CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA

NIVEAU DE QUALIFICATION DEUX

GUIDE PÉDAGOGIQUE

SECTION 2

OCOM M260.02 – IDENTIFIER LES ASPECTS DES OPÉRATIONS D'AÉRODROME DE BASE

Durée totale : 30 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-802/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Visiter le site Web de l'ACSTA pour obtenir une liste à jour des restrictions à respecter pour préparer les bagages des passagers aériens.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour cette leçon pour initier les cadets aux opérations d'aérodrome de base , stimuler leur intérêt et donner un aperçu de ces opérations.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de cette leçon, le cadet doit être en mesure de discuter des opérations d'aérodrome civil de base.

IMPORTANCE

Il est important pour les cadets de discuter des opérations d'un aérodrome de base dans un aéroport civil afin de prendre conscience des services et des installations qui existent dans un aérodrome. Cela peut stimuler l'intérêt des cadets pour l'exploitation technique d'un aérodrome et peut mener à des occasions d'instruction éventuelles offertes dans le programme des cadets de l'Air.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Point d'enseignement 1 **Discuter des opérations d'aérodrome de base**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

Les opérations d'aérodrome civil de base sont généralement réparties en trois catégories. Il s'agit du contrôle de la circulation aérienne, du contrôle au sol et l'entretien d'aéroport.

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

La plupart des gens ne se posent pas de questions à savoir qui contrôle vraiment l'aéronef lors d'un vol. La plupart des gens diraient que le pilote contrôle la direction et le cap de l'aéronef, mais ils auraient tort.

Cependant, les contrôleurs aériens ont la tâche d'assurer que les opérations des aéronefs commerciaux et privées sont exécutées en toute sécurité. Ils doivent coordonner les mouvements de milliers d'aéronefs, les maintenir à des distances de sécurité l'un de l'autre, les guider au moment du décollage et de l'atterrissage, les diriger pendant les intempéries et s'assurer que la circulation se fait sans problèmes et que les retards sont maintenus au minimum.

CONTRÔLE AU SOL

Le personnel du contrôle au sol, parfois connu sous le nom de « contrôle de la circulation sur aérodrome (GMC) » ou « contrôle de la circulation à la surface (SMC) », est responsable des aires de manœuvre de l'aéroport ou des aires interdites aux compagnies aériennes ou aux autres utilisateurs. Ces aires interdites incluent généralement toutes les voies de circulation, toutes les zones d'attente et certaines aires de trafic ou intersections de transition une fois que l'aéronef a atterri et a dégagé les pistes et les portes d'embarquement.

ENTRETIEN D'AÉROPORT

Le personnel d'entretien d'aéroport est responsable d'une variété de travaux d'entretien des champs de l'aéroport, y compris l'entretien général et les travaux de construction. Il fait fonctionner l'équipement et entretien une variété d'équipement électrique et d'entretien général pour entretenir des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic, en plus d'effectuer d'autres tâches connexes.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

QUESTIONS

Q1. Quelles sont les trois catégories dans lesquelles sont réparties les opérations d'aérodrome civil de base ?

Q2. Que représente l'acronyme GMC?

Q3. De quoi le personnel d'entretien d'aéroport est-il responsable?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Les opérations de base d'un aérodrome civil sont généralement réparties en trois catégories. Il s'agit du contrôle de la circulation aérienne, du contrôle au sol et l'entretien d'aéroport.

R2. GMC signifie « contrôle de la circulation sur aérodrome ».

R3. Le personnel d'entretien d'aéroport est responsable d'une variété de travaux d'entretien sur le terrain de l'aéroport, y compris l'entretien général et les travaux de construction.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Point d'enseignement 2 **Expliquer le rôle des contrôleurs au sol**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

RÔLE DES CONTRÔLEURS AU SOL

Lorsqu'un aéronef atterrit, les contrôleurs au sol donnent au pilote des renseignements précis sur la circulation vers les portes et les passerelles d'embarquement des passagers.

À partir du poste de pilotage, il est difficile de déterminer s'il y a suffisamment d'espace entre la structure de l'aéronef et les bâtiments ou d'autres aéronefs. Le personnel de guidage au sol est présent pour aider les aéronefs lorsqu'ils arrivent ou quittent les portes et les passerelles d'embarquement des passagers.

Alors que l'objectif des contrôleurs au sol est de diriger un aéronef de façon à assurer un vol en toute sécurité, ils doivent donner l'autorisation à l'aéronef de circuler sur le sol de l'aérodrome tout en créant un environnement sécuritaire pendant que l'aéronef est au sol.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS

Q1. Qu'est-ce que les contrôleurs au sol donnent une fois que l'aéronef a atterri?

Q2. Pourquoi et quand le personnel de guidage au sol est-il présent?

Q3. Quel est l'objectif des contrôleurs au sol?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Lorsqu'un aéronef atterrit, les contrôleurs au sol donnent au pilote des renseignements précis sur la circulation vers les portes et les passerelles d'embarquement des passagers.

R2. Le personnel de guidage au sol est présent pour aider les aéronefs lorsqu'ils arrivent ou quittent les portes et les passerelles d'embarquement des passagers.

R3. L'objectif des contrôleurs au sol est de diriger un aéronef de façon à assurer un vol en toute sécurité.

Point d'enseignement 3 **Expliquer que les installations et les services au sol aident les aéronefs lors des arrivées et des départs**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

Les installations et les services au sol aident les aéronefs lors des arrivées et des départs. Voici certains services et certaines installations au sol qui peuvent se trouver dans un aérodrome de base.

ENTRETIEN DES PISTES

Le personnel d'entretien des pistes est responsable de l'entretien des pistes à l'intérieur des limites de l'aéroport. Les tâches varient de l'entretien courant de l'aire de trafic au maintien des pistes en bon état. Pendant l'hiver, les travaux se portent principalement sur l'entretien des pistes et des aires de circulation.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

BALISAGE LUMINEUX DE PISTE

Le balisage lumineux de piste est utilisé aux aéroports et permet les atterrissages de nuit. Vus du ciel, les feux de piste créent les limites de la piste. Une piste particulière peut avoir tous ou certains des éléments suivants :

- **Feux d'identification d'extrémité de piste.** Dans le cas du balisage unidirectionnel (face à la direction d'approche) ou omnidirectionnel, une paire de feux clignotants synchronisés est disposée au seuil de la piste, un de chaque côté.
- **Feux d'extrémité de piste.** Des rangées de feux de chaque côté des pistes de précision; ces feux sont placés dans toute la largeur de la piste. Ces feux sont verts pour les aéronefs en cours d'approche et rouges sur la piste.
- **Feux de bord de piste.** Il s'agit de feux blancs hors sol qui sont placés sur toute la longueur de la piste, de chaque côté. On différencie les voies de circulation par des feux bleus qui les longent. Dans le cas des pistes de précision, les feux de bord deviennent jaunes aux derniers 2000 pieds de la piste.
- **Dispositif lumineux d'axe de piste.** Il s'agit des feux encastrés dans la surface de la piste à des intervalles de 50 pieds, le long de l'axe de piste de certaines pistes de précision. Les feux sont blancs, sauf ceux des derniers 3000 pieds. Sur ces derniers 3000 pieds, les feux alternent entre blanc et rouge pour les premiers 2000 pieds et sont rouges pour les derniers 1000 pieds.
- **Feux de zone de toucher.** Il s'agit de rangées de barres de lumière blanche (trois feux par rangée) qui sont placées de chaque côté de l'axe sur les premiers 3000 pieds (ou au milieu, le plus petit des deux) de la piste.
- **Feux de guidage axiaux hors de la voie de circulation.** Ces feux sont disposés le long des marques de guidage. Ils alternent entre le vert et le jaune et sont encastrés dans le revêtement de la piste. Les premiers feux sont verts et dévient de l'axe de la piste vers la position du premier feu de l'axe au-delà du point d'attente de la voie de circulation.
- **Feux de guidage axiaux vers la voie de circulation.** Ces feux sont disposés de la même façon que les feux de guidage axiaux hors de la voie de circulation.
- **Feux d'atterrissage et d'attente à l'écart.** Il s'agit d'une rangée de feux clignotants blancs qui sont disposés à la diagonale de la piste pour indiquer le point d'attente à l'écart de certaines pistes.
- **Dispositif lumineux d'approche (ALS).** Il s'agit d'un dispositif lumineux qui est installé à l'entrée de piste d'un aéroport. Il se compose d'une série de barres de lumière, de lumières à éclats ou d'une combinaison des deux qui sont disposés vers l'extérieur à partir de l'entrée de la piste.

MANUTENTION DES BAGAGES

Les préposés à la manutention des bagages travaillent autant à l'intérieur qu'à l'extérieur d'un aérodrome. En plus de s'assurer que le courrier, le fret et les bagages sont placés dans l'aéronef approprié, les préposés doivent s'assurer qu'ils y soient à temps.

CIRCUITS DES RÉSERVOIRS DE CARBURANT

La plupart des grands aéroports, qui assurent l'entretien des aéronefs de la catégorie transport, ont des réservoirs souterrains et des canalisations de carburant enfouies. Cette disposition permet le ravitaillement des aéronefs sans avoir à transporter le carburant aux aéronefs par des camions ravitailleurs. La plupart des aéronefs qui sont ravitaillés à partir de ce type de système sert à l'avitaillement par l'intrados.

DÉGIVRAGE ET ANTIGIVRAGE

Le traitement efficace des dépôts de glace et de neige sur les aéronefs au sol est une véritable nécessité pour les mouvements d'aéronefs sécuritaires en hiver. Un aéronef dont le vol est prévu dans des conditions de givrage au sol connues ne doit pas décoller à moins qu'il ait été inspecté pour le givrage et, s'il y a lieu, qu'il ait reçu le traitement de dégivrage et d'antigivrage approprié. Il faut éliminer l'accumulation de glace ou d'autres contaminants pour que l'aéronef soit maintenu en état de navigabilité avant le décollage.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 3

QUESTIONS

Q1. Nommez cinq services ou installations au sol qui aident les aéronefs à l'arrivée et au départ.

Q2. Quels feux peuvent être disposés sur une piste particulière?

Q3. Quelle est la véritable nécessité pour les mouvements d'aéronefs au sol en hiver?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Les services ou les installations au sol qui aident les aéronefs à l'arrivée et au départ sont :

- l'entretien des pistes;
- le balisage lumineux;
- la manutention des bagages;
- les circuits des réservoirs de carburant; et
- le système de dégivrage et d'antigivrage.

R2. Une piste particulière peut avoir tous ou certains des feux suivants :

- les feux d'identification d'extrémité de piste,
- les feux d'extrémité de piste,
- les feux de bord de piste,
- le dispositif lumineux d'axe de piste,
- les feux de zone de toucher,
- les feux de guidage axiaux hors de la voie de circulation,
- les feux de guidage axiaux vers la voie de circulation,
- feux d'atterrissage et d'attente à l'écart, et
- le dispositif lumineux d'approche.

R3. Le traitement efficace des dépôts de glace et de neige sur les aéronefs au sol est une véritable nécessité pour les mouvements d'aéronefs sécuritaires en hiver.

Point d'enseignement 4 — **Expliquer ce qu'est l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et décrire ses tâches**

Durée : 10 min — Méthode : Exposé interactif

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN (ACSTA)

Société d'État située dans la région de la capitale nationale, l'ACSTA est responsable devant le Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports. Elle collabore avec le contrôle au sol pour protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tel que désignés par le gouvernement. L'ACSTA veille à ce que les passagers soient mis au courant des restrictions à respecter pour préparer les bagages des passagers.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

TÂCHES ET RESPONSABILITÉS DE L'ACSTA

L'ACSTA assume les responsabilités suivantes :

- Le contrôle préembarquement (CPE) des passagers et de leurs effets personnels doit être effectué avant chaque vol aux principaux aéroports du Canada.
- Achat, installation, exploitation et entretien des systèmes de détection d'explosifs (SDE) aux aéroports désignés par lesquels transitent 99 pour cent des voyageurs au Canada.
- Entente contractuelle avec la GRC pour des services de police et mise en œuvre du Programme canadien de protection des transporteurs canadiens. Elle collabore avec la GRC pour fournir les services de sûreté à bord des aéronefs en vertu du Programme canadien de protection des transporteurs aériens. Ce programme s'applique à certains vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, et à tous les vols vers l'aéroport Reagan National Airport de Washington D.C.
- Mise en place d'une carte d'identité pour les zones réglementées. L'ACSTA a mis en place une carte d'identité améliorée pour l'accès des non-passagers aux zones réglementées, qui comprend l'utilisation d'identificateurs biométriques. Cette carte est émise par les autorités aéroportuaires et rehausse la sécurité des zones réglementées aux principaux aéroports canadiens. Le programme comprend une base de données nationale, authentifiant la validité de la carte d'identité.
- Contrôle des non-passagers (CNP) qui entrent dans des zones réglementées aux aéroports. Le CNP est régi par Transports Canada depuis février 2004 afin d'ajouter un niveau supplémentaire de sécurité au système de sécurité du transport aérien du Canada. L'objectif du CNP est d'accroître la sécurité de l'aéroport et de l'aviation civile par la réalisation de contrôles de sécurité aléatoires et impossibles à prévoir dans les zones réglementées des aéroports ou à leurs points de contrôle.
- Contributions supplémentaires des services de police dans les aéroports. Contributions aux coûts des services de police aux aéroports : dans la période qui a suivi le 11 septembre 2001, de nouvelles mesures ont été mises en place aux aéroports pour accroître la présence policière. Le gouvernement du Canada, par le biais de l'ACSTA, s'est engagé à aider certains aéroports à assumer ces coûts supplémentaires.

Nota : Consulter le site Web de l'ACSTA www.catsa-acsta.gc.ca pour obtenir une liste à jour des restrictions d'emballage des bagages pour les voyageurs aériens.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 4

QUESTIONS

Q1. Que représente l'acronyme ACSTA?

Q2. Nommez trois tâches et responsabilités de l'ACSTA.

Q3. Quel élément l'ACSTA a-t-elle mis en place qui comprend l'utilisation d'identificateurs biométriques?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. ACSTA représente « Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ».

R2. Les trois tâches et responsabilités de l'ACSTA sont (en choisir trois parmi les suivants) :

- contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels;
- achat, installation, exploitation et entretien des systèmes de détection d'explosifs (SDE);
- entente contractuelle avec la GRC pour des services de police pour certains vols et pour tous les vols vers l'aéroport Reagan National Airport de Washington D.C.;
- mise en place d'une carte d'identité pour les zones réglementées;

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

- contrôle des non-passagers (CNP) qui entrent dans des zones réglementées des aéroports; et
- contributions pour des services supplémentaires de police dans les aéroports.

R3. L'ACSTA a mis en place une carte d'identité améliorée pour l'accès des non-passagers aux zones réglementées, qui comprend l'utilisation d'identificateurs biométriques.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

Q1. Que représente l'acronyme SMC?

Q2. De quoi le personnel de l'entretien des pistes est-il responsable?

Q3. Que représente l'acronyme NPS?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. SMC signifie « contrôle de la circulation à la surface ».

R2. Le personnel de l'entretien des pistes est responsable de l'entretien des pistes à l'intérieur des limites de l'aéroport.

R3. NPS signifie « contrôle des non-passagers ».

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

OBSERVATIONS FINALES

Le fait de discuter des opérations de base d'un aérodrome dans un aéroport civil aide le cadet à prendre conscience des services et des installations qui existent dans un aérodrome. Cela peut stimuler l'intérêt des cadets aux opérations d'un aérodrome et peut mener à des occasions d'instruction éventuelles offertes dans le programme des cadets de l'Air.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

C3-098 Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). (2007). *Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Mandat.* Extrait le 19 février 2007 du site http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/about_propos/.

C3-099 Airport Innovation. (2007). *Airport Ground Control Equipment.* Extrait le 21 février 2007 du site http://www.airportinnovation.com/airport_ground.php.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-802/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-802-PF-002/A-CR-CCP-802-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.