



Circulaire d'information

Sujet : AS CAT II: autorisation spéciale et directives

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 700-053
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	14909752 v10	Date d'entrée en vigueur :	2019-12-02

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements	3
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES	3
2.1	Documents de référence	3
2.2	Documents annulés	4
2.3	Définitions et abréviations	4
3.0	CONTEXTE	6
3.1	Généralités	6
3.2	Application et structure de la présente circulaire d'information	7
4.0	APPROBATION DE TRANSPORTS CANADA, AVIATION CIVILE	8
5.0	DISPOSITION FUTURE	8
6.0	GESTION DE L'INFORMATION	8
7.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT	8
8.0	BUREAU RESPONSABLE	9
	ANNEXE A – CONDITIONS POUR AS CAT II	10
	ANNEXE B – DIRECTIVES PRÉCISES CONCERNANT LES CONDITIONS ASSOCIÉES À UNE AUTORISATION SPÉCIALE – AS CAT II	15
	ANNEXE C – LISTE DE VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ	23
	ANNEXE D – RÈGLEMENTS APPLICABLES	28

1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni ne peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.
- 2) Les exploitants doivent respecter les moyens de conformité décrits dans la présente CI à tous les égards, à moins que le ministre approuve un autre moyen de conformité acceptable.
- 3) Les conditions de l'autorisation spéciale (AS) associée figurent dans l'annexe A de la présente CI. Pour les exploitants aériens, les conditions publiées dans l'annexe A constituent un élément de leur certificat d'exploitation aérienne (CEA). Par conséquent, la conformité avec ces conditions est obligatoire.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de fournir aux exploitants aériens canadiens de l'information relative aux autorisations spéciales requises pour effectuer des approches avec système d'atterrissage aux instruments (ILS) de catégorie II (CAT II) qui nécessitent de telles autorisations. L'autorisation est délivrée par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) aux exploitants aériens canadiens titulaires d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) délivré en vertu de la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), ou d'un CEA délivré en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC.

1.2 Applicabilité

- 1) Cette CI s'applique :
 - a) aux exploitants aériens canadiens titulaires d'un CEA délivré en vertu des sous-parties 704 et 705 du RAC, d'un DEEP délivré en vertu de la sous-partie 604 du RAC, ou aux exploitants aériens étrangers titulaires d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger (CCEAE);
 - b) aux pilotes, aux régulateurs de vol, aux préposés au suivi des vols et aux autres membres du personnel des opérations employés par les exploitants aériens susmentionnés;
 - c) aux inspecteurs de TCAC ayant des responsabilités en matière de certification et de surveillance de la sécurité;
 - d) aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur sont accordés en vertu d'une délégation externe de pouvoirs ministériels.
- 2) Tous les membres du personnel des opérations aériennes doivent connaître les exigences liées aux AS requises pour effectuer une approche de AS CAT II et comprendre comment ces exigences se comparent aux exigences de base des AS d'approches aux instruments CAT II ou de CAT III, telles qu'indiquées dans la publication de Transports Canada (TP) 1490F – Manuel d'exploitation tous temps (CATÉGORIES II ET III).
- 3) Les exploitants sont encouragés à utiliser cette CI pour examiner le sujet, et à déterminer l'applicabilité de son contenu à leurs types d'aéronefs et à leurs conditions d'exploitation.

- 4) Par ailleurs, ces renseignements sont également accessibles à toute personne du milieu aéronautique, à titre d'information.

1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
- a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2);
 - b) Sous-partie 604 du RAC – Transport de passagers par un exploitant privé;
 - c) Sous-partie 704 – Exploitation d'un service aérien de navette;
 - d) Sous-partie 705 – Exploitation d'une entreprise de transport aérien;
 - e) Norme 724 des Normes sur les services aériens commerciaux (NSAC) – Exploitation d'un service aérien de navette;
 - f) Norme 725 des NSAC – Exploitation d'une entreprise de transport aérien;
 - g) TP 308 – Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments;
 - h) TP 312, 5^e édition, datée du 15 septembre 2015 – Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes – Aérodromes terrestres;
 - i) TP 1490F, édition 04, datée du 1^{er} juin 2011 – Manuel d'exploitation tous temps (CATÉGORIES II ET III);
 - j) Ordonnance 8400.13D de la Federal Aviation Administration (FAA) intitulée Procedures for the Evaluation and Approval of Facilities for Special Authorization Category I Operations and All Category II and III Operations, entrée en vigueur le 22 octobre 2009;
 - k) Doc 9365 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – Manuel d'exploitation tous temps;
 - l) Doc 9830 de l'OACI – Manuel sur le système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS);
 - m) *Canada Air Pilot (CAP)*;
 - n) *Supplément de vol – Canada (CFS)*.
- 2) Le tableau qui suit indique les textes réglementaires qui régissent la délivrance d'une autorisation spéciale pour effectuer des approches AS CAT II aux exploitants aériens.

Pour les opérations menées en vertu des sous-parties suivantes du RAC	L'AS est conforme aux dispositions suivantes
604	Article 604.51 du RAC

704	Sous-alinéas 704.08g)(i) et 704.08g)(xi) du RAC
705	Sous-alinéas 705.08g)(i) et 705.08g)(xi) du RAC

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Affichage tête haute (HUD)** – Système de bord qui fournit un guidage tête haute au pilote pendant le vol et qui peut recevoir des signaux d'un système de navigation de bord ou d'un système de guidage de vol.
 - b) **Altitude de décision ou hauteur de décision (DA/DH)** – Une altitude ou une hauteur précisée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le répertoire des routes et des approches à laquelle une approche interrompue doit être amorcée au cours d'une approche de précision ou d'une procédure d'approche avec guidage vertical, si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir n'a pas été établie.
 - c) **Autorisations spéciales (AS)** – Autorisations délivrées par le ministre en vertu de la sous-partie 604 et de la partie VII du RAC qui permettent l'exécution d'une activité pour laquelle le ministre a établi des exigences. Les AS font partie des spécifications d'exploitation.
 - d) **Exploitation de catégorie I (CAT I)** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec une hauteur de décision non inférieure à 200 pieds (60 mètres) et par une visibilité non inférieure à ½ mille terrestre (800 mètres) ou avec une portée visuelle de piste (RVR) non inférieure à 2 600 pieds (800 mètres).
 - e) **Exploitation de catégorie II (CAT II)** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :
 - i) une hauteur de décision inférieure à 200 pieds (60 mètres), mais non inférieure à 100 pieds (30 mètres);
 - ii) une portée visuelle de piste non inférieure à 1 200 pieds (350 mètres) au capteur RVR A;
 - iii) une portée visuelle de piste non inférieure à 600 pieds (175 mètres) au capteur RVR B.
 - f) **Exploitation de catégorie III (A) (CAT III (A))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :
 - i) une hauteur de décision inférieure à 100 pieds (30 mètres), ou aucune hauteur de décision;
 - ii) une portée visuelle de piste non inférieure à 600 pieds (175 mètres) à chacun des capteurs RVR A, RVR B et RVR C.
 - g) **Exploitation de catégorie III (B) (CAT III (B))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments avec :

- i) une hauteur de décision inférieure à 50 pieds (15 mètres), ou aucune hauteur de décision;
 - ii) une portée visuelle de piste inférieure à 600 pieds (175 mètres), mais non inférieure à 150 pieds (50 mètres) à chacun des capteurs RVR A, RVR B et RVR C.
- h) **Exploitation de catégorie III (C) (CAT III (C))** – Approche et atterrissage de précision aux instruments sans hauteur de décision ni limite de portée visuelle de piste.
- i) **Référence visuelle requise** – Dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche vers une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou les aides visuelles qui, vues par le pilote, permettent à celui-ci d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position en vue de poursuivre l'approche et de terminer l'atterrissage.
 - j) **RVR ou portée visuelle de piste** – Distance maximale à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe d'une piste peut s'attendre à voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou balisent son axe.
 - k) **Système d'atterrissage automatique** – Équipement de bord qui assure le contrôle automatique de l'avion au cours de l'approche et de l'atterrissage.
 - l) **Système de guidage tête haute (HGS)** – Système de bord qui fournit suffisamment d'information et de guidage dans un secteur particulier du pare-brise de l'aéronef, superposé au champ de vision du pilote sur l'extérieur pour une vue conforme, pour permettre au pilote de manœuvrer manuellement l'aéronef en fonction de cette information et guidage au niveau de performance et de fiabilité acceptable pour la catégorie d'exploitation concernée.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AFM** : Manuel de vol;
 - b) **ALSF** : Balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels;
 - c) **A-SMGCS** : Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface;
 - d) **AS** : Autorisation spéciale;
 - e) **AS CAT II** : Autorisation spéciale de catégorie II;
 - f) **ATC** : Contrôle de la circulation aérienne;
 - g) **ATS** : Services de la circulation aérienne;
 - h) **CAA** : Autorité de l'aviation civile;
 - i) **CAT** : Catégorie;
 - j) **CEA** : Certificat d'exploitation aérienne;
 - k) **CEAE** : Certificat d'exploitant aérien étranger;
 - l) **CI** : Circulaire d'information;
 - m) **DA** : Altitude de décision;
 - n) **DEEP** : Document d'enregistrement d'exploitant privé;
 - o) **DH** : Hauteur de décision;
 - p) **FAA** : Federal Aviation Administration (États-Unis);
 - q) **FAR** : *Federal Aviation Regulations* (États-Unis);
 - r) **FSIMS** : *Flight Standards Information Management System* (site Web de la FAA);

s)	GP :	Alignement de descente;
t)	HGS :	Système de guidage tête haute;
u)	HIRL :	Feux de piste à haute intensité;
v)	HUD :	Affichage tête haute;
w)	IAP :	Procédure d'approche aux instruments;
x)	ILS :	Système d'atterrissage aux instruments;
y)	IM :	Radioborne intérieure;
z)	LOC :	Radiophare d'alignement de piste;
aa)	LVOP :	Plan d'exploitation par faible visibilité
bb)	MALSR :	Balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste;
cc)	MEC :	Manuel d'exploitation de la compagnie;
dd)	MN :	Manuel de navigabilité;
ee)	MTBO :	Temps moyen entre révisions;
ff)	NSAC :	Normes de service aérien commercial;
gg)	OACI :	Organisation de l'aviation civile internationale;
hh)	OFZ :	Zone dégagée d'obstacles;
ii)	PM :	Pilote surveillant;
jj)	PF :	Pilote aux commandes;
kk)	RAC :	Règlement de l'aviation canadien;
ll)	RCL :	Axe de piste;
mm)	RVOP :	Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite;
nn)	RVR :	Portée visuelle de piste;
oo)	SMGCS :	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface;
pp)	SOP :	Procédures d'utilisation normalisées;
qq)	SSALR :	Balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste;
rr)	TCAC :	Transports Canada, Aviation civile;
ss)	TCH :	Hauteur de franchissement du seuil;
tt)	TDZ :	Zone de toucher des roues;
uu)	TP :	Publication de Transports Canada.

3.0 CONTEXTE

3.1 Généralités

- 1) NAV CANADA a établi des approches ILS de CAT II qui affichent les capacités de performance des approches ILS de CAT II et CAT III.

- 2) Toutefois, les aéroports où sont effectuées des approches ILS de CAT I pourraient ne pas disposer de l'équipement au sol et/ou des dispositifs lumineux nécessaires pour se qualifier pour des approches de CAT II ou de CAT III.
- 3) Les AS CAT II concernent des approches ILS de CAT I qui, dans certaines conditions, peuvent permettre en toute sécurité une décision de hauteur (DH) de 100 pieds (30 mètres) et une RVR de 1 200 pieds (350 mètres), similaires à une approche classique de CAT II. Les exploitants peuvent être autorisés à effectuer des approches de CAT II s'ils satisfont aux conditions énoncées dans l'annexe A de la présente CI.
- 4) Une différence majeure entre une AS CAT II et une approche classique de CAT II est que l'AS CAT II n'est accordée que pour les pistes munies de dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste conçus pour les approches de CAT I.
- 5) Cependant, la performance de l'ILS peut permettre à un aéronef d'atteindre la DH de 100 pieds (30 mètres) et la RVR de 1 200 pieds (350 mètres), des valeurs minimales pour l'AS CAT II. Un guidage de vol approprié est requis pour que l'aéronef atteigne les valeurs minimales de l'AS CAT II dans le but de permettre à l'équipage de conduite d'établir la référence visuelle requise afin de poursuivre l'approche en vue de l'atterrissage.
- 6) En raison du balisage lumineux réduit, l'AS CAT II doivent être exécutées soit automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique fonctionnel ou manuellement, le pilote devant manœuvrer l'aéronef au moyen d'un HGS qui le guidera jusqu'au toucher des roues.
- 7) Les approches d'AS CAT II doivent être effectuées soit en mode de couplage du pilote automatique à l'aide d'un système d'atterrissage automatique ou exécutées manuellement au moyen d'un HGS, selon l'équipement dont est doté l'aéronef et les autorisations connexes.

Remarque : Par la conception, les approches effectuées à l'aide d'un HGS s'exécutent généralement sans couplage du pilote automatique, conformément au manuel de vol de l'aéronef.

- 8) Toutes les conditions requises pour la délivrance d'une AS visant l'AS CAT II sont fournies à l'annexe A de la présente CI. Les conditions énoncées à l'annexe A requièrent d'autres AS préalables selon qu'il s'agit d'approches d'AS CAT II qui seront exécutées automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique ou exécutées manuellement au moyen d'un HGS comme suit.
 - a) L'une des AS suivantes est requise pour les approches d'AS CAT II exécutées à l'aide d'un système d'atterrissage automatique :
 - i) APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II;
 - ii) APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III; ou
 - iii) AS délivrée en vertu de l'article 604.51 du RAC – Approches de précision – CAT II et CAT III.
 - b) L'AS pour les opérations d'approche de CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD est requise pour les approches exécutées manuellement au moyen d'un HGS.

3.2 Application et structure de la présente circulaire d'information

- 1) La présente CI précise les conditions et les directives connexes relatives à l'AS pour l'AS CAT II.
- 2) Pour atteindre les objectifs énoncés ci-dessus, la CI est structurée de façon à présenter les sections suivantes :

- a) **Annexe A** : Énonce les conditions que les exploitants doivent remplir lorsqu'ils se voient délivrer l'AS visée. Tous les exploitants aériens et les pilotes effectuant des approches d'AS CAT II sont tenus de respecter ces conditions.
- b) **Annexe B** : Donne des consignes précises sur les conditions de l'AS visée (annexe A). Pour faciliter le renvoi, les directives de l'annexe B sont numérotées de la même façon que les conditions de l'annexe A de la présente CI.
- c) **Annexe C** : Comprend une liste de vérification de la conformité pour les conditions de l'AS visée (annexe A). Cette liste de vérification de la conformité a été élaborée pour aider les exploitants à confirmer qu'ils respectent les conditions de l'AS. Elle sert également d'aide au personnel de TCAC pour la certification et la surveillance de la sécurité.
- d) **Annexe D** : Fournit une liste des dispositions du RAC et des NSAC qui s'appliquent aux exploitants aériens qui effectuent des approches d'AS CAT II.
- e) **Corps principal du texte** : Donne des renseignements généraux et des directives générales.

4.0 APPROBATION DE TRANSPORTS CANADA, AVIATION CIVILE

- 1) Les exploitants aériens canadiens qui désirent présenter une demande d'un AS pour effectuer des approches d'AS CAT II devraient contacter leur inspecteur principal de l'exploitation.
- 2) NAV CANADA peut fournir une lettre pour chaque approche d'AS CAT II publiée, attestant que les conditions stipulées dans la partie 3 de l'annexe A sont remplies.

5.0 DISPOSITION FUTURE

- 1) TCAC s'engage à maintenir un système de transport de l'aviation civile viable qui ne compromet pas la sécurité. La présente CI demeurera en vigueur, à titre indicatif, jusqu'à nouvel ordre.

6.0 GESTION DE L'INFORMATION

- 1) Sans objet.

7.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- 1) Sans objet.

8.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir plus de renseignements ou pour faire des suggestions concernant ce document, veuillez communiquer avec :

Le chef, Normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Courriel : AARTInfoDoc@tc.gc.ca

Télécopieur : 613 990-6215

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel ou au numéro de télécopieur susmentionné.

*Document approuvé par Pierre Ruel
pour*

Robert Sincennes
Directeur, Normes
Aviation civile

ANNEXE A – CONDITIONS POUR AS CAT II

AUTORISATION

L'autorisation spéciale (AS): **AS CAT II** est délivrée en vertu de l'article 604.51 et des sous-alinéas 704.08g)(i), 704.08g)(xi), 705.08g)(i) et 705.08g)(xi) du RAC. Elle autorise un exploitant aérien à effectuer des approches avec système d'atterrissage aux instruments (ILS) de catégorie II avec une hauteur de décision (DH) jusqu'à 100 pieds (30 mètres) et une portée visuelle de piste (RVR) jusqu'à 1 200 pieds (350 mètres) si l'aéronef utilisé est doté d'un système d'atterrissage automatique ou d'un système de guidage tête haute (HGS) autorisés.

CONDITIONS

La présente autorisation est accordée sous réserve des conditions suivantes :

1.0 EXIGENCES APPLICABLES À L'EXPLOITANT

1.1 AUTORISATIONS SPÉCIALES PRÉALABLES

1.1.1 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type requiert :

- a) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II;
- b) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III; ou
- c) une AS en vertu de l'article 604.51 du RAC – Approches de précision – CAT II et CAT III.

1.1.2 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type requiert une AS pour les opérations d'approche de CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD.

1.2 DOCUMENTATION

1.2.1 Le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant aérien fournira de l'information sur l'exécution d'approches d'AS CAT II. Le contenu du MEC devra comprendre ce qui suit, sans s'y limiter :

- a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;
- b) tout renseignement relatif à la sécurité concernant AS CAT II jugé approprié par l'exploitant aérien.

1.3 PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

1.3.1 Les approches et atterrissages d'AS CAT II doivent être exécutés comme suit :

- a) automatiquement au moyen d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type; ou
- b) manuellement au moyen d'un HGS visé par une certification de type.

- 1.3.2 L'exploitant aérien doit élaborer et utiliser des procédures d'utilisation normalisées (SOP) applicables aux approches d'AS CAT II.
- 1.3.3 L'exploitant aérien doit établir les références visuelles requises qui sont nécessaires pour descendre en dessous d'une hauteur de décision et poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et finir la course à l'atterrissage.

1.4 FORMATION AU SOL ET EN VOL (INITIALE ET RÉCURRENTÉ)

- 1.4.1 L'exploitant aérien doit avoir un programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente afin de qualifier les pilotes pour l'exécution d'approches d'AS CAT II.
- 1.4.2 Ce programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente doit comprendre, sans y être limité :
- a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;
 - b) les différences par rapport aux approches classiques avec ILS de CAT II;
 - i) les dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste;
 - ii) les infrastructures et les procédures opérationnelles de l'aérodrome;
 - iii) les références visuelles requises pour que le pilote aux commandes (PF) poursuive l'approche en vue de l'atterrissage;
 - iv) l'utilisation appropriée des outils d'automatisation;
 - v) les tâches du pilote surveillant (PM);
 - vi) le balisage lumineux requis à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef;
 - c) tout autre renseignement relatif à la sécurité concernant des approches d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant aérien.

2.0 EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRONEFS

2.1. NORMES DE CERTIFICATION

- 2.2 L'aéronef utilisé pour effectuer des approches d'AS CAT II doit être certifié pour pouvoir effectuer des atterrissages automatiques de CAT II ou de CAT III, ou des atterrissages avec HGS, le cas échéant, conformément au :
- a) chapitre 523 du Manuel de navigabilité (MN) – *Avions de la catégorie Navette*;
 - b) chapitre 525 du MN – *Avions de la catégorie Transport*;
 - c) Federal Aviation Regulations (FAR) 23, *Airworthiness Standards: Commuter Category Airplanes* de la Federal Aviation Administration (FAA); ou
 - d) FAR 25 – *Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes* de la FAA.

3.0 EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRODROMES

3.1 PLAN OPÉRATIONNEL POUR LE VOL PAR VISIBILITÉ RÉDUITE

- 3.1.1 L'aéroport doit être exploité conformément à un plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP) ou à un plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP) pour assurer notamment :

- a) la maîtrise de l'aéronef et des véhicules lors des activités au sol;
- b) les éléments du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS);
- c) les critères concernant la largeur minimale de déneigement de la piste et la hauteur de l'andain de neige;
- d) les exigences en matière de formation pour le personnel côté piste et des Services de la circulation aérienne (ATS).

3.2 SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

3.2.1 Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC).

3.3 EXIGENCES APPLICABLES AUX PISTES

3.3.1 La piste doit avoir une distance d'atterrissage utilisable déclarée égale ou supérieure à 6 000 pieds (1 830 mètres).

3.3.2 La piste doit présenter les caractéristiques permettant une approche ILS, ou être qualifiée pour une telle approche, avec une DH de 200 pieds (60 mètres).

3.3.3 La piste doit être équipée de feux de piste à haute intensité (HIRL), de feux de protection de piste et d'au moins une des composantes auxiliaires suivantes :

- a) un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR); ou
- b) un balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste (MALSR) avec une barre de seuil distincte des feux d'extrémité de piste.

3.3.4 Les opérations d'AS CAT II à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds (490 mètres) nécessitent un capteur de zone de toucher des roues (TDZ) faisant partie d'un système de transmission de la RVR.

3.3.5 Les opérations d'AS CAT II à une RVR entre 1 600 pieds (490 mètres) et 1 200 pieds (350 mètres) nécessitent au moins deux capteurs d'un système de transmission de la RVR, et l'un des capteurs requis doit être dédié à la TDZ.

3.3.6 Les opérations d'AS CAT II avec un capteur de RVR sont limitées à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds (490 mètres).

3.3.7 En plus des capteurs situés l'un près du point de toucher des roues, et l'autre, près de la zone de course à l'atterrissage, un capteur RVR à mi-piste est requis pour les opérations de CAT II avec RVR inférieure à 1 600 pieds (490 mètres), lorsque la piste s'étend sur plus de 8 000 pieds (2 440 mètres) de longueur.

3.3.8 Le balisage lumineux des pistes doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde.

3.3.9 Le système de transmission de la RVR dans la TDZ doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde advenant une panne de la source principale.

3.4 EXIGENCES APPLICABLES À LA ZONE CRITIQUE

3.4.1 Les zones critiques d'ILS doivent être protégées pour offrir une classification de performance de l'ILS d'au moins II/D/2.

3.5 EXIGENCES APPLICABLES AUX ILS

- 3.5.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que :
- a) les dispositifs de surveillance de l'ILS sont réglés aux limites de la CAT II;
 - b) des systèmes ILS à deux voies sont utilisés;
 - c) l'état de fonctionnement du radiophare d'alignement de piste (LOC), de l'alignement de descente (GP) et de la radioborne intérieure (IM) (si exigé d'un point de vue opérationnel en raison du relief) fait l'objet d'une surveillance à distance par l'unité ATC;
 - d) les LOC, GP et IM (si exigé d'un point de vue opérationnel) sont munis d'une source d'alimentation de secours approuvée qui assure une alimentation continue advenant une panne de la source principale;
 - e) les exigences visant l'alimentation électrique des LOC, GP et IM (si exigé d'un point de vue opérationnel) sont conformes à celles énoncées dans le document TP 312 pour les opérations avec RVR inférieure à 1 200 pieds (350 mètres);
 - f) le réglage du LOC pour l'alignement de piste en trajectoire d'approche finale coïncide avec l'axe de piste (RCL);
 - g) l'angle de GP est de 3.0 degrés;
 - h) la hauteur de franchissement du seuil (TCH) se situe entre 50 et 60 pieds (15 et 18 mètres).

3.6 EXIGENCES APPLICABLES AUX OBSTACLES

- 3.6.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que :
- a) la zone dégagée d'obstacles (OFZ) est conforme aux normes visant les OFZ de CAT II et III décrites dans le document TP 312;
 - b) les feux d'approche ne sont traversés par aucun obstacle, conformément aux directives énoncées dans le document TP 312.

3.7 EXIGENCES APPLICABLES AUX PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

- 3.7.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que :
- a) le profil de la piste et du relief avant le seuil est pris en considération;
 - b) le segment d'approche interrompue répond aux critères que renferme la publication TP 308, *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments* pour les approches de CAT II et III.
- 3.7.2 Le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) doit comprendre les remarques suivantes :
- a) AUTORISATION PRÉALABLE DE TRANSPORTS CANADA REQUISE;

- b) UTILISATION DU SYSTÈME D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE OU HUD REQUISE JUSQU'AU TOUCHER DES ROUES.
- 3.7.3 Le tableau IAP doit comprendre la remarque suivante si la tour n'offre pas de service en permanence :
- a) PROCÉDURE INTERDITE LORSQUE LA TOUR EST FERMÉE.
- 3.7.4 NAV CANADA doit ajuster et entretenir l'installation pour être conforme à la classification de performance de CAT II et veiller à ce qu'elle réponde au moins aux exigences visant le niveau 2 d'intégrité, la continuité et le temps moyen entre révisions (MTBO).
- 3.7.5 L'approche doit se trouver dans les tolérances de CAT II lors de l'inspection en vol, y compris pour la structure LOC CAT II au point D.
- 3.7.6 Cette procédure doit être communiquée en précisant qu'elle s'applique aux approches d'AS CAT II.

ANNEXE B – DIRECTIVES PRÉCISES CONCERNANT LES CONDITIONS ASSOCIÉES À UNE AUTORISATION SPÉCIALE – AS CAT II

B.1 Aperçu

- (1) La matrice ci-dessous donne des directives précises correspondant aux conditions précisées pour l'autorisation spéciale (AS) : AS CAT II, qui figurent à l'annexe A de la présente CI.

CONDITION ÉNONCÉE À L'ANNEXE A (N° DE PARAGRAPHE)	DIRECTIVES
1. EXIGENCES APPLICABLES À L'EXPLOITANT	
1.1 AUTORISATIONS SPÉCIALES PRÉALABLES	
<p>1.1.1 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type requiert :</p> <p>(a) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE II;</p> <p>(b) une AS pour effectuer des APPROCHES AUX INSTRUMENTS DE CATÉGORIE III; ou</p> <p>(c) une AS en vertu de l'article 604.51 du RAC – Approches de précision – CAT II et CAT III.</p>	<p>Les AS mentionnées constituent une exigence préalable pour l'exécution d'approches aux instruments de CAT II visées par une AS au moyen d'un aéronef équipé d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type permettant de réaliser des approches et des atterrissages automatiques. Toutes les conditions de l'AS applicable doivent être respectées.</p>
<p>1.1.2 L'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type requiert une AS pour les opérations d'approche de CAT I-II-III – APPROCHES EXÉCUTÉES À L'AIDE D'UN HUD.</p>	<p>L'AS mentionnée constitue une exigence préalable pour l'exécution d'approches aux instruments d'AS CAT II au moyen d'un aéronef équipé d'un HGS visé par une certification de type permettant de guider le pilote pour l'exécution manuelle d'approches et d'atterrissages par des conditions météorologiques offrant une faible visibilité. Toutes les conditions de l'AS doivent être respectées.</p>
1.2 DOCUMENTATION	
<p>1.2.1 Le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant aérien fournira de l'information sur l'exécution d'approches d'AS CAT II. Le contenu du MEC devra</p>	<p>Réservé.</p>

<p>comprendre ce qui suit, sans s'y limiter :</p> <p>(a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;</p> <p>(b) tout renseignement relatif à la sécurité d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant aérien.</p>	
1.3 PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES	
<p>1.3.1 Les approches et atterrissages d'AS CAT II doivent être exécutés comme suit :</p> <p>(a) automatiquement au moyen d'un système d'atterrissage automatique visé par une certification de type; ou</p> <p>(b) manuellement au moyen d'un HGS visé par une certification de type.</p>	<p>En raison du balisage lumineux réduit, les approches d'AS CAT II doivent être exécutées soit automatiquement à l'aide d'un système d'atterrissage automatique fonctionnel ou manuellement, le pilote devant manœuvrer l'aéronef au moyen d'un HGS qui le guidera jusqu'au toucher des roues.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les approches d'AS CAT II à l'aide d'un système d'atterrissage automatique doivent être exécutées automatiquement jusqu'au toucher des roues. • Les approches d'AS CAT II à l'aide d'un HGS doivent être exécutées manuellement jusqu'au toucher des roues en suivant le guidage fourni par le HGS.
<p>1.3.2 L'exploitant aérien doit élaborer et utiliser des procédures d'utilisation normalisées (SOP) applicables aux approches d'AS CAT II.</p>	Réservé.
<p>1.3.3 L'exploitant aérien doit établir les références visuelles requises qui sont nécessaires pour descendre en dessous d'une hauteur de décision et poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et finir la course à l'atterrissage.</p>	Réservé.
1.4 FORMATION AU SOL ET EN VOL (INITIALE ET RÉCURRENTÉ)	
<p>1.4.1 L'exploitant aérien doit avoir un programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente afin de qualifier les pilotes pour l'exécution d'approches d'AS CAT II.</p>	<p>L'exploitant aérien autorisé à exécuter des approches d'AS CAT II peut remplacer l'approche de CAT II énoncée à l'alinéa 3.4.1 (c) du <i>Manuel d'exploitation tous temps</i> (TP 1490) par AS CAT II.</p>
<p>1.4.2 Le programme approuvé de formation au sol et en vol initiale et récurrente de l'exploitant aérien doit comprendre, sans y être limité :</p>	<p>Renvoi à 1.4.2 (b) – Le programme de formation doit établir les différences sur le plan des dispositifs lumineux d'approche, de piste et de l'aérodrome par rapport aux dispositifs lumineux pour les approches classiques avec ILS de CAT II et d'AS CAT II.</p>

<p>(a) les conditions, telles que stipulées dans l'annexe A de la présente CI, et les directives connexes;</p> <p>(b) les différences par rapport aux approches classiques avec ILS de CAT II;</p> <p>(i) les dispositifs lumineux d'approche et/ou de piste;</p> <p>(ii) les infrastructures et les procédures opérationnelles de l'aérodrome;</p> <p>(iii) les références visuelles requises pour que le pilote aux commandes (PF) poursuive l'approche en vue de l'atterrissage;</p> <p>(iv) l'utilisation appropriée des outils d'automatisation;</p> <p>(v) les tâches du pilote surveillant (PM);</p> <p>(vi) le balisage lumineux requis à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef;</p> <p>(c) tout autre renseignement relatif à la sécurité des approches d'AS CAT II jugé approprié par l'exploitant aérien.</p>	<p>Renvoi à 1.4.2 (b)(iii) – La formation doit établir les références visuelles requises pour que le pilote poursuive l'approche en vue de l'atterrissage, en insistant sur le fait qu'il doit être prêt à remettre les gaz en toute sécurité s'il perd les références visuelles requises. La formation doit notamment porter sur l'acquisition de compétences relatives aux feux de bord de piste pour aider à poursuivre l'atterrissage en toute sécurité et à finir la course à l'atterrissage.</p> <p>Renvoi à 1.4.2 (b)(v) – Pendant l'approche, l'atterrissage et la course à l'atterrissage, le pilote surveillant (PM) doit conserver la tête baissée et signaler tout écart. Des procédures d'utilisation normalisées (SOP) doivent être élaborées afin de définir les tâches du PF et du PM et l'application d'une approche d'AS CAT II.</p> <p>Renvoi à 1.4.2 (b)(vi) – Le balisage lumineux recommandé à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef doit comprendre la position du siège du pilote et établir tout usage contre-indiqué des phares d'atterrissage ou d'autres feux extérieurs par des conditions météorologiques offrant une faible visibilité.</p>
<p>2. EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRONEFS</p>	
<p>2.1 NORMES DE CERTIFICATION</p>	
<p>2.1.1 L'aéronef utilisé pour effectuer des approches d'AS CAT II doit être certifié pour pouvoir effectuer des atterrissages automatiques de CAT II ou de CAT III, ou des atterrissages avec HGS, le cas échéant, conformément au :</p> <p>(a) chapitre 523 du Manuel de navigabilité (MN) – Avions de la catégorie Navette;</p> <p>(b) chapitre 525 du MN – Avions de la catégorie Transport;</p>	<p>Réservé.</p>

<p>(c) Federal Aviation Regulations (FAR) 23, <i>Airworthiness Standards: Commuter Category Airplanes</i> de la Federal Aviation Administration (FAA); ou</p> <p>(d) FAR 25 – <i>Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes</i> de la FAA.</p>	
3. EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRODROMES	
<p>3.1.1 L'aéroport doit être exploité conformément à un plan d'exploitation par visibilité réduite (RVOP) ou à un plan d'exploitation par faible visibilité (LVOP) pour assurer notamment :</p> <p>(a) la maîtrise de l'aéronef et des véhicules lors des activités au sol;</p> <p>(b) les éléments du système de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS);</p> <p>(c) les critères concernant la largeur minimale de déneigement de la piste et la hauteur de l'andain de neige;</p> <p>(d) les exigences en matière de formation pour le personnel côté piste et des Services de la circulation aérienne (ATS).</p>	<p>L'aéroport doit faire approuver ce plan avant d'élaborer toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II.</p>
3.2 SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE	
<p>3.2.1 Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC).</p>	<p>Les opérations d'AS CAT II nécessitent la présence d'une tour ATC pour assurer l'espacement avec les autres aéronefs en vol et au sol en conditions de faible visibilité, pour assurer la protection adéquate des zones critiques du radiophare d'alignement de piste (LOC) et de l'alignement de descente (GP), et pour effectuer la surveillance requise de l'équipement au sol.</p>
3.3 EXIGENCES APPLICABLES AUX PISTES	
<p>3.3.1 La piste doit avoir une distance d'atterrissage utilisable déclarée égale ou supérieure à 6 000 pieds (1 830 mètres).</p>	<p>Concernant les pistes dont les distances déclarées n'ont pas été publiées, ces distances doivent être présumées égales à la longueur effective de la piste moins la distance de décalage du seuil.</p>
<p>3.3.2 La piste doit présenter les caractéristiques permettant une approche ILS, ou être qualifiée pour une telle approche, avec une</p>	<p>Tout exploitant aérien ou tout organisme peut présenter une demande d'AS pour effectuer des approches d'AS CAT II pour une piste en particulier.</p>

hauteur de décision (DH) de 200 pieds (60 mètres).	
<p>3.3.3 La piste doit être équipée de feux de piste à haute intensité (HIRL), de feux de protection de piste et d'au moins une des composantes auxiliaires suivantes :</p> <p>(a) un balisage lumineux d'approche courte simplifiée avec feux indicateurs d'alignement de piste (SSALR); ou</p> <p>(b) un balisage lumineux d'approche à moyenne intensité avec feux indicateurs d'alignement de piste (MALSR) (avec une barre de seuil distincte des feux d'extrémité de piste).</p>	<p>Un balisage lumineux d'approche avec feux à éclats séquentiels (ALSF) 1 ou 2 est également acceptable.</p> <p>Dans le cas d'une panne du dispositif lumineux de la zone de toucher des roues (TDZ) ou de l'axe de piste (RCL), ou d'un déclassement d'un ALSF-1 ou ALSF-2 pour un SSALR, les opérations d'approches d'AS CAT II sont autorisées si elles sont permises dans le Manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant. (Remarque : les déclassements ou pannes peuvent être communiqués par le biais de l'ATC ou par NOTAM).</p>
<p>3.3.4 Les opérations d'AS CAT II à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds (490 mètres) nécessitent un capteur TDZ faisant partie d'un système de transmission de la RVR.</p>	<p>Réservé.</p>
<p>3.3.5 Les opérations d'AS CAT II à une RVR entre 1 600 pieds (490 mètres) et 1 200 pieds (350 mètres) nécessitent au moins deux capteurs d'un système de transmission de la RVR, et l'un des capteurs requis doit être dédié à la TDZ.</p>	<p>Le capteur RVR situé dans la TDZ est désigné RVR « A », tandis que le capteur situé à mi-piste est désigné RVR « B ».</p>
<p>3.3.6 Les opérations d'AS CAT II avec un capteur de RVR sont limitées à une RVR égale ou supérieure à 1 600 pieds (490 mètres).</p>	<p>Les opérations effectuées en présence d'un seul capteur RVR nécessitent un capteur RVR « A » (situé dans la TDZ).</p>
<p>3.3.7 En plus des capteurs situés l'un près du point de toucher des roues, et l'autre, près de la zone de course à l'atterrissage, un capteur RVR à mi-piste est requis pour les opérations de CAT II avec RVR inférieure à 1 600 pieds (490 mètres), lorsque la piste s'étend sur plus de 8 000 pieds (2 440 mètres) de longueur.</p>	<p>L'autorité réglementaire de l'État peut approuver, au cas par cas, des opérations d'AS CAT II sur une piste de plus de 8 000 pieds (2 440 mètres) de longueur dotée seulement d'un capteur situé dans la TDZ (RVR « A ») et d'un capteur dans la dernière partie de la piste (RVR « B »).</p>

3.3.8 Le balisage lumineux des pistes doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde.	Le balisage lumineux des pistes doit faire l'objet d'une surveillance à distance afin que l'aéronef puisse être avisé immédiatement en cas de panne. Remarque : Il n'est pas nécessaire que le dispositif lumineux d'approche soit équipé d'une source d'alimentation de secours ou fasse l'objet d'une surveillance à distance (renvoi au paragraphe 3.3.3).
3.3.9 Le système de transmission de la RVR dans la TDZ doit être muni d'un système d'alimentation électrique de secours disponible en une seconde advenant une panne de la source principale.	Réservé.
3.4 EXIGENCES APPLICABLES À LA ZONE CRITIQUE	
3.4.1 Les zones critiques d'ILS doivent être protégées pour offrir une classification de performance de l'ILS d'au moins II/D/2.	Si l'approche ou l'installation d'approche est visée par des restrictions, elle doit être approuvée, au cas par cas, par l'autorité réglementaire de l'État. Les normes de performance de l'ILS au point D et au niveau 2 sont définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). NAV CANADA tient un registre des vérifications de la performance de vol ILS.
3.5 EXIGENCES APPLICABLES AUX ILS	
3.5.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que : (a) les dispositifs de surveillance de l'ILS sont réglés aux limites de la CAT II;	Il faut donner suite à toute défaillance du système d'approche et des composantes auxiliaires, qui soutient les opérations de CAT II et qui risquerait de déclasser le système, conformément aux procédures énoncées dans le document TP 1490. Un moniteur de champ éloigné LOC n'est pas requis.
(b) des systèmes ILS à deux voies sont utilisés;	Des installations émettrices ILS à deux voies sont requises.
(c) que l'état de fonctionnement du radiophare d'alignement de piste (LOC), de l'alignement de descente (GP) et de la radioborne intérieure (IM) (si exigés d'un point de vue opérationnel en raison du relief) fait l'objet d'une surveillance à distance par l'unité ATC;	L'IM n'est pas requise pour soutenir les opérations d'approche et d'atterrissage de CAT II, à moins qu'un avis de résolution (RA) minimal ne soit pas autorisé en raison du relief, des obstacles ou d'autres exigences locales. Cette surveillance à distance diffère de l'entretien à distance réalisé pour rendre service au personnel de la maintenance, et elle se distingue également du dispositif local de contrôle d'intégrité qui éteint automatiquement l'installation lorsque les paramètres relevés excèdent les tolérances précisées. La surveillance à distance peut être mise en œuvre par les lignes terrestres, les récepteurs aériens, la fibre optique, les liaisons radio, etc.
(d) les LOC, GP et IM (si exigés d'un point de vue opérationnel) sont	Réservé.

munis d'une source d'alimentation de secours approuvée qui assure une alimentation continue advenant une panne de la source principale;	
(e) les exigences visant l'alimentation électrique des LOC, GP et IM (si exigés d'un point de vue opérationnel) sont conformes à celles énoncées dans le TP 312 pour les opérations avec RVR inférieure à 1 200 pieds (350 mètres);	Réservé.
(f) le réglage du LOC pour l'alignement de piste en trajectoire d'approche finale coïncide avec l'axe de piste (RCL);	Aucun décalage du radiophare d'alignement de piste n'est autorisé.
(g) l'angle de GP est de 3.0 degrés;	Les autres angles de GP nécessitent une approbation par l'autorité réglementaire de l'État.
(h) la hauteur de franchissement du seuil (TCH) se situe entre 50 et 60 pieds (15 et 18 mètres).	La TCH demandée doit se situer entre 50 et 60 pieds (15 et 18 mètres), la hauteur optimale étant de 55 pieds (16,5 mètres). Tout écart doit satisfaire aux critères énoncés dans la publication TP 308, <i>Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments</i> , ou avoir fait l'objet d'une dérogation officielle des Normes.
3.6 EXIGENCES APPLICABLES AUX OBSTACLES	
3.6.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que : (a) la zone dégagée d'obstacles (OFZ) est conforme aux normes visant les OFZ de CAT II et III décrites dans le document TP 312; (b) les feux d'approche ne sont traversés par aucun obstacle, conformément aux directives énoncées dans le document TP 312.	Réservé.
3.7 EXIGENCES APPLICABLES AUX PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS	
3.7.1 Avant de publier toute procédure d'approche aux instruments d'AS CAT II, NAV CANADA doit s'assurer que : (a) le profil de la piste et du relief	L'examen des activités et l'approbation d'un type particulier d'aéronef et d'une performance propre à un site concernant des pistes d'aéroport au relief spécial est nécessaire pour les autorisations minimales de CAT II par l'autorité réglementaire puisque ces opérations reposent sur l'utilisation d'un système d'atterrissage automatique ou d'un HGS jusqu'au toucher des

<p>avant le seuil est pris en considération;</p> <p>(b) le segment d'approche interrompue répond aux critères que renferme la publication TP 308, Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments pour les approches de CAT II et III.</p>	roues.
<p>3.7.2 Le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) doit comprendre les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • AUTORISATION PRÉALABLE DE TRANSPORTS CANADA REQUISE; • UTILISATION DU SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE OU HUD REQUISE JUSQU'AU TOUCHER DES ROUES. 	Ces procédures sont mises au point conformément aux critères que renferme la publication TP 308, <i>Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments</i> pour les approches de CAT II.
<p>3.7.3 Le tableau IAP doit comprendre la remarque suivante si la tour n'offre pas de service en permanence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • PROCÉDURE INTERDITE LORSQUE LA TOUR EST FERMÉE. 	Réservé.
<p>3.7.4 NAV CANADA doit ajuster et entretenir l'installation pour être conforme à la classification de performance de CAT II et veiller à ce qu'elle réponde au moins aux exigences visant le niveau 2 d'intégrité, la continuité et le temps moyen entre révisions (MTBO).</p>	Réservé.
<p>3.7.5 L'approche doit se trouver dans les tolérances de CAT II lors de l'inspection en vol, y compris pour la structure LOC CAT II au point D.</p>	<p>Le registre des vérifications de la performance de vol ILS est disponible à l'adresse suivante :</p> <p>http://www.navcanada.ca/EN/products-and-services/Documents/Classification%20de%20l%27int%C3%A9grité%20de%20l%27ILS.pdf</p>
<p>3.7.6 Cette procédure doit être communiquée en précisant qu'elle s'applique aux approches d'AS CAT II.</p>	Réservé.

ANNEXE C – LISTE DE VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ

C.1 Aperçu

- (1) La matrice ci-dessous a été conçue pour aider les exploitants aériens à s'assurer qu'ils respectent les conditions précisées pour l'autorisation spéciale (AS) : AS CAT II (annexe A).
- (2) Elle sert également d'aide au personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) pour la certification et la surveillance de la sécurité.
- (3) Cette matrice comprend :
 - (a) un renvoi à la condition précise de l'AS;
 - (b) l'évaluation de la conformité (faite par l'exploitant aérien, l'exploitant privé ou le personnel de TCAC);
 - (c) un espace permettant de consigner les détails du moyen de se conformer de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé. (Cela peut comprendre les références pertinentes au manuel d'exploitation de la compagnie, etc.)
- (4) Cette matrice peut être reproduite localement.

EXIGENCE		CONFORMITÉ (O/N)	MOYEN DE SE CONFORMER (références, documentation)
1. EXIGENCES APPLICABLES À L'EXPLOITANT	Paragraphe 1.1.1 Autorisations spéciales préalables		
	Paragraphe 1.1.2 Exécution d'opérations d'AS CAT II à l'aide d'un HGS		
	Paragraphe 1.2.1 Contenu du MEC		

	<p>Paragraphe 1.3.1</p> <p>Systemes automatiques ou manuels</p>		
	<p>Paragraphe 1.3.2</p> <p>Élaboration de SOP</p>		
	<p>Paragraphe 1.3.3</p> <p>Établissement des références visuelles requises</p>		
	<p>Paragraphe 1.4.1</p> <p>Programme de formation</p>		
	<p>Paragraphe 1.4.2</p> <p>Inclusions au programme de formation au sol et en vol</p>		
<p>2. EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRONEFS</p>	<p>Paragraphe 2.1.1</p> <p>Normes de certification</p>		
<p>3. EXIGENCES APPLICABLES AUX AÉRODROMES</p>	<p>Paragraphe 3.1.1</p> <p>Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite</p>		

	<p>Paragraphe 3.2.1</p> <p>Présence d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC)</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.1</p> <p>Distance d'atterrissage utilisable déclarée</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.2</p> <p>Approche ILS avec une DH de 200 pieds (60 mètres)</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.3</p> <p>Balisage lumineux de la piste</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.4</p> <p>Capteur RVR situé dans la TDZ</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.5</p> <p>Capteurs RVR à une RVR de 1 200 pieds (350 mètres)</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.6</p> <p>Capteurs RVR à une RVR de 1 600 pieds (490 mètres)</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.7</p> <p>Capteur RVR à mi-piste</p>		

	<p>Paragraphe 3.3.8</p> <p>Systeme d'alimentation électrique de secours du dispositif lumineux des pistes</p>		
	<p>Paragraphe 3.3.9</p> <p>Systeme d'alimentation électrique de secours du système de transmission de la RVR</p>		
	<p>Paragraphe 3.4.1</p> <p>Protection de la zone critique ILS</p>		
	<p>Paragraphe 3.5.1</p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives aux ILS</p>		
	<p>Paragraphe 3.6.1</p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives aux obstacles</p>		
	<p>Paragraphe 3.7.1</p> <p>Exigences de NAV CANADA relatives au relief et aux approches interrompues</p>		
	<p>Paragraphe 3.7.2</p> <p>Remarques figurant dans le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) – autorisation et utilisation des systèmes automatiques</p>		

	Paragraphe 3.7.3 Remarque figurant dans le tableau de la procédure d'approche aux instruments (IAP) – Tour ATC		
	Paragraphe 3.7.4 Classification de performance de l'ILS de NAV CANADA		
	Paragraphe 3.7.5 Tolérances lors de l'inspection en vol		
	Paragraphe 3.7.6 Communication de la procédure		

ANNEXE D – RÈGLEMENTS APPLICABLES

D.1 Aperçu

- 1) Certaines dispositions du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et des Normes de service aérien commercial (NSAC) s'appliquent aux exploitants aériens qui effectuent des approches d'AS CAT II.

ATTENTION : Les règlements énumérés ci-dessous ne sont pas nécessairement complets et actualisés. En outre, ils ne seront pas nécessairement mis à jour. Il incombe aux exploitants aériens et aux pilotes de se conformer à toutes les dispositions pertinentes.

D.2 Partie VI, sous-partie 4 et partie VII, sous-parties 4 et 5 du RAC

SUJET	DISPOSITIONS du RAC	DISPOSITIONS des NSAC
Approches de précision – CAT II et CAT III	Article 604.51	S. o.
Contenu du certificat d'exploitation aérienne	Sous-alinéas 704.08g)(i), 704.08g)(xi), 705.08g)(i) et 705.08g)(xi)	Articles 724.08 et 725.08
Manuel d'exploitation de la compagnie	Articles 704.121 et 705.135	Articles 724.121 et 725.135
Procédures d'exploitation normalisées (SOP)	Articles 704.124 et 705.138	Articles 724.124 et 725.138
Qualifications des membres de l'équipage de conduite	Articles 704.108 et 705.106	Articles 724.108 et 725.106
Programme de formation (pilotes)	Articles 704.115 et 705.124	Articles 724.115 et 725.124
Dossiers de formation	Articles 704.117 et 705.127	S. o.

et de qualifications		
Système de gestion de la sécurité	Articles 107.01, 107.02, 107.03, 107.04, 604.183, 604.202, 604.203, 705.151, 705.152 et 705.153	S. o.