter de trouver une solution acceptable au plan de la sécurité aérienne.

5.4 TECHNIQUES

5.4.1 Une étude aéronautique sera effectuée par un inspecteur de 1'aviation civile qualifié. Les méthodes employées le plus fréquemment sont les suivantes:

a) analyse technique;
b) analyse coûts-avantages; et
c) évaluation des risques.

5.5 ANALYSE TECHNIQUE

5.5.1 L'analyse technique est la méthode la mieux connue des inspecteurs de certification d'aérodrome. De fait, l'analyse technique permet de justifier une dérogation en faisant valoir la possibilité d'assurer un degré équivalent de sécurité par d'autres moyens. Cette analyse est généralement effectuée lorsque le coût des mesures nécessaires pour corriger un problème de violation des normes est prohibitif, mais que les risques posés par le problème peuvent être surmontes par 1'application d'autres procédures qui sont à la fois pratiques et raisonnables.

Pour effectuer une analyse technique, un inspecteur fera appel à son expérience pratique et à ses connaissances techniques. Il pourra également consulter des spécialistes dans des domaines appropriés. Lorsque des mesures de remplacement sont envisagées dans le cadre du processus d'approbation d'une dérogation, il est essentiel de tenir compte des objectifs en matière de sécurité énoncés dans le Règlement de 1'Air et les normes, de manière à ne pas contourner 1'objet du règlement.

5.5.2 Voici quelques exemples de problèmes qui peuvent être résolus au moyen d'une analyse technique et des conditions particulières qui peuvent résulter d'une telle analyse:

a) Un obstacle qui empiète sur une surface de limitation d'obstacle peut être autorisé à condition qu'il soit marqué et balisé et qu'une inscription descriptive soit faite dans les publications d'information aéronautique.

b) Un obstacle qui empiète sur une surface extérieure peut être autorisé à condition que les approches indirectes soient interdites ou limitées aux segments libres d'obstacles de la surface extérieure.

c) L'exploitation d'aéronefs gros porteurs peut être autorisée aux aéroports dont les pistes et les voies de circulation sont si rapprochées que ces aéronefs obstruent une piste lorsqu'ils circulent au sol, à condition qu'un système de contrôle intégral soit établi afin d'empêcher 1'utilisation d'une piste lorsque celle-ci est obstruée.

d) Lorsque 1'effet d'un obstacle qui empiète sur la zone d'approche et de décollage d'une piste ne peut être atténué en déplaçant le seuil de piste, 1'usage de cette piste peut être autorisé à condition que 1'obstacle soit marqué et balisé. De plus, une procédure d'évitement d'obstacle sûre et pratique pour les aéronefs en partance ou a 1'approche d'une piste doit être publiée dans les publications d'information aéronautique.

e) Lorsque la largeur d'une piste par rapport à sa longueur est inférieure aux exigences prescrites au tableau 1-1, chapitre 4, partie 1 du manuel TP 312F, 1'usage de cette piste peut être autorisé à condition qu'un avertissement soit publié dans les publications d'information aéronautique, afin de préciser les limites de 1'envergure des ailes et de la largeur hors-tout du train principal d'un aéronef qui conviennent à la largeur de la piste inferieure à la norme.

f) L'usage d'une piste dont les bandes ou les surfaces nivelées sont inférieures aux normes peut être autorisé à condition qu'un avertissement décrivant 1'état de la piste et les précautions à prendre soit publié dans les publications d'information aéronautique.

5.6 ANALYSE COUTS-AVANTAGES

5.6.1 L'analyse coûts-avantages est une méthode qui consiste à comparer des solutions de remplacement, dans les cas où les coûts et les avantages peuvent être rationalisés sur une longue période. Les coûts et les avantages sont evalues en dollars, la valeur de ceux-ci étant actualisée sur une période commune.

5.6.2 L'analyse coûts-avantages peut viser un nombre limité de facteurs d'exploitation, ou encore un aspect plus global (activité industrielle, activité minière, croissance de la population, etc.). La situation locale doit être prise en considération lorsqu'il s'agit d'évaluer les possibilités pour 1'aeroport de contribuer a la croissance de la région. Une analyse coûts-avantages est généralement projetée sur une période de 15 ans durant laquelle les avantages permettront d'amortir les capitaux investis initialement et les frais d'exploitation courants. Il est habituellement nécessaire de faire appel à des spécialistes pour effectuer une analyse coûts-avantages.

5.7 ÉVALUATION DES RISQUES

5.7.1 L'évaluation des risques, qui est exigée aux fins de 1'analyse coûts-avantages et de 1'analyse technique, est un élément important de 1'etude aéronautique.

5.7.2 Dans le cas de 1'analyse coûts-avantages, 1'un des choix possibles consiste à simplement accepter le risque créé par la dérogation et à approuver 1'exploitation sans imposer de conditions. Toutefois, la dérogation aux normes qui résulte d'un tel choix

peut entraîner une réduction du degré de sécurité. Par conséquent, pour déterminer le "coût" d'une telle exploitation, c'est-à-dire la réduction du degré de sécurité, il est nécessaire de procéder à une évaluation des risques.

5.7.3 Étant donné qu'une analyse technique consiste à proposer des procédures de remplacement pour compenser de façon sûre les effets d'une dérogation, il est nécessaire d'évaluer les risques liés aux procédures de remplacement, afin de veiller à assurer le degré de sécurité voulu.

5.7.4 Dans de nombreux cas, 1'examen du dossier de sécurité d'exploitation de 1'aéroport visé, dans les cas où un tel dossier existe, peut suffire pour évaluer les risques. Si des procédures spéciales sont proposées pour compenser les effets d'une dérogation, 1'évaluation des risques peut parfois se faire au moyen de données appropriées provenant d'autres endroits où de telles procédures ont été appliquées.

5.8 HOMOLOGATION DES DÉROGATIONS

5.8.1 Lorsqu'une étude aéronautique est terminée, une copie de cette étude accompagnée de la recommandation de 1'administration régionale et d'une description de toute procédure de remplacement proposée pour compenser les effets de la dérogation seront transmises au chef, Politiques et normes de la navigation aérienne, pour approbation. En général, une période de 30 jours est allouée pour la prise d'une décision par 1'Administration centrale.

5.8.2 Dans certains cas, les seuls moyens raisonnables de foumir un niveau de sécurité équivalent est d'exiger, comme condition de certification, qu'un avertissement soit publié dans le Supplément de vol-Canada et Supplément Hydroaérodromes.

5.8.3 La décision d'exiger1'avertissement dans le CFS dépendra essentiellement de deux considérations:

a) le besoin du pilote d'etre mis au courant des conditions de danger potentiel; et

b) la responsabilité du département d'annoncer les dérogations des normes qui seraient autrement assumées sous un statut de certification.

5.8.4 La procédure suivante doit être exécutée lorsqu'une déclaration divertissement nécessite d'être publiée dans le CFS:

a) la demande régionale pour 1'approbation d'une dérogation se référera aux normes concernées et comprendra, si nécessaire, des termes non techniques suggérés pour 1'avertissement dans le CFS;

b) 1'approbation de la dérogation fera par 1'entremise du personnel des Services d'information aéronautique (AANDH) par 1'entremise pour confirmer la pertinence de la déclaration d'avertissement dans le CFS;

c) le chef, Politiques et normes de la navigation aérienne fera parvenir 1'approbation de la dérogation à la région;

d) la région soumettra une Modification d'information de vol (MIV) à AANDHA pour compléter 1'exigence de condition de la certification; et

e) la région transmettra un exemplaire des renseignements de la MIV afin que le fichier de la dérogation puisse être fermé.

Transport Canada Transports Canada

Transport Canada Transports Canada

A - 1

APPLICATION FOR AIRPORT CERTIFICATE — DEMANDE DE CERTIFICAT D'AÉROPORT

FULL NAME OF APPLICANT – NOM ET PRÉNOM DU REQUÉRANT	TELEPHONE – TÉLÉPHONE
ADDRESS – ADRESSE	POSTAL CODE – CODE POSTAL
LOCATION OF AIRPORT – EMPLACEMENT DE L'AÉROPORT ATTACH SKETCH OR PHOTOGRAPH – JOINDRE UN CROQUIS OU PORTRAIT	DIRECTION AND DISTANCE FROM NEAREST COMMUNITY / DIRECTION ET DISTANCE DE LA COMMUNAUTÉ LA PLUS PRÈS LATITUDE / LONGITUDE

PROPOSALS FOR AIRPORT – PROPOSITIONS POUR AÉROPORT

USE (DESIGN AIRCRAFT) – UTILISATION (AÉRONEF DE RÉFÉRENCE)

ELEVATION – ÉLÉVATION	HOURS OF OPERATION – HEURES D'EXPLOITATION

CLASSIFICATION OF AIRPORT – CLASSIFICATION DE L'AÉROPORT

☐ PRIVATE USE / PRIVÉ ☐ PUBLIC USE / PUBLIC

☐ DAY / JOUR ☐ NIGHT / NUIT

☐ IFR ☐ VFR

☐ LAND / TERRESTRE ☐ STOLPORT / ADACPORT

☐ HELIPORT / HÉLIPORT ☐ WATER / HYDROAÉROPORT

☐ ICE / SUR GLACE

☐ PERMANENT ☐ TEMPORARY / TEMPORAIRE

AIRPORT PROPERTY TITLE – TITRE DE PROPRIÉTÉ DE L'AÉROPORT

DETAILS OF RIGHTS YOU HOLD ON AIRPORT SITE – DÉTAILLEZ LES DROITS QUE VOUS AVEZ SUR L'EMPLACEMENT

PERIOD FOR WHICH YOU HOLD THOSE RIGHTS – DURÉE POUR LAQUELLE VOUS AVEZ CES DROITS

NAME AND ADDRESS OF OWNER WHO HAS PERMITTED THIS SITE TO BE USED AS AN AIRPORT	NOM ET ADRESSE DU PROPRIÉTAIRE QUI A PERMIS QUE CET EMPLACEMENT SOIT UTILISÉ EN TANT QU'AÉROPORT

LOCAL NOTICE – AVIS LOCAL

HAVE LOCAL LAND USE AUTHORITIES BEEN NOTIFIED OF PROPOSAL TO USE THIS SITE AS AN AIRPORT? EST-CE QUE LES AUTORITÉS LOCALES DE L'UTILISATION DE BIENS-FONDS A ÉTÉ AVISÉ DE LA PROPOSITION D'UTILISER CET EMPLACEMENT EN TANT QU'AÉROPORT? ☐ YES / OUI ☐ NO / NON	HAVE OBJECTIONS BEEN RAISED TO THE PROPOSED USE OF THE SITE AS AN AIRPORT? EST-CE QUE DES OBJECTIONS ONT ÉTÉ SOULEVÉES EN CE QUI CONCERNE L'UTILISATION PROPOSÉE DE CET EMPLACEMENT EN TANT QU'AÉROPORT? ☐ YES / OUI ☐ NO / NON

NAME AND ADDRESS OF AUTHORITIES ADVISED – NOM ET ADRESSE DES AUTORITÉS AVISÉES	DATE OF ADVISEMENT – DATE DE L'AVIS (Y-A – M – D-J)

ADDITIONAL COMMENTS – COMMENTAIRES ADDITIONNELS

CERTIFICATION

I HEREBY CERTIFY THAT THE INFORMATION IN THIS APPLICATION IS CORRECT AND NO RELEVANT INFORMATION HAS BEEN OMITTED.
J'ATTESTE QUE LES RENSEIGNEMENTS FOURNIS DANS LA PRÉSENTE DEMANDE SONT PRÉCIS ET QU'AUCUN RENSEIGNEMENT PERTINENT N'A ÉTÉ OMIS.

DATE (Y-A – M – D-J) _____ SIGNATURE OF APPLICANT – SIGNATURE DU REQUÉRANT _____

INSPECTOR'S COMMENTS – COMMENTAIRES DE L'INSPECTEUR

DATE (Y-A – M – D-J) _____ SIGNATURE OF INSPECTOR – SIGNATURE DE L'INSPECTEUR _____

26-0406 (12-90)

Made from recovered materials Fait de papiers récupérés

Canada

Transport Canada Transports Canada

SECTION - II

CONDITIONS

This certificate or any part thereof may be suspended or cancelled at any time by the Minister for failure on the part of the operator, his servants or agents to comply with the terms and provisions of this certificate, the Aeronautics Act or the Air Regulations.

This certificate shall remain valid as long as:

(a) the airport is maintained in accordance with airport standards: and operational procedures, airside services, and airside facilities are provided in accordance with the level of service described in the Airport Operations Manual (AOM)(Appendix C);

(b) conditions applicable for approval, as specified in Section III are observed;

(c) special procedures specified in Section IV are observed:

(d) the certificate holder notifies the Minister in writing prior to making any changes in the physical characteristics, movement areas or obstacle limitation surfaces of the aerodrome for the purpose of publishing such changes by NOTAM and Aeronautical Information Publications;

or until the certificate is suspended or cancelled.

The operator shall advise the Regional Manager, Air Navigation System Requirements within 14 days after a change of ownership of the airport.

Le présent certificat, dans sa totalité ou en partie, peut être suspendu ou annulé à tout moment par le Ministre, si l'exploitant, ses employés ou ses agents ne respectent pas les modalités et les dispositions du présent certificat, de la Loi sur l'aéronautique ou du Règlement de l'Air.

Le présent certificat demeurera valide pour autant:

a) que l'aéroport est exploité conformément aux normes d'aéroport; que les procédures d'exploitation et les services et installations côté piste sont conformes au niveau de service décrit dans le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) (annexe C);

b) que les conditions relatives à l'approbation stipulées dans la section III sont observées;

c) que les procédures spéciales stipulées dans la section IV sont observées;

d) que le déntenteur du certificat donne au Ministre un préavis écrit de toutes modifications aux caractéristiques physiques, aux aires de mouvement ou aux surfaces de limitation d'obstacles de l'aérodrome, afin que ces modifications soient publiées par NOTAM et dans les publications d'information aéronautique;

ou jusqu'à ce que le certificat soit suspendu ou annulé.

L'exploitant doit aviser le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, de tout changement de propriétaire de l'aéroport dans les 14 jours qui suivent un tel changement.

Canada

Transport Canada Transports Canada

SECTION - III

DEVIATION FROM STANDARDS - EXCEPTIONS

DEVIATION FROM STANDARDS EXCEPTIONS	CONDITIONS APPLICABLE FOR APPROVAL CONDITIONS APPLICABLES POUR APPROBATION

Transport Canada Transports Canada

SECTION - IV

SPECIAL PROCEDURES - DISPOSITIONS SPÉCIALES

The following special procedures are in effect as condition of certification:
Les dispositions spéciales suivantes s'appliquent comme condition de certification :

(Y-A – M – D-J)

MINISTER OF TRANSPORT - MINISTRE DES TRANSPORTS

DATE
(OF ISSUE - D'ÉMISSION)

Transport Canada Transports Canada

Transport Canada Transports Canada

Appendix C-1

AIRPORT OPERATIONS MANUAL

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

AIRPORT NAME – NOM DE L'AÉROPORT	
OWNER'S NAME – NOM DU PROPRIÉTAIRE	
OPERATOR'S NAME – NOM DE L'EXPLOITANT	
AIRPORT MANAGER – DIRECTEUR DE L'AÉROPORT	
LATITUDE	LONGITUDE
CERTIFICATE NUMBER – N° DU CERTIFICAT	DATE OF ISSUE – DATE D'ÉMISSION

STATEMENT: AIRPORT OPERATOR – DÉCLARATION : EXPLOITANT DE L'AÉROPORT

I HEREBY CERTIFY THAT THE INFORMATION IN THIS AIRPORT OPERATIONS MANUAL IS CORRECT AND NO RELEVANT INFORMATION HAS BEEN OMITTED. I ACCEPT AND WILL COMPLY WITH ALL THE SPECIFICATIONS CONTAINED HEREIN.

PAR LA PRÉSENTE, J'ATTESTE QUE LES RENSEIGNEMENTS FOURNIS DANS CE MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT SONT PRÉCIS ET QU'AUCUN RENSEIGNEMENT PERTINENT N'A ÉTÉ OMIS. J'ACCEPTE ET JE ME CONFORMERAI AUX SPÉCIFICATIONS STIPULÉES DANS LA PRÉSENTE.

DATE
(Y-A – M – D-J)

SIGNATURE OF AIRPORT OWNER/OPERATOR
SIGNATURE DE L'EXPLOITANT OU DU PROPRIÉTAIRE

APPROVAL – APPROBATION

THIS AIRPORT OPERATIONS MANUAL IS APPROVED.
CE MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT EST APPROUVÉ.

DATE
(Y-A – M – D-J)

MINISTER OF TRANSPORT – MINISTRE DES TRANSPORTS

26-0404 (A) (12-90)

Made from recovered materials Fait de papiers récupérés

Canada

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PARTIE 1

ADMINISTRATION

Transport Canada Transports Canada

REGISTRE DES MODIFICATIONS

NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INSCRIT LE	PAR

Canada

AVANT-PROPOS ET OBLIGATIONS

DÉCLARATION DE L'EXPLOITANT DE L'AÉROPORT

Déclaration de 1'exploitant ou du directeur de 1'aéroport par laquelle celui-ci s'engage a assurer la sécurité des opérations aériennes.

OBLIGATIONS

Le titulaire d'un certificat d'aeroport doit:

a) se conformer aux conditions et limitations prescrites dans le certificat;

b) respecter les normes et conditions et offrir les services et installations côté piste décrits dans le AOM;

c) aviser immédiatement le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, d'une intention de modifier toute specification contenue dans le AOM;

d) effectuer les inspections régulières prévues pour 1'aéroport, ainsi que des inspections spéciales, si nécessaire, par exemple à la suite d'un accident ou d'un incident;

e) prendre les dispositions voulues pour que des NOTAM soient émis, conformément aux Procédures canadiennes pour les NOTAM de classe I, lorsque des obstacles ou des dangers surviennent ou que le niveau de service est modifié. Dans la mesure du possible, lorsqu'il s'agit de travaux de construction ou d'entretien prévus, un NOTAM de classe II sera émis au moins 10 jours avant 1'application des restrictions proposées sur les aires de mouvement. Si un préavis de 10 jours n'est pas possible, un NOTAM de classe I sera émis le plus tôt possible à 1'avance. Si les restrictions proposées sont retardées, le NOTAM sera annulé et de 1'information corrigée sera fournie, si nécessaire.

f) s'assurer que les renseignements concemant 1'aéroport qui figurent dans les publications d'information aéronautique sont à jour et corrects; et

g) présenter un plan de travaux de construction au gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne, afin de faire approuver au préalable tous travaux de construction devant être effectués sans que 1'exploitation des pistes, des voies de circulation ou d'autres aires de manœuvre de 1'aéroport soit interrompue. Tous les détails concernant les travaux, les mesures de précaution, la signalisation, etc. devront être inclus dans le plan.

C - 6

HOLDERS OF AIRPORT OPERATIONS MANUAL -
DÉTENTEURS DU MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PARTIE 1 - ADMINISTRATION

1.1. Introduction

Une brève description de l'aéroport: par exemple, la configuration des pistes, la classification, la sous-classification, 1'usage principal, les heures d'exploitation, le mandat, etc.

REMARQUE: Les renseignements contenus dans la partie 1 correspondront aux exigences d'exploitation de 1'aéroport.

1.2 Structure organisationnelle et procédures d'exploitation de1'aéroport

Décrire la structure organisationnelle et les procédures d'exploitation côté piste employées par 1'exploitant de 1'aeroport. Il y a lieu d'indiquer les titres officiels des employés de 1'aéroport, les responsabilités qui leur sont attribuées, la structure hiérarchique et les pouvoirs délégués. Les titres suivants peuvent être appropriés:

a) Organigramme
b) Procédures d'exploitation

(i) manuel de procédures côté piste;

(ii) contrôle d'exploitation quotidien;

(iii) liste des services côté piste;

(iv) renvoi aux ententes inter-unités.

1.3 Voies aériennes et routes d'arrivée et de départ

Cette vue d'ensemble de la situation locale est généralement préparée en collaboration avec les Services de la circulation aérienne.

1.4 Données techniques sur 1'aéroport

Indiquer 1'emplacement des plans techniques existants qui ont trait à 1'exploitation de 1'aéroport, par exemple en ce qui concerne les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes des aires de mouvement, la force portante des chaussées, la signalisation côté piste, le balisage lumineux, les aides visuelles, les aides électroniques, le zonage de 1'aéroport, les immeubles de 1'aéroport, les zones électroniques protégées et les autres installations côté piste.

1.5 Rapports entre les activités côté piste

Ces rapports sont en fonction de 1'importance des procédures côté piste de 1'aéroport et sont décrits dans les manuels de procédures, les directives, les ententes, les ordonnances ou les règlements. Les procédures d'exploitation en vigueur devraient être mentionnées dans cette section et, si cela est jugé utile, jointes en annexe à la partie 1.

1.6 Plans de1'aéroport

Faire mention des plans à court et à long termes de 1'aéroport, notamment les plans de gestion de projet, les plans de contrôle du bruit des aéronefs et les plans de navigation aérienne.

1.7 Comités de 1'aéroport

Dresser la liste des comités de 1'aéroport dont les activités ont trait à 1'exploitation côté piste et indiquer la fréquence des réunions de ces comités.

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PARTIE 2

SPÉCIFICATIONS DE L'AÉROPORT

Transport Canada Transports Canada

Transport Canada Transports Canada

PART 2 (FORM 1)
AIRPORT OPERATIONS MANUAL

PARTIE 2 (FORMULAIRE 1)
MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

2.1 RUNWAY DATA – DONNÉES SUR LES PISTES

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES					REMARKS – REMARQUES
RUNWAY – PISTE					
– CODE					
– RUNWAY DIMENSIONS DIMENSIONS DE LA PISTE					
– LONGITUDINAL SLOPE PENTE LONGITUDINALE					
– TRANSVERSE SLOPE PENTE TRANSVERSALE					
– STRIP DIMENSIONS DIMENSIONS DE LA BANDE					
– GRADED AREA DIMENSIONS DIMENSIONS DE LA SURFACE NIVELÉE					
– SLOPE ON GRADED AREA PENTE DE LA SURFACE NIVELÉE					
– SLOPE ON RUNWAY PENTE DE LA PISTE					
– STRIP BEYOND GRADED AREA PENTE AU-DELÀ DE LA SURFACE NIVELÉE					
– CLEARWAY DIMENSIONS DIMENSIONS DU PROLONGEMENT DÉGAGÉ					
– STOPWAY LENGTH LONGUEUR DU PROLONGEMENT D'ARRÊT					
– DISPLACED THRESHOLD SEUIL DÉCALÉ					
– DECLARED DISTANCES DISTANCES DÉCLARÉES					
– TORA					
– TODA					
– ASDA					
– LDA					
– ADEQUATE DRAINAGE ÉCOULEMENT DES EAUX					
B. OBSTACLE LIMITATION SURFACES – SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES					REMARKS – REMARQUES
– TAKE OFF / APPROACH AREA – SLOPE ZONE DE DÉCOLLAGE ET D'APPROCHE – PENTE					
– TRANSITIONAL SURFACE – SLOPE SURFACE DE TRANSITION – PENTE					
– OUTER SURFACE SURFACE EXTÉRIEURE					

26-0404 (B) (12-90)

Transport Canada Transports Canada

C - 12

PART 2 (FORM 1)
AIRPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 1)
MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT
(SUITE)

2.1 RUNWAY DATA – DONNÉES SUR LES PISTES

C. LIGHTING – BALISAGE LUMINEUX					REMARKS – REMARQUES
– EDGE LIGHTS FEUX DE BORD DE PISTE					
– THRESHOLD / END FEUX DE SEUIL ET D'EXTRÉMITÉ DE PISTE					
– APPROACH SLOPE INDICATOR SYSTEM SYSTÈME INDICATEUR DE PENTE D'APPROCHE					
– RILS					
– APPROACH LIGHTS – TYPE BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE – TYPE					
– CENTRE LINE LIGHTS FEUX D'AXE DE PISTE					
– TOUCHDOWN ZONE LIGHTS FEUX DE ZONE DE TOUCHER DES ROUES					
D. MARKERS, MARKINGS AND SIGNS – BALISES, MARQUES ET PANNEAUX					REMARKS – REMARQUES
PAVED RUNWAYS PISTES AVEC REVÊTEMENT					
– MARKINGS THRESHOLD MARQUES DE SEUIL					
– PERMANENTLY DISPLACES THRESHOLD MARKINGS MARQUES DE SEUIL DÉFINITIVEMENT DÉCALÉ					
– RUNWAY DESIGNATION MARKINGS MARQUES D'IDENTIFICATION DE PISTE					
– RUNWAY CENTRE LINE MARKINGS MARQUES D'AXE DE PISTE					
– FIXED DISTANCE MARKINGS MARQUES DE DISTANCE CONSTANTE					
– TOUCHDOWN ZONE MARKINGS MARQUES DE ZONE DE TOUCHER DES ROUES					
– RUNWAY SIDE STRIP MARKINGS MARQUES LATÉRALES DE PISTE					
– DIRECTIONAL SIGNS PANNEAUX DE DIRECTION					
– DESIGNATOR SIGNS PANNEAUX D'IDENTIFICATION					
– INFORMATION SIGNS PANNEAUX D'INDICATION					
– MANDATORY INSTRUCTION SIGNS PANNEAUX D'OBLIGATION					
UNPAVED RUNWAYS PISTES SANS REVÊTEMENT					
– BOUNDARY MARKERS BALISES DE DÉLIMITATION					
– DISPLACED THRESHOLD MARKERS BALISES DE DÉLIMITATION DE SEUIL DÉCALÉ					

Transport Canada Transports Canada

PART 2 (FORM 1)
AIRPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 1)
MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT
(SUITE)

2.2 TAXIWAY DATA – DONNÉES SUR LES VOIES DE CIRCULATION

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES					REMARKS – REMARQUES
TAXIWAY IDENTIFICATION IDENTIFICATION DE LA VOIE DE CIRCULATION					
– WIDTH LARGEUR					
– CURVED TAXIWAY – CLEARANCE DISTANCE VOIE DE CIRCULATION EN COURBE – MARGE MINIMALE					
– TAXIWAY MINIMUM CLEARANCE DÉGAGEMENT MINIMUM DE LA VOIE DE CIRCULATION					
- FROM RUNWAY – DISTANCE À PARTIR DES PISTES					
- BETWEEN TAXIWAYS – DISTANCE ENTRE VOIES DE CIRCULATION					
- FROM OBSTACLE – DISTANCE PAR RAPPORT À UN OBSTACLE					
– STRIPS – WIDTH BANDES – LARGEUR					
– SHOULDERS – WIDTH ACCOTEMENTS – LARGEUR					
– HOLDING BAYS – DISTANCE FROM CENTRE LINE PLATE-FORMES D'ATTENTE – DISTANCE PAR RAPPORT À L'AXE DE PISTE					
– TAXIWAY HOLDING POSITIONS POINTS D'ATTENTE DE CIRCULATION					
B. LIGHTING – BALISAGE LUMINEUX					REMARKS – REMARQUES
– TAXIWAY EDGE LIGHTS – INTERSECTIONS FEUX DE BORD DE VOIE DE CIRCULATION – INTERSECTIONS					
– TAXIWAY CENTRE LINE LIGHTS FEUX AXIAUX DE VOIE DE CIRCULATION					
– RAPID-EXIT TAXIWAY LIGHTS FEUX DE VOIE DE SORTIE RAPIDE					
– CLEARANCE BARS BARRES DE DÉGAGEMENT D'INTERSECTION					
C. MARKERS, MARKINGS AND SIGNS – BALISES, MARQUES ET PANNEAUX					REMARKS – REMARQUES
PAVED TAXIWAYS PISTES AVEC REVÊTEMENT					
– TAXIWAY CENTRE LINE MARKINGS MARQUES AXIALES DE VOIE DE CIRCULATION					
– RUNWAY / TAXIWAY INTERSECTION SIGNS PANNEAUX D'INTERSECTION DE PISTE ET DE VOIE DE CIRCULATION					
– TAXIWAY HOLDING POSITION MARKINGS MARQUES DE POINT D'ATTENTE DE CIRCULATION					
– TAXIWAY DESIGNATOR SIGNS PANNEAUX D'IDENTIFICATION DE VOIE DE CIRCULATION					
– DIRECTIONAL SIGNS – PANNEAUX DE DIRECTION					
– INFORMATION SIGNS – PANNEAUX D'INDICATION					
– MANDATORY INSTRUCTION SIGNS – PANNEAUX D'OBLIGATION					
GRAVEL TAXIWAYS PISTES SANS REVÊTEMENT					
– SUITABLE MARKERS PANNEAUX APPROPRIÉS					

Transport Canada Transports Canada

C - 14

PART 2 (FORM 1)
AIRPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 1)
MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT
(SUITE)

2.3 APRON DATA – DONNÉES SUR L'AIRE DE TRAFIC

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES		REMARKS – REMARQUES
APRON IDENTIFICATION (WHERE PROVIDED) IDENTIFICATION DE L'AIRE DE TRAFIC (LE CAS ÉCHÉANT)		
– DIMENSIONS		
– INTEGRITY OF TRANSITIONAL SURFACES INTÉGRITÉ DE LA SURFACE DE TRANSITION		
– AIRCRAFT STAND TAXILANE CLEARANCE MARGES DE DÉGAGEMENT DES VOIES DE GUIDAGE VERS LES POSTES DE STATIONNEMENT D'AÉRONEF		
B. LIGHTING – BALISAGE LUMINEUX		REMARKS – REMARQUES
– APRON EDGE LIGHTS FEUX DE BORD D'AIRE DE TRAFIC		
– FLOOD LIGHTING ÉCLAIRAGE DES AIRES DE TRAFIC		
C. MARKERS, MARKINGS AND SIGNS – BALISES, MARQUES ET PANNEAUX		REMARKS – REMARQUES
– AIRCRAFT STAND TAXILANE MARKINGS MARQUES DE POSTE DE STATIONNEMENT D'AÉRONEF		
– ILLUMINATED SIGNS FOR AIRCRAFT STANDS PANNEAUX ÉCLAIRÉS POUR POSTE DE STATIONNEMENT D'AÉRONEF		
– DIRECTIONAL SIGNS PANNEAUX DE DIRECTION		
– DESIGNATOR SIGNS PANNEAUX D'IDENTIFICATION		
– INFORMATION SIGNS PANNEAUX D'INDICATION		
– MANDATORY INSTRUCTION SIGNS PANNEAUX D'OBLIGATION		
– HELICOPTER APRON TOUCHDOWN PAD MARQUES DE PLATE-FORME DE POSER POUR HÉLICOPTÈRE		

2.4 AIRPORT ENVIRONMENT DATA – DONNÉES SUR L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT

THE FOLLOWING GENERAL REQUIREMENTS, WHICH APPLY TO THE AIRPORT AND IMMEDIATE SURROUNDING AREA, MUST MEET SPECIFIC STANDARDS FOR AN AIRPORT TO BE CERTIFIED.

LES EXIGENCES GÉNÉRALES INDIQUÉES CI-APRÈS, QUI S'APPLIQUENT À L'AÉROPORT ET À LA ZONE ATTENANTE, DOIVENT ÊTRE CONFORMES À DES NORMES PRÉCISES AUX FINS DE CERTIFICATION DE L'AÉROPORT.

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES		REMARKS – REMARQUES
– BEARING STRENGTH – RUNWAYS AND STOPWAYS FORCE PORTANTE – PISTES ET PROLONGEMENTS D'ARRÊT – SUFFICIENT TO SUPPORT CONTINUAL OPERATION BY AEROPLANES INTENDED TO SERVE SUFFISANTE POUR RÉSISTER À UNE UTILISATION CONTINUE PAR LES AVIONS AUXQUELS ILS SONT DESTINÉS		
– TAXIWAYS AND HOLDING BAYS VOIES DE CIRCULATION ET PLATE-FORMES D'ATTENTE – SAME BEARING STRENGTH AS RUNWAY INTENDED TO SERVE MÊME FORCE PORTANTE QUE LA PISTE QU'ELLES SONT PRÉVUES DESSERVIR		
– APRONS VOIES DE TRAFIC – BEARING STRENGTH SUFFICIENT TO SUPPORT CONTINUAL OPERATION BY CRITICAL AEROPLANE SUFFISANTE POUR RÉSISTER À UNE UTILISATION CONTINUE PAR L'AÉRONEF DE RÉFÉRENCE		

Canada

Transport Canada Transports Canada

PART 2 (FORM 1)
AIRPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 1)
MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT
(SUITE)

B. LIGHTING – BALISAGE LUMINEUX		REMARKS – REMARQUES
– SUPPORT STRUCTURES OF ELEVATED LIGHTS SUPPORT DES FEUX HORS-SOL – FRANGIBLE – SUPPORTS FRANGIBLES		
– AIRPORT BEACON PHARE D'AÉROPORT – TYPE – LOCATION – EMPLACEMENT		
– WIND DIRECTION INDICATOR ILLUMINATION ÉCLAIRAGE DE L'INDICATEUR DE DIRECTION DU VENT		
– AIRPORT OPERATIONAL GUIDANCE SIGNS ILLUMINATION ÉCLAIRAGE DES PANNEAUX DE GUIDAGE DE L'AÉROPORT – UNIFORM AND SUFFICIENT – UNIFORME ET SUFFISANT		
– AIRPORT LIGHTING CONTROL PANEL PANNEAUX DE CONTRÔLE DE L'INTENSITÉ DU BALISAGE LUMINEUX DE L'AÉROPORT – MEETS REQUIREMENTS – CONFORME AUX EXIGENCES		
– STANDBY POWER ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE SECOURS – SOURCE, IF REQUIRED – SOURCE, SI NÉCESSAIRE – FACILITIES WITH STANDBY POWER – INSTALLATIONS POURVUES D'UN SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE SECOURS – ELECTRICAL LOAD TRANSFER TIME – TEMPS DE COMMUTATION ÉLECTRIQUE		
– AIRCRAFT RADIO CONTROL OF AERODROME LIGHTING (ARCAL) BALISAGE D'AÉRODROME TÉLÉCOMMANDÉ EN VOL (ARCAL) – SYSTEMS CONTROLLED – SYSTÈMES CONTRÔLÉS – OPERATIONS FREQUENCY – FRÉQUENCE D'UTILISATION		
C. MARKERS, MARKINGS AND SIGNS – BALISES, MARQUES ET PANNEAUX		REMARKS – REMARQUES
– NON-LOAD BEARING SURFACES SURFACES À FAIBLE RÉSISTANCE – SHOULDERS OF TAXIWAYS, HOLDING BAYS, APRONS – ACCOTEMENTS DES VOIES DE CIRCULATION, DES PLATE-FORMES D'ATTENTE ET DES AIRES DE TRAFIC – PRE-THRESHOLD AREAS: PAVED SURFACE NOT SUITABLE FOR USE BY AEROPLANES – AIRES PRÉCÉDENT LE SEUIL : SURFACE AVEC REVÊTEMENT NON UTILISABLE PAR LES AÉRONEFS		

2.5 AIRPORT ZONING REGULATIONS – RÈGLEMENTS DE ZONAGE D'AÉROPORT

2.6 AIRPORT DIAGRAMS – DIAGRAMMES DE L'AÉROPORT

IF APPLICABLE, INCLUDE DIAGRAMS OR PHOTOGRAPHS OF THE FOLLOWING:
LE CAS ÉCHÉANT, INCLURE DES DIAGRAMMES OU DES PHOTOGRAPHIES DE CE QUI SUIT :

A) LAYOUT OF RUNWAYS, TAXIWAYS AND APRONS;
LA CONFIGURATION DES PISTES, DES VOIES DE CIRCULATION ET DES AIRES DE TRAFIC;

B) LAYOUT OF PAVEMENT LOAD RATING;
LA FORCE PORTANTE DES CHAUSSÉES;

C) LAYOUT OF VISUAL AND NON-VISUAL AIDS;
LA DISPOSITION DES AIDES VISUELLES ET NON VISUELLES;

D) LAYOUT OF SPECIAL PROCEDURES OR FLIGHT PATTERNS;
LES PROCÉDURES SPÉCIALES OU LES CIRCUITS DE VOL;

E) LAYOUT OF SHORE BASE FACILITIES AND WATER TAKE-OFF AND LANDING AREAS;
L'EMPLACEMENT DES INSTALLATIONS À TERRE ET DES AIRES D'AMERRISSAGE ET DE DÉCOLLAGE D'HYDROAÉROPORT;

F) LAYOUT OF SIGNAGE AND MARKINGS;
LA DISPOSITION DES PANNEAUX DE SIGNALISATION ET DES MARQUES;

AND/OR – ET

G) LAYOUT OF HELIPORT, SPECIAL PROCEDURES OR FLIGHT PROCEDURES.
L'AMÉNAGEMENT DE L'HÉLIPORT, LES PROCÉDURES SPÉCIALES OU LES PROCÉDURES DE VOL

Transport Canada Transports Canada

PART 2 (FORM 2)
HELIPORT OPERATIONS MANUAL

PARTIE 2 (FORMULAIRE 2)
MANUEL D'EXPLOITATION D'HÉLIPORT

2.1 TAKEOFF/LANDING AREA DATA – DONNÉES SUR L'AIRE DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES			REMARKS – REMARQUES
–	DESIGN HELICOPTER HÉLICOPTÈRE DE RÉFÉRENCE		
–	TOUCH DOWN PAD ZONE DE POSER DES ROUES	(DIMENSIONS)	
–	SAFETY AREA AIRE DE SÉCURITÉ	(DIMENSIONS)	
–	TAKEOFF/LANDING AREA AIRE DE DÉCOLLAGE ET D' ATTERRISSAGE	(DIMENSIONS)	
–	APPROACH SURFACE SLOPE PENTE DE SURFACE D'APPROCHE		
–	ARRIVAL/DEPARTURE HOVER AREA AIRE STATIONNAIRE D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	(LOCATION) (EMPLACEMENT)	
–	ARRIVAL/DEPARTURE HOVER AREA AIRE STATIONNAIRE D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	(DIMENSIONS)	

B. MARKING AND MARKERS – MARQUES ET BALISES		REMARKS – REMARQUES
–	HELIPORT IDENTIFICATION IDENTIFICATION DE L'HÉLIPORT	
–	TAKEOFF/LANDING AREA AIRE DE DÉCOLLAGE ET D' ATTERRISSAGE	
–	SAFETY AREA BOUNDARY LIMITES DE L'AIRE DE SÉCURITÉ	
–	ARRIVAL/DEPARTURE HOVER AREA AIRE STATIONNAIRE D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	
–	APPROACH/DEPARTURE DIRECTION INDICATOR INDICATEUR DE DIRECTION D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	
–	SIGNS PANNEAUX	

C. LIGHTING – BALISAGE LUMINEUX		REMARKS – REMARQUES
–	HELIPORT BEACON PHARE D'HÉLIPORT	
–	RADIO CONTROL CONTRÔLE RADIO	
–	LOW INTENSITY APPROACH LIGHTS FEUX D'APPROCHE À BASSE INTENSITÉ	
–	TAKEOFF/LANDING AREA PERIMETER LIGHTING BALISAGE PÉRIPHÉRIQUE DE L'AIRE DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE	
–	ARRIVAL/DEPARTURE HOVER AREA AIRE STATIONNAIRE D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	
–	TAKEOFF/LANDING AREA FLOOD LIGHTING ÉCLAIRAGE PAR PROJECTEURS DE L'AIRE DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE	
–	APPROACH SLOPE INDICATOR INDICATEUR DE PENTE D'APPROCHE	
–	APPROACH/DEPARTURE DIRECTION INDICATOR INDICATEUR DE DIRECTION D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	

D. WIND DIRECTION INDICATORS – INDICATEURS DE DIRECTION DU VENT		REMARKS – REMARQUES
–	LOCATION EMPLACEMENT	
–	TYPE LIGHTED TYPE (ÉCLAIRÉ)	

Transport Canada Transports Canada

C - 18

PART 2 (FORM 2)
HELIPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 2)
MANUEL D'EXPLOITATION D'HÉLIPORT
(SUITE)

2.2 TAXIWAY DATA – DONNÉES SUR LES VOIES DE CIRCULATION

	A	B	B	D	REMARKS – REMARQUES
– WIDTH LARGEUR					
– PAINTED CENTRE LINE AXE PEINTE					
– HOLD / STOP LINES LIGNES D'ATTENTE ET D'ARRÊT					
– EDGE LIGHTS FEUX DE BORD					

– SIGNS / PANNEAUX

☐ DIRECTIONAL / DE DIRECTION ☐ INFORMATION / D'INDICATION

☐ DESIGNATOR / D'IDENTIFICATION ☐ MANDATORY INSTRUCTION / D'OBLIGATION

2.3 HELIPORT ENVIRONMENT – ENVIRONNEMENT DE L'HÉLIPORT

					REMARKS – REMARQUES
– SIGNS PANNEAUX DE SIGNALISATION					
– FENCING CLÔTURES					
– OBSTRUCTIONS OBSTACLES					

2.4 APRON DATA – DONNÉES SUR L'AIRE DE TRAFIC

					REMARKS – REMARQUES
– DIMENSIONS					
– TOUCH DOWN PAD MARKINGS MARQUES DE LA PLATE-FORME DE POSER					
– BLUE EDGE LIGHTING BALISAGE LUMINEUX BLEU DE BORD					
– FLOOD LIGHTING ÉCLAIRAGE PAR PROJECTEURS					

– SIGNS / PANNEAUX

☐ DIRECTIONAL / DE DIRECTION ☐ INFORMATION / D'INDICATION

☐ DESIGNATOR / D'IDENTIFICATION ☐ MANDATORY INSTRUCTION / D'OBLIGATION

2.5 HELIPORT ZONING REGULATIONS – RÈGLEMENTS DE ZONAGE DE L'HÉLIPORT

2.6 HELIPORT DIAGRAMS – DIAGRAMMES DE L'HÉLIPORT

IF APPLICABLE, INCLUDE DIAGRAMS OR PHOTOGRAPHS OF THE FOLLOWING:
LE CAS ÉCHÉANT, INCLURE DES DIAGRAMMES OU DES PHOTOGRAPHIES DE CE QUI SUIT :

A) LAYOUT OF LANDING AREA, TAXIWAYS AND APRONS;
LA CONFIGURATION DE L'AIRE D'ATTERRISSAGE, DES VOIES DE CIRCULATION ET DES AIRES DE TRAFIC;

B) LAYOUT OF PAVEMENT LOAD RATINGS;
LA FORCE PORTANTE DES CHAUSSÉES;

C) LAYOUT OF VISUAL AND NON-VISUAL AIDS;
LA DISPOSITION DES AIDES VISUELLES ET NON VISUELLES;

D) LAYOUT OF SPECIAL PROCEDURES OR FLIGHT PATTERNS;
LES PROCÉDURES SPÉCIALES OU LES CIRCUITS DE VOL;

AND/OR – ET

E) LAYOUT OF SIGNAGE AND MARKINGS.
LA DISPOSITION DES PANNEAUX DE SIGNALISATION ET DES MARQUES.

Canada

Transport Canada / Transports Canada

PART 2 (FORM 3)
WATER / ICE AIRPORT OPERATIONS MANUAL

PARTIE 2 (FORMULAIRE 3)
MANUEL D'EXPLOITATION D'HYDROAÉROPORT / D'AÉROPORT SUR GLACE

☐ WATER / HYDROAÉROPORT ☐ ICE / AÉROPORT SUR GLACE

2.1 TAKEOFF/LANDING AREA DATA – DONNÉES SUR L'AIRE DE DÉCOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS (WATER) – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES (HYDROAÉROPORT)		REMARKS – REMARQUES
– DIMENSIONS		
– ORIENTATION – DIRECTION		
– CHARACTERISTICS – TIDE / CURRENT / SWELL CARACTÉRISTIQUES – MARÉE, COURANT, HOULE		
– WATER DEPTH PROFONDEUR DE L'EAU		
– TURNING BASINS BASSINS DE VIRAGE		
– APPROACH / DEPARTURE APPROCHE ET DÉPART		
– FLOATING DEBRIS DÉBRIS FLOTTANTS		
– LIMITATIONS LIMITES		

A. PHYSICAL CHARACTERISTICS (ICE) – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES (AÉROPORT SUR GLACE)		REMARKS – REMARQUES
– DIMENSIONS		
– ORIENTATION – DIRECTION		
– ICE THICKNESS ÉPAISSEUR DE LA GLACE		
– CONDITION ÉTAT		
– APPROACH/DEPARTURE APPROCHE ET DÉPART		
– LIMITATIONS LIMITES		

B. MARKING AND MARKERS – MARQUES ET BALISES		REMARKS – REMARQUES
– CHANNEL / RUNWAY MARKER BALISES DE PISTE ET DE CHENAL		
– WIND INDICATOR INDICATEUR DE VENT		
– OBSTRUCTION OBSTACLES		
– SEAPLANE TRIANGLE TRIANGLE POUR HYDRAVION		
– LIGHTING BALISAGE LUMINEUX		

2.2 TAXIWAY DATA – DONNÉES SUR LES VOIES DE CIRCULATION

		REMARKS – REMARQUES
– DIMENSIONS		
– MARKERS BALISES		
– WATER / ICE DEPTH PROFONDEUR DE L'EAU / ÉPAISSEUR DE LA GLACE		
– LIMITATIONS LIMITES		

Canada

Transport Canada Transports Canada

C - 20

PART 2 (FORM 3)
WATER / ICE AIRPORT OPERATIONS MANUAL
(CONT'D)

PARTIE 2 (FORMULAIRE 3)
MANUEL D'EXPLOITATION D'HYDROAÉROPORT / D'AÉROPORT SUR GLACE
(SUITE)

2.3 DOCKING / MOORING / PARKING DATA – DONNÉES SUR L'AMARRAGE / LE MOUILLAGE / LE STATIONNEMENT

A. DOCKS / FLOATS – QUAIS / FLOTTEURS		REMARKS – REMARQUES
– NUMBER NOMBRE		
– FENDERS PARE-BATTAGE		
– TIE DOWNS BITTES D'AMARRAGE		
– DOCK SURFACE SURFACE DU QUAI		
– WATER DEPTH PROFONDEUR DE L'EAU		
– ACCESS ACCÈS		
– LIMITATIONS LIMITES		

2.4 APRON ENVIRONMENT – DONNÉES SUR L'AIRE DE TRAFIC

2.5 OBSTRUCTIONS – OBSTACLES

		REMARKS – REMARQUES
– WITHIN AIRPORT SUR L'AÉROPORT		
– BELOW WATER SURFACE SOUS LA SURFACE DE L'EAU		
– OFF AIRPORT HORS DE L'AÉROPORT		

2.6 WATER / ICE AIRPORT ZONING REGULATIONS – RÈGLEMENTS DE ZONAGE D'HYDROAÉROPORT / AÉROPORT SUR GLACE

2.7 WATER ICE AIRPORT DIAGRAMS – DIAGRAMMES DE L'HYDROAÉROPORT / AÉROPORT SUR GLACE

IF APPLICABLE, INCLUDE DIAGRAMS OR PHOTOGRAPHS OF THE FOLLOWING:
LE CAS ÉCHÉANT, INCLURE DES DIAGRAMMES OU DES PHOTOGRAPHIES DE CE QUI SUIT :

A) LAYOUT OF VISUAL AND NON-VISUAL AIDS;
LA DISPOSITION DES AIDES VISUELLES ET NON VISUELLES;

B) LAYOUT OF SPECIAL PROCEDURES OR FLIGHT PATTERNS;
LES PROCÉDURES SPÉCIALES OU LES CIRCUITS DE VOL;

C) LAYOUT OF SHORE BASE FACILITIES AND WATER TAKE-OFF AND LANDING AREAS; AND
L'EMPLACEMENT DES INSTALLATIONS À TERRE ET DES AIRES D'AMERRISSAGE ET DE DÉCOLLAGE; ET

D) LAYOUT OF SIGNAGE AND MARKINGS.
LA DISPOSITION DES PANNEAUX DE SIGNALISATION ET DES MARQUES.

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PARTIE 3

SERVICES ET INSTALLATIONS COTÉ PISTE

MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PARTIE 3 - SERVICES ET INSTALLATIONS COTÉ PISTE

1.1 INTRODUCTION

La partie 3 du AOM décrit les services et installations obligatoires et discrétionnaires fournis par 1'exploitant de 1'aéroport, ainsi que les installations cote piste fournies par Transports Canada conformément a la politique sur les niveaux de service du Groupe Aviation de Transports Canada. Les exploitants d'aéroport trouveront a 1'annexe E des directives sur la preparation des textes descriptifs qui suivent.

REMARQUE: Les services et installations décrits ci-après ne doivent être fournis que dans la mesure des exigences d'exploitation de 1'aéroport.

1.2 Services côté piste obligatoires

A. Plan de mesures d'urgence
B. Plan de sécurité aéroportuaire
C. Procédures de contrôle de I ‘accès aux aires de mouvement et de la circulation sur ces aires
D. Gestion et sécurité de 1'aire de trafic

1.3 Autres services côté piste - pouvant être exigés par le GREN comme condition de certification; ou à la discrétion de 1'exploitant de 1'aéroport.

A. Services d'entretien côté piste
   - Procédures de contrôle des dommages par corps étrangers
   - Procédures de contrôle des oiseaux et des animaux
   - Évaluation de la surface de 1'aire de mouvement
   - Enlèvement de la neige et déglaçage
   - Balayage de 1'aire de mouvement et coupe du gazon
   - Enlèvement du caoutchouc

B. Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

1.4 Installations cote piste fournies par Transports Canada

A. Services de la circulation aerienne et services de communications
B. Services d'information aéronautique
C. Services météorologiques pour 1'aviation
D. Système de mesure de la traction des pistes

Transport Canada Transports Canada

Transport Canada Transports Canada

Appendix D

D - 1

AIRPORT INSPECTION REPORT RAPPORT D'INSPECTION D'AÉROPORT

NAME OF AIRPORT – NOM DE L'AÉROPORT	FILE NO. – DOSSIER N°
OPERATOR – EXPLOITANT	CERTIFICATE NO. – N° DU CERTIFICAT
	TELEPHONE NO. – TÉLÉPHONE N°

DATE OF INSPECTION – DATE D'INSPECTION	TYPE OF INSPECTION – TYPE D'INSPECTION	INSPECTOR – INSPECTEUR

AIRPORT OPERATIONS MANUAL – MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

PART 1 – ADMINISTRATION
UPDATE PART 1 AS NECESSARY.

PART 2 – AIRPORT SPECIFICATIONS
CONFIRM AOM DATA: PHYSICAL CHARACTERISTICS; OBSTACLE LIMITATION SURFACES; LIGHTING; MARKERS, MARKINGS AND SIGNS; OBSTRUCTIONS; AIRPORT ZONING REGULATIONS; AND AIRPORT DIAGRAMS.

PART 3 – AIRSIDE SERVICES AND FACILITIES
CONFIRM AIRSIDE SERVICES AND FACILITIES ARE BEING PROVIDED IN ACCORDANCE WITH THE LEVEL OF SERVICE DESCRIBED IN THE AOM.

PARTIE 1 – ADMINISTRATION
METTRE À JOUR LA PARTIE 1 SELON LE BESOIN.

PARTIE 2 – SPÉCIFICATIONS D'AÉROPORT
VÉRIFIER LES DONNÉES CONTENUES DANS LE AOM : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES; SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES; BALISAGE LUMINEUX; BALISES, MARQUES ET PANNEAUX; OBSTACLES; RÈGLEMENTS DE ZONAGE D'AÉROPORT; ET DIAGRAMMES DE L'AÉROPORT.

PARTIE 3 – SERVICES ET INSTALLATIONS CÔTÉ PISTE
VÉRIFIER QUE LES SERVICES ET INSTALLATIONS CÔTÉ PISTE SONT FOURNIS EN CONFORMITÉ AVEC LE NIVEAU DE SERVICE DÉCRIT DANS LE AOM.

INSPECTION ASSESSMENT – ÉVALUATION

☐ SATISFACTORY SATISFAISANT ☐ UNSATISFACTORY INSATISFAISANT ☐ SUSPEND SUSPENSION ☐ CANCEL ANNULATION

REMARKS – REMARQUES

NEXT INSPECTION – PROCHAINE INSPECTION

APPROXIMATE DATE – DATE APPROXIMATIVE

INSPECTION WILL EXAMINE – POINTS À INSPECTER

DATE

INSPECTOR'S – SIGNATURE – DE L'INSPECTEUR

25-0405 (12-90)

ANNEXE E

CONSEILS ET RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE CONTEND

DU MANUEL D'EXPLOITATION D'AÉROPORT

1. ÉVALUATION DES ACTTVITÉS COTÉ PISTE

1.1. Les conseils et renseignements sur 1'organisation et les procédures en matière d'exploitation et les services et installations côté piste fournis dans cette annexe ont pour but de guider les exploitants d'aéroport et les inspecteurs de normes d'aérodrome, Aviation civile.

1.2. Un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile vérifiera que les procédures d'exploitation et les services côté piste correspondent aux procédures et services décrits dans les parties 1 et 3 du AOM. Lorsque des problèmes relatifs à la prestation d'un quelconque service côté piste sont signalés ou constatés lors d'une inspection, 1'inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile en informera 1'exploitant de 1'aeroport et proposera une solution mutuellement acceptable.

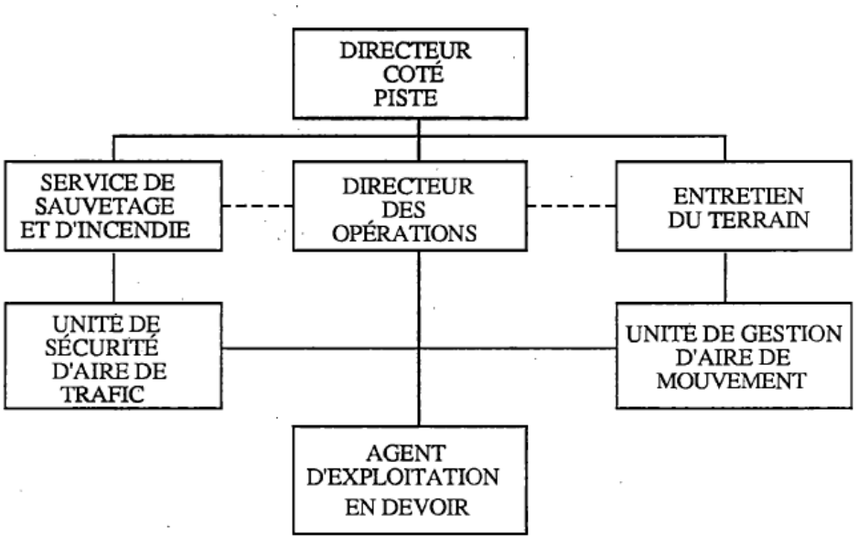
1.3. Lorsqu'il s'agit d'établir le niveau de service côté piste à un aéroport particulier, tous les efforts doivent être faits pour déterminer le niveau de service nécessaire pour assurer la sécurité aérienne.

2. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'EXPLOITANT DE L'AÉROPORT

2.1 Un tableau montrant la structure de gestion de 1'aéroport doit figurer à la partie 1 du AOM. La structure organisationnelle illustrée au tableau E.1 est fondée sur le modéle de 1'OACI et est foumie à titre de conseil pour aider à établir des rapports hiérarchiques entre les unités côté piste. La complexité de 1'organisation sera en fonction de 1'importance de 1'aéroport. Dans les petits aéroports, on ne trouve parfois qu'un ou deux employés.

E-2

TABLEAU E.1



2.2 Aux fins de l'évaluation de 1'exploitation, les exploitants d'aéroport devraient tenir compte des facteurs suivants:

a) la façon dont les membres de 1'équipe côté piste coordonnent leurs efforts pour assurer la sécurité et 1'efficacité des opérations aériennes;
b) le degré de coordination et de collaboration entre le personnel chargé de 1'exploitation de 1'aéroport et les divers services de soutien de Transports Canada (Services de la circulation aérienne, Services techniques, spécialistes en matière de navigation et de règlementation des bureaux régionaux);
c) les procédures formelles de communication de 1'information sur 1'exploitation entre 1'administration et les usagers de 1'aéroport;
d) la disponibilité des documents d'information pertinents, c'est-à-dire les manuels de procédures d'exploitation, les politiques, les publications d'information aéronautique, etc.; et
e) 1'existence et le contenu des plans de mesures d'urgence.

3. PROCÉDURES D'EXPLOITATION D'AÉROPORT (PROCÉDURES D'EXPLOITATION COTÉ PISTE)

3.1 La conformité aux procédures standard d'exploitation d'aéroport est essentielle pour assurer la sécurité et 1'efficacité des opérations aériennes. En cas de chevauchement ou de transfert de responsabilités, il est nécessaire de conclure des ententes inter-unités afin d'éviter toute confusion en matière de responsabilité.

3.2 L'exploitant de 1'aéroport a la responsabilité de veiller à ce que les procédures et les protocoles d'entente en matière d'exploitation côté piste soient diffusés aussi largement que possible, de façon à ce que tout le personnel visé soit informé de leur contenu. Les inspecteurs des normes d'aérodrome, Aviation civile vérifieront 1'existence de telles procédures.

3.3 Voici quelques exemples des rapports inter-unités pouvant exiger 1'etablissement de protocoles d'entente ou d'accords de coopération:

a) Exploitant de 1'aéroport - ATS/ACC/ATC/FSS/Direction de 1'inspection des, vols
b) Exploitant de1'aéroport - Services techniques

c) Exploitant de 1'aéroport - Sécurité (DGSEP, GRC, services provincial et local de police)
d) Exploitant de 1'aéroport - Administration régionale de la Réglementation aérienne (DRRA) – exécution
e) Exploitant de 1'aeroport - Administration régionale du Système de la navigation aérienne (DRSNA)
   - capacité du système de 1'espace aérien
   - gestion de projet
f) Entretien du terrain - ATC/FSS
g) Service de sauvetage et d'incendie - ATC/FSS/municipalité

3.4 Les procédures d'exploitation doivent être décrites à la partie 1 du AOM et des copies des ententes inter-unités doivent être jointes en annexe.

4. PLAN DE MESURES D'URGENCE

4.1 Pour être certifié à titre d'aéroport, un aérodrome doit posséder un plan de mesures d'urgence. Le contenu détaille de ce plan sera en fonction des exigences de 1'aéroport visé et des ressources à la disposition de l'exploitant. Les aéroports situés dans un rayon de 8 km (5 milles) de grandes masses d'eau devront inclure dans leur plan de mesures d'urgence des procédures visant à informer le centre de sauvetage concerné, dans 1'éventualité où un aéronef effectuerait un amerrissage forcé a proximité de 1'aéroport. Un manque de ressources ne doit pas empêcher l'exploitant de faire tous les efforts nécessaires pour établir un plan de mesures d'urgence aussi complet que possible et prévoir des mesures d'intervention pour toute situation d'urgence pouvant survenir à 1'aéroport. Aux petits aéroports qui ne sont ni possédés ni exploités par Transports Canada, il peut être suffisant de placer des extincteurs d'incendie à des endroits stratégiques sur 1'aéroport. Cependant, tous les aéroports devraient établir une forme quelconque d'entente de secours avec les services locaux de police, d'incendie et médicaux. Voici quelques exemples de situations qui exigent la mise en œuvre de plans de mesures d'urgence: écrasement d'un aéronef sur 1'aéroport; écrasement d'un aéronef hors de 1'aéroport (plans de sauvetage sur 1'eau, aux endroits où cela est nécessaire); manutention de matières dangereuses; alertes à la bombe; détournement; urgence médicale; catastrophes naturelles, etc. Pour chaque type de situation d'urgence prévue, le plan de mesures d'urgence comportera les éléments suivants:
a) des procédures de notification à jour et les numéros de téléphone de tous les organismes concernés, tant à 1'intérieur qu'à 1'extérieur de 1'aéroport;
b) la désignation d'un commandant et 1'établissement d'une chaîne de commandement précise pour toutes les étapes d'une situation d'urgence;
c) une liste des services pertinents disponibles sur 1'aéroport ainsi que les noms et les numéros de téléphone des contacts;
d) des copies des protocoles d'entente en matière de secours mutuel et de services d'urgence conclus avec d'autres organismes;
e) un exposé détaillé des responsabilités et des tâches de chaque organisme participant dans divers cas de situation d'urgence; et
f) des dispositions prévoyant des exercices d'exécution et un examen régulier du plan de mesures d'urgence.

4.2 Les pratiques recommandées aux fins de 1'élaboration de plans de mesures d'urgence aux aéroports canadiens sont énoncées dans les documents suivants: OACI 9137-AN/898, partie 7, Planification des mesures d'urgence aux aéroports; circulaire consultative de la FAA 150/5200-31, Airport Emergency Plan; et le document de Transports Canada AK 13-01-002, Politique, normes et lignes directrices relatives à 1'elaboration d'un plan de mesures d'urgence aéroportuaire.

4.3 Le document OACI 9137-AN/898, partie 7, Planification des mesures d'urgence aux aéroports, peut être obtenu à 1'adresse suivante:

Organisation de1'aviation civile Internationale

A1'attention de 1'agent de distribution

B.P. 400

Place de 1'aviation Internationale

1000, rue Sherbrooke ouest

Montréal (Quebec)

H3A 2R2

4.4 La circulaire consultative de la FAA 150/5200-31, intitulée Airport Emergency Plan, peut être obtenue à 1'adresse suivante:

Airport Safety and Operations Division

AAS-300

Office of Airport Safety and Standards

Federal Aviation Administration

800 Independence Ave., S.W.

Washington, D.C., 20591

4.5 Le document de Transports Canada AK 13-01-002, intitulé Politique, normes et lignes directrices sur 1'elaboration d'un plan de mesures d'urgence aéroportuaire et la tenue d'exercices aux aéroports de Transports Canada, peut être obtenu à 1'adresse suivante:

Groupe de gestion des aéroports

Services de sécurité aéroportuaire (AKPT)

Transports Canada, Administration centrale

Place de Ville

Ottawa (Ontario)

KIA 0N5

4.6 L'exploitant de 1'aéroport fournira une copie à jour du plan de mesures d'urgence à tous les organismes participants indiqués dans le plan et veillera à leur transmettre copie de toute modification apportée à ce plan.

5. PROGRAMME DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

5.1 Pour être certifie a titre d'aéroport, un aerodrome doit se doter d'un programme de sécurité aéroportuaire (ASP). Le cas échéant, les facteurs énumérés ci-après doivent être pris en considération aux fins de 1'elaboration d'un programme de sécurité aéroportuaire:

a) infractions aux règlements de zonage d'aéroport;
b) état de la surface des pistes;
c) possibilités de dommages par corps étrangers - propreté;
d) état des surfaces nivelées et des bandes;
e) marques de chaussée;
f) marques d'obstacle;
g) panneaux de signalisation et aides visuelles du terrain d'aviation;
h) balisage lumineux du terrain d'aviation;
i) écoulement des eaux sur le terrain d'aviation;
j) énlèvement de la neige et déglaçage;
k) mesure et maintien du coefficient de frottement de la surface des pistes;
l) exploitation dans des conditions météorologiques défavorables;
m) sécurite aéroportuaire lors de travaux de construction;
n) contrôle des activités dans les aires de mouvement;
o) autorité coordonnatrice pour 1'émission des NOTAM;
p) sécurité physique du terrain d'aviation et contrôle de I 'accès à ce terrain;
q) contrôle des animaux;
r) problèmes d'interférence relatifs aux aides à la navigation de 1'aéroport (confirmer la non-interférence aux Services techniques);
s) mesures de sécurité relatives au stationnement et à l'avitaillement en carburant des aéronefs;
t) contrôle de la circulation des véhicules côté piste;
u) exploitation des véhicules côté piste;
v) programme d'inspection et de certification du matériel roulant; et
w) programme de formation et de certification des exploitants de véhicules.

REMARQUE: Ces facteurs ne s'appliquent pas à tons les aéroports. Dans le cas où un facteur est applicable, 1'exploitant de 1'aéroport élaborera un programme continu visant à supprimer tous les risques liés à ce facteur.

5.2 Le manuel TP 9616 de Transports Canada, intitulé Programme de sécurité aéroportuaire (ASP), expose les grandes lignes d'un programme de sécurité aéroportuaire visant tous les aspects de 1'exploitation d'un aeroport. Le ASP est divisé en trois parties: 1'exploitation côté piste, 1'exploitation côté ville et les bâtiments possédés et exploités par 1'exploitant de 1'aéroport. Les exploitants d'aéroport sont encouragés à mettre en œuvre un programme qui englobe tous les éléments du ASP.

5.3 Le ASP de Transports Canada constitue un programme d'auto-inspection. Ce programme est conçu pour établir un système de contrôle et de compte rendu destiné à éveiller 1'attention de 1'administration aéroportuaire sur 1'existence de risques et à assurer que des mesures rectificatives soient prises.

5.4 Les autres documents pouvant servir à titre de référence pour 1'élaboration d'un programme de sécurité aéroportuaire sont les suivants:

a) OACI, Manuel des services d'aéroport, partie 8, chapitre 8;
b) FAA, Part 139, Certification and Operations: Land Airports Serving Certain Air Carriers, revised Jan. 1, 1988.

5.5 Au besoin, un agent de sécurité côté piste sera désigné; celui-ci rendra compte au directeur ou à 1'exploitant de 1'aéroport.

6. PROCÉDURES DE CONTROLE DE L'ACCÈS AUX AIRES DE MOUVEMENT ET DE LA CIRCULATION SUR CES AIRES

6.1 Pour être certifié à titre d'aéroport, un aérodrome doit établir des procédures de contrôle et de gestion de la circulation sur les aires de mouvement destinées à régir la circulation et 1'accès du personnel, des véhicules et du matériel roulant autorisés qui œuvrent à l'intérieur ou à proximité des aires de mouvement d'un aéroport. Les facteurs énumérés ci-après doivent être pris en considération aux fins de 1'élaboration de procédures de contrôle et de gestion de la circulation sur les aires de mouvement:

a) Un manuel de directives sur la circulation aéroportuaire adapté aux besoins d'un emplacement particulier est-il nécessaire?

b) Un régime de délivrance de permis d'exploitation de véhicule côté piste (AVOP) ou un régime équivalent est-il nécessaire? Dans l'affirmative, le régime existant comporte-il une procédure de formation et d'examen initiaux et périodiques?

c) Est-il nécessaire que les véhicules et le matériel roulant côté piste soient munis d'équipement radio?

d) Est-ce que toutes les personnes qui utilisent 1'équipement radio des véhicules et du matériel roulant sont titulaires d'un certificat restreint de radiotéléphoniste?

e) Un indicatif d'appel clair et distinctif est-il attribué à chaque véhicule ou pièce de matériel roulant?

f) Est-ce que tous les véhicules et tout le matériel roulant côté piste sont dotés de marques et d'équipement sécuritaire (feux à éclats, etc.)?

g) Est-ce que les routes ou corridors pour véhicules sont prévus et marqués?

h) Est-ce que le va-et-vient des personnes est contrôlé entre 1'aérogare et les aéronefs?

i) Un comité représentant les transporteurs aériens et 1'exploitant de 1'aéroport chargé d'attribuer et de planifier les places sur1'aire de trafic est-il nécessaire? Dans l'affirmative, un tel comite existe-t-il?

j) Existe-t-il des ententes entre la tour de contrôle et la FSS sur le contrôle de la circulation des véhicules et du matériel roulant sur les aires de mouvement? Dans l'affirmative, ces ententes sont-elles adéquates?

k) L'exploitant de 1'aéroport inspecte-t-il périodiquement les aires de mouvement?

6.2 Des procédures de contrôle de I 'accès aux aires de mouvement seront établies par l'exploitant de 1'aéroport afin d'empêcher que les personnes ou véhicules non autorisés ou les animaux n'y circulent. Les méthodes employées peuvent varier de la simple pose de panneaux d'avertissement à tous les points d'accès, jusqu'à 1'installation d'une clôture de sécurité à barrières gardées autour des aires de mouvement. Les documents suivants contiennent plus de détails sur les procédures de contrôle de la circulation sur les aires de mouvement: le manuel TP 2633, intitulé Directives de circulation pour 1'exploitation de véhicules sur les aires de mouvement aux aéroports, et le document 9476-AN/927 de 1'0ACI, intitulé Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface.

6.3 Il se peut que le contrôle de la circulation aux hydroaéroports et aux aéroports sur glace soit régi par les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la protection des eaux navigables, de la Loi sur la Société canadienne des ports, du Règlement sur les petits bâtiments, du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et.des diverses lois sur les Commissions de port. En général, les embarcations et les aéronefs jouissent d'un accès libre et égal à la plupart des eaux, sauf si des dispositions contraires sont prévues aux termes des lois et des règlements mentionnés ci-haut.

6.4 Lorsqu'une situation de risque est portée à 1'attention de la direction des Exigences du Système de la navigation aérienne, le directeur régional, Réglementation aérienne en sera informé immédiatement afin que des mesures soient prises relativement aux opérations aériennes.

7. SERVICES DEGESTION ET SÉCURITÉ DE L'AIRE DE TRAFIC

7.1 Des services de gestion et des procédures de sécurité d'aire de trafic doivent être établis lorsque le volume de la circulation à un aéroport exige 1'adoption de telles mesures pour assurer la sécurité et 1'efficacité de 1'exploitation.

7.2 Des services de gestion d'aire de trafic peuvent être assurés par: une unité de la circulation aéroportuaire; une unité de gestion d'aire de trafic établie par 1'administration aéroportuaire; un exploitant, dans le cas d'une aérogare exploitée par une société; ou de façon conjointe par les Services de la circulation aérienne et 1'exploitant de 1'aéroport.

7.3 Quelle que soit la méthode choisie pour la gestion d'aire de trafic, il est nécessaire de maintenir une liaison étroite entre 1'exploitant de 1'aéroport, les exploitants d'aéronefs et les Services de la circulation aérienne pour coordonner 1'attribution des portes et des postes de stationnement, les heures d'arrivée et de départ des aéronefs, les autorisations de mise en marche, la communication d'information aux exploitants, la publication d'avis de travaux en cours, 1'état d'utilisation des installations, les mesures de sécurité et les services de sécurité. Dans tous les cas, la répartition des responsabilités et la délégation des pouvoirs doivent être clairement établies au moyen d'ententes inter-unités.

7.4 Service coordonné de gestion d'aire de trafic. La gestion d'aire de trafic peut être assurée de façon coordonnée; par exemple, 1'unite de contrôle de la circulation aérienne est chargée de fournir un service consultatif aux aéronefs, qui doivent obtenir une autorisation pour démarrer leurs moteurs ou se faire pousser sur 1'aire de trafic, alors que le contrôle des véhicules est assuré par 1'administration aéroportuaire ou 1'exploitant. Un tel système part du principe que les autorisations données aux aéronefs n'assurent pas la séparation entre les aéronefs et les véhicules qui ne sont pas en liaison radio. Cependant, les aéronefs ont la priorité de passage et les conducteurs de véhicules doivent avoir une formation adéquate pour manœuvrer en toute sécurité sur 1'aire de trafic.

7.5 Lorsqu'un service de gestion d'aire de trafic est assuré par 1'exploitant de 1'aeroport ou un exploitant local d'aéronefs, ce service a la responsabilité d'assurer, en étroite collaboration avec les Services de la circulation aérienne, la répartition des portes et des postes de stationnement, la diffusion d'information sur les mouvements d'aéronefs aux exploitants, et la mise à jour de renseignements sur les heures d'arrivée, d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

7.6 Aux endroits où un service de gestion d'aire de trafic existe, ce service aura la responsabilité de contrôler la circulation des véhicules, conformément aux procédures établies par 1'exploitant de 1'aéroport.

7.7 Service de gestion d'aire de trafic assuré exclusivement par 1'administration aéroportuaire ou la compagnie exploitante. À certains aéroports, il a été constaté que la meilleure méthode de gestion d'aire de trafic consiste à confer à une seule unité la responsabilité de tous les mouvements d'aéronefs et de véhicules à partir d'un point de transfert déterminé situé entre 1'aire de trafic et 1'aire de manœuvre. Cette unité est chargée de surveiller et de coordonner les mouvements de tous les aéronefs sur 1'aire de trafic, de leur donner des indications par radio sur une fréquence convenue, et de surveiller les mouvements des véhicules et les diverses activités qui se déroulent sur 1'aire de trafic, de façon à pouvoir avertir les pilotes en cas de danger. En accord avec 1'unité ATS de 1'aéroport, elle autorise le démarrage des moteurs et la circulation au sol des aéronefs en partance, jusqu'au point de transfert où ils sont pris en charge par 1'unité ATS.

7.8 Le document 9137-AN/898 (1983) de 1'OACI, intitulé Manuel des services d'aéroport, partie 8, chapitre 10, "Gestion et sécurité de 1'aire de trafic", contient des renseignements supplémentaires sur la gestion et la sécurité de 1'aire de trafic.

8. ENLÈVEMENTDES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

8.1 L'exploitant de 1'aeroport, en consultation avec les propriétaires et les exploitants d'aéronefs, devrait élaborer un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur 1'aire de manœuvre. L'étendue du plan sera fonction de la masse et de la grosseur des aéronefs exploites et du volume de la circulation aérienne à 1'aeroport.

8.2 Lorsqu'un aéronef est accidentellement immobilisé à un endroit de 1'aeroport qui entrave les mouvements d'autres aéronefs, 1'aéronef accidentellement immobilisé sera enlevé aussi rapidement que possible sans compromettre la sécurité de la vie et des biens.

8.3 Lorsqu'un aéronef accidentellement immobilisé est en cause dans un accident, le lieu de 1'accident ne peut être dérangé sans 1'autorisation de 1'enquêteur désigné du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Nonobstant cette règle générale, 1'aéronef peut être déplacé si cela est nécessaire pour préserver la vie ou pour éviter que d'autres dangers ne soient causés à des personnes ou à des biens.

8.4 Une tentative de déplacer un aéronef qui s'est écrasé peut entrainer une action en dommages-intérêts, s'il est établi que le déplacement de 1'aéronef a aggravé les dommages subis par celui-ci. Par conséquent, la règle invariable consiste à laisser au propriétaire ou à l'exploitant de 1'aéronef, ou à leurs représentants autorisés, le soin de contrôler 1'opération d'enlèvement de 1'aéronef.

8.5 Pour éviter tout retard, les propriétaires ou les exploitants d'aéronefs nommeront une personne ou un organisme qui sera charge d'agir en leur nom a 1'aéroport.

8.6 Les opérations d'enlèvement d'un aéronef devraient être coordonnées par l'administration aéroportuaire. Tous les principaux usagers de 1'aéroport seront avisés des préparatifs et des capacités de l'administration aéroportuaire, ainsi que des politiques sur 1'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés. Tous les propriétaires ou exploitants d'aéronefs devraient être informés de 1'identité de 1'agent chargé de coordonner le plan d'enlèvement.

8.7 Dans les cas où 1'élaboration d'un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés est nécessaire, ce plan devrait comporter les éléments suivants:

a) une liste de 1'équipement pouvant être fourmi sur demande qui se trouve sur les lieux de 1'aéroport ou à proximité de celui-ci;

b) une liste de 1'equipement supplémentaire pouvant être fourmi sur demande par d'autres aéroports voisins;

c) une liste des agents autorisés représentant chacun des exploitants d'aéronefs de 1'aéroport;

d) un énoncé des dispositions prévues par 1'exploitant d'aéronef relativement à 1'utilisation commune d'équipement spécialisé; et

e) une liste des entrepreneurs locaux (indiquer leur nom et leur numéro de téléphone) qui louent de 1'équipement pouvant servir à 1'enlèvement des aéronefs

.

8.8 Les documents pouvant servir à titre de référence pour 1'élaboration d'un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sont les suivants:

a) Manuel des services d'aéroport, partie 8,

Services d'exploitation aux aéroports, Organisation de 1'aviation civile internationale, document 9137-AN/898, 1983.

b) Manuel des services d'aéroport, partie 5, Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés,

Organisation de 1'aviation civile internationale, document 9137-AN/898, 1986.

c) Removal of Disabled Aircraft, Federal Aviation Administration, AC 150/5200-13.

9. ENTRETIEN ET INSPECTIONS COTÉ PISTE

9.1 Des procédures d'entretien et d'inspection réguliers côté piste seront élaborées à 1'appui continu du programme de sécurité aéroportuaire (voir annexe E, partie 5), afin d'assurer que la surface des aires de mouvement d'aéronef demeure libre de polluants comme de la neige, de 1'eau, de la glace, des corps étrangers et des brins d'herbe. Lorsque la surface des aires de mouvement n'est pas entretenue ou inspectée de façon continue, par exemple si la surface n'est pas déneigée durant 1'hiver, un avis à cet effet sera publié dans le Supplément de vol-Canada. La présence d'obstacles temporaires sur les aires de mouvement sera signalée par NOTAM. Des renseignements sur les procédures d'entretien côté piste aux aéroports de Transports Canada sont fournis dans les publications suivantes de Transports Canada:

a) TP 9616F - Programme de sécurité aéroportuaire (ASP) – inspections quotidiennes;

b) TP 779E - Operation and Maintenance Manual for Airport Pavements;

c) TP 659F - Manuel sur le déneigement et le déglaçage.

9.2 Contrôle de dommages par corps étrangers - Le besoin d'un programme de contrôle de dommages par corps étrangers devrait être évalué et, si nécessaire, des mesures devraient être adoptées pour réduire les risques pour les aéronefs. L'exploitant de 1'aéroport, en consultation avec les propriétaires et les exploitants d'aéronefs, adoptera les mesures de précaution nécessaires. L'élaboration d'un programme adéquat de contrôle de dommages par corps étrangers sera en fonction de 1'environnement de 1'aéroport et du type d'aéronef qui y est exploité. La publication de Transports Canada AK-72-10-000, intitulée Manuel de prévention des dommages par des corps étrangers, contient des renseignements sur élaboration d'un programme de contrôle de dommages par corps étrangers.

9.3 Contrôle du péril aviaire - Le péril aviaire à un aéroport devrait être évalué et, si nécessaire, des mesures de contrôle devraient être adoptées pour réduire le risque d'impacts d'oiseaux. La publication TP 1015 de Transports Canada, intitulée Manuel sur la lutte contre le péril aviaire dans les aéroports, contient des renseignements sur 1'adoption de mesures de contrôle du péril aviaire.

9.4 Évaluation de la surface des aires de mouvement - La surface des aires de mouvement devrait avoir une force portante suffisante pour éviter que des dommages ne soient causés aux chaussées ou aux aéronefs. Transports Canada a établi des critères concernant les aires de mouvement des aéroports de Transports Canada, lesquelles peuvent être utiles pour effectuer des évaluations aux aéroports non exploités par Transports Canada. Aux fins de certification, la surface des aires de mouvement d'un aéroport terrestre n'a pas à être conforme à des exigences précises en matière de force portante, mais les valeurs de force portante devraient toutefois être incluses dans le AOM et les publications d'information aéronautique. Des renseignements sur 1'évaluation de la surface des aires de mouvement sont fournis dans les publications suivantes de Transports Canada:

a) TP 2162E - Canadian Airport Pavement Bearing Strengths
b) TP 6348E - Airport Pavement Bearing Strength - ICAO and Transport Canada Reporting Methods
c) TP 312F -Aérodromes- Normes et pratiques recommandées

9.5 Évaluation de 1'état des surfaces - La procédure d'accès aux aires de mouvement pour évaluer 1'état des surfaces, par exemple pour préparer un rapport sur 1'état de la surface des pistes, sera décrite dans cette section. Les procédures de compte rendu relatives à 1'application du coefficient de freinage James à la mesure du frottement des pistes sont énoncées à la publication AK-72-60 de Transports Canada, intitulée Manuel de frottement des pistes.

10. SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ET SERVICES DE COMMUNICATIONS

Les services de la circulation aérienne et de communications offerts à 1'aéroport doivent être décrits.

11. SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

Les renseignements fournis aux fins des publications d'information aéronautique en vigueur seront revus tous les 56 jours, dans le cas des aéroports et des héliports terrestres, et une fois par année, dans le cas des hydroaéroports et des aéroports sur glace, afin de s'assurer que ces renseignements reflètent avec précision les conditions existantes à 1'aeroport. Les renseignements contenus dans le Canada Air Pilot doivent être revus et mis à jour tous les 28 jours. Des procédures seront établies afin d'assurer que les NOTAM quotidiens soient émis par une administration centrale de coordination.

12. SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES POUR L'AVIATION

Les services météorologiques pour 1'aviation offerts à 1'aéroport doivent être décrits.

ANNEXE F

AÉRODROMES ENREGISTRÉS

1. DÉFINITION

1.1. Un aérodrome inscrit et décrit dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydroaérodromes et qui n'est pas certifié à titre d'aéroport est appelé aérodrome enregistré.

2. OBLIGATIONS

2.1 Le propriétaire ou 1'exploitant d'un aérodrome enregistré, comme condition relative à la publication d'information sur 1'aéroport dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydroaérodromes, doit:

a) se conformer aux dispositions du Règlement de 1'Air et aux Ordonnances sur la navigation aérienne concernant le balisage, le balisage lumineux, 1'équipement et 1'exploitation des aérodromes;

b) fournir à Transports Canada les renseignements nécessaires pour inscrire et décrire 1'aérodrome dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydroaérodromes;

c) aviser Transports Canada de tout changement concernant 1'aérodrome, y compris un transfert de propriété ou de responsabilité d'exploitation de 1'aérodrome, si le changement entraîne une modification des renseignements contenus dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydroaérodromes;

d) aviser Transports Canada de toute situation sur 1'aérodrome ou à proximité de celui-ci qui, de 1'avis du propriétaire ou de 1'exploitant de 1'aerodrome, présente un risque pour la sécurité aérienne.

3. PROCÉDURES D'ENREGISTREMENT D'AÉRODROME

3.1 Sur réception d'une demande d'enregistrement d'aérodrome, le gestionnaire régional, Exigences du système de navigation aérienne communiquera avec le requérant pour prendre des dispositions en vue d'inspecter 1'aerodrome, afin d'établir que toutes les conditions d'enregistrement ont été remplies.

4. INSPECTION PÉRIODIQUE DES AÉRODROMES ENREGISTRÉS

4.1 Les aérodromes enregistrés qui reçoivent une aide financière du gouvernement fédéral ou provincial seront inspectés tous les deux ans, afin de vérifier le respect des dispositions du Règlement de 1'Air, des Ordonnances sur la navigation aérienne et des conditions prévues aux ententes contractuelles d'aide financière, ainsi que 1'exactitude de 1'information publiée dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydro aérodromes. L'inspection sera effectuée par un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile.

4.2 Les aérodromes enregistrés qui ne reçoivent pas d'aide financière du gouvernement fédéral ou provincial seront inspectes tous les trois ans, afin de vérifier le respect des dispositions du Règlement de 1'Air et des Ordonnances sur la navigation aérienne, ainsi que 1'exactitude de l'information publiée dans le Supplément de vol-Canada ou le Supplément hydroaérodromes. l'inspection sera généralement effectuée par un inspecteur du contrôle et de l'information, Aviation civile; toutefois, la responsabilité de ces inspections est à la discrétion du GREN. Dans tous les cas, la Section des normes d'aérodrome aura la responsabilité de regrouper et de consigner les renseignements concernant les aérodromes enregistres.

ANNEXE G

DIRECTIVES À L'INTENTION DES INSPECTEURS D'AÉRODROME

1. PROCESSUS D'INSPECTION

1.1 Une inspection de certification d'aéroport consume tout d'abord un examen complet de sécurité. Un inspecteur des normes d'aérodrome, Aviation civile a la responsabilité de confirmer que 1'aéroport satisfait aux normes de certification d'aéroport et que 1'organisation, les procédures, les services et les installations côté piste sont conformes au niveau de service décrit dans le AOM.

a) la structure organisationnelle, 1'attribution des responsabilités, les ententes inter-unités, 1'organisation de 1'exploitation côté piste, les procédures d'exploitation et le processus de vérification de 1'information aéronautique;

b) les dimensions et la configuration de 1'aérodrome, y compris les pistes, les surfaces nivelées, les bandes de piste, les voies de circulation, les prolongements d'arrêt, les prolongements d'arrêt, les aires de trafic, les seuils décalés et les distances déclarées;

c) les dimensions et la configuration des surfaces de limitation d'obstacles, y compris les limites des zones d'approche et de décollage, les surfaces d'approche et de décollage et les pentes, les pentes des surfaces de transition et les dimensions des surfaces extérieures;

d) l'emplacement, 1'entretien et 1'exploitation des aides visuelles, y compris les feux d'approche, les feux d'identification de piste (RILS), 1'indicateur visuel de pente d'approche (VASIS), 1'indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI), les feux d'axe et de bord de piste et de voie de circulation, les feux de seuil et d'extrémité de piste, ainsi que les marques de surface et les indicateurs de direction du vent;

e) le marquage et le balisage lumineux des obstacles, des zones de danger, des zones hors service, des pistes et des voies de circulation fermées, ainsi que des aires précédant le seuil, des accotements de 1'aire de trafic et des accotements des voies de circulation ayant une surface à faible résistance;

f) l'emplacement, les dimensions, la couleur, les inscriptions et 1'éclairage de tous les panneaux de guidage sur 1'aérodrome, y compris les panneaux d'obligation, de direction, d'identification, d'indication, de distance restante, de point de vérification de navigation et de réglementation de la circulation des véhicules;

g) le respect des conditions prescrites en vertu des règlements de zonage d'aéroport applicables;

h) si nécessaire, la disponibilité et la tenue à jour des cartes de type A de 1'OACI;

i) dans le cas d'un héliport situé sur un aéroport, les procédures spéciales et la configuration des voies aériennes pour les trajectoires d'approche et de départ, les cheminements de circulation près du sol, le vol stationnaire et le stationnement des hélicoptères; et

j) les services et les installations côté piste fournis à un aéroport certifié doivent être décrits à la partie 3 du AOM. Bien que la prestation de certains services d'entretien côté piste en réponse aux besoins des usagers soit discrétionnaire, les services suivants sont obligatoires: un plan de mesures d'urgence; un plan de sécurité aéroportuaire; des procédures de contrôle de l'accès aux aires de mouvement et de la circulation sur ces aires; et des procédures de gestion et de sécurité d'aire de trafic. Voici des exemples des services aéroportuaires fournis par Transports Canada conformément à la politique sur le niveau de service du Système de la navigation aérienne: services de la circulation aérienne: aides à la navigation; services de communications; services météorologiques pour 1'aviation; et services d'information aéronautique.

1.2 L'annexe E contient des directives supplémentaires sur 1'inspection de certification des services côté piste.

1.3 L'inspecteur vérifiera que le nom de 1'aéroport figurant dans le certificat d'aéroport et le Règlement de zonage est le même que le nom officiel de 1'aéroport inscrit dans le Supplément de vol-Canada (CFS) ou le Supplément hydroaérodromes (WAS). Si nécessaire, un nouveau certificat sera délivré et le Règlement de zonage sera modifié afin de faire concorder le nom de 1'aéroport qui y figure avec celui qui est inscrit dans le CFS ou le WAS.

2. PROCÉDURES D'INSPECTION – GÉNÉRALITÉS

2.1 Planification. Les exploitants d'aéroport seront avisés aussi longtemps à 1'avance que possible de la tenue d'une inspection initiale de certification ou d'une inspection annuelle de certification. Les autres types d'inspection peuvent être effectués sans préavis.

2.2 Préparation. Mieux les inspecteurs de normes d'aérodrome, Aviation civile seront renseignés sur la situation particulière d'un aéroport avant d'effectuer une inspection, mieux ils seront en mesure d'évaluer les plans de 1'exploitant, ainsi que 1'organisation, les procédures, les ententes inter-unités, le personnel, 1'équipement, la formation, 1'entretien, etc.

2.3 Avant de procéder à une inspection de certification, un inspecteur devrait:

a) revoir les NOTAM, les cartes d'obstacles de 1'aéroport, les cartes de levé géologique, les rapports antérieurs d'inspection de certification et de contrôle de 1'aéroport, les enquêtes de sécurité aéroportuaire (plan de sécurité aéroportuaire), le Système de compte-rendu quotidien des événements de 1'aéronautique civile (CADORS), le Système de compte-rendu des incidents liés à 1'exploitation (OIRS), le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM), et les pièces de correspondance pertinentes concernant la certification et la sécurité de 1'aéroport;

b) vérifier les plus récents levés directeurs de 1'aéroport, les projets de construction prévus à court et à long termes, ainsi que les exigences en matière d'utilisation de biens-fonds et de protection électronique de zone. Vérifier 1'identification officielle des pistes, des voies de circulation, des aires de trafic, des portes et des aires de stationnement, et s'assurer que ces renseignements sont conformes aux directives d'approche aux instruments en vigueur et a I'information contenue dans le Supplément de vol-Canada;

c) veiller à ce que les procédures d'exploitation, les ententes inter-unités, les protocoles d'entente, les circulaires d'information, etc. soient disponibles au moment de 1'inspection de certification;

d) évaluer les mesures de suivi prises pour corriger des lacunes décelées antérieurement;

e) communiquer avec les Services d'inspection de vol, les Services de la circulation aérienne, le secteur de la Sécurité et de la planification d'urgence, le secteur des Exigences de planification et d'exploitation, les Services de sécurité aéroportuaire, etc., afin d'obtenir des renseignements pour 1'inspection; et

f) vérifier que les outils et 1'équipement d'inspection sont disponibles et utilisables, y compris:

(i) des inclinomètres;
(ii) une roue ou un ruban de mesure;
(iii) une boussole;
(iv) un théodolite;
(v) un appareil photo et du film;
(vi) desjumelles;
(vii) une ecritoire à pince;
(viii) des formulaires d'inspection (annexe C);
(ix) une radio VHF;
(x) un véhicule muni d'équipement approprié pour les déplacements côté piste, y compris un agent d'escorte qualifié, si nécessaire;
(xi) les documents de référence de Transports Canada applicables; et
(xii) un exemplaire à jour du AOM de1'aéroport.

2.4 L'inspection doit généralement se faire selon 1'ordre suivant:

a) assembler et informer les membres de 1'équipe d'inspection;

b) rencontrer 1'exploitant de 1'aéroport afin de discuter de la situation actuelle et future de1'aéroport;

c) inviter 1'exploitant de 1'aéroport ou son représentant désigné à participer à l'inspection (un représentant désigné devrait être un agent d'escorte qualifié);

d) procéder à l'inspection de 1'aéroport en se servant comme référence du AOM en vigueur (décrit a 1'annexe C);

e) si nécessaire, interviewer le personnel clé, notamment les gestionnaires de 1'exploitation, les surveillants de 1'entretien du terrain, les chefs du service d'incendie, le personnel des services de la circulation aérienne, les principaux usagers, etc., afin de cerner les problèmes et de recueillir des renseignements sur ceux-ci;

f) prendre les dispositions nécessaires pour tenir une séance d'information postinspection à 1'intention de 1'exploitant de 1'aéroport et, si nécessaire, du personnel de 1'aéroport, afin de discuter des résultats de 1'inspection, y compris les lacunes décelées, les mesures rectificatives nécessaires et les engagements à prendre en matière de suivi; et

g) si nécessaire, effectuer des études aéronautiques (décrites au chapitre 5).

2.5 Rapports d'inspection. Les actions suivantes doivent être prises dans le cas de chaque inspection de certification: 1'inspection doit être documentée; un formulaire R6-0439 de certificat d'aéroport doit être rempli; 1'exploitant de 1'aéroport doit être pleinement informé des résultats de 1'inspection. Selon le besoin, les rapports d'inspection devraient faire 1'objet d'une coordination auprès d'autres services (par exemple, Exigences de planification et d'exploitation, Réglementation, Contrôle, Groupe de gestion des aéroports, Inspection de vol, Services techniques, etc.), afin de s'assurer que ces services fonctionnels soient pleinement informés de toutes lacunes décelées lors de 1'inspection.

ANNEXE H

RÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE POLITIQUE D'AÉRODROMES ET D'AÉROPORTS

1. Avis aux Exploitants d'Aérodromes
   No. 87-1 -le 26 juin 1987
2. Restrictions sur1'Exploitation des Aires de Mouvement aux Aéroports
   ANSROD-84-02 - le 30 novembre 1984
3. Cycle d'Inspection des Aérodromes
   ANSROD-87-04 - le 1 septembre 1989
4. Affectation d'un Inspecteur de 1'Aviation Civile (CAI) a un Aéroport Principal
   ANSROD-89-02 - le 1 octobre 1989
5. Panneaux d'Instruction Obligatoires sur les Aires de Mouvement des Aérodromes
   ANSROD-89-03 - le 1 octobre 1989
6. Bulletin d'Information ANSR sur les Aires de Lancement de Ballons Libres
   ANSRIB-84-01 - le 30 novembre 1984
7. Procédure de Promulgation des Règlements de Zonage Aéroportuaire
   ANSRIB-85-01 - le 1 octobre 1989
8. Zonage des Aéroports
   Manuel des Politiques du SNA-114.301 décembre 1989
9. Aides Visuelles - Alimentation de Secours et Temps de Commutation
   Manuel des Politiques du SNA-114.303 décembre 1988
10. Phares d'Aéroport
    Manuel des Politiques du SNA-114.305 décembre 1988
11. La Signalisation du MDN
    Manuel des Politiques du SNA-114.305 décembre 1988
12. La Signalisation du MDN
    Manuel des Politiques du SNA-114.306 décembre 1988
13. Programme de Recherche sur les Qualités d'Adhérence des Pistes et la Transmission des Données Opérationnelles
    Manuel des Politiques du SNA-114.307 décembre 1988
14. Système d'Approche d'Aéroport et Services Connexes
    Manuel des Politiques du SNA-114.308 avril 1989
15. Contrôle Radio Air-Sol du Système d'Éclairage de 1'Aéroport
    Manuel des Politiques du SNA-114.310 décembre 1988
16. Dispositions Relatives aux Indicateurs de Pente d'Approche
    Manuel des Politiques du SNA-114.311 décembre 1988
17. Construction des Voies de Circulation Parallèles et de Sorties de Piste à Grande Vitesse
    Manuel des Politiques du SNA-114.312 décembre 1988
18. Danger de Collision entre Oiseaux et Aéronefs
    Manuel des Politiques du SNA-114.313 décembre 1988
19. Ententes Concernant les Opérations Côté Piste
    Manuel des Politiques du SNA-114.314 décembre
20. Définition du Rôle des Aéroports Relativement à la Planification des Services de Navigation Aérienne
    Manuel des Politiques du SNA-114.317 décembre 1988
21. Planification - Nombre de Pistes Requises pour Satisfaire à la Demande
    Manuel des Politiques du SNA-114.318 décembre 1988
22. Planification - Contingences d'Aménagement des pistes en Fonction des Vents
    Manuel des Politiques du SNA-114.319 décembre 1988
23. Planification - Détermination de la Longueur de Piste
    Manuel des Politiques du SNA-114.320 décembre 1988
24. VASIS Non-Standards
    Manuel des Politiques du SNA-114.322 décembre 1988

25. Fourniture de Phares de Danger
    Manuel des Politiques du SNA-114.323 décembre 1988
26. Revues de 1'Etat Sécuritaire d'Aérodromes Certifiés
    Manuel des Politiques du SNA-114.324 décembre 1988