CAP
6

ATTENTION : LE CONTENU DE LA PRÉSENTE PUBLICATION PEUT ÊTRE REMPLACÉ PAR NOTAM OU SUPPLÉMENT D'AIP

EN VIGUEUR 0901Z **27 NOVEMBRE 2025**
AU 0901Z 22 JANVIER 2026

CANADA AIR PILOT

Procédures aux instruments

QUÉBEC

AIP Canada (OACI) Partie 3 – Aérodromes (AD)

Au service d'un monde en mouvement
navcanada.ca

NAV CANADA

CAP 6



QUÉBEC

Publié par NAV CANADA en vertu des Annexes 4 et 15
de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI

Cartographie et impression : NAV CANADA

Source des données aéronautiques civiles canadiennes : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques militaires canadiennes :
Ministère de la Défense Nationale de Sa Majesté le Roi aux droits du Canada

Table des matières

PAGES GÉNÉRALES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 1
INTRODUCTION 2
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES 3
DÉFINITIONS 9
RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES 15
MINIMUMS OPÉRATIONNELS 16
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – APPROCHE 23
HIAL non opérationnel 28
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – ATTERRISSAGE 29
MINIMUMS OPÉRATIONNELS – AÉRODROME DE DÉGAGEMENT 31
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT 35
TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES 37
LÉGENDE DES SYMBOLES 39
PROCÉDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS 46
Carte d'approche générique 46
Carte d'approche pour hélicoptères seulement 75
Carte d'approche visuelle 77
Carte d'approche ILS CAT II ou III 80
Carte d'approche RNP AR 82
DÉPARTS NORMALISÉS AUX INSTRUMENTS 85
Carte de départ/de SID pour hélicoptères seulement 94
ARRIVÉES NORMALISÉES EN RÉGION TERMINALE 98
LÉGENDE DES CARTES D'AERODROME 108
LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ 110
LÉGENDE DES FEUX D'APPROCHE 112

CARTES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

AKULIVIK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 08 ..... CYKO-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 26 ..... CYKO-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYKO-AD

ALMA, QC
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYTF-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYTF-IAP-3B
LOC PISTE 13 ..... CYTF-IAP-4
CARTE D'AÉRODROME ..... CYTF-AD

AMOS/MAGNY, QC
RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CYEY-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 32 ..... CYEY-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYEY-AD

AUPALUK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 04 ..... CYLA-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 22 ..... CYLA-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYLA-AD

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

BAGOTVILLE, QC
ILS Z PISTE 11 ..... CYBG-IAP-2A
ILS Z PISTE 29 ..... CYBG-IAP-2F
RNAV (GNSS) Z PISTE 11 ..... CYBG-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 18 (MDN) CYBG-IAP-3E
RNAV (GNSS) Z PISTE 29 ..... CYBG-IAP-3F
RNAV (GNSS) PISTE 36 (MDN) CYBG-IAP-3J
CARTE D'AÉRODROME ..... CYBG-AD

BAIE-COMEAU, QC
ILS PISTE 10 ..... CYBC-IAP-2
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CYBC-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CYBC-IAP-3B
SID (VECTOR)
BAIE-COMEAU UN DÉP (CYBC1.) CYBC-SID-1A
SID (VECTOR)
BAIE-COMEAU UN DÉP (CYBC1.) CYBC-SID-1B
SID (NAV PILOTE)
MIWAK HUIT DÉP (MIWAK8.) CYBC-SID-2A
SID (NAV PILOTE)
MIWAK HUIT DÉP (MIWAK8.) CYBC-SID-2B
SID (NAV PILOTE)
ROGVU HUIT DÉP (ROGVU8.) CYBC-SID-3A
SID (NAV PILOTE)
ROGVU HUIT DÉP (ROGVU8.) CYBC-SID-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYBC-AD

BONAVENTURE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYVB-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYVB-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYVB-AD

BROMONT (ROLAND DÉSOURDY), QC
RNAV (GNSS) PISTE 05 ..... CZBM-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 23 ..... CZBM-IAP-3B
SID (RNAV)
RABIK UN DÉP (RABIK1.) CZBM-SID-1A
SID (RNAV)
RABIK UN DÉP (RABIK1.) CZBM-SID-1B
CARTE D'AÉRODROME ..... CZBM-AD

CHARLEVOIX, QC
RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CYML-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 32 ..... CYML-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYML-AD

CHEVERY, QC
RNAV (GNSS) PISTE 07 ..... CYHR-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 25 ..... CYHR-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYHR-AD

CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC
RNAV (GNSS) PISTE 04 ..... CYMT-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 22 ..... CYMT-IAP-3B
NDB/DME PISTE 04 ..... CYMT-IAP-8A
NDB/DME PISTE 22 ..... CYMT-IAP-8B
NDB A CYMT-IAP-9
CARTE D'AÉRODROME ..... CYMT-AD

CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC
RNAV (GNSS) PISTE 12 ..... CYRC-IAP-3A
RNAV (GNSS) Z PISTE 18 ..... CYRC-IAP-3B
RNAV (GNSS) Y PISTE 18 ..... CYRC-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 30 ..... CYRC-IAP-3D
RNAV (GNSS) PISTE 36 ..... CYRC-IAP-3E
SID (VECTOR)
VALIN TROIS DÉP (VALIN3.) CYRC-SID-1A
SID (VECTOR)
VALIN TROIS DÉP (VALIN3.) CYRC-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYRC-DP
CARTE D'AÉRODROME ..... CYRC-AD

CHISASIBI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CSU2-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 32 ..... CSU2-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSU2-AD

DRUMMONDVILLE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CSC3-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CSC3-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSC3-AD

DU ROCHER-PERCÉ (PABOK), QC
RNAV (GNSS) PISTE 08 ..... CTG3-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 26 ..... CTG3-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CTG3-AD

EASTMAIN RIVER, QC
RNAV (GNSS) PISTE 02 ..... CZEM-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 20 ..... CZEM-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CZEM-AD

ÉLÉONORE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CEL8-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CEL8-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CEL8-AD

FONTANGES, QC
RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CTU2-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CTU2-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CTU2-AD

GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CYGP-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CYGP-IAP-3B
LOC PISTE 10 ..... CYGP-IAP-4
VOR PISTE 28 ..... CYGP-IAP-6
CARTE D'AÉRODROME ..... CYGP-AD

HAVRE ST-PIERRE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 08 ..... CYGV-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 26 ..... CYGV-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYGV-AD

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ÎLES AUX OIES, QC
COPTER RNAV (GNSS) 134° CIO2-IAP-3
CARTE D'APPROCHE VISUELLE CIO2-VAP
CARTE D'HÉLIPORT CIO2-HP

ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 07 ..... CYGR-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 16 ..... CYGR-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 25 ..... CYGR-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 34 ..... CYGR-IAP-3D
LOC PISTE 07 ..... CYGR-IAP-4
CARTE D'AÉRODROME ..... CYGR-AD

INUKJUAK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYPH-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYPH-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYPH-AD

IVUJIVIK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 07 ..... CYIK-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 25 ..... CYIK-IAP-3B
NDB PISTE 07 ..... CYIK-IAP-9
CARTE D'AÉRODROME ..... CYIK-AD

KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER), QC
RNAV (GNSS) PISTE 16 ..... CYLU-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 34 ..... CYLU-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYLU-AD

KANGIQSUJUAQ (WAKEHAM BAY), QC
RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CYKG-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 32 ..... CYKG-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYKG-AD

KANGIRSUK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 03 ..... CYAS-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 21 ..... CYAS-IAP-3B
NDB PISTE 03 ..... CYAS-IAP-9A
NDB PISTE 21 ..... CYAS-IAP-9B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYAS-AD

KATTINIQ/DONALDSON, QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CTP9-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CTP9-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CTP9-AD

KUUJJUAQ, QC
ILS PISTE 07 ..... CYVP-IAP-2
RNAV (GNSS) PISTE 07 ..... CYVP-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYVP-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 25 ..... CYVP-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYVP-IAP-3D
VOR/DME PISTE 13 ..... CYVP-IAP-5A
VOR/DME PISTE 25 ..... CYVP-IAP-5B
VOR PISTE 25 ..... CYVP-IAP-6
CARTE D'AÉRODROME ..... CYVP-AD

KUUJJUARAPIK, QC
RNAV (GNSS) PISTE 03 ..... CYGW-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 21 ..... CYGW-IAP-3B
NDB PISTE 03 ..... CYGW-IAP-9A
NDB PISTE 21 ..... CYGW-IAP-9B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYGW-AD

LA GRANDE RIVIÈRE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYGL-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYGL-IAP-3B
VOR PISTE 13 ..... CYGL-IAP-6
CARTE D'AÉRODROME ..... CYGL-AD
AIRES DE STATIONNEMENT ..... CYGL-APD

LA GRANDE-3, QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CYAD-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CYAD-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYAD-AD

LA GRANDE-4, QC
RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CYAH-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CYAH-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYAH-AD

LA MACAZA/MONT-TREMBLANT, QC
RNAV (GNSS) PISTE 02 ..... CYFJ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 20 ..... CYFJ-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYFJ-AD

LA ROMAINE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 11 ..... CTT5-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 29 ..... CTT5-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CTT5-AD

LA SARRE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 18 ..... CSR8-IAP-3A
CARTE D'AÉRODROME CSR8-AD

LA TUQUE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 01 ..... CYLQ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 19 ..... CYLQ-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYLQ-AD

LACHUTE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CSE4-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CSE4-IAP-3B
RNAV (GNSS) A CSE4-IAP-3C
SID (RNAV)
MISAT UN DÉP (MISAT1.) CSE4-SID-1A
SID (RNAV)
MISAT UN DÉP (MISAT1.) CSE4-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART CSE4-DP
CARTE D'AÉRODROME CSE4-AD

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LAC-SAINT-JEAN, QC
RNAV (GNSS) PISTE 11 ..... CYDO-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 29 ..... CYDO-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYDO-AD

LEBEL-SUR-QUÉVILLON, QC
RNAV (GNSS) PISTE 15 ..... CSH4-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 33 ..... CSH4-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSH4-AD

LOURDES-DE-BLANC-SABLON, QC
RNAV (GNSS) PISTE 05 ..... CYBX-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 23 ..... CYBX-IAP-3B
LOC PISTE 05 ..... CYBX-IAP-4
CARTE D'AÉRODROME ..... CYBX-AD

MANIWAKI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 03 ..... CYMW-IAP-3A
CARTE D'AÉRODROME ..... CYMW-AD

MATAGAMI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 15 ..... CYNM-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 33 ..... CYNM-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYNM-AD

MATANE/RUSSELL-BURNETT, QC
RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CYME-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CYME-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYME-AD

MONT-JOLI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYYY-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 15 ..... CYYY-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYYY-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 33 ..... CYYY-IAP-3D
LOC PISTE 06 ..... CYYY-IAP-4
SID (RNAV)
AVIDA DEUX DÉP (AVIDA2.) CYYY-SID-1A
SID (RNAV)
AVIDA DEUX DÉP (AVIDA2.) CYYY-SID-1B
SID (VECTOR)
MONT-JOLI UN DÉP (CYYY1.) CYYY-SID-2A
SID (VECTOR)
MONT-JOLI UN DÉP (CYYY1.) CYYY-SID-2B
SID (NAV PILOTE)
OLOKA TROIS DÉP (OLOKA3.) CYYY-SID-3A
SID (NAV PILOTE)
OLOKA TROIS DÉP (OLOKA3.) CYYY-SID-3B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYYY-DP
CARTE D'AÉRODROME ..... CYYY-AD

MONT-LAURIER, QC
RNAV (GNSS) Z PISTE 26 ..... CSD4-IAP-3A
RNAV (GNSS) Y PISTE 26 ..... CSD4-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSD4-AD

MONTRÉAL (MIRABEL), QC
ILS PISTE 06 ..... CYMX-IAP-2A
ILS CAT II PISTE 06 ..... CYMX-IAP-2B
ILS PISTE 24 ..... CYMX-IAP-2C
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYMX-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 11 ..... CYMX-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYMX-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 29 ..... CYMX-IAP-3D
VOR/DME PISTE 11 ..... CYMX-IAP-5
SID (VECTOR)
MIRABEL NEUF DÉP (CYMX9.) CYMX-SID-1A
SID (VECTOR)
MIRABEL NEUF DÉP (CYMX9.) CYMX-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYMX-DP
CARTE D'AÉRODROME ..... CYMX-AD
PROCÉDURES EN CONDITIONS DE FAIBLE VISIBILITÉ CYMX-GM-3
AIRES DE STATIONNEMENT ..... CYMX-APD

MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC
ILS PISTE 24R CYHU-IAP-2
RNAV (GNSS) PISTE 06L CYHU-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 06R CYHU-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 24L CYHU-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 24R CYHU-IAP-3D
SID (VECTOR)
ST-HUBERT SEPT DÉP (CYHU7.) CYHU-SID-1A
SID (VECTOR)
ST-HUBERT SEPT DÉP (CYHU7.) CYHU-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYHU-DP
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT ..... CYHU-NOR
CARTE D'AÉRODROME ..... CYHU-AD

MONTRÉAL/ PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC
STAR (RNAV)
ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4) CYUL-STAR-1A
STAR (RNAV)
ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4) CYUL-STAR-1B
STAR (RNAV)
CARTER CINQ ARR (LATTS.CARTR5) CYUL-STAR-2
STAR (RNAV)
HABBS SEPT ARR (MIGLO.HABBS7) ROUTES DE TRANSITION CYUL-STAR-3A
STAR (RNAV)
HABBS SEPT ARR (MIGLO.HABBS7) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-3B
STAR (RNAV)
HABBS SEPT ARR (MIGLO.HABBS7) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-3C
STAR (RNAV)
IMPACT QUATRE ARR (ART.IMPAC4) ROUTES DE TRANSITION CYUL-STAR-4A
STAR (RNAV)
IMPACT QUATRE ARR (ART.IMPAC4) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-4B
STAR (RNAV)
IMPACT QUATRE ARR (ART.IMPAC4) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-4C

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA. Tous droits réservés

STAR (RNAV)
LAFLEUR SEPT ARR (EMPEK.LFLER7)
ROUTES DE TRANSITION CYUL-STAR-5A
STAR (RNAV)
LAFLEUR SEPT ARR (EMPEK.LFLER7)
ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-5B
STAR (RNAV)
ROCKET DEUX ARR (IKLUK.ROCKT2)
ROUTES DE TRANSITION CYUL-STAR-6A
STAR (RNAV)
ROCKET DEUX ARR (IKLUK.ROCKT2)
ROUTES D'ARRIVÉE CYUL-STAR-6B
ILS PISTE 06L CYUL-IAP-2A
ILS CAT II PISTE 06L CYUL-IAP-2B
ILS PISTE 06R CYUL-IAP-2C
ILS PISTE 24L CYUL-IAP-2D
ILS PISTE 24R CYUL-IAP-2E
RNAV (GNSS) Z PISTE 06L CYUL-IAP-3A
RNAV (GNSS) X PISTE 06L CYUL-IAP-3B
RNAV (GNSS) Z PISTE 06R CYUL-IAP-3C
RNAV (GNSS) X PISTE 06R CYUL-IAP-3D
RNAV (GNSS) Z PISTE 24L CYUL-IAP-3E
RNAV (GNSS) X PISTE 24L CYUL-IAP-3F
RNAV (GNSS) Z PISTE 24R CYUL-IAP-3G
RNAV (GNSS) X PISTE 24R CYUL-IAP-3H
SID (VECTOR)
MONTREAL CINQ DÉP (CYUL5.) CYUL-SID-1A
SID (VECTOR)
MONTREAL CINQ DÉP (CYUL5.) CYUL-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYUL-DP
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION
DU BRUIT CYUL-NOR-1
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION
DU BRUIT CYUL-NOR-2
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION
DU BRUIT CYUL-NOR-3
CARTE D'AÉRODROME CYUL-AD-1
CARTE D'AÉRODROME
(DISTANCE DE ROULEMENT UTILISABLE) CYUL-AD-2
CARTE DE CIRCULATION CYUL-GM-1A
CARTE DE CIRCULATION CYUL-GM-1B
PROCÉDURES EN CONDITIONS DE
FAIBLE VISIBILITÉ CYUL-GM-3A
PROCÉDURES EN CONDITIONS DE
FAIBLE VISIBILITÉ CYUL-GM-3B
CARTE DE CIRCULATION EN CONDITIONS
DE FAIBLE VISIBILITÉ
(RVR en dessous de 1200 jusqu'à 600 pieds) .. CYUL-GM-3C
AIRES DE STATIONNEMENT CENTRE et
POSITIONS DE DÉGIVRAGE et
PROCÉDURES CYUL-GM-4A
PROCÉDURES D'ÉLIMINATION DE LA
GLACE SUR LES AILETTES
DE SOUFFLANTE CYUL-GM-4B
PROCÉDURES D'ÉLIMINATION DE LA
GLACE SUR LES AILETTES
DE SOUFFLANTE CYUL-GM-4C
AIRES DE STATIONNEMENT CYUL-APD-1
POINTS DE DÉPART CYUL-APD-2
AIRE DE STATIONNEMENT NORD CYUL-APD-3
PLAN D'OPÉRATIONS EN L'ABSENCE DE
CONTRÔLE SUR L'AIRE DE TRAFIC CYUL-APD-4

NATASHQUAN, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CYNA-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 32 ..... CYNA-IAP-3B
VOR PISTE 32 ..... CYNA-IAP-6
CARTE D'AÉRODROME ..... CYNA-AD

NEMISCAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CYHH-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CYHH-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYHH-AD

OTTAWA/GATINEAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CYND-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CYND-IAP-3B
SID (VECTOR)
GATINEAU TROIS DÉP (CYND3.) CYND-SID-1A
SID (VECTOR)
GATINEAU TROIS DÉP (CYND3.) CYND-SID-1B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYND-AD

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

STAR (RNAV)
CAPITAL CINQ ARR (LANRK.CAPTL5)
ROUTES DE TRANSITION CYOW-STAR-1A
STAR (RNAV)
CAPITAL CINQ ARR (LANRK.CAPTL5)
ROUTES D'ARRIVÉE CYOW-STAR-1B
STAR (RNAV)
DEANS QUATRE ARR (CYRIL.DEANS4)
ROUTES DE TRANSITION CYOW-STAR-2A
STAR (RNAV)
DEANS QUATRE ARR (CYRIL.DEANS4)
ROUTES D'ARRIVÉE CYOW-STAR-2B
STAR (RNAV)
LEAMY CINQ ARR (ALIDO.LEAMY5) CYOW-STAR-3
STAR (RNAV)
MEECH QUATRE ARR (ONDOB.MEECH4)
ROUTES DE TRANSITION CYOW-STAR-4A
STAR (RNAV)
MEECH QUATRE ARR (ONDOB.MEECH4)
ROUTES D'ARRIVÉE CYOW-STAR-4B
STAR (RNAV)
RIVER QUATRE ARR (ALSET.RIVER4)
ROUTES DE TRANSITION CYOW-STAR-5A
STAR (RNAV)
RIVER QUATRE ARR (ALSET.RIVER4)
ROUTES D'ARRIVÉE CYOW-STAR-5B
ILS PISTE 07 ..... CYOW-IAP-2A
ILS AS CAT II PISTE 07 ..... CYOW-IAP-2B
ILS PISTE 32 ..... CYOW-IAP-2C
RNAV (GNSS) Z PISTE 07 ..... CYOW-IAP-3A
RNAV (RNP) Y PISTE 07 ..... CYOW-IAP-3B
RNAV (GNSS) Z PISTE 14 ..... CYOW-IAP-3C

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (RNP) Y PISTE 14 ..... CYOW-IAP-3D
RNAV (GNSS) Z PISTE 25 ..... CYOW-IAP-3E
RNAV (RNP) Y PISTE 25 ..... CYOW-IAP-3F
RNAV (GNSS) Z PISTE 32 ..... CYOW-IAP-3G
RNAV (RNP) Y PISTE 32 ..... CYOW-IAP-3H
SID (VECTOR)
OTTAWA QUATRE DÉP (CYOW4.) CYOW-SID-1A
SID (VECTOR)
OTTAWA QUATRE DÉP (CYOW4.) CYOW-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYOW-DP
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION
DU BRUIT CYOW-NOR-1
PROCÉDURES D'ATTÉNUATION
DU BRUIT CYOW-NOR-2
CARTE D'AÉRODROME ..... CYOW-AD
CARTE DE CIRCULATION CYOW-GM-1
OPÉRATIONS DE DÉGIVRAGE CYOW-GM-4A
OPÉRATIONS DE DÉGIVRAGE CYOW-GM-4B
OPÉRATIONS DE DÉGIVRAGE CYOW-GM-4C
AIRES DE STATIONNEMENT
(AIRE DE TRAFIC I) CYOW-APD-1
AIRES DE STATIONNEMENT
(AIRE DE TRAFIC II) CYOW-APD-2

PORT-MENIER, QC

RNAV (GNSS) PISTE 11 ..... CYPN-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 29 ..... CYPN-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYPN-AD

POSTE MONTAGNAIS (MILE 134), QC

RNAV (GNSS) PISTE 17 ..... CSF3-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 35 ..... CSF3-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSF3-AD

POURVOIRIE MIRAGE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CPM3-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CPM3-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CPM3-AD

PUVIRNITUQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 01 ..... CYPX-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 19 ..... CYPX-IAP-3B
NDB PISTE 19 ..... CYPX-IAP-9
CARTE D'AÉRODROME ..... CYPX-AD

QUAQTAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 18 ..... CYHA-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 36 ..... CYHA-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYHA-AD

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

STAR (RNAV)
KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6) CYQB-STAR-1A
STAR (RNAV)
KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6) CYQB-STAR-1B
STAR (RNAV)
OLAVO QUATRE ARR
(OLAVO.OLAVO4) CYQB-STAR-2A
STAR (RNAV)
OLAVO QUATRE ARR
(OLAVO.OLAVO4) CYQB-STAR-2B
STAR (RNAV)
OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1)
ROUTES DE TRANSITION CYQB-STAR-3A
STAR (RNAV)
OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1)
ROUTES D'ARRIVÉE CYQB-STAR-3B
STAR (RNAV)
OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1)
ROUTES D'ARRIVÉE CYQB-STAR-3C
STAR (RNAV)
PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4)
ROUTES DE TRANSITION CYQB-STAR-4A
STAR (RNAV)
PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4)
ROUTES D'ARRIVÉE CYQB-STAR-4B
STAR (RNAV)
PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4)
ROUTES D'ARRIVÉE CYQB-STAR-4C
STAR (RNAV)
SIMTO QUATRE ARR
(SIMTO.SIMTO4) CYQB-STAR-5A
STAR (RNAV)
SIMTO QUATRE ARR
(SIMTO.SIMTO4) CYQB-STAR-5B
ILS PISTE 06 ..... CYQB-IAP-2
RNAV (GNSS) Z PISTE 06 ..... CYQB-IAP-3A
RNAV (RNP) Y PISTE 06 ..... CYQB-IAP-3B
RNAV (GNSS) Z PISTE 11 ..... CYQB-IAP-3C
RNAV (RNP) Y PISTE 11 ..... CYQB-IAP-3D
RNAV (GNSS) Z PISTE 24 ..... CYQB-IAP-3E
RNAV (RNP) Y PISTE 24 ..... CYQB-IAP-3F
RNAV (GNSS) Z PISTE 29 ..... CYQB-IAP-3G
RNAV (RNP) Y PISTE 29 ..... CYQB-IAP-3H
SID (RNAV)
GOXEV DEUX DÉP (GOXEV2.) CYQB-SID-1A
SID (RNAV)
GOXEV DEUX DÉP (GOXEV2.) CYQB-SID-1B
SID (VECTOR)
NORDIK QUATRE DÉP (NORDK4.) CYQB-SID-2A
SID (VECTOR)
NORDIK QUATRE DÉP (NORDK4.) CYQB-SID-2B
SID (VECTOR)
QUÉBEC SIX DÉP (CYQB6.) CYQB-SID-3A
SID (VECTOR)
QUÉBEC SIX DÉP (CYQB6.) CYQB-SID-3B
SID (RNAV)
SEBIP DEUX DÉP (SEBIP2.) CYQB-SID-4A
SID (RNAV)
SEBIP DEUX DÉP (SEBIP2.) CYQB-SID-4B
SID (RNAV)
TILAC DEUX DÉP (TILAC2.) CYQB-SID-5A
SID (RNAV)
TILAC DEUX DÉP (TILAC2.) CYQB-SID-5B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYQB-DP

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT ..... CYQB-NOR
CARTE D'AÉRODROME ..... CYQB-AD
PROCÉDURE D'OPÉRATIONS AVEC UNE VISIBILITÉ RÉDUITE (RVR en-dessous de 2600 jusqu'à 1200 pieds) ... CYQB-GM-3
AIRES DE STATIONNEMENT ..... CYQB-APD

RENARD, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CFX5-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CFX5-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CFX5-AD

RIMOUSKI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 07 ..... CYXK-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 25 ..... CYXK-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYXK-AD

RIVIÈRE-DU-LOUP, QC
RNAV (GNSS) PISTE 05 ..... CYRI-IAP-3A
RNAV (GNSS) Z PISTE 23 ..... CYRI-IAP-3B
RNAV (GNSS) Y PISTE 23 ..... CYRI-IAP-3C
CARTE D'AÉRODROME ..... CYRI-AD

ROBERVAL, QC
RNAV (GNSS) PISTE 16 ..... CYRJ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 34 ..... CYRJ-IAP-3B
NDB A CYRJ-IAP-9
CARTE D'AÉRODROME ..... CYRJ-AD

ROUYN-NORANDA, QC
RNAV (GNSS) PISTE 08 ..... CYUY-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 26 ..... CYUY-IAP-3B
LOC ou NDB PISTE 08 ..... CYUY-IAP-4
NDB/DME PISTE 26 ..... CYUY-IAP-8
SID (NAV PILOTE)
KERNU TROIS DÉP (KERNU3.) CYUY-SID-1A
SID (NAV PILOTE)
KERNU TROIS DEP (KERNU3.) CYUY-SID-1B
SID (NAV PILOTE)
MUNBI QUATRE DÉP (MUNBI4.) CYUY-SID-2A
SID (NAV PILOTE)
MUNBI QUATRE DEP (MUNBI4.) CYUY-SID-2B
SID (VECTOR)
ROUYN UN DEP (CYUY1.) CYUY-SID-3A
SID (VECTOR)
ROUYN UN DEP (CYUY1.) CYUY-SID-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYUY-AD

SAGARD, QC
COPTER RNAV (GNSS) 005° CSG9-IAP-3
CARTE D'APPROCHE VISUELLE CSG9-VAP
CARTE D'HÉLIPORT CSG9-HP

SALLUIT, QC
RNAV (GNSS) Z PISTE 03 ..... CYZG-IAP-3A
RNAV (GNSS) Y PISTE 03 ..... CYZG-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 21 ..... CYZG-IAP-3E
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
OKPIK DEUX DÉP (OKPIK2.) ..... CYZG-DP-A
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
OKPIK DEUX DÉP (OKPIK2.) ..... CYZG-DP-B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYZG-AD

SCHEFFERVILLE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 17 ..... CYKL-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 35 ..... CYKL-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYKL-AD

SEPT-ÎLES, QC
ILS PISTE 09 ..... CYZV-IAP-2
RNAV (GNSS) PISTE 09 ..... CYZV-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYZV-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 27 ..... CYZV-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYZV-IAP-3D
SID (VECTOR)
SEPT-ÎLES QUATRE DÉP (CYZV4.) CYZV-SID-1A
SID (VECTOR)
SEPT-ÎLES QUATRE DÉP (CYZV4.) CYZV-SID-1B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYZV-AD
AIRES DE STATIONNEMENT (PROCÉDURES) CYZV-APD-1
AIRES DE STATIONNEMENT (PROCÉDURES) CYZV-APD-2
AIRES DE STATIONNEMENT CYZV-APD-3

SHERBROOKE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 13 ..... CYSC-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 31 ..... CYSC-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYSC-AD

ST-AUGUSTIN, QC
RNAV (GNSS) Z PISTE 01 ..... CYIF-IAP-3A
RNAV (GNSS) Y PISTE 01 ..... CYIF-IAP-3B
RNAV (GNSS) Z PISTE 19 ..... CYIF-IAP-3C
RNAV (GNSS) Y PISTE 19 ..... CYIF-IAP-3D
LOC PISTE 19 ..... CYIF-IAP-4
CARTE D'AÉRODROME ..... CYIF-AD

ST-BRUNO-DE-GUIGUES, QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CTA4-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CTA4-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CTA4-AD

STE-ANNE-DES-MONTS, QC
RNAV (GNSS) PISTE 14 ..... CYSZ-IAP-3
CARTE D'AÉRODROME ..... CYSZ-AD

ST-GEORGES, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYSG-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYSG-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYSG-AD

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-HYACINTHE, QC
RNAV (GNSS) PISTE 20 ..... CSU3-IAP-3
SID (RNAV)
OVILI DEUX DÉP (OVILI2.) CSU3-SID-1A
SID (RNAV)
OVILI DEUX DÉP (OVILI2.) CSU3-SID-1B
CARTE D'AÉRODROME CSU3-AD

ST-JEAN, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYJN-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 11 ..... CYJN-IAP-3B
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYJN-IAP-3C
RNAV (GNSS) PISTE 29 ..... CYJN-IAP-3D
SID (VECTOR)
ST-JEAN SIX DÉP (CYJN6.) CYJN-SID-1A
SID (VECTOR)
ST-JEAN SIX DÉP (CYJN6.) CYJN-SID-1B
PROCÉDURE DE DÉPART ..... CYJN-DP
CARTE D'AÉRODROME ..... CYJN-AD

TASIUJAQ, QC
RNAV (GNSS) PISTE 05 ..... CYTQ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 23 ..... CYTQ-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYTQ-AD

THETFORD MINES, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CSM3-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CSM3-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME CSM3-AD

TROIS-RIVIÈRES, QC
RNAV (GNSS) PISTE 05 ..... CYRQ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 23 ..... CYRQ-IAP-3B
NDB PISTE 23 ..... CYRQ-IAP-9
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
NOVID UN DÉP (NOVID1.) CYRQ-DP-1A
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
NOVID UN DÉP (NOVID1.) CYRQ-DP-1B
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
PESAC DEUX DÉP (PESAC2.) CYRQ-DP-2A
PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)
PESAC DEUX DÉP (PESAC2.) CYRQ-DP-2B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYRQ-AD

UMIUJAQ, QC
RNAV (GNSS) PISTE 02 ..... CYMU-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 20 ..... CYMU-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYMU-AD

VAL-D'OR, QC
ILS PISTE 18 ..... CYVO-IAP-2
RNAV (GNSS) PISTE 18 ..... CYVO-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 36 ..... CYVO-IAP-3B
VOR/DME PISTE 18 ..... CYVO-IAP-5
SID (NAV PILOTE)
DEGMO TROIS DÉP (CYVO3.) CYVO-SID-1A
SID (NAV PILOTE)
DEGMO TROIS DÉP (CYVO3.) CYVO-SID-1B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYVO-AD
AIRES DE STATIONNEMENT
(PROCÉDURES) CYVO-APD-1
AIRES DE STATIONNEMENT
(PROCÉDURES) CYVO-APD-2
AIRES DE STATIONNEMENT CYVO-APD-3
AIRES DE STATIONNEMENT CYVO-APD-4

VICTORIAVILLE (ANDRÉ-FORTIN), QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CSR3-IAP-3A
PROCÉDURE DE DÉPART CSR3-DP
CARTE D'AÉRODROME CSR3-AD

WASKAGANISH, QC
RNAV (GNSS) PISTE 06 ..... CYKQ-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 24 ..... CYKQ-IAP-3B
NDB A CYKQ-IAP-9
CARTE D'AÉRODROME ..... CYKQ-AD

WEMINDJI, QC
RNAV (GNSS) PISTE 10 ..... CYNC-IAP-3A
RNAV (GNSS) PISTE 28 ..... CYNC-IAP-3B
CARTE D'AÉRODROME ..... CYNC-AD

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Acquisition

Achats à l'unité

Le Canada Air Pilot s'obtient par l'entremise du réseau de distributeurs et fournisseurs ou directement de NAV CANADA. La liste de distributeur figure dans le site Web de l'information aéronautique, Renseignements sur les achats de NAV CANADA, à www.navcanada.ca. Au besoin, appeler les Publications aéronautiques au 1-866-731-PUBS (7827) pour connaître le distributeur le plus près.

Abonnement

Pour s'abonner au Canada Air Pilot, s'adresser à :

NAV CANADA
Publications aéronautiques
Centre de vente et de distribution
Case postale 9840, succursale T
Ottawa ON Canada K1G 6S8
Téléphone (sans frais) : 1-866-731-PUBS (7827)
Courriel : aeropubs@navcanada.ca
www.navcanada.ca (Produits aéronautiques)

Le prix est de 45,00 $ pour sept numéros ; frais d'expéditions et de manutention et taxes en sus. Les cartes Visa, American Express et MasterCard sont acceptées et toutes les ventes sont fermes. Prière d'allouer dix jours pour la livraison de votre premier numéro. Si vous n'avez pas reçu votre abonnement trois jours avant la date d'entrée en vigueur, veuillez appeler NAV CANADA.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Préface

Le Canada Air Pilot (CAP) et le Canada Air Pilot restreint (RCAP) sont des documents d'information aéronautique civile publiés et distribués par le Centre de vente et de distribution des publications aéronautiques de NAV CANADA. Ils sont mis à jour tous les 56 jours conformément aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les pages générales du CAP sont réémises à chaque cycle et la date d'entrée en vigueur (EFF) est donc mise à jour également. Par conséquent, la date d'entrée en vigueur des pages générales du CAP correspond toujours à la date d'entrée en vigueur des volumes CAP.

Les renseignements figurant sur chaque page ne sont à jour que jusqu'à la date d'envoi à l'impression. Un NOTAM peut modifier ou annuler les données indiquées dans le présent document. Pour que des opérations aériennes soient fondées sur des renseignements à jour, il faut donc consulter les NOTAM.

Dans le présent document, l'utilisation du masculin est choisie pour des fins de lisibilité; il inclut le féminin et n'est pas discriminatoire.

Coordonnées

NAV CANADA est responsable de l'information aéronautique civile du Canada. Les erreurs, omissions, anomalies, suggestions ou commentaires concernant le système de navigation aérienne peuvent être signalés à toute FSS ou directement au Services à la clientèle et aux parties prenantes à :

NAV CANADA
Services à la clientèle et aux parties prenantes
151 rue Slater
Suite 120
Ottawa, ON K1P 5H3
Tél. : 1-800-876-4693-4* (*ne pas composer le dernier numéro si l'appel provient de l'Amérique du Nord)
Courriel : service@navcanada.ca
Heures d'ouverture habituelles : 0800–1800 (HNE/HAE)

Toutes les questions visant les données aéronautiques doivent être adressées à :

NAV CANADA
Collecte des données AIS
CP 9824 SUCC T
Ottawa ON K1G 6R2
Courriel : aisdata@navcanada.ca

NAV CANADA service aux clients IFR de l'ATC

Les pilotes ou répartiteurs peuvent maintenant discuter de questions touchant le contrôle de la circulation aérienne avec les gestionnaires IFR dans tous les centres de contrôle régionaux en appelant au 1-877-342-2276.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

A

AAE	altitude au-dessus de l'A/D
AB	Alberta
ACC	Centre de contrôle régional
acft	aéronef
A/D	aérodrome
AD	aérodrome
ADF	radiogoniométrie automatique
adj	adjacent à, contigu
advsy	avis
AFB	base des forces aériennes
A/G	air/sol
AGL	au-dessus du sol
AIP	Publication d'information aéronautique
alt/ALT	altitude
altm	altimètre
altn	aérodrome de dégagement
APAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
APCH ou apch	approche
APD	stationnement ou quai pour aéronefs
APGM	directeur d'aéroport
aprt	aéroport
aprx	environ, approximativement
APV	procédure d'approche avec guidage vertical
AR	autorisation requise
ARCAL	balisage lumineux d'aérodrome télécommandé
ARP	point de référence d'aérodrome
ARR	arrivée, arriver
AS	Autorisation spéciale/approbation spécifique
AS CAT I	Autorisation spéciale catégorie I
AS CAT II	Autorisation spéciale catégorie II
ASDA	distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ASDE	radar de surveillance des mouvements de surface
ASL	au-dessus du niveau de la mer
A-SMGCS	Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface
ASR	radar de surveillance d'aéroport
ATB	aérogare
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATD	distance le long de la trajectoire
ATF	fréquence de trafic d'aérodrome
ATIS	service automatique d'information de région terminale
ATS	services de la circulation aérienne
AU	station UNICOM d'approche
auth	autorisé, autorisation
AUTO	Système automatisé d'observations météorologiques (Propriété d'un organisme autre que NAV CANADA ou le MDN)
AVASIS	indicateur visuel de pente d'approche simplifié
avbl	disponible
AWOS	Système automatisé d'observations météorologiques (Propriété de NAV CANADA ou du MDN)

B

Baro	barométrique
BC	Colombie-Britannique
bcst	diffusé ou diffusion
bil	bilingue
bldg	bâtiment(s), building
BM	radioborne alignement arrière
BPOC	avant de poursuivre la route
brg	relèvement

C

C	degré(s) Celsius
CAP	Canada Air Pilot
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

cat/CAT	catégorie
ccw	dans le sens antihoraire
CDA	angle de descente constant
CDF	centre de dégivrage
CDI	indicateur d'écart de route
CFS	Supplément de vol – Canada
ch	canal
clb	monter
clnc	autorisé/autorisation
clsd	fermé(e)
co	comté
comm	communiquer/communications
cont	continu(e)/continuer
coord	coordonner/coordonnées/ coordination
COPTER	hélicoptère
CRS ou crs	route, trajectoire
ctc	appeler, contacter
ctl	contrôle, contrôlé(e)
ctr	centre
cw	dans le sens horaire
CYA	zone de service consultatif
CYR	zone réglementée
cz	zone de contrôle

D

D/D/I	DME/DME/IRU
DA	altitude de décision
dct	direct(e)
DÉC ou déc	déclinaison magnétique
del	délivrance
dep	départ
DH	hauteur de décision
direc	direct ou directionnel
dist	distance
DME	équipement de mesure de la distance
DP	procédure de départ
DRCO	installation radio télécommandée à composition
DT	heure avancée
DTW	point de cheminement terminal vent arrière

E

E	est
EET	Délai prévu
eff	en vigueur
ELEV ou elev	altitude
emerg	urgence
Eng	anglais
ETA	heure d'arrivée prévue

F

FACF	repère de trajectoire d'approche finale
FAF	repère d'approche finale
FAS	service consultatif en vol
FATO	aire d'approche finale et de décollage
FAWP	point de cheminement d'approche finale
FL	niveau de vol
FMS	système de gestion de vol
FOD	dommage par corps étranger
Fr	français
freq	fréquence
FSS	station d'information de vol

G

G	grille
GFA	prévision de zone graphique
GM	mouvement(s) au sol
gnd	(au niveau du ou au) sol
GND ADV	service consultatif sol
GNSS	Système mondiale de navigation par satellite

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

GP	alignement de descente
GPA	angle d'alignement de descente
GPH	Publication d'information de vol du MDN
GPS	Système de positionnement mondial
GS	alignement de descente

H

HAA	hauteur au-dessus de l'aérodrome
HAS	hauteur au-dessus de la surface
HAT	hauteur au-dessus de la TDZE
HATh	hauteur au-dessus du seuil
hdg	cap
HÉLICO	hélicoptère
HI	carte en route du niveau supérieur
HIAL	balisage lumineux d'approche à haute intensité
HIRO	opérations sur pistes très achalandées
HJ	du lever au coucher du soleil
HN	du coucher au lever du soleil
HP	héliport
hr	heure
HRP	point de référence de l'héliport
HS	point chaud

I

IAF	repère d'approche initiale
IAIP	Système intégré d'information aéronautique
IAP	procédure d'approche aux instruments
IAWP	point de cheminement d'approche initiale
IAWPC	point de cheminement d'approche initiale du centre
IAWPL	point de cheminement d'approche initiale de la gauche
IAWPR	point de cheminement d'approche initiale de la droite
ident	indicatif, identification
IDF	repère initial de départ
IF	repère intermédiaire
IFR	règles de vol aux instruments
ILS	système d'atterrissage aux instruments
IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
inbd/ INBD	en rapprochement
inop	hors service
INS	système de navigation par inertie
intl	international
INTRM	provisoire
intxn	intersection
IRS	système de référence par inertie
IRU	centrale inertielle de référence
ISA	atmosphère type internationale
IWP	point de cheminement intermédiaire

K

kg	kilogramme
KIAS	vitesse indiquée en nœuds
kt	nœud(s)

L

LB	relèvement de guidage
lb	livre
lczr	radiophare d'alignement de piste
LDA	distance d'atterrissage utilisable
lgt	balisage lumineux ou feu de balisage
lgtd	balisé (balisage lumineux)
LNAV	navigation latérale
LO	carte en route du niveau inférieur
LOC	radiophare d'alignement de piste (pour procédures d'approche de non-précision)
LP	performance d'alignement de piste
LPV	performance d'alignement de piste avec guidage vertical

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LR	radial d'amorce
lt	gauche
ltd	limité(e)
LVO	opérations par faible visibilité
LWIS	Système d'information météorologique limitée

M

m	mètre(s)
MAA	altitude maximale autorisée
mag/M	magnétique
MAHWP	point de cheminement de circuit d'attente d'approche interrompue
maint	entretien, maintenance
MAP	point d'approche interrompue
MATWP	point de cheminement du virage d'approche interrompue
MAWP	point de cheminement d'approche interrompue
max	maximum
MB	Manitoba
MDA	altitude minimale de descente
MDN	ministère de la Défense nationale
MEA	altitude minimale en route
MEHT	hauteur minimale de l'œil au-dessus du seuil
MF	fréquence obligatoire
Mil	militaire
min	minimum
min	minute(s)
misd	manquée ou interrompue (approche)
MOCA	altitude minimale de franchissement d'obstacles
MSA	altitude minimale de secteur
muni	municipal

N

N	nord
N/A	ne s'applique pas
NAD	Système de référence nord-américain
NADP	procédure d'atténuation du bruit au départ
nav	navigation
NAVAID	aide à la navigation
NB	Nouveau-Brunswick
NCP	procédure de circuit de nuit
NDA	espace aérien intérieur du Nord
NDB	radiophare non directionnel
NDHQ	Quartier général de la Défense nationale
NE	nord-est
NL	Terre-Neuve et Labrador
NM	mille(s) marin(s)
NOR	restrictions d'exploitation en raison du bruit
nr	nombre
NS	Nouvelle-Écosse
NT	Territoires du Nord-Ouest
NU	Nunavut
nu	inutilisable
NW	nord-ouest
NWS	Système d'alerte du Nord

O

OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
obd/OBD	en éloignement
obst	obstacle
OCL	hauteur limite de franchissement d'obstacles
OCSL	occasionnel(lement)
OM	radioborne extérieure
ON	Ontario
ops	opérations
O/R	sur demande
O/T	en d'autre temps

P

PAL	station périphérique
PAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PAR	radar d'approche de précision
PBN	navigation fondée sur les performances
PE	Île-du-Prince-Édouard
pi	pied(s)
PinS	point dans l'espace
PPR	autorisation préalable requise
Proc	procédure
Prop	hélice
PSR	radar primaire de surveillance
PT	virage conventionnel
pvt	privé(e)

Q

QC	Québec

R

R	radiale
RA	radioaltimètre
RAC	Règlement de l'aviation canadien
RAIM	contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RASS	source éloignée de calage altimétrique
RCAP	Canada Air Pilot restreint
RCO	installation radio télécommandée
rdo	radio
RNAV	navigation de surface
RNP	qualité de navigation requise
rt	(à) droite
RVO	opérations par visibilité réduite
RVR	portée visuelle de piste
RWY ou rwy	piste

S

S	sud
s	seconde(s)
SAC	Strategic Air Command
SDA	espace aérien intérieur du Sud
SDWP	point de cheminement de descente
SE	sud-est
SFC	surface
SID	départ normalisé aux instruments
simul	simultané, simultanément
SK	Saskatchewan
SM	mille(s) terrestre(s)
SMGCS	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
spec	spécification
SPEC	spécifié
SPEC VIS	visibilité minimale spécifiée au décollage
SR	lever du soleil
SS	coucher du soleil
STAR	arrivée normalisée en région terminale
str	tout droit, directement
SW	sud-ouest

T

T	vrai ou carte de région terminale
TAA	zone terminale d'arrivée
TACAN	système de navigation aérienne tactique
TAF	prévision d'aérodrome
TC	Transports Canada
TCH	hauteur de franchissement du seuil
TDZ	zone de poser
TDZE	altitude de zone de poser
TDZL	balisage lumineux de zone de poser
temp	température
tempo	temporaire(ment)
TFC	trafic
thld	seuil
TLOF	aire de prise de contact et d'envol
tml	terminal, aérogare
TODA	distance utilisable au décollage

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TORA	distance de roulement utilisable au décollage
TP	publication de Transports Canada
trk	route
twr/TWR	tour
twy	voie de circulation

U

UK	inconnu(e)
UNICOM	service de communications universelles

V

V2	Vitesse de sécurité au décollage
VAC	carte d'approche à vue
VAGS	système visuel d'alignement de piste
VAL	valide
VAP	procédure d'approche visuelle
VASIS	indicateur visuel de pente d'approche
VFR	règles de vol à vue
VGM	module générateur de voix
VGSI	indicateurs visuels de pente d'approche
VHF	très haute fréquence
VIP	dignitaire
vis	visibilité
VLF	très basse fréquence
VNAV	navigation verticale
VOR	radiophare omnidirectionnel VHF
VORTAC	combinaison de VOR et de TACAN
VPA	angle de trajectoire verticale
V/V	vitesse verticale
VZF	vitesse minimale de manœuvre sans volets

W

W	ouest
WAAS	système de renforcement à couverture étendue
WGS	Système géodésique mondial
win	hiver
WP	point de cheminement
wx	météo

Y

YT	Territoire du Yukon

Z

Z	temps universel coordonné

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

À L'ESTIME
Qualifie l'estimation de la position d'un aéronef en déplaçant, à l'aide de données connues de direction, de temps et de vitesse, une de ses positions antérieures. Le cap indiqué sur le segment à l'estime intercepte la trajectoire de rapprochement avant l'IF. La distance indiquée est la distance totale de route jusqu'au IF. (Ex. : 2900 Cap 238º 10 NM à l'IF)

AÉRODROME
Toute étendue de terre ou d'eau (y compris une partie de plan d'eau gelée), ou autre surface d'appui utilisée, conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, intégralement ou partiellement, aux arrivées, départs, manœuvres ou entretiens courants des aéronefs et qui inclut tout bâtiment, aménagement ou équipement qui y est situé et prévu à cet effet.

AIRE D'APPROCHE FINALE ET DE DÉCOLLAGE (FATO)
Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche d'un hélicoptère jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage, ou à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage.

AIRE DE PRISE DE CONTACT ET D'ENVOL (TLOF)
Aire sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

AIRE DE TRAFIC
Partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectés à de telles opérations.

ALTITUDE D'AÉRODROME
Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

ALTITUDE DE DÉCISION (DA)
Altitude spécifiée à laquelle, au cours d'une approche de précision ou approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

ALTITUDE DE PROCÉDURE
Altitude publiée utilisée dans la définition du profil vertical d'une procédure de vol et égale ou supérieure à l'altitude minimale de franchissement d'obstacles, le cas échéant.

ALTITUDE DE SÉCURITÉ 100 NM
L'altitude utilisable la plus basse qui assure une marge de franchissement d'obstacles minimale de 1 000 pieds (1 500 pi ou 2 000 pi dans les régions montagneuses visées), dans des conditions de pression et de température standard, au-dessus de tous les obstacles situés dans une zone d'un rayon de 100 milles marins du point de référence de l'aérodrome.

ALTITUDE DE TRANSITION
Altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ALTITUDE DE ZONE DE POSER (TDZE)
Altitude la plus élevée de la zone de poser.

ALTITUDE DU SEUIL
Altitude de l'intersection du seuil et de l'axe de piste. L'altitude d'un seuil décalé n'est pas indiquée.

ALTITUDE INITIALE DU VIRAGE CONVENTIONNEL
Le segment d'un virage conventionnel (PT) est composé des zones d'entrée et de manœuvre. La zone d'entrée se termine à la perpendiculaire à la branche en rapprochement du repère de PT qui passe par ce repère. Cette zone vise à garantir une marge au-dessus des obstacles jusqu'à ce que l'aéronef vole en éloignement du repère du PT. Lorsqu'elle est spécifiée, cette altitude doit être maintenue jusqu'à ce que l'aéronef vole en éloignement de ce repère.

ALTITUDE MINIMALE DE DESCENTE (MDA)
Lors de l'exécution d'une approche de non-précision, altitude spécifiée au-dessous de laquelle un aéronef ne peut descendre pour continuer une approche à moins d'avoir établi la référence visuelle exigée.

ALTITUDE MINIMALE DE SECTEUR (MSA)
Altitude la plus basse qui puisse être utilisée et qui assurera une marge minimale de franchissement de 1 000 pi, dans des conditions de pression et de température standard, au dessus de tous les obstacles situés dans un secteur circulaire d'au moins 25 NM de rayon centré sur une aide radio à la navigation, un point de cheminement situé près de l'aérodrome ou le point de référence d'aérodrome (ARP). La MSA peut également tenir compte des facteurs opérationnels tels que l'espace aérien contrôlé et, par conséquent, peut être plus élevée que l'altitude de sécurité 100 NM.

ANGLE DE TRAJECTOIRE VERTICALE (VPA)
Angle de pente de descente constante défini par navigation verticale barométrique ou par WAAS. Voir l'AIM de TC pour les erreurs et limites du système.

AVANT DE POURSUIVRE LA ROUTE (BPOC)
Terme indiquant qu'une procédure spécifiée doit être suivie avant d'intercepter la route désirée.

CANAL WAAS
Une carte d'approche comportant une ligne de minimums LPV ou LP indique un numéro de canal WAAS qui est utilisé par certains types d'appareils d'avionique et qui permet de charger l'approche.

CIRCUIT D'ATTENTE OU DE NAVETTE
Manœuvre préétablie qui permet à un aéronef de demeurer dans un espace aérien spécifié lorsqu'exécutée en attente pour une autorisation subséquente, ou lorsqu'établit en montée ou en descente vers une altitude prédéterminée. Les circuits d'attente et de navette illustrés par un virage à gauche sont définis comme étant des circuits d'attente non standards. Lorsque publiée, la vitesse de circuit d'attente ou de montée/de descente en navette indique la vitesse maximale évaluée.

DATE DE L'EXAMEN RÉGLEMENTAIRE (RRD)
Chaque procédure aux instruments publiée dans le Canada Air Pilot restreint est valide jusqu'à la date de l'examen réglementaire; cette date est déterminée conformément à la circulaire d'information 803-004 de Transports Canada.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DÉNOMINATION DE PROCÉDURE
Désignation formelle d'une procédure aux instruments utilisée en radiophonie (lors d'une autorisation ATC, par exemple). La dénomination d'une procédure indiquée sur une carte SID ou STAR comprend aussi un indicatif codé à utiliser dans la base de données de l'avionique.

DISTANCE ACCÉLÉRATION-ARRÊT UTILISABLE (ASDA)
Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur de prolongement d'arrêt utilisable (lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt).

DISTANCE DE DÉCOLLAGE UTILISABLE (TODA)
Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé utilisable (lorsqu'il y a prolongement dégagé).

DISTANCE UTILISABLE À L'ATTERRISSAGE (LDA)
Longueur de piste désignée comme étant utilisable et appropriée au roulement au sol d'un aéronef à l'atterrissage.

HAUTEUR AU-DESSUS DE L'AÉRODROME (HAA)
Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; elle est indiquée dans les cartes d'approches indirectes.

HAUTEUR AU-DESSUS DE LA SURFACE (HAS)
Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus du terrain ou de la surface la plus élevée, dans un rayon de 5200 pieds du MAP dans les procédures d'hélicoptères vers un point dans l'espace.

HAUTEUR AU-DESSUS DE LA ZONE DE POSER (HAT)
Hauteur, exprimée en pieds, de la DA ou de la MDA au-dessus de l'altitude de zone de poser; elle est indiquée dans les minimums de certaines approches directes.

HAUTEUR AU-DESSUS DU SEUIL (HATh)
Hauteur, exprimée en pieds, de la MDA au-dessus du seuil; elle est indiquée dans les minimums de certaines approches directes.

HAUTEUR DE DÉCISION (DH)
Hauteur de la DA au-dessus de l'altitude de zone de poser ou du seuil de piste.

HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL (TCH)
Hauteur de la trajectoire de descente à la verticale du seuil de la piste.

HÉLIPORT
Aérodrome ou surface définie sur une structure destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et la circulation de surface des hélicoptères.

HEURES LIMITÉES
Les symboles d'heures limitées accompagnent l'indication des fréquences de communication, des zones MF ou ATF, des correctifs à apporter en cas de RASS, etc.; ils indiquent que l'aménagement ou le service n'est en service qu'une partie de la journée de 24 heures. Voir le CFS pour la description complète des heures d'ouverture.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

INDICATEUR DE SENS D'ATTERRISSAGE
Dispositif servant à indiquer visuellement la direction actuellement utilisée pour le décollage et l'atterrissage.

INTERSECTION
Point remarquable exprimé en radiales, relèvements et/ou distances par rapport à des aides radio au sol.

LONGUEUR DE ROULEMENT UTILISABLE AU DÉCOLLAGE (TORA)
Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

NON-RÉACTÉ
Aéronef propulsé par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut être propulsé par un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)

PHARE DE DANGER
Phare aéronautique servant à indiquer un danger pour la navigation aérienne.

PLATE-FORME D'ATTENTE DE CIRCULATION
Aire définie où les aéronefs peuvent être mis en attente, ou dépassés, pour faciliter la circulation à la surface.

POINT CHAUD
Endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome qui a des antécédents ou constitue un risque possible de collisions ou d'incursions de piste et où une attention soutenue de la part des pilotes est requise.

POINT COTÉ
Point porté sur une carte avec mention de la cote. Généralement, un point coté sert à marquer des points plus élevés que l'espace environnant. Les points cotés pertinents sont reportés sur la carte de vue en plan accompagnées de leur altitude au-dessus du niveau de la mer. La valeur en plus gros caractères indique le point coté le plus haut.

POINT DE CHEMINEMENT
Emplacement géographique spécifié qui est utilisé pour définir une route de navigation de surface ou la trajectoire de vol d'un aéronef utilisant la navigation de surface.

POINT SIGNIFICATIF
Emplacement géographique spécifié, utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des ATS.

PORTÉE VISUELLE DE PISTE (RVR)
Distance à laquelle le pilote d'un aéronef dans l'axe de piste peut voir les marques de surface de la piste ou les feux qui délimitent la piste ou qui indiquent sa ligne centrale.

PROCÉDURES ANALOGUES
Procédures d'approche vers une même piste qui ne peuvent être distinguées uniquement par l'indication du type de moyen de navigation.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCÉDURES MULTIPLES
Ensemble de procédures d'approche illustrées sur une seule carte d'approche.

PROLONGEMENT D'ARRÊT
Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la piste dans le sens du décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu. (ASDA-TORA).

PROLONGEMENT DÉGAGÉ
Aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée. (TODA-TORA).

RÉACTÉ
Avion propulsé par turboréacteur. (Ex. : A320, B737, CL60)

RÉFÉRENCE VISUELLE REQUISE
Désigne, à l'égard d'un aéronef qui approche d'une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou la partie des aides visuelles que le pilote doit pouvoir observer pour estimer la position de l'aéronef et son taux de changement de position par rapport à la trajectoire de vol nominale.

Pour qu'il poursuive l'approche en vue d'un atterrissage, le pilote doit pouvoir distinguer clairement l'un des repères visuels énoncés ci-après :

a. piste ou marques de piste;
b. seuil de piste ou marques de seuil;
c. zone de poser ou marques de zone de poser;
d. feux d'approche;
e. indicateur de pente d'approche;
f. feux d'identification de piste;
g. feux de seuil et d'extrémité de piste;
h. balisage lumineux de zone de poser;
i. feux parallèles de bord de pistes;
j. feux d'axe de piste.

RELÈVEMENT DE GUIDAGE
Relèvement qui fournit 2 NM de virage anticipé afin de faciliter l'interception du cap intermédiaire; il n'est indiqué que si le virage excède 90°.

RELIEF
Les lignes de contours adoucis sont illustrées sur les procédures d'approche aux instruments (IAP), les départs normalisés aux instruments (SID) et les arrivées normalisées en région terminale (STAR) lorsque le relief dépasse 4 000 pieds au-dessus de l'altitude d'aéroport ou lorsque, dans un rayon de 6 NM du point de référence d'aérodrome (ARP), le relief s'élève à plus de 2 000 pieds au-dessus de l'altitude d'aérodrome.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Les lignes de contour, les valeurs et le coloriage sont imprimés en brun et sont illustrés par des lignes de contours adoucis à des intervalles de 1 000 pieds, à compter de 500 pieds au-dessus de l'altitude d'aérodrome.

Les lignes de contour et les valeurs ne sont pas illustrées sur les cartes SID et STAR à échelle de 1:1 000 000 ou plus. Toutefois, le coloriage, qui indique le changement d'élévation entre les équidistances, est illustré. L'absence de courbes de niveau ne garantit pas l'absence de relief ou de structures.

REPÈRE DE DESCENTE PAR PALIERS
Repère marquant un point au delà duquel un aéronef peut continuer à descendre sur un segment d'une procédure d'approche aux instruments.

SERVICE CONSULTATIF SOL (GND ADV)
À certains emplacements ATS où une MF est en vigueur et où le volume de trafic est tel qu'une deuxième fréquence est requise pour réduire la congestion radio, le service d'information sur le trafic, les autorisations avant de circulation et tout autre service consultatif sont offerts sur la fréquence GND ADV. Par suite d'un arrêté ministériel, les exigences liées aux articles 602.97(2), 602.98(1) et 602.99 du RAC peuvent être suspendues à condition que les pilotes demeurent sur la fréquence appropriée pendant qu'ils sont dans la MF. Les pilotes doivent toutefois continuer de se conformer aux articles 602.100 à 602.103 (inclusivement) du RAC.

SYSTÈME DE RENFORCEMENT À COUVERTURE ÉTENDUE (WAAS)
Système de renforcement satellitaire élaboré par la Federal Aviation Administration (FAA) qui renforce le système de positionnement mondial (GPS) dans le but d'améliorer sa précision, son intégrité et sa disponibilité.

TURBOPROPULSÉ
Aéronef équipé de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)

ZONE D'UTILISATION DE FRÉQUENCE OBLIGATOIRE (MF)
Zone établie autour d'un aérodrome dans laquelle une fréquence VHF est désignée pour que puissent s'y appliquer les exigences opérationnelles des articles 602.97 à 602.103 inclusivement du RAC.

ZONE DE FRÉQUENCE DE TRAFIC D'AÉRODROME (ATF)
Zone dans laquelle une fréquence VHF est assignée pour permettre à tous les aéronefs équipés d'un émetteur-récepteur qui évoluent au sol ou à l'intérieur de cette zone spécifiée d'être à l'écoute sur une fréquence commune et de suivre une procédure commune de compte rendu.

ZONE DE POSER (TDZ)
Zone de la piste d'atterrissage qui s'étend sur la longueur des premiers 3000 pieds ou sur celle du premier tiers, selon la moindre valeur.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RÈGLES RELATIVES AUX RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES

Les vols IFR à l'intérieur des régions montagneuses désignées mais hors des régions pour lesquelles des altitudes minimales de vol IFR (y compris les altitudes minimales de guidage radar) ont été établies doivent être effectués à une altitude d'au moins 2000 pi au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un périmètre de 5 NM de l'aéronef dans les régions 1 et 5 et d'au moins 1500 pi dans les régions 2, 3 et 4.

Les vols IFR sur les voies ou routes aériennes désignées peuvent se faire aux MEA/MOCA publiés, sauf l'hiver, lorsque la température de l'air risque d'être beaucoup plus basses que celles de l'Atmosphère type internationale (ISA). Dans ce cas les aéronefs devraient voler à une altitude d'au moins 1000 pi au-dessus de l'altitude IFR minimale de route ou l'altitude de franchissement d'obstacles publiée.

Consulter le Manuel des espaces aériens désignés pour connaître la définition officielle des différentes zones.

ATTENTION : Du fait de l'action combinée d'ondes de relief et de températures extrêmement basses, l'altimètre peut indiquer jusqu'à 3000 pi de trop. Pour plus de détails, voir la section RAC de l'AIM de TC.

Generalités

Le RAC 602 énonce que les décollages des aéronefs canadiens sont régis uniquement par la visibilité, les restrictions d'approche par la valeur RVR, et les atterrissages par la hauteur de décision (DH) ou l'altitude minimale de descente (MDA).

Restrictions opérationnelles applicables aux aérodromes – visibilité

L'alinéa 602.96(2)(b) du RAC impose au commandant de bord d'un aéronef de s'assurer, avant d'effectuer un décollage, un atterrissage ou toute autre manœuvre à un aérodrome, que ledit aérodrome se prête à la manœuvre qu'il compte exécuter. En outre, dans le cas des exploitants aériens et privés, le RAC (et les normes et spécifications d'exploitation associées) régissent les opérations lorsque la RVR est inférieure à 2600 (½ SM).

La visibilité opérationnelle à un aérodrome constitue l'un des facteurs dont il faut tenir compte pour s'assurer du respect des exigences de réglementation susmentionnées.

A. La visibilité opérationnelle à un aérodrome est définie comme suit :

Aux emplacements dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne (ATC) en service :
(Conformément aux procédures publiées d'exploitation d'aéroport)

Pour les arrivées et les départs, la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est établie selon la hiérarchie suivante :

1. portée visuelle de piste (RVR) pour la piste qu'on prévoit utiliser;
2. visibilité au sol (METAR);
3. visibilité de la tour;
4. visibilité du pilote.

Note : La visibilité observée à la tour n'a pas préséance sur la visibilité signalée au sol. Lorsque la visibilité au sol est signalée, la visibilité observée à la tour n'a qu'une valeur indicative. Cependant, lorsque la visibilité au sol n'est soit pas signalée ou bien la visibilité rapportée par l'AWOS est non-représentative de la visibilité dominante à l'aéroport, la visibilité observée à la tour, lorsque disponible, remplace la visibilité au sol et doit être prise en considération dans la détermination de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome.

Aux emplacements sans tour ATC en service :
(Hors des heures d'exploitation de la tour, MF, UNICOM, CARS, emplacements consultatifs, etc.)

Pour les arrivées, la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est établie selon la hiérarchie suivante :

1. portée visuelle de piste (RVR) pour la piste qu'on prévoit utiliser;
2. visibilité au sol (METAR);
3. visibilité du pilote

Pour les départs, la visibilité opérationnelle à l'aérodrome est la plus faible des visibilités suivantes :

- visibilité au sol (METAR);
- toute RVR signalée;
- visibilité du pilote.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

B. Aux fins des paragraphes C et D, la visibilité est inférieure à la visibilité minimale exigée pour l'atterrissage et la circulation au sol si la visibilité opérationnelle de l'aérodrome est inférieure au niveau de service publié dans le CFS pour la piste prévue.

C. Lorsque la visibilité opérationnelle de l'aérodrome énoncée au paragraphe A est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, les opérations de circulation au sol sont réputées se dérouler en conditions de visibilité inférieures à celles de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome, sauf lorsque l'une des conditions suivantes est présente :

- la visibilité atteint une valeur inférieure à celle de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome publiée après que l'aéronef a commencé à circuler au sol pour se rendre au point de départ (y compris l'arrêt à l'aire de dégivrage);
- la visibilité atteint une valeur inférieure à celle de la visibilité opérationnelle de l'aérodrome publiée après que l'aéronef a atterri et circule au sol jusqu'à sa destination à l'aérodrome;
- l'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre suivant l'autorisation de l'ATC et conformément aux procédures opérationnelles publiées de l'aérodrome*;
- l'aéronef circule au sol en vue du départ d'un emplacement sans tour de contrôle en opération, en conformité avec les procédures opérationnelles de l'aérodrome, publiées en vertu du RAC 602.96(3)(d)*;
- l'aéronef circule au sol sur l'aire de manœuvre dans un but autre que le décollage ou l'atterrissage, tel qu'autorisé par l'exploitant d'aérodrome conformément au RVOP ou au LVOP de l'aérodrome*.

***Note :** Au besoin, l'exploitant d'aérodrome émet à l'intention des pilotes, dans les publications aéronautiques appropriées, des restrictions ou procédures spéciales d'opération par visibilité faible ou réduite.

D. Lorsque la visibilité opérationnelle de l'aérodrome fixée au paragraphe A est inférieure à la visibilité minimale publiée dans le CFS, un atterrissage est réputé se produire en conditions inférieures à celles de la visibilité opérationnelle publiée de l'aérodrome pour la piste prévue, sauf lorsque l'une des conditions suivantes est présente :

- au moment où un rapport de visibilité au sol est reçu, l'aéronef a franchi le FAF en rapprochement ou, lorsqu'il n'y a pas de FAF, il a dépassé le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
- la RVR de la piste prévue pour l'atterrissage varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale et la visibilité au sol est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
- aux emplacements sans tour ATC en service, la visibilité au sol varie entre des valeurs inférieures et supérieures à la visibilité au sol minimale et la RVR est égale ou supérieure à la visibilité minimale;
- aux emplacements sans tour ATC en service, avant d'arriver à 1000 pi au-dessus de l'aérodrome, le commandant de bord détermine qu'un phénomène météorologique localisé a une incidence sur la visibilité au sol après avoir constaté que la piste devant servir à l'atterrissage et le trajet de circulation au sol pour se rendre à destination à l'aérodrome sont visibles et reconnaissables.

E. La visibilité minimale requise pour le décollage est précisée dans la section MINIMUMS DE DÉCOLLAGE/PROCÉDURES DE DÉPART.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Application des procédures de visibilité réduite ou faible

Les procédures de visibilité réduites ou faibles s'appliquent aux mouvements au sol d'aéronefs à l'arrivée et au départ en conditions de visibilité réduite ou faible. Les arrivées et départs ne sont pas autorisés quand la RVR est inférieure à 600. Lorsque les conditions météorologiques indiquent qu'une visibilité inférieure à RVR de 2600 est imminente, des procédures pour restreindre les opérations d'aéronefs et de véhicules sur l'aire de mouvement sont mises en application. L'information suivante est incluse dans le message ATIS : « LES PROCÉDURES DE FAIBLE VISIBILITÉ SONT EN VIGUEUR » ou « LES PROCÉDURES DE VISIBILITÉ RÉDUITE SONT EN VIGUEUR ».

Le CAP contient une page de procédures à suivre et une carte de circulation au sol par faible visibilité si les pistes de l'aérodrome visé sont certifiées pour les opérations lorsque la RVR est inférieure à RVR 1200 jusqu'à RVR 600 inclusivement. Il peut contenir aussi une page similaire pour l'aérodrome dont les pistes sont certifiées pour les procédures de visibilité réduite (RVR inférieure à RVR 2600 jusqu'à RVR 1200 inclusivement) si des procédures spéciales s'appliquent.

Les cartes d'aérodromes du CAP indiquent aussi le niveau de service de chaque piste. La certification donne la valeur de RVR (« RVR 1200 ») si la piste possède l'équipement RVR ou seulement la visibilité en milles terrestres (« ¼ SM ») s'il n'y a pas d'équipement RVR. L'expression « RVR 600 » indique que la piste satisfait aux exigences pour les opérations lorsque la valeur RVR est inférieure à RVR 1200 (¼ SM) jusqu'à RVR 600 inclusivement.

Mise en séquence pour les mouvements au sol avant le décollage

Un pilote ne doit pas demander le démarrage ou le refoulement ni une autorisation de circulation au sol tant que la RVR signalée n'atteint pas au moins :

Minimums de décollage de l'aéronef et du pilote	RVR minimale pour le démarrage
1200 RVR	1000 RVR
600 RVR	600 RVR

Équipement et services

Radar de surveillance des mouvements de surface (ASDE)

Le radar sert à contrôler la position des aéronefs et des véhicules qui évoluent sur l'aire de manœuvre. En cas de panne de l'ASDE, l'ATC peut restreindre les opérations en conditions de faible visibilité

Voiture de piste

Le service de guidage par voiture de piste est fourni au pilote sur demande lorsque la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 2600 (½ SM).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Minimums de décollage/procédures de départ

La visibilité minimale au décollage doit être déterminée par le commandant de bord en fonction du niveau de service de la piste publié dans le CFS et le CAP, des exigences de la piste pour le RVR 1200 (¼ SM) ou 600 OPS SPEC, de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation et de l'obligation de respecter la marge requise de franchissement des obstacles.

Décollages IFR

Sauf autorisation contraire en application de l'article 602 du RAC, le décollage de tout aéronef en IFR est interdit lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale applicable publiée dans le Canada Air Pilot (CAP) ou au niveau de service publié dans le CFS et le CAP pour la piste utilisée. Les décollages en IFR des giravions sont permis lorsque la visibilité est la moitié de la valeur du CAP, mais non inférieure à ¼ SM. La phrase "moitié de la valeur du CAP, mais pas moins que ¼ sm" ne s'applique pas à la visibilité minimale spécifiée au décollage (SPEC VIS).

La visibilité au décollage, par ordre de priorité, se définit de l'une des façons suivantes :

1. la RVR signalée pour la piste devant être utilisée, à moins que la RVR fluctue au-dessus et au-dessous du minimum ou soit inférieure au minimum en raison de phénomènes localisés;
2. la visibilité signalée au sol à l'aérodrome, si la RVR n'est pas disponible, si elle fluctue au-dessus et au-dessous du minimum ou si elle est inférieure au minimum en raison de phénomènes localisés. (On considère qu'un phénomène localisé survient lorsque la RVR est inférieure à la visibilité signalée au sol);
3. lorsque ni (1) ni (2) ne sont disponibles, la visibilité pour la piste de départ telle qu'observée par le pilote commandant de bord.

Les procédures de départ sont conformes aux exigences de franchissement d'obstacles et établies en posant qu'un aéronef au départ satisfait à toutes les conditions suivantes :

- il survole l'extrémité de la piste de départ à une hauteur d'au moins à 35 pieds;
- il monte jusqu'à 400 pieds AAE sur le cap de la piste avant d'entamer un virage;
- il maintient une pente de montée d'au moins 200 pieds par NM tout au long de la montée jusqu'à l'altitude minimale en route.

Note : Pour les besoins de planification des vols, les procédures de départ sont fondées sur des performances normales de l'aéronef.

Les minimums de décollage sont indiqués de l'une des façons suivantes :

- ½ – (ex. piste 02 : ½) L'aéronef IFR qui décolle d'une des pistes spécifiées est assuré de la marge de franchissement d'obstacles dans toutes les directions du vol si son vol est conforme aux prémisses indiquées ci-dessus.
- ⁎ – Astérisque (⁎) après toutes les pistes ou les pistes spécifiées (ex. piste 02 : ⁎) le pilote doit se référer à la visibilité minimale de décollage applicable (½ ou SPEC VIS) et aux procédures connexes assurant la marge de franchissement d'obstacles.

Les procédures peuvent spécifier une pente de montée, un cheminement, une montée en vol à vue, ou toute combinaison de ces exigences. Toutes les altitudes spécifiées dans les procédures sont ASL. Lorsqu'une montée en vol à vue est mentionnée dans la procédure de départ, les pilotes doivent respecter la visibilité minimale spécifiée au décollage (SPEC VIS) correspondant à la catégorie d'aéronef visée, comme indiqué ci-dessous : (Voir Case des minimums dans Légende des cartes d'approche pour les catégories d'aéronefs selon la plage de vitesses pour cette

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

catégorie). La SPEC VIS n'est utilisée qu'en conjonction avec une procédure de départ de type « montée à vue au-dessus de l'aéroport ». Durant cette procédure de départ IFR, les pilotes doivent manœuvrer à vue leur aéronef afin d'éviter les obstacles durant la montée à l'altitude précisée dans la procédure. Par conséquent, le pilote doit manœuvrer son aéronef au-dessus de l'aéroport, après quoi on peut abandonner la SPEC VIS et les exigences de vol à vue et poursuivre la procédure de départ IFR.

Catégorie d'aéronef	A	B	C	D
SPEC VIS (SM)	1	1½	2	2

- NON ÉVALUÉ : Le départ des aéronefs IFR n'a pas été évalué pour les obstacles. Le commandant de bord doit établir la pente de montée minimale et/ou le cheminement requis pour éviter les obstacles et le relief lors d'un départ en IMC de la piste visée.

En l'absence d'une visibilité publiée pour une piste particulière, le pilote peut décoller en IFR si la visibilité au décollage lui permet d'éviter les obstacles au départ. Toutefois, cette visibilité ne doit en aucun cas être inférieure à ½ SM (¼ SM pour les giravions).

Lorsque les limites de l'aéronef ou d'autres facteurs empêchent le pilote de suivre la procédure publiée, le commandant de bord doit avoir recours à d'autres procédures tenant compte de l'évitement des obstacles.

Dans le cas de procédures de départ sans matrice publiée de taux de montée, on peut calculer le taux de montée requis à l'aide du tableau de conversion ci-après.

Tableau des taux de montée/descente au décollage ou à l'approche

Le tableau des taux de montée/descente est fourni pour la planification et l'exécution d'une montée ou d'une descente avec une vitesse sol connue ou approximative. Ce tableau peut également être utilisé pour calculer un taux de descente constant dans le segment final d'une approche de non-précision, lorsqu'un tableau d'angle de descente constant (CDA) n'est pas disponible. Ce taux de descente est fourni à titre indicatif seulement. Les valeurs de montée/descente sont arrondies à la dizaine de pieds supérieure.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Gradient		VITESSE SOL (kt)										Angle°
Pieds par NM	%	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	
200	3.29	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1.89
220	3.62	220	330	440	550	660	770	880	990	1100	1210	2.07
240	3.95	240	360	480	600	720	840	960	1080	1200	1320	2.26
260	4.28	260	390	520	650	780	910	1040	1170	1300	1430	2.45
280	4.61	280	420	560	700	840	980	1120	1260	1400	1540	2.64
300	4.94	300	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500	1650	2.83
320	5.27	320	480	640	800	960	1120	1280	1440	1600	1760	3.01
340	5.6	340	510	680	850	1020	1190	1360	1530	1700	1870	3.2
360	5.92	360	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800	1980	3.39
380	6.25	380	570	760	950	1140	1330	1520	1710	1900	2090	3.58
400	6.58	400	600	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	3.77
420	6.91	420	630	840	1050	1260	1470	1680	1890	2100	2310	3.95
440	7.24	440	660	880	1100	1320	1540	1760	1980	2200	2420	4.14
460	7.57	460	690	920	1150	1380	1610	1840	2070	2300	2530	4.33
480	7.9	480	720	960	1200	1440	1680	1920	2160	2400	2640	4.52
500	8.23	500	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500	2750	4.7
520	8.56	520	780	1040	1300	1560	1820	2080	2340	2600	2860	4.89
540	8.89	540	810	1080	1350	1620	1890	2160	2430	2700	2970	5.08
560	9.22	560	840	1120	1400	1680	1960	2240	2520	2800	3080	5.27
580	9.55	580	870	1160	1450	1740	2030	2320	2610	2900	3190	5.45
600	9.87	600	900	1200	1500	1800	2100	2400	2700	3000	3300	5.64
620	10.2	620	930	1240	1550	1860	2170	2480	2790	3100	3410	5.83
640	10.53	640	960	1280	1600	1920	2240	2560	2880	3200	3520	6.01
660	10.86	660	990	1320	1650	1980	2310	2640	2970	3300	3630	6.2
680	11.19	680	1020	1360	1700	2040	2380	2720	3060	3400	3740	6.39
700	11.52	700	1050	1400	1750	2100	2450	2800	3150	3500	3850	6.57

Formulas:

- Taux de montée (ou descente) en pieds par minute (pi/min)
  Taux de montée (pi/min)=Gradient de montée (pi/NM)×Vitesse sol (kt)/60
  Cela donne la vitesse verticale requise pour maintenir un gradient spécifique à une vitesse sol donnée
- Angle de montée (en degrés) Angle de montée = arctan(Hauteur/6076.11548)
  Convertit le gradient de montée en un angle en degrés.
- Pourcentage de montée
  Pourcentage de montée=Pieds par NM /6076.11548×100
  Convertit le gradient de montée en pourcentage.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Approche interrompue et pente de montée au départ des hélicoptères

Les critères s'appliquant au segment d'approche interrompue et de départ de toutes les procédures COPTER (procédures ne s'appliquant qu'aux hélicoptères) sont fondés sur les capacités d'un hélicoptère de monter tout en ayant une faible vitesse de translation, ce qui lui permet un angle de montée accentué. La surface de franchissement d'obstacles (SFO) pour évaluer les segments d'approche interrompue et de départ d'un hélicoptère est un plan incliné de 20:1. Cette inclinaison est deux fois celle du plan utilisé pour un avion. On s'attend donc à ce que la pente de montée d'un hélicoptère, dans l'application des procédures COPTER, soit le double de celle d'un avion. Une pente de montée d'au moins 400 pieds par NM s'applique. Un hélicoptère ayant une vitesse sol de 70 kt doit avoir un taux de montée de 467 pieds par minute (pi/min). En appliquant une SFO de 20:1 pour le segment d'approche interrompue COPTER au lieu de 40:1 pour les avions, il n'est pas nécessaire de tenir compte des obstacles établis pour le segment d'approche interrompue des avions, et l'altitude minimale de descente (MDA) pour un hélicoptère peut être inférieure à celle des avions. Avec une pente de montée minimale de 400 pieds par NM dans les segments d'approche interrompue et de départ, la marge de franchissement d'obstacles d'un hélicoptère est de 96 pieds pour chaque NM de trajectoire de vol.

*467 pi/min = 70 kt x 400 pieds par NM/60 minutes

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Interdiction d'approche – Aviation générale – Approche de non-précision, APV, approche de précision de CAT I ou CAT II (Réf. RAC 602.129)

(Exploitants commerciaux : voir *Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux*)

Sous réserve de certaines exceptions, un pilote d'aviation générale n'a pas le droit de poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I ou II au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire finale d'approche, vers une piste équipée de capteurs RVR, si les valeurs de RVR pour cette piste sont inférieures aux minimums suivants :

RVR minimums – Approches de non-précision, APV ou CAT I

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » seulement	1200	1200
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0
RVR « B » seulement	1200	1200

RVR minimum – Approches CAT II

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0

* Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.

L'une quelconque des exceptions suivantes à l'interdiction susmentionnée peut s'appliquer à tout aéronef d'aviation générale :

- à la réception d'un rapport de RVR inférieur aux minimums, l'aéronef a franchi le FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
- le commandant de bord a informé l'unité ATC concernée que l'aéronef est en vol d'entraînement et qu'il a l'intention d'amorcer une procédure d'approche interrompue à la DH ou plus haut, ou à l'altitude minimale de descente, selon le cas;
- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale;
- la RVR est en deçà de la RVR minimale mais la visibilité au sol signalée pour l'aéroport où se trouve la piste est d'au moins ¼ de mille
- le commandant de bord effectue une approche de précision aux minimums CAT III.

En ce qui a trait aux restrictions d'approche, en cas de phénomènes localisés ou de toute fluctuation touchant la validité de la RVR et lorsque l'ATC ou la FSS signale que la visibilité au sol est de ¼ de mille ou plus, l'approche peut être effectuée.

En résumé, l'approche est autorisée quand l'une des conditions suivantes est présente :

- la RVR la plus basse signalée pour la piste est à sa valeur minimale ou au-dessus (RAC 602.129), peu importe la visibilité au sol signalée;
- la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale;
- la visibilité au sol signalée est d'au moins ¼ de mille;

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

- la RVR de la piste n'est pas disponible ou n'est pas indiquée;
- l'ATS est avisé que l'aéronef est en vol d'entraînement et qu'une approche interrompue est prévue

Un pilote n'a pas le droit d'entamer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I ou II vers un aéroport où les procédures de faible visibilité sont en vigueur. Ces procédures sont associées aux opérations CAT III; le ***Canada Air Pilot*** les énonce pour chaque aéroport approprié. Elles restreignent les opérations des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la RVR est inférieure à 1200.

Interdiction d'approche – aviation générale – approche de CAT III
(Réf. RAC 602.130)

(Exploitants commerciaux : voir *Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux*)

Le pilote d'un aéronef IFR n'a pas le droit de poursuivre une approche de précision CAT III au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR signalée soit égale ou supérieure à la RVR minimale spécifiée dans le ***Canada Air Pilot*** pour la piste ou surface visée par l'approche aux instruments effectuée.

Minimum RVR – Avions – CAT III

Capteur RVR utilisé*	CAT IIIA	CAT IIIB	CAT IIIC
RVR « A », « B » et « C »	600/600/600	non autorisée	non autorisée

*Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.
Capteur RVR « C » situé à l'extrémité de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux – Approche de non-précision, APV ou de précision de CAT I (Réf. RAC 700.10)

Sous réserve de certaines exceptions, un pilote d'aviation commerciale n'est pas autorisé à poursuivre une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire finale d'approche, si les valeurs de visibilité sont inférieures aux valeurs de visibilité recommandées par le CAP pour l'approche visée :

Visibilité minimale – Avions – Non-précision, APV ou CAT I

Visibilité recommandée par le CAP (SM, RVR x 100 pieds)	Rapport de visibilité (visibilité au sol en SM, RVR « A » ou visibilité de piste en pieds)
½ RVR 26	⅜, RVR ou vis. piste 1600
¾ RVR 40	⅝, RVR ou vis. piste 3000
1 RVR 50	¾, RVR ou vis. piste 4000
1¼	1, RVR ou vis. piste 5000
1½	1¼, RVR ou vis. piste 6000
1¾	1½, RVR ou vis. piste >6000
2	1½, RVR ou vis. piste >6000
2¼	1¾, RVR ou vis. piste >6000
2½	2, RVR ou vis. piste >6000
2¾	2¼, RVR ou vis. piste >6000
3	2¼, RVR ou vis. piste >6000

RVR minimale – Hélicoptères - Non-précision, APV ou CAT I

Capteur RVR utilisé	Hélicoptères
RVR « A » seulement	1200
RVR « A » et « B »	1200/0
RVR « B » seulement	1200

Le rapport de RVR a priorité sur le rapport de visibilité de piste ou le rapport de visibilité au sol, et le rapport de visibilité de piste a priorité sur le rapport de visibilité au sol. La visibilité au sol n'impose une interdiction d'approche qu'aux aérodromes se trouvant au sud du 60° de latitude Nord. Si aucune RVR, visibilité de piste ou visibilité au sol n'est signalée, il n'existe aucun critère pour imposer une interdiction d'approche. (Cette notion est similaire à celle du présent paragraphe 602 sur l'interdiction d'approche du RAC qui énonce que, si aucune RVR n'est signalée, il n'existe pas de critère pour imposer une interdiction d'approche.)

Un rapport RVR est le seul rapport de visibilité qui puisse imposer une interdiction d'approche aux hélicoptères.

L'une quelconque des exceptions suivantes à l'interdiction susmentionnée peut s'appliquer à tout aéronef :

- le rapport de visibilité indique une valeur inférieure à celle requise et l'aéronef a franchi le FAF en rapprochement;
- le commandant de bord a informé l'unité ATC concernée que l'aéronef est en vol d'entraînement et qu'il a l'intention d'amorcer une procédure d'approche interrompue à la DA(H) ou au-dessus, ou à l'altitude minimale de descente, selon le cas;

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale;
- la visibilité au sol fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la visibilité minimale;
- un phénomène météorologique localisé réduit la visibilité au sol au point où la visibilité le long de l'approche vers la piste visée et le long de cette piste, tel qu'elle est observée par le pilote en vol et immédiatement signalée à l'ATS, le cas échéant, est égale ou supérieure à la visibilité spécifiée dans le CAP pour la procédure d'approche aux instruments effectuée;
- l'approche est effectuée conformément aux spécifications d'exploitation délivrées aux termes des sous-parties 703, 704 ou 705 du RAC.

Le pilote n'a pas le droit d'entamer une approche de non-précision, une APV ou une approche de précision de CAT I vers un aéroport où les procédures de faible visibilité sont en vigueur. Ces procédures sont associées aux opérations CAT III; le ***Canada Air Pilot*** les énonce pour chaque aéroport approprié. Elles restreignent les opérations des aéronefs et des véhicules sur l'aire de mouvement de l'aéroport lorsque la RVR est inférieure à 1200.

Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux – Approches de CAT II et III (Réf. RAC 700.11)

Le pilote d'un aéronef IFR n'a pas le droit de poursuivre une approche de précision CAT II ou CAT III au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale, à moins que la RVR signalée soit égale ou supérieure à la RVR minimale spécifiée dans le ***Canada Air Pilot*** pour la piste ou surface visée par l'approche aux instruments effectuée.

RVR Minimale – CAT II

Capteur RVR utilisé*	Avion	Hélicoptère
RVR « A » et « B »	1200/600	1200/0

RVR Minimale – Avions – CAT III

Capteur RVR utilisé*	CAT IIIA	CAT IIIB	CAT IIIC
RVR « A », « B » et « C »	600/600/600	non autorisée	non autorisée

*Capteur RVR « A » situé au seuil de piste.
Capteur RVR « B » situé à mi-piste.
Capteur RVR « C » situé à l'extrémité de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Interdiction d'approche – Exploitants commerciaux – Spécifications d'exploitation – approche de non-précision, APV ou approche de précision CAT I

(Réf. RAC 703.41, 704.37 ou 705.48)

Les exploitants visés par les sous-parties 703, 704 et 705, autorisés en vertu des spécifications d'opération 019, 303 ou 503 et satisfaisant à toutes les conditions associées à la procédure d'approche, ont le droit d'effectuer une approche quand la valeur de la visibilité est inférieure à celles spécifiées dans le paragraphe 700 d'interdiction générale d'approche du RAC. Sous réserve de certaines exceptions, il est interdit aux pilotes d'aéronefs commerciaux de poursuivre une approche de non-précision, APV ou une approche de précision de CAT I au-delà du FAF en rapprochement ou, s'il n'existe pas de FAF, du point d'interception de la trajectoire d'approche finale si la valeur de la visibilité signalée est inférieure à la valeur correspondante de visibilité du CAP pour l'approche effectuée.

Visibilité minimale – Avions – Spécifications d'opération 703/704/705 – Approche de non-précision, APV ou approche de CAT I

Visibilité recommandée par le CAP (SM, RVR x 100 pieds)	**Rapport de visibilité** (visibilité au sol en SM, RVR « A » ou visibilité de piste en pieds)
½ RVR 26	¼, RVR ou vis. piste 1200
¾ RVR 40	⅜, RVR ou vis. piste 2000
1 RVR 50	½, RVR ou vis. piste 2600
1¼	⅝, RVR ou vis. piste 3400
1½	¾, RVR ou vis. piste 4000
1¾	1, RVR ou vis. piste 5000
2	1, RVR ou vis. piste 5000
2¼	1¼, RVR ou vis. piste 6000
2½	1¼, RVR ou vis. piste >6000
2¾	1½, RVR ou vis. piste >6000
3	1½, RVR ou vis. piste >6000

Le rapport de RVR a priorité sur le rapport de visibilité de piste ou le rapport de visibilité au sol, et le rapport de visibilité de piste a priorité sur le rapport de visibilité au sol. La visibilité au sol n'impose une interdiction d'approche qu'aux aérodromes se trouvant au sud du 60° de latitude Nord. Si aucune RVR, visibilité de piste ou visibilité au sol n'est signalée, il n'existe aucun critère pour imposer une interdiction d'approche. (Cette notion est similaire à celle du présent paragraphe 602 d'interdiction d'approche du RAC qui énonce que, si aucune RVR n'est signalée, il n'existe pas de critère pour imposer une interdiction d'approche.)

L'une quelconque des exceptions suivantes à l'interdiction susmentionnée peut s'appliquer à tout avion :

- le rapport de visibilité indique une valeur inférieure à celle requise et l'avion a franchi le FAF en rapprochement ou, s'il n'y a pas de FAF, le point d'interception de la trajectoire d'approche finale;
- la RVR fluctue entre des valeurs inférieures et supérieures à la RVR minimale.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

HIAL non opérationnel

Les procédures d'approche aux instruments mises au point pour les pistes munies de HIAL comprennent une réduction jusqu'à ½ mille terrestre des visibilités recommandées indiquées dans le CAP. Lorsque ces systèmes de balisage lumineux sont hors service, le pilote doit ajuster les minimums d'approche tel qu'indiqué dans les tableaux ci-dessous. Cela inclut les cas où le système HIAL fonctionne en continu sur un seul des niveaux d'intensité normalement disponibles et où les changements d'intensité ne peuvent pas être sélectionnés ou demandés par le pilote pendant l'approche. Ces ajustements de minimums d'approche peuvent être déterminants pour savoir si le pilote peut effectuer ou non une approche aux instruments au-delà du FAF.

Les SSALR (AN), les ALSF-2 (AL), les SSALS (AW), les CAT I à haute intensité (AE) (aussi connu sous le nom ALSF-1) et les CAT II à haute intensité (AC) font partie des HIAL utilisés au Canada. Tous ces dispositifs, à l'exception des SSALS, sont utilisés pour certifier une piste avec approche de précision.

Lorsque l'HIAL est hors service, une piste avec approche de précision devient une piste de non précision. Pour cette raison, lorsqu'une procédure a des minimums d'approche directe inférieurs à une DH de 250 pi et une visibilité recommandée inférieure à 1 SM (RVR 50), les minimums doivent être augmentés pour passer à une DH de 250 pi et à une visibilité de 1 SM (RVR 50) lorsque l'HIAL est hors service.

Correction des minimums d'une approche directe quand la DH est inférieure à 250 pi

HIAL en service (publié)		HIAL hors service	
DH (pi)	**Visibilité recommandée (SM)**	**DH (pi)**	**Visibilité recommandée (SM)**
200 à 249	½ (RVR 26)	250	1 (RVR 50)

Pour les procédures ayant des minimums d'approche directe avec une DH/HAT de 250 pi ou plus, la visibilité recommandée doit être augmentée si l'un des HIAL est hors service, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous. Aucune augmentation des DH/HAT n'est requise.

Les minimums d'approche indirecte n'ont pas besoin d'être corrigés en fonction de l'état de fonctionnement ou de non-fonctionnement des HIAL.

Correction de la visibilité recommandée quand la DH/HAT est égale ou supérieure à 250 pi

DH/HAT (pi)	Visibilité recommandée lorsque le HIAL est en service (publié) (SM)	Visibilité recommandée lorsque le HIAL est hors service (SM)
250 à 347	1	1
348 à 434	1	1¼
435 à 521	1	1½
522 à 608	1¼	1¾
609 à 695	1½	2
696 à 782	1¾	2¼
783 à 869	2	2½
870 à 956	2¼	2¾
957 et plus	2½	3

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Minimums d'atterrissage

La sous-partie 602 du RAC spécifie que les atterrissages sont régis par les DH/MDA publiées. Un pilote d'aéronef en approche aux instruments n'a pas le droit de poursuivre la descente sous la DH, ou de descendre sous la MDA, selon le cas, à moins que la référence visuelle requise ne soit établie et maintenue pour effectuer un atterrissage sûr. Lorsque la référence visuelle requise n'est pas établie ou maintenue, le pilote doit effectuer une approche interrompue. La marge de franchissement d'obstacles n'est pas garantie dans le cas d'une approche interrompue au-delà du MAP.

Pour qu'il poursuive l'approche en vue d'un atterrissage, le pilote doit pouvoir distinguer clairement l'un des repères visuels énoncés ci-après :

- piste ou marques de piste;
- seuil de piste ou marques de seuil;
- TDZ ou marques de TDZ;
- feux d'approche;
- indicateur de pente d'approche;
- feux d'identification de piste (RILS);
- feux de seuil et d'extrémité de piste;
- balisage lumineux de zone de poser (TDZL);
- feux parallèles de bord de piste;
- feux d'axe de piste

Sous réserve de l'interdiction d'approche, les visibilités d'atterrissage associées aux procédures d'approche aux instruments sont publiées à titre indicatif uniquement. Elles devraient permettre d'établir et de garder en vue le repère visuel requis jusqu'à l'atterrissage; elles ne sont pas limitatives, et leur but est d'aider le pilote à estimer la probabilité d'un atterrissage réussi en regard des rapports de visibilité disponibles de l'aérodrome vers lequel l'approche aux instruments est effectuée.

Exigences de calage altimétrique

Avant d'entamer une procédure d'approche aux instruments, le pilote doit régler l'altimètre de l'aéronef sur un calage altimétrique courant valable pour l'endroit où l'approche aura lieu. Le calage altimétrique peut être un calage local ou un calage à distance, s'il est autorisé selon la carte de procédure aux instruments. Les méthodes permettant d'obtenir un calage altimétrique courant sont décrites dans le Supplément de vol Canada (CFS) pour chaque aérodrome, le cas échéant. Ce calage est considéré valide pendant 90 minutes après le moment de l'observation.

ATTENTION : Il faut user de prudence lorsqu'on utilise un calage altimétrique dont la mesure remonte à plus de 60 minutes ou lorsqu'une baisse rapide de pression est signalée. Dans de tels cas, une valeur peut être ajoutée à la DH ou la MDA publiée pour compenser la tendance à la baisse de la pression (0.01 pouce de mercure correspond à une correction de 10 pieds).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Utilisation de minimums d'approche directe

L'utilisation des minimums d'approche directe repose sur le principe que le pilote dispose des renseignements dont il a besoin pour atterrir en toute sécurité, c'est-à-dire la direction et la vitesse du vent ainsi que le rapport sur l'état de la piste. Le pilote qui n'a pas les renseignements nécessaires devrait procéder à une inspection visuelle aérienne de la piste avant l'atterrissage. Dans certains cas, cela ne peut être réalisé qu'en effectuant une approche indirecte menée jusqu'à la MDA pertinente.

Le pilote peut déterminer l'état de la piste, et notamment s'informer des obstacles temporaires comme les véhicules, en ayant recours à l'un des moyens suivants :

- une communication sur l'UNICOM de la destination;
- un appel téléphonique avant le vol vers la destination pour que l'information nécessaire soit disponible pour l'atterrissage lorsqu'elle sera requise;
- une inspection aérienne visuelle;
- un NOTAM diffusé par l'exploitant d'aéroport;
- tout autre moyen à sa disposition tel que, par exemple, la transmission d'un message obtenu d'un pilote l'ayant précédé à destination.

Un pilote de giravion peut utiliser les minimums publiés pour l'atterrissage en approche directe sans qu'il ait à tenir compte de la direction du vent ou de la piste en service.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Exigences relatives aux minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement

Les minimums météorologiques autorisés pour les aérodromes de dégagement doivent être établis à l'aide des renseignements présentés dans les tableaux des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement ci-dessous. Les minimums dérivés pour un aérodrome de dégagement doivent tenir compte de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation, des aides à la navigation fonctionnelles (traditionnelles et par satellite), du type de prévisions météorologiques, de la piste à utiliser et de la conformité à la sous-section 605.18(j) du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Ainsi que les tableaux des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement trouvé ci-dessous, le pilote doit tenir compte des éléments suivants pour les approches par satellite à un aérodrome de dégagement.
Les approches par satellite peuvent être utilisées pourvu que :

a. Les interruptions de service de satellite prévues aient été prises en compte, et le pilote vérifie que l'intégrité du RAIM ou du WAAS au niveau de l'approche sera disponible à l'ETA proposée pour tout aérodrome;

b. Dans le cas de l'avionique GPS répondant aux normes TSO-C129a, le pilote doit, à quelques reprises au cours du vol et au moins une fois avant d'avoir effectué la moitié du vol vers la destination, vérifier que le RAIM au niveau de l'approche sera disponible à l'aérodrome de destination et (ou) de dégagement à l'ETA;

c. Quand une approche par satellite est prévue à la fois à l'aérodrome de destination et à l'aérodrome de dégagement, ceux-ci sont séparés par un minimum de :

   - 75 NM, lorsque les deux aérodromes sont situés soit au Nunavut, soit au nord du 56e degré de latitude nord au Québec, soit au nord du 56e degré de latitude nord à Terre-Neuve-et-Labrador;
   - 100 NM lorsque l'un des aérodromes ou les deux sont situés ailleurs au Canada;

d. Pour les spécifications de navigation des approches RNP [indicatif de procédure RNAV (GNSS) RWY XX] :

   - Les lignes de minimums LPV ou LP ne peuvent pas être utilisées;
   - Les lignes de minimums LNAV/VNAV peuvent être utilisées lorsque l'aéronef est certifié pour la LNAV/VNAV barométrique; et,
   - Les lignes de minimums LNAV peuvent être utilisées;

e. Pour les spécifications de navigation des approches RNP AR [indicatif de procédure RNAV (RNP) RWY XX] :

   - Les exploitants de l'aviation générale ne peuvent pas utiliser cette approche;
   - Les exploitants privés et commerciaux peuvent utiliser cette approche pourvu qu'ils détiennent une autorisation d'exploitant valide conformément au document d'enregistrement d'exploitant privé (PORD) ou au permis d'exploitation aérienne (AOC); et,
   - Il est seulement possible d'utiliser les lignes de minimums RNP 0.30.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Tableau des minimums météorologiques pour les aérodromes de dégagement

Aménagements disponibles à un aérodrome de dégagement convenable	Conditions météorologiques requises
Deux ou plusieurs approches de précision utilisables, chacune autorisant des minimums d'approche directe vers des pistes séparées appropriées.	**400-1** ou 200 pi et ½ SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées.
Une seule approche de précision utilisable	**600-2*** ou 300 pi et 1 SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées
Seulement une approche de non-précision	**800-2*** ou 300 pi et 1 SM de plus que les plus faibles valeurs de HAT/HAA et de visibilité utilisables, respectivement, selon la plus élevée de chacune des valeurs visées.
Aucune approche IFR	Les conditions météorologiques prévues ne doivent pas être inférieures à 500 pieds au-dessus de l'altitude IFR minimale permettant une approche et un atterrissage VFR.
Pour les hélicoptères, lorsque des procédures d'approche aux instruments existent.	Plafond supérieur de 200 pieds aux minimums de l'approche à effectuer et visibilité d'au moins 1 SM mais en aucun cas inférieure à la visibilité minimale requise pour cette approche.

***600-2** et **800-2**, selon le cas, sont des valeurs considérées comme des *minimums de dégagement normalisés*. Si les critères choisis pour l'aérodrome de dégagement correspondent aux minimums normalisés, les minimums suivants sont aussi autorisés :

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Autres minimums acceptables pour le choix d'un aérodrome de dégagement

Minimums de dégagement normalisés		Si les minimums normalisés s'appliquent, les minimums suivants sont également autorisés	
Plafond	**Visibilité**	**Plafond**	**Visibilité**
600	2	700 800	1½ 1
800	2	900 1000	1½ 1

Note :

- Les critères susmentionnés reposent sur l'existence d'une PRÉVISION D'AÉRODROME (TAF).
- Un aérodrome pour lequel est diffusé une PRÉVISION D'AÉRODROME À TITRE CONSULTATIF peut servir d'aérodrome de dégagement si les conditions météorologiques prévues ne sont pas inférieures à 500 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable et si la visibilité est d'au moins 3 milles.
- Un aérodrome pour lequel est diffusé une PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE (GFA) peut servir d'aérodrome de dégagement si les conditions météorologiques prévoient l'ensemble des conditions suivantes :
  - aucun nuage à moins de 1000 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable;
  - aucun cumulonimbus;
  - une visibilité de 3 milles au moins.
- Les minimums pour le plafond sont calculés en faisant référence à la HAA ou HAT de la procédure. Les valeurs de plafond dans les prévisions météorologiques pour l'aviation sont exprimées par tranches de 100 pieds. Si, dans les minimums, les dizaines sont inférieures ou égales à 20 pieds, on prend la centaine inférieure; si elles sont supérieures à 20 pieds, on prend la centaine supérieure.

  Exemples : HAA 620 pieds = valeur de plafond de 600 pieds;
  HAA 621 pieds = valeur de plafond de 700 pieds;
  HAT 420 pieds = valeur de plafond de 400 pieds;
  HAT 421 pieds = valeur de plafond de 500 pieds.
- Les valeurs de visibilité calculées ne devraient pas être supérieures à 3 milles.

  Avertissement : Toutes les altitudes indiquées dans une GFA sont ASL, sauf indication contraire.

  Dans les critères susmentionnés, l'accent est mis sur la disponibilité des valeurs de HAT/HAA et de visibilité les plus basses utilisables pour l'atterrissage à un aérodrome. En déterminant ces valeurs, le pilote devrait tenir compte des éléments suivants :
  - après consultation des NOTAM, la disponibilité opérationnelle de l'équipement de navigation au sol;
  - la compatibilité de l'équipement de l'aéronef avec l'équipement de navigation au sol;
  - les conditions de vent de surface prévues qui pourraient avoir une incidence sur le choix de la piste d'atterrissage et des minimums d'approche qui s'y rattachent;
  - la présence des termes tels que BECMG, TEMPO et PROB dans la prévision (voir la section RAC de l'AIM) pour déterminer l'utilisation opérationnelle de l'aérodrome;

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

- toutes les altitudes mentionnées dans une GFA sont ASL sauf indication contraire, et l'altitude de l'aérodrome doit être prise en considération en vue de déterminer le plafond le plus bas prévus à un endroit donné;
- les valeurs minimales à l'aérodrome de dégagement calculées pour un vol donné peuvent ne pas convenir pour un vol subséquent.

- Le pilote peut se fonder sur les prévisions d'aérodrome (TAF) qui contiennent les termes BECMG, TEMPO ou PROB pour déterminer si un aérodrome convient comme aérodrome de dégagement, à condition de respecter les règles suivantes :
  - lorsque les conditions sont censées s'améliorer, il doit considérer que la prévision BECMG commence à la fin de la période de validité de ce changement, et ces conditions ne doivent pas être inférieures aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
  - lorsque les conditions sont censées se détériorer, il doit considérer que la prévision BECMG commence au début de la période de validité de ce changement, et ces conditions ne doivent pas être inférieures aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
  - la prévision TEMPO ne doit pas être inférieure aux minimums météorologiques d'aérodrome de dégagement publiés pour l'aérodrome visé;
  - la prévision PROB prévue ne doit pas être inférieure aux minimums d'atterrissage indiqués pour l'aérodrome visé.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Généralités

Des critères ont été établis pour deux types de profils de procédures d'atténuation du bruit au départ (NADP) applicables à certains aérodromes canadiens. Le profil NADP 1 vise à réduire le bruit dans les zones sensibles situées immédiatement à proximité de l'extrémité de départ d'une piste de l'aéroport. NADP 2 vise à réduire le bruit dans les zones plus éloignées de cette extrémité.

Deux procédures conformes de NADP sont présentées ci-dessous. Chacune d'elles décrit une méthode, mais non la seule méthode possible, pour assurer la réduction du bruit dans des zones sensibles au bruit.

Tout profil NADP doit satisfaire aux exigences du gradient minimal de montée spécifié dans le SID ou critère de départ. Ces procédures ne doivent aucunement empêcher le commandant de bord d'exercer son autorité pour assurer la sécurité de son avion.

Les procédures d'atténuation du bruit au départ, lorsqu'elles sont requises à un aérodrome, sont incorporées aux procédures SID/procédure de départ. Lorsque c'est possible, le pilote ou l'exploitant de l'avion a le choix entre la NADP 1 ou NADP 2.

Exemple :

PISTE	NADP
08	1
26	1 or 2
13	1

NADP 1

- Montée initiale jusqu'à au moins 800 pi AAE :
  - puissance ou poussée réglée pour le décollage;
  - volets et becs en configuration de décollage;
  - vitesse de montée d'au moins V2 + 10 kt.
- À 800 pi AAE ou plus :
  - amorcer la réduction de la puissance ou de la poussée;
  - maintenir la vitesse de montée à V2 + 10 à 20 kt au moins;
  - maintenir les volets et les becs en configuration de décollage.
- À 3000 pi AAE :
  - maintenir une vitesse ascensionnelle positive;
  - accélérer jusqu'à la vitesse de montée en route;
  - rentrer les volets et les becs selon la séquence normale.

Note : Pour faciliter la planification de l'espacement des aéronefs au décollage, les pilotes qui ont l'intention d'utiliser la NADP 1 aux aéroports canadiens doivent aviser le personnel délivrant les autorisations ou le contrôle sol. Aux aéroports où la NADP 1 constitue la seule procédure à suivre, il n'est pas nécessaire d'aviser l'ATC.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

NADP 2

- Montée initiale jusqu'à au moins 800 pi AAE :
  - puissance ou poussée réglée pour le décollage;
  - volets et becs en configuration de décollage;
  - vitesse de montée d'au moins V2 + 10 kt.
- À 800 pi AAE ou plus, maintenir une vitesse ascensionnelle positive et accélérer jusqu'à la VZF, et :
  - rentrer les volets et les becs selon la séquence normale;
  - réduire la puissance ou la poussée à un moment du segment d'accélération qui garantit une performance d'accélération adéquate.
- Poursuivre la montée jusqu'à 3000 pi AAE à une vitesse de montée au moins égale à la VZF.
- À 3000 pi AAE, passer à la vitesse de montée en route normale.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Corrections pour température froide

Les altimètres barométriques sont calibrés pour indiquer l'altitude vraie en conditions ISA. Tout écart par rapport aux conditions ISA entraîne une indication erronée. L'altitude vraie est supérieure à l'altitude indiquée lorsque la température est supérieure à la température ISA, et inférieure à l'altitude indiquée lorsque la température est inférieure à la température ISA. L'erreur de l'altimètre peut être importante et même s'avérer extrêmement importante pour le maintien des marges de franchissement d'obstacles.

Les altitudes IFR minimales publiées (c.-à-d. la MSA/TAA et les segments d'approche initiale/intermédiaire/finale/interrompue, y compris la MDA/DA) doivent être ajustées lorsque la température ambiante à la surface est très inférieure à celle qui est prédite par l'atmosphère type. En règle générale, cette température est considérée comme étant de 0° C ou, lorsque les MDA/DA sont égales ou supérieures à 1 000 pi HAA, elle commence alors à +10° C.

Note : Si le pilote estime que les règles susmentionnées ne permettent pas d'ajuster adéquatement les altitudes IFR minimales publiées dans les procédures pour compenser les basses températures, il lui appartient d'appliquer une correction de température lorsque la température de l'aérodrome est inférieure à l'ISA.

Les corrections d'altitude s'effectuent en appliquant les procédures suivantes :

1. Les altitudes IFR attribuées peuvent être acceptées ou refusées. Un refus, dans ce cas, est fondé sur l'évaluation par le pilote de l'effet de la température sur la marge de franchissement d'obstacles. Les altitudes IFR assignées et acceptées par le pilote ne devraient pas être ajustées pour corriger l'effet de la température. Par exemple, le pilote qui accepte de maintenir 3000 pi ne devra pas appliquer de correction à 3000 pi.
2. Les altitudes de guidage attribuées par l'ATC comportent les corrections nécessaires et n'exigent aucune action corrective de la part des pilotes.
3. Lorsque des corrections sont appliquées à une altitude obligatoire publiée ou à une altitude d'attente d'approche interrompue, les pilotes devraient informer l'ATC de l'altitude corrigée en fonction de la température avant de traverser le point de cheminement associé.

Tableau de correction des altitudes

Temp à l'A/D (°C)	Hauteur au-dessus de l'altitude de la source de calage de l'altimètre (pieds)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
+10									20	30	40	60	80	100
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	290
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	430	570	710
-30	40	60	80	100	120	130	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	890	1190	1500

Note :
- Les corrections sont arrondies à la dizaine de pieds supérieure.
- Les valeurs doivent être ajoutées aux altitudes IFR minimum publiées.
- Les valeurs de température provenant de la station d'observation la plus proche de l'aéronef devraient être utilisées (il s'agit habituellement de l'aérodrome).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TABLEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

Exemple : Altitude de l'aérodrome, 2262 pi; température à l'aérodrome, -50°C

	Altitude	HAA	Correction	Altitude indiquée
Virage conventionnel	4000 pi	1738 pi	+ 521.4 pi[1]	4600 pi[2]
FAF	3300 pi	1039 pi	+ 311.4 pi	3700 pi
MDA approche directe	2840 pi	578 pi	+ 173.4 pi	3020 pi
MDA approche indirecte	2840 pi	578 pi	+ 173.4 pi	3020 pi

[1]La **correction à apporter** est établie en effectuant le calcul suivant :

(Erreur à 2000 pi à -50°C) 600 - (erreur à 1500 pi à -50°C) 450	= 150
Différence d'altitude ci-dessus (2000 - 1500)	= 500
Erreur par pied de différence (150/500)	= 0.3
HAA	= 1738
Erreur à 1738 = (1738 - 1500) x 0.3 = 71.4 + 450 (erreur 1500 à -50°C)	= 521.4

[2]L'**altitude corrigée** est calculée comme suit :

Erreur calculée à 1738 ci-dessus	= 521.4
Altitude du virage conventionnel (4000) + erreur (521.4)	= 4521.4
Altitude indiquée à maintenir, arrondie à la centaine de pieds supérieure	= 4600

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Généralités

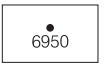
Sauf indication contraire :

- Toutes les distances sur les cartes sont en milles marins (NM).
- Les visibilités sont exprimées en milles terrestres (SM).
- Les dimensions des pistes sont exprimées en pieds (pi).
- La portée visuelle de piste (RVR) est exprimée en centaines de pieds.
- Les altitudes inférieures à 18 000 pi sont exprimées en nombre de pieds au-dessus du niveau de la mer.
- Les relèvements, routes et caps sont magnétiques (sauf si leur valeur est suivie de la lettre « G » pour « Grille » ou « T » pour « Vrai »).

Les altitudes minimales satisfont aux exigences de marges de franchissement d'obstacles en conditions ISA. L'altitude de transition dans l'espace aérien intérieur du Sud est de 18 000 pi. L'altimètre de l'aéronef qui vole plus bas que cette altitude doit être calé conformément aux prescriptions du RAC 602.35. Au Canada, cet espace aérien s'appelle la région de calage altimétrique.

Topographie


Courbes de niveau



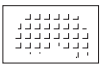
Point coté


Lacs


Rivières

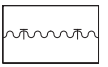
Planimétrie


Bâtiments

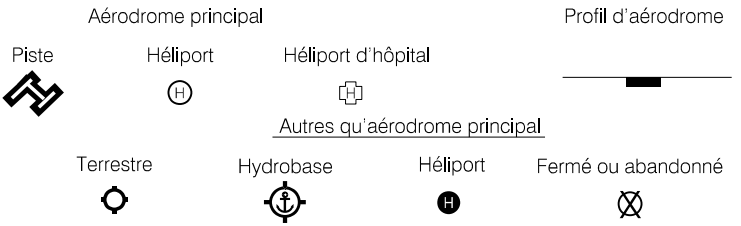

Zone bâtie



Frontière internationale


Ligne de transport

Aérodrome



Note : L'aérodrome principal visé par la procédure est illustré. Les autres aérodromes satisfaisant aux critères de présentation graphique de NAV CANADA sont également illustrés.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Aires de manœuvre


Revêtement dur


Sable, gravier, etc.


Plaques d'acier perforées


Piste pour avions à ski (indiquée)


Fermée ou abandonnée


Seuil décalé


Aire de demi-tour


Voie de circulation; aire de trafic ou d'attente


Zone de construction


Prolongement d'arrêt

Autres éléments d'aérodrome

Tour de contrôle
(phare d'aérodrome indiqué lorsque les deux sont colocalisés)

Indicateur de direction d'atterrissage non éclairé

Indicateur de direction d'atterrissage éclairé

Indicateur de direction du vent non éclairé

Indicateur de direction du vent éclairé



Indicateur de pente d'approche
(Pente autre que 3° indiquée)



Capteur RVR



Pente de piste

Clôture

★ Phare de danger

Annotations pour feux aéronautiques

F – fixe	Fl – clignotant	Occ – à occultation
B – bleu	R – rouge	G – vert

Les feux sont blancs à moins d'indication contraire.

Phare d'aérodrome (rotatif ou à éclats)

Point de référence d'aérodrome (ARP)


Câble d'arrêt bidirectionnel


Câble d'arrêt unidirectionnel

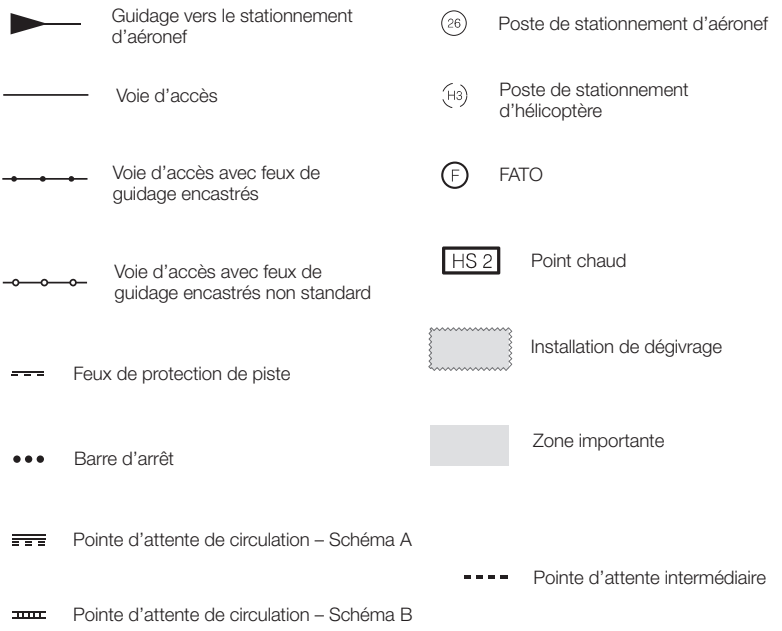

Barrière d'arrêt


Lampadaire

* L'astérisque indique qu'il faut se référer au CFS, à un autre document que le CFS ou à une autre donnée sur la même carte.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES SYMBOLES



Note : Le schéma A est le point d'attente avant piste normal et sera seulement référencé dans le CAP GEN, car le représenter sur toutes les cartes d'aérodrome causerait un encombrement inutile.

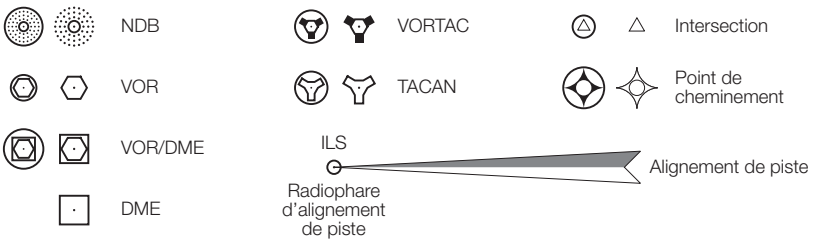
Note : Les points d'attente avant piste seront représentés d'après une hiérarchie des cartes fournies.

- Les cartes d'aérodrome sans cartes supplémentaires incluses représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.
- Les cartes d'aérodrome sans cartes supplémentaires de circulation au sol incluses représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.
- Les cartes d'aérodrome avec cartes supplémentaires incluses ne représenteront aucune schéma B des points d'attente avant pistes, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » car ils seront représentés sur les cartes supplémentaires.
- Toutes les cartes supplémentaires (c'est-à-dire les cartes d'information, de circulation au sol et de visibilité réduite) représenteront le schéma B des points d'attente avant piste avec des restrictions spécifiques, p. ex., point d'attente CAT I/II/III, « points d'attente intermédiaires », « barres d'arrêt », et « feux de protection de piste » tel que fourni par l'autorité aéroportuaire.

LÉGENDE DES SYMBOLES

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Points significatifs

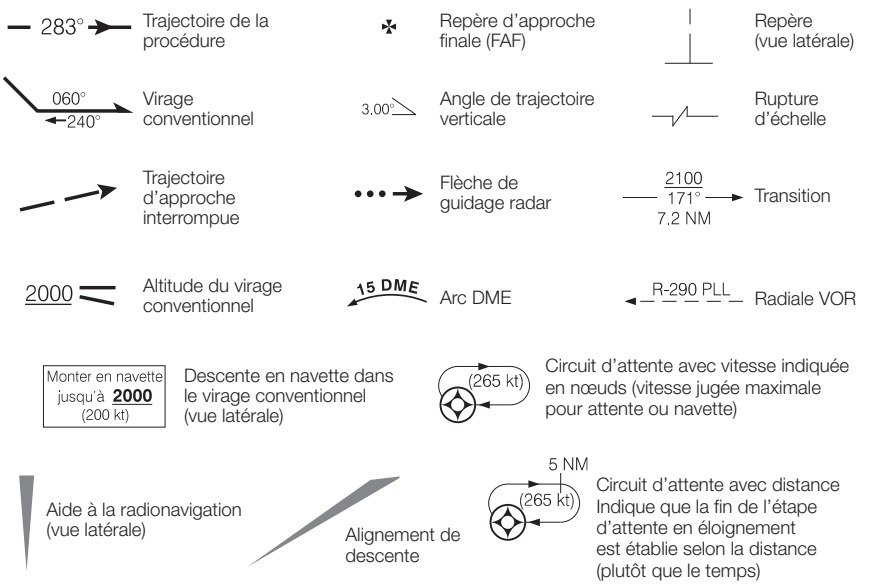


Un cercle entourant une aide radio, une intersection ou un point de cheminement indique un point de survol RNAV.

Un symbole de point significatif est choisi en fonction de la hiérarchie de la spécification d'illustration de NAV CANADA. L'ordre hiérarchique des symboles est le suivant :

- Aide à la radionavigation
- Intersection
- Point de cheminement

Symboles de procédures



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Obstacles

Obstacle non éclairé

Obstacle éclairé

Éolienne non éclairée

Éolienne éclairée

Groupe d'obstacles non éclairés

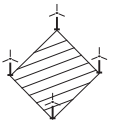
Groupe d'obstacles éclairés

Groupe d'éoliennes non éclairées

Groupe d'éoliennes éclairées

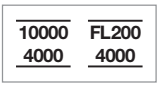
Obstacle non éclairé exceptionnellement élevé (1000 pi AGL et plus)

Obstacle éclairé exceptionnellement élevé (1000 pi AGL et plus)



Zone d'éoliennes

Altitudes / Niveaux de vol



Plage d'altitudes ou de niveaux de vol



Altitude ou niveau de vol obligatoire



Altitude ou niveau de vol minimal



Altitude ou niveau de vol anticipé



Altitude ou niveau de vol recommandé



Altitude ou niveau de vol maximal

Sur les cartes, les données d'altitude visant l'altitude de sécurité 100 NM, la MSA, la TAA, les minimums d'approche, les instructions d'approche interrompue ou la procédure de départ constituent des altitudes minimales même sans être soulignées. Ceci s'applique également aux valeurs de MOCA indiquées sur les cartes SID et STAR.

Vitesses indiquées



Vitesse indiquée obligatoire



Vitesse indiquée minimale



Vitesse indiquée recommandée

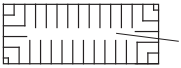


Vitesse indiquée maximale

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Restrictions de l'espace aérien

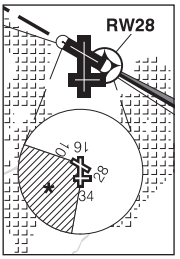
Espace aérien à statut spécial
Espace aérien réglementé, espace aérien à service consultatif, zone dangereuse, zone de dynamitage, zone d'opérations militaires



Codes d'activité des espaces aériens à service consultatif :

- (**A**) : Voltige aérienne
- (**F**) : Essais en vol
- (**H**) : Vol libre
- (**M**) : Opérations militaires
- (**P**) : Parachutisme
- (**S**) : Vol à voile
- (**T**) : Entraînement

Restriction d'approche indirecte



Un astérisque sur la ligne des minimums d'approche indirecte renvoie le lecteur au schéma de restriction d'approche indirecte. La catégorie d'aéronefs à laquelle s'applique une restriction est indiquée par l'astérisque dans la colonne appropriée des minimums d'approche indirecte. La zone hachurée dans le schéma représente la zone où une approche indirecte est interdite.

APPROCHE INDIRECTE	*	**4060**	(503)	1½	*	**4060**	(503)	2

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

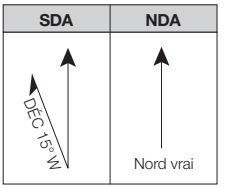
Déclinaison magnétique

Procédures d'approche aux instruments

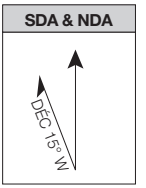
SDA
DÉC 15° W

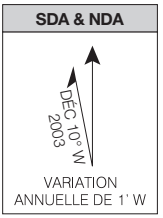
NDA
DÉC N/A

SID, STAR et procédures de départ



Cartes d'approche visuelle
Procédures de circuit de nuit





Cartes d'aérodrome ou d'héliport

Cartes de circulation au sol

Cartes d'aires de stationnement, cartes de postes et de procédures de dégivrage

Cartes des opérations en l'absence de contrôle sur l'aire de trafic

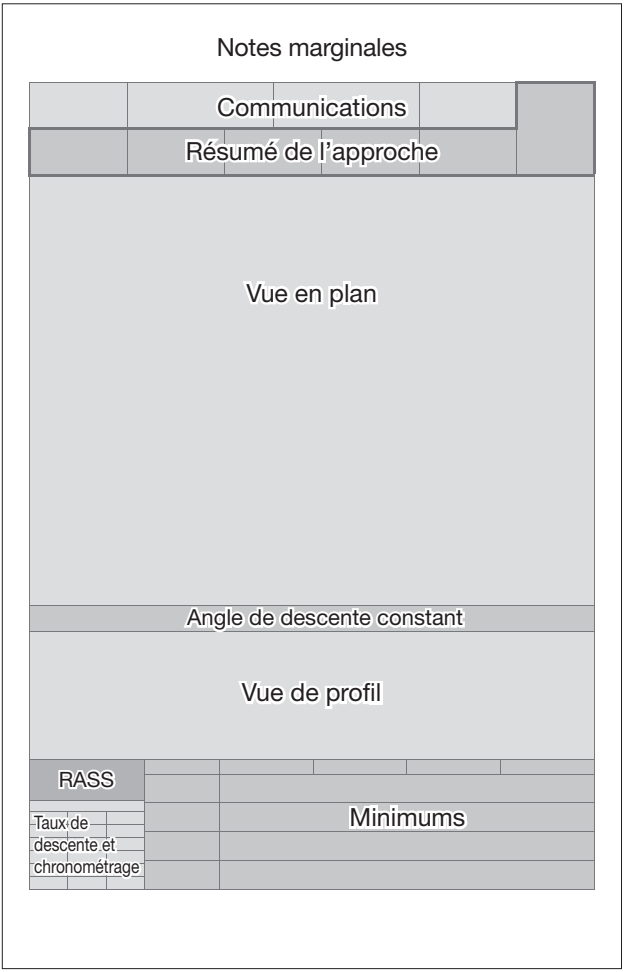
Cartes de cases départ

La déclinaison magnétique change au fil du temps; sa valeur indiquée sur une carte de procédure aux instruments est celle ayant servi à établir les relèvements, routes et radiales magnétiques. Le cycle de mise à jour de la déclinaison magnétique qu'utilise l'avionique de bord peut être différent du cycle de mise à jour des cartes, ce qui peut entraîner une légère différence entre les directions magnétiques indiquées par les systèmes de bord et celles indiquées sur les cartes.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Les renseignements et exemples figurant dans la présente partie définissent et expliquent les divers éléments d'une carte d'approche du CAP. Ils portent sur la carte d'approche générique, la carte d'approche pour hélicoptère seulement, la carte d'approche visuelle, la carte d'approche ILS de catégorie II ou III et la carte d'approche RNP AR. Ils sont présentés à titre indicatif seulement et ne doivent pas être utilisés pour la navigation.

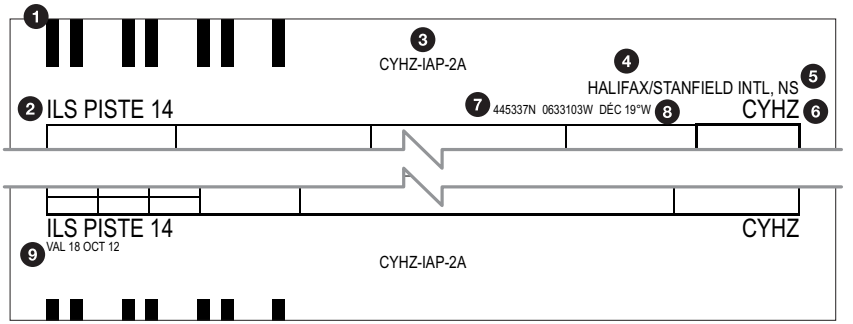
Carte d'approche générique



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Note marginale

Les renseignements présentés sur le pourtour de la carte d'approche comprennent l'indicatif de la procédure, l'ARP, la déclinaison primaire ayant servi à établir les relèvements, caps et radiales, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur de la procédure et le numéro de la carte.



1. Code barre du volume
2. Indicatif de la procédure
3. Numéro de la carte
4. Nom de l'aérodrome
5. Province ou Territoire
6. Indicatif de l'aérodrome
7. ARP
8. Déclinaison magnétique
9. Date d'entrée en vigueur

Indicatif de la procédure

Convention d'écriture de base

L'indicatif de la procédure est l'appellation unique servant à désigner cette procédure à l'aérodrome visé. La première partie de l'indicatif indique le type de moyen primaire de navigation requis pour le guidage latéral en approche finale.

- NDB → « NDB »
- VOR ou VORTAC → « VOR »
- Alignement de piste → « LOC »
- ILS → « ILS »
- ILS autorisation spéciale catégorie I → « ILS AS CAT I »
- ILS autorisation spéciale catégorie II → « ILS AS CAT II »
- ILS Catégorie II/III → « ILS CAT II ou III »
- RNAV GNSS → « RNAV (GNSS) »
- RNAV RNP → « RNAV (RNP) »

Le numéro de piste suit le type de moyen de navigation lorsque la procédure d'approche présente des minimums d'approche directe.

- VOR PISTE 26
- RNAV (GNSS) PISTE 14

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Exigences additionnelles de moyens de navigation

Si toutes les lignes de minimums d'une carte d'approche de type VOR ou NDB indiquent que l'utilisation du DME est requise pour marquer les repères du segment final, l'indicatif de la procédure contient le suffixe « /DME ».

- VOR/DME PISTE 13
- NDB/DME PISTE 35

Dans tous les autres cas, les moyens de navigation additionnels requis sont indiqués dans les lignes de minimums de l'approche :

- ILS/DME
- LOC/DME
- LNAV/VNAV
- LP
- LPV

Le pilote doit établir d'avance si l'approche et l'approche interrompue peuvent s'effectuer à l'aide de l'équipement de bord de son aéronef.

Procédure multiples

Si deux procédures d'approche sont présentes sur la même carte, la conjonction « ou » sépare les types de moyens de navigation. Dans le cas de procédures multiples, les procédures ILS et LOC sont considérées comme une seule approche et ont un indicatif commun.

- ILS ou NDB PISTE 25

Procédures analogues

Les normes de codage des bases de données d'avionique reconnaissent les huit types de moyens de navigation suivants pour désigner une procédure d'approche directe :

- ILS
- LOC
- VOR
- VOR/DME
- NDB
- NDB/DME
- RNAV

Deux procédures d'approche visant la même piste et faisant appel aux mêmes indicatifs de types de moyens de navigation sont considérées comme des procédures analogues pour le codage de base de données. Pour identifier spécialement ces procédures, un caractère alphabétique commençant par la lettre « Z » et continuant dans le sens contraire de l'ordre alphabétique (Z, Y, X…) est ajouté à l'indicatif de la procédure entre le type de navigation et le numéro de piste. Dans certains cas le caractère alphabétique « Y » ou « X » peut être omis et réservé pour de futurs développements. **La procédure comportant le caractère « Z » est la procédure prédominante et la seule pouvant être extraite d'une base de données d'avionique à capacité limitée.**

- RNAV (GNSS) Z PISTE 26
- RNAV (RNP) Y PISTE 26
- VOR Z PISTE 13
- VOR Y PISTE 13

Les approches ILS catégorie I, ILS AS (autorisation spéciale) catégorie I, ILS catégorie II, ILS AS catégorie II et ILS catégorie III vers la même piste et comprenant les mêmes routes au sol, altitudes (minimums d'atterrissage exclus) et instructions d'approche interrompue ne sont pas considérées comme étant analogues et ne nécessitent donc pas de suffixes alphabétiques d'identification distincts. Par exemple, il n'y a pas lieu d'ajouter de suffixe à « ILS RWY 16R » ou à « ILS AS CAT I RWY 16R ». Cependant, si l'ILS CAT I comporte un suffixe, alors on attribue le même suffixe à l'ILS AS, par exemple : « ILS Y RWY 16R » et « ILS AS CAT II Y RWY 16R ».

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Procédure d'approche indirecte seulement

Une procédure d'approche ne contenant que des minimums d'approche indirecte n'est pas associée à une piste particulière; elle est désignée par un caractère alphabétique qui suit le type du moyen de navigation. Le premier caractère ajouté est la lettre « A »; les lettres suivantes sont attribuées dans l'ordre alphabétique (A, B, C, etc.) en fonction du placement de chaque approche « indirecte seulement » à cet aérodrome dans l'Inventaire canadien des procédures aux instruments.

- RNAV (GNSS) A
- NDB B

Suffixes additionnels

Un des suffixes suivants, ou une combinaison, peut suivre l'indicatif de la procédure :

- (VRAI) procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Numérotation des cartes

L'ordre des cartes de procédures dans l'inventaire des procédures canadiennes en vigueur est régi par les spécifications de NAV CANADA et sert à assigner un numéro à chaque carte. Le numéro d'ordre dépend de l'ensemble de l'inventaire sans tenir compte d'un volume en papier particulier (CAP, RCAP ou GPH 200). C'est pourquoi certains numéros de carte peuvent sembler manquer dans un volume considéré isolément.

Les numéros de page sont assignés comme suit. Les groupes 3 et 4 ne sont utilisés qu'au besoin.



Groupe 1

Indicatif OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou de l'héliport.

Groupe 2

L'une des 11 abréviations indiquant le type de carte de procédure, soit :

STAR	Carte d'arrivée normalisée en région terminale	**AD**	Carte d'aérodrome
IAP	Carte de procédure d'approche aux instruments	**HP**	Carte d'héliport
VAP	Carte de procédure d'approche visuelle	**GM**	Carte de mouvements et de circulation au sol
SID	Carte de départ normalisé aux instruments	**APD**	Carte de stationnement ou de quai pour aéronefs
DP	Carte de procédure de départ	**NCP**	Carte de procédure de circuit de nuit
NOR	Carte de restrictions d'exploitation en raison du bruit et de procédures d'atténuation du bruit		

Les pages IAP et identifiée comme ICAO-IAP-AAU. D'autres types de pages d'information sur les spécialités peuvent être regroupés dans les catégories AD (aérodrome) ou GM (mouvements à la surface).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Groupe 3

Numéro d'un ou deux chiffres. Dans le cas de cartes STAR, VAP, SID et DP, ce numéro est attribué suivant un ordre séquentiel en fonction de la procédure. Un tel numéro n'est pas attribué aux pages suivant la première d'une procédure aux instruments comptant plusieurs pages. Le Groupe 4 ci-dessous sert à la numérotation de ces pages.

Dans le cas des cartes NOR, AD, HP et APD, un numéro est attribué suivant un ordre séquentiel aux pages suivant la première.

Le numéro du groupe 3 est attribué aux cartes IAP selon le type d'IAP, comme :

1	Radar d'approche de précision	**6**	VOR
2	ILS CAT I, II, III	**7**	TACAN
3	RNAV	**8**	NDB/DME
4	LOC	**9**	NDB
5	VOR/DME		

Le numéro du groupe 3 est attribué aux cartes GM selon le type de carte GM, comme suit :

1	Carte de circulation au sol	**3**	Carte de route de circulation par faible visibilité
2	Carte standard de route de circulation au sol	**4**	Carte de dégivrage

Groupe 4

Caractère alphabétique attribué dans l'ordre alphabétique en commençant par la lettre A à chaque page n'ayant pas déjà un numéro unique.

Pages d'information spécialisée

L'information spécialisée peut se présenter de diverses façons dans le CAP. Ces pages se divisent en deux catégories : les pages Attention à tous les utilisateurs (AAUP); et les pages de renseignements sur les aérodromes.

Pages Attention à tous les utilisateurs (deux types) :

- Attention à tous les utilisateurs – Établi sur la RNP AR (AAU – EoR) : consignes détaillées à l'intention des pilotes concernant les exigences opérationnelles, les attentes du contrôle de la circulation aérienne et les instructions de dégagement. Toutes les cartes d'IAP sont précédées de cette page.
- Attention à tous les utilisateurs – Opérations sur pistes parallèles rapprochées (AAU – CSPO) : renseignements essentiels concernant les approches PRM (système de surveillance de précision des pistes). Contient des instructions détaillées concernant les exigences imposées aux exploitants et l'équipement requis, les instructions de dégagement et les dispositions pour les exploitants qui ne sont pas en mesure de répondre aux exigences. Toutes les cartes PRM sont précédées de cette page.

Note : Il peut y avoir plusieurs AAUP pour un même emplacement.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Pages de renseignements aéroportuaires (désignateurs) :

- Règlements locaux de l'aérodrome (LAR)
- Procédures de vol (FP)
- Renseignements supplémentaires (AI)
- Carte d'aérodrome
- Opérations sur pistes très achalandées (HIRO)
- Cartes diverses se rapportant à un aérodrome ou à un héliport qu'on ne peut classer autrement, par exemple : Carte d'aérodrome (DISTANCE DE ROULEMENT REDUITE)

Note : Les emplacements qui figurent dans le CAP ont toujours une page Carte d'aérodrome. On ajoute d'autres pages selon les besoins de l'emplacement.

Cartes des mouvements à la surface (GM) : un emplacement peut avoir plusieurs types de cartes GM selon sa complexité et ses besoins. Exemples :

- Carte de circulation (y compris les cartes d'information spéciales, si nécessaire)
- Cartes des routes de circulation au sol standard
- Cartes de circulation en conditions de faible visibilité
- Cartes de dégivrage (carte des OPÉRATIONS DE DÉGIVRAGE ou des POSITIONS DE DÉGIVRAGE et PROCÉDURES)
- ÉLIMINATION DE LA GLACE SUR LES AILETTES DE SOUFFLANTE

Communications

En règle générale, les renseignements sur les communications d'une carte de procédure s'inscrivent dans le cadre de cinq systèmes décrits ci-après.

Système météo automatisé : Renseignements préenregistrés ou générés par ordinateur sur la météo ou le fonctionnement des aménagements. Les dispositifs de communication concernés comprennent : ATIS, AWOS, LWIS et AUTO.

Système des arrivées : Dispositifs pour obtenir les instructions d'arrivée et/ou l'autorisation d'approche en espace aérien inférieur contrôlé à 30 NM ou moins de l'aérodrome. Ils comprennent : CTR, ARR, TML, RADIO et PAR.

Système de tour : Dispositifs de communication visant les mouvements des aéronefs en vol près de l'aérodrome ou sur les pistes qui comprennent : TWR (tour), RADIO, UNICOM, APRT RADIO (radio d'aéroport) et TFC (trafic).

Système du sol : Dispositifs de communication visant les mouvements d'aéronefs sur les voies de circulation et autres aires de trafic à l'aérodrome. Si le service de système du sol est fourni par un dispositif du système de tour, il n'est pas mentionné à nouveau dans cet espace. Le service de délivrance des autorisations, s'il y en a un, fait partie du système du sol. Ces dispositifs comprennent : CLNC DEL (délivrance d'autorisations), AIRE DE TRAFIC, GND (sol), PAD CTL (contrôle d'hélisurface) et ICEMAN.

Système des départs : Dispositifs de communication les plus courants pour obtenir les instructions de départ ou de contrôle après le décollage dans l'espace aérien inférieur contrôlé dans un rayon de 30 NM de l'aérodrome. De plus, une RCO sur place servant au FISE apparaît lorsqu'il s'agit de la seule façon d'obtenir une autorisation IFR au sol avant le départ pour au moins une partie de la journée. Ces dispositifs comprennent : CTR, DEP, TML et RADIO.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Ces cinq systèmes sont disposés dans l'ordre où le pilote les utilise lors de la phase d'arrivée ou de départ de façon à constituer la chaîne de communication des arrivées, d'une part, et la chaîne de communication des départs, d'autre part.

Chaîne de communication des arrivées	1. Système météo automatisé 2. Système des arrivées 3. Système de tour 4. Système du sol
Chaîne de communication des départs	1. Système météo automatisé 2. Système du sol 3. Système de tour 4. Système des départs

Les données de communication d'une carte de procédure, s'il y en a, s'inscrivent dans l'une des deux chaînes de communication ou dans l'un des éléments de celle-ci. S'il n'y a pas de données à un endroit donné, le bloc du système de communications est vide.

Carte STAR	Éléments 1, 2 et 3 de la chaîne de communication des arrivées
Carte de procédure d'approche aux instruments (IAP)	Totalité de la chaîne de communication des arrivées
Carte de stationnement ou de quai pour aéronefs (APD)	Éléments 1 et 2 de la chaîne de communication des départs
Carte de mouvements et de circulation au sol (GM)	Éléments 1, 2 et 3 de la chaîne de communication des départs
Carte d'aérodrome (AD) et carte d'héliport (HP)	Totalité de la chaîne de communication des départs
Carte SID et carte de procédure de départ (DP)	Éléments 3 et 4 de la chaîne de communication des départs

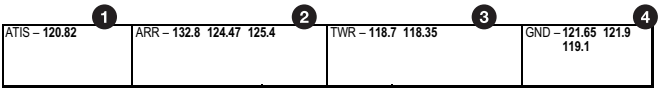
Si le nom de l'organisme de communications diffère de celui de l'aérodrome visé par la procédure, l'indicatif de l'organisme est indiqué (ex. : RADIO Edmonton, TWR City).

Si un organisme ou une fréquence n'est en service qu'une partie de la journée, son indicatif est précédé du symbole d'heures d'ouverture limitées (◕). Il faut consulter le CFS pour connaître ces heures. Tout organisme faisant appel à un équipement de composition est indiqué par le suffixe DRCO (DRCO).

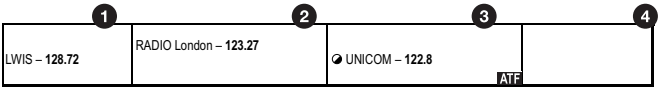
Si, dans le bloc du système de tour, la fréquence de TFC est aussi celle du UNICOM, il n'y a pas deux mentions distinctes : les diffusions obligatoires du trafic sont effectuées sur la fréquence spécifiée pour le UNICOM à moins d'indication contraire.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte IAP – Chaîne de communication des arrivées



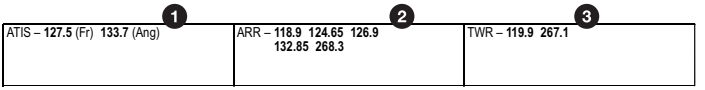
Exemple 1



Exemple 2

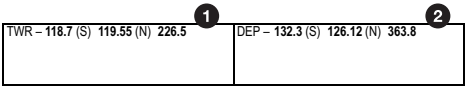
1 Système météo automatisé
2 Système des arrivées
3 Système de tour
4 Système du sol

Carte STAR – Chaîne de communication des arrivées



1 Système météo automatisé
2 Système des arrivées
3 Système de tour

Carte SID – Chaîne de communication des départs



1 Système de tour
2 Système des départs

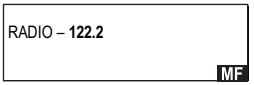
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

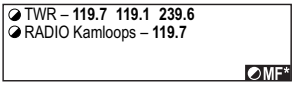
Indication de zones ATF et MF

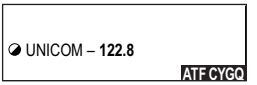
Un symbole dans le coin inférieur droit du bloc de système de tour indique qu'un aérodrome est jentouré d'une zone ATF ou MF; il peut s'accompagner d'autres symboles complémentaires. Ces symboles sont expliqués ci-dessous :

ATF	Zone ATF de dimensions standard (5 NM, 3000 pi AAE, [±100 pi]).
MF	Zone MF de dimensions standard (5 NM, 3000 pi AAE, [±100 pi]).
ATF MF	Zone ATF ou MF pendant une partie de la journée seulement.
ATF* MF*	Zone ATF ou MF non standard (rayon autre que 5 NM, extension verticale autre que 3000 pi AAE [±100 pi]). Voir le CFS pour plus ample information.
ATF CYGQ MF CYAW	Ajout au symbole de l'ATF ou de la MF d'un indicatif à quatre lettres indiquant que le centre de la zone se trouve à un emplacement adjacent ayant cet indicatif.

Exemples de systèmes de tour



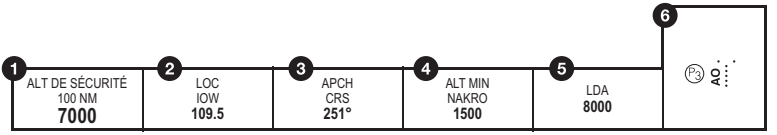




Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Résumé de l'approche

Le résumé de l'approche comprend six cases de renseignements présentant les éléments essentiels de la procédure d'approche.

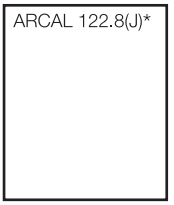


1 Altitude de sécurité 100 NM	Valeur de l'altitude de sécurité dans un rayon de 100 NM.
2 Type de moyen de navigation	Indication du type de moyen de navigation servant au guidage latéral en approche finale. Si le guidage provient de l'un de deux types de moyen de navigation (carte combinée ILS, LOC et NDB), la case donne les renseignements sur le système le plus performant (LOC et non pas NDB). Dans le cas de procédures conventionnelles, le type de moyen de navigation, l'indicatif de la NAVAID et sa fréquence sont indiqués. S'il s'agit d'une approche RNAV sans ligne de minimums LPV ou LP, le terme RNAV est indiqué. Si LPV ou LP sont sur la carte, le terme « WAAS », le canal WAAS et l'indicatif du chemin de référence sont indiqués.
3 Trajectoire d'approche finale	Trajectoire du segment d'approche finale.
4 Altitude du FAF	Altitude de vérification de l'alignement de descente si la carte comporte une ligne de minimums ILS. En l'absence de minimums ILS mais s'il y a un FAF, altitude minimale de franchissement du FAF (altitude du segment intermédiaire). Case vide en l'absence de FAF.
5 Distance d'atterrissage utilisable	Distance d'atterrissage utilisable d'une piste après approche directe s'il existe une ligne de minimums d'approche directe. Si la carte d'approche n'indique que des minimums d'approche indirecte, voir la carte d'aérodrome pour les données pertinentes sur la LDA. Dans le cas d'une procédure d'approche pour hélicoptères, longueur et largeur ou diamètre de l'hélisurface.

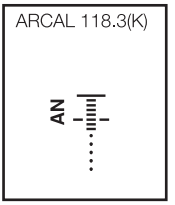
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

6 Balisage lumineux	Balisage lumineux applicable à la piste utilisée après une approche directe; il comprend le balisage lumineux de la zone de poser et les feux d'approche, ainsi que le PAPI ou le VASIS. Si la pente du PAPI ou VASIS n'est pas de 3°, elle est indiquée à côté du code de PAPI ou VASIS. Si la carte d'approche n'indique que des minimums d'approche indirecte et si les pistes sont équipées de systèmes de balisage lumineux, le texte « BALISAGE LUMINEUX : VOIR CARTE D'AÉRODROME » est affiché. Le terme ARCAL suivi ou non de « (J) » ou « (K) » est indiqué si un tel système est présent à l'aérodrome. Voir au besoin le CFS pour plus ample information sur l'usage de l'ARCAL de type J ou K. Un astérisque accompagnant un code de feux d'approche, d'ARCAL, de PAPI ou de VASI indique que le système n'est pas standard et qu'il faut consulter le CFS pour plus ample information. Lorsque la route vraie de la trajectoire d'approche finale est décalée par rapport à l'axe vrai de la piste, une flèche indique l'écart et la valeur de cet écart est affichée. À partir de la case de balisage lumineux, la flèche indiquant l'écart se place à droite ou à gauche de l'axe nord-sud du bloc afin d'afficher la position de l'aéronef en approche par rapport à l'axe de piste. La flèche de décalage n'est pas utilisée lorsque la procédure d'approche ne contient que des minimums d'approche indirecte. Dans le cas d'une procédure d'approche pour hélicoptères, seuls les renseignements sur l'ARCAL et le code de balisage sont indiqués.

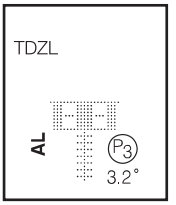
Exemples de cases de balisage lumineux



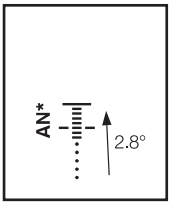
ARCAL sans schéma de balisage lumineux



ARCAL avec schéma de balisage lumineux



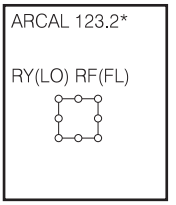
TDZL, PAPI avec schéma de balisage lumineux



LOC décalé (2.8° rt) avec schéma de balisage lumineux



Schéma de balisage lumineux d'approche indirecte



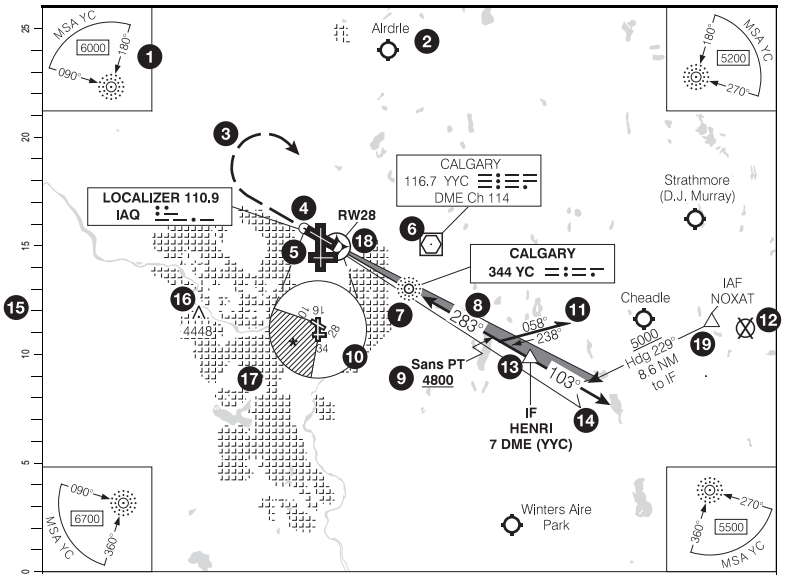
ARCAL avec schéma de balisage lumineux pour hélicoptère

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Vue en plan

La vue en plan de la procédure d'approche donne l'image à l'échelle de la procédure vue d'en haut. Les données sont tracées à l'échelle sauf s'il y a rupture d'échelle, auquel cas l'expression « NON À L'ÉCHELLE » est affichée.

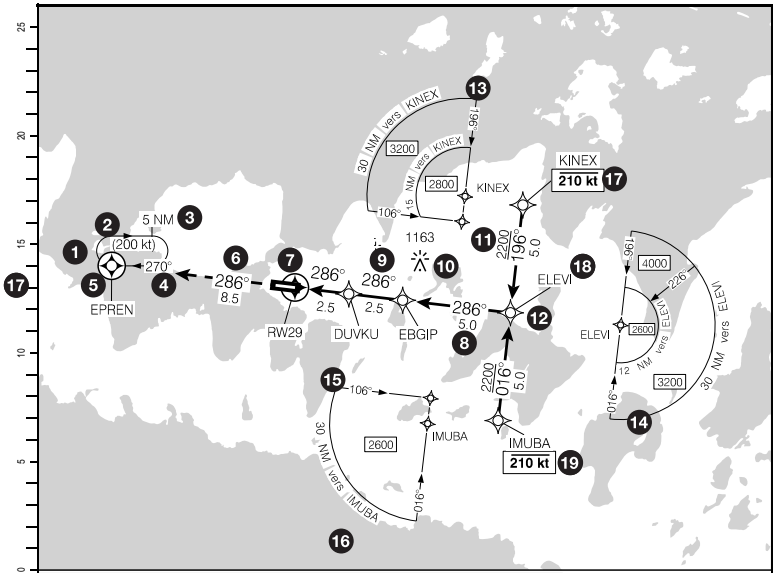
Exemple 1



1. Altitude minimale de secteur
2. Autre aérodrome terrestre
3. Trajectoire d'approche interrompue
4. NAVAID : Alignement de piste
5. Aérodrome principal
6. NAVAID : VOR/DME
7. NAVAID : NDB
8. Trajectoire d'approche finale
9. Virage conventionnel non requis
10. Restriction d'approche indirecte
11. Virage conventionnel
12. Aérodrome abandonné ou fermé
13. Symbole d'intersection
14. Alignement de piste avant
15. Échelle
16. Obstacle
17. Zone bâtie
18. Symbole de point de cheminement
19. Segment parcouru à l'estime

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

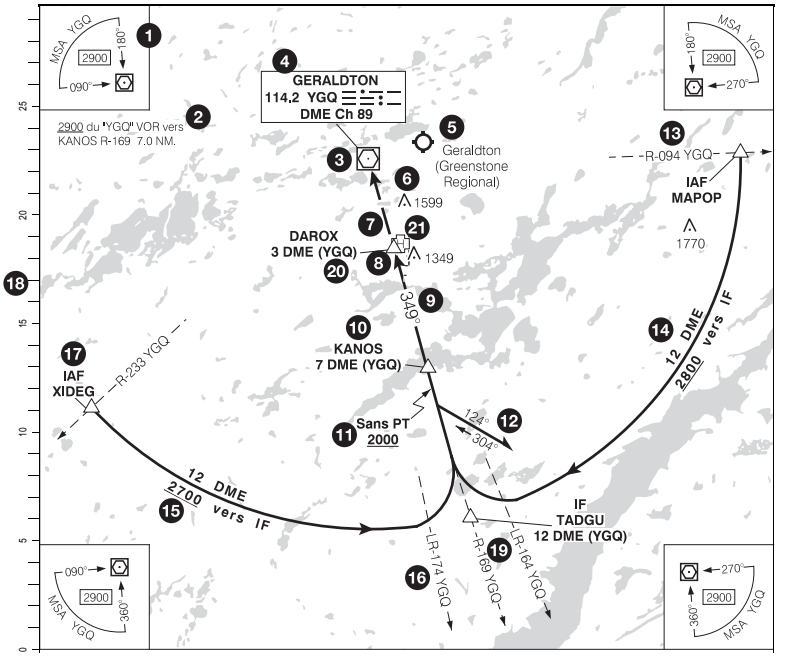
Exemple 2



1. Circuit d'attente ou de navette
2. Vitesse jugée maximale pour le circuit d'attente ou de navette
3. Longueur du segment du circuit d'attente
4. Route en rapprochement du circuit d'attente ou de navette
5. Point de cheminement survolé
6. Route d'approche interrompue
7. Aérodrome principal
8. Distance sur segment
9. Route du segment
10. Obstacle
11. Altitude minimale du segment
12. Point de cheminement anticipé
13. Zone de base droite de TAA
14. Zone d'approche directe de TAA
15. Zone de base gauche de TAA
16. Hydrographie
17. Échelle
18. Indicatif de point de cheminement
19. Restriction de vitesse indiquée

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Exemple 3



1. Altitude minimale de secteur
2. Note opérationnelle
3. NAVAID : VOR/DME
4. Indicatif de NAVAID et données connexes
5. Autre aérodrome terrestre
6. Obstacle
7. Route d'approche interrompue
8. Symbole d'intersection
9. Trajectoire d'approche finale
10. Indicatif et définition de l'intersection
11. Virage conventionnel non requis
12. Virage conventionnel
13. Radiale vers repère (ou relèvement)
14. Arc DME
15. Altitude minimale sur segment
16. Radiale de guidage (ou relèvement)
17. Repère d'approche initiale
18. Échelle
19. Radiale de trajectoire d'approche finale
20. Station DME de référence
21. Héliport d'hôpital

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Vitesses standard pour les segments

Dans le cas des procédures d'approche GNSS (qui comprennent les RNP AR), lorsque aucune restriction de vitesse n'est indiquée sur la vue en plan, les vitesses standard suivantes ont servi à l'élaboration des procédures.

Vitesses standard pour les segments LPV, LP, LNAV/VNAV, LNAV et RNP AR

Segment	Vitesse indiquée par catégorie d'aéronef (CAT)			
	A	B	C	D
De raccordement/de transition, initial, intermédiaire	150	180	250	250
Final	90	120	140	165
Approche interrompue	110	150	240	265

Pour un segment donné, lorsqu'une vitesse indiquée différente est utilisée pour la conception de la procédure d'approche, une restriction de vitesse apparaît sur la carte.

Vitesses maximales indiquées et évaluation de l'espaces aérien à protéger lors des circuits d'attente

La taille de l'espace aérien devant être protégé durant un circuit d'attente est directement proportionnelle à la vitesse de l'aéronef. Afin de limiter la superficie d'espace aérien à protéger, des vitesses maximales indiquées en nœuds (KIAS) ont été désignées pour des plages d'altitudes spécifiques. À moins d'indication contraire sur la carte, ou lorsqu'une montée dans le circuit d'attente est spécifiée, les circuits d'attente ont été évalués pour les vitesses indiquées dans le tableau suivant :

Vitesses maximales indiquées utilisées dans l'évaluation de l'espace aérien protégé pendant les circuits d'attente

Altitude (ASL)	Vitesse maximale (KIAS) évaluée pour les circuits
À 6 000 pi ou au-dessous	200
Au-dessus de 6 000 pi, jusqu'à et incluant 14 000 pi	230
Au-dessus de 14 000 pi	265
Montées en navette (toutes altitudes)	310

Une procédure de montée spécifiée pour un circuit d'attente publié (montée en navette) implique qu'une zone protégée additionnelle a été prévue afin de permettre une l'utilisation d'une vitesse de montée maximale de 310 KIAS aux aéronefs qui en ont besoin. Cependant, lorsqu'une vitesse maximale pour le circuit d'attente est publiée sur la carte, cette même vitesse s'applique également en tant que vitesse maximale pour la procédure de montée spécifiée.

Lorsqu'en espace aérien contrôlé, les pilotes doivent informer l'ATC immédiatement si, pour une raison quelconque, y compris la présence de turbulence, des vitesses supérieures à celles spécifiées ci-dessus s'imposent ou s'ils sont incapables d'exécuter une partie de la procédure d'attente.

La publication d'une vitesse liée à une procédure d'attente ou de navette n'élimine pas la responsabilité du pilote de se conformer aux obligations réglementaires.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

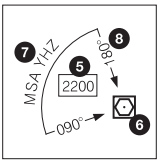
Altitude minimale de secteur

Quatre secteurs dans chaque coin de la vue en plan servent à indiquer l'altitude minimale de secteur (MSA), chacun étant délimité par une direction cardinale (090º, 180º, 270º, 360º) pointant vers la station ou le point de cheminement.

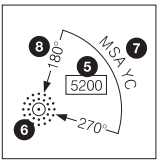
Les directions cardinales sont magnétiques dans le SDA et vraies dans le NDA. Le rayon d'un secteur est de 25 NM sauf indication contraire.

Dans le cas d'une approche RNAV, les quatre secteurs MSA sont identiques. Lorsque des zones terminales d'arrivée (TAA) pour une procédure RNAV sont indiquées sur la carte, les secteurs MSA ne sont pas affichés.

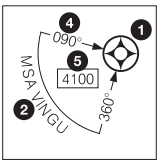
Les CYA, CYR et zones de dynamitage connues ne sont pas prises en considération dans la MSA; le pilote est donc tenu de s'en tenir à l'écart s'il y a lieu.



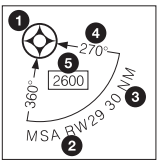
Secteur MSA nord-ouest



Secteur MSA nord-est



Secteur MSA sud-ouest



Secteur MSA sud-est

1. Symbole de point de cheminement
2. Indicatif de point de cheminement
3. Rayon du secteur MSA (non standard)
4. Route en rapprochement vers le point de cheminement
5. Altitude minimale de secteur
6. Symbole de NAVAID
7. Indicatif de NAVAID
8. Route en rapprochement vers la NAVAID

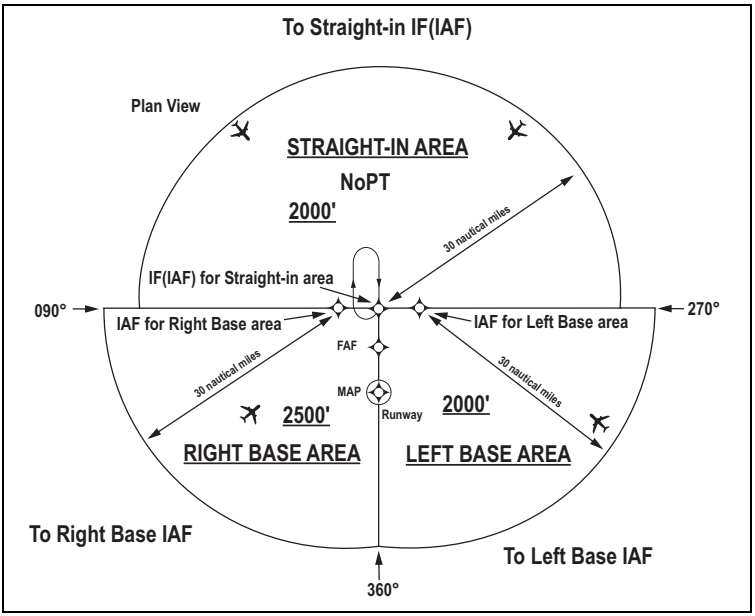
Zone terminale d'arrivée

Les secteurs MSA peuvent être remplacés par des zones terminales d'arrivée (TAA) lorsqu'une procédure d'approche RNAV satisfait à certains critères. On peut utiliser les TAA pour une approche ILS ou LOC lorsque la RNAV est l'unique méthode de navigation vers l'IF. Elles ne sont pas en général utilisées dans des zones où la circulation aérienne est dense. Une TAA procure une transition sans coupure de la structure en route à l'environnement terminal pour l'arrivée d'aéronefs équipés du GNSS.

Il y a trois TAA : la zone d'approche directe, la zone de base gauche et la zone de base droite. Chacune est orientée selon l'orientation de la procédure d'approche.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Default TAA Arrival Areas



La zone d'approche directe est un demi-cercle de 30 NM de rayon ayant pour centre l'IAWPC/IWP. La partie rectiligne du demi-cercle dépend du prolongement des routes des segments d'approche initiale. La zone peut être divisée par d'autres arcs ou par des relèvements par rapport au centre du demi-cercle.

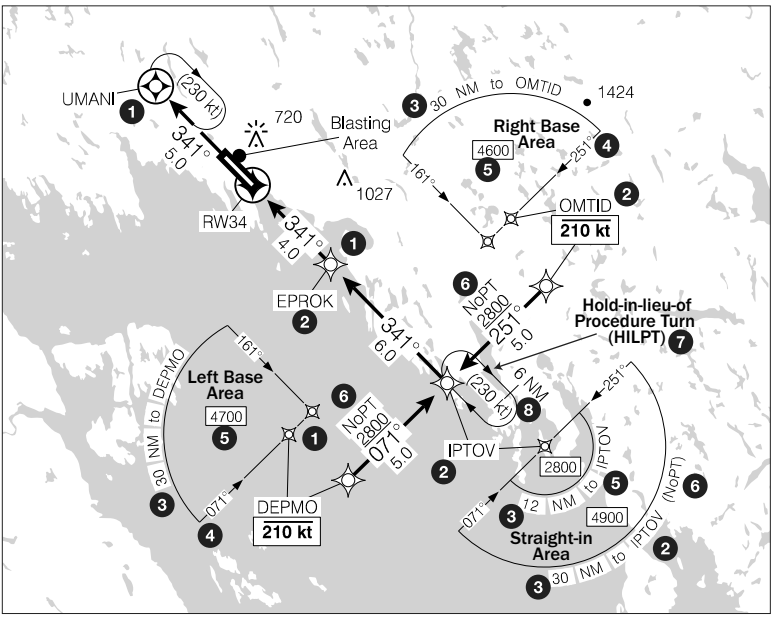
Chaque zone de base (gauche ou droite) est limitée par la limite rectiligne de la zone d'approche directe, la trajectoire d'approche finale et un arc de 30 NM de rayon dont le centre est l'IAWP associé. Cette zone peut se subdiviser en d'autres arcs.

Ces zones peuvent varier si la procédure d'approche s'écarte de l'approche en « T » standard.

La procédure sous-jacente à la TAA prend normalement la forme d'un « T » (aussi appelé « T de base »). Cette procédure comprend deux IAF plus un IF/IAF à double usage qui sert à la fois de repère d'approche intermédiaire et de repère d'approche initiale. La configuration en « T » passe de l'IF/IAF au repère d'approche finale (FAF) et ensuite au point d'approche interrompue (MAP). Les deux IAF servant d'étapes de base sont en général alignés selon une ligne droite perpendiculaire à la trajectoire intermédiaire pour se connecter à l'IF/IAF. Un circuit d'attente en remplacement d'un virage conventionnel (HILPT) est ancré à l'IF/IAF et est illustré à l'aide d'un symbole de circuit d'attente. Lorsque le HILPT est nécessaire à l'alignement de la trajectoire et/ou à la descente, l'IF/IAF à double usage sert d'IAF pendant l'entrée dans le circuit. Lorsque l'aéronef entre dans le HILPT et qu'il évolue sur une route ou dans un secteur « Sans PT » (sans virage conventionnel), le repère à double usage sert d'IF et représente le début du segment intermédiaire.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TAA Legend



1. Symbole de point de cheminement
2. Identification de point de cheminement
3. Rayon de la TAA
4. Trajectoire de rapprochement jusqu'au point de cheminement
5. Altitude minimale de sécurité de la TAA
6. Instruction « NoPT » (Sans virage conventionnel) requise
7. Circuit d'attente en remplacement d'un virage conventionnel (HILPT)
8. Limites de vitesse/de distance de l'HILPT

Les altitudes minimales pour chaque zone ou subdivision de zone sont indiquées. Les altitudes TAA peuvent ne pas tenir compte de CYA, de CYR et des zones de dynamitage connues. Le pilote est donc tenu de s'en tenir à l'écart s'il y a lieu.

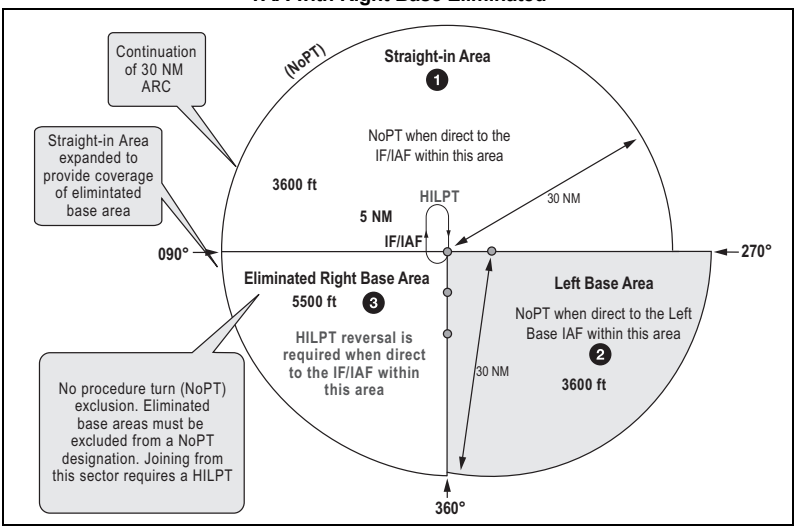
Les TAA peuvent être modifiées par rapport à leur taille et à leur forme standards pour satisfaire aux exigences opérationnelles ou ATC. Certaines zones peuvent être éliminées, tandis que d'autres peuvent être élargies (pour assurer la couverture de la zone éliminée). Le « T » de base peut être modifié au besoin pour tenir compte du relief et des besoins de l'ATC. Il peut ressembler à un « L » à l'envers ou à un « I ».

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Lorsqu'une TAA est éliminée, un aéronef peut devoir effectuer un circuit d'attente en remplacement d'un virage conventionnel (HILPT). Voir la figure ci-après :

1. On s'attend à ce que les pilotes des aéronefs qui évoluent dans la TAA entre un relèvement de 090 à 270 (dans le sens des aiguilles d'une montre) par rapport à l'IF/IAF se rendent directement vers l'IF/IAF et n'exécutent pas d'inversion de cap ❶.
2. Aucun HILPT n'est requis dans la zone d'étape de base gauche (entre un relèvement de 270 à 360 [dans le sens des aiguilles d'une montre] par rapport à l'IAF de l'étape de base gauche) si l'aéronef se rend directement vers l'IAF de l'étape de base gauche ❷.
3. On s'attend à ce que les pilotes des aéronefs qui évoluent dans la TAA entre un relèvement de 360 et de 090 (dans le sens des aiguilles d'une montre) par rapport à l'IF/IAF procèdent directement à l'IF/IAF et exécutent une inversion de cap HILPT afin de bien aligner l'aéronef pour qu'il puisse entamer le segment intermédiaire ou éviter un taux de descente excessif ❸.

TAA with Right Base Eliminated



Notes :

- Si un aéronef effectue une approche par rapport à un relèvement qui se trouve sur la limite d'un secteur, on s'attend à ce que le pilote suive la règle « NoPT » à moins qu'il ne reçoive d'autres instructions de l'ATC..
- Les TAA conçues précédemment n'illustrent pas l'instruction « NoPT ».

ATTENTION : Les TAA conçues précédemment ne comprenaient pas et n'illustreront pas l'HILPT à l'IF/IAF. Lorsque aucun HILPT n'est illustré, le circuit d'attente associé n'a pas été évalué. Au besoin, toute inversion de cap doit être accomplie dans la zone d'approche directe à l'altitude de secteur illustrée ou plus haut.

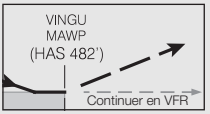
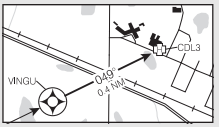
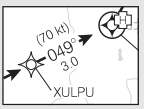
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Notes opérationnelles

Seules les notes opérationnelles requises pour la procédure d'approche sont indiquées.
Si possible, le contenu d'une note opérationnelle est incorporé dans l'illustration de la procédure à l'aide des méthodes décrites ci-dessous et par d'autres symboles figurant dans le CAP général.

AUTORISATION REQUISE	Une autorisation spéciale de Transports Canada est requise pour effectuer des approches RNP AR au Canada. Pour de plus amples renseignements, consulter la circulaire d'information no 700-024 de Transport Canada.
LOC SEULEMENT SANS GP	Carte de procédure fondée sur un alignement de piste à laquelle aucun alignement de descente n'est associé.
◕ **Calage altimétrique**	Pendant une partie de la journée, calage d'altimètre local non disponible et absence de RASS.
Disponibilité calage alti. limitée. Appeler l'exploitant indiqué dans le CFS avant le vol pour vérifier si calage disponible à l'arrivée.	Capacité de transmission du calage altimétrique limitée à une partie de la journée.
Baro VNAV non autorisé lorsque la source de calage altimétrique utilisée est éloignée	Si un calage altimétrique éloigné est fourni à temps partiel pour une approche contenant des minimums LNAV/VNAV, ces minimums pour un vol Baro VNAV ne doivent pas être autorisés lorsque le calage altimétrique éloigné est utilisé. L'utilisation de Baro VNAV n'est pas permise avec une source de calage altimétrique éloignée.
Baro VNAV non auth	L'approche LNAV/VNAV n'est pas autorisée pour les aéronefs qui utilisent les systèmes Baro VNAV.
Aérodrome évalué pour les aéronefs ayant une envergure inférieure à 79'. **Aérodrome évalué pour les aéronefs ayant une envergure inférieure à 118'.** **Approche indirecte vers piste 08 interdite car surfaces pour vol à vue non évaluées.**	L'exploitant d'un aérodrome non certifié doit produire une attestation en cas d'IAP publiée(s) dans le CAP ou le RCAP ayant des minimums inférieurs à 500 pieds. Si l'exploitant de l'aérodrome a produit une attestation visant la (les) piste(s), une note indique pour quelle envergure maximale cette (ces) piste(s) a (ont) été évaluée(s) de façon à aviser le pilote qui effectue une procédure d'approche aux instruments que l'espace aérien dégagé pour le segment visuel de la procédure satisfait aux critères de sécurité pour les aéronefs ayant cette envergure. Cet avis relie la procédure à l'aérodrome et donne au pilote le moyen de prendre une décision éclairée quant à l'utilisation de cette procédure. Si l'une des pistes n'est pas visée par l'attestation, une note indique qu'une approche indirecte vers cette piste n'est pas autorisée.
3300 de "YXE" VOR à SASOD R-137 5.2 NM.	Une note opérationnelle permet d'éviter que l'illustration d'une transition encombre la carte.
CATÉGORIE LNAV/VNAV (min. -37°C, max. 46°C) LNAV APPROCHE INDIRECTE **AUTORISATION REQUISE** (min. -20° C) (max. 54° C)	Lorsque des minimums LNAV/VNAV ou RNP AR sont inclus, une limite de température est indiquée et donne la plage de température à l'extérieur de laquelle la procédure (LNAV/VNAV ou RNP AR) n'est pas autorisée pour les systèmes Baro VNAV sans compensation.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RF requis	Certains aéronefs équipés pour la RNAV ne sont pas capables d'effectuer des transitions par arc jusqu'au repère. C'est pourquoi, lors de l'élaboration de procédures à partir de ce type de segment, il est nécessaire d'indiquer que la procédure (ou une transition spécifique de la procédure) nécessite une capacité RF.
Approche simultanée autorisée RWY 06L **Approche simultanée autorisée avec ILS RWY 05, RNAV (RNP) Y RWY 26** **Procédure LNAV non autorisée durant les opérations simultanées**	Utilisée lorsque la procédure d'approche est autorisée pour usage durant des opérations d'approche simultanée avec le recours à toutes les procédures ILS et (ou) RNAV pour une piste parallèle donnée. Utilisée lorsque la procédure d'approche est autorisée pour certaines opérations d'approche parallèle, mais non toutes les procédures ILS et (ou) RNAV pour une piste parallèle donnée. Actuellement, les opérations simultanées sur pistes parallèles ne sont soutenues que par des procédures d'approche ILS et RNAV APV. Cette note sera publiée lorsque les procédures RNAV (GNSS) comportant des minimums de LNAV publiées sur la même carte comportant des minimums de LPV ou de LNAV/VNAV sont autorisées pour usage durant les opérations d'approche simultanée.
Piste 14/32 non évaluée pour approche indirecte.	La piste indiquée et les positions de ses seuils n'ont pas servi à l'élaboration de la zone d'approche indirecte ni à l'évaluation des obstacles. Néanmoins, une approche indirecte dans un secteur donné est permise sauf indication contraire dans le schéma des restrictions de l'approche.
ATTENTION : Cette procédure chevauche les procédures de Points North Landing (CYNL).	Un segment de l'approche initiale, intermédiaire, finale ou interrompue chevauche une procédure à un autre aérodrome et se trouve en espace aérien non contrôlé de classe G.
Procédure près des limites de la ouverture du WAAS. Des pannes occasionnelles pourraient survenir.	Lorsqu'il est prévu que la couverture WAAS soit faible ou non disponible à un aérodrome, aucune procédure d'approche fondée sur le WAAS n'est habituellement désignée. Toutefois, aux aérodromes près des limites des zones de couverture WAAS, pour lesquels des lignes de minimum LNAV/VNAV fondées sur le WAAS, LPV ou LP ont été publiées, les pilotes seront avisés que des pannes occasionnelles peuvent survenir au moyen d'une note sur le tableau.
 	Une ligne grise sous la trajectoire d'approche interrompue de la vue de profil et la note opérationnelle « Continuer en VFR » font référence au « point dans l'espace » d'une procédure d'approche pour hélicoptères. Dans ce cas, l'alternative suivante se présente au pilote arrivé au point d'approche interrompue : • continuer en VFR jusqu'au lieu d'atterrissage; • effectuer la procédure d'approche interrompue. Le relèvement et la distance du lieu d'atterrissage par rapport au MAP sont indiqués sur la carte connexe d'approche visuelle. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).
	Lorsqu'une procédure pour hélicoptères l'exige, la limite de vitesse en approche interrompue est indiquée sur le segment pertinent de la vue en plan.
	Dans le cas d'une approche pour hélicoptères avec point dans l'espace, la hauteur de la MDA au-dessus du relief ou de la surface à 5200 pi ou moins du MAP est indiquée dans la vue de profil. Cette hauteur s'appelle la hauteur au-dessus de la surface (HAS).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Angle de descente constant

La technique de l'angle de descente constant (CDA) permet de parcourir le segment d'approche finale en effectuant une descente continue à partir de l'altitude de passage du repère d'approche finale ou d'une altitude supérieure. Les renseignements de CDA s'ajoutent à ceux de l'approche de non-précision; la responsabilité de décider comment les utiliser en vol relève du pilote. Bien que l'angle de descente constant tienne compte des altitudes minimales de segment entre le repère intermédiaire et le point d'arrivée à la MDA, le pilote est toujours responsable de veiller à respecter toute altitude minimale.

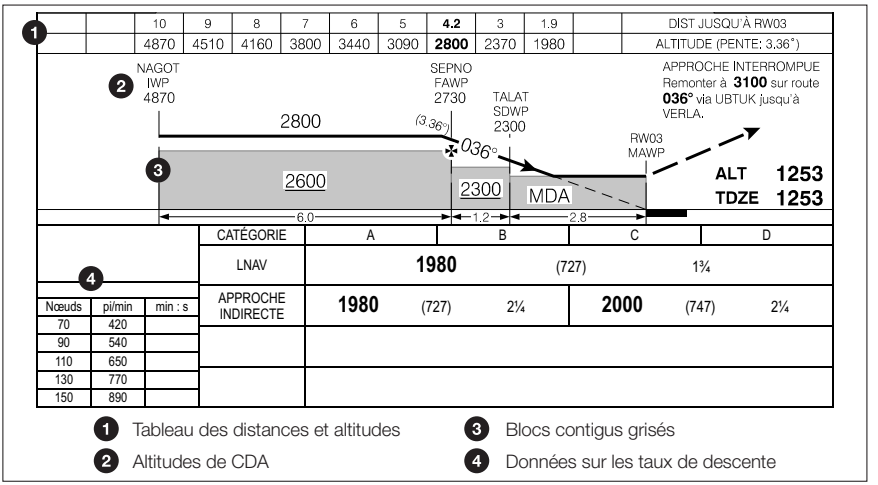
L'angle de descente constant est projeté :

- d'un point situé normalement à 50 pi au-dessus du seuil aligné de la piste dans le cas des procédures satisfaisant aux exigences d'alignement d'approche directe;
- d'un point situé à 50 pi au-dessus de l'altitude de l'aérodrome et par le travers de la première surface d'atterrissage utilisable dans le cas de procédures d'approche indirecte seulement, ne satisfaisant pas aux exigences d'alignement; ou
- de la MDA la plus basse au point d'approche interrompue dans le cas de procédures d'approches vers un point dans l'espace servant aux hélicoptères.

La description du CDA comprend les trois éléments suivants :

- un tableau des distances et des altitudes;
- l'indication des altitudes de CDA aux repères dans la vue de profil;
- des données sur les taux de descente.

Toute carte de procédure d'approche de non-précision (sans guidage vertical) qui satisfait aux critères de NAV CANADA pour la description des renseignements sur le CDA présente ces renseignements. Ceci s'applique aux procédures d'approche de non précision combinées sur une même carte avec une procédure d'approche de précision (ex. : NDB et LOC avec une ILS). Les renseignements sur le CDA n'apparaissent pas sur la carte si la procédure ne satisfait pas aux critères de NAV CANADA pour la description des renseignements sur le CDA.



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Approche RNAV sans données de CDA

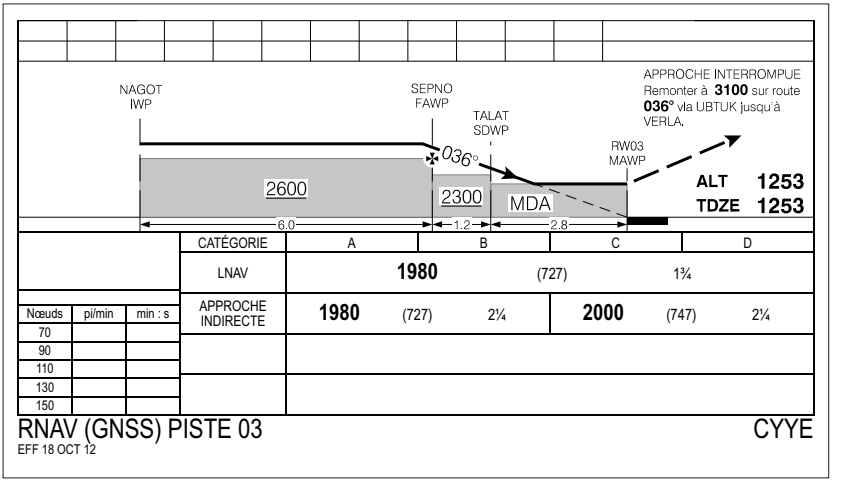
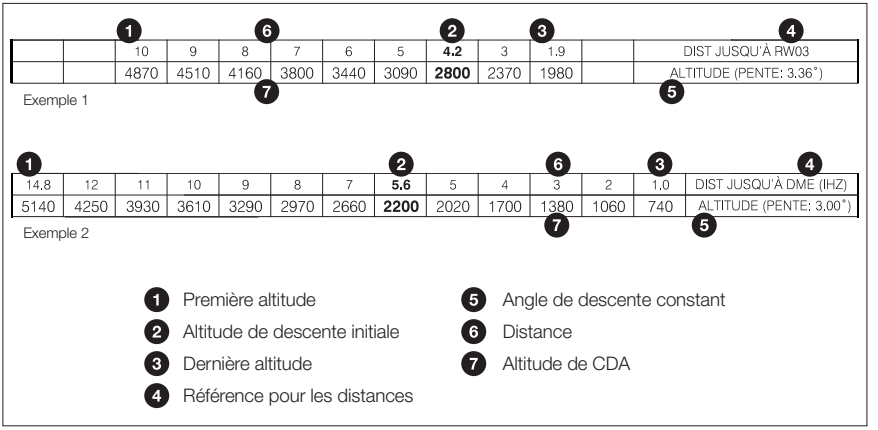


Tableau des distances et altitudes

Le tableau des distances et altitudes énonce l'altitude en fonction d'une distance donnée le long d'une pente à angle de descente constant à l'endroit spécifié.



La première altitude correspond à la distance entre la référence et l'un des points suivants :

- l'IWP dans le cas d'une approche RNAV;
- le virage conventionnel dans le cas d'une procédure classique avec un tel virage;
- l'IF indiqué sur la carte dans le cas d'une procédure classique sans virage conventionnel.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

La dernière altitude est la MDA la plus basse sur une approche de non-précision; la distance est celle où se trouve cette MDA sur la pente à angle de descente constant.

La distance et l'altitude en caractères gras correspondent à l'altitude de descente initiale. Cette distance est celle où se trouve la plus haute altitude du segment d'approche initiale sur la pente à angle de descente constant. Si cette distance et cette altitude se trouvent après le FAF, cette altitude est augmentée pour qu'elle soit égale à l'altitude de franchissement du FAF arrondie à la centaine de pieds supérieure. La distance connexe est alors celle où se trouve cette altitude sur la pente à angle de descente constant.

La référence pour les distances est celle indiquée dans le tableau. Cette référence est habituellement le MAP ou le MAWP. Si la procédure requiert l'usage du DME, la référence de distance est la source indiquée des données DME.

À l'exception de la première et de la dernière altitude ainsi que de l'altitude de descente initiale, toutes les distances du tableau sont des valeurs entières de milles marins à intervalles d'un mille. Si l'espace est insuffisant, l'intervalle peut être augmenté mais jamais à plus de trois milles. Certaines valeurs peuvent être sautées si la valeur adjacente se situe à 0,5 NM ou moins.

L'angle de descente constant (ou « pente »), est également indiqué dans le tableau. Celui-ci est orienté de gauche à droite ou de droite à gauche de façon qu'il corresponde à l'orientation de la vue de profil.

Altitudes de CDA indiquées aux repères dans la vue de profil

Dans la vue de profil, toute altitude de CDA est recommandée (et n'est pas soulignée). Les altitudes minimales de segment sont soulignées et illustrées à l'aide de blocs grisés contigus. La vue de profil affiche l'altitude de descente initiale au-dessus du niveau de la ligne de trajectoire de vol avant le point de descente sauf si un virage conventionnel est illustré. Dans ce cas, le symbole du virage de procédure de la vue de profil est affiché et l'altitude est soulignée pour indiquer qu'il s'agit d'une altitude minimale.

Les autres altitudes de CDA sont indiquées à chaque repère dans la vue de profil. Si une procédure d'approche de non-précision figure sur la même carte qu'une procédure d'approche ILS, l'altitude de vérification de l'alignement de descente de l'ILS sert d'altitude de CDA au repère visé.

Données sur les taux de descente

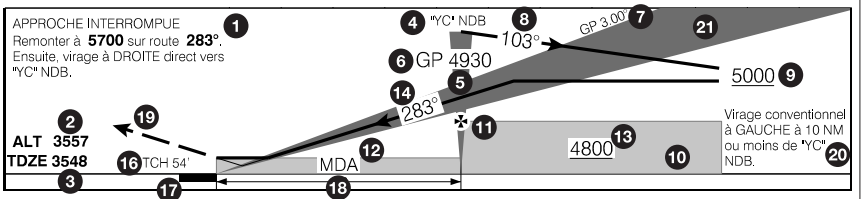
Une carte de procédure qui affiche le CDA présente des données de taux de descente correspondant au CDA indiqué. Ces données sont les taux de descente en pieds par minute correspondant à certaines valeurs de vitesse-sol.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

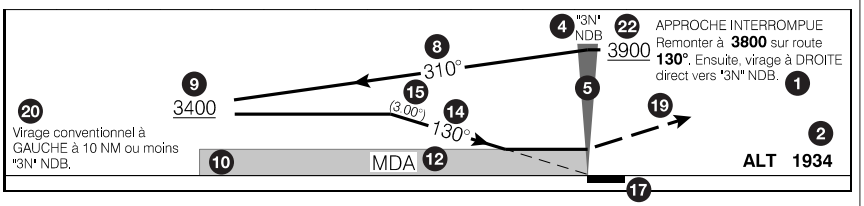
Vue de profil

L'orientation de la vue de profil sur la carte correspond à la direction prédominante de la procédure d'approche.

Carte d'approche ILS combinée avec approches LOC et NDB



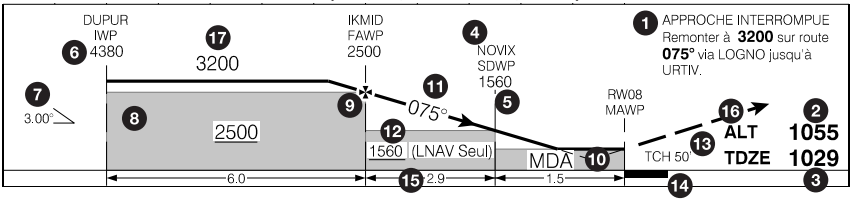
Carte d'approche conventionnelle (indirecte seulement)

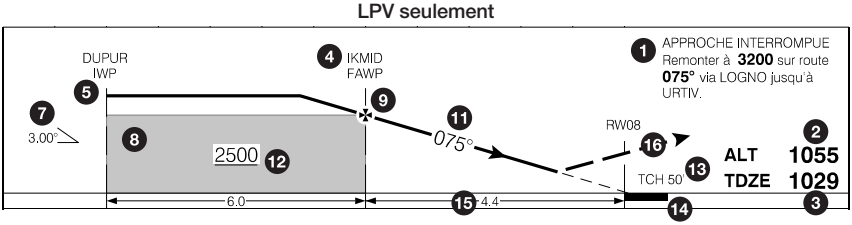


1. Instructions d'approche interrompue
2. Altitude de l'aérodrome
3. Altitude de zone de poser
4. Indicatif de NAVAID
5. NAVAID
6. Altitude de vérification de l'alignement de descente
7. Pente d'alignement de descente
8. Route en éloignement
9. Altitude minimale du virage conventionnel
10. Bloc grisé contigu
11. Repère d'approche finale
12. Indication d'altitude minimale de descente
13. Altitude minimale de segment
14. Route en rapprochement
15. Angle de descente constant
16. Hauteur de franchissement du seuil
17. Vue de profil de l'aérodrome
18. Distance sur le segment
19. Trajectoire d'approche interrompue
20. Note sur le virage conventionnel
21. Alignement de descente
22. Altitude d'entrée au virage conventionnel*

* Lorsqu'un virage conventionnel apparaît sur une carte, l'aéronef doit maintenir l'altitude jusqu'au passage du repère de virage conventionnel sur sa trajectoire en éloignement, ou qu'il franchit par le travers le repère de virage conventionnel puis poursuit sa trajectoire en éloignement.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés





1. Instructions d'approche interrompue
2. Altitude de l'aérodrome
3. Altitude de zone de poser
4. Indicatif du point de cheminement
5. Intersection ou point de cheminement du profil
6. Altitude de CDA
7. Angle de trajectoire verticale
8. Bloc grisé contigu
9. Repère d'approche finale
10. Indication d'altitude minimale de descente
11. Route en rapprochement
12. Altitude minimale de segment
13. Hauteur de franchissement du seuil
14. Vue de profil de l'aérodrome
15. Distance sur le segment
16. Trajectoire d'approche interrompue
17. Altitude de descente initiale

RASS

Si l'exécution de la procédure d'approche fait appel à un calage RASS en tout temps ou une partie de la journée, l'une des indications suivantes est affichée.

Utiliser CYND.	Minimums de procédure adaptés à l'utilisation d'un calage RASS. Utiliser le calage de l'aménagement indiqué.
◔ Utiliser CYND.	Calage de l'aménagement indiqué disponible pendant une partie de la journée seulement.
Lorsque CYND est utilisé ajouter **160'**.	Ajout d'un facteur de correction pour calage RASS si le calage altimétrique local n'est pas disponible. Le pilote doit ajouter ce facteur aux altitudes minimales des segments intermédiaire, d'approche finale et d'approche interrompue.
◔ Lorsque CYND est utilisé ajouter **160'**.	Calage de l'aménagement indiqué disponible pendant une partie de la journée seulement.
Lorsque CYND est utilisé ajouter **160'**. Les minimums d'approche indirecte s'appliquent.	En raison du dépassement de la pente de descente du segment final en cas d'application du facteur de correction pour calage RASS, seuls les minimums d'approche indirecte s'appliquent si ce calage est utilisé.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Minimums

La case des minimums d'une carte des procédures d'approche donne, en regard d'un ou de plusieurs moyens de navigation, les altitudes (MDA ou DA) ou hauteurs (HAA, HAT, HATh ou DH) connexes ainsi que les visibilités recommandées pour chaque catégorie d'aéronef. Dans le cas d'une approche directe vers une piste avec capteur RVR et d'une visibilité recommandée d'un mille terrestre (SM) ou moins, cette visibilité s'accompagne d'une valeur de RVR en plus des milles terrestres.

Case des minimums pour approches ILS, LOC, NDB et indirecte

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	ILS 4	5 3750	6 (202)	7 ½ RVR 26 8	
2	LOC	9 4000	10 (452)	1 RVR 50	
2	NDB	4040	(492)	1 RVR 50	
3	APPROCHE INDIRECTE	* 11 4060 12 (503) 13 1½		* 4060 (503) 2	* 4160 (603) 2

Case des minimums pour approches LPV, LNAV/VNAV, LNAV et indirecte

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	LPV 4	5 1310	15 (255)	7 1	
2	LNAV/VNAV (min. -37°C) 14	5 1420	15 (365)	1	
2	LNAV	9 1420	16 (365)	1	
3	C APPROCHE INDIRECTE 17	1560 12 (505) 13 1½		1560 (505) 2	1700 (645) 2

Case des minimums pour approche LPV seulement

1	CATÉGORIE	A	B	C	D
2	LPV 4	5 1310	15 (255)	7 1	

1. Catégorie d'aéronef
2. Minimums d'approche directe
3. Minimums d'approche indirecte
4. Type de moyen de navigation
5. Altitude de décision
6. Hauteur de décision
7. Visibilité recommandée (SM)
8. Visibilité recommandée (RVR)
9. Altitude minimale de descente
10. Hauteur au-dessus de la zone de poser
11. Référence de restriction d'approche indirecte
12. Altitude minimale de descente en approche indirecte
13. Hauteur au-dessus de l'aérodrome
14. Limitation de température (applicable aux systèmes Baro VNAV non compensés)
15. Hauteur de décision ou hauteur au-dessus du seuil
16. Hauteur au-dessus de la zone de poser ou hauteur au-dessus du seuil
17. Application des rayons agrandis d'approche indirect

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Les moyens de navigation additionnels, outre celui indiqué dans le nom de la procédure, sont indiqués dans les lignes de minimums.

- ILS/DME
- LOC/DME
- LNAV/VNAV
- LPV

Une ligne de minimums LP indique qu'il s'agit d'une procédure d'approche de non-précision (sans guidage vertical) RNAV fondée sur le WAAS.

Les minimums d'une procédure d'approche indirecte indiqués sur la carte, tels que ceux visant le point d'approche interrompue, sont toujours fondés sur les éléments de non-précision de la carte. Si la procédure ne comporte pas d'approche de non-précision, il n'y a pas de minimums d'approche indirecte. Ces minimums (MDA), lorsqu'il y en a, sont en règle générale égaux ou supérieurs à ceux de toute approche de non précision illustrée sur la même carte. Dans de rares cas, les minimums d'approche indirecte peuvent être inférieurs à ceux de l'approche directe LNAV/VNAV en raison de l'application de critères de conception des procédures.

Les aires protégées d'approche indirecte créées avant 2020 utilisent les rayons figurant dans le tableau ci après. Les approches qui utilisent les aires normalisées d'approche indirecte se reconnaissent par **l'absence** du symbole C sur la ligne des minimums d'approche indirecte.

Rayons normalisés d'approche indirecte

MDA d'approche indirecte en pieds MSL	Catégorie d'approche et rayon d'approche indirecte (NM)				
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
Toutes les altitudes	1.3	1.5	1.7	2.3	4.5

Les aires protégées d'approche indirecte créées à compter de 2020 utiliseront un rayon basé sur la catégorie de l'aéronef ainsi que sur l'altitude de la MDA d'approche indirecte, de sorte à tenir compte des augmentations de la vitesse vraie selon l'altitude. Le tableau ci-après présente les valeurs de rayon pour chaque catégorie d'aéronef à l'intérieur de cinq plages d'altitudes. Les approches qui utilisent les aires agrandies d'approche indirecte se reconnaissent par **la présence** du symbole C sur la ligne des minimums d'approche indirecte.

Rayons agrandis d'approche indirecte

MDA d'approche indirecte en pieds MSL	Catégorie d'approche et rayon d'approche indirecte (NM)				
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
1 000 ou moins	1.3	1.7	2.7	3.6	4.5
1 001 à 3 000	1.3	1.8	2.8	3.7	4.6
3 001 à 5 000	1.3	1.8	2.9	3.8	4.8
5 001 à 7 000	1.3	1.9	3.0	4.0	5.0
7 001 à 9 000	1.4	2.0	3.2	4.2	5.3

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

La certification d'un aéronef ne s'applique qu'à une seule catégorie d'approche. Il peut arriver qu'une approche rapide nécessite l'usage des minimums d'une catégorie supérieure, mais jamais un aéronef ne doit évoluer aux minimums d'une catégorie d'approche plus lente. Par exemple, un aéronef de catégorie C ne peut pas utiliser les minimums de la catégorie B. Si toutefois l'aéronef tombe dans une catégorie supérieure en raison de la nécessité d'adopter une vitesse d'approche plus élevée, alors il faut utiliser les minimums de la catégorie supérieure en question. Les catégories sont indiquées ci-après. La catégorie E ne figure pas sur les cartes civiles d'approche.

Catégorie	A ou COPTER	B	C	D	E
Vitesse	Jusqu'à 90 kt (tout giravion)	91 à 120 kt	121 à 140 kt	141 à 165 kt	plus de 165 kt

Seuls les minimums autorisés dans le cadre de la procédure d'approche sont affichés. L'absence de minimums pour un type de navigation donné (LNAV/VNAV, approche indirecte, etc.) indique que la procédure connexe n'est pas autorisée.

Lorsque des minimums LNAV/VNAV ou RNP AR sont inclus, une limite de température est indiquée. Elle donne la plage de température à l'extérieur de laquelle la procédure (LNAV/VNAV ou RNP AR) n'est pas autorisée lorsqu'un système Baro VNAV sans compensation est utilisé.

Taux et durée de la descente

Les taux et durées de descente en fonction des vitesses-sol sont affichés au besoin.

(1) NDB "YC" au MAP 4.2 NM		
Nœuds	pi/min	min : s
(2) 70	(3) 370	**3:36** (4)
90	480	**2:48**
110	580	**2:17**
130	690	**1:56**
150	800	**1:41**

1. Énoncé de distance
2. Vitesse-sol
3. Taux de descente
4. Chronométrage

Le taux de descente, en pieds par minute, est affiché lorsque des données de CDA sont affichées; il correspond à la pente de la descente à angle constant.

La durée de la descente apparaît lorsque un MAP conventionnel défini par une distance par rapport au FAF figure dans l'approche. La durée du parcours du MAP au FAF, en minutes et secondes, est calculée à partir de la vitesse-sol et de la distance connues.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche pour hélicoptères seulement

Une carte d'approche pour hélicoptère comporte quelques différences par rapport à la carte d'approche générique.

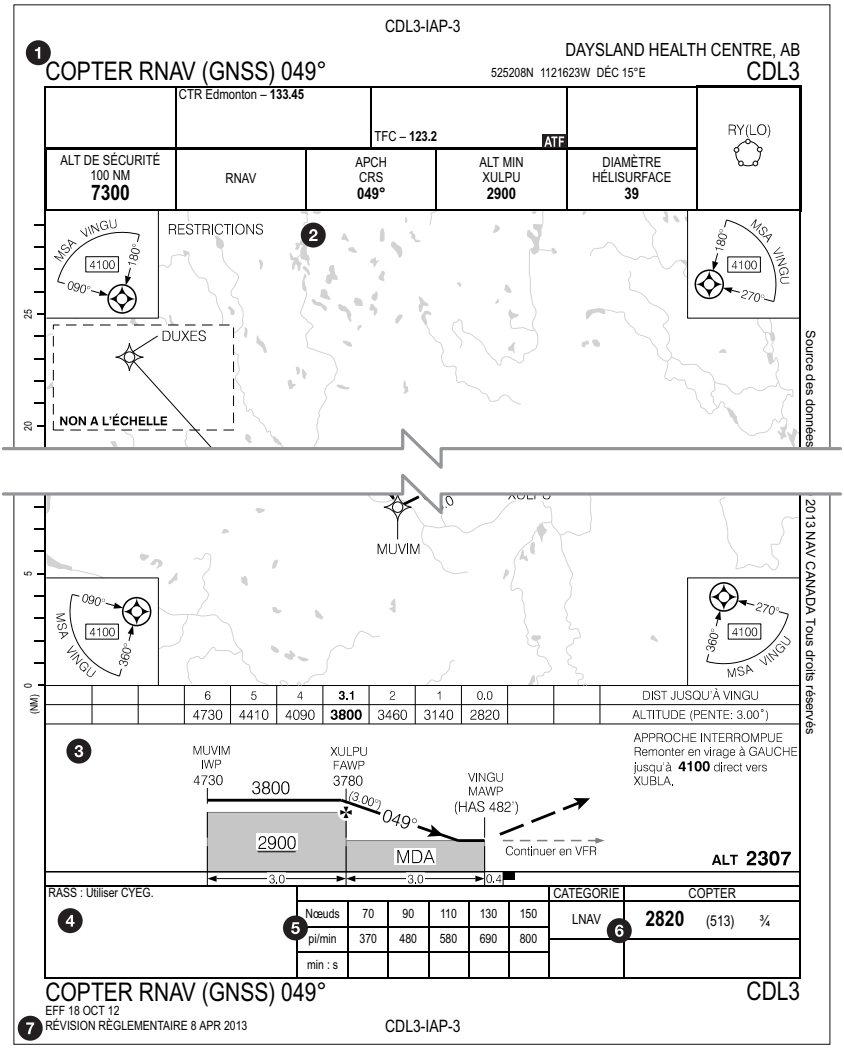
1. L'indicatif d'une procédure pour hélicoptères seulement est toujours précédé du préfixe « COPTER ». S'il ne s'agit pas d'une procédure d'approche vers une piste, l'indicatif comprend la trajectoire d'approche finale au lieu du numéro de piste.

   Ex. : COPTER RNAV (GNSS)

2. La seule catégorie indiquée sur la carte d'approche pour hélicoptères seulement est la catégorie « COPTER », qui correspond à la catégorie A.
3. Aucun minimum d'approche indirecte n'est affiché sur une carte de procédure d'approche pour hélicoptères seulement.
4. Une procédure d'approche d'hélicoptère vers un point dans l'espace est indiquée à l'aide de la note « Continuer en VFR » sous la ligne grise illustrant la trajectoire d'approche interrompue dans la vue de profil. La note signifie que le pilote qui arrive au MAP doit continuer en VFR jusqu'à l'aire d'atterrissage ou effectuer l'approche interrompue indiquée dans la procédure. Le relèvement et la distance du MAP à l'aire d'atterrissage apparaissent sur la carte d'approche visuelle connexe. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).
5. La vue de profil d'une procédure d'approche d'hélicoptère vers un point dans l'espace affiche au MAP une valeur de HAS. La HAS est la hauteur de la MDA au-dessus du relief le plus élevé dans un rayon de 5200 pi du MAP.
6. Dans le cas d'une approche RNAV (GNSS) pour hélicoptère seulement :
   - La vitesse indiquée normalisée pour les segments de raccordement/de transition, initial ou intermédiaire est de 140 kt.
   - La vitesse indiquée maximale sur les segments d'approche finale et d'approche interrompue, en l'absence d'indication de valeur différente, est de 90 kt; une valeur n'est indiquée que si elle diffère de 90 kt. La limite en approche interrompue s'applique jusqu'à ce que l'hélicoptère soit sur la trajectoire en rapprochement vers la limite d'autorisation d'approche interrompue.
   - Le mode approche doit être armé 30 NM avant le HRP/ARP.
7. Toutes les procédures pour hélicoptères seulement dont le MAP ne coïncide pas avec un seuil de piste sont accompagnées d'une carte d'approche visuelle.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte Copter



1. Indicatif de la procédure
2. Vue en plan
3. Vue de profil
4. Renseignements sur la RASS
5. Taux et durée de descente
6. Renseignements sur les minimums
7. Date de l'examen réglementaire
   (Procédures aux instruments restreintes seulement)

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche visuelle

Il existe une carte d'approche visuelle dans l'un des deux cas :

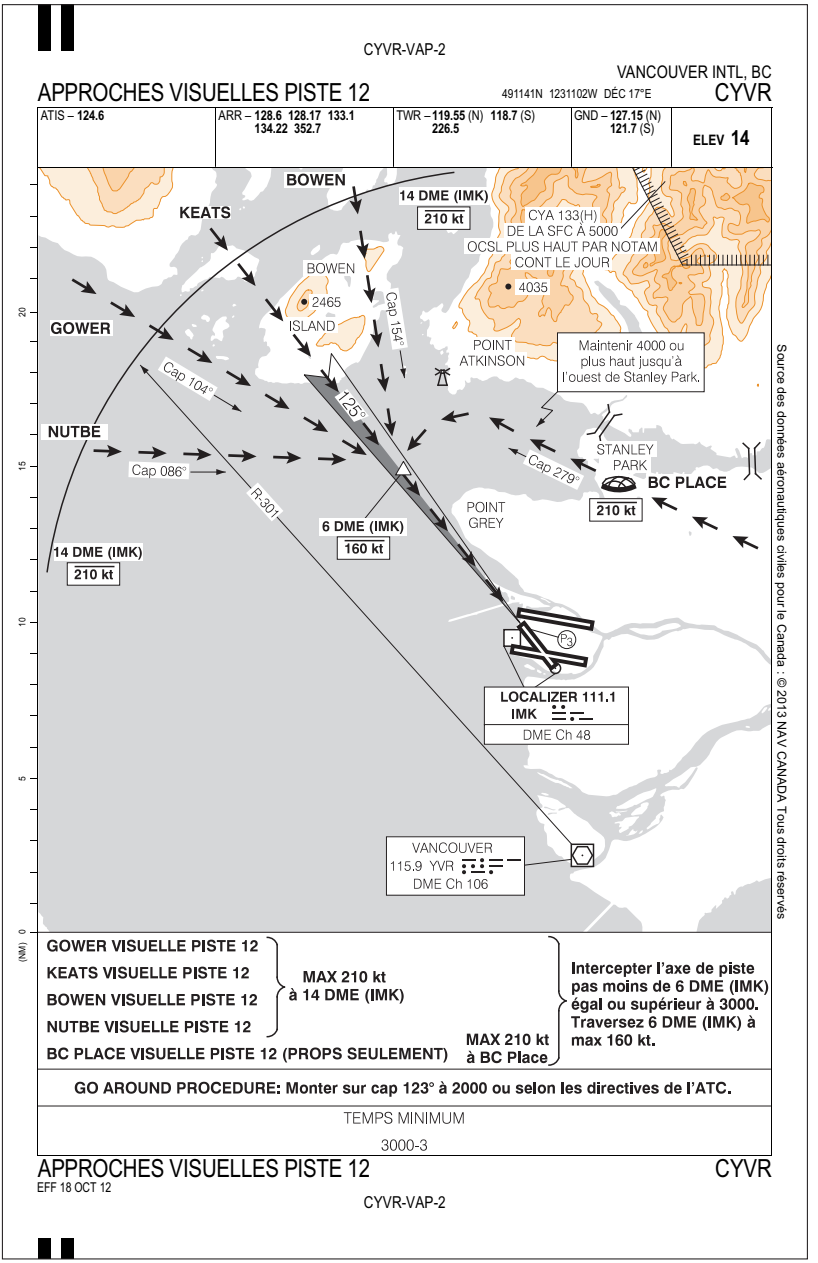
1. le contrôle de la circulation aérienne en a fait la demande;
2. la carte complémente une approche pour hélicoptère seulement dont le MAP n'est pas au seuil de piste.

S'il existe une carte d'approche visuelle pour une approche particulière, celle-ci est indiquée dans l'indicatif de la procédure (ex. : APPROCHE VISUELLE PISTE 26L). Si l'approche visuelle concerne l'emplacement en général et n'est pas propre à une piste donnée, la carte porte simplement le nom de CARTE D'APPROCHE VISUELLE.

Si la carte visuelle est en complément d'une approche pour hélicoptères seulement, le relèvement et la distance du MAP à l'aire d'atterrissage sont indiqués. Cette information sur le relèvement et la distance n'indique pas la trajectoire de vol requise ou la direction de l'approche vers le lieu d'atterrissage. Elle détermine simplement l'endroit où se situe le lieu d'atterrissage par rapport au point où le pilote accepte le vol VFR (c'est-à-dire le point d'approche interrompue (MAP)).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche visuelle – Demande de l'ATC



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche visuelle – Complément d'approche pour hélicoptères seulement

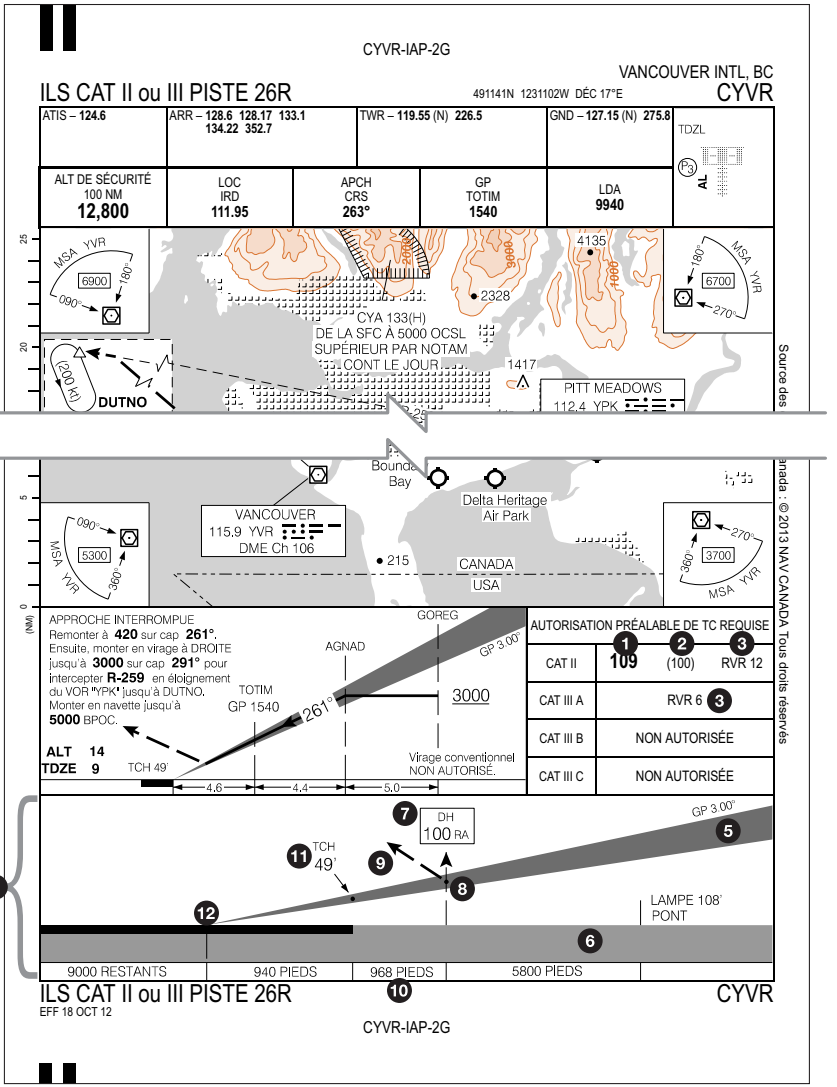


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche ILS CAT II ou III

La plupart des renseignements d'une carte d'approche ILS CAT II ou III sont semblables à ceux de la carte générique. La principale différence se trouve dans les minimums et la vue de profil du relief. L'exécution d'une telle approche est interdite à moins d'une autorisation spécifique de Transports Canada ou de son homologue militaire.

Carte d'approche ILS CAT II ou III



Légende d'une carte d'approche ILS CAT II ou III

1. Altitude de décision
2. Hauteur de décision
3. Portée visuelle de piste
4. Vue de profil du relief
5. Alignement de descente
6. Relief
7. Hauteur de décision CAT II fondée sur le radioaltimètre
8. Point de la hauteur de décision
9. Route d'approche interrompue
10. Distance le long du relief
11. Hauteur de franchissement du seuil
12. Point d'interception du sol

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche RNP AR

Une autorisation spéciale de Transports Canada est requise pour effectuer des approches RNP AR au Canada. Pour de plus amples renseignements, consulter la circulaire d'information nº 700-024 de Transports Canada.

Valeur de la RNP

Au Canada, les approches RNP AR sont conçues à l'aide des valeurs RNP standard pour chaque segment. Ces valeurs RNP standard sont les suivantes :

Valeurs RNP standard

Segment	Valeur RNP standard
Raccordement/transition	2,00
Initial	1,00
Intermédiaire	1,00
Final	0,30
Approche interrompue	1,00

Lorsque les circonstances l'exigent (p. ex., environnement présentant un obstacle, exigences opérationnelles), une valeur RNP autre que la valeur standard peut s'appliquer au cours des segments de raccordement/transition, initial ou intermédiaire. Le cas échéant, la valeur RNP est indiquée sur la carte au point de cheminement où la valeur RNP non standard commence. La valeur RNP non standard est maintenue jusqu'à ce qu'une autre valeur non standard soit précisée ou jusqu'à ce que la valeur RNP standard d'un segment ultérieur soit égale ou inférieure à la valeur non standard du segment qui précède.

Il se peut que de multiples valeurs RNP existent pour le segment final. Elles sont indiquées avec leur altitude de décision (DA) correspondante dans la section des minimums d'approche de la carte. Seule la valeur RNP la plus élevée sera codée dans la base de données de l'avionique des aéronefs. Toutefois, les pilotes auront l'option d'entrer les valeurs moins élevées si l'équipement de leur aéronef le permet.

Lorsqu'un segment d'approche interrompue exige une valeur RNP inférieure à 1,00, l'introduction de l'approche interrompue comprend alors l'énoncé « approche interrompue requiert un RNP inférieure à 1,00 ».

Utilisation de multiples repères intermédiaires (IF)

Dans certaines situations, les procédures d'approche RNP AR seront conçues avec de multiples IF. Ces points de cheminement seront identifiés sur la carte d'approche en tant que points de cheminement intermédiaires (IWP). Dans ces cas, la vue de profil ne montrera la route de vol qu'à partir du premier point de cheminement commun jusqu'au point de cheminement d'approche interrompue (MAWP), puis dans le segment d'approche interrompue. L'information concernant le segment intermédiaire ne sera pas fournie dans la vue de profil mais pourra être obtenue de la vue en plan de la carte d'approche.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

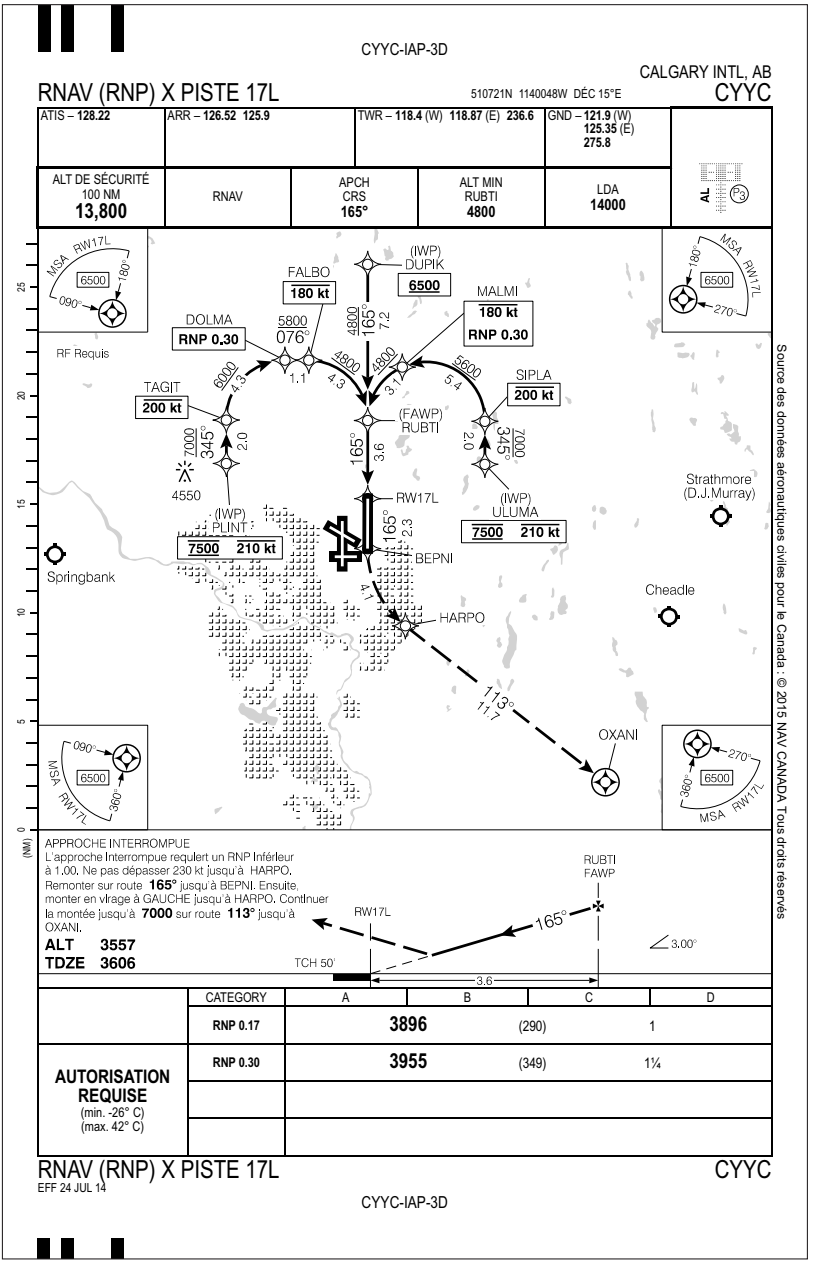
Validation de la base de données de navigation pour les approches RNP AR

La validation de la base de données de navigation pour les approches RNP AR au Canada peut être effectuée en se reportant aux données publiées dans l'AIRAC Canada. Pour obtenir ce document, envoyer un courriel à AIRAC@navcanada.ca.

Il est également possible d'établir une entente afin de recevoir les données sur les procédures par l'entremise d'un contrat de licence obtenu auprès des Services à la clientèle et commerciaux de NAV CANADA (service@navcanada.ca).

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte d'approche RNP AR



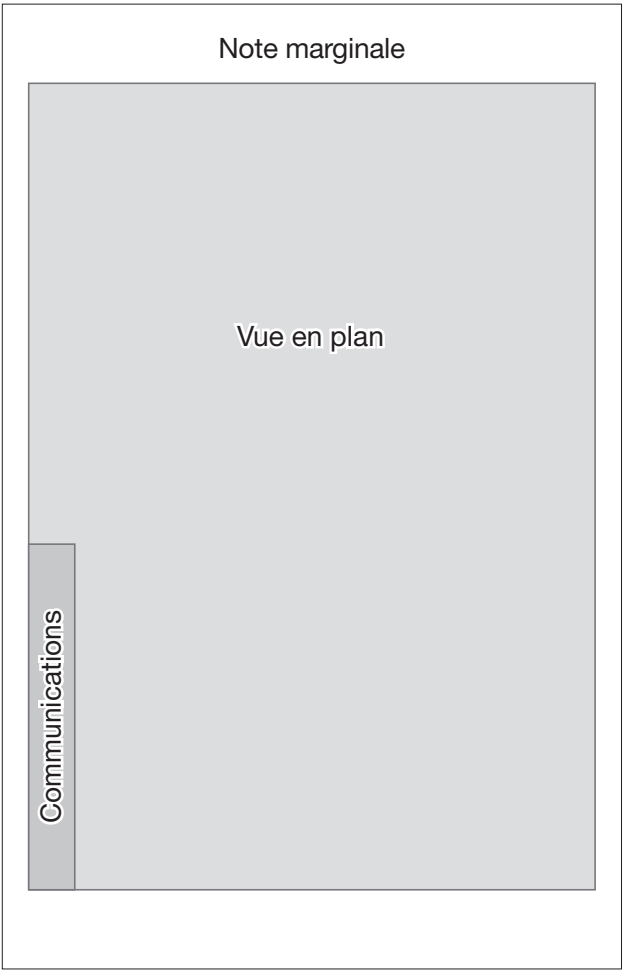
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Départs normalisés aux instruments

Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.

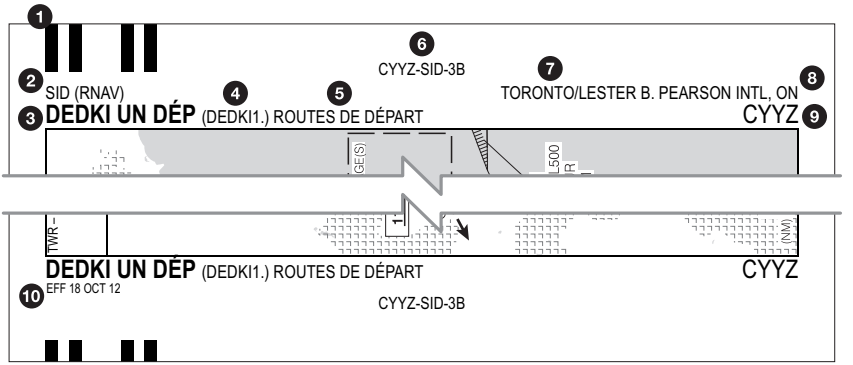
Carte SID générique



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Note marginale

Les renseignements sur le pourtour de la carte SID comprennent l'indicatif de procédure, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur et le numéro de carte.



1. Code barre du volume
2. Type de procédure
3. Indicatif en langage clair
4. Indicatif codé
5. Contenu de la carte
6. Numéro de la charte
7. Nom de l'aérodrome
8. Province ou Territoire
9. Indicatif de l'aérodrome
10. Date d'entrée en vigueur

Indicatif de procédure

L'indicatif de procédure SID comprend l'indicatif primaire et l'indicatif de transition en route. L'information ci-dessous s'applique aussi aux cartes PROCÉDURE DE DÉPART (RNAV).

Indicatif primaire de la procédure

L'indicatif primaire de la procédure comprend les trois éléments suivants :

- le type de procédure;
- la dénomination en langage clair;
- l'indicatif codé.

Type de procédure

Le type de procédure indiqué peut être l'un des suivants :

- SID (VECTOR) : SID effectué à l'aide d'un guidage par le contrôleur;
- SID (NAV PILOTE) : SID où le pilote est chargé d'effectuer la navigation;
- SID (RNAV) : SID exigeant l'utilisation de la PBN;
- PROCÉDURE DE DÉPART (RNAV) : procédure de départ exigeant l'utilisation de la PBN.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Dénomination en langage clair

La dénomination en langage clair est un terme prononçable désignant la procédure SID. Elle comprend un indicatif de base, un numéro de validité et le terme DEP. Le numéro de validité est un nombre entre 1 et 9 assigné dans l'ordre à la suite d'une modification admissible de la procédure, c'est-à-dire une modification visant une route ou un autre élément important entraînant un changement du code dans la base de données.

- WINNIPEG DEUX DÉP
- BOMET SIX DÉP

Indicatif codé

L'indicatif codé est une version codée de la dénomination en langage clair de la procédure SID utilisée par la base de données et la planification des vols.

- (CYWG2.)
- (BOMET6.)

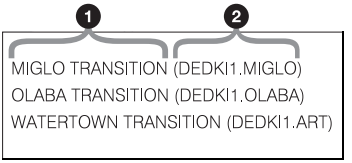
Tout comme l'indicatif d'une procédure d'approche, un indicatif de procédure SID peut avoir l'un des suffixes suivants ou les deux :

- (VRAI) : procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) : procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Indicatif de transition en route

L'indicatif de la transition à la structure d'espace aérien en route, le cas échéant, est semblable à celui attribué à la procédure SID principale. Il comprend une dénomination en langage clair et un indicatif codé, la première étant généralement dérivée du nom du dernier point de la transition en route et le second, utilisé par la base de données et la planification des vols, étant dérivé à la fois de l'indicatif de la procédure primaire et de la dénomination en clair de la transition en route.

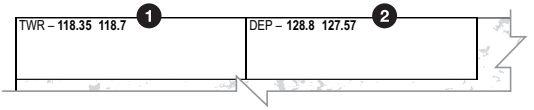
- MIVOK TRANSITION : (BOMET6.MIVOK)
- HIGH LEVEL TRANSITION : (ROVNA1.YOJ)



1 Dénomination en langage clair
2 Indicatif codé

Communications

Les renseignements sur les communications indiqués dans une carte SID suivent les mêmes règles que ceux affichés dans les cartes de procédures d'approche. Le système de tour et le système des départs de la chaîne des départs s'appliquent aux cartes SID.



1 Système de tour
2 Système des départs

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Vue en plan

La vue en plan des cartes SID est à l'échelle. L'échelle apparaît dans le coin inférieur gauche de la page, le nord pointant vers le haut de la page.

Une procédure SID comprend souvent plusieurs pages de façon à illustrer plus clairement la procédure dans des environnements de piste complexes et à pouvoir appliquer une échelle plus grande. La première page comprend les descriptions des routes de départ et des procédures à suivre en cas de panne de communications.

Notes opérationnelles

Les notes opérationnelles de SID sont semblables à celles des cartes d'approche.

Certaines notes opérationnelles suivantes exigent des éclaircissements, comme suit :

Réactés seulement	SID réservé aux réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par turboréacteurs. (Ex. : A320, B737, CL60)
Turbopropulsés seulement	SID réservé aux turbopropulsés, c'est-à-dire aux aéronefs équipés de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)
Non-réactés seulement	SID réservé aux non-réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut s'agir d'un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)
CAT H	SID réservée aux hélicoptéres.
Réservé aux aéronefs équipés de GNSS ou D/D/I. Les aéronefs avec CDI réglable doivent le régler sur 1 NM. Les autres doivent utiliser un directeur de vol. D/D/I ou GNSS requis.	Les exploitants d'aéronefs équipés de D/D/I doivent veiller à ce que des procédures opérationnelles adéquates existent lorsqu'un SID est autorisé pour de tels aéronefs, et notamment que : • les NOTAM soient consultés quant à l'état de tous les DME critiques pour un système de navigation D/D/I; • le pilote confirme la position du système de navigation à 1000 pieds ou moins du début du roulage au décollage.
Pour les aéronefs non équipés de GNSS : les DME YWT, YMS et YSO doivent être en service. **Pour les aéronefs non-équipés de GNSS : pour départs des pistes 23, 24L et 24R, les DME YWT et YTP doivent être en service.**	Si une procédure SID est autorisée pour les aéronefs équipés de D/D/I, une évaluation de la couverture des signaux DME est effectuée pour garantir une couverture permettant la navigation D/D/I. Si l'évaluation établit l'existence de stations DME critiques, celles-ci sont mentionnées; ces stations doivent être fonctionnelles pour qu'un aéronef dûment équipé puisse effectuer la procédure SID. Les DME critiques sont spécifiés pour l'aéroport dans son ensemble ou pour le départ des pistes spécifiées seulement.
*** Attente à LINNG 220 kt ou moins, étapes de 10 NM, FL220 ou plus bas**	Lorsque des limites de vitesse, de longueur d'étape ou d'altitude s'appliquent à une procédure d'attente, elles sont énoncées dans une note opérationnelle. Un astérisque près du symbole de procédure d'attente renvoie l'utilisateur à la note opérationnelle pertinente.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID PBN

CYYZ-SID-4A

1 SID (RNAV) 3 TORONTO/LESTER B. PEARSON INTL, ON

2 **DEDKI UN DÉP** (DEDKI1.) CYYZ

5 Description des routes de départ

Sauf indication contraire de l'ATC :

Toutes les pistes : maintenir **5000**.

Piste 05 : Décoller piste 05, maintenir cap **057**° jusqu'à **1000**. Virer en montée à GAUCHE au cap **047**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 06L : Pente de montée minimale requise : **220** pi/NM jusqu'à **1100**. Décoller piste 06L, maintenir cap **057**° jusqu'à **1000**. Poursuivre sur le cap **057**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 06R : Pente de montée minimale requise : **210** pi/NM jusqu'à **1500**. Décoller piste 06R, maintenir cap **057**° jusqu'à **1000**. Poursuivre sur le cap **057**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers ALKUT (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 15L : Pente de montée minimale requise : **410** pi /NM jusqu'à **3000**. Décoller piste 15L, maintenir cap **147**° ou le cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers DEDKI (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 15R : Pente de montée minimale requise : **390** pi /NM jusqu'à **3000**. Décoller piste 15R, maintenir cap **147**° ou le cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers DEDKI (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 23 : Décoller piste 23, maintenir cap **237**° jusqu'à **1100**. Virer en montée à DROITE au cap **245**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers SAVUR (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Pistes 24L & 24R : Décoller piste 24L/R, maintenir cap **237**° jusqu'à **1000**. Virer en montée à GAUCHE au cap **235**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers SAVUR (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 33L : Pente de montée minimale requise : **250** pi/NM jusqu'à **900**. Décoller piste 33L, maintenir cap **327**° jusqu'à **1100**. Virer en montée à DROITE au cap **345**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers VIVET (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

Piste 33R : Décoller piste 33R, maintenir cap **327**° jusqu'à **1100**. Virer en montée à DROITE au cap **345**° ou au cap assigné. Anticiper des vecteurs radar vers VIVET (ou autre point assigné) puis continuer via la route indiquée.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

6

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
210 pieds/NM	320	420	490	560	630	700	880	1050
220 pieds/NM	330	440	520	590	660	740	920	1100
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
390 pieds/NM	590	780	910	1040	1170	1300	1630	1950
410 pieds/NM	620	820	960	1100	1230	1370	1710	2050

7

MIGLO TRANSITION : **(DEDKI1.MIGLO)**
OLABA TRANSITION : **(DEDKI1.OLABA)**
WATERTOWN TRANSITION : **(DEDKI1.ART)**

8 Panne de communication

Si la panne est détectée 20 minutes ou moins après le décollage et si l'aéronef est en conditions météo IFR, procéder comme suit :

1. afficher transpondeur code 7600;
2. au-delà de 10 NM de CYYZ, rejoindre directement la route de vol;
3. ne pas monter plus haut que la dernière altitude assignée pendant 5 minutes après reconnaissance de la panne, puis…
4. monter à l'altitude du plan de vol.

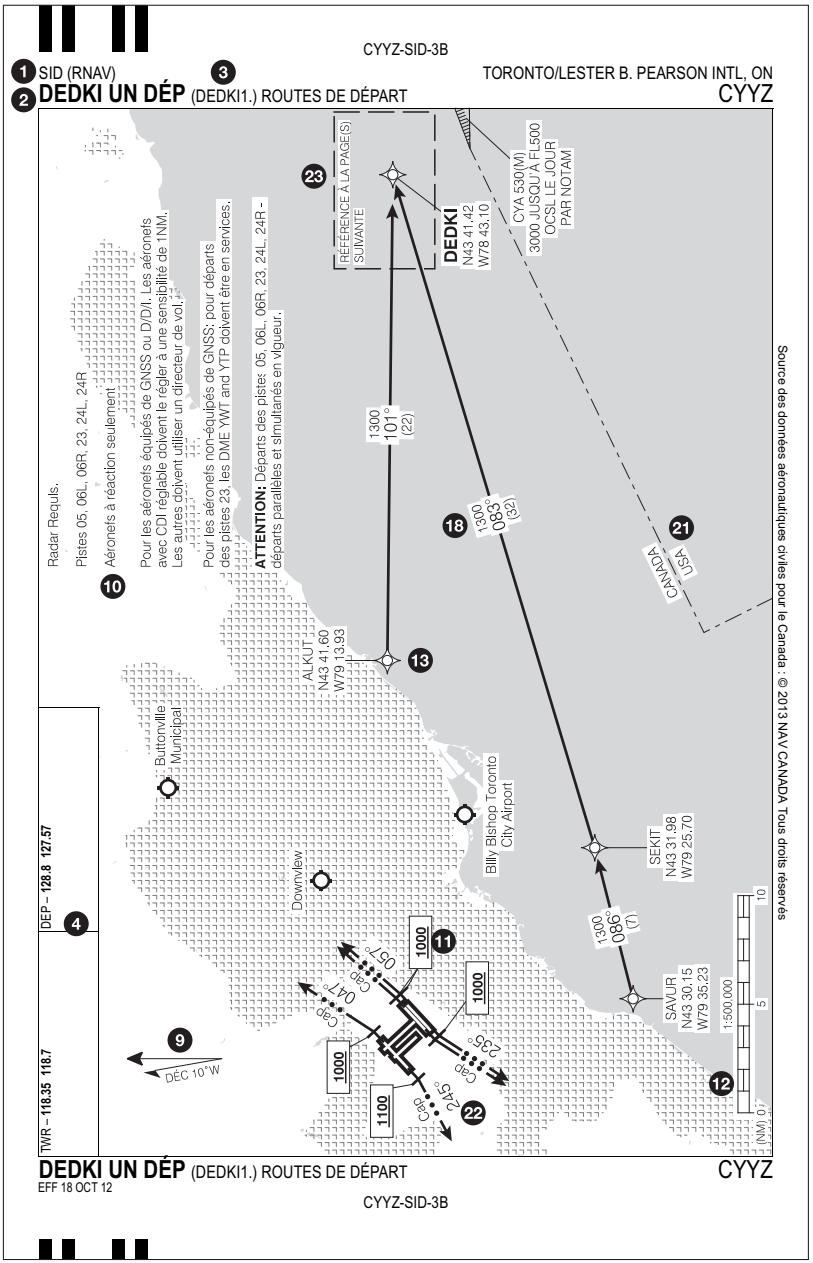
DEDKI UN DÉP (DEDKI1.) CYYZ

EFF 18 OCT 12

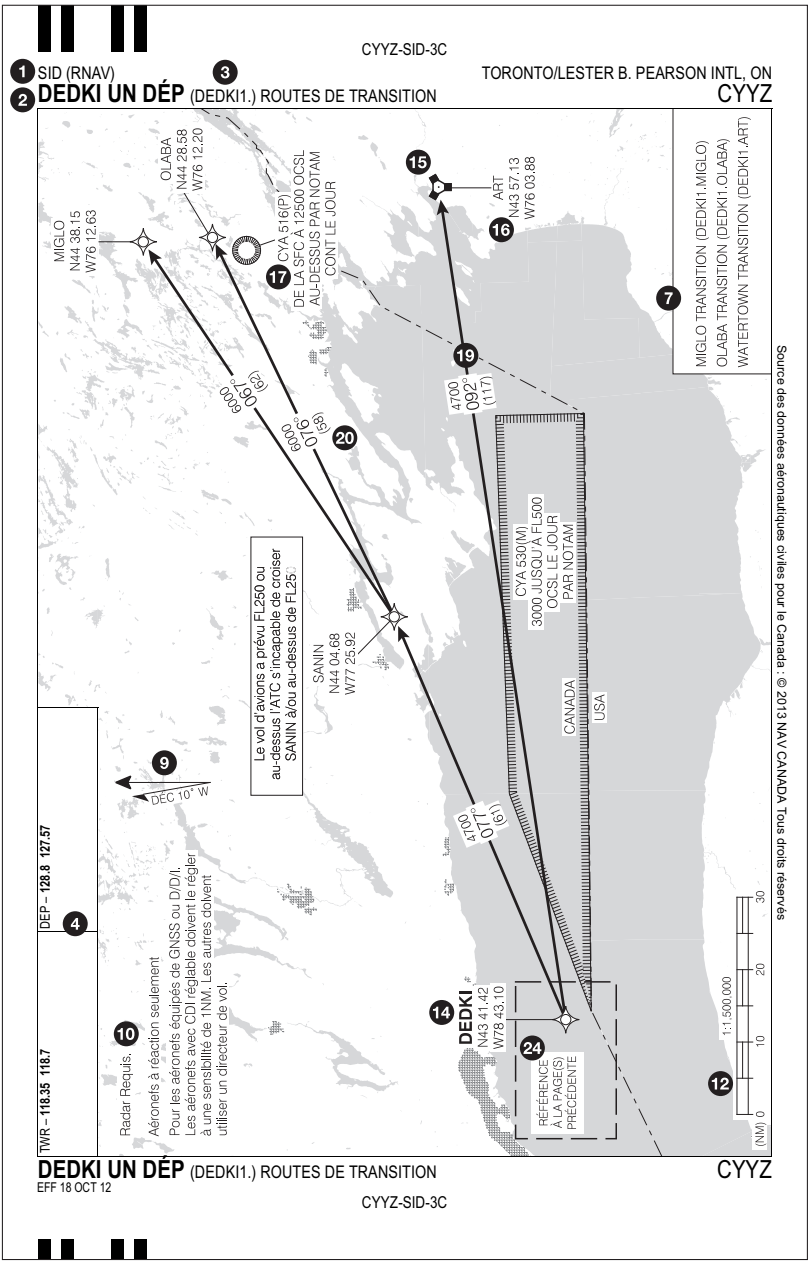
CYYZ-SID-4A

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2013 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID avec navigation par le pilote

CYYJ-SID-2A

1 SID (NAV PILOTE) 3 VICTORIA INTL, BC

2 **MILL BAY SEPT DÉP** (MB7.) CYYJ

5 Description des routes de départ

Toutes les pistes : Appeler Victoria Terminal après avoir franchi **1000** pi, sauf instruction contraire de l'ATC. Maintenir **4000** pi ou l'altitude assignée.

Piste 27 – ½ : Pente de montée minimale de **380** pi/NM jusqu'à **3200** pi. Monter direct vers le NDB « MB ».

Piste 31 – ½ : Aéronefs de cat. A et B seulement. Pente de montée minimale de **340** pi/NM jusqu'à **3100** pi. Monter au cap **315**° jusqu'à **740** pi puis virer en montée à GAUCHE direct vers le NDB « MB ».

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

6

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
340 pieds/NM	510	680	800	910	1020	1140	1420	1700
380 pieds/NM	570	760	890	1020	1140	1270	1590	1900

7 **DISCO TRANSITION (MB7.DISCO)** : Dépasser le NDB « MB » puis virer à GAUCHE cap **102**° et intercepter **R-131** en éloignement de « YYJ ». Continuer jusqu'à DISCO.

VANCOUVER TRANSITION (MB7.YVR) : Dépasser le NDB « MB » puis virer à DROITE en montée pour intercepter la route **304**° en éloignement du NDB « MB ». Franchir **R-205** de « YVR » et virer à DROITE pour intercepter **R-210** en rapprochement vers « YVR ». Continuer jusqu'à « YVR ».

NOTE : Voir les procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

8 Panne de communication

Lorsque la panne est détectée, procéder comme suit :

1. afficher transpondeur code 7600;
2. maintenir la dernière altitude assignée jusqu'à 10 min après le décollage, puis…
3. monter à l'altitude du plan de vol.

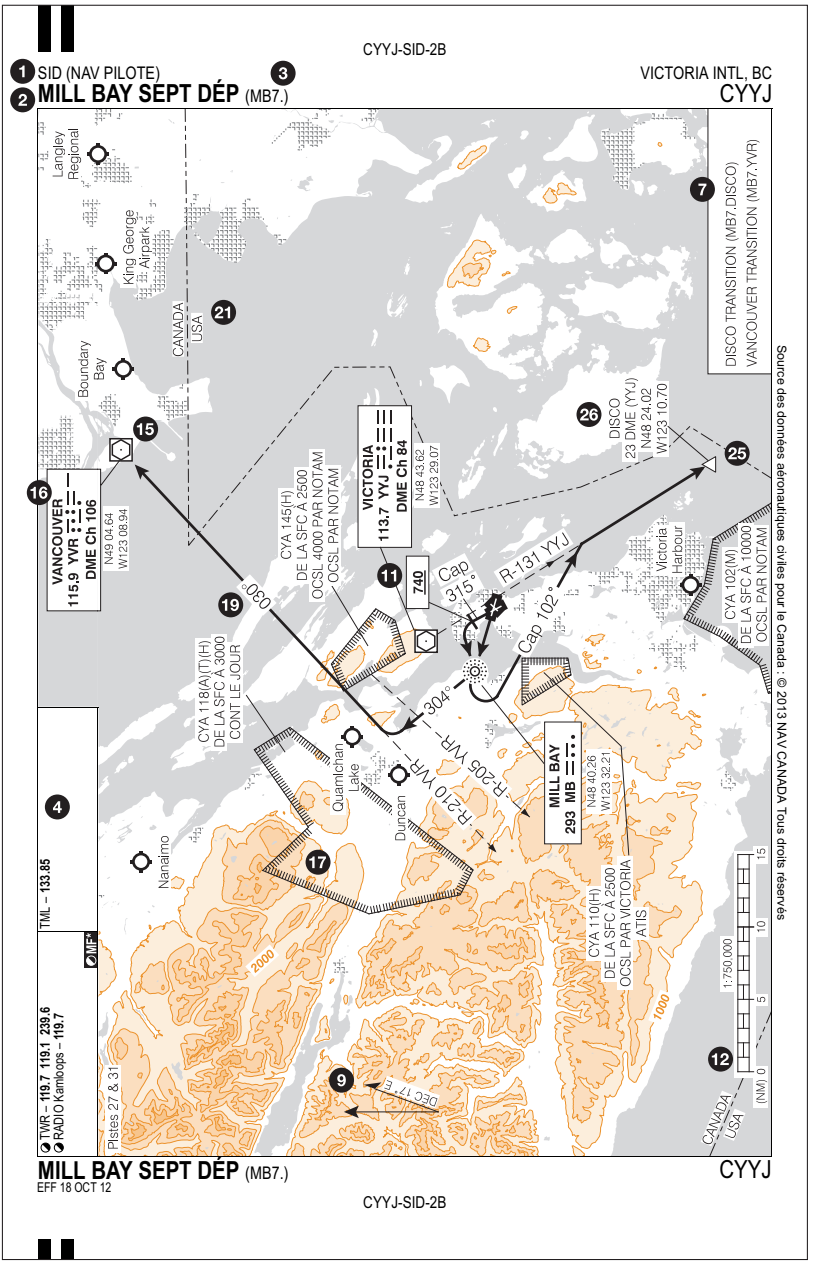
MILL BAY SEPT DÉP (MB7.) CYYJ

EFF 18 OCT 12

CYYJ-SID-2A

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2013 NAV CANADA Tous droits réservés

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Légende d'une carte de départ normalisé aux instruments

1. Type de procédure
2. Dénomination en langage clair
3. Indicatif codé
4. Communications
5. Description de la route de départ
6. Table des taux de montée au départ
7. Indicatif de transition en route
8. Procédure de pannes de communications
9. Déclinaison magnétique
10. Notes opérationnelles
11. Restriction d'altitude opérationnelle
12. Échelle
13. Symbole de point de cheminement
14. Indicatif de point de cheminement
15. Symbole de NAVAID
16. Indicatif de NAVAID
17. Espace aérien à usage spécial
18. MOCA
19. Route du segment
20. Distance sur le segment
21. Frontière internationale
22. Anticipation de guidage radar
23. Référence à la page suivante
24. Référence à la page précédente
25. Symbole d'intersection
26. Indicatif d'intersection

Carte de départ/de SID pour hélicoptères seulement

Une carte de départ/SID pour hélicoptère comporte quelques différences par rapport à la carte SID générique.

1. Les procédures de départ/SID pour hélicoptère sont des procédures à point dans l'espace (PinS) « procéder VFR ». Aucune protection contre les obstacles n'est fournie entre le point de départ et l'IDF. Le pilote doit traverser l'IDF à ou au-dessus de l'altitude minimale de franchissement précisée et doit demeurer en conditions VFR pour voir et éviter les obstacles jusqu'à ce qu'il franchisse l'IDF. Une fois l'IDF franchi, les critères de départ aux instruments offrent une protection contre les obstacles, et le vol en conditions IFR peut commencer.
2. La page graphique de la procédure comprend un encart d'une carte plus détaillée sur la façon d'évoluer entre le point de départ et l'IDF.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Carte de départ/de SID pour hélicoptères

CBC7-SID-1A

SID (RNAV) VANCOUVER/HARBOUR (PUBLIC), VANCOUVER, BC

DUNIP UN DÉP (DUNIP1.) CBC7

Description des routes de départ

1 Procéder VFR de l'hélisurface à ROBLU (IDF). Franchir ROBLU à ou au dessus de **700** pi.

De ROBLU: Nécessite une pente de montée minimale de **460** pi/NM jusqu'à **4000** pi. Monter suivant le cap **237°** jusqu'à **4000** pi jusqu'à LIBUS, puis suivre le cap **149°** jusqu'à DUNIP, puis suivre le cap **149°** jusqu'au VOR « YVR ».

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	50	60	70	80	90	120	140
460 pieds/NM	390	460	540	620	690	920	1080

Panne de communication

Lorsque la panne est détectée et si l'aéronef est en IMC, procéder comme suit :

1. sélectionner code transpondeur 7600;
2. monter à **4000** pi et procéder via SID jusqu'au VOR « YVR »;
3. maintenir **4000** pi;
4. procéder via la route du plan de vol.

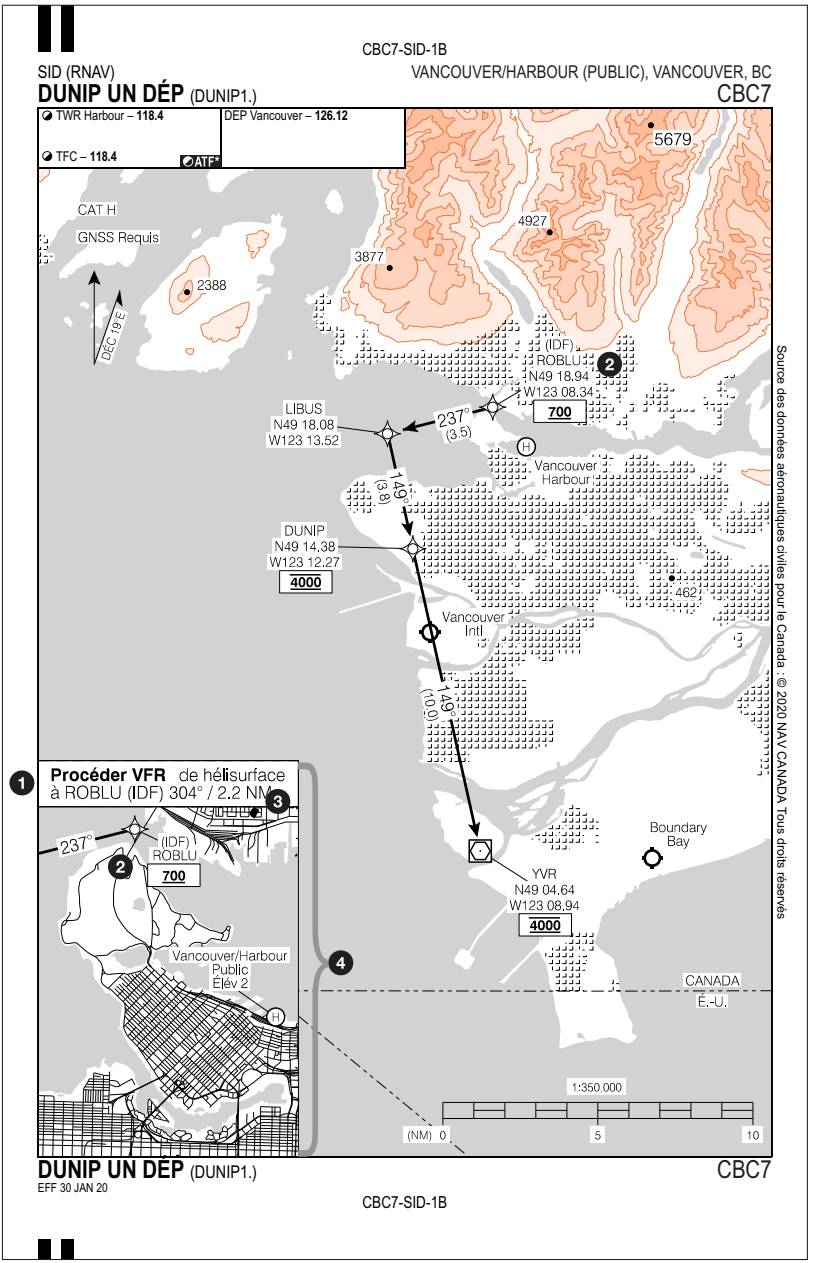
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2020 NAV CANADA Tous droits réservés

DUNIP UN DÉP (DUNIP1.) CBC7

EFF 30 JAN 20

CBC7-SID-1A

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Légende d'une carte de départ/de SID pour hélicoptères

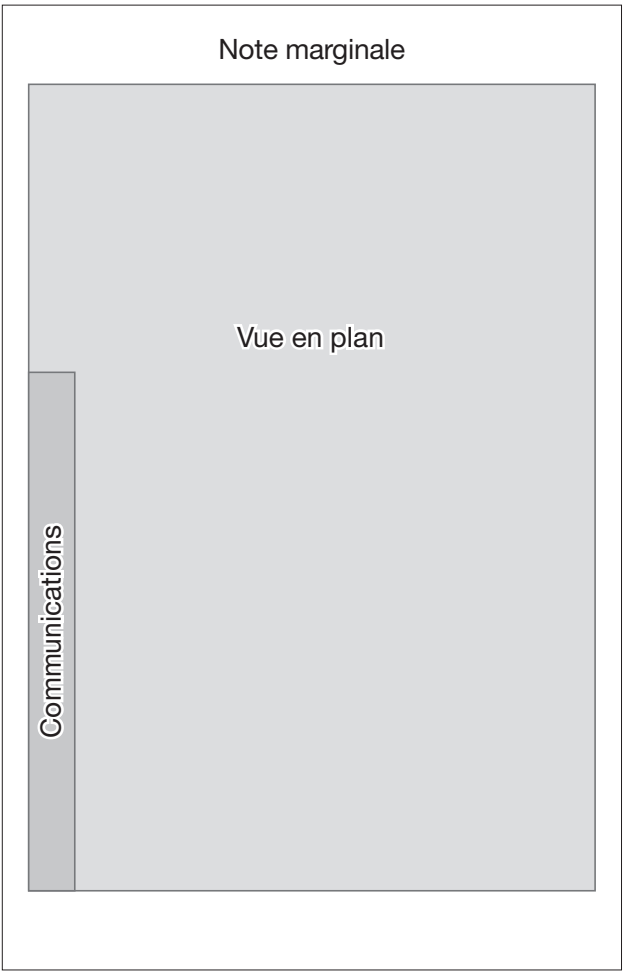
1. Procédure « procéder VFR »
2. Repère initial de départ (IDF)
3. Relèvement et distance de l'IDF à partir du point de départ
4. Encart

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Arrivée normalisée en région terminale (STAR)

Tous les schémas ci-après sont présentés à titre indicatif seulement et ne doivent pas être utilisés pour la navigation.

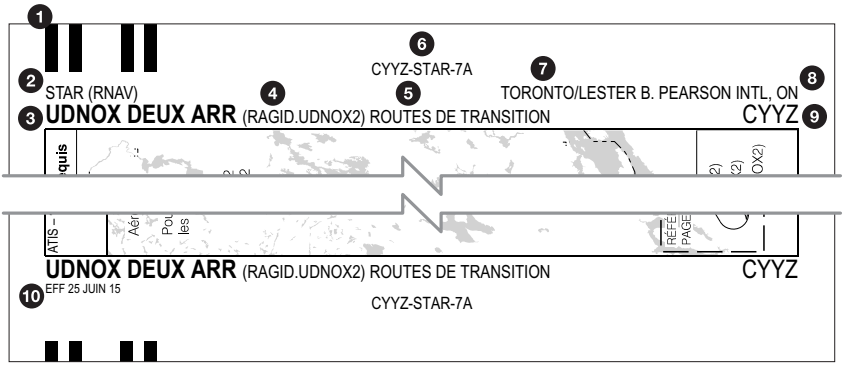
Carte STAR générique



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Note marginale

Les renseignements sur le pourtour de la carte STAR comprennent l'indicatif de procédure, le nom de l'aérodrome, la date d'entrée en vigueur et le numéro de carte.



1. Code barre du volume
2. Type de procédure
3. Indicatif en langage clair
4. Indicatif codé
5. Contenu de la carte
6. Numéro de la charte
7. Nom de l'aérodrome
8. Province ou Territoire
9. Indicatif de l'aérodrome
10. Date d'entrée en vigueur

Indicatif de procédure

L'indicatif de procédure STAR comprend l'indicatif primaire et l'indicatif de transition en route.

Indicatif primaire de la procédure

L'indicatif primaire de la procédure comprend les trois éléments suivants :

- le type de procédure;
- la dénomination en langage clair;
- l'indicatif codé.

Type de procédure

Le type de procédure indiqué peut être l'un des suivants :

- STAR : procédure STAR conventionnelle;
- STAR (RNAV) : procédure STAR exigeant l'utilisation de la PBN.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Dénomination en langage clair

La dénomination en langage clair est un terme prononçable désignant la procédure STAR. Elle comprend un indicatif de base, un numéro de validité et le terme ARR. Le numéro de validité est un nombre entre 1 et 9 assigné dans l'ordre à la suite d'une modification admissible de la procédure, c'est-à-dire une modification visant une route ou un autre élément important entraînant un changement du code dans la base de données.

- HOPE NEUF ARR
- UDNOX UN ARR

Indicatif codé

L'indicatif codé est la version codée de la procédure STAR pour la base de données et la planification des vols. Elle comprend l'indicatif du premier point significatif de la partie commune de la procédure STAR suivi d'une version codée de l'indicatif de base en langage clair et du numéro de validité.

- (HE.HE9)
- (RAGID.UDNOX1)

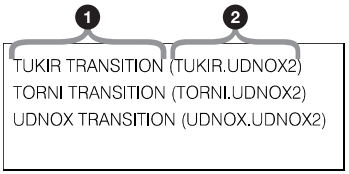
Tout comme l'indicatif d'une procédure d'approche, un indicatif de procédure STAR peut avoir l'un des suffixes suivants ou les deux :

- (VRAI) : procédure effectuée dans le NDA;
- (MDN) : procédure conçue et tenue à jour par le ministère de la Défense nationale.

Indicatif de transition en route

L'indicatif de la transition des aéronefs en provenance de la structure d'espace aérien en route, le cas échéant, est semblable à celui attribué à la procédure STAR principale. Il comprend une dénomination en langage clair et un indicatif codé, la première étant généralement dérivée du nom du premier point de la transition en route et le second, utilisé par la base de données et la planification des vols, étant dérivé à la fois de la dénomination en clair de la transition en route et de l'indicatif de la procédure primaire.

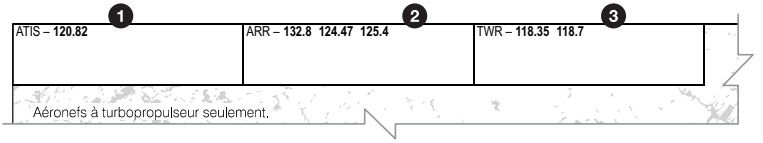
- PHILIPSBURG TRANSITION : (PSB.LLEEO2)
- METOW TRANSITION : (METOW.GRIZZ3)
- TORNI TRANSITION : (TORNI.UDNOX1)



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Communications

Les renseignements sur les communications indiqués dans une carte STAR suivent les mêmes règles que ceux affichés dans les cartes de procédures d'approche. Le système météo automatisé, le système des arrivées et le système de tour de la chaîne des départs s'appliquent aux cartes STAR.



1. Système météo automatisé
2. Système des arrivées
3. Système de tour

Vue en plan

La vue en plan des cartes STAR est à l'échelle. L'échelle apparaît dans le coin inférieur gauche de la page, le nord pointant vers le haut de la page.

Une procédure STAR comprend souvent plusieurs pages de façon à illustrer plus clairement la procédure autour des environnements de piste complexes et à pouvoir appliquer une échelle plus grande.

Notes opérationnelles

Les notes opérationnelles de STAR sont semblables à celles des cartes d'approche.

Certaines notes opérationnelles suivantes exigent des éclaircissements, comme suit :

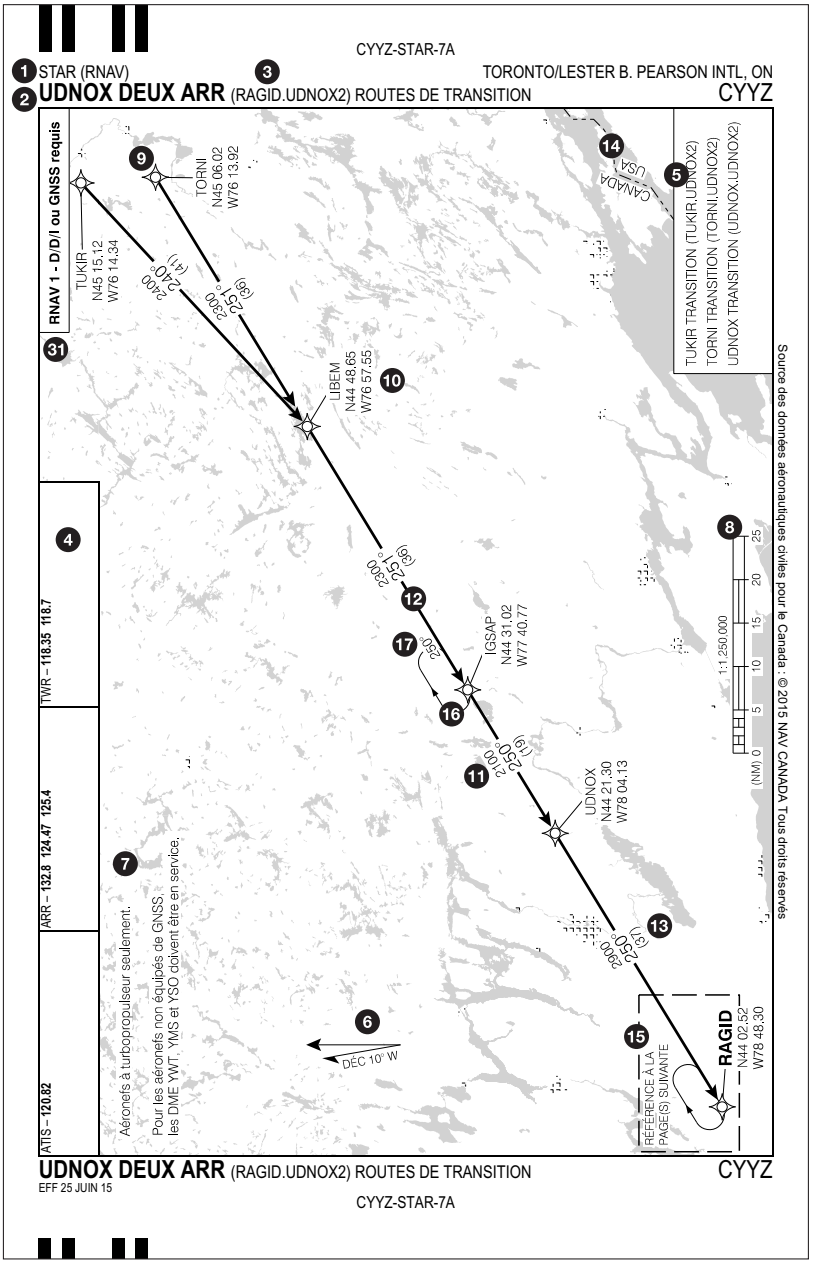
RNP 1 **RNAV 1**	Pour les procédures STAR exigeant l'utilisation de la PBN seront indiquées dans une case destinée à cet effet. Ces exigences comprennent notamment la spécification de navigation, les limites des capteurs et toute exigence fonctionnelle non obligatoire dans le cadre de la spécification de navigation de base elle-même. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la RNP 1 et la RNAV 1, consulter les circulaires d'information 700-025 (RNP 1) et 700-019 (RNAV 1) de Transports Canada.
Réactés seulement	STAR réservée aux réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par turboréacteurs. (Ex. : A320, B737, CL60)
Turbopropulsés seulement	STAR réservée aux turbopropulsés, c'est-à-dire aux aéronefs équipés de turbopropulseur(s). (Ex. : DH8C, BE20, C441)
Non-réactés seulement	STAR réservée aux non-réactés, c'est-à-dire aux aéronefs propulsés par un ou plusieurs moteurs autres que des turboréacteurs; il peut s'agir d'un ou plusieurs turbopropulseurs ou moteurs à pistons. (Ex. : DH8C, SW4, PA31)
CAT H	STAR réservée aux hélicoptères.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

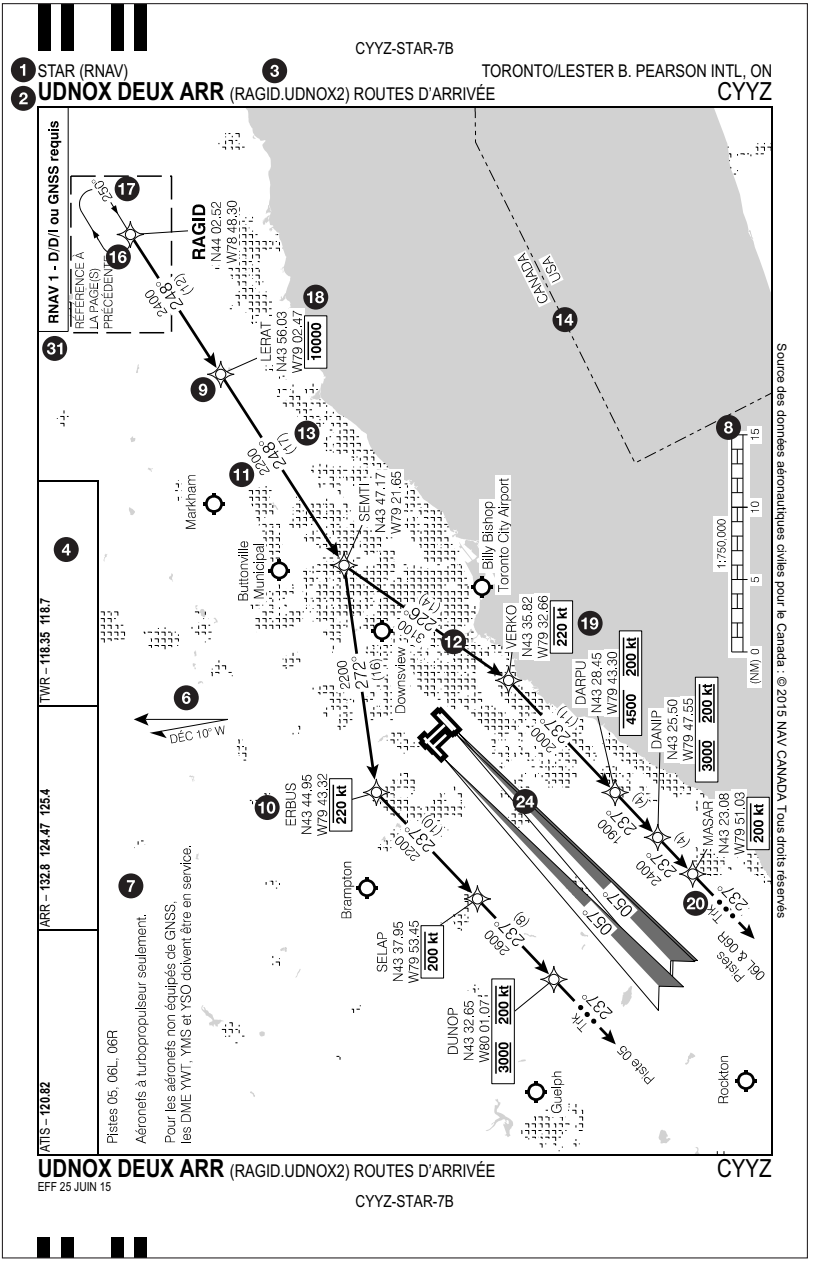
Pour les aéronefs non équipés de GNSS, les DME YWT, YMS et YSO doivent être en service. **TUKIR Transition : Pour les aéronefs non-équipés de GNSS, les DME YWT et YTP doivent être en service.**	Si une procédure STAR est autorisée pour les aéronefs équipés de D/D/I, une évaluation de la couverture des signaux DME est effectuée pour garantir une couverture permettant la navigation D/D/I. Si l'évaluation établit l'existence de stations DME critiques, celles-ci sont mentionnées; ces stations doivent être fonctionnelles pour qu'un aéronef dûment équipé puisse effectuer la procédure STAR. Les DME critiques sont spécifiés pour la procédure dans son ensemble ou pour certaines routes ou transitions contenues dans la procédure.
*** Attente à LINNG 220 KT ou moins, étapes de 10 NM, FL220 ou plus bas**	Lorsque des limites de vitesse, de longueur d'étape ou d'altitude s'appliquent à une procédure d'attente, elles sont énoncées dans une note opérationnelle. Un astérisque près du symbole de procédure d'attente renvoie l'utilisateur à la note opérationnelle pertinente.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR PBN

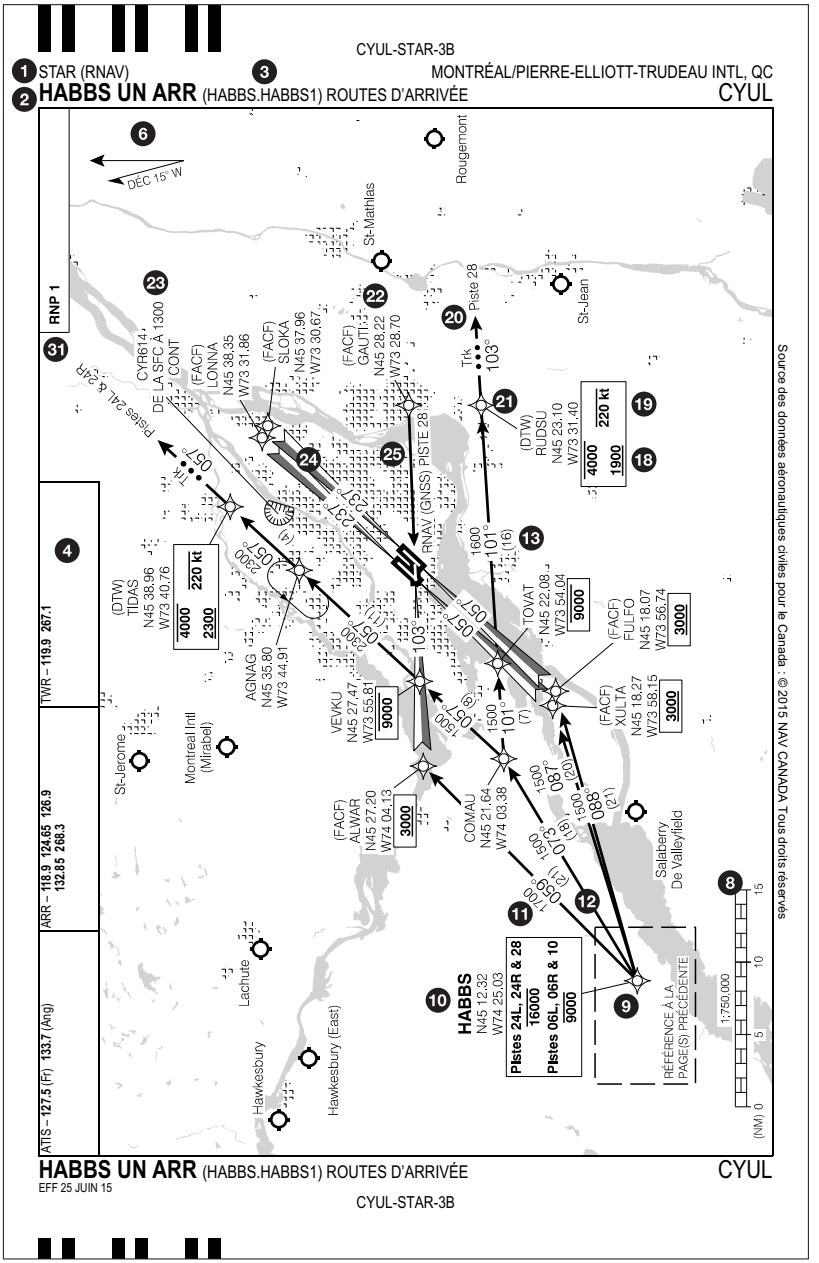


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



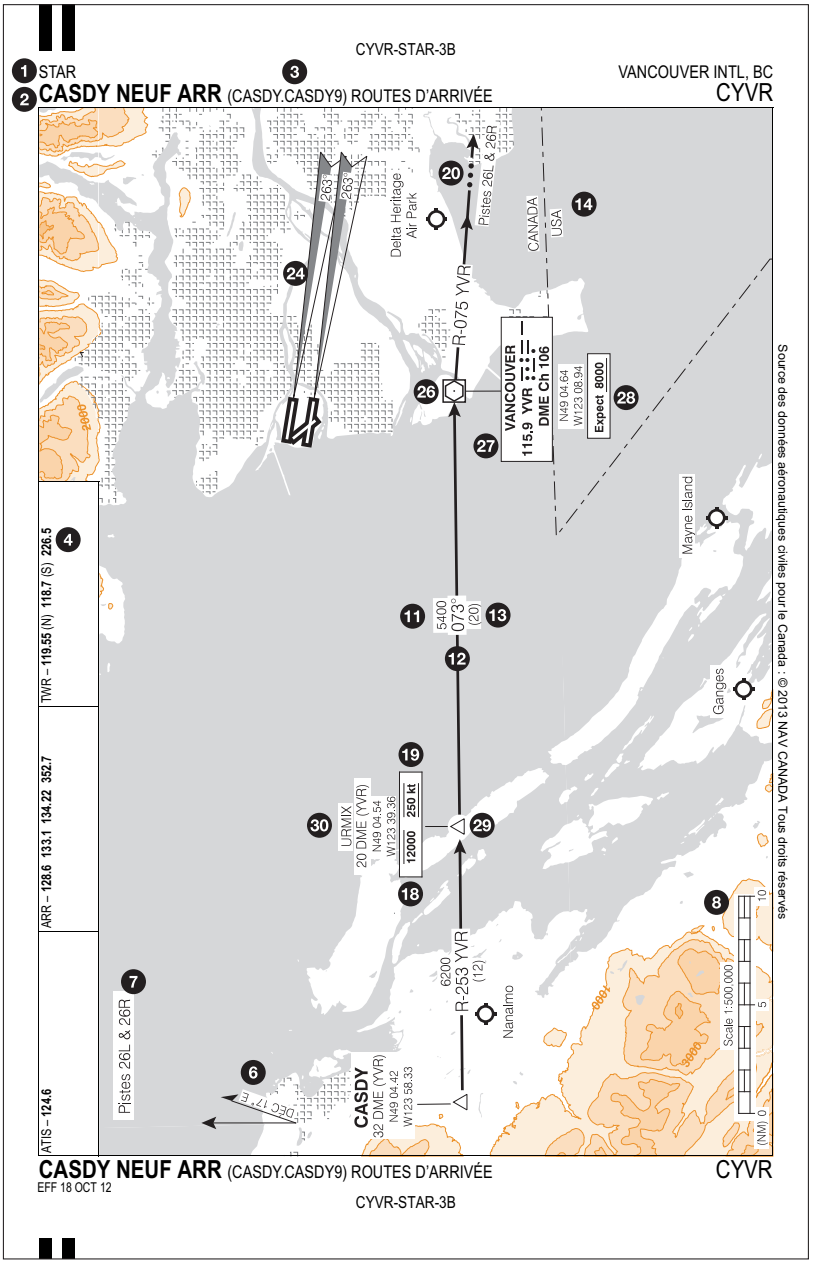
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR PBN (avec DTW et FACF)



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR conventionnelle



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Légende d'une carte d'arrivée normalisée en région terminale

1. Type de procédure
2. Dénomination en langage clair
3. Indicatif codé
4. Communications
5. Indicatif de la transition en route
6. Déclinaison magnétique
7. Notes opérationnelles
8. Échelle
9. Symbole de point de cheminement
10. Indicatif de point de cheminement
11. MEA/MOCA (lorsque les valeurs de la MEA et de la MOCA diffèrent, les deux valeurs sont indiquées sur la carte; la MOCA est mise en évidence par un astérisque)
12. Route du segment
13. Distance sur le segment
14. Frontière internationale
15. Référence à la page suivante
16. Circuit d'attente
17. Route en rapprochement du circuit d'attente
18. Restriction opérationnelle d'altitude
19. Restriction opérationnelle de vitesse
20. Anticipation de guidage radar
21. Point de cheminement terminal vent arrière
22. Repère de trajectoire d'approche finale
23. Espace aérien à usage spécial
24. Alignement avant
25. Référence d'approche RNAV
26. Symbole de NAVAID
27. Indicatif de NAVAID
28. Altitude opérationnelle prévue
29. Symbole d'intersection
30. Indicatif d'intersection
31. Encadré des exigences PBN

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.

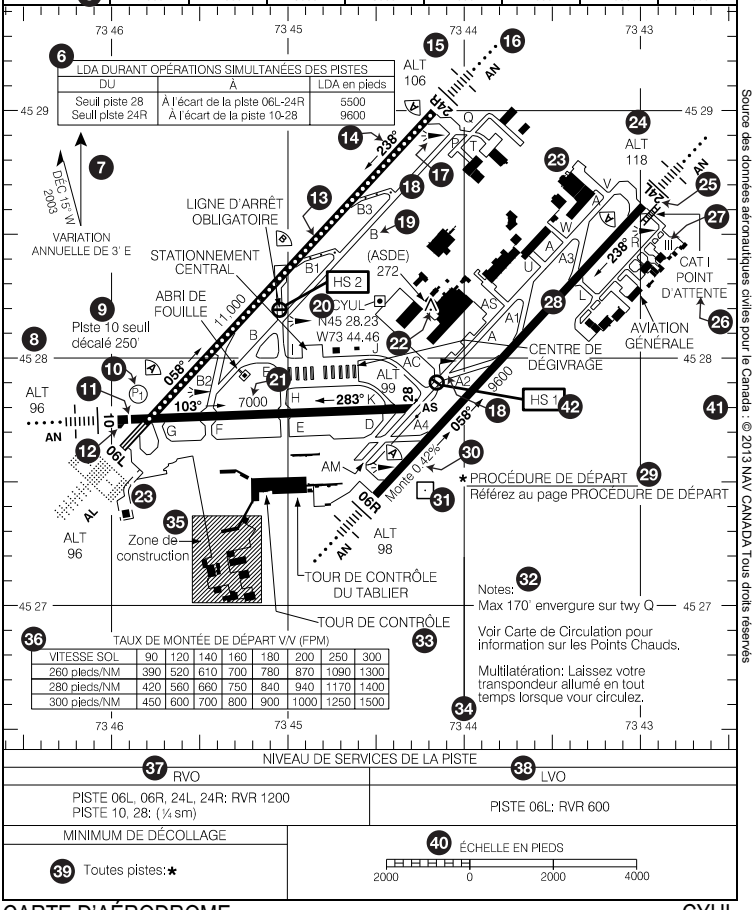
CYUL-AD-1

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	CLNC DEL – **125.6** AIRE DE TRAFIC – **122.07** GND – **121.9 275.8**	TWR – **119.9 124.3 267.1**	DEP – **120.42** (S) (SE) (SW) **124.65** (W) (NW) (NE) **268.3**

DIST DÉCLARÉES	06L	24R	06R	24L	10	28	10	28
TORA	11000	11000	9600	9600	7000	7000	7000	7000
TODA	11984	11984	10584	10584	7984	7984	7984	7984
ASDA	11000	11000	9600	9600	7000	7000	6000	6000
LDA	11000	11000	9600	9600	7000	7000	7000	7000



CARTE D'AÉRODROME — CYUL

EFF 18 OCT 12

CYUL-AD-1

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Légende des cartes d'aerodrome

1. Distance déclarée (nuit)
2. Longueur de roulement utilisable au décollage
3. Distance de décollage utilisable
4. Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
5. Distance d'atterrissage utilisable
6. Tableau des distances d'atterrissage utilisables
7. Déclinaison magnétique
8. Coordonnée de latitude
9. Note sur le décalage du seuil
10. Indicateur visuel de pente d'approche
11. Seuil de piste décalé
12. Aire de demi-tour
13. Feux de l'axe de piste
14. Relèvement de la piste
15. Capteur RVR
16. Balisage lumineux d'approche
17. Indicateur de direction du vent
18. Voie de circulation

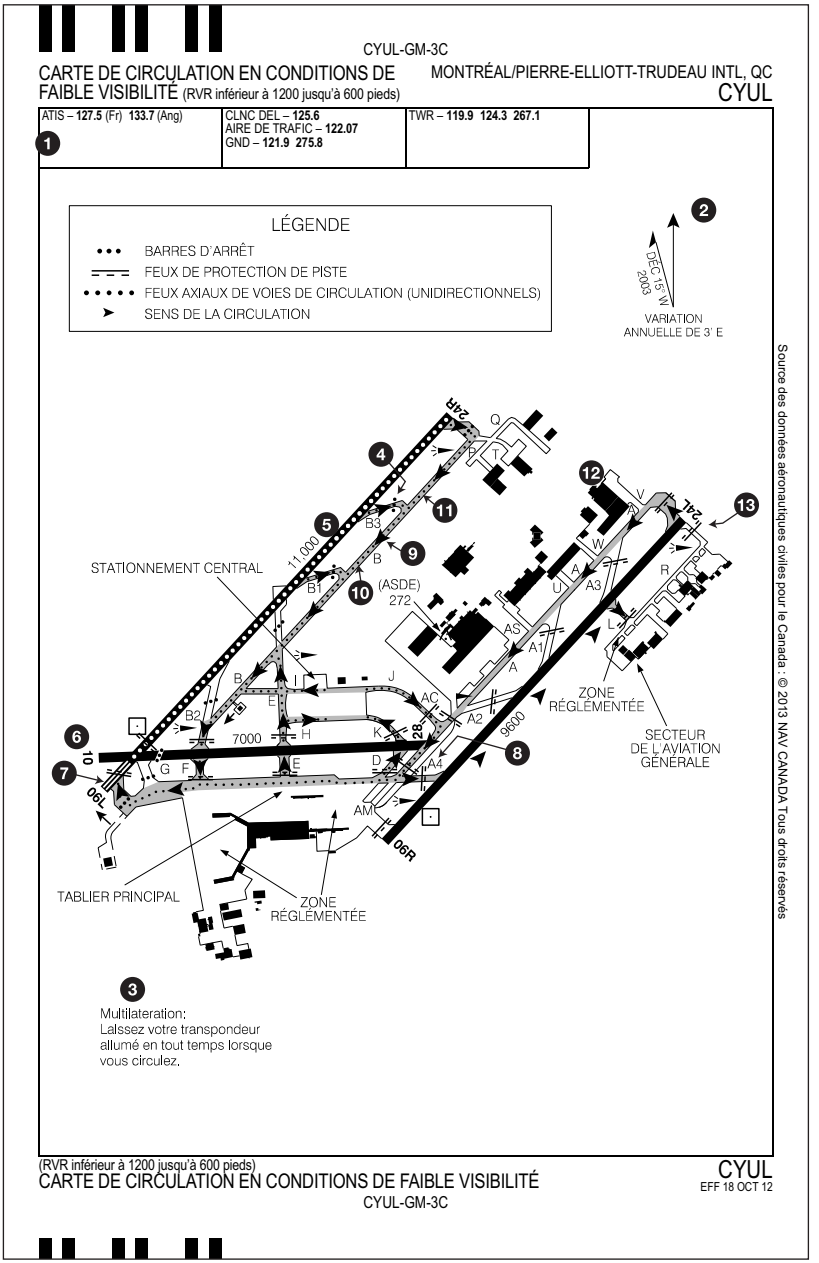
    Indicatif de voie de circulation
20. Point de référence d'aérodrome
21. Dimensions de la piste
22. Obstruction
23. Bâtisse
24. Altitude du seuil
25. Numéro de piste
26. Barre d'attente d'ILS CAT I
27. Identification de l'aire de trafic
28. Piste
29. Procédure de départ
30. Pente de la piste*
31. NAVAID sur l'aérodrome
32. Notes opérationnelles
33. Tour de contrôle
34. Coordonnée de longitude
35. Zone de construction
36. Tableau des taux de montée de départ
37. Tableau des opérations par visibilité réduite
38. Tableau des opérations par faible visibilité
39. Case des minimums de décollage
40. Barre d'échelle
41. Grille géographique
42. Point chaud

* Si une seule valeur de pente de piste est donnée, on peut supposer que la pente est constante sur la longueur indiquée et que la direction de la pente est inversée dans la direction de la piste opposée. Si aucune longueur n'est indiquée, la pente donnée s'applique à toute la longueur de la piste. Par exemple, pour une pente publiée de PISTE 04 DESCEND 0,36 %, on peut supposer que la pente de PISTE 22 MONTE 0,36 %et que cette valeur s'applique à toute la longueur de la piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

Toute illustration n'est présentée ici qu'à titre indicatif et ne doit pas être utilisée pour la navigation.



LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

EFF 31 DÉC 20

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

Légende de carte de circulation en conditions de faible visibilité

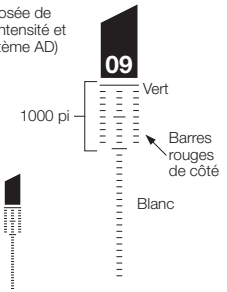
1. Case des communications
2. Déclinaison magnétique
3. Notes opérationnelles
4. Barre d'arrêt
5. Piste équipée de feux d'axe
6. Numéro de la piste
7. Feux de zone de poser
8. Indicatif de voie de circulation
9. Voie de circulation à sens unique
10. Voie de circulation avec feux axiaux
11. Voie de circulation pour faible visibilité
12. Bâtisse
13. Feux de protection de piste

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LÉGENDE DES CARTES DE CIRCULATION PAR RÉDUITE/FAIBLE VISIBILITÉ

AC RANGÉE CENTRE

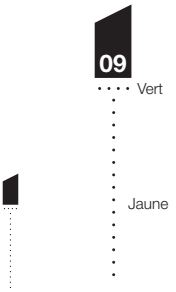
CATÉGORIE II
HAUTE INTENSITÉ
(Composée de haute intensité et du système AD)



Longueur minimale : 2400 pi

AD RANGÉE CENTRE

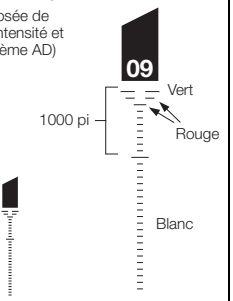
BASSE INTENSITÉ



Longueur minimale : 2400 pi

AE RANGÉE CENTRE

CATÉGORIE I
HAUTE INTENSITÉ
(Composée de haute intensité et du système AD)

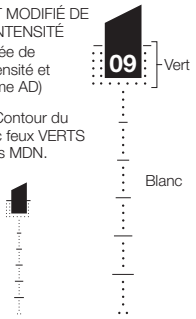


Longueur minimale : 2400 pi

AF RANGÉE CENTRE

CALVERT MODIFIÉ DE HAUTE INTENSITÉ
(Composée de haute intensité et du système AD)

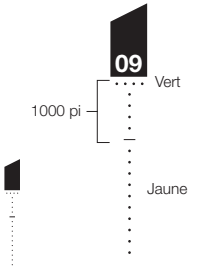
NOTE : Contour du seuil avec feux VERTS aux bases MDN.



Longueur minimale : 2400 pi
Des feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000 pi

AJ RANGÉE CENTRE

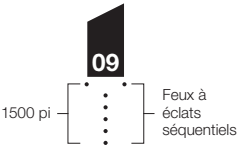
BASSE INTENSITÉ



Longueur minimale : 2400 pi
Des feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000 pi

AO ODALS

BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE OMNI-DIRECTIONNEL



Longueur normale : 1500 pi

AS FEUX D'IDENTIFICATION DE SEUIL DE PISTE

(FEUX À ÉCLATS UNIDIRECTIONNELS)



AZ SYSTÈME VISUEL ET FEUX D'IDENTIFICATION DE PISTE

(FAISCEAUX ROTATIFS UNIDIRECTIONNELS CRÉANT UN ÉCLAT LUMINEUX)



SF

Feux séquentiels à décharge de condensateur intégrés au balisage d'approche de certains aérodromes.

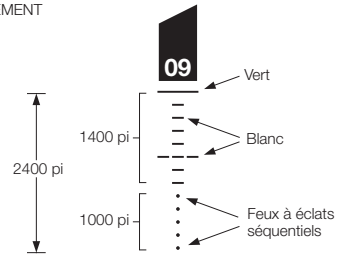
Le système comprend des feux d'identification de seuil de piste.

* Un petit astérisque après les lettres d'identification d'un système sur la carte d'atterrissage indique une modification au système de base.
Voir le CFS pour les détails.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AM MALSR

MOYENNE INTENSITÉ
BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE AVEC FEUX INDICATEUR D'ALIGNEMENT DE PISTE



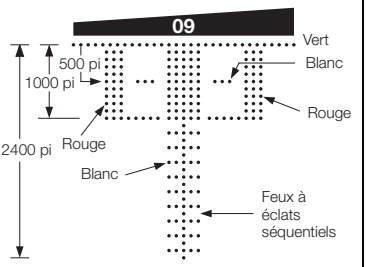
Longueur normale : 2400 pi

AN SSALR

HAUTE INTENSITÉ

AL ALSF-2

CATÉGORIE II/III
HAUTE INTENSITÉ

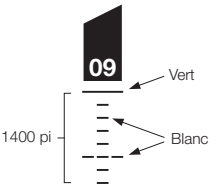


Longueur normale : 2400 pi

NOTE : Peut fonctionner comme des feux d'approche SSALS ou SSALR pendant des conditions atmosphériques favorables.

AR MALS

MOYENNE INTENSITÉ
BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE



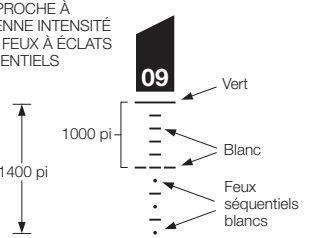
Longueur normale : 1400 pi

AW SSALS

HAUTE INTENSITÉ

AK MALSF

BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE À MOYENNE INTENSITÉ AVEC FEUX À ÉCLATS SÉQUENTIELS

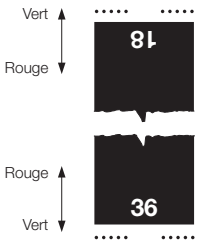


Longueur normale : 1400 pi

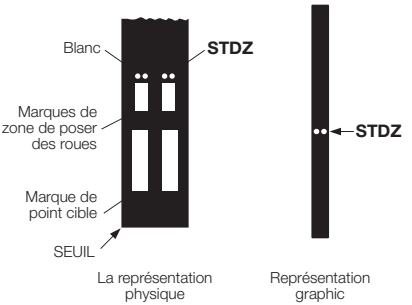
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Feux de seuil et de piste

TE SEUIL et EXTRÉMITÉ DE PISTE



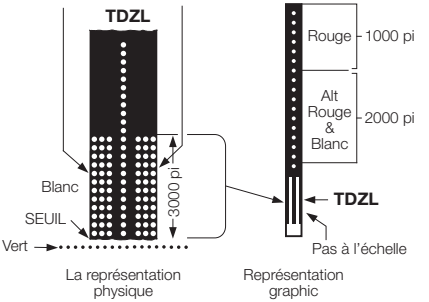
STDZ FEUX DE ZONE DE POSER SIMPLIFIÉS



A FEUX D'AXE DE PISTE et DE SORTIE DE LA VOIE DE CIRCULATION



BALISAGE DE ZONE DE POSER et FEUX D'AXE DE PISTE



Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)

Type J Pour allumer le balisage d'aérodrome pendant environ 15 minutes, appuyer 5 fois sur le bouton du microphone dans un délai de 5 secondes. Le cycle de minutage peut être remis en marche n'importe quand en répétant la séquence de manipulation.

Note : Certains systèmes indiquent l'arrêt du fonctionnement par un clignotement des feux, deux minutes avant l'extinction complète. D'autres systèmes n'offrent aucune indication de fin du fonctionnement. Le système de commande fonctionne 24 heures par jour ou entre le coucher et le lever du soleil.

Type K Pour allumer le balisage d'aérodrome pendant environ 15 minutes, appuyer sur le bouton du microphone 7 fois pour obtenir la haute intensité. On peut varier l'intensité lumineuse en appuyant 7, 5 ou 3 fois sur le bouton dans un délai de 5 secondes pour obtenir respectivement un balisage de haute intensité, de moyenne intensité ou de basse intensité. Le cycle de minutage peut être réactivé n'importe quand en répétant la séquence de manipulation. Là où des feux d'identification de piste (code AS) sont disponibles, l'activation du microphone à trois reprises sur la fréquence appropriée éteint ces feux.

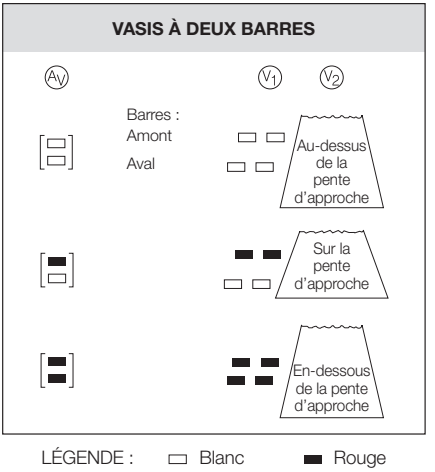
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Indicateurs visuels d'alignement de descente (VGSI)

Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS)

Les barres sont érigées sur un ou sur les deux côtés de la piste (Réf AIM de TC AGA).

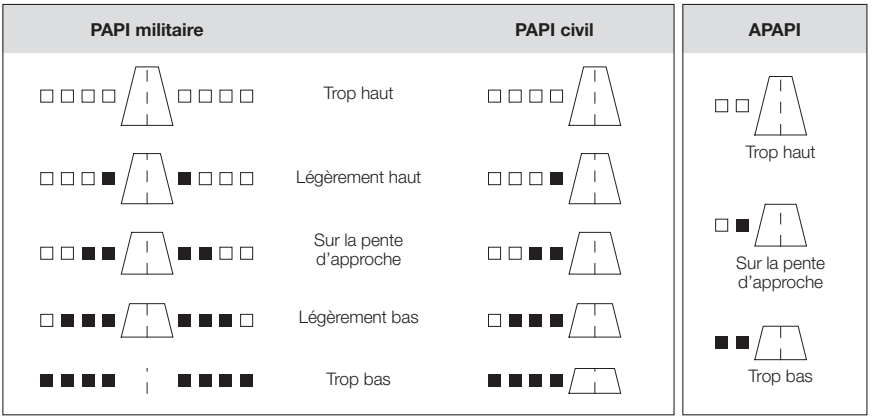
- (V1) VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi
- (V2) VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25 pi
- (AV) AVASIS – VASIS simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi (entre crochets : deux projecteurs)



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI)

- (P1) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi
- (P2) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25 pi
- (P3) PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 45 pi
- (AP) APAPI : PAPI simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10 pi



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

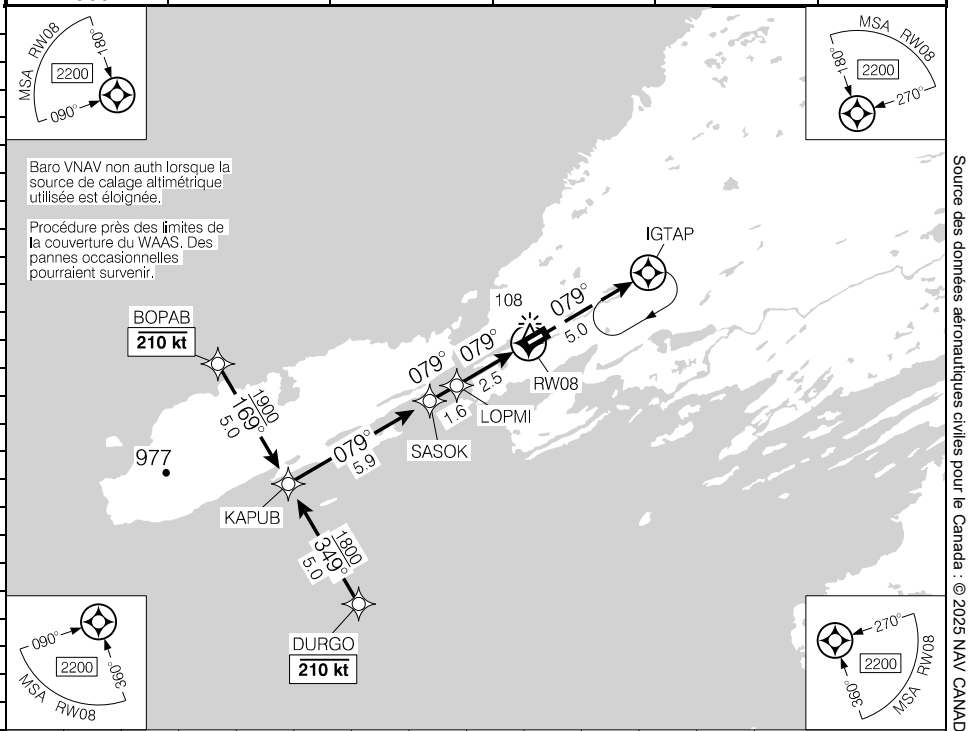
AKULIVIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 08

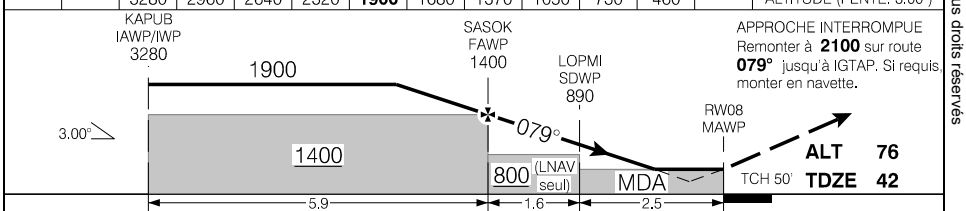
604907N 0780855W DÉC 19°W

CYKO

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 80571** W08A	APCH CRS **079°**	ALT MIN SASOK **1400**	LDA **3521**	



(NM)			10	9	8	7	**5.7**	5	4	3	2	1.2		DIST JUSQU'À RW08
			3280	2960	2640	2320	**1900**	1680	1370	1050	730	460		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYPX est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**292**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**503**	(461)	1½	
LNAV	**460**	(418)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 08

CYKO

EFF 15 JUN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

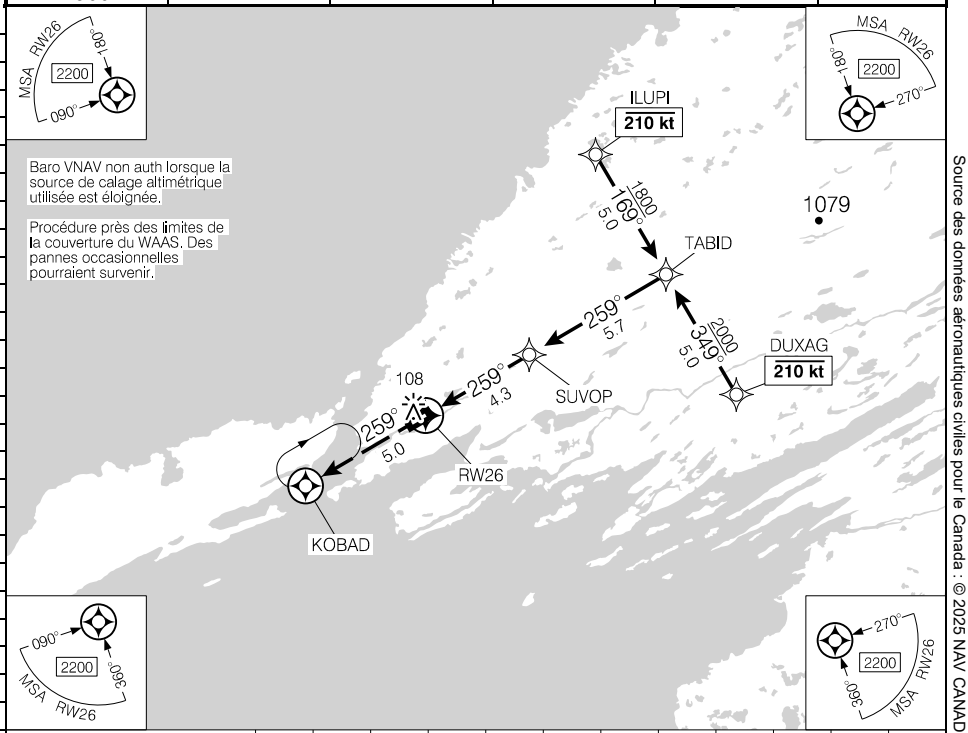
AKULIVIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 26

604907N 0780855W DÉC 19°W

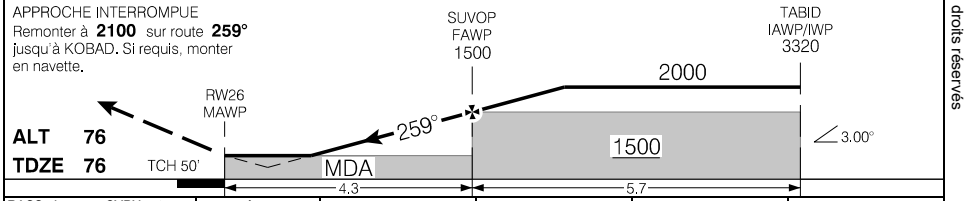
CYKO

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 80572** W26A	APCH CRS **259°**	ALT MIN SUVOP **1500**	LDA **3521**	



DIST JUSQU'À RW26	1.5	2	3	4	5	**5.9**	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	600	760	1080	1400	1720	**2000**	2360	2670	2990	3320		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2100** sur route **259°** jusqu'à KOBAD. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYPX est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**326**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**668**	(592)	2	
LNAV	**600**	(524)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 26

CYKO

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

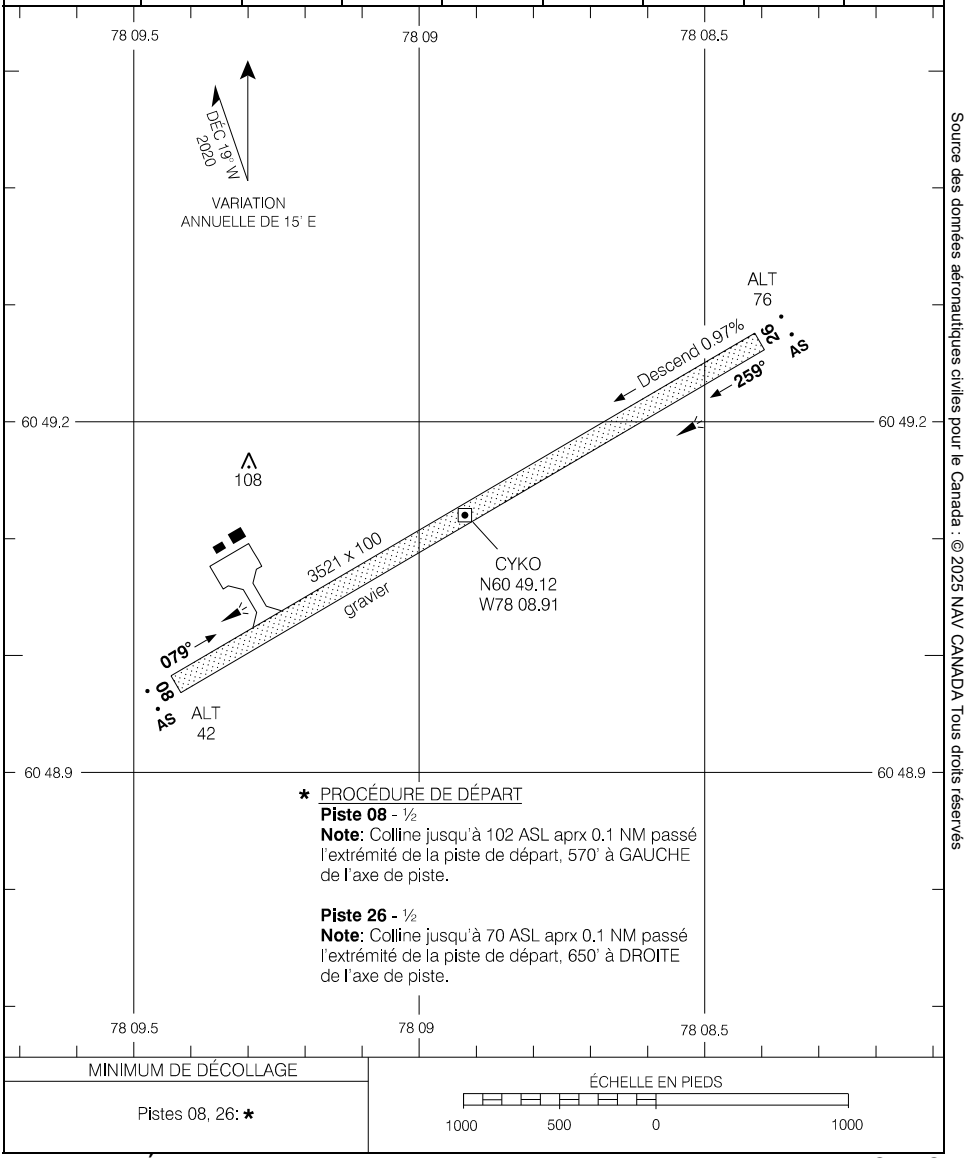
AKULIVIK, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYKO

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	08	26						
TORA	3521	3521						
TODA	3521	3521						
ASDA	3521	3521						
LDA	3521	3521						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 08, 26: *	1000 500 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

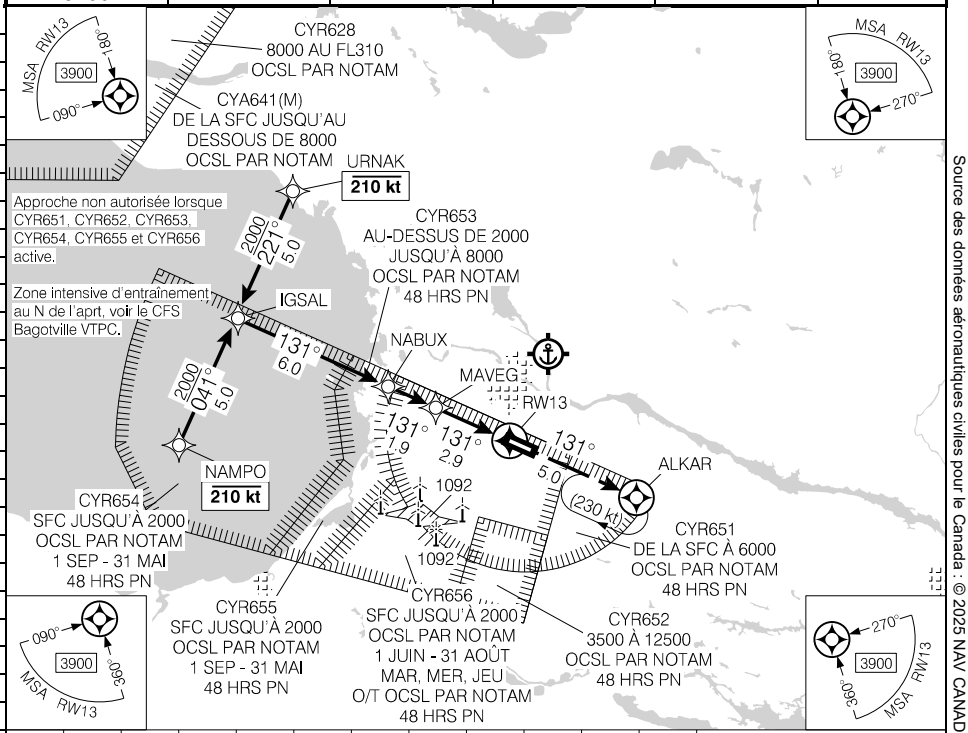
ALMA, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

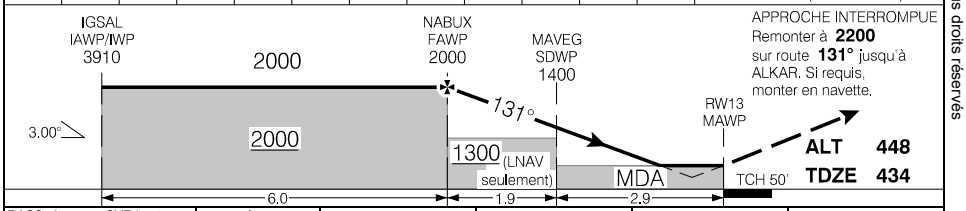
483031N 0713829W DÉC 17°W

CYTF

AUTO – **123.17**	TML Bagotville – **127.2**	◒ UNICOM – **122.35** ◒ TFC – **122.35** MF*			ARCAL 122.35(K) AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80176** W13A	APCH CRS **131°**	ALT MIN NABUX **2000**	LDA **5000**	



10.8	10	9	8	7	6	**4.8**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW13
3910	3660	3340	3030	2710	2390	**2000**	1750	1430	1120	820	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYRJ est utilisé ajouter **80'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**679**	(250)	1	
LNAV	**820**	(391)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 13

CYTF

EFF 14 JUIL 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

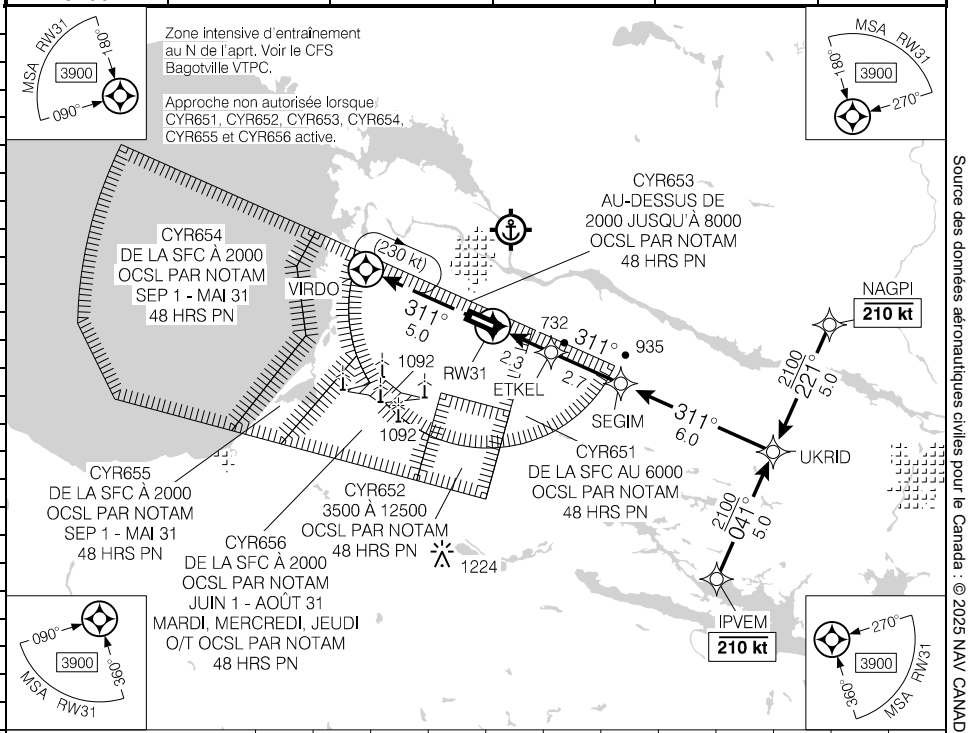
ALMA, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

483031N 0713829W DÉC 17°W

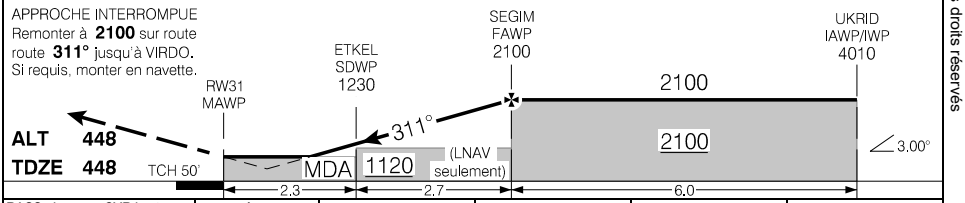
CYTF

AUTO – **123.17**	TML Bagotville – **127.2**		◒ UNICOM – **122.35** ◒ TFC – **122.35** MF*		ARCAL 122.35(K) AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80177** W31A	APCH CRS **311°**	ALT MIN SEGIM **2100**	LDA **5000**	



DIST JUSQU'À RW31		1.5	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		980	1450	1770	**2100**	2410	2730	3050	3360	3680	4010

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2100** sur route
route **311°** jusqu'à VIRDO.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYRJ est utilisé ajouter **80'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**698**	(250)	1	
LNAV	**980**	(532)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 31

CYTF

EFF 14 JUIL 22

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

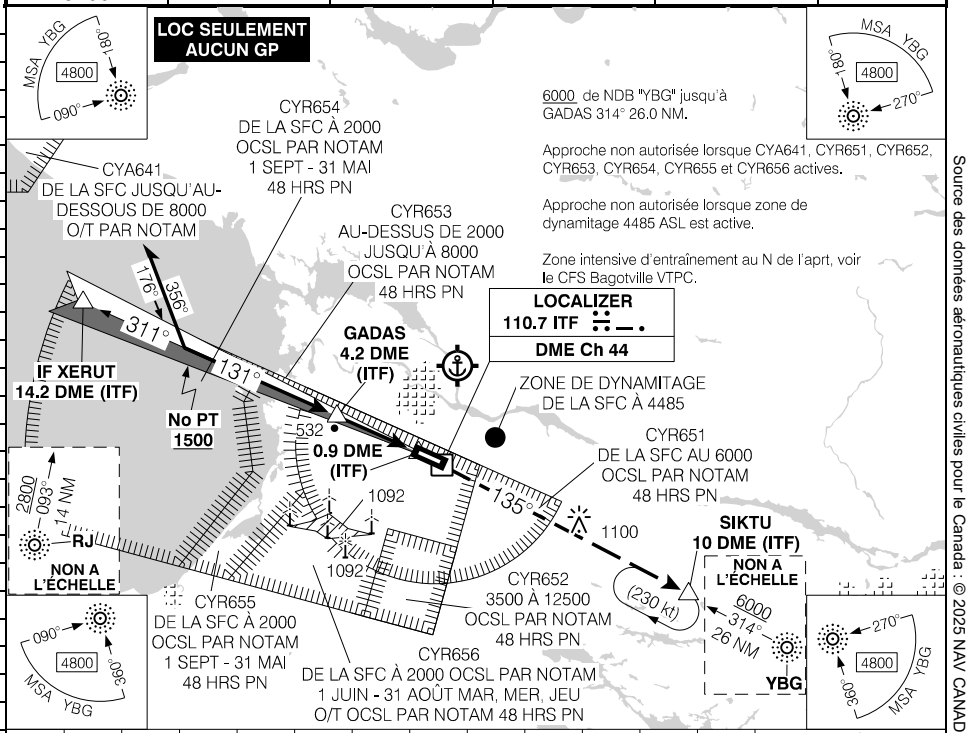
ALMA, QC

LOC PISTE 13

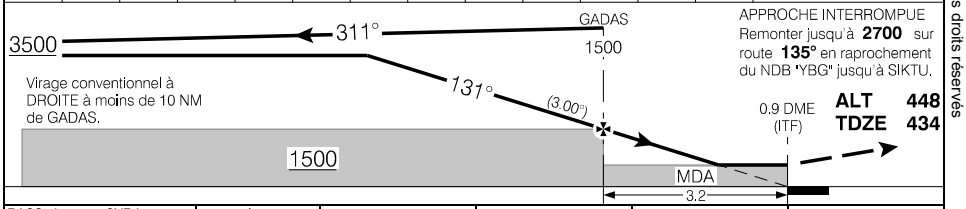
483031N 0713829W DÉC 17°W

CYTF

AUTO – **123.17**	TML Bagotville – **127.2**	◒ UNICOM – **122.35** ◒ TFC – **122.35** MF*			ARCAL 122.35(K) AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	LOC ITF **110.7**	APCH CRS **131°**	ALT MIN GADAS **1500**	LDA **5000**	



14.2	13	12	11	**10.4**	9	8	7	6	5	4	3	1.9	DIST JUSQU'À DME (ITF)
4690	4320	4000	3680	**3500**	3050	2730	2410	2090	1770	1450	1130	780	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYRJ est utilisé ajouter **80'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC/DME	**780** (346) 1			
C APPROCHE INDIRECTE	**940** (492) 1½	**1160** (712) 1½	**1160** (712) 2	**1460** (1012) 3

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

LOC PISTE 13

CYTF

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

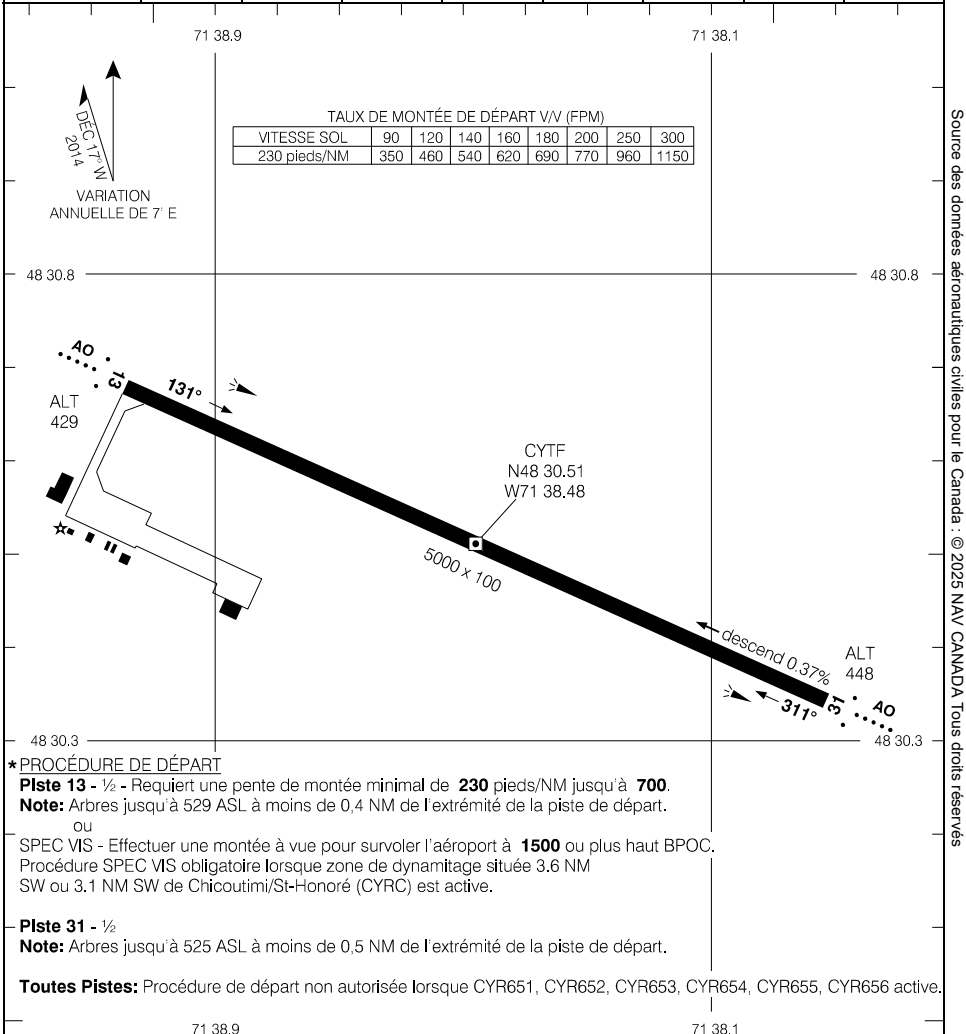
ALMA, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYTF

AUTO – **123.17**			◒ UNICOM – **122.35** ◒ TFC – **122.35** ◒MF*	TML Bagotville – **127.2**

DIST DÉCLARÉES	13	31
TORA	5000	5000
TODA	5000	5000
ASDA	5000	5000
LDA	5000	5000



★PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 13 - ½ - Requiert une pente de montée minimal de **230** pieds/NM jusqu'à **700**.
Note: Arbres jusqu'à 529 ASL à moins de 0,4 NM de l'extrémité de la piste de départ.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1500** ou plus haut BPOC.
Procédure SPEC VIS obligatoire lorsque zone de dynamitage située 3.6 NM SW ou 3.1 NM SW de Chicoutimi/St-Honoré (CYRC) est active.

Piste 31 - ½
Note: Arbres jusqu'à 525 ASL à moins de 0,5 NM de l'extrémité de la piste de départ.

Toutes Pistes: Procédure de départ non autorisée lorsque CYR651, CYR652, CYR653, CYR654, CYR655, CYR656 active.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 13; 31: ★	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

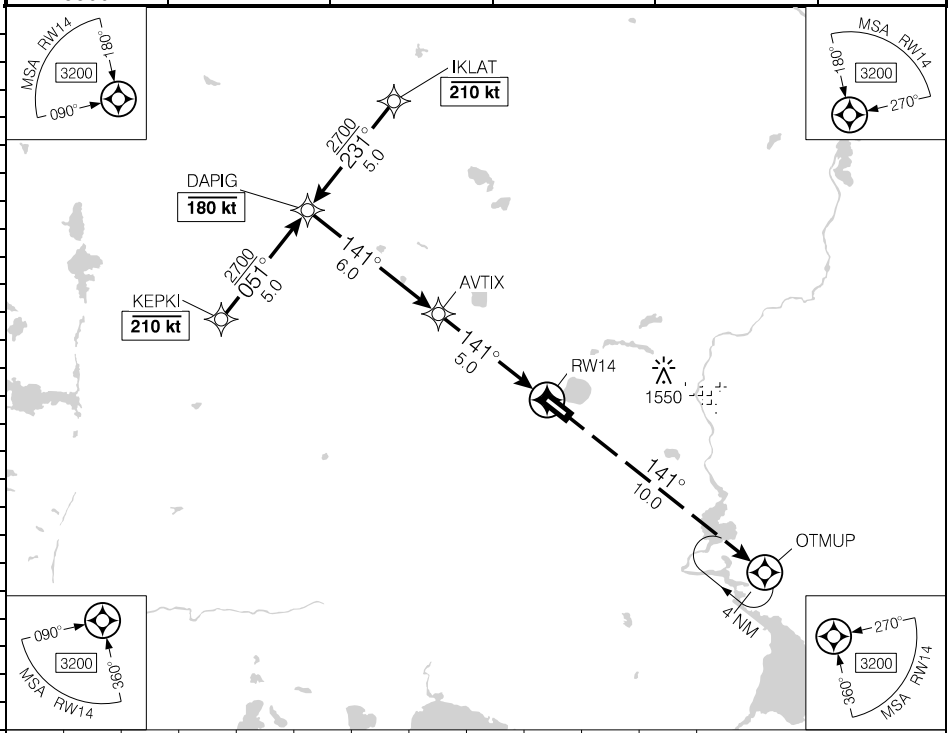
AMOS/MAGNY, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

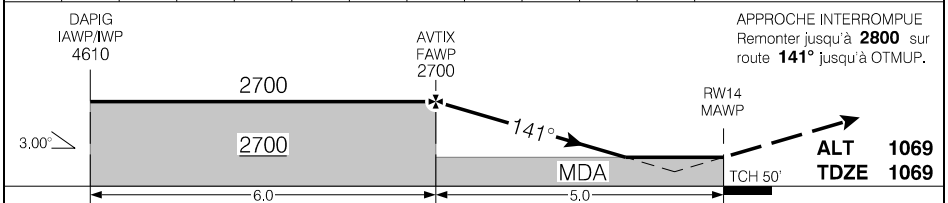
483354N 0781457W DÉC 13°W

CYEY

	CTR Montreal – **125.9**	UNICOM – **123.0** ATF		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3300**	WAAS **Ch 80076** W14A	APCH CRS **141°**	ALT MIN AVTIX **2700**	LDA **4992**



11	10	9	8	7	6	**5.0**	4	3	1.8		DIST JUSQU'À RW14
4610	4300	3990	3670	3350	3030	**2700**	2390	2070	1700		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYUY.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1473**	(404)	1¼	
LNAV	**1700**	(631)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 14

CYEY

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

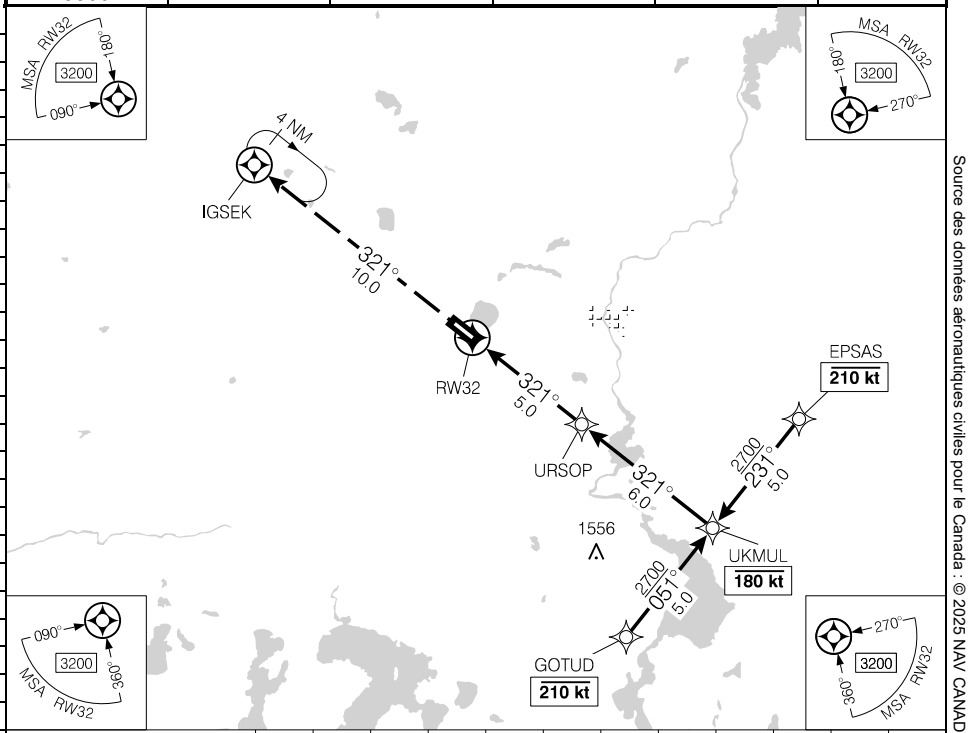
AMOS/MAGNY, QC

RNAV (GNSS) PISTE 32

483354N 0781457W DÉC 13°W

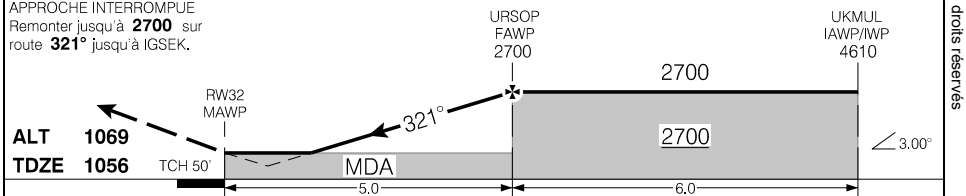
CYEY

	CTR Montreal – **125.9**	UNICOM – **123.0** ATF		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3300**	WAAS **Ch 80077** W32A	APCH CRS **321°**	ALT MIN URSOP **2700**	LDA **4992**



DIST JUSQU'À RW32		1,5	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		1580	2050	2370	**2700**	3010	3330	3650	3970	4280	4610

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2700** sur route **321°** jusqu'à IGSEK.



RASS : Utiliser CYUY.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1384**	(335)	1	
LNAV	**1580**	(531)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 32

CYEY

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AMOS/MAGNY, QC

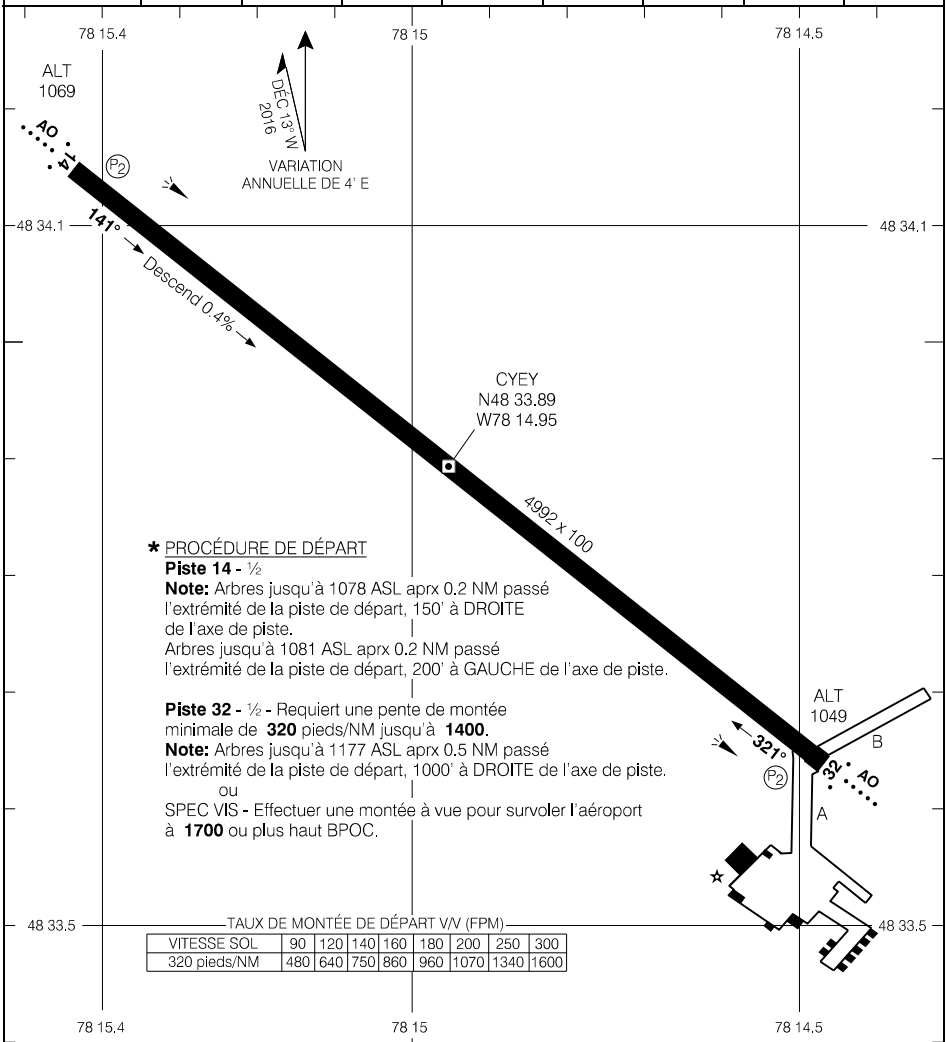
CARTE D'AÉRODROME — CYEY

UNICOM – **123.0**

CTR Montreal – **125.9**

ATF

DIST DÉCLARÉES	14	32						
TORA	4992	4992						
TODA	6012	6012						
ASDA	4992	4992						
LDA	4992	4992						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 14, 32: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

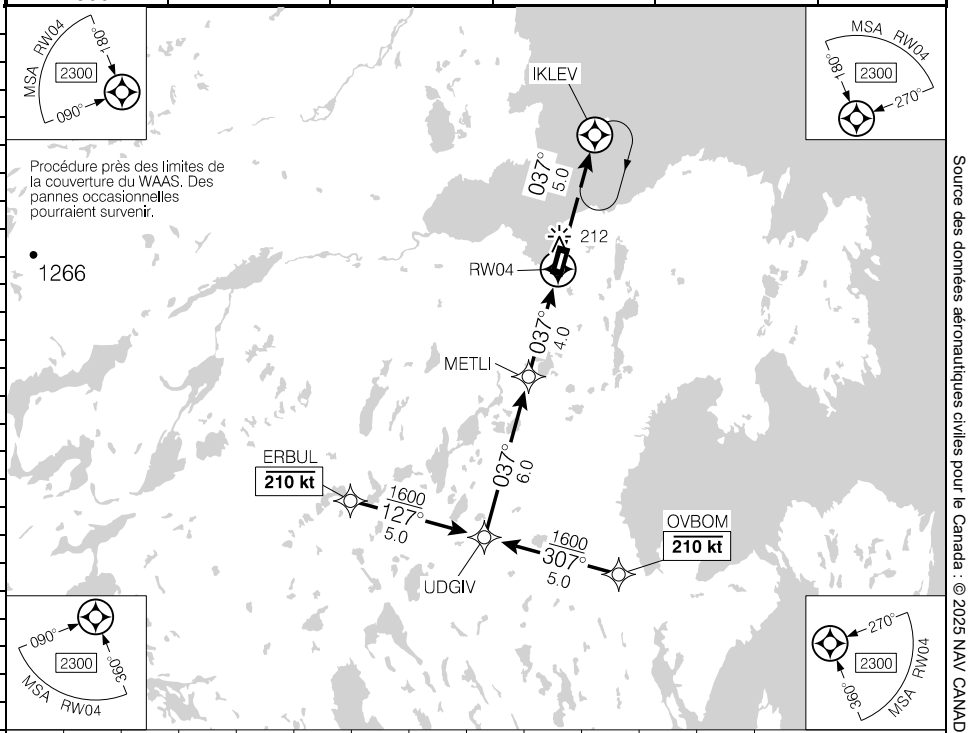
AUPALUK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 04

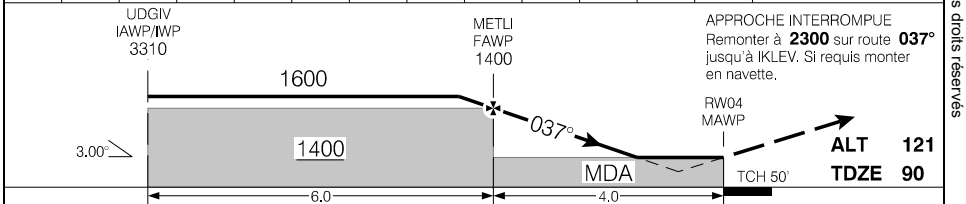
591748N 0693559W DÉC 22°W

CYLA

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2500**	WAAS **Ch 80573** W04A	APCH CRS **037°**	ALT MIN METLI **1400**	LDA **3521**	



(NM)		10	9	8	7	6	4.6	4	3	2	1.5		DIST JUSQU'À RW04
		3310	2990	2670	2350	2030	**1600**	1400	1080	760	600		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYTQ est utilisé ajouter **100'**. Lorsque CYAS est utilisé ajouter **160'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**324**	(250)	1	
LNAV	**600**	(526)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 04

CYLA

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

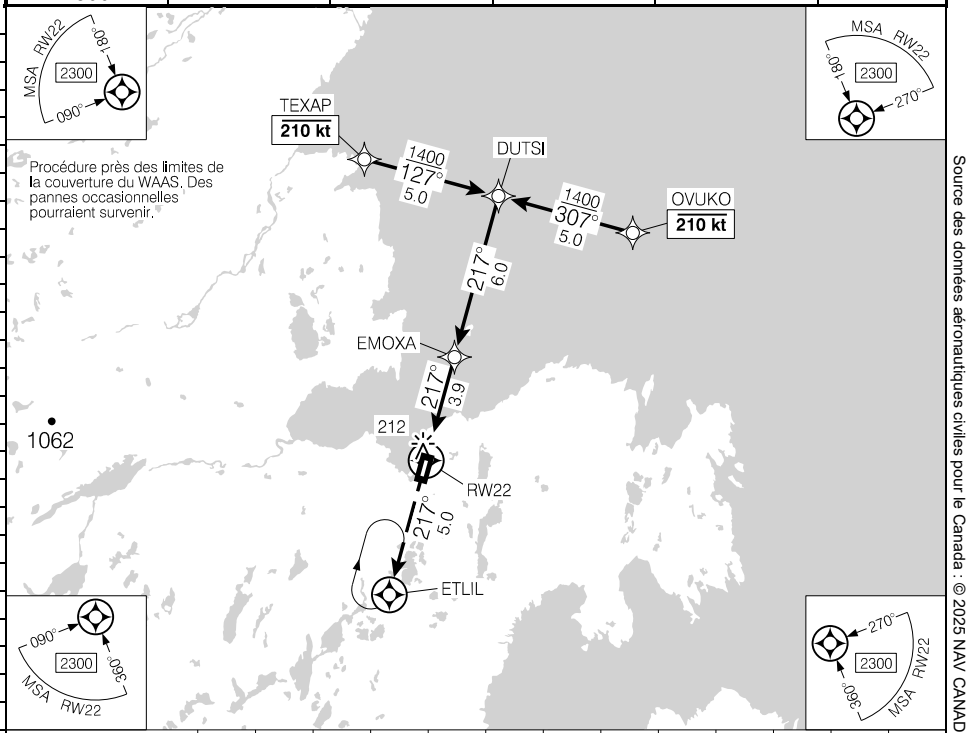
AUPALUK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 22

591748N 0693559W DÉC 22°W

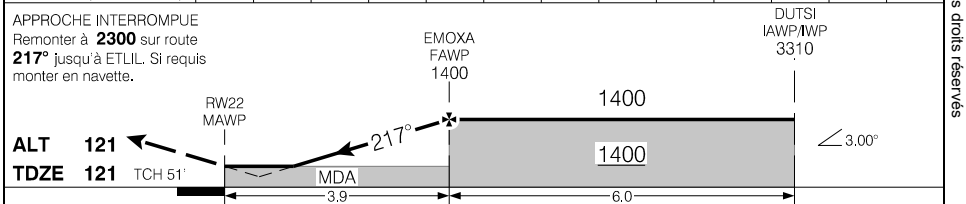
CYLA

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2500**	WAAS **Ch 80574** W22A	APCH CRS **217°**	ALT MIN EMOXA **1400**	LDA **3521**	



DIST JUSQU'À RW22		1.2	2	3	**3.9**	5	6	7	8	9	9.9		
ALTITUDE (PENTE: 3,00°)		560	810	1130	**1400**	1760	2080	2400	2720	3040	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** sur route **217°** jusqu'à ETLIL. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYTQ est utilisé ajouter **100'**. Lorsque CYAS est utilisé ajouter **160'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**371**	(250)	1	
LNAV	**560**	(439)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 22

CYLA

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

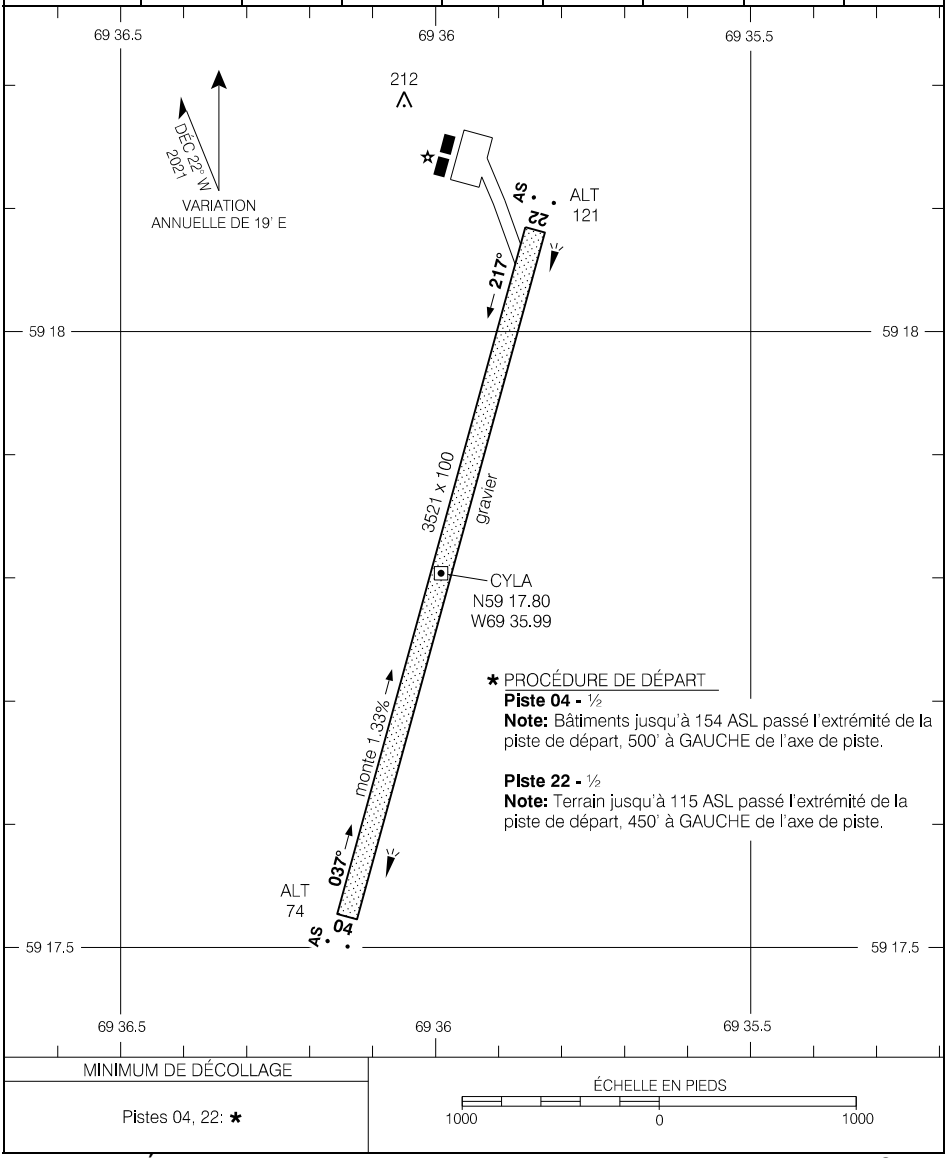
AUPALUK, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYLA

APRT RADIO – **122.1**
TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	04	22						
TORA	3521	3521						
TODA	4505	4505						
ASDA	3521	3521						
LDA	3521	3521						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 04, 22: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

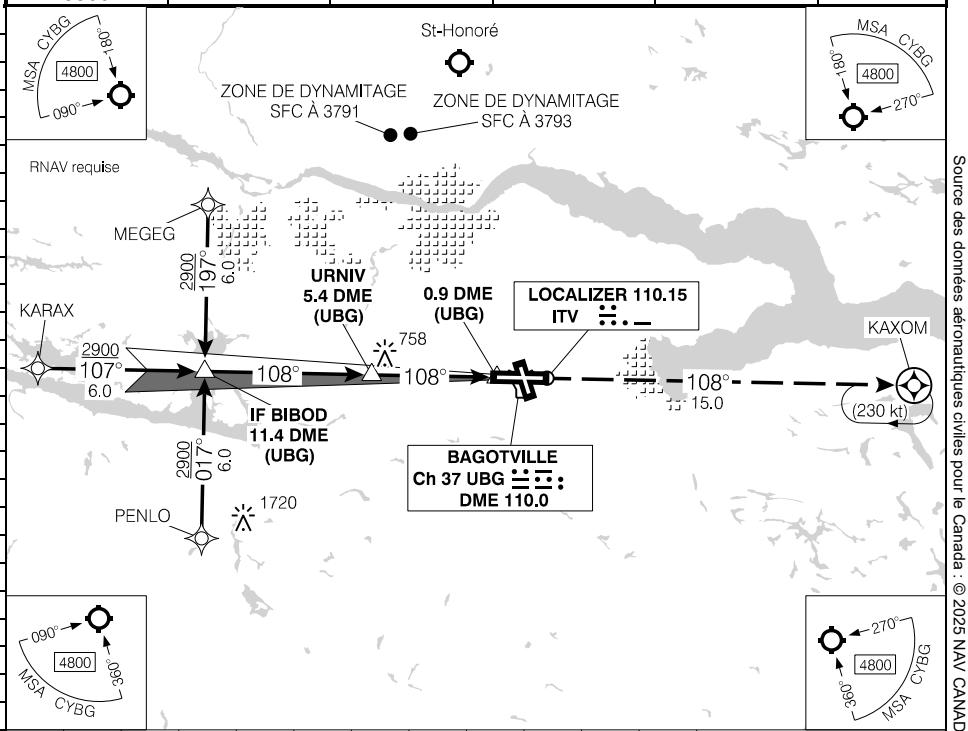
BAGOTVILLE, QC

ILS Z PISTE 11

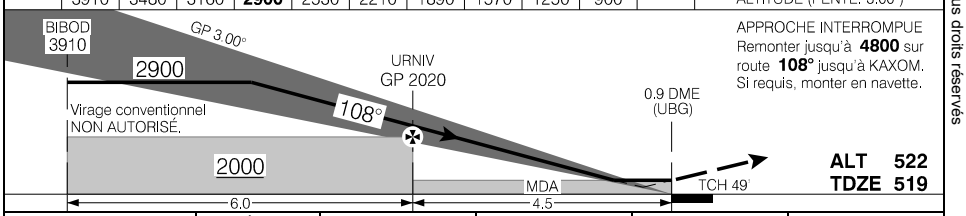
481950N 0705947W DÉC 16°W

CYBG

ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	AN P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM 5800	LOC ITV 110.15	APCH CRS 108°	GP URNIV 2020	LDA 10000



	11.4	10	9	**8.2**	7	6	5	4	3	1.9		DIST JUSQU'À DME (XBG)
	3910	3480	3160	**2900**	2530	2210	1890	1570	1250	900		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**769** (250)	1 RVR 50	NON AUTORISÉE	
LOC/DME	**900** (381)	1 RVR 50	NON AUTORISÉE	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS Z PISTE 11

CYBG

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

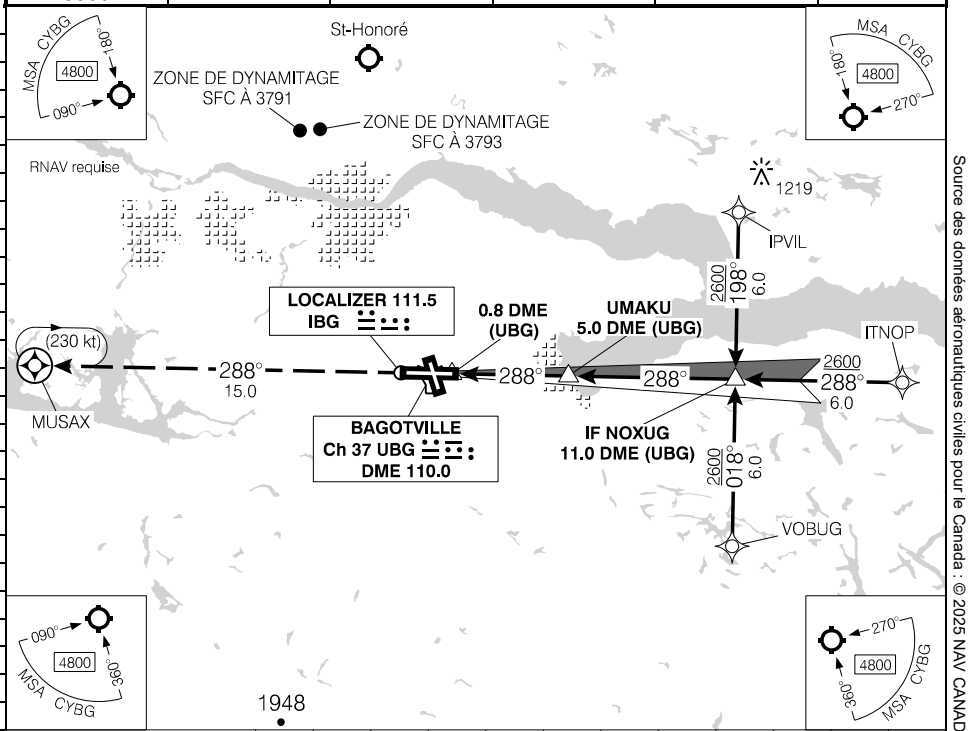
BAGOTVILLE, QC

ILS Z PISTE 29

481950N 0705947W DÉC 16°W

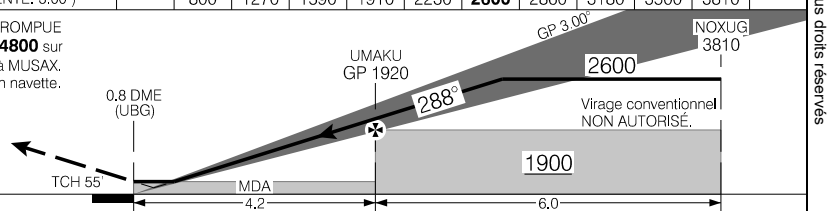
CYBG

ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM 5800	LOC IBG 111.5	APCH CRS 288°	GP UMAKU 1920	LDA 10000



DIST JUSQU'À DME (XBG)		1.5	3	4	5	6	**7.2**	8	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		800	1270	1590	1910	2230	**2600**	2860	3180	3500	3810

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4800** sur route **288°** jusqu'à MUSAX.
Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**761** (250)	1	NON AUTORISÉE	
LOC/DME	**800** (289)	1	NON AUTORISÉE	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS Z PISTE 29

CYBG

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

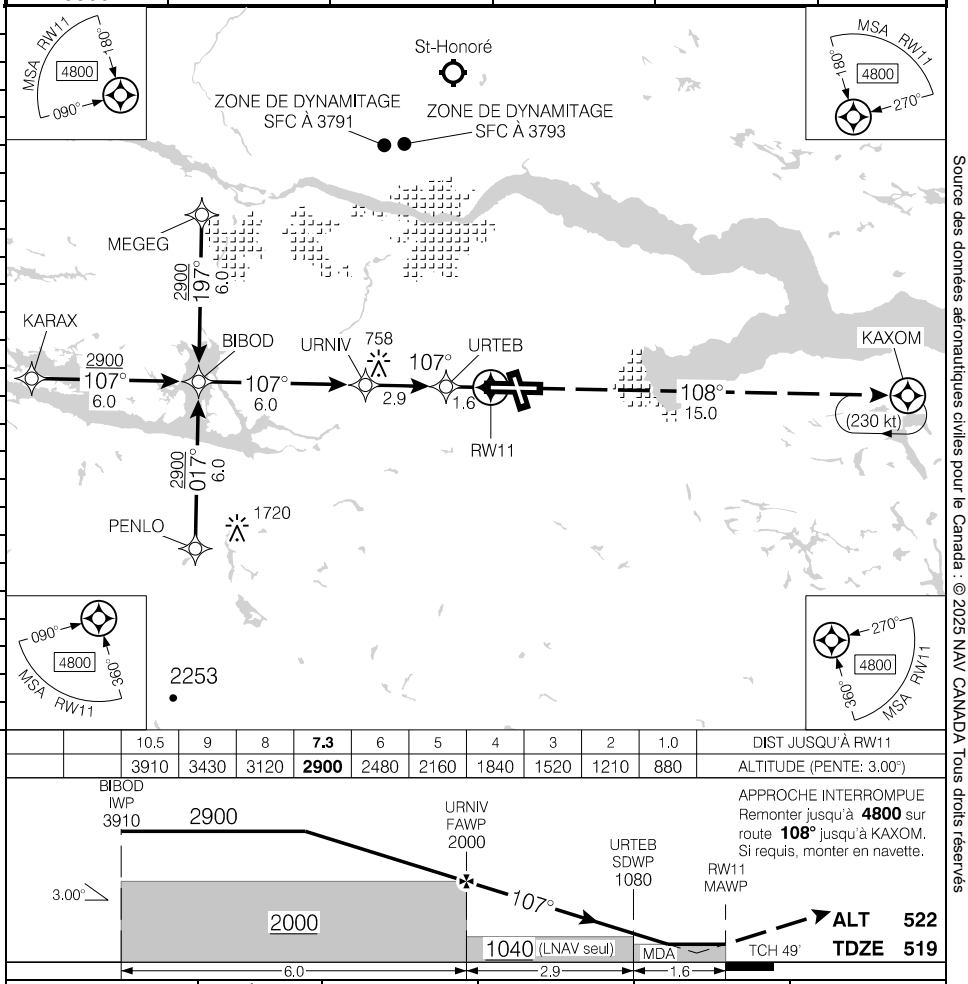
BAGOTVILLE, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 11

481950N 0705947W DÉC 16°W

CYBG

ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	AN P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80881** W11A	APCH CRS **107°**	ALT MIN URNIV **2000**	LDA **10000**



(NM)	10.5	9	8	**7.3**	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW11
	3910	3430	3120	**2900**	2480	2160	1840	1520	1210	880	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**769**	(250)	1 RVR 50	NON AUTORISÉE
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**769**	(250)	1 RVR 50	NON AUTORISÉE
LNAV	**880**	(361)	1 RVR 50	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Z PISTE 11 CYBG

EFF 27 JAN 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

BAGOTVILLE, QC

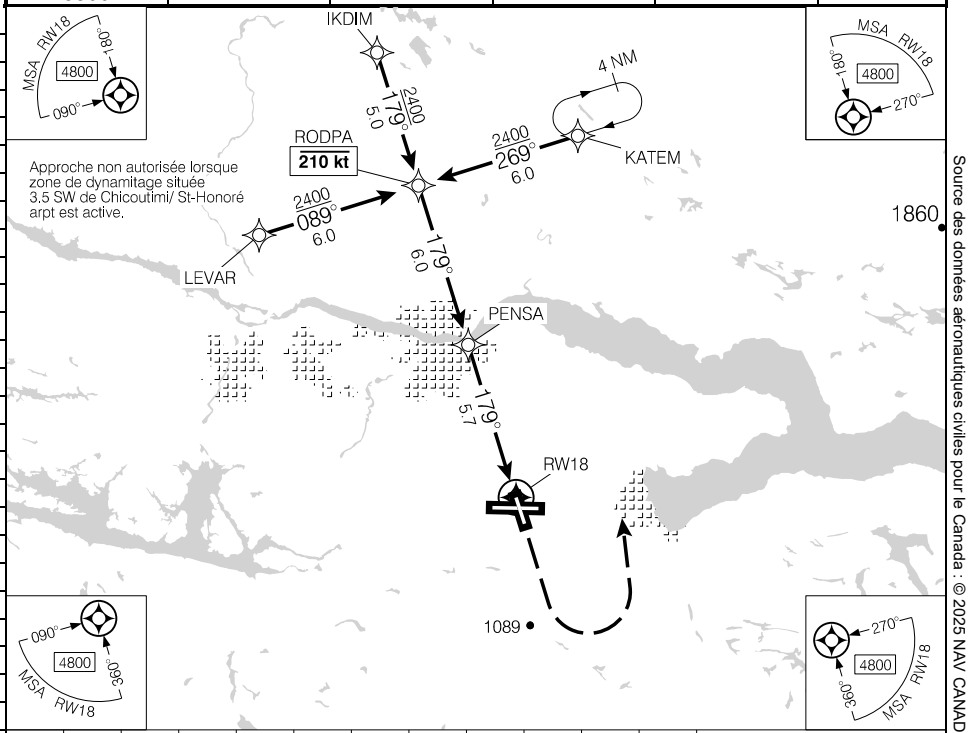
RNAV (GNSS) PISTE 18 (MDN)

481950N 0705947W DÉC 16°W

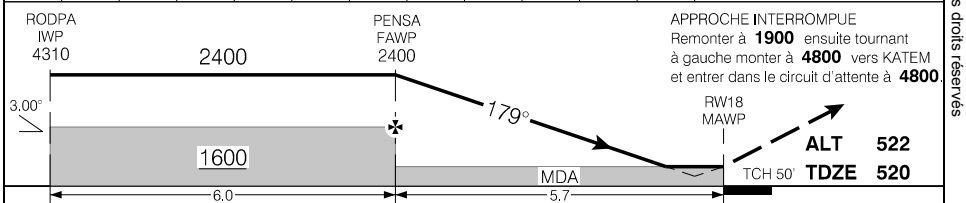
CYBG

ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	AO

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN PENSA	LDA
5800	Ch 80833 W18A	179°	2400	6029



(NM)	12	11	10	9	8	7	5.7	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW18
	4390	4070	3750	3440	3120	2800	2400	2160	1840	1530	1210	900	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	770 (250) 1			
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	811 (291) 1			
LNAV	900 (380) 1¼			
C CIRCLING	980 (458) 1½	1140 (618) 1½	1180 (658) 2	1320 (798) 2½

FAF au MAP 5.7 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 18 (MDN)

CYBG

EFF 8 SEP 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

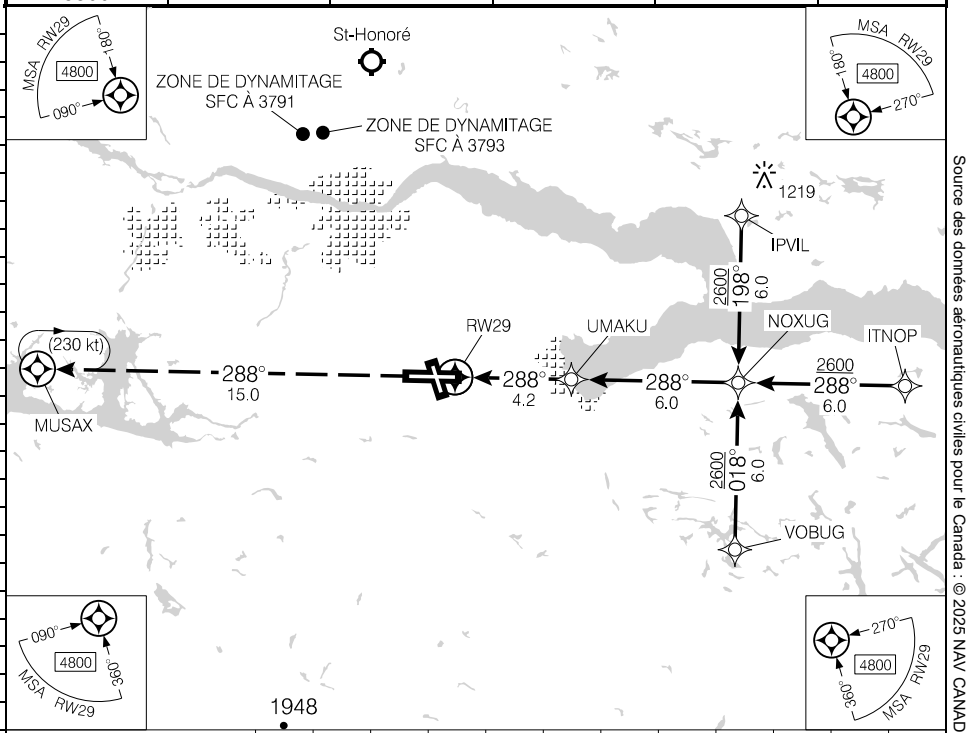
BAGOTVILLE, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 29

481950N 0705947W DÉC 16°W

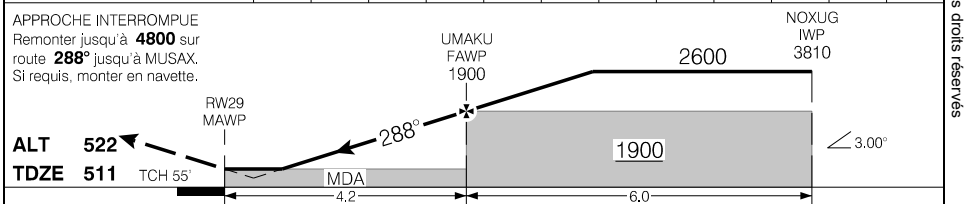
CYBG

ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80883** W29A	APCH CRS **288°**	ALT MIN UMAKU **1900**	LDA **10000**



DIST JUSQU'À RW29	1.0	2	3	4	5	**6.4**	7	8	9	10.2		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	900	1200	1520	1840	2160	**2600**	2800	3110	3430	3810		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4800** sur route **288°** jusqu'à MUSAX.
Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**761**	(250)	1	NON AUTORISÉE
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**809**	(298)	1	NON AUTORISÉE
LNAV	**900**	(389)	1	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Z PISTE 29 CYBG

EFF 17 JUIN 21

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

BAGOTVILLE, QC

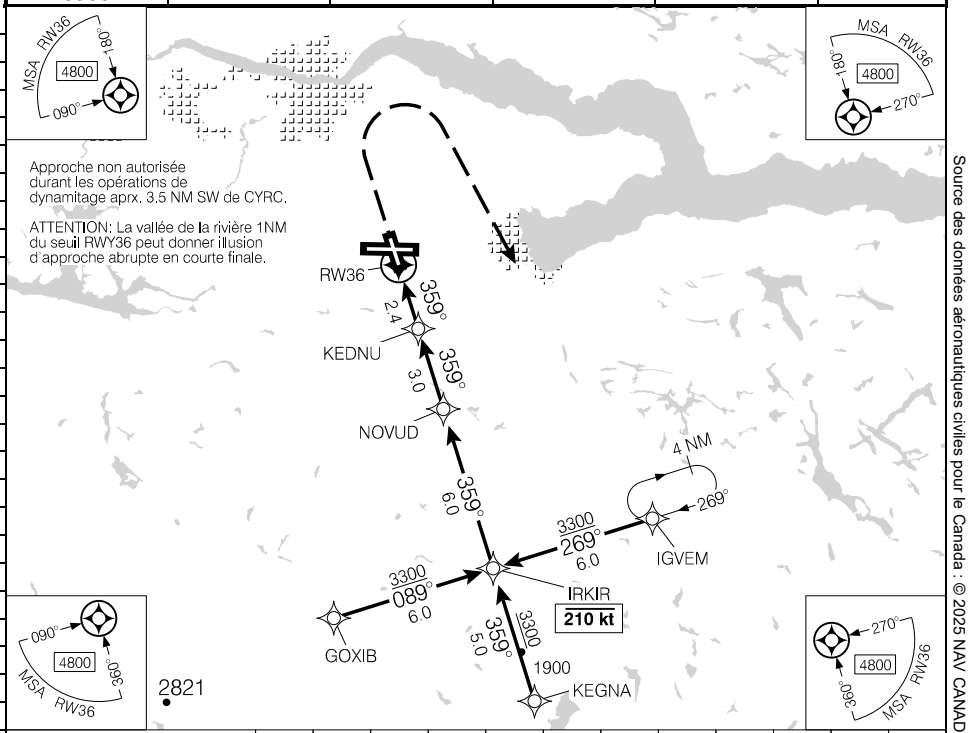
RNAV (GNSS) PISTE 36 (MDN)

481950N 0705947W DÉC 16°W

CYBG

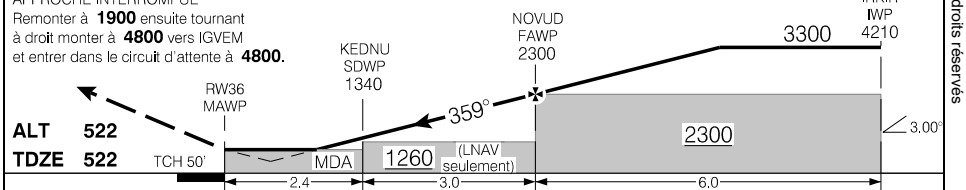
ATIS – 125.8 (Fr) 124.2 (Ang) 302.5	TML – 127.2 227.6	TWR – 126.2 337.7	GND – 121.7 275.8	AO

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN NOVUD	LDA
5900	Ch 80835 W36A	359°	2300	6029



DIST JUSQU'À RW36	1.6	2	3	4	5	6	7	8	**8.6**	10	11	12
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1080	1210	1530	1850	2160	2480	2800	3120	**3300**	3760	4080	4390

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1900** ensuite tournant à droit monter à **4800** vers IGVEM et entrer dans le circuit d'attente à **4800**.



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LPV	**772** (250) 1			
FAF au MAP 5.4 NM	LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**782** (260) 1			
Nœuds / pi/min / min : s	LNAV	**1080** (558) 1¾			
70 370	C APPROCHE INDIRECTE	**1080** (558) 1½	**1140** (618) 1½	**1180** (658) 2	**1320** (798) 2½
90 480					
110 580					
130 690					
150 800					

RNAV (GNSS) PISTE 36 (MDN)

CYBG

EFF 8 SEP 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

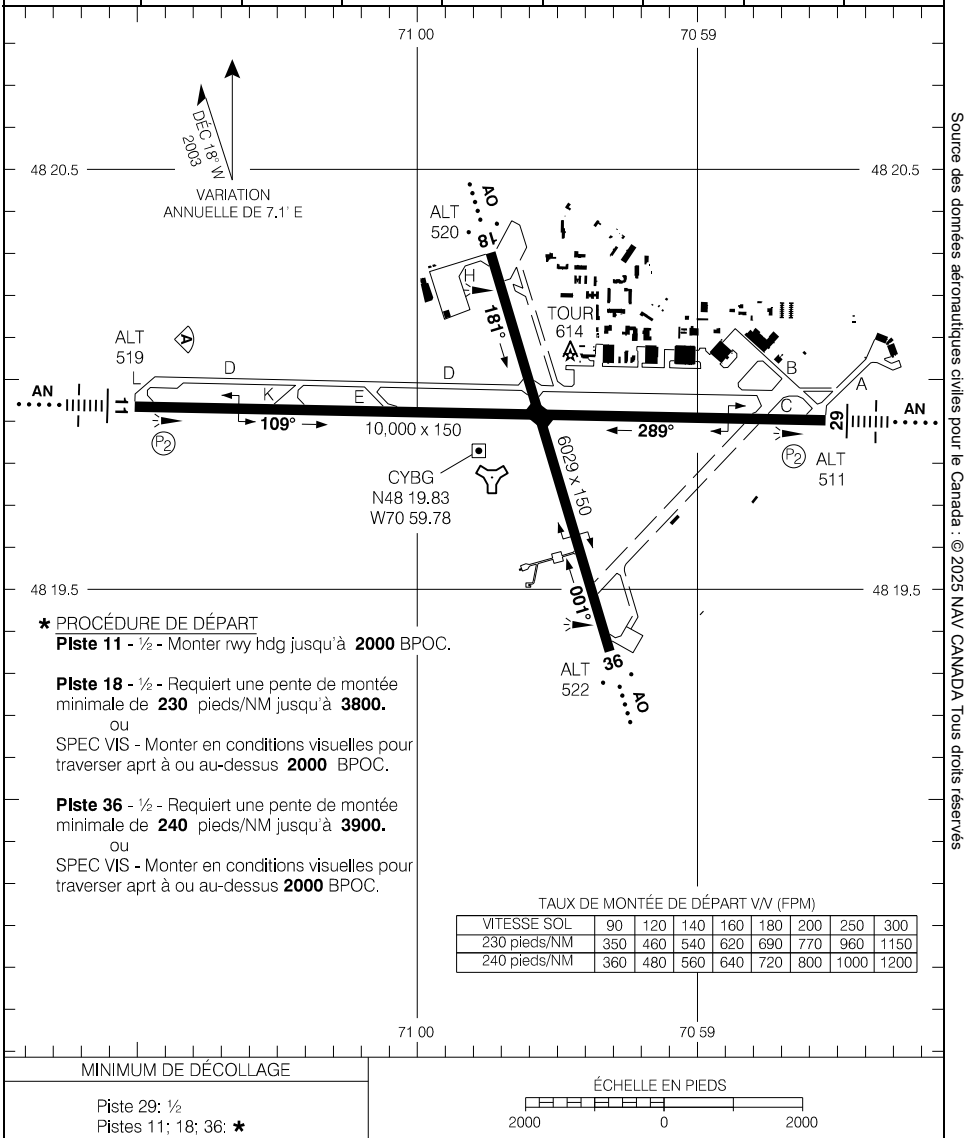
BAGOTVILLE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYBG

ATIS – **125.8** (Fr) **124.2** (Ang) **302.5**	CLNC DEL – **119.0 384.5** GND – **121.7 275.8**	TWR – **126.2 337.7**	TML – **127.2 227.6**

DIST DÉCLARÉES	11	29	18	36				
TORA	10000	10000	6029	6029				
TODA	10000	10000	6029	6029				
ASDA	10200	10200	6029	6029				
LDA	10000	10000	6029	6029				



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 11 - ½ - Monter rwy hdg jusqu'à **2000** BPOC.

Piste 18 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **230** pieds/NM jusqu'à **3800.**
ou
SPEC VIS - Monter en conditions visuelles pour traverser aprt à ou au-dessus **2000** BPOC.

Piste 36 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **240** pieds/NM jusqu'à **3900.**
ou
SPEC VIS - Monter en conditions visuelles pour traverser aprt à ou au-dessus **2000** BPOC.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
230 pieds/NM	350	460	540	620	690	770	960	1150
240 pieds/NM	360	480	560	640	720	800	1000	1200

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Piste 29: ½ Pistes 11; 18; 36: *

ÉCHELLE EN PIEDS

2000 0 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

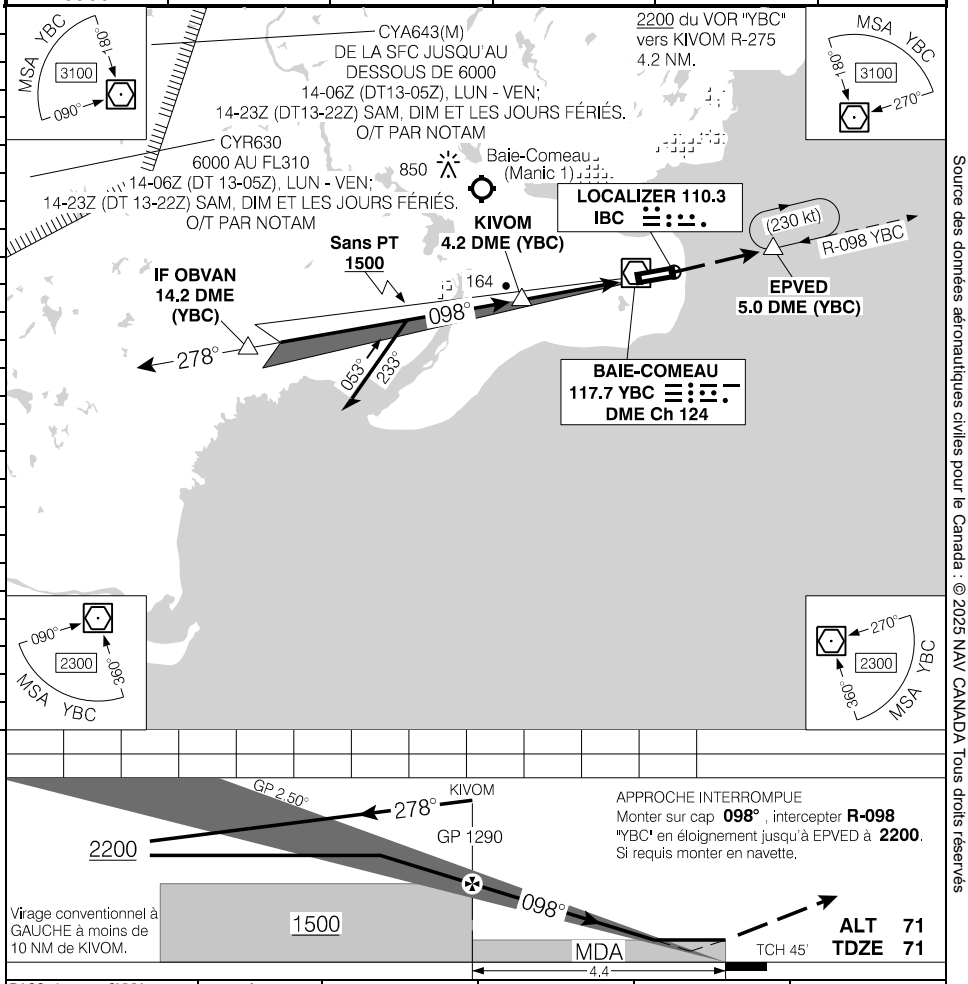
BAIE-COMEAU, QC

ILS PISTE 10

490757N 0681216W DÉC 18°W

CYBC

AWOS – **128.15** (Fr) **125.85** (Ang)	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO Mont-Joli – **118.3** MF		ARCAL 118.3(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	LOC IBC **110.3**	APCH CRS **098°**	GP KIVOM **1290**	LDA **6000**



RASS : Lorsque CYYY est utilisé ajouter **100'**.

KIVOM au MAP 4.4 NM		
Nœuds	pi/min	min : s
70		**3:46**
90		**2:56**
110		**2:24**
130		**2:02**
150		**1:46**

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**271** (200) ½ RVR 26			
LOC/DME	**380** (309) 1 RVR 50			
C APPROCHE INDIRECTE	**440** (369) 1½	**580** (509) 1½	**580** (509) 2	**640** (569) 2

ILS PISTE 10

CYBC

EFF 7 AOÛT 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

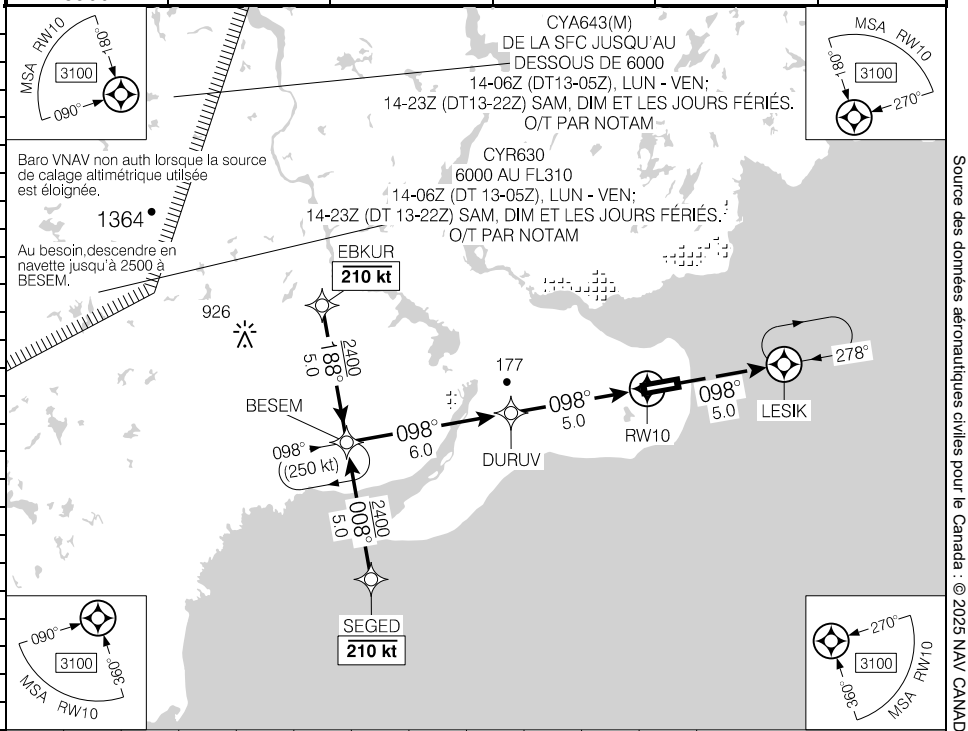
BAIE-COMEAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

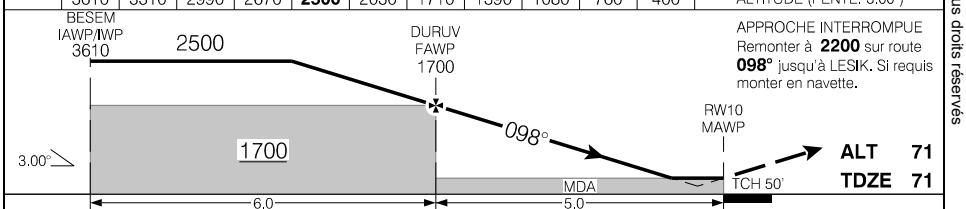
490757N 0681216W DÉC 18°W

CYBC

AWOS – **128.15** (Fr) **125.85** (Ang)	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO Mont-Joli – **118.3** MF			ARCAL 118.3(K) AN
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80565** W10A	APCH CRS **098°**	MIN ALT DURUV **1700**	LDA **6000**	



(NM)	11	10	9	8	**7.5**	6	5	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW10
	3610	3310	2990	2670	**2500**	2030	1710	1390	1080	760	400	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYYY est utilisé ajouter **100'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**270**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**320**	(250)	1 RVR 50	
LNAV	**400**	(330)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 10

CYBC

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

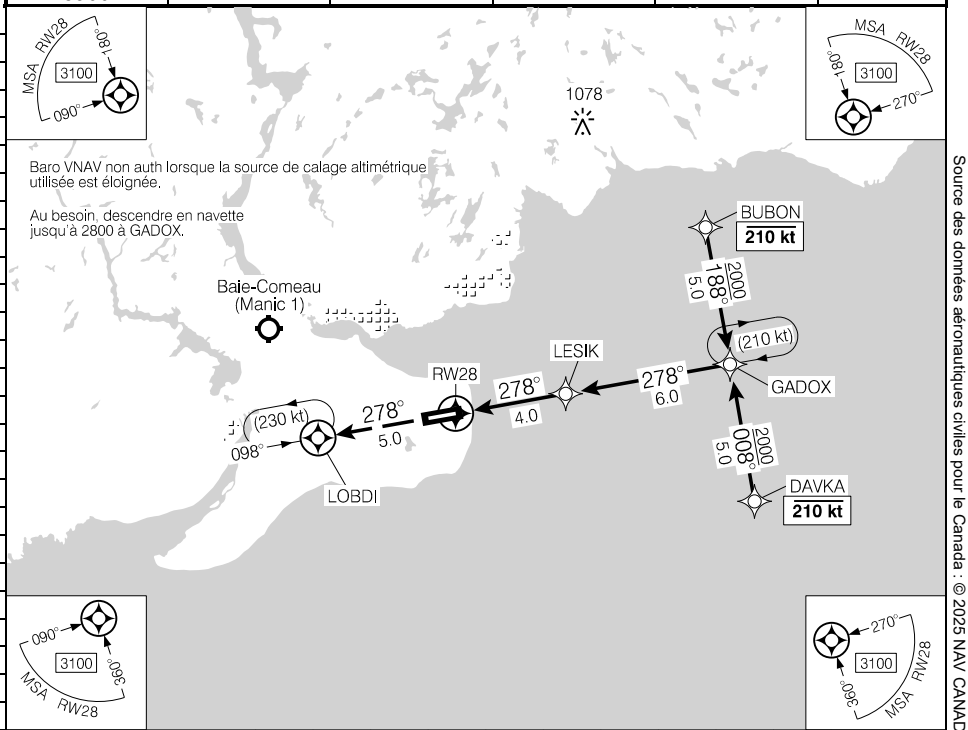
BAIE-COMEAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

490757N 0681216W DÉC 18°W

CYBC

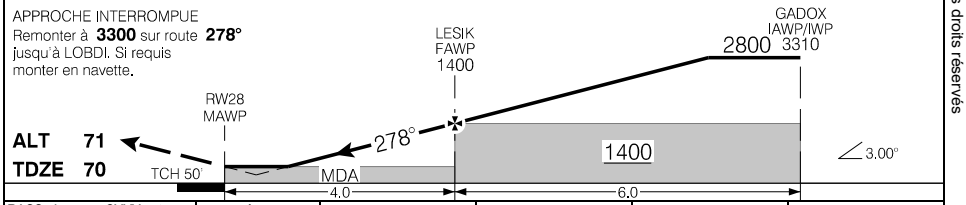
AWOS – **128.15** (Fr) **125.85** (Ang)	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO Mont-Joli – **118.3** MF		ARCAL 118.3(K) A0 P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80566** W28A	APCH CRS **278°**	ALT MIN LESIK **1400**	LDA **6000**



DIST JUSQU'À RW28	1.1	2	3	4	5	6	7	**8.4**	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	460	750	1070	1400	1710	2030	2350	**2800**	2980	3310		

(NM)

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3300** sur route **278°** jusqu'à LOBDI. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYYY est utilisé ajouter **100'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**316**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**325**	(259)	1	
LNAV	**460**	(394)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 28

CYBC

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **5000** ou tel qu'assigné.

Piste 10 – ½ : Monter sur cap **098°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 28 – ½ : Monter sur cap **278°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Panne de communication

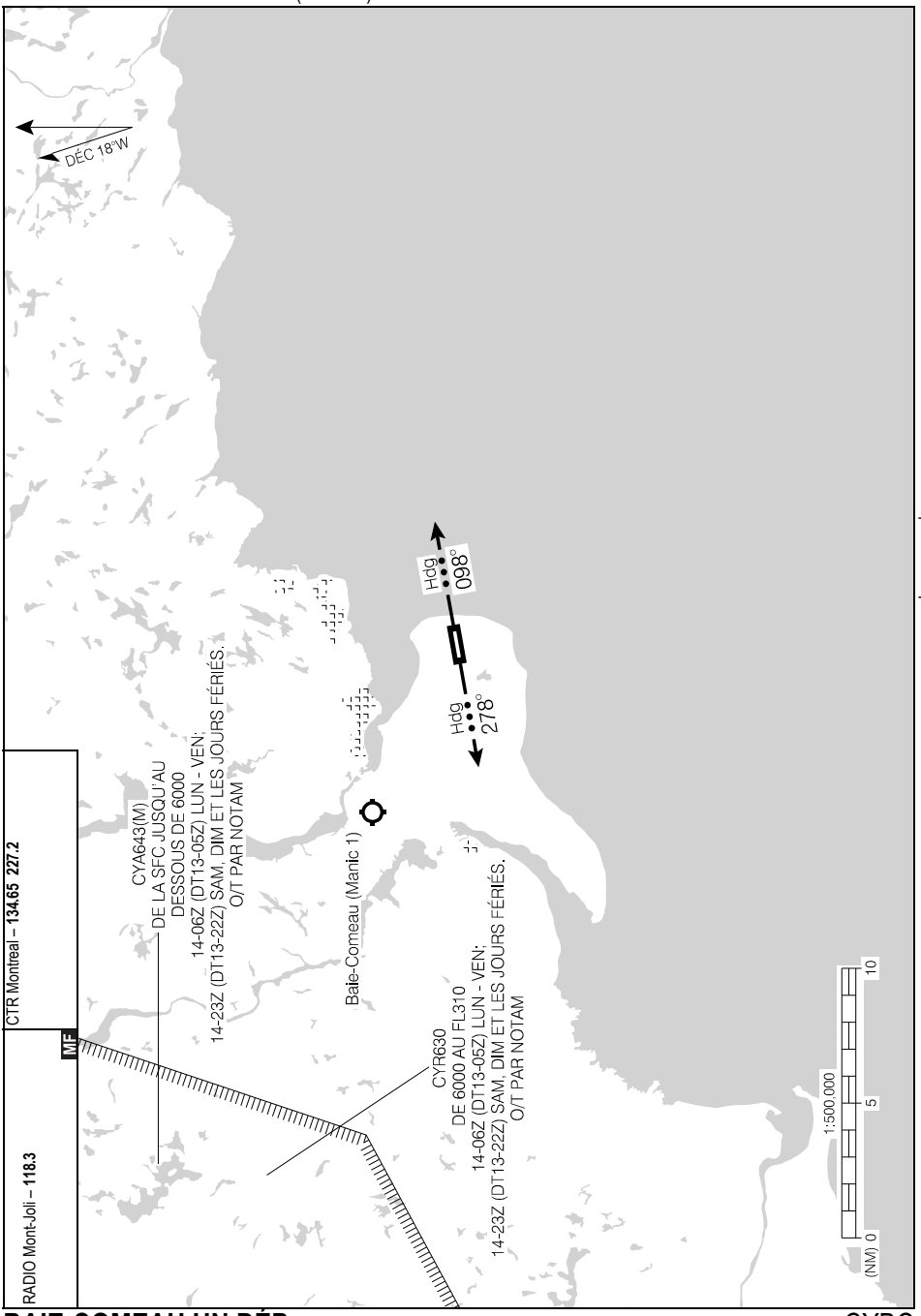
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir afficher 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

BAIE-COMEAU UN DÉP (CYBC1.)

BAIE-COMEAU, QC
CYBC



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

BAIE-COMEAU UN DÉP (CYBC1.)

CYBC

EFF 7 AOÛT 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **3000** ou comme assigné. Anticiper une autorisation subséquente 10 minutes après l'entrée dans le circuit d'attente.

Piste 10 :
1. Monter en virage à DROITE cap **246°**, intercepter et monter **R-178** « YBC » en éloignement vers MIWAK.
2. À MIWAK, effectuer un circuit d'attente au nord sur la **R-178** du VOR « YBC », virages à GAUCHE.

Piste 28 :
1. Monter en virage à GAUCHE cap **123°**, intercepter et monter **R-178** « YBC » en éloignement vers MIWAK.
2. À MIWAK, effectuer un circuit d'attente au nord sur la **R-178** du VOR « YBC », virages à GAUCHE.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après être entré dans le circuit d'attente, vous êtes autorisé à effectuer une approche à CYYY ou à continuer en route.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

MIWAK HUIT DÉP (MIWAK8.)

BAIE-COMEAU, QC
CYBC

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MIWAK HUIT DÉP (MIWAK8.)

EFF 7 AOÛT 25

CYBC

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **3000** ou comme assigné. Anticiper une autorisation subséquente 10 minutes après l'entrée dans le circuit d'attente.

Piste 10 : 1. Monter en virage à DROITE cap **264°**, intercepter et monter **R-197** « YBC » en éloignement vers ROGVU.

2. À ROGVU, effectuer un circuit d'attente au nord sur la **R-197** du VOR « YBC ».

Piste 28 : 1. Monter en virage à GAUCHE cap **152°**, intercepter et monter **R-197** « YBC » en éloignement vers ROGVU.

2. À ROGVU, effectuer un circuit d'attente au nord sur la **R-197** du VOR « YBC ».

Panne de communication

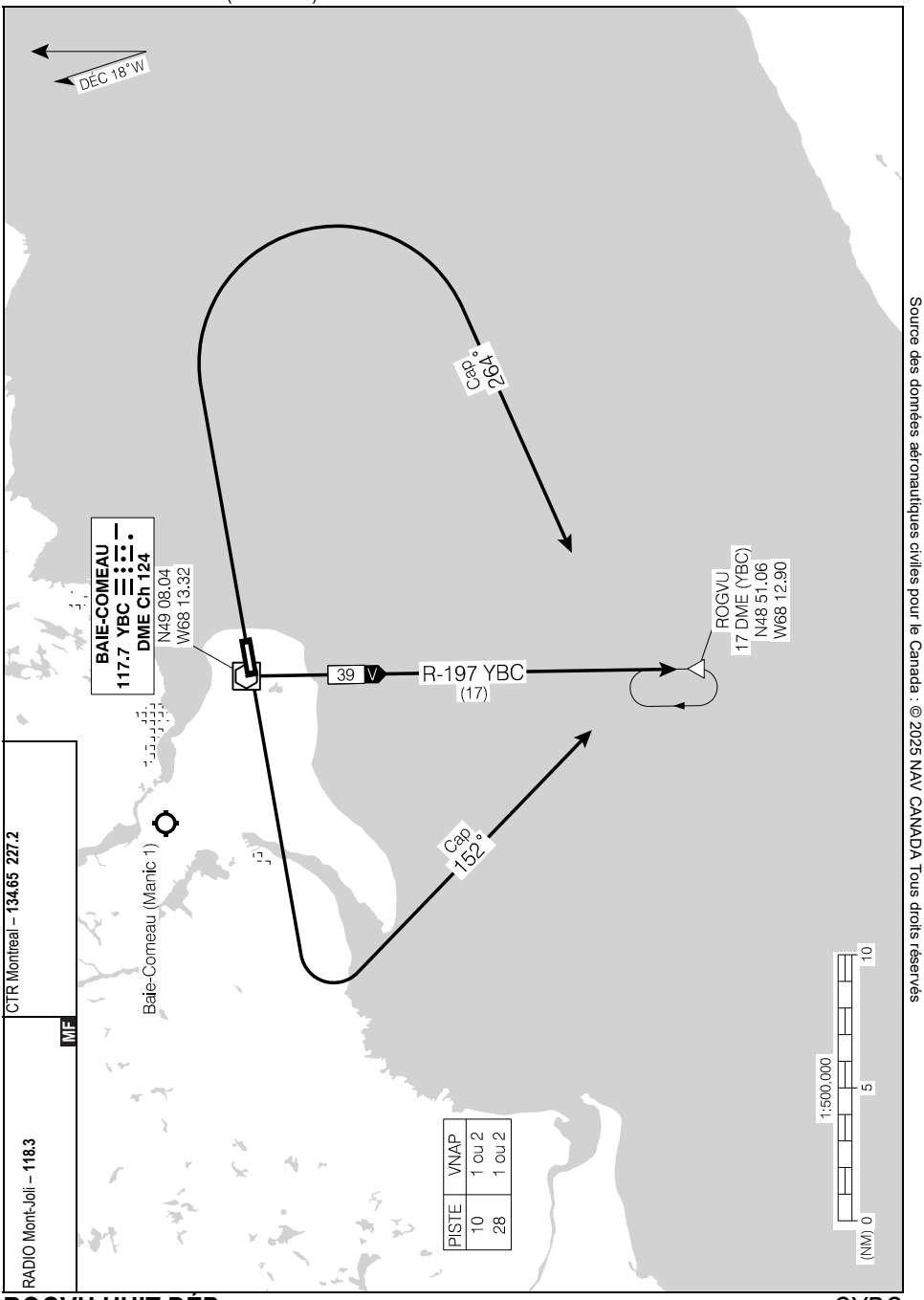
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après être entré dans le circuit d'attente, autorisé à effectuer une approche à CYYY ou à continuer en route.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

ROGVU HUIT DÉP (ROGVU8.)

BAIE-COMEAU, QC
CYBC



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ROGVU HUIT DÉP (ROGVU8.)

CYBC

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

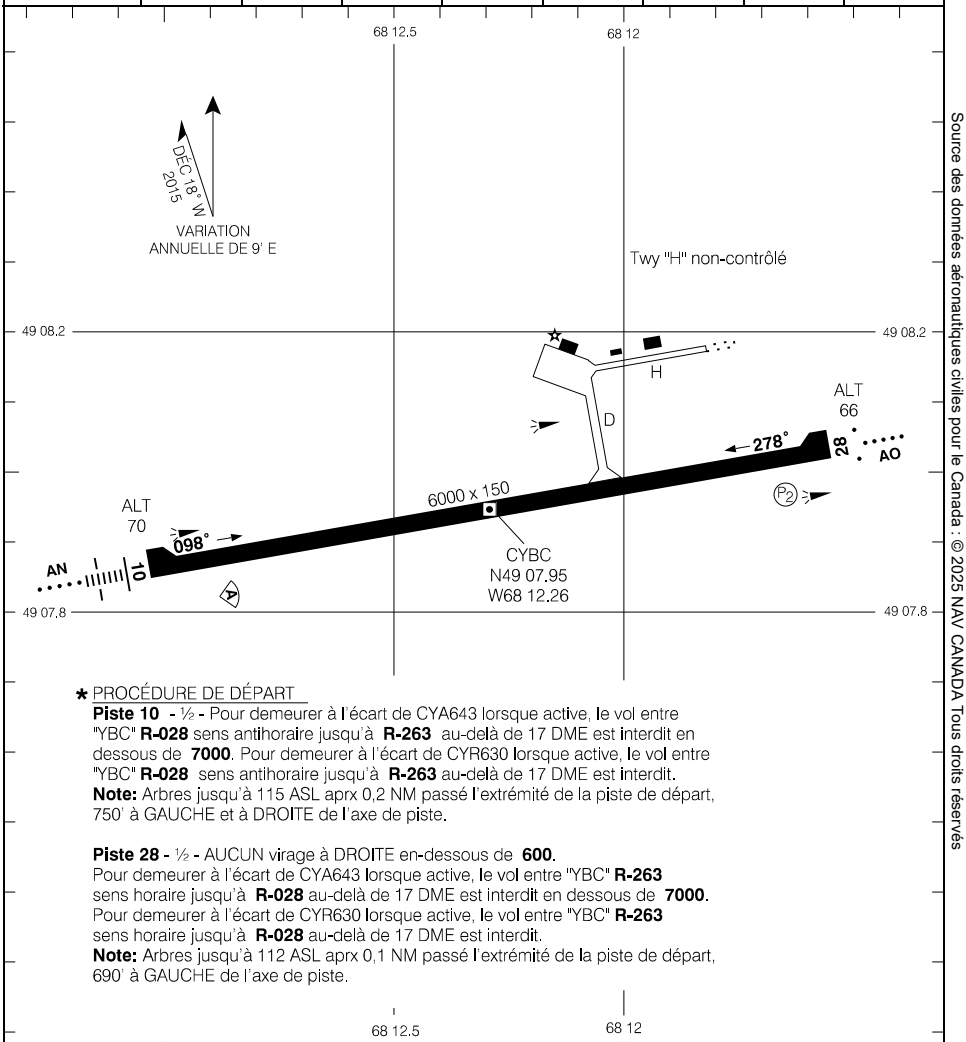
BAIE-COMEAU, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYBC

AWOS – **128.15** (Fr) **125.85** (Ang)		RADIO Mont-Joli – **118.3** MF	CTR Montreal – **134.65** **227.2**

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	6000	6000						
TODA	6984	6984						
ASDA	6000	6000						
LDA	6000	6000						



✱ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 10 - ½ - Pour demeurer à l'écart de CYA643 lorsque active, le vol entre "YBC" **R-028** sens antihoraire jusqu'à **R-263** au-delà de 17 DME est interdit en dessous de **7000**. Pour demeurer à l'écart de CYR630 lorsque active, le vol entre "YBC" **R-028** sens antihoraire jusqu'à **R-263** au-delà de 17 DME est interdit.
Note: Arbres jusqu'à 115 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 750' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 28 - ½ - AUCUN virage à DROITE en-dessous de **600**.
Pour demeurer à l'écart de CYA643 lorsque active, le vol entre "YBC" **R-263** sens horaire jusqu'à **R-028** au-delà de 17 DME est interdit en dessous de **7000**.
Pour demeurer à l'écart de CYR630 lorsque active, le vol entre "YBC" **R-263** sens horaire jusqu'à **R-028** au-delà de 17 DME est interdit.
Note: Arbres jusqu'à 112 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 690' à GAUCHE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 10, 28: ✱	1000 0 1000 2000

CARTE D'AÉRODROME

CYBC

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

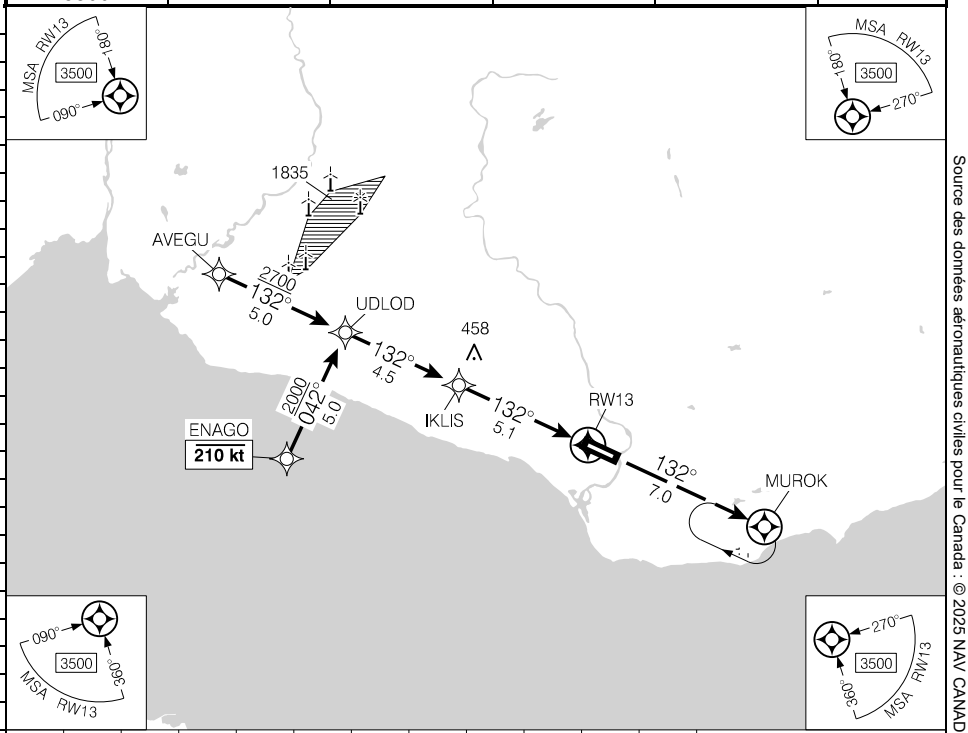
BONAVENTURE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

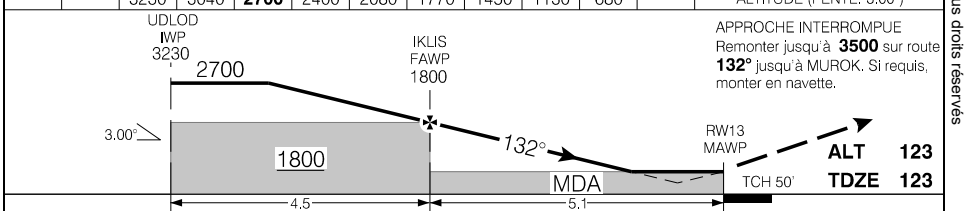
480416N 0652737W DÉC 17°W

CYVB

AUTO – **122.05**	RADIO Quebec – **123.55** DRCO	UNICOM – **123.0** (AU) MF		ARCAL 123.0(K) P2 AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80006** W13A	APCH CRS **132°**	ALT MIN IKLIS **1800**	LDA **5983**



		9.6	9	**7.9**	7	6	5	4	3	1.6		DIST JUSQU'À RW13
		3230	3040	**2700**	2400	2080	1770	1450	1130	680		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3500** sur route **132°** jusqu'à MUROK. Si requis, monter en navette.

RASS : Lorsque CZBFest utilisé ajouter **80'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**466**	(343)	1¼	
LNAV	**680**	(557)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 13 CYVB

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

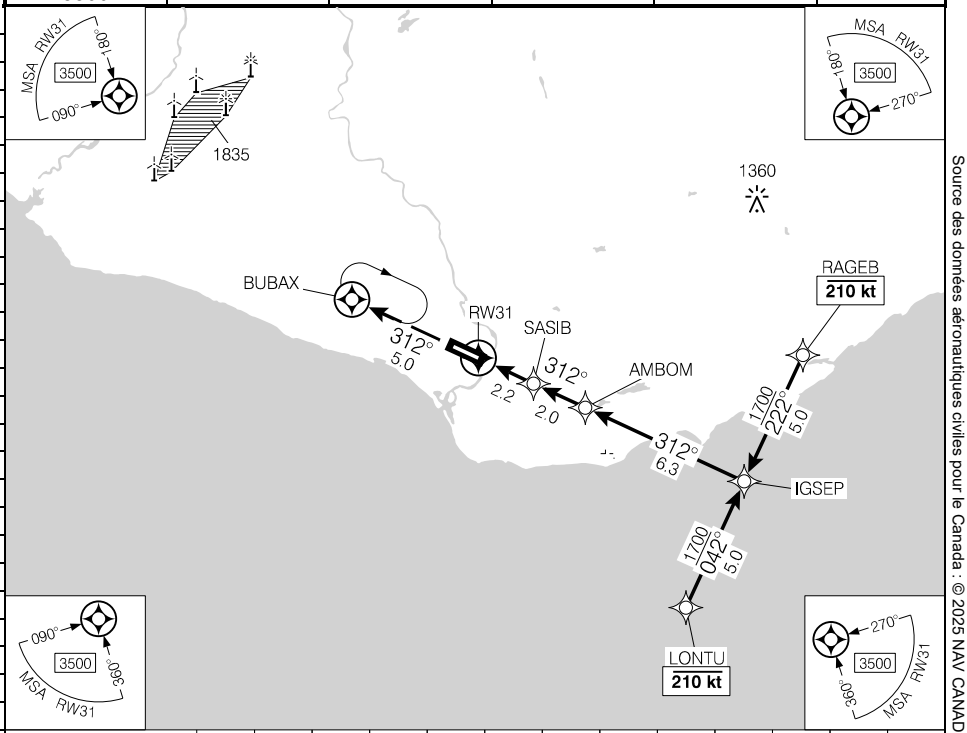
BONAVENTURE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

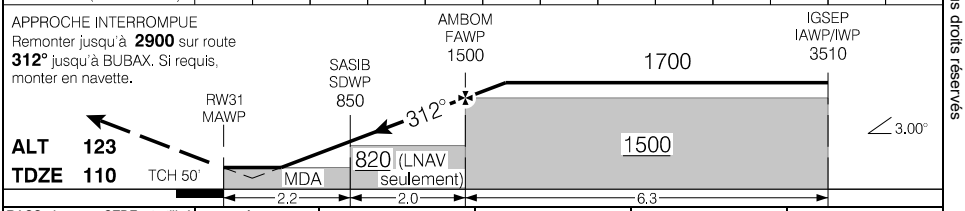
480416N 0652737W DÉC 17°W

CYVB

AUTO – **122.05**	RADIO Quebec – **123.55** DRCO	UNICOM – **123.0** (AU) MF		ARCAL 123.0(K) P2 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80007** W31A	APCH CRS **312°**	ALT MIN AMBOM **1500**	LDA **5983**



DIST JUSQU'À RW31		1.0	2	3	4	**4.9**	6	7	8	9	10	10.5
ALTITUDE (PENTE:3.00°)		480	780	1100	1420	**1700**	2060	2380	2700	3010	3330	3510



RASS : Lorsque CZBFest utilisé ajouter **80'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**348**	(250)	1	
LNAV	**480**	(382)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 31

CYVB

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

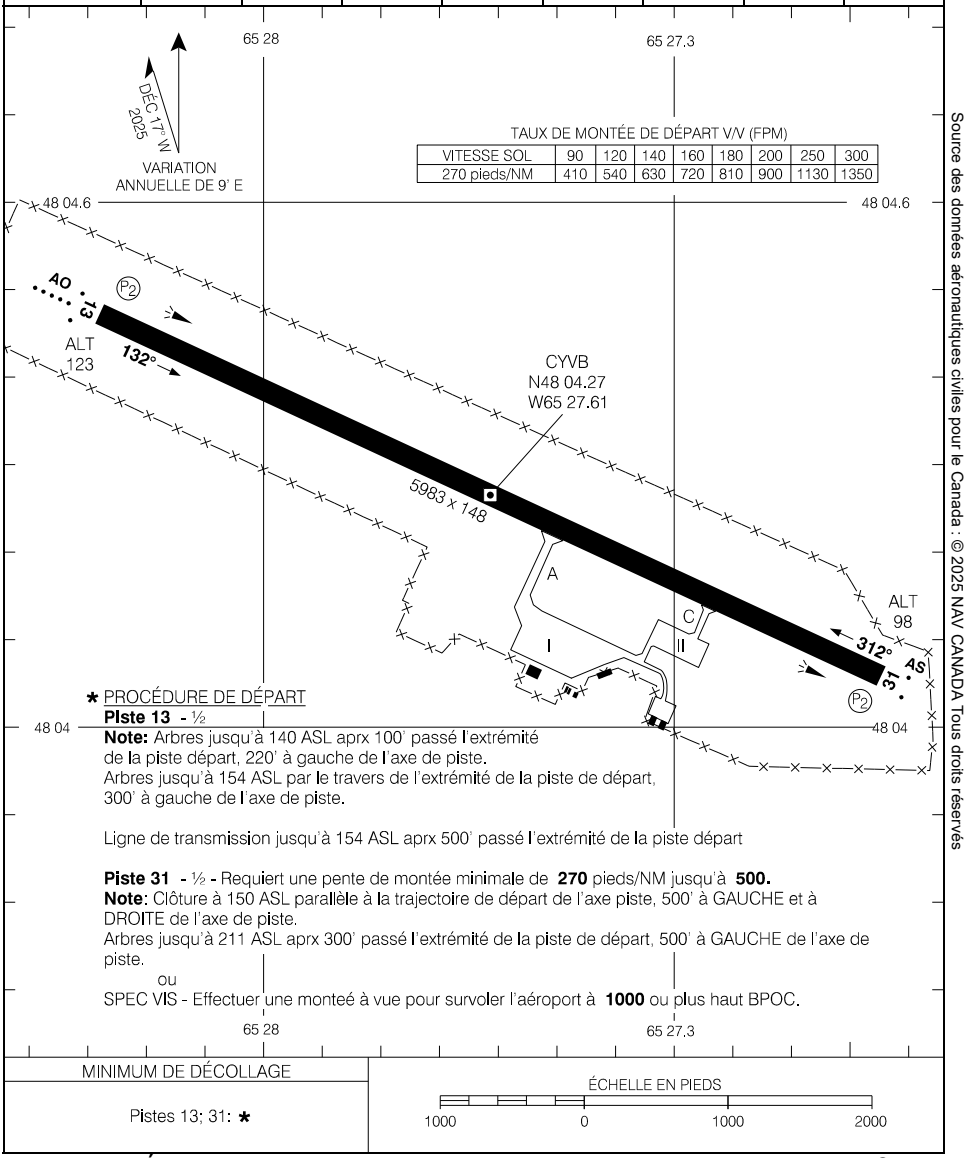
BONAVENTURE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYVB

AUTO – **122.05**		UNICOM – **123.0** (AU) MF	RADIO Quebec – **123.55** DRCO

DIST DÉCLARÉES	13	31
TORA	5983	5983
TODA	5983	5983
ASDA	5983	5983
LDA	5983	5983



★ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 13 - ½

Note: Arbres jusqu'à 140 ASL aprx 100' passé l'extrémité de la piste départ, 220' à gauche de l'axe de piste.
Arbres jusqu'à 154 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 300' à gauche de l'axe de piste.

Ligne de transmission jusqu'à 154 ASL aprx 500' passé l'extrémité de la piste départ

Piste 31 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **270** pieds/NM jusqu'à **500.**
Note: Clôture à 150 ASL parallèle à la trajectoire de départ de l'axe piste, 500' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.
Arbres jusqu'à 211 ASL aprx 300' passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS - Effectuer une monteé à vue pour survoler l'aéroport à **1000** ou plus haut BPOC.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 13; 31: ★

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

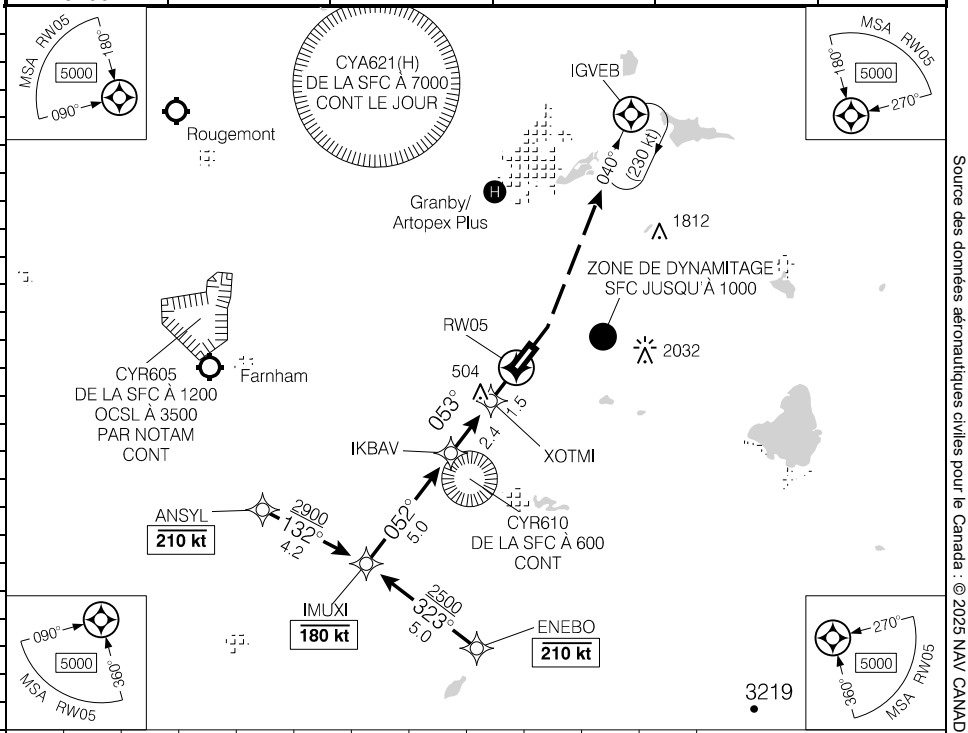
BROMONT (ROLAND DÉSOURDY), QC

RNAV (GNSS) PISTE 05

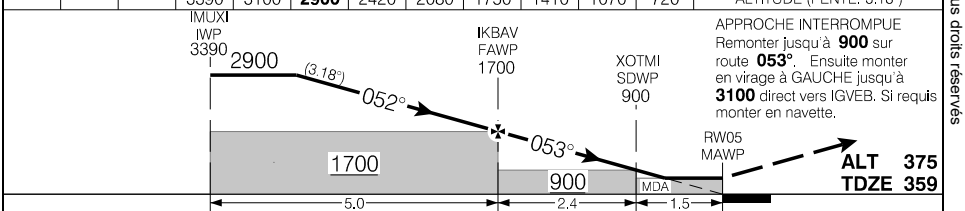
451727N 0724431W DÉC 15°W

CZBM

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **132.35**		◕ UNICOM – **122.15** (AU) MF		ARCAL 122.15(J) AD*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **8400**	RNAV	APCH CRS **053°**	ALT MIN IKBAV **1700**	LDA **5004**	



(NM)				8.9	8	**7.4**	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW05
				3390	3100	**2900**	2420	2080	1750	1410	1070	720	ALTITUDE (PENTE: 3.18°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LNAV	**720**	(375)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	390	
90	510	
110	620	
130	730	
150	840	

RNAV (GNSS) PISTE 05

CZBM

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

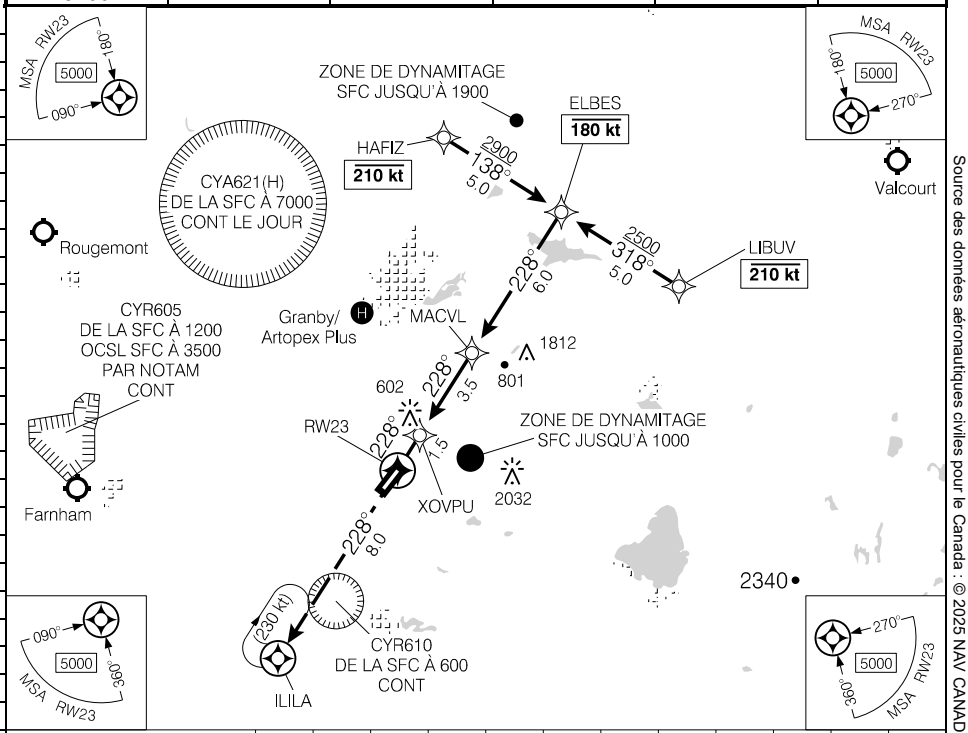
BROMONT (ROLAND DÉSOURDY), QC

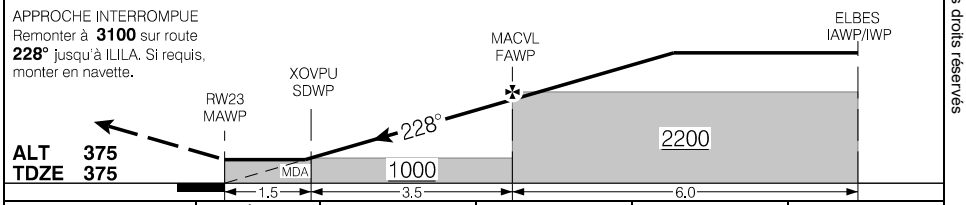
RNAV (GNSS) PISTE 23

451727N 0724431W DÉC 15°W

CZBM

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **132.35**	UNICOM – **122.15** (AU) MF			ARCAL 122.15(J) P2 5.0°
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **8400**	RNAV	APCH CRS **228°**	ALT MIN MACVL **2200**	LDA **5004**	





CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**840**	(465)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) PISTE 23 CZBM

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Rwy 05 - ½ : Ne pas dépasser 210 kt avant d'avoir franchi RABIK. Requiert une pente de montée minimale de **420** pi/NM jusqu'à **2600**. Monter sur cap **053°** jusqu'à **1400**. Ensuite, monter en virage à DROITE direct vers RABIK jusqu'à **5000** ou tel qu'assigné. Si requis monter en navette pour le circuit d'attente à RABIK tel que publié. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Rwy 23 - ½ : Ne pas dépasser 210 kt avant d'avoir franchi RABIK. Requiert une pente de montée minimale de **370** pi/NM jusqu'à **2600**. Monter sur cap **233°** jusqu'à **1000**. Ensuite, monter en virage à GAUCHE direct vers RABIK, jusqu'à **5000** ou tel qu'assigné. Si requis monter en navette pour le circuit d'attente à RABIK tel que publié. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Arbres jusqu'à 378 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
370 pieds/NM	560	740	870	990	1110	1240	1550	1850
420 pieds/NM	630	840	980	1120	1260	1400	1750	2100

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après l'entrée du circuit d'attente, autorisé à effectuer une approche à CZBM ou à continuer en route.

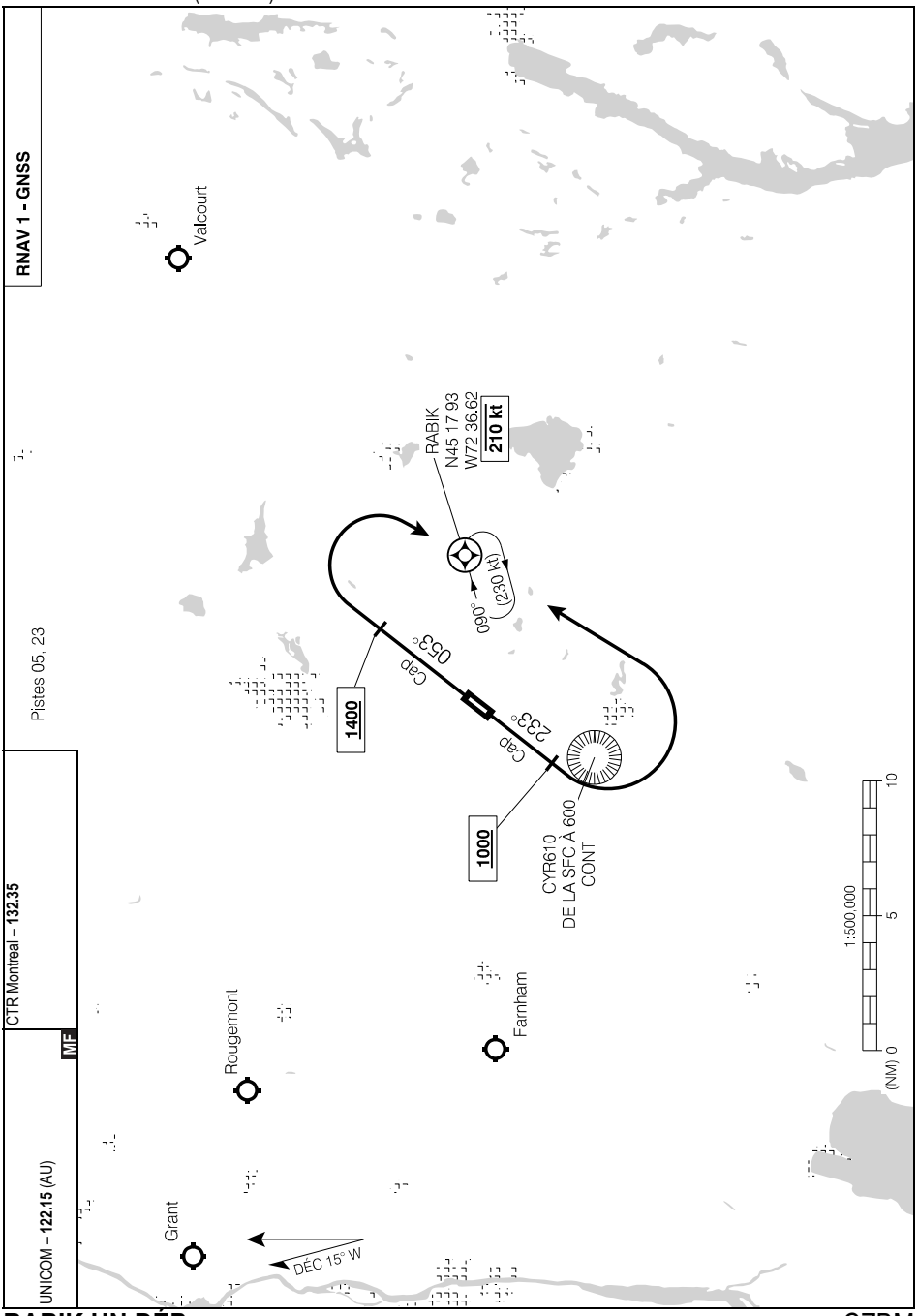
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

RABIK UN DÉP (RABIK1.)

BROMONT (ROLAND DÉSOURDY), QC

CZBM



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RABIK UN DÉP (RABIK1.)

EFF 26 DÉC 24

CZBM

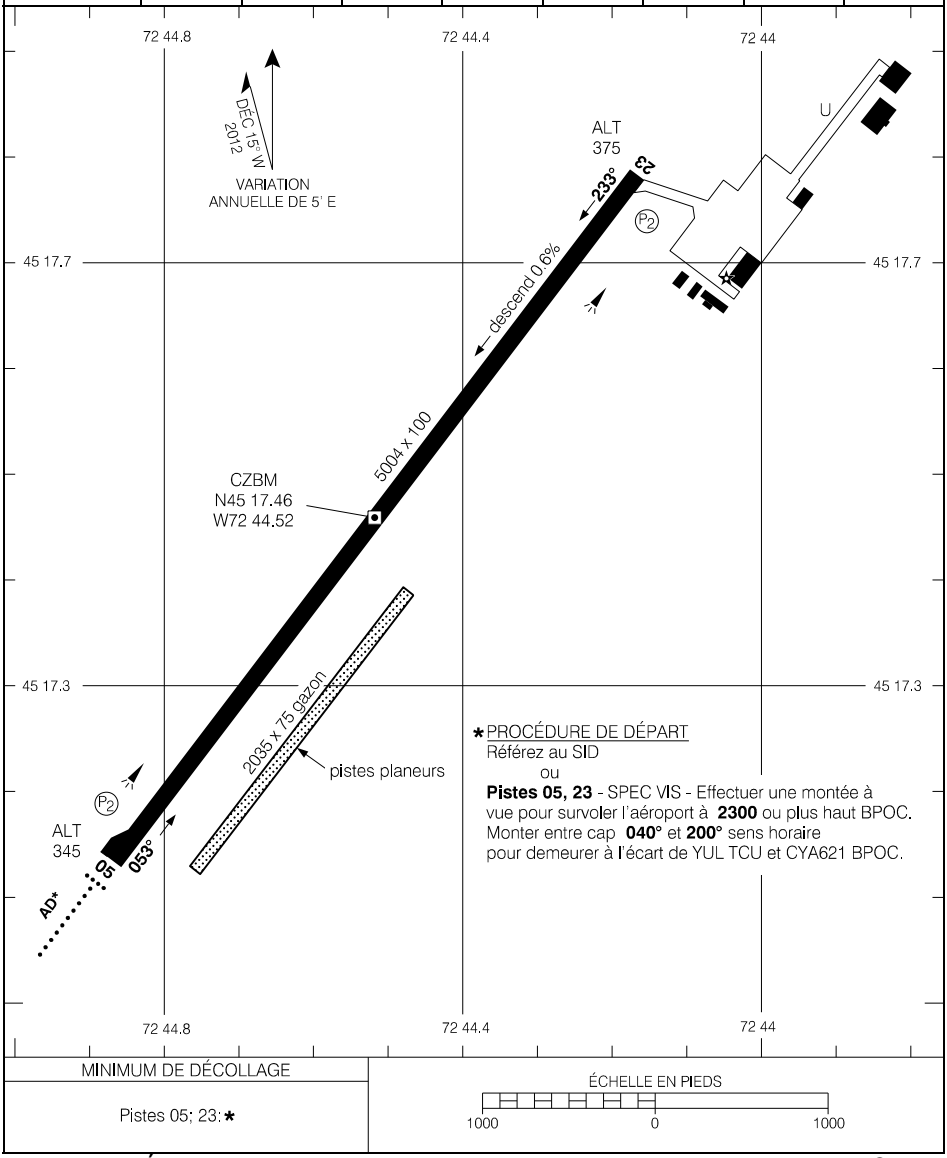
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

BROMONT (ROLAND DÉSOURDY), QC

CARTE D'AÉRODROME — CZBM

AUTO – **122.97**		◕ UNICOM – **122.15** (AU) MF	CTR Montreal – **132.35**

DIST DÉCLARÉES	05	23						
TORA	5004	5004						
TODA	5004	5004						
ASDA	5004	5004						
LDA	5004	5004						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 05; 23: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

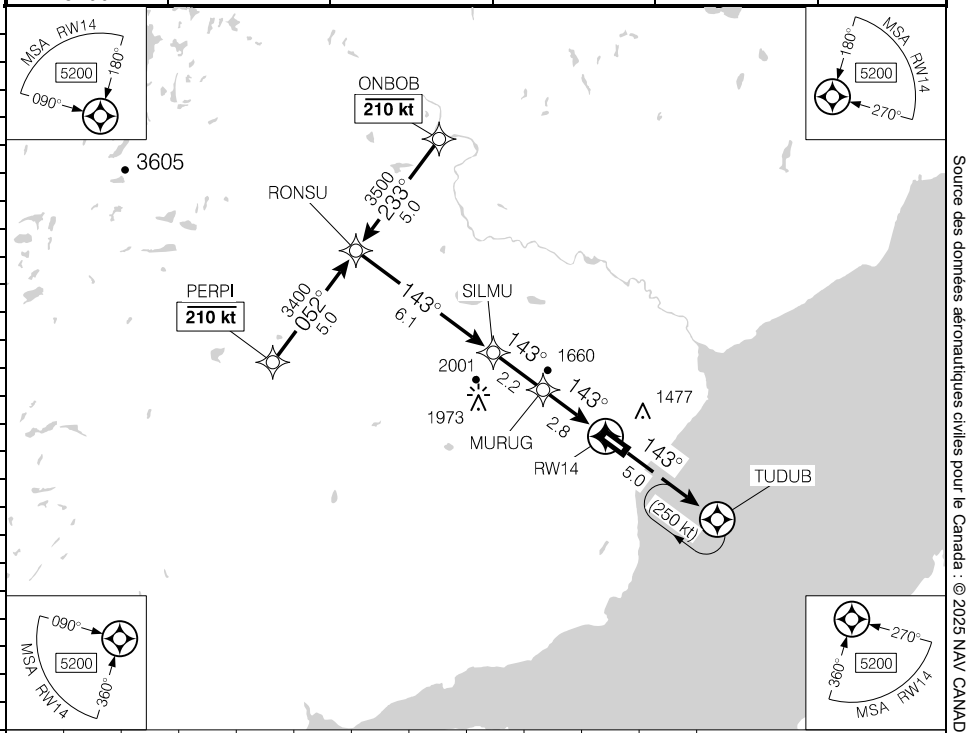
CHARLEVOIX, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

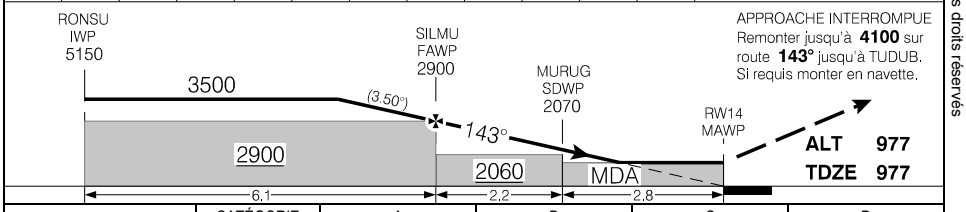
473551N 0701326W DÉC 16°W

CYML

AUTO – **122.55** (Ang)	CTR Montreal – **125.1 299.6**	UNICOM – **123.0** ATF		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	RNAV	APCH CRS **143°**	ALT MIN SILMU **2900**	LDA **4501**



11.1	10	9	8	**6.7**	6	5	4	3	1.8		DIST JUSQU'À RW14
5150	4740	4370	4000	**3500**	3260	2890	2510	2140	1680		ALTITUDE (PENTE: 3.50°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1680**	(703)	2¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	430	
90	560	
110	680	
130	810	
150	930	

RNAV (GNSS) PISTE 14

CYML

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

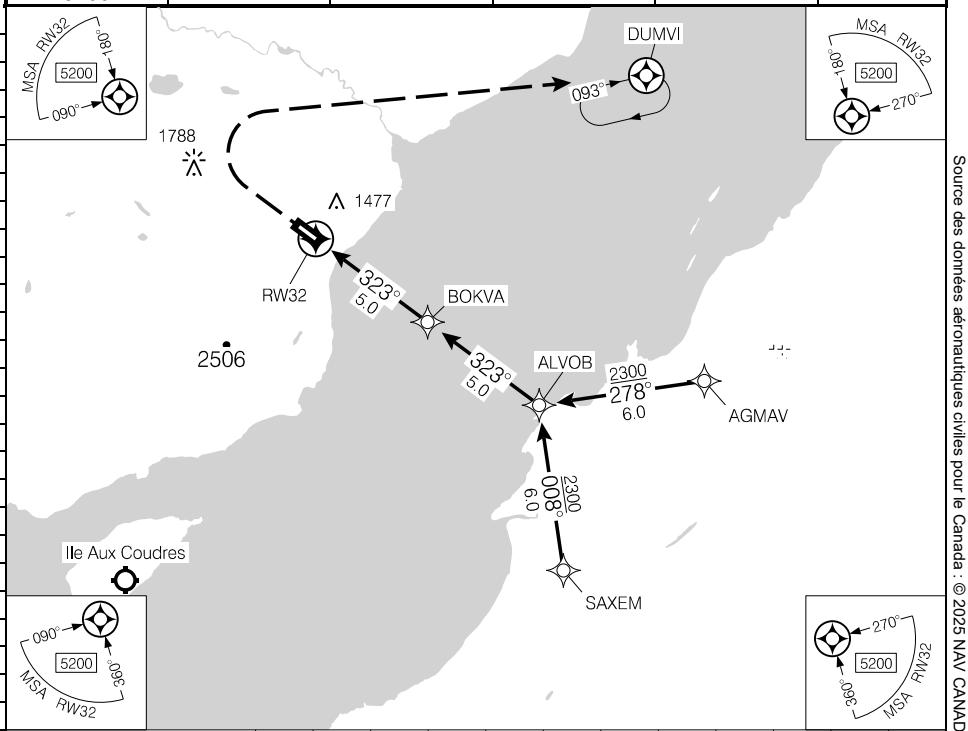
CHARLEVOIX, QC

RNAV (GNSS) PISTE 32

473551N 0701326W DÉC 16°W

CYML

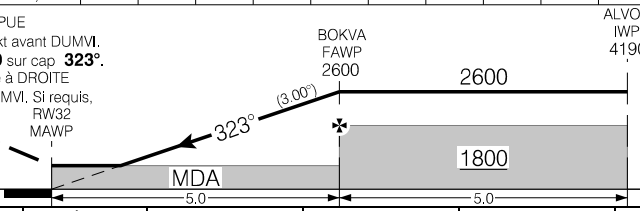
AUTO – **122.55** (Ang)	CTR Montreal – **125.1 299.6**	UNICOM – **123.0** ATF		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	RNAV	APCH CRS **323°**	ALT MIN BOKVA **1800**	LDA **4501**



DIST JUSQU'À RW32	1.2	2	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1400	1640	1960	2280	**2600**	2910	3230	3550	3870	4190		

APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser **220** kt avant DUMVI.
Remonter jusqu'à **1700** sur cap **323°**.
Ensuite monter en virage à DROITE jusqu'à **4200** direct DUMVI. Si requis, monter en navette.

ALT 977
TDZE 956



CATÉGORIE	A		B	C		D
LNAV	**1400**	(446)	1½	**1460**	(506)	1½

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 32

CYML

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CHARLEVOIX, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYML

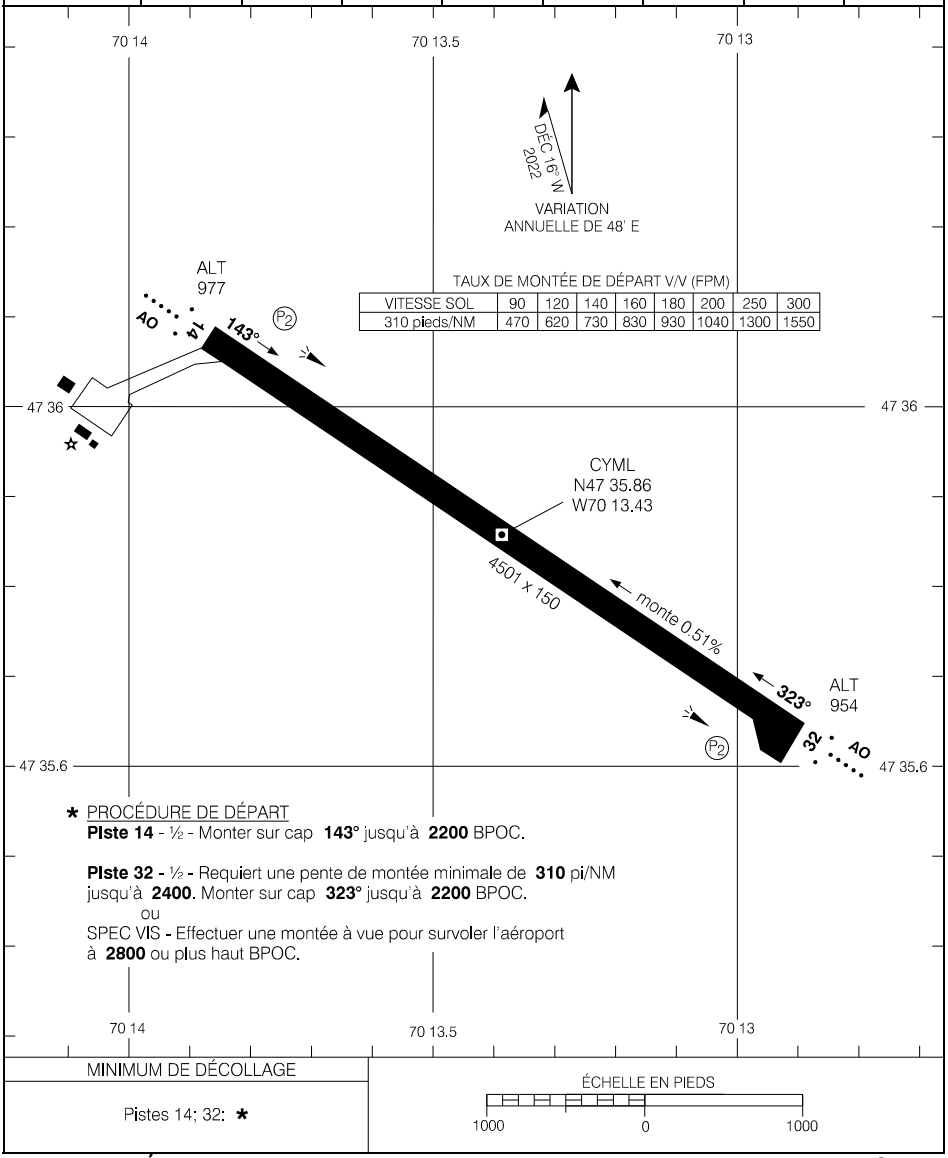
AUTO – **122.55** (Ang)

UNICOM – **123.0**

ATF

CTR Montreal – **125.1** **299.6**

DIST DÉCLARÉES	14	32						
TORA	4501	4501						
TODA	5485	4501						
ASDA	4501	4501						
LDA	4501	4501						



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME

CYML

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

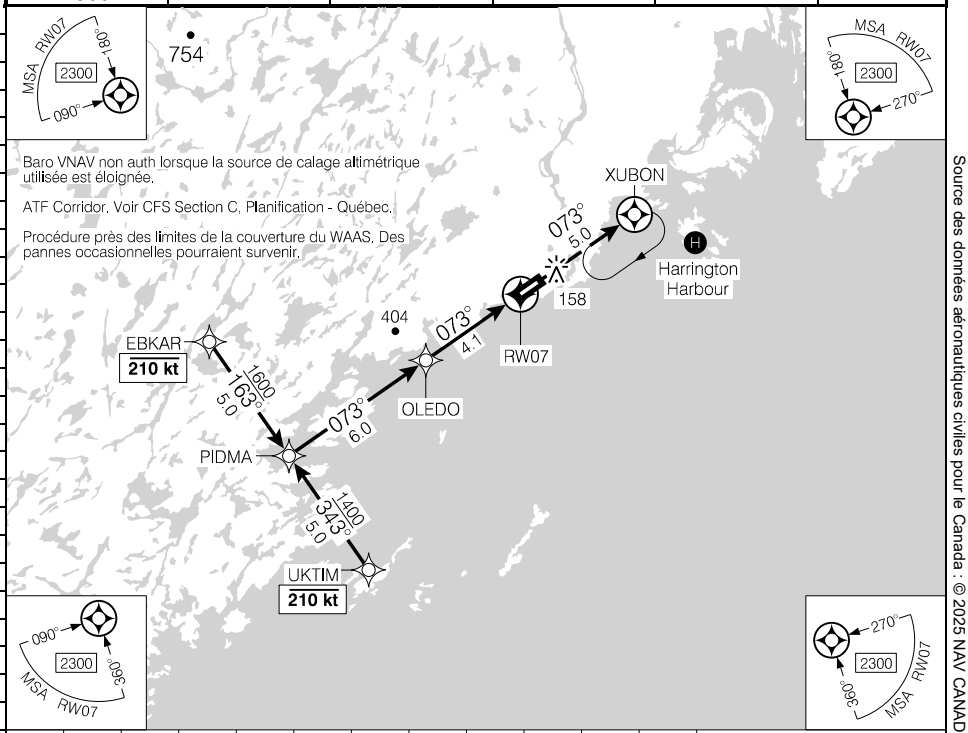
CHEVERY, QC

RNAV (GNSS) PISTE 07

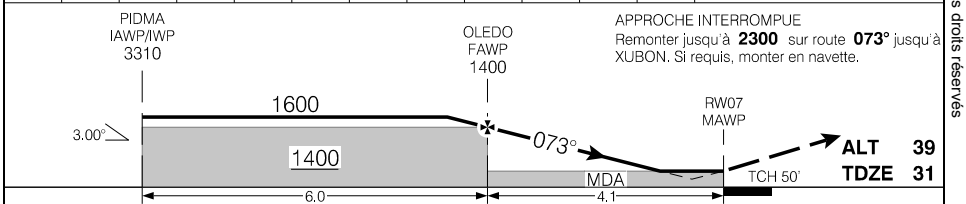
502808N 0593812W DÉC 18°W

CYHR

AUTO – **122.55** (Ang)		TFC – **123.5** ATF*		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4300**	WAAS **Ch 80750** W07A	APCH CRS **073°**	ALT MIN OLEDO **1400**	LDA **4500**



		10.1	9	8	7	6	**4.8**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW07
		3310	2950	2630	2310	1990	**1600**	1350	1040	720	420	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : ◕ Lorsque CYIF est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**280**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**461**	(431)	1½	
LNAV	**420**	(390)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 07

CYHR

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

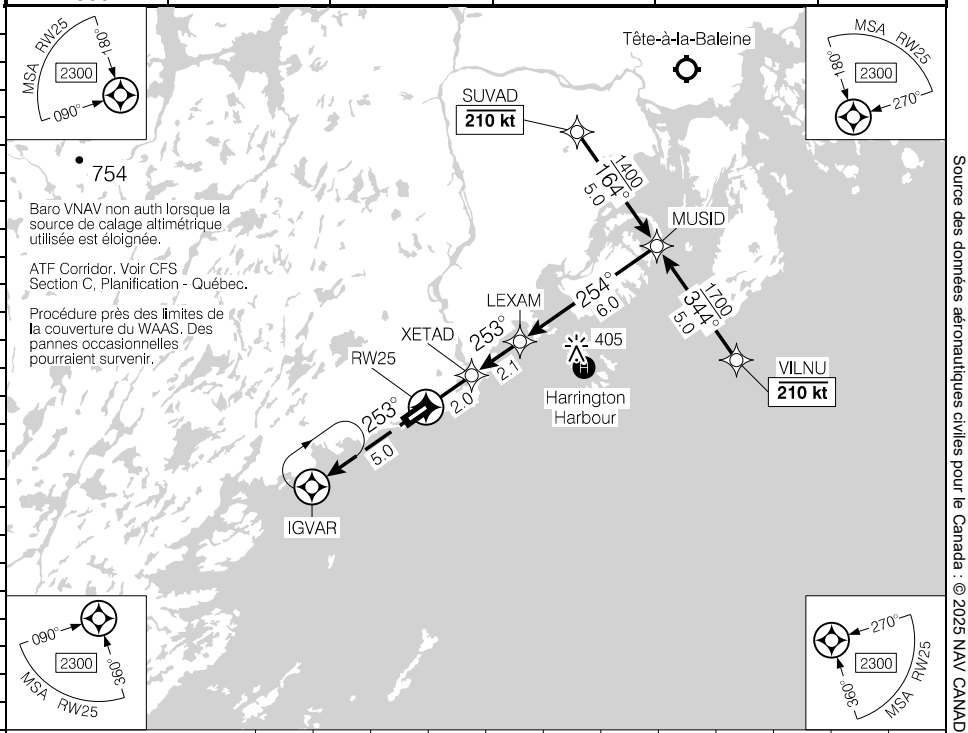
CHEVERY, QC

RNAV (GNSS) PISTE 25

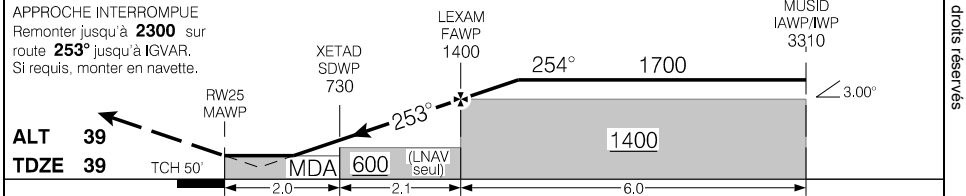
502808N 0593812W DÉC 18°W

CYHR

AUTO – **122.55** (Ang)		TFC – **123.5** ATF*		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4300**	WAAS **Ch 80751** W25A	APCH CRS **253°**	ALT MIN LEXAM **1400**	LDA **4500**



DIST JUSQU'À RW25	1.2	2	3	4	**5.1**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	460	730	1040	1360	**1700**	2000	2320	2640	2950	3310		



RASS : Lorsque CYIF est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**289**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**352**	(313)	1	
LNAV	**460**	(421)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 25

CYHR

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CHEVERY, QC

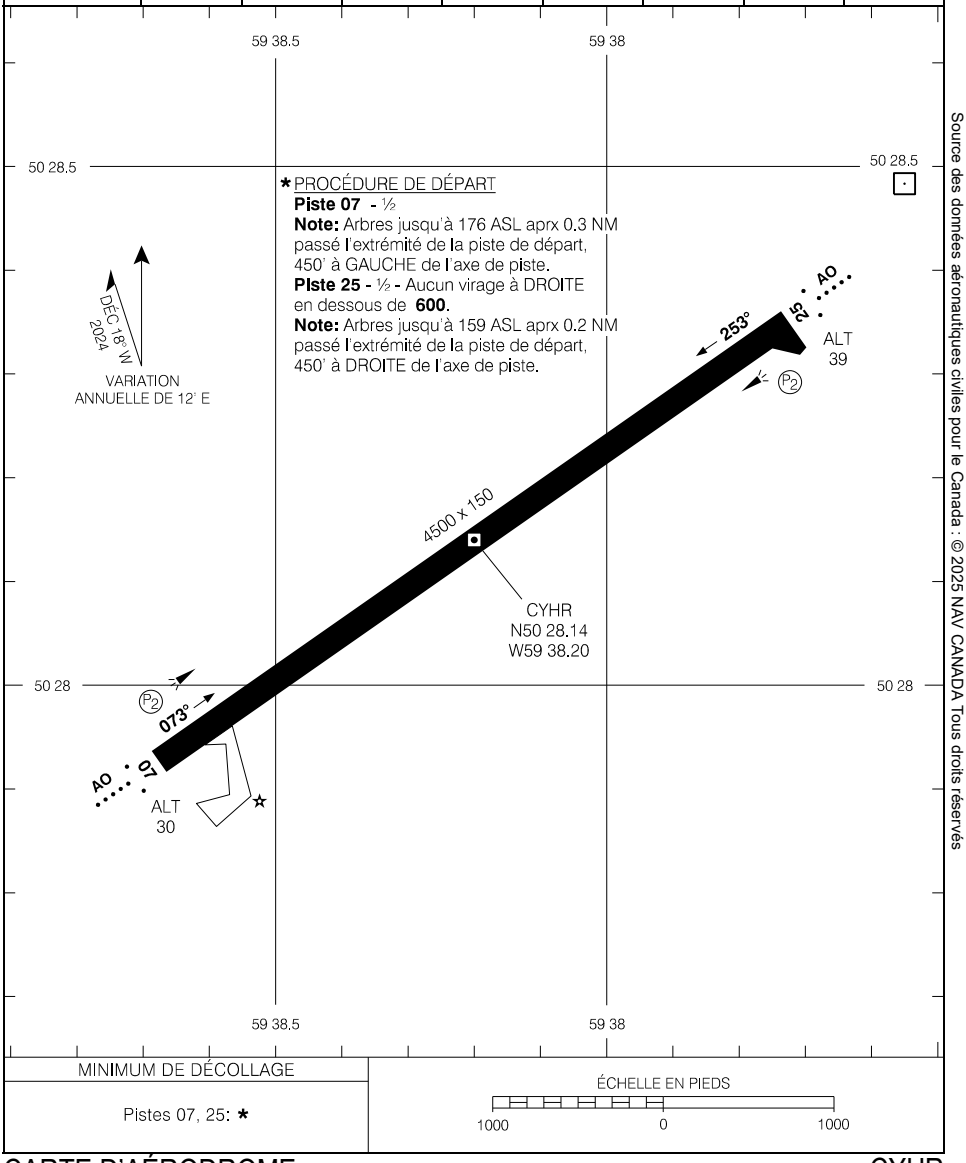
CARTE D'AÉRODROME

CYHR

AUTO – **122.55** (Ang)

TFC – **123.5** ATF*

DIST DÉCLARÉES	07	25						
TORA	4500	4500						
TODA	4500	4500						
ASDA	4500	4500						
LDA	4500	4500						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 07, 25: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME

CYHR

EFF 16 MAI 24

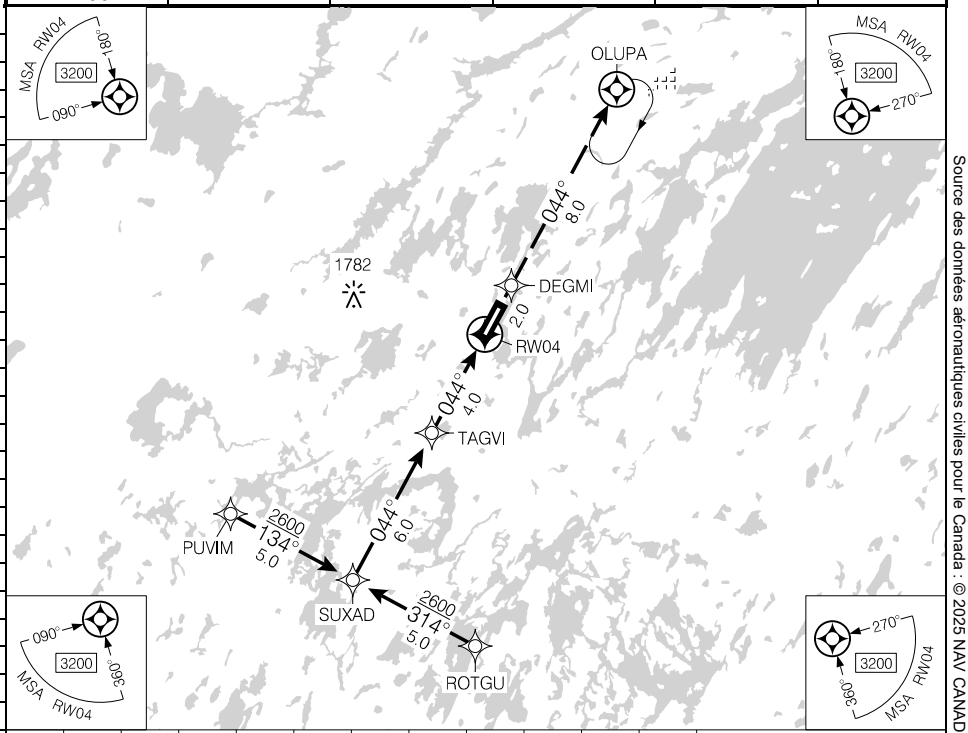
CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

RNAV (GNSS) PISTE 04

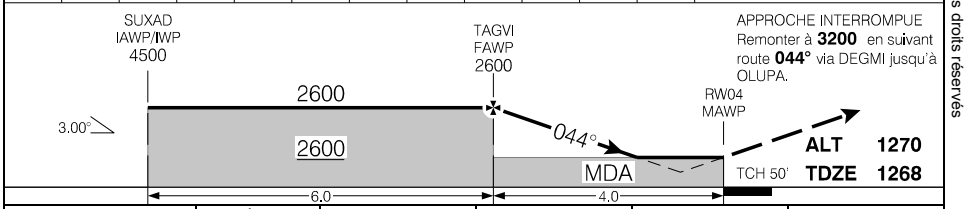
494619N 0743141W DÉC 16°W

CYMT

MET – **128.75** (Fr) **126.25** (Ang)		◒ RADIO Val-d'Or – **122.0** ◒ TFC – **122.0** MF		ARCAL 122.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	WAAS **Ch 80116** W04A	APCH CRS **044°**	ALT MIN TAGVI **2600**	LDA **6495**



(NM)	10	9	8	7	6	5	**4.0**	3	2	1.5	DIST JUSQU'À RW04
	4500	4180	3860	3540	3220	2900	**2600**	2270	1950	1780	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1560**	(298)	1	
LNAV	**1780**	(518)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 04

CYMT

EFF 7 OCT 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

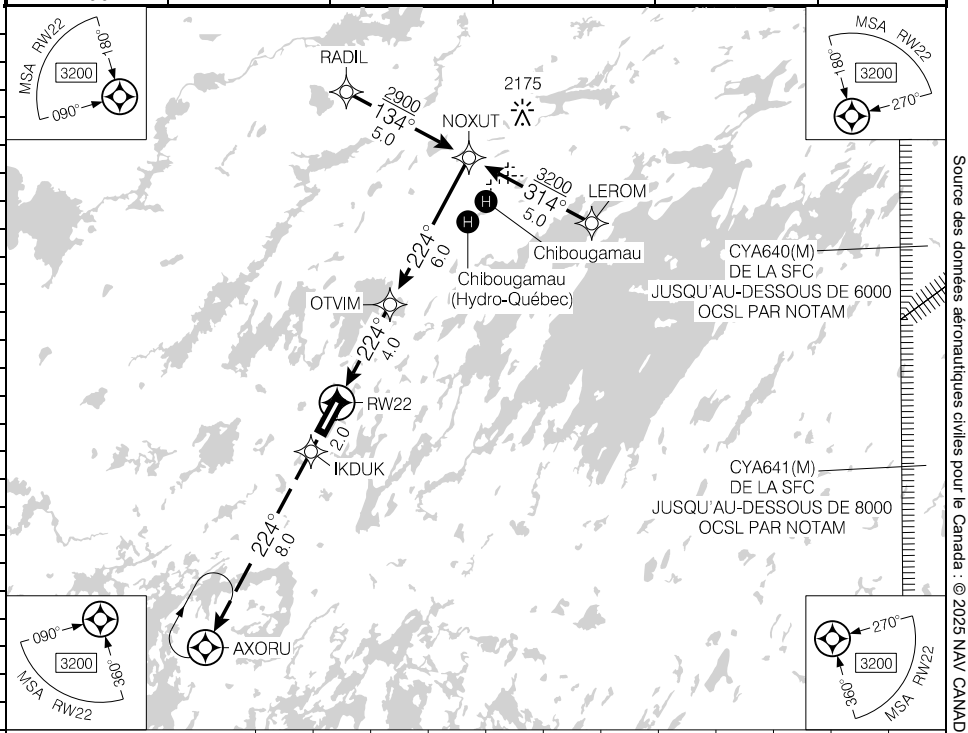
CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

RNAV (GNSS) PISTE 22

494619N 0743141W DÉC 16°W

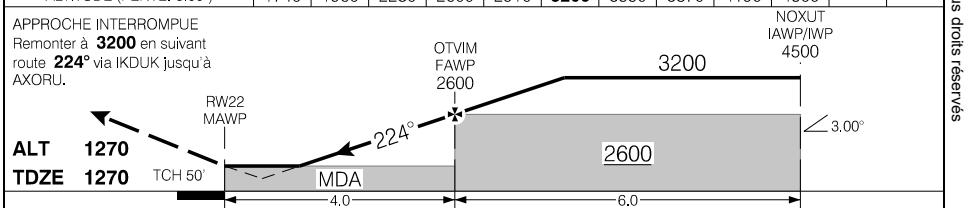
CYMT

MET – **128.75** (Fr) **126.25** (Ang)		◒ RADIO Val-d'Or – **122.0** ◒ TFC – **122.0** MF		ARCAL 122.0(K) Ⓟ2 AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	WAAS **Ch 80117** W22A	APCH CRS **224°**	ALT MIN OTVIM **2600**	LDA **6495**



DIST JUSQU'À RW22	1.3	2	3	4	5	**5.9**	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1740	1960	2280	2600	2910	**3200**	3550	3870	4190	4500		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3200** en suivant route **224°** via IKDUK jusqu'à AXORU.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1600**	(330)	1	
LNAV	**1740**	(470)	1½	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

NDB/DME PISTE 04

494619N 0743141W DÉC 16°W

CYMT

MET – **128.75** (Fr)
126.25 (Ang)

RADIO Val-d'Or – **122.0**

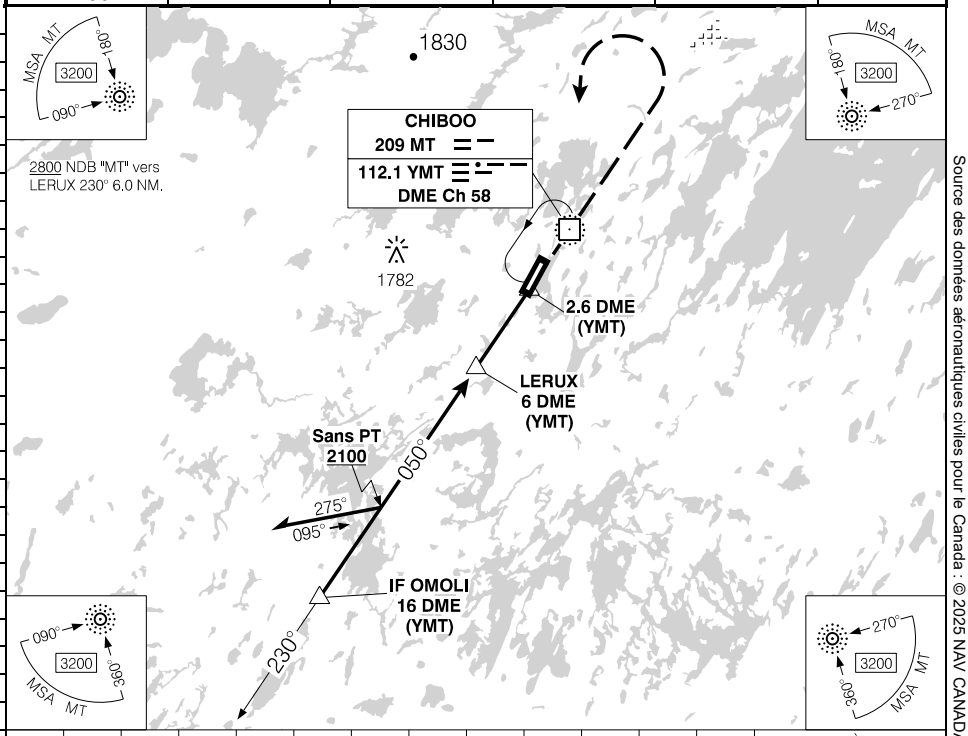
TFC – **122.0** MF

ARCAL 122.0(K)

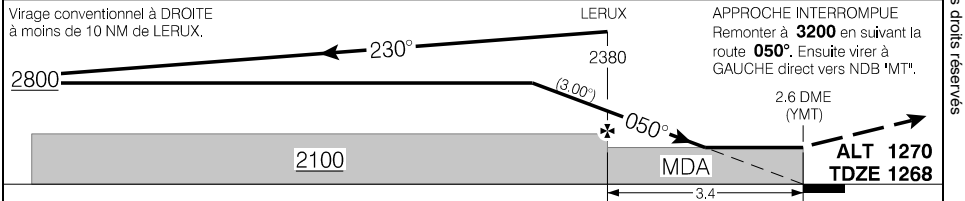
AO

6.0°

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	NDB MT	APCH CRS	ALT MIN LERUX	LDA
4100	**209**	**050°**	**2100**	**6495**



(NM)	16	15	14	13	12	11	10	9	8	**7.3**	6	5	4.3	DIST JUSQU'À DME (YMT)
25														
20														
15														
10														
5														
0	5570	5250	4930	4610	4290	3970	3660	3340	3020	**2800**	2380	2060	1840	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	NDB/DME	**1840**	(572)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

NDB/DME PISTE 04

CYMT

EFF 7 OCT 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

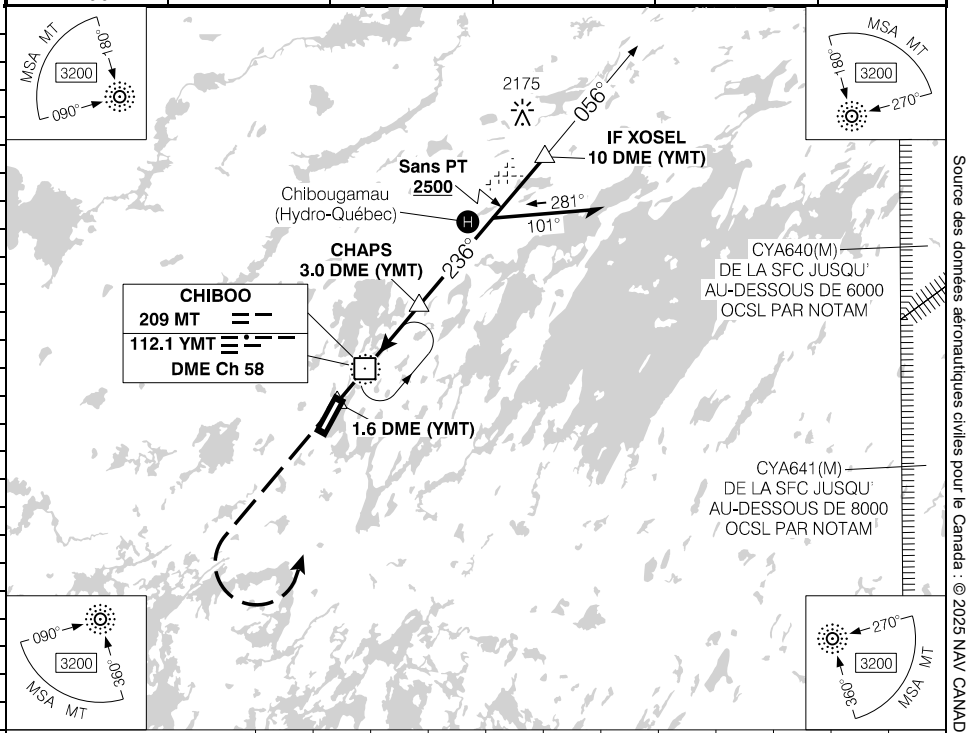
CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

NDB/DME PISTE 22

494619N 0743141W DÉC 16°W

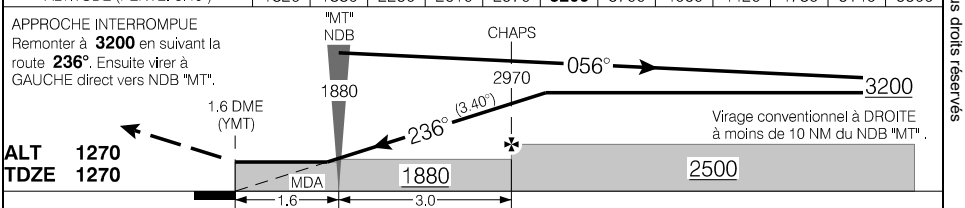
CYMT

MET – **128.75** (Fr) **126.25** (Ang)		RADIO Val-d'Or – **122.0** TFC – **122.0** MF		ARCAL 122.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	NDB MT **209**	APCH CRS **236°**	ALT MIN CHAPS **2500**	LDA **6495**



DIST JUSQU'À DME (YMT)	0.2	YMT	1	2	3	**3.6**	5	6	7	8	9	10
ALTITUDE (PENTE: 3.40°)	1820	1880	2250	2610	2970	**3200**	3700	4060	4420	4780	5140	5500

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3200** en suivant la route **236°**. Ensuite virer à GAUCHE direct vers NDB "MT".



CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB/DME	**1820**	(550)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	420	
90	540	
110	660	
130	780	
150	900	

NDB/DME PISTE 22

CYMT

EFF 7 OCT 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

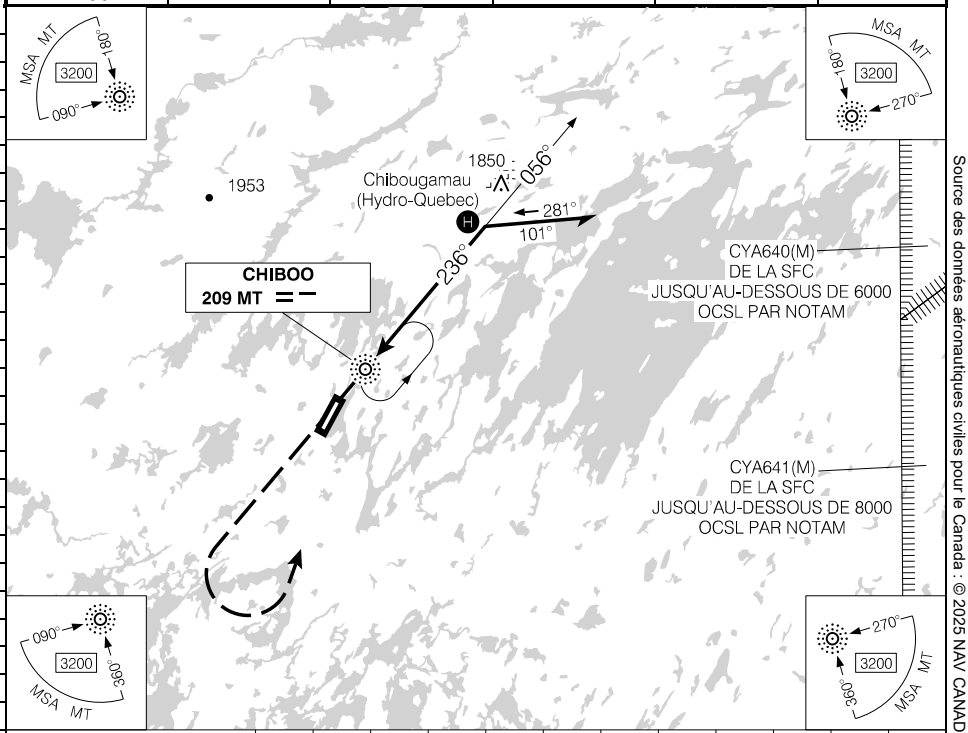
CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

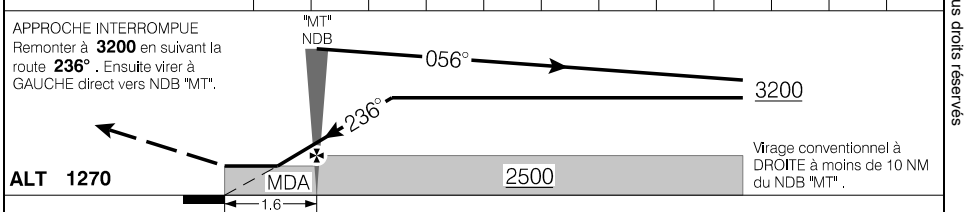
NDB A

494619N 0743141W DÉC 16°W

CYMT

MET – **128.75** (Fr) **126.25** (Ang)		RADIO Val-d'Or – **122.0** TFC – **122.0** MF			ARCAL 122.0(K) BALISAGE LUMINEUX : VOIR CARTE D'AERODROME
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	NDB MT **209**	APCH CRS **236°**	ALT MIN MT **2500**	LDA VOIR LA CARTE D'AÉRODROME	





CATÉGORIE	A	B	C	D
APPROCHE INDIRECTE	**1820** (550)	1½	**1820** (550)	2 **1880** (610) 2

NDB "MT" au MAP 1.6 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70		**1:22**
90		**1:04**
110		**0:52**
130		**0:44**
150		**0:38**

NDB A

EFF 7 OCT 21

CYMT

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

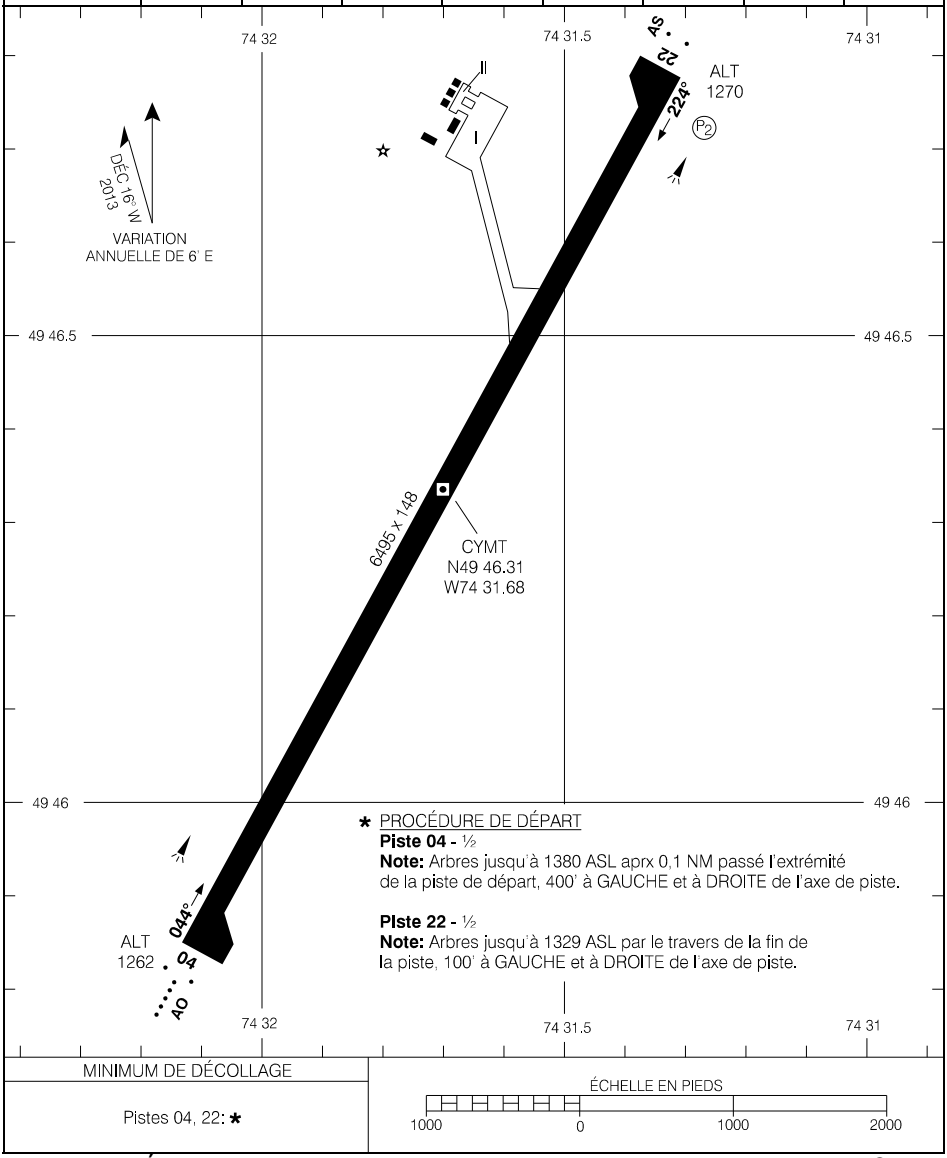
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CHIBOUGAMAU/CHAPAIS, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYMT

MET – **128.75** (Fr) **126.25** (Ang)		RADIO Val-d'Or – **122.0** TFC – **122.0** MF	RADIO Quebec – **123.37**

DIST DÉCLARÉES	04	22
TORA	6495	6495
TODA	7479	7479
ASDA	6495	6495
LDA	6495	6495



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 04 - ½

Note: Arbres jusqu'à 1380 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

PIste 22 - ½

Note: Arbres jusqu'à 1329 ASL par le travers de la fin de la piste, 100' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 04, 22: *	1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

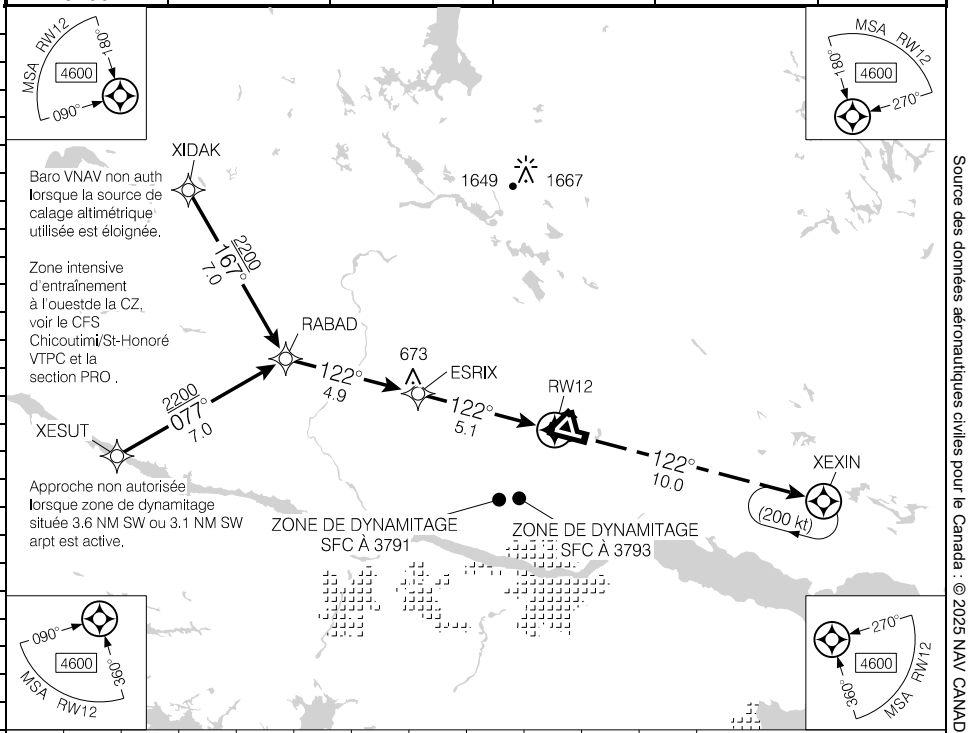
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 12

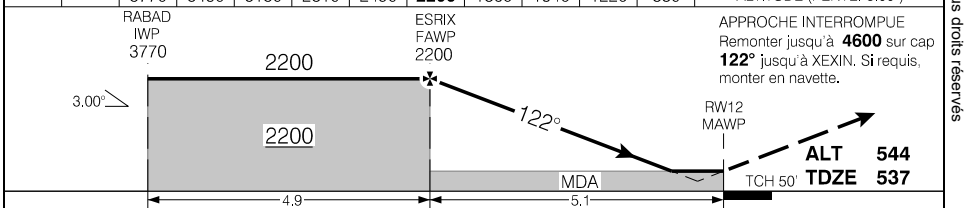
483115N 0710302W DÉC 17°W

CYRC

ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	TML Bagotville – **127.2** **227.6**	TWR – **118.4** TFC – **118.4** ATF*		GND – **121.9**	ARCAL 118.4(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80982** W12A	APCH CRS **122°**	ALT MIN ESRIX **2200**	LDA **6085**	



(NM)	10	9	8	7	6	**5.1**	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW12
	3770	3450	3130	2810	2490	**2200**	1860	1540	1220	880	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYBG est utilisé ajouter **30'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**783** (250) 1			
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**785** (253) 1			
LNAV	**880** (348) 1¼			
APPROCHE INDIRECTE	**980** (436) 1½	**1060** (516) 1½	**1100** (556) 2	**1240** (696) 2¼

RNAV (GNSS) PISTE 12

CYRC

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

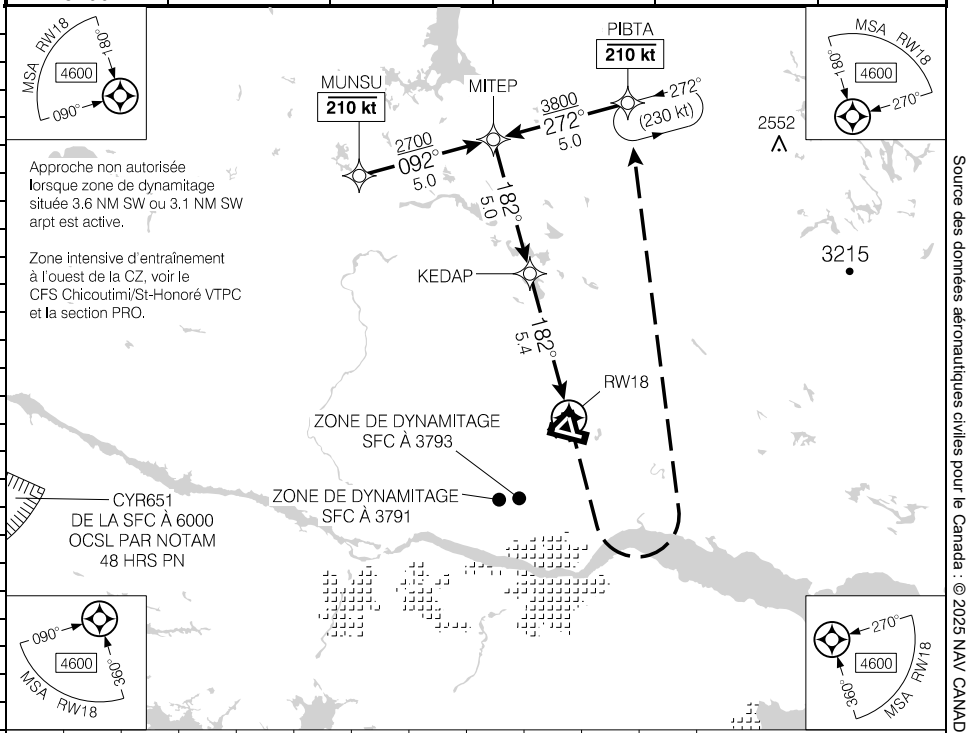
RNAV (GNSS) Z PISTE 18

483115N 0710302W DÉC 17°W

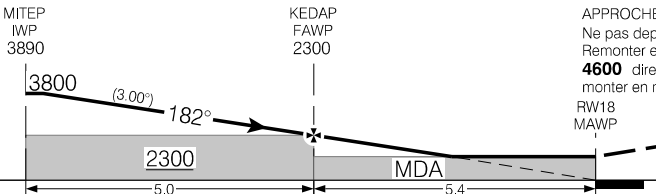
CYRC

ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	TML Bagotville – **127.2** **227.6**	TWR – **118.4** TFC – **118.4** ATF*	GND – **121.9**	ARCAL 118.4(K)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN KEDAP	LDA
5700		**182°**	**2300**	**3597**



	10.4	**10.1**	9	8	7	6	5	4	3.0			DIST JUSQU'A RW18
	3890	**3800**	3460	3140	2820	2500	2180	1860	1540			ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas depasser **185** kt jusqu'à PIBTA. Remonter en virage à GAUCHE jusqu'à **4600** direct vers PIBTA. Si requis monter en navette.

RASS : Lorsque CYBG est utilisé ajouter **30'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1540**	(999)	3	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Z PISTE 18

CYRC

EFF 14 JUL 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

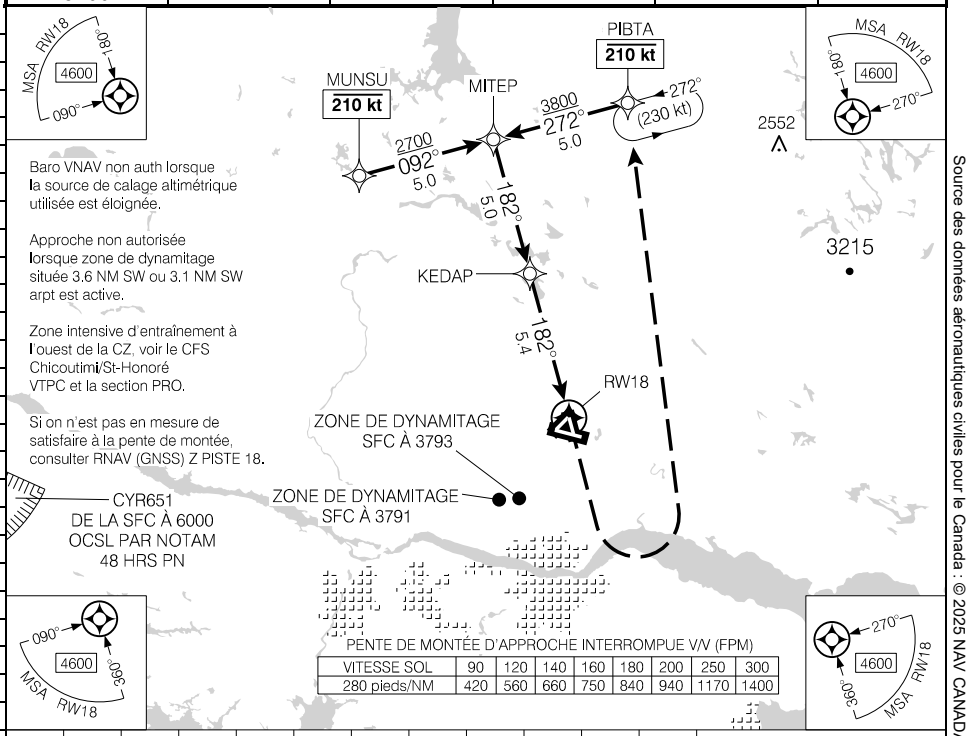
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

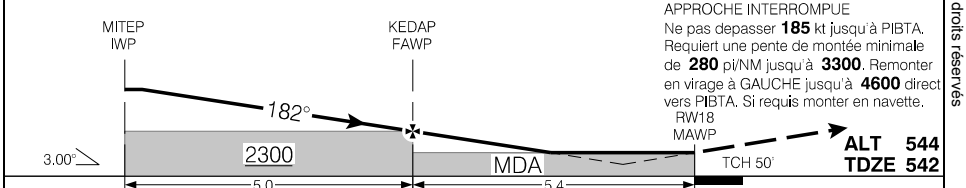
RNAV (GNSS) Y PISTE 18

483115N 0710302W DÉC 17°W

CYRC

ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	TML Bagotville – **127.2** **227.6**	TWR – **118.4** TFC – **118.4** ATF*	GND – **121.9**	ARCAL 118.4(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80983** W18A	APCH CRS **182°**	ALT MIN KEDAP **2300**	LDA **3597**





RASS : Lorsque CYBG est utilisé ajouter **30'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1041**	(500)	1¾	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1041**	(500)	1¾	

RNAV (GNSS) Y PISTE 18

CYRC

EFF 14 JUL 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

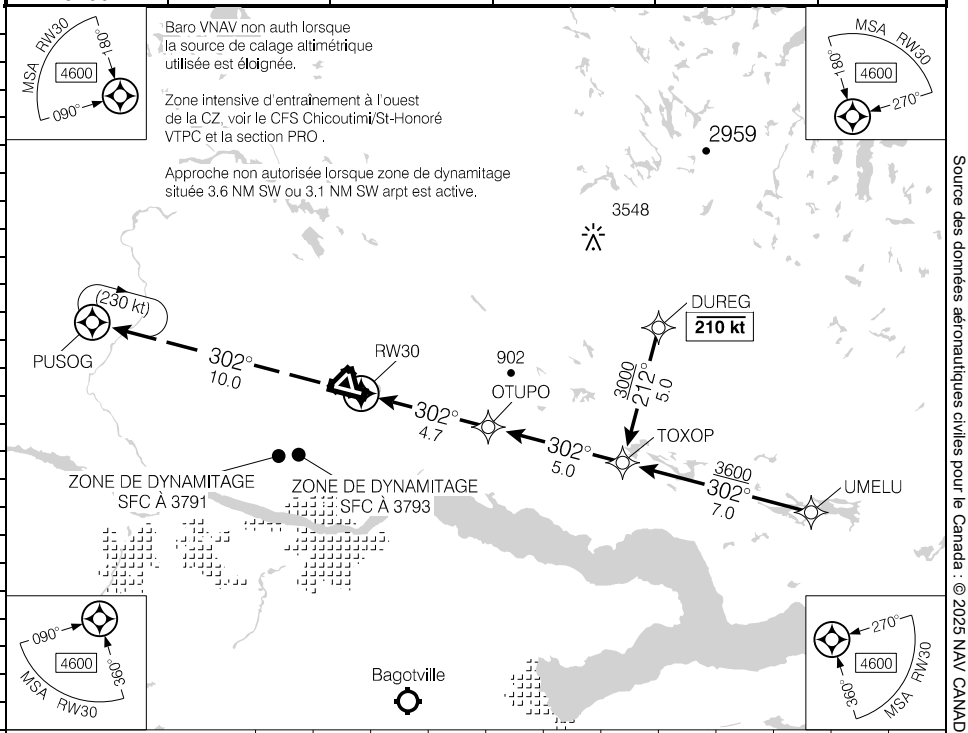
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 30

483115N 0710302W DÉC 17°W

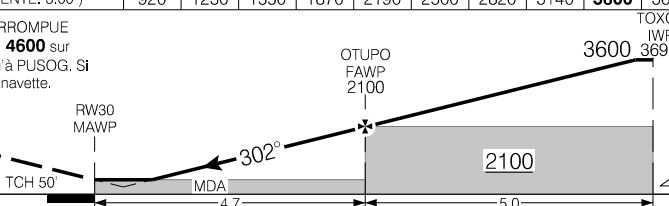
CYRC

ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	TML Bagotville – **127.2** **227.6**	TWR – **118.4** TFC – **118.4** ATF*	GND – **121.9**	ARCAL 118.4*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80984** W30A	APCH CRS **302°**	ALT MIN OTUPO **2100**	LDA **6085**



DIST JUSQU'À RW30	1.0	2	3	4	5	6	7	8	**9.4**	9.7		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	920	1230	1550	1870	2190	2500	2820	3140	**3600**	3690		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4600** sur route **302°** jusqu'à PUSOG. Si requis, monter en navette.
ALT 544
TDZE 544



RASS : Lorsque CYBG est utilisé ajouter **30'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**795**	(251)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**795**	(251)	1	
LNAV	**920**	(376)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 30

CYRC

EFF 14 JUIL 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

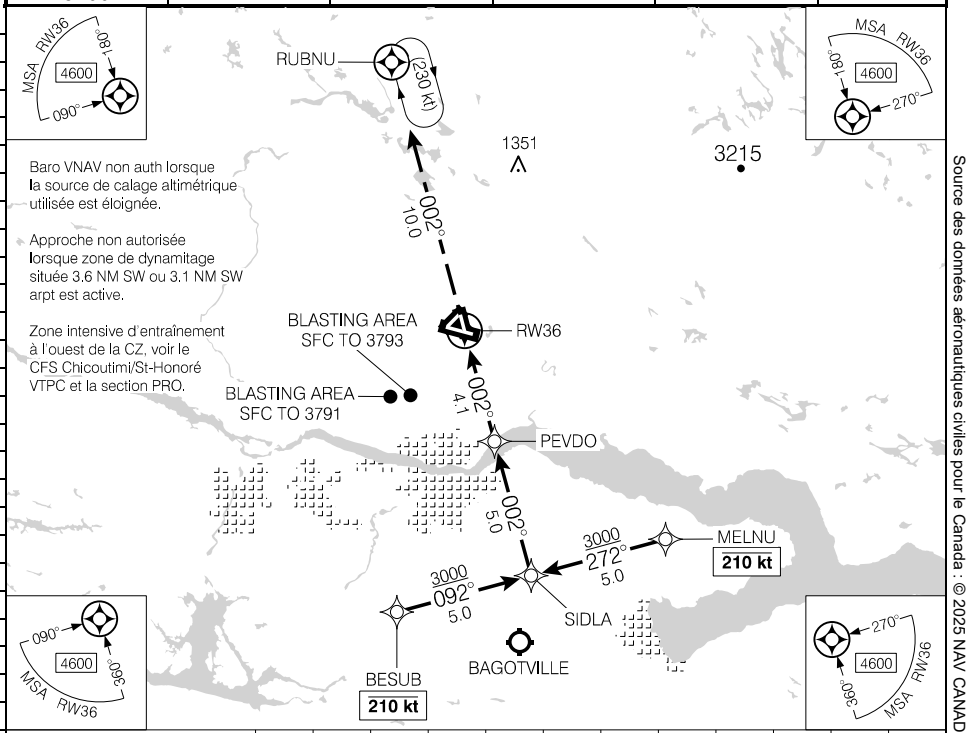
RNAV (GNSS) PISTE 36

483115N 0710302W DÉC 17°W

CYRC

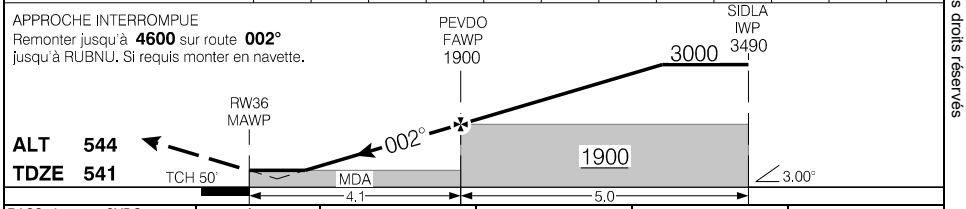
ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	TML Bagotville – **127.2** **227.6**	TWR – **118.4** / TFC – **118.4** ATF*	GND – **121.9**	ARCAL 118.4(K)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN PEVDO	LDA
5700	**Ch 80985** W36A	**002°**	**1900**	**3597**



DIST JUSQU'A RW36	1.4	2	3	4	5	6	7	**7.6**	9.1			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1040	1220	1540	1860	2180	2500	2820	**3000**	3490			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4600** sur route **002°** jusqu'à RUBNU. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYBG est utilisé ajouter **30'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1038**	(500)	1¾	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1038**	(500)	1¾	
LNAV	**1040**	(502)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 36

CYRC

EFF 14 JUIL 22

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Pistes 12, 18, 24, 30 & 36 : Maintenir **4000** ou tel qu'assignée. Procédure de départ non autorisée lorsque zone de dynamitage située 3.6 NM SW ou 3.1 NM SW arpt est active.

Piste 12 : Monter sur cap **122**° ou tel qu'assigné pour vecteurs vers la route assignée. AUCUN virage à GAUCHE en-dessous de **3500**.

Piste 18 : Monter sur cap **182**° ou tel qu'assigné pour vecteurs vers la route assignée. AUCUN virage en-dessous de **2500**.

Piste 24 : Monter sur cap **242**° ou tel qu'assigné pour vecteurs vers la route assignée. AUCUN virage en-dessous de **2400**.

Piste 30 : Monter sur cap **302**° ou tel qu'assigné pour vecteurs vers la route assignée. AUCUN virage en-dessous de **2500**.

Piste 36 : Monter sur cap **002**° ou tel qu'assigné pour vecteurs vers la route assignée. AUCUN virage à DROITE en-dessous de **2800**.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. 2 minutes après avoir afficher 7600, monter à **5700'**, et;
3. 5 minutes après avoir afficher 7600, virer en route et monter à l'altitude de plan du vol.

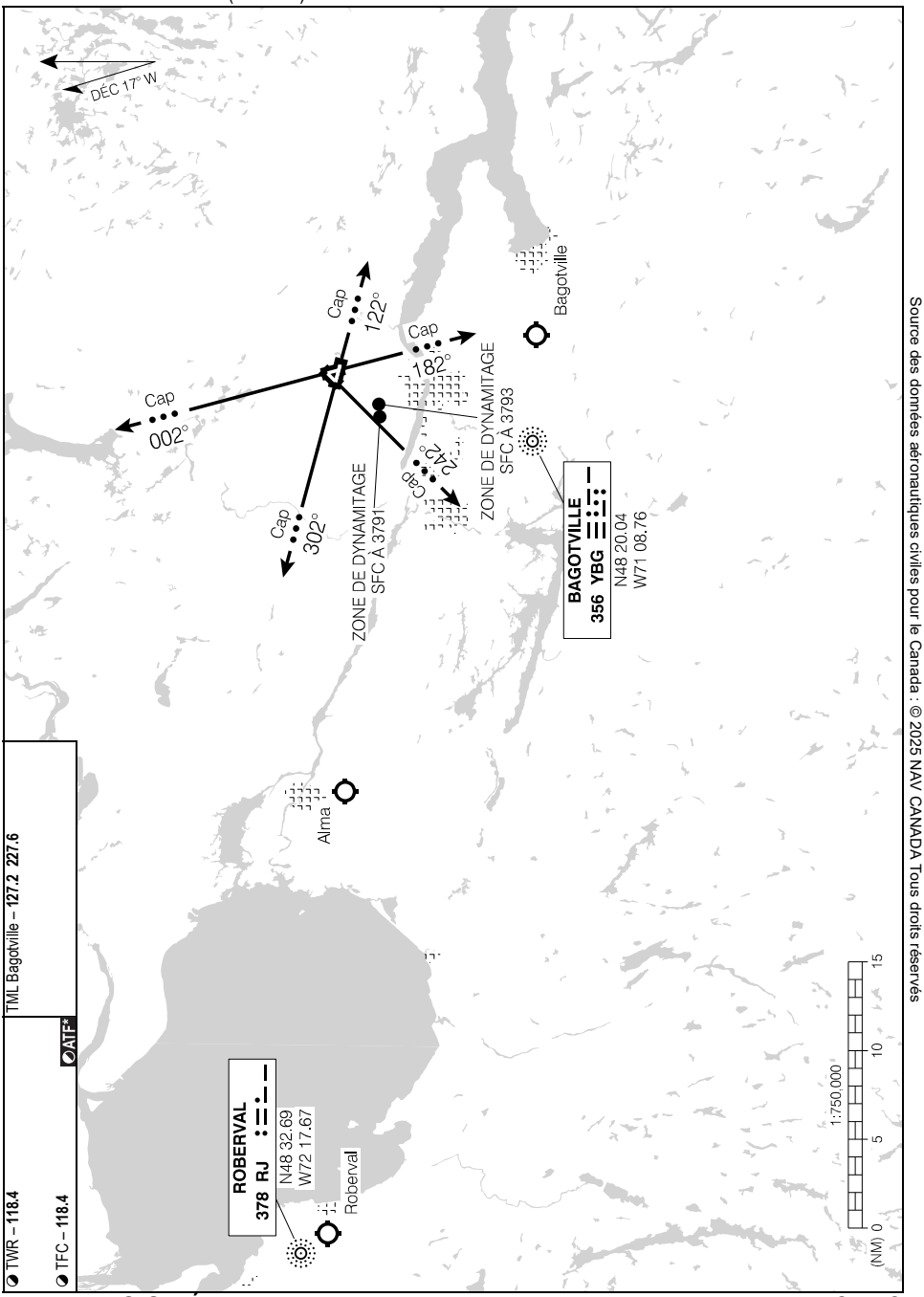
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

VALIN TROIS DÉP (VALIN3.)

CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

CYRC



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

VALIN TROIS DÉP (VALIN3.)

CYRC

EFF 21 MAR 24

Procédure de départ

Pistes 12, 18, 24, 30 & 36 : Procédure de départ non autorisée lorsque zone de dynamitage située 3.6 NM SW ou 3.1 NM SW arpt est active.

Piste 12 – ½ : AUCUN virage à GAUCHE en-dessous de **3500**.

Note : Arbres jusqu'à 594 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de départ de la piste, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 18 – ½ : Monter sur cap **182**° jusqu'à **2500** BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 600 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

Piste 24 – ½ : Monter sur cap **242**° jusqu'à **2400** BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 587 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

Piste 30 – ½ : Monter sur cap **302**° jusqu'à **2500** BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 580 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

Piste 36 – ½ : AUCUN virage à DROITE en-dessous de **2800**.

Note : Arbres jusqu'à 611 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 320' à DROITE de l'axe de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

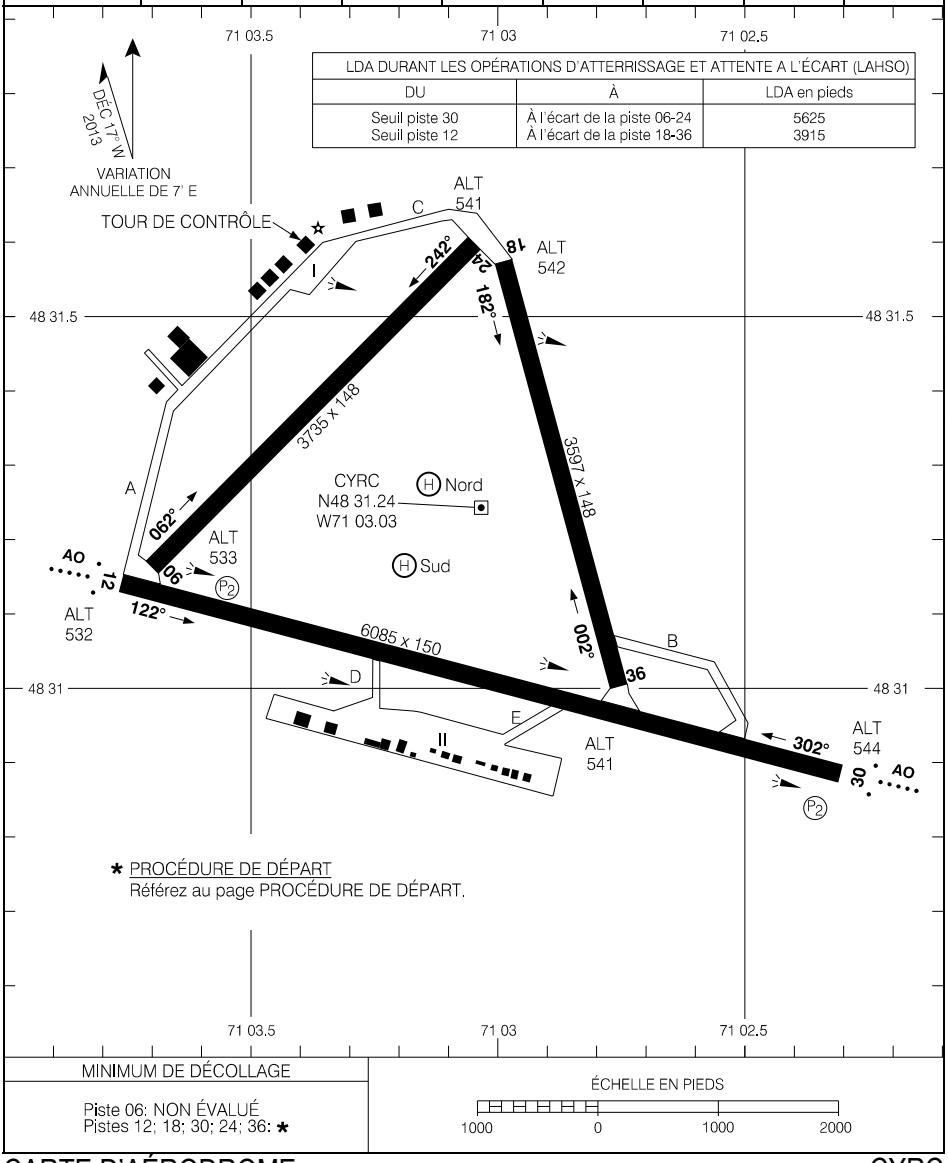
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYRC

ATIS – **124.95** (Fr) **134.8** (Ang)	◕ GND – **121.9**	◕ TWR – **118.4** ◕ TFC – **118.4** ◕ATF*	TML Bagotville – **127.2** **227.6**

DIST DÉCLARÉES	06	24	12	30	18	36		
TORA	3735	3735	6085	6085	3597	3597		
TODA	4719	4719	6436	6085	4581	4581		
ASDA	3735	3735	6085	6085	3597	3597		
LDA	3735	3735	6085	6085	3597	3597		



LDA DURANT LES OPÉRATIONS D'ATTERRISSAGE ET ATTENTE A L'ÉCART (LAHSO)		
DU	À	LDA en pieds
Seuil piste 30 Seuil piste 12	À l'écart de la piste 06-24 À l'écart de la piste 18-36	5625 3915

* PROCÉDURE DE DÉPART
Référez au page PROCÉDURE DE DÉPART.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Piste 06: NON ÉVALUÉ Pistes 12; 18; 30; 24; 36: ✱	1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

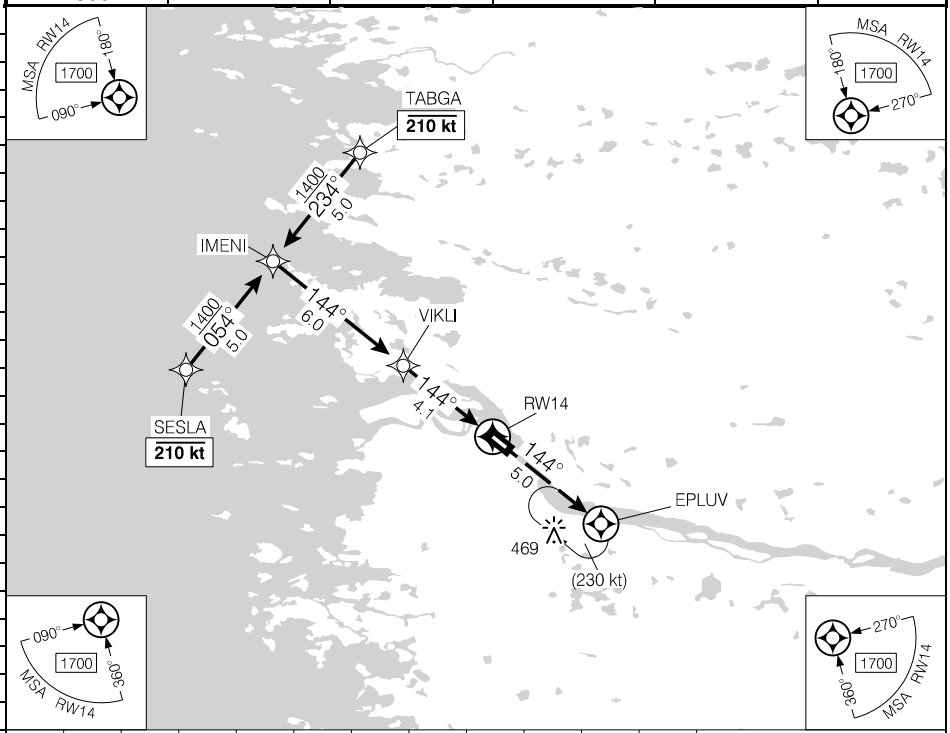
CHISASIBI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

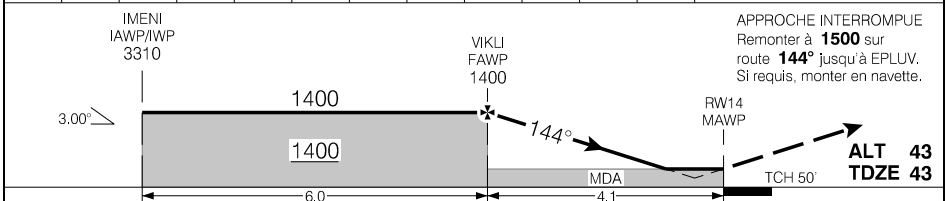
534821N 0785501W DÉC 15°W

CSU2

AUTO – **122.17**		TFC – **123.2** MF*		ARCAL 123.2(K) P1 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2500**	WAAS **Ch 80868** W14A	APCH CRS **144°**	ALT MIN VIKLI **1400**	LDA **3789**



(NM)		10.1	9	8	7	6	5	**4.1**	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW14
		3310	2960	2640	2320	2000	1690	**1400**	1050	730	420	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYGL est utilisé ajouter **190'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**293**	(250)	1	
LNAV	**420**	(377)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 14

CSU2

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

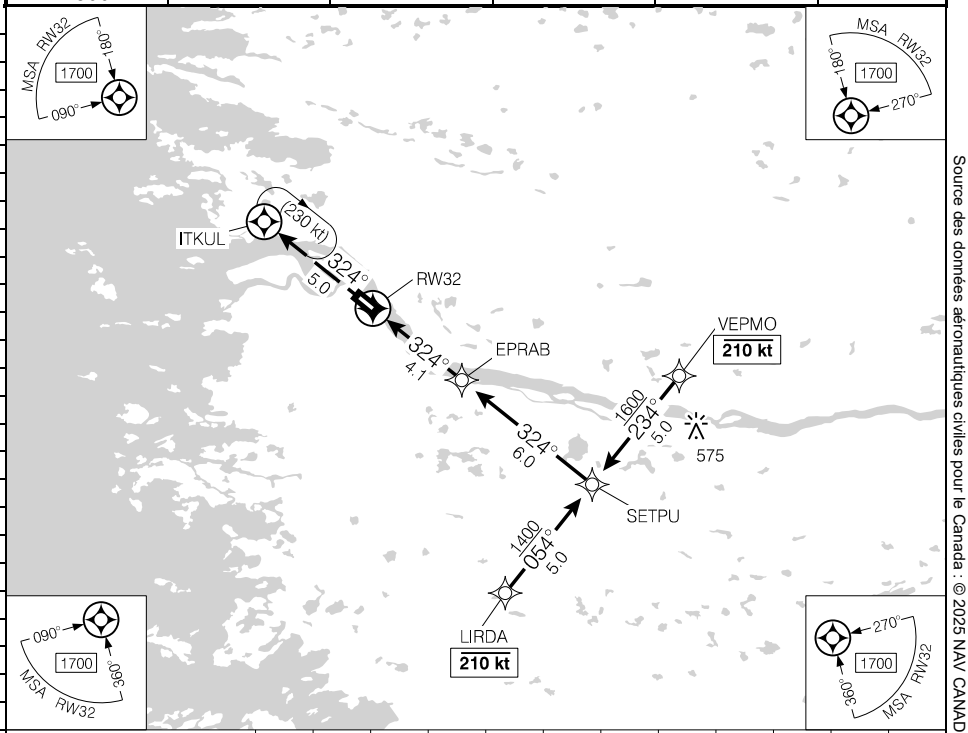
CHISASIBI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 32

534821N 0785501W DÉC 15°W

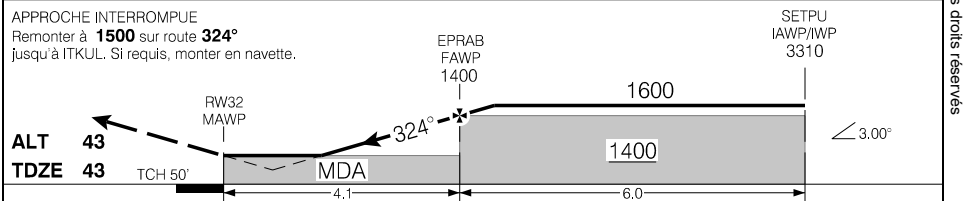
CSU2

AUTO – **122.17**		TFC – **123.2** MF*		ARCAL 123.2(K) P1 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2500**	WAAS **Ch 80869** W32A	APCH CRS **324°**	ALT MIN EPRAB **1400**	LDA **3789**



DIST JUSQU'À RW32		1.7	3	4	**4.7**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		620	1050	1370	**1600**	2000	2320	2640	2960	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1500** sur route **324°**
jusqu'à ITKUL. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYGL est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**293**	(250)	1	
LNAV	**620**	(577)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 32

CSU2

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

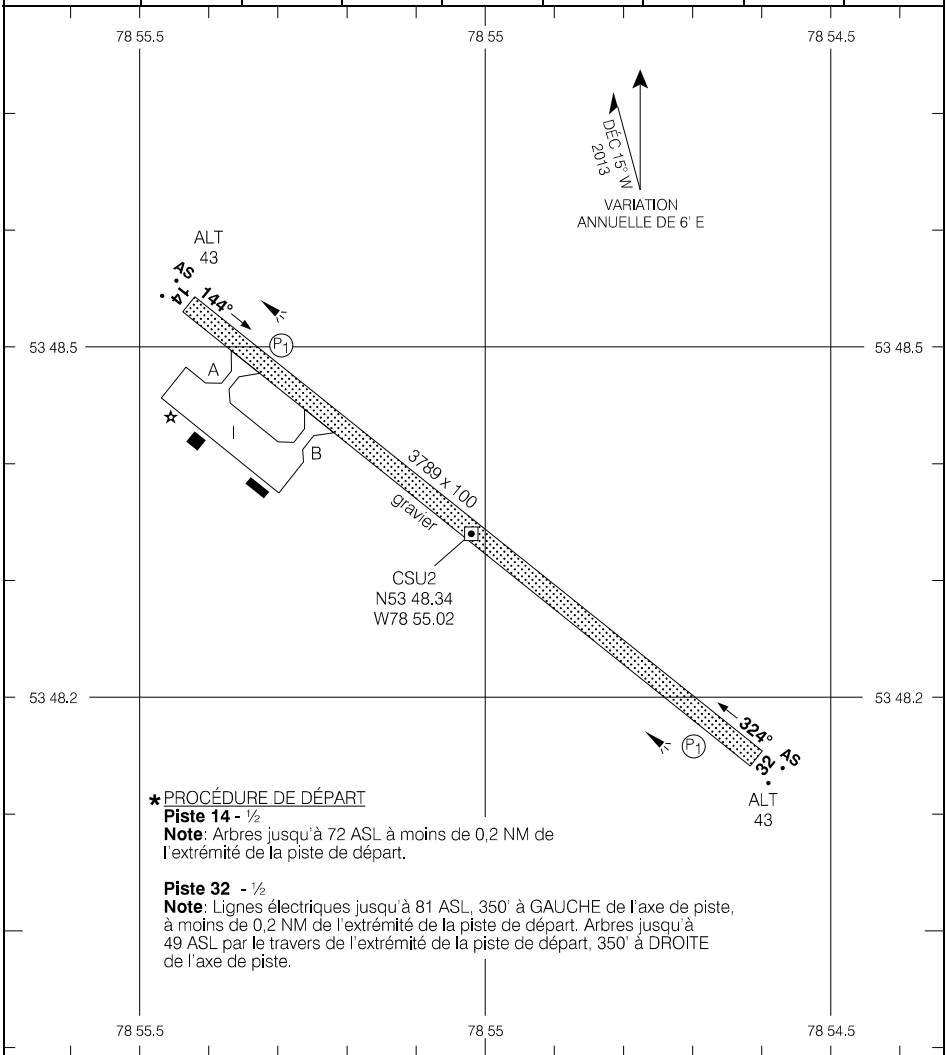
CHISASIBI, QC

CARTE D'AÉRODROME CSU2

AUTO – **122.17**

TFC – **123.2** MF*

DIST DÉCLARÉES	14	32
TORA	3789	3789
TODA	3789	3789
ASDA	3789	3789
LDA	3789	3789



★ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 14 - ½

Note: Arbres jusqu'à 72 ASL à moins de 0,2 NM de l'extrémité de la piste de départ.

Piste 32 - ½

Note: Lignes électriques jusqu'à 81 ASL, 350' à GAUCHE de l'axe de piste, à moins de 0,2 NM de l'extrémité de la piste de départ. Arbres jusqu'à 49 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 14; 32: ★

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME CSU2

EFF 17 JUIN 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

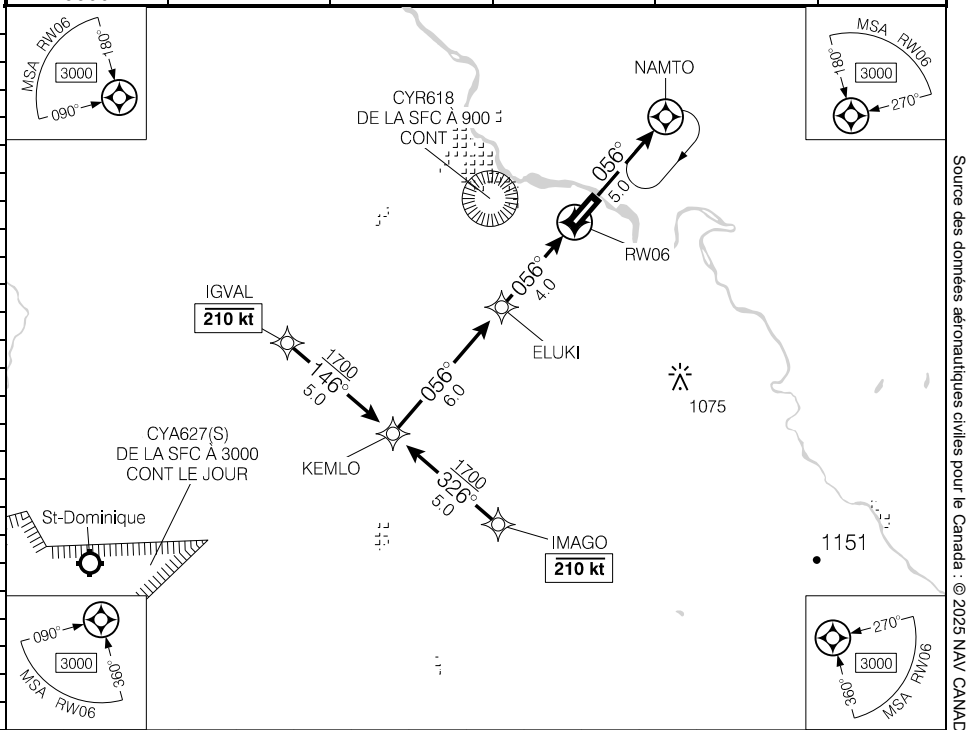
DRUMMONDVILLE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

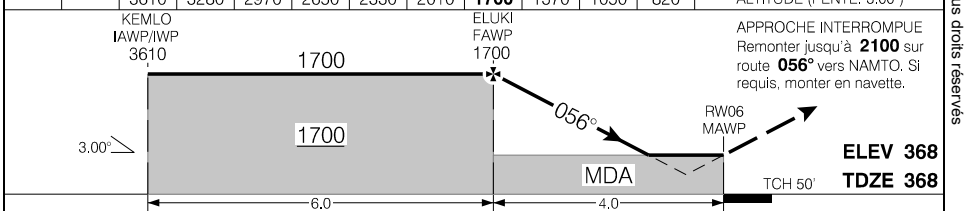
455037N 0722351W DÉC 15°W

CSC3

AUTO – **122.55**	CTR Montreal – **132.35**	UNICOM – **122.8** MF		ARCAL 122.8(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6600**	WAAS **Ch 80673** W06A	APCH CRS **056°**	ALT MIN ELUKI **1700**	LDA **6003**



(NM)		10	9	8	7	6	5	**4.0**	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW06
		3610	3280	2970	2650	2330	2010	**1700**	1370	1050	820	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYSC ou CYHU est utilisé ajouter **150'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**645**	(277)	1	
LNAV	**820**	(452)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CSC3

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

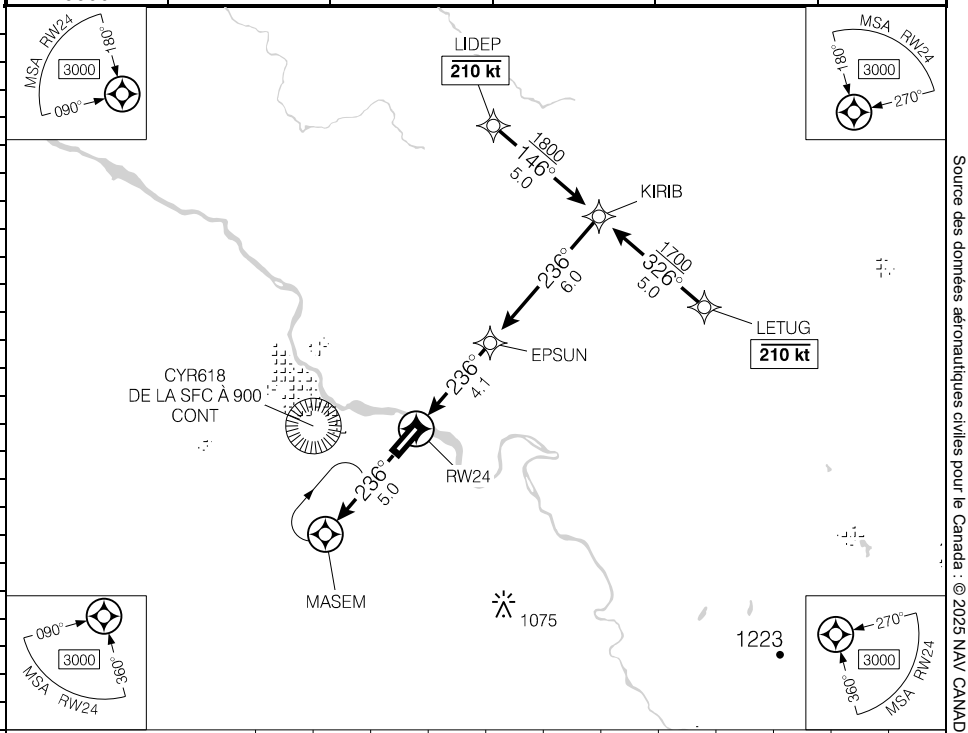
DRUMMONDVILLE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

455037N 0722351W DÉC 15°W

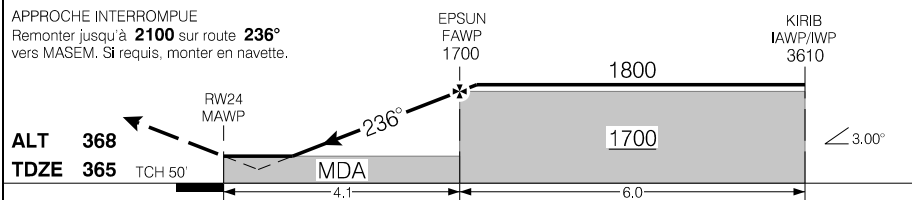
CSC3

AUTO – **122.55**	CTR Montreal – **132.35**	UNICOM – **122.8** MF		ARCAL 122.8(K) P1 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6600**	WAAS **Ch 80674** W24A	APCH CRS **236°**	ALT MIN EPSUN **1700**	LDA **6003**



DIST JUSQU'À RW24	1.2	2	3	**4.4**	5	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	780	1040	1360	**1800**	2000	2310	2630	2950	3270	3610		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2100** sur route **236°**
vers MASEM. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYSC ou CYHU est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**604**	(250)	1	
LNAV	**780**	(426)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CSC3

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DRUMMONDVILLE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CSC3

AUTO – **122.55**

UNICOM – **122.8**

MF

CTR Montreal – **132.35**

DIST DÉCLARÉES	06	24
TORA	6003	6003
TODA	6003	6003
ASDA	6003	6003
LDA	6003	6003

72 24.3

72 23.4

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
210 pieds/NM	320	420	490	560	630	700	880	1050

DÉC 15° W 2013

VARIATION ANNUELLE DE 5° E

45 51

45 50.2

ALT 354

A

B

C

236°

056°

CSC3
N45 50.62
W72 23.86

6003 X 100

ALT 368

* PROCÉDURE DE DÉPART

PIste 06 - ½ -
Lorsque CYR606 est active: Monter entre caps **008°** et **308°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR606.
Note: Arbres et ligne électrique jusqu'à 413 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Ligne électrique jusqu'à 483 ASL aprx 0,6 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

PIste 24 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **210** pi/NM jusqu'à **1000**. Monter sur cap **236°** jusqu'à **1000** BPOC. Lorsque CYR 606 est actif: Monter entre caps **308°** et **008°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYR606.
Note: Arbres jusqu'à 452 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 450' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste, et aprx 0,4 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2000** ou plus haut BPOC.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 06, 24: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

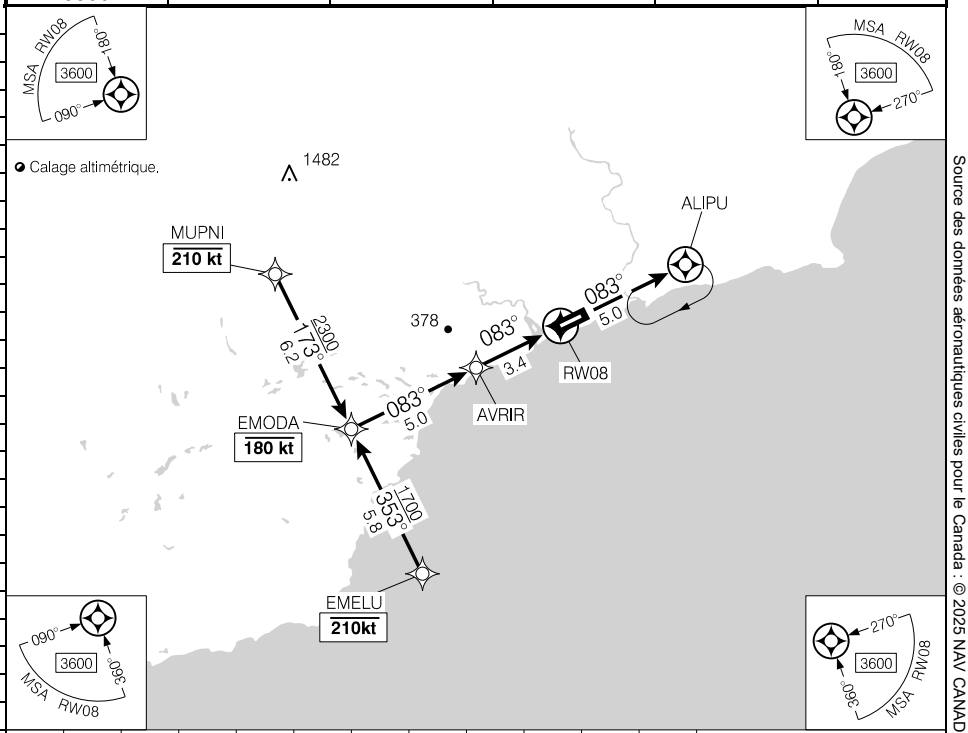
DU ROCHER-PERCÉ (PABOK), QC

RNAV (GNSS) PISTE 08

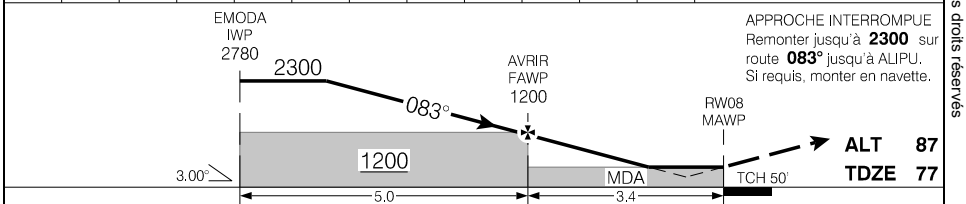
482302N 0643346W DÉC 19°W

CTG3

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	UNICOM – **122.35** (AU) ATF	ARCAL 122.35(K) P2 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80893** W08A	APCH CRS **083°**	ALT MIN AVRIR **1200**	LDA **4982**



8.4	**6.9**	6	5	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW08
2780	**2300**	2020	1710	1390	1070	750	520	ALTITUDE (PENTE: 3.03°)



RASS : Lorsque CYGP est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**313**	(250)	1	
LNAV	**520**	(457)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 08

CTG3

EFF 20 AVR 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

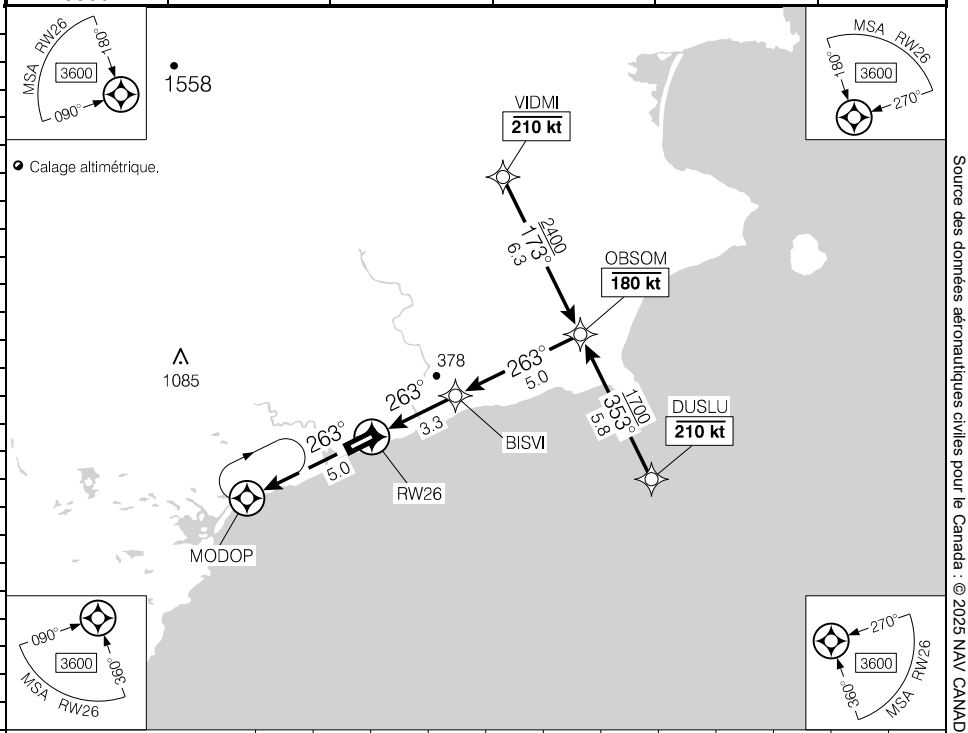
DU ROCHER-PERCÉ (PABOK), QC

RNAV (GNSS) PISTE 26

482302N 0643346W DÉC 19°W

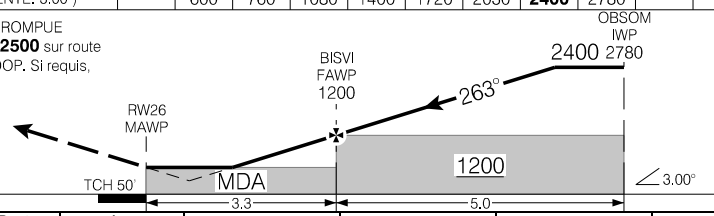
CTG3

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	UNICOM – **122.35** (AU) ATF		ARCAL 122.35(K) P2 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80894** W26A	APCH CRS **263°**	ALT MIN BISVI **1200**	LDA **4982**



DIST JUSQU'À RW26		1.5	2	3	4	5	6	**7.1**	8.3			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		600	760	1080	1400	1720	2040	**2400**	2780			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2500** sur route **263°** jusqu'à MODOP. Si requis, monter en navette.



ALT 87
TDZE 87

RASS : Lorsque CYGP est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**553**	(479)	1½	
LNAV	**600**	(526)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 26

CTG3

EFF 20 AVR 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

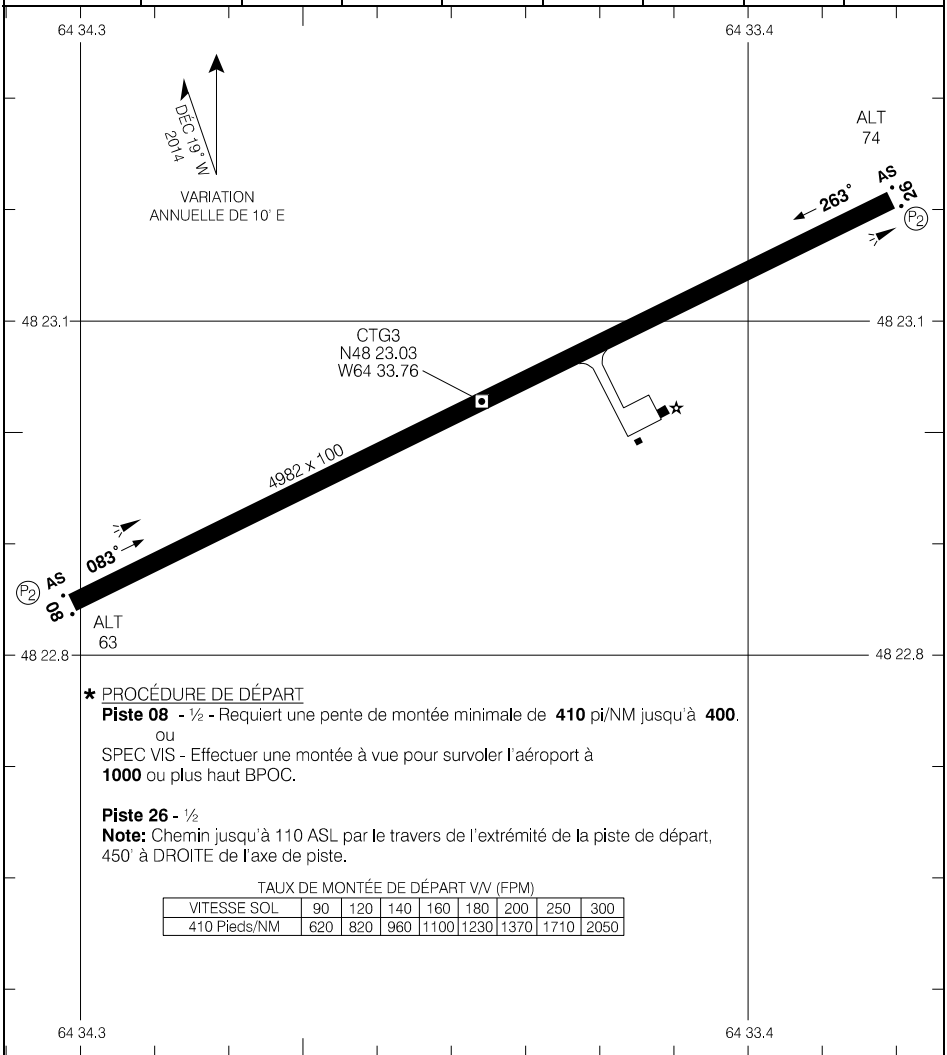
DU ROCHER-PERCÉ (PABOK), QC

CARTE D'AÉRODROME

CTG3

AUTO – **122.97**		UNICOM – **122.35** (AU) ATF	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	08	26						
TORA	4982	4982						
TODA	4982	4982						
ASDA	4982	4982						
LDA	4982	4982						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 08 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **410** pi/NM jusqu'à **400**.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1000** ou plus haut BPOC.

Piste 26 - ½

Note: Chemin jusqu'à 110 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 450' à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
410 Pieds/NM	620	820	960	1100	1230	1370	1710	2050

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 08; 26: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

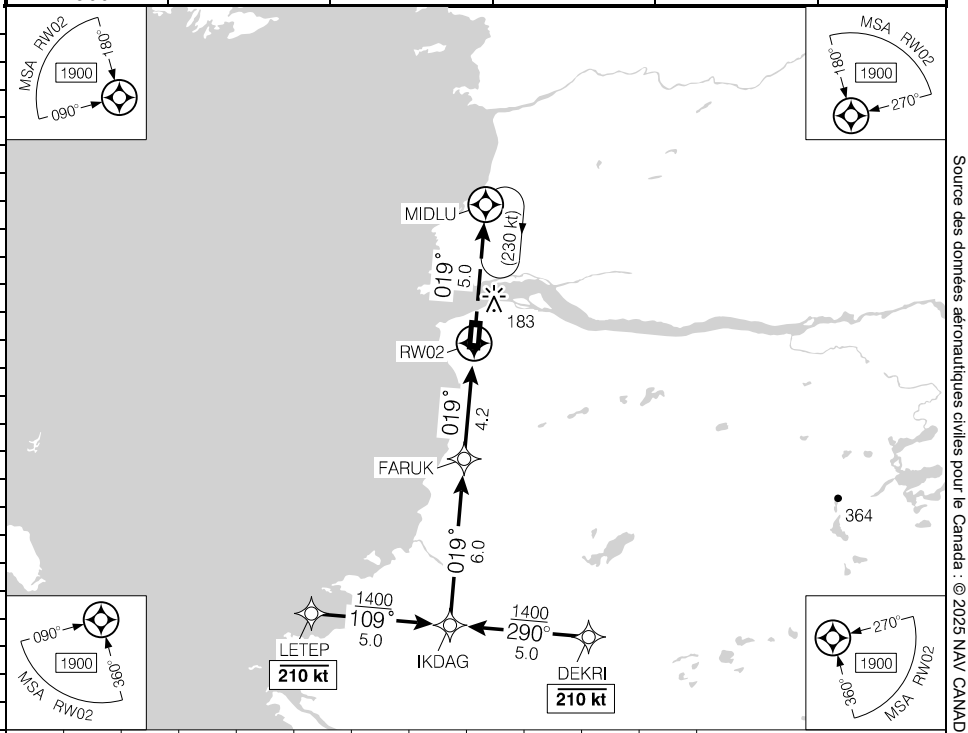
EASTMAIN RIVER, QC

RNAV (GNSS) PISTE 02

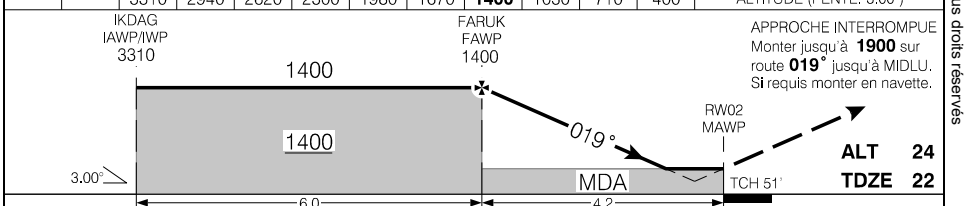
521335N 0783121W DÉC 15°W

CZEM

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 81159** W02A	APCH CRS **019°**	ALT MIN FARUK **1400**	LDA **3512**	



(NM)		10.2	9	8	7	6	5	**4.2**	3	2	1	DIST JUSQU'À RW02
		3310	2940	2620	2300	1980	1670	**1400**	1030	710	400	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **1900** sur route **019°** jusqu'à MIDLU.
Si requis monter en navette.

RASS : Lorsque CYKQ est utilisé ajouter **120'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**271**	(250)	1	
LNAV	**400**	(379)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 02

CZEM

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

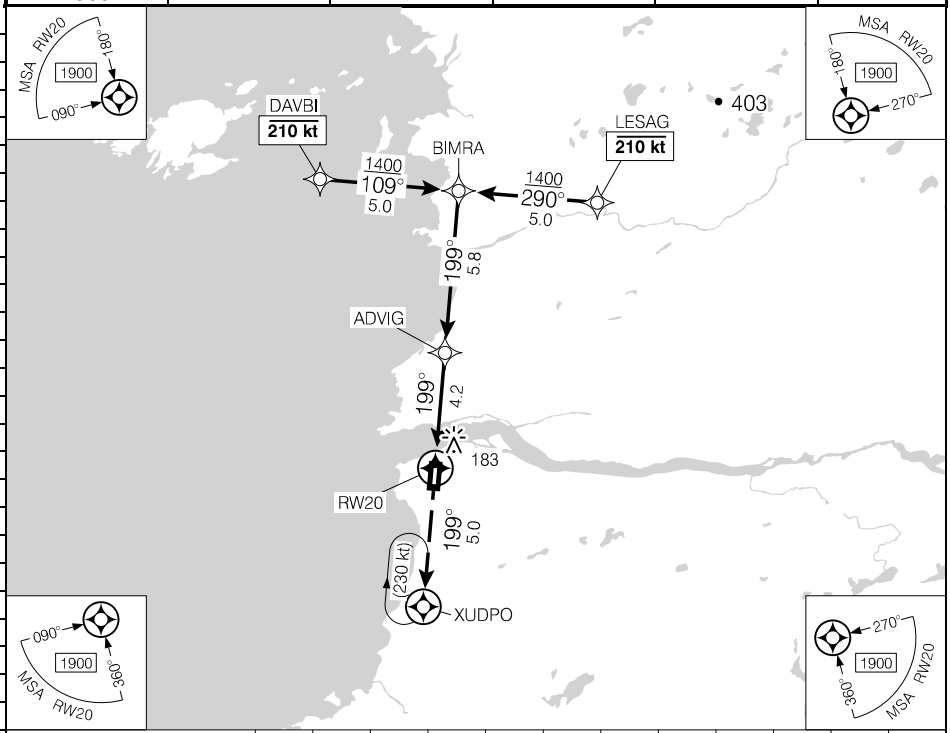
EASTMAIN RIVER, QC

RNAV (GNSS) PISTE 20

521335N 0783121W DÉC 15°W

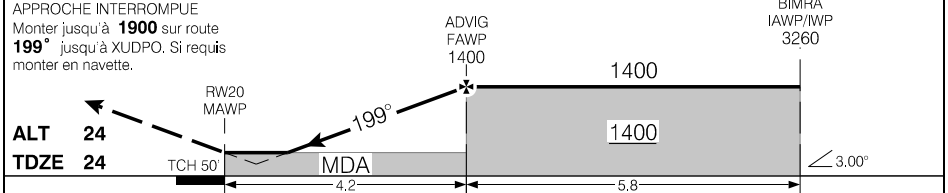
CZEM

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 81160** W20A	APCH CRS **199°**	ALT MIN ADVIG **1400**	LDA **3512**	



DIST JUSQU'À RW20	1.1	2	3	**4.2**	5	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	420	710	1030	**1400**	1670	1990	2310	2620	2940	3260		

APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **1900** sur route **199°** jusqu'à XUDPO. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYKQ est utilisé ajouter **120'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**274**	(250)	1	
LNAV	**420**	(396)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 20

CZEM

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

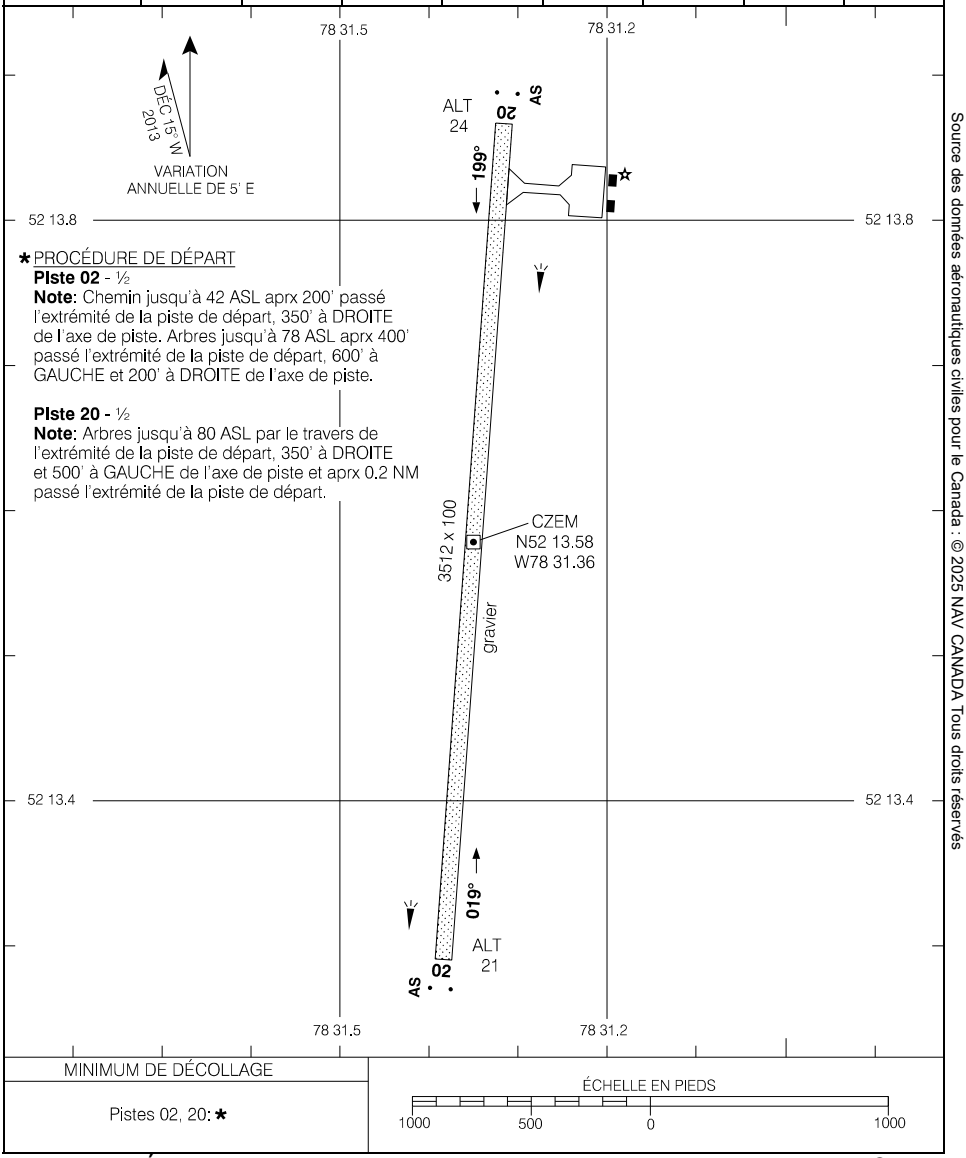
EASTMAIN RIVER, QC

CARTE D'AÉRODROME

CZEM

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	02	20						
TORA	3512	3512						
TODA	3512	3512						
ASDA	3512	3512						
LDA	3512	3512						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 02 - ½
Note: Chemin jusqu'à 42 ASL aprx 200' passé l'extrémité de la piste de départ, 350' à DROITE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 78 ASL aprx 400' passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE et 200' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 20 - ½
Note: Arbres jusqu'à 80 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à DROITE et 500' à GAUCHE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 02, 20: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 500 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

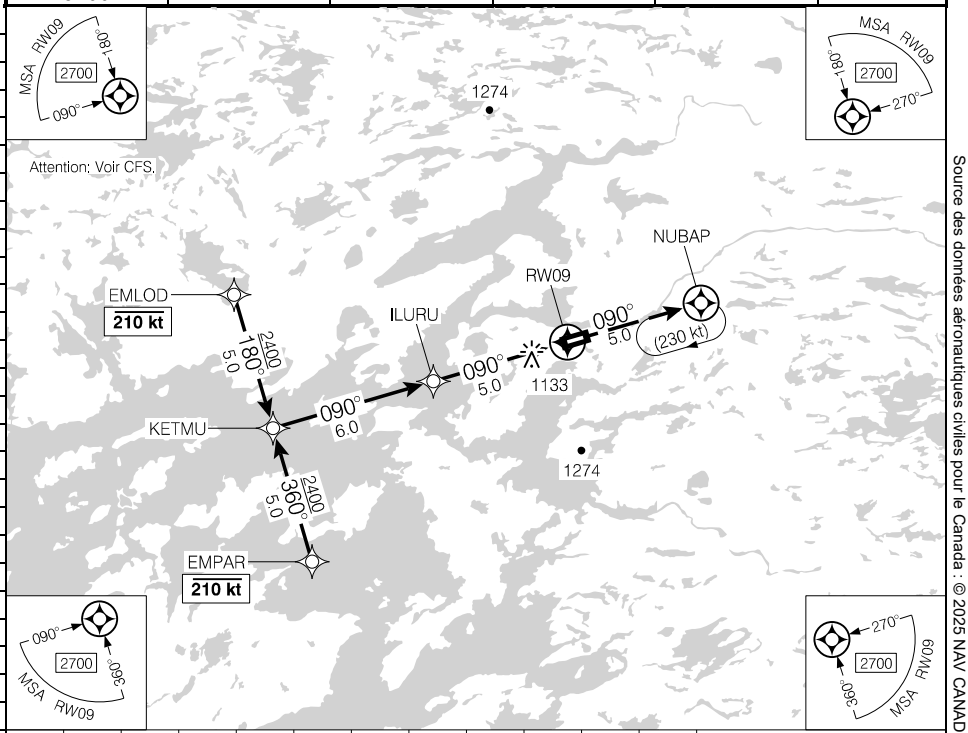
ÉLÉONORE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09

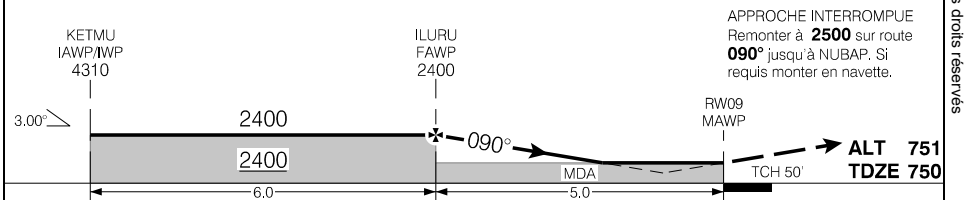
524307N 0760449W DÉC 17°W

CEL8

AUTO – **122.55**		TFC – **123.2** MF*		ARCAL 123.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80326** W09A	APCH CRS **090°**	ALT MIN ILURU **2400**	LDA **3737**



	11	10	9	8	7	6	**5.0**	4	3	2.1		DIST JUSQU'À RW09
	4310	3990	3670	3350	3030	2710	**2400**	2070	1760	1460		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : ◕ Lorsque CYHH est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1041**	(291)	1	
LNAV	**1460**	(710)	2¼	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CEL8

EFF 30 NOV 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

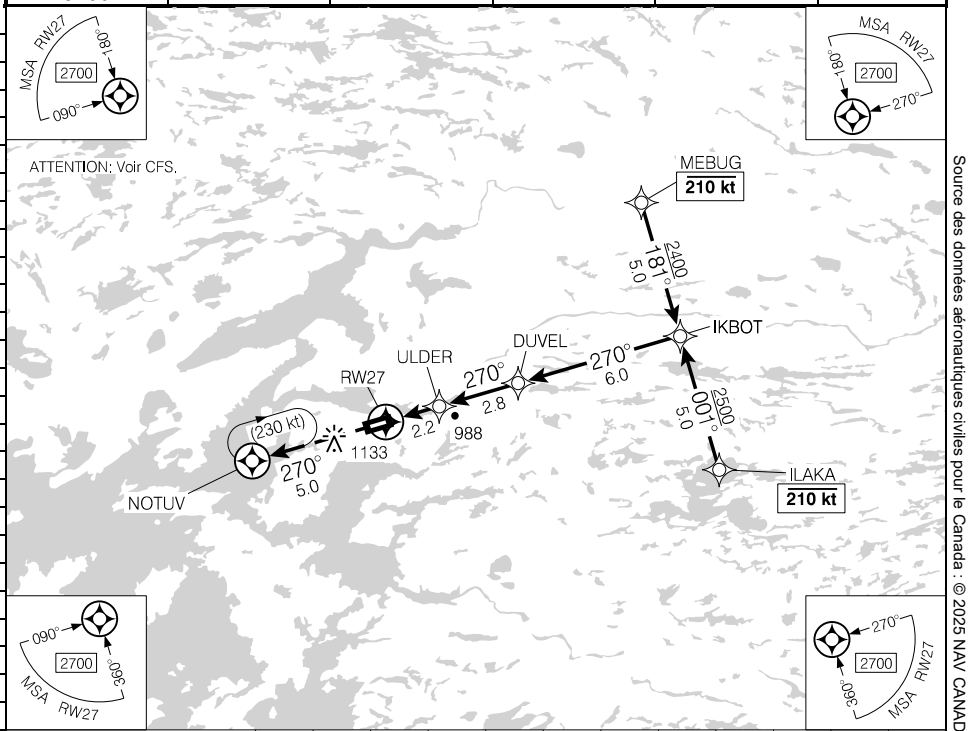
ÉLÉONORE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

524307N 0760449W DÉC 17°W

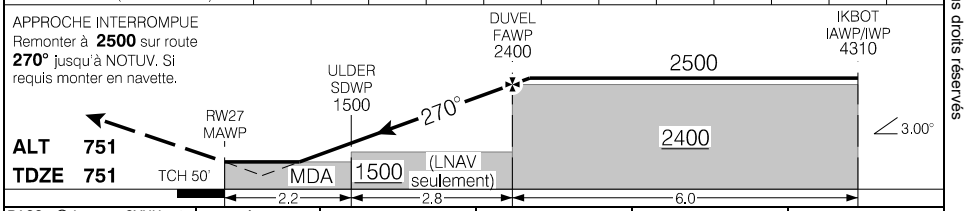
CEL8

AUTO – **122.55**		TFC – **123.2** MF*		ARCAL 123.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80327** W27A	APCH CRS **270°**	ALT MIN DUVEL **2400**	LDA **3736**



DIST JUSQU'À RW27	1.3	2	3	4	**5.3**	6	7	8	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1200	1440	1760	2080	**2500**	2710	3030	3350	3670	3990	4310

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2500** sur route **270°** jusqu'à NOTUV. Si requis monter en navette.



RASS : ◕ Lorsque CYHH est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1001**	(250)	1	
LNAV	**1200**	(449)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 27

CEL8

EFF 30 NOV 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

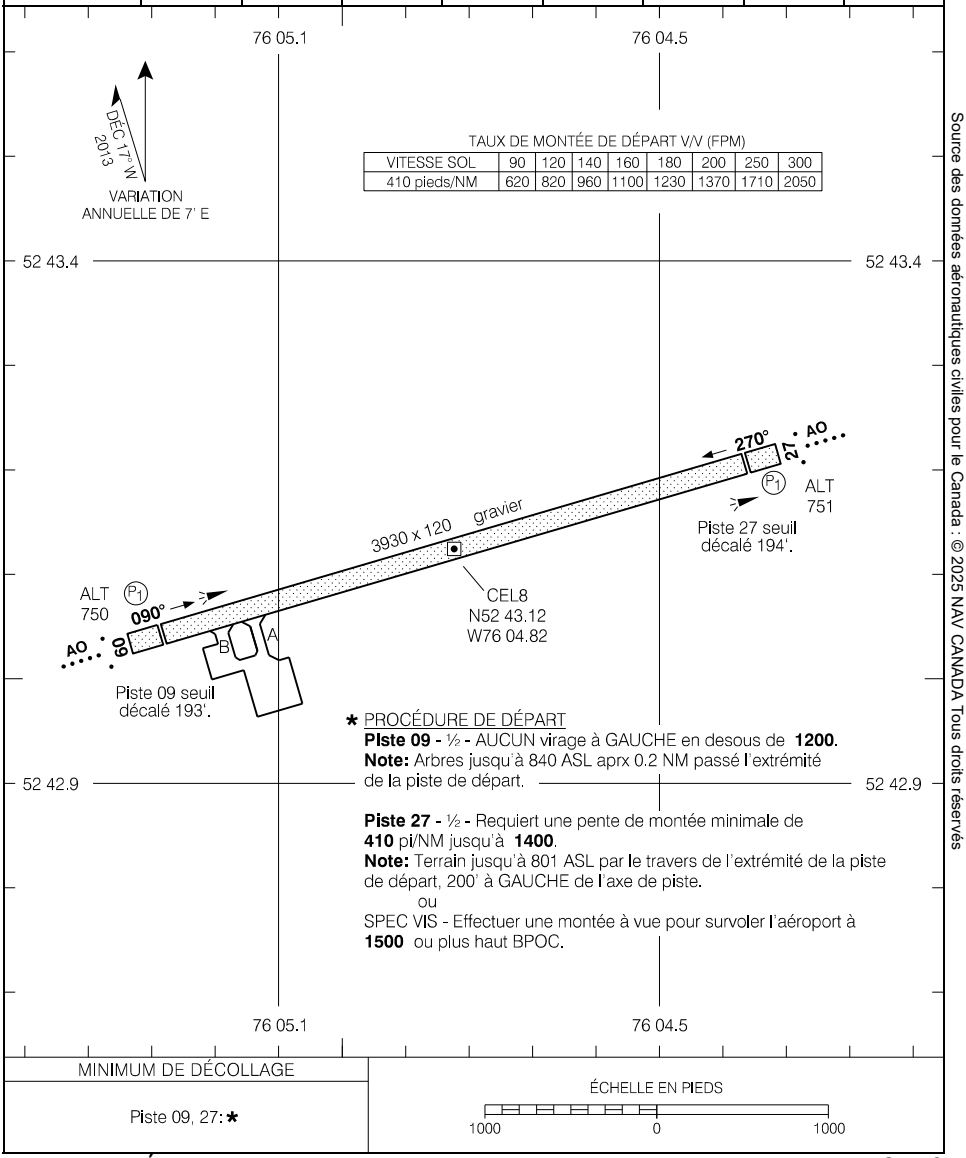
ÉLÉONORE, QC

CARTE D'AÉRODROME — CEL8

AUTO – **122.55**

TFC – **123.2** MF*

DIST DÉCLARÉES	09	27
TORA	3930	3930
TODA	3930	3930
ASDA	3930	3930
LDA	3737	3736



MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Piste 09, 27: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

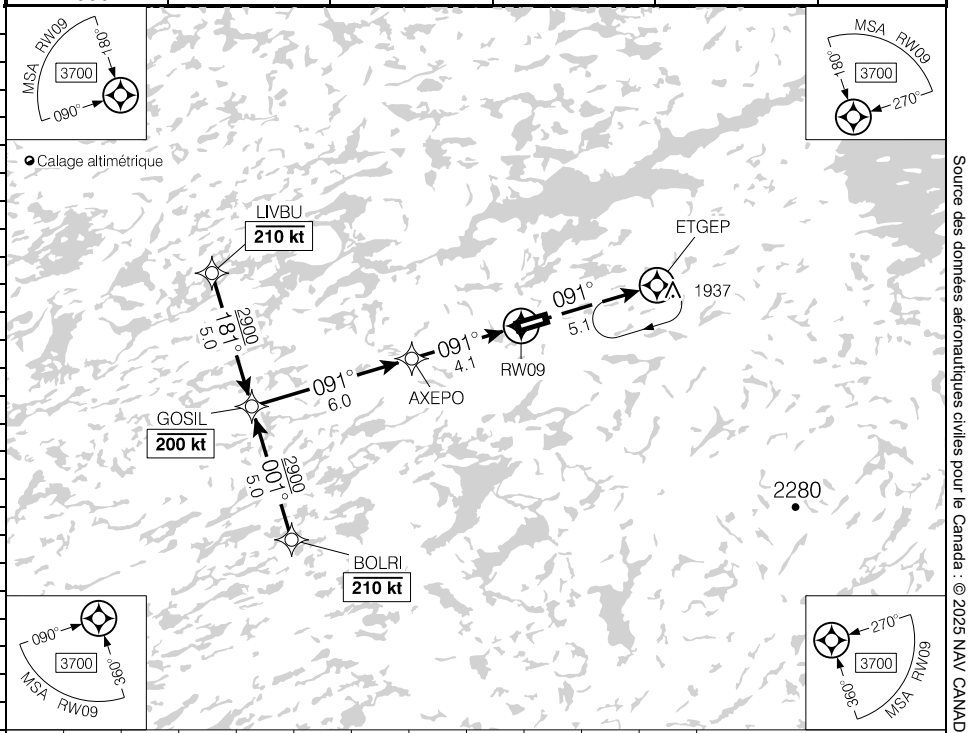
FONTANGES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09

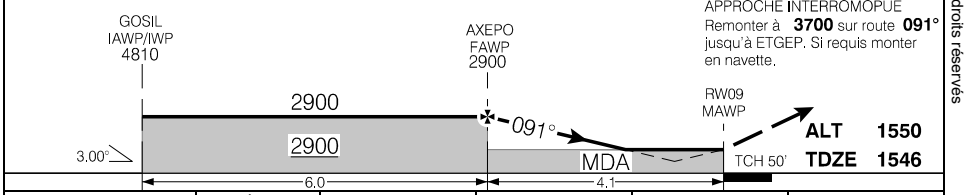
543314N 0711024W DÉC 18°W

CTU2

AUTO – **122.17**		◒ UNICOM – **123.0** (AU) MF*		Ⓟ2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4600**	WAAS **Ch 80601** W09A	APCH CRS **091°**	ALT MIN AXEPO **2900**	LDA **4890**



(NM)			10.1	9	8	7	6	5	**4.1**	3	1.7		DIST JUSQU'À RW09
			4810	4460	4140	3830	3510	3190	**2900**	2550	2140		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3700** sur route **091°** jusqu'à ETGEP. Si requis monter en navette.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1794**	(250)	1	
LNAV	**2140**	(596)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CTU2

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

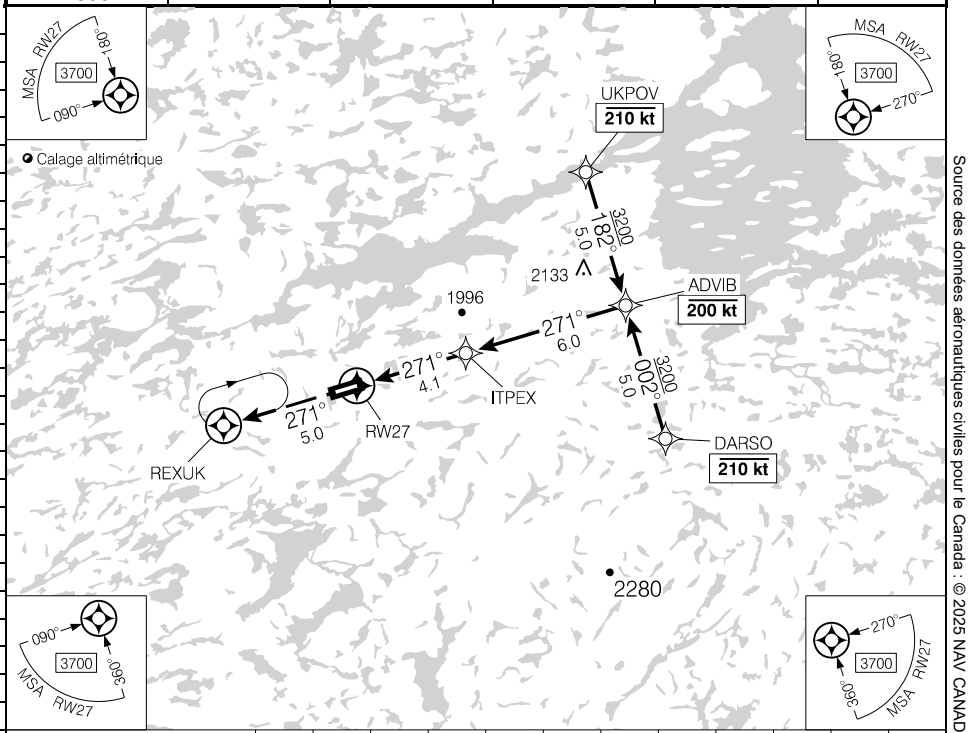
FONTANGES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

543314N 0711024W DÉC 18°W

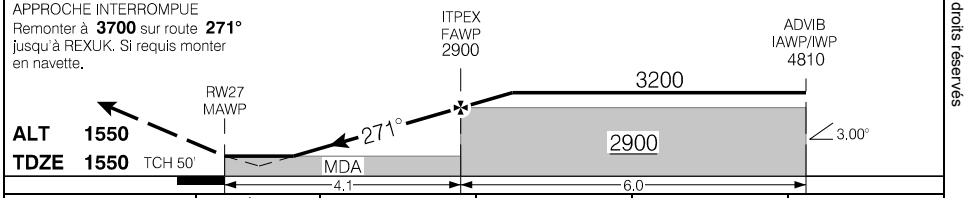
CTU2

AUTO – **122.17**		◕ UNICOM – **123.0** (AU) MF*		P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4600**	WAAS **Ch 80602** W27A	APCH CRS **271°**	ALT MIN IPTEX **2900**	LDA **4890**



DIST JUSQU'A RW27	1.2	2	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1980	2240	2560	2870	**3200**	3510	3830	4150	4470	4810		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3700** sur route **271°** jusqu'à REXUK. Si requis monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1800**	(250)	1	
LNAV	**1980**	(430)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 27

CTU2

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

FONTANGES, QC

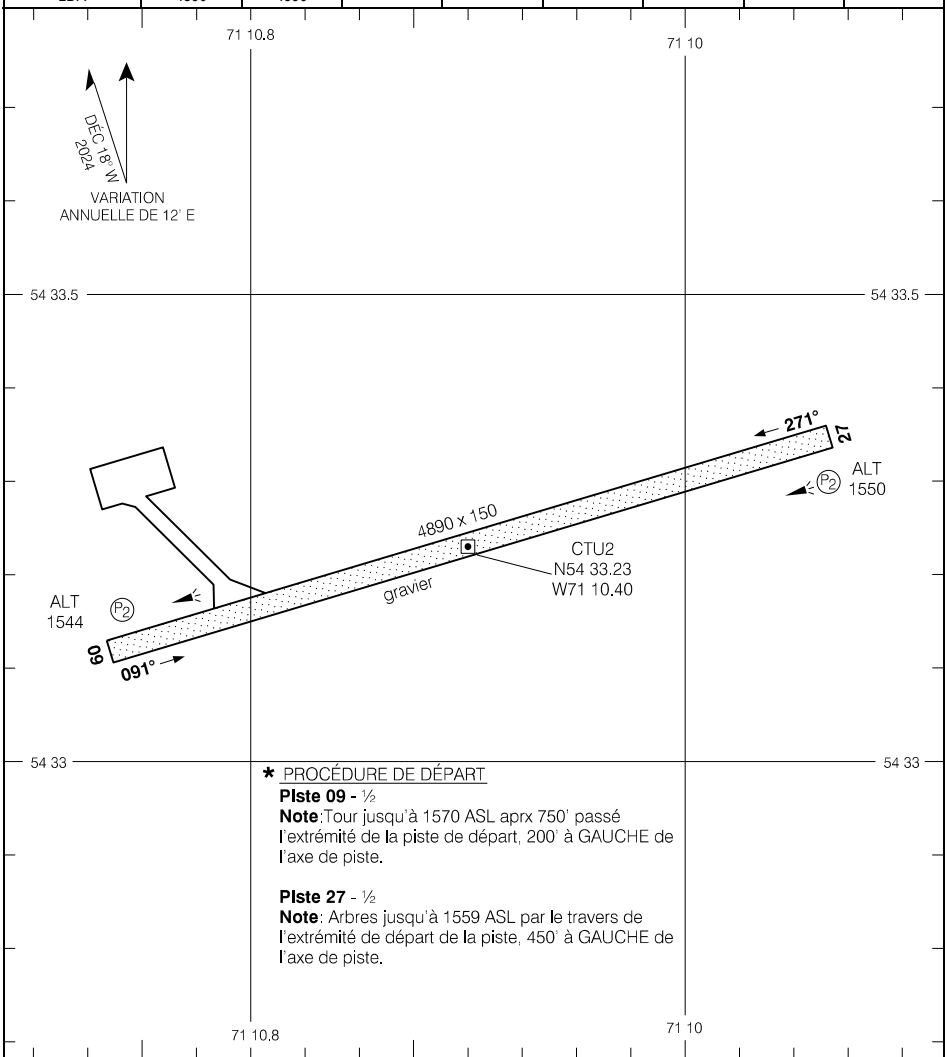
CARTE D'AÉRODROME — CTU2

AUTO – **122.17**

UNICOM – **123.0** (AU)

MF*

DIST DÉCLARÉES	09	27						
TORA	4890	4890						
TODA	4890	4890						
ASDA	4890	4890						
LDA	4890	4890						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½

Note:Tour jusqu'à 1570 ASL aprx 750' passé l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 27 - ½

Note: Arbres jusqu'à 1559 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 450' à GAUCHE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 09, 27: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

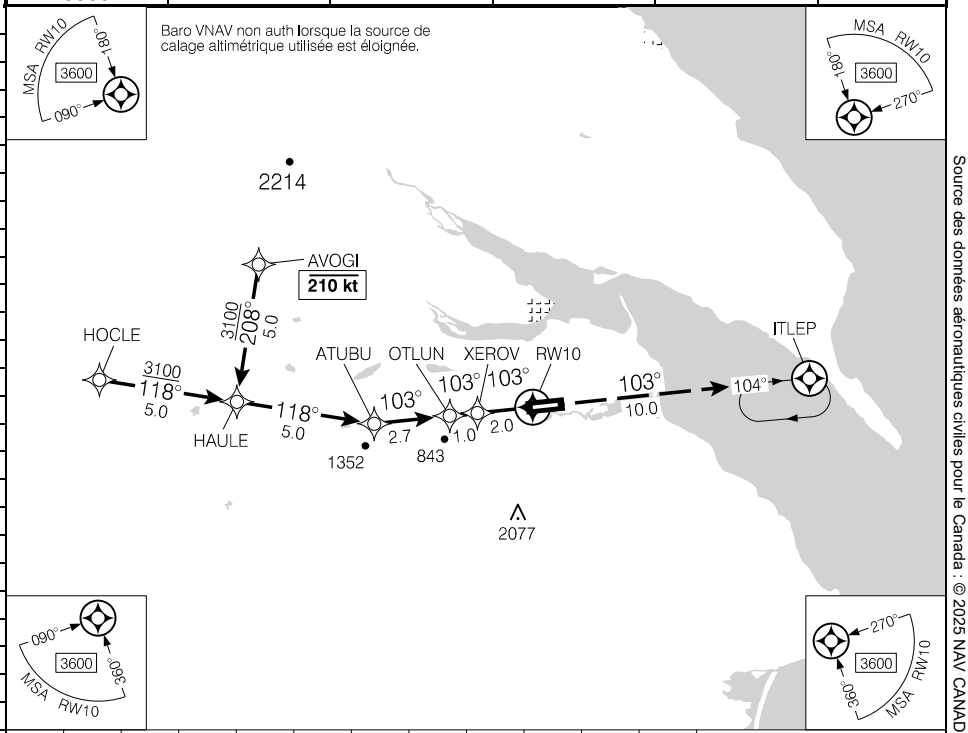
GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

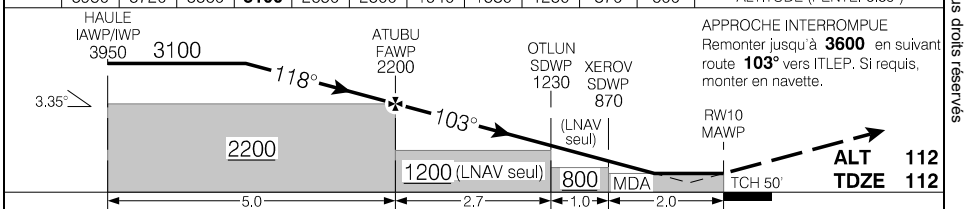
484630N 0642854W DÉC 19°W

CYGP

AUTO – **124.9** (Fr) **127.8** (Ang)	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	RADIO Mont-Joli – **122.3** MF	GND – **123.02**	ARCAL 122.3(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80829** W10A	APCH CRS **103°**	ALT MIN ATUBU **2200**	LDA **5488**



(NM)	10.7	10	9	**8.3**	7	6	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW10
	3950	3720	3360	**3100**	2650	2300	1940	1580	1230	870	600	ALTITUDE (PENTE: 3.35°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3600** en suivant route **103°** vers ITLEP. Si requis, monter en navette.

RASS : Lorsque CTG3 est utilisé ajouter **60'**. Lorsque CYVB est utilisé ajouter **130'**.

CATÉGORIE	A		B	C		D
LPV	**363**	(251)	1	**382**	(270)	1
LNAV/VNAV (min. -25°C, max. 25°C)	**619**	(507)	1½			
LNAV	**600**	(488)	1½			

Nœuds	pi/min	min : s
70	410	
90	530	
110	650	
130	770	
150	890	

RNAV (GNSS) PISTE 10 CYGP

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

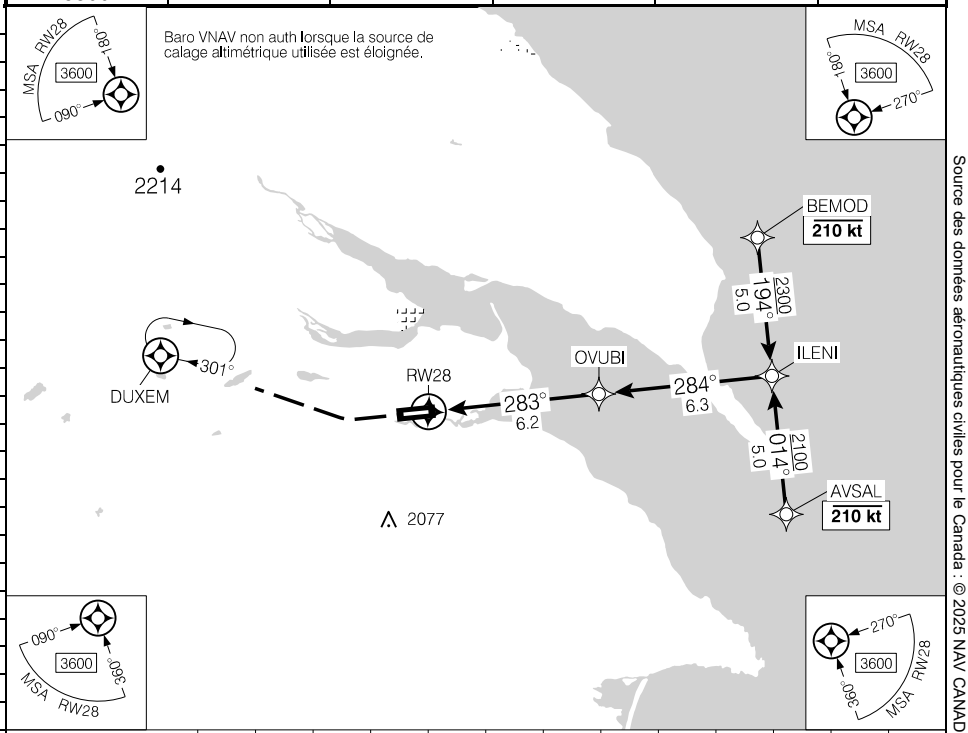
GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

484630N 0642854W DÉC 19°W

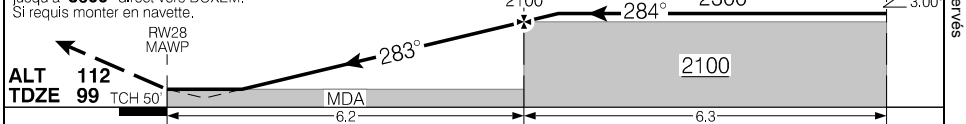
CYGP

AUTO – **124.9** (Fr) **127.8** (Ang)	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	RADIO Mont-Joli – **122.3** MF	GND – **123.02**	ARCAL 122.3(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80830** W28A	APCH CRS **283°**	ALT MIN OVUBI **2100**	LDA **5488**



DIST JUSQU'À RW28	1.3	2	3	4	5	6	**6.8**	8	9	10	11	12.5
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	560	780	1090	1410	1730	2050	**2300**	2690	3000	3320	3640	4090

APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas depasser 230 kts jusqu'à DUXEM.
Remonter jusqu'à **600** sur cap **283°**.
Ensuite monter en virage à DROITE jusqu'à **3600** direct vers DUXEM.
Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CTG3 est utilisé ajouter **60'**. Lorsque CYVB est utilisé ajouter **130'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**339**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**593**	(504)	1¾	
LNAV	**560**	(471)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 28 CYGP

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

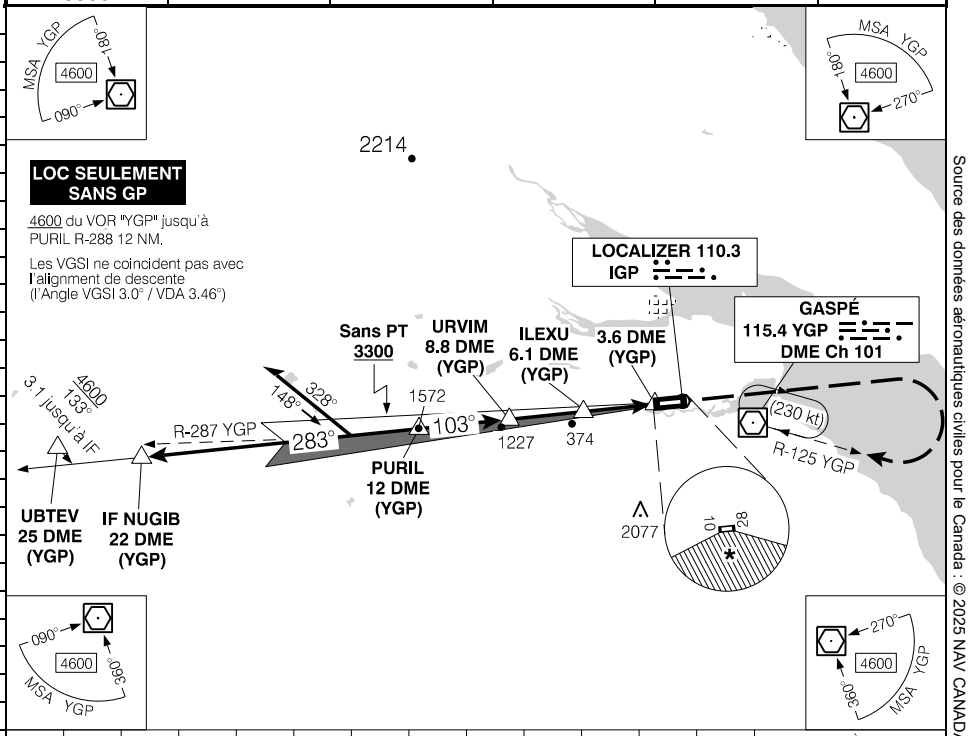
GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC

LOC PISTE 10

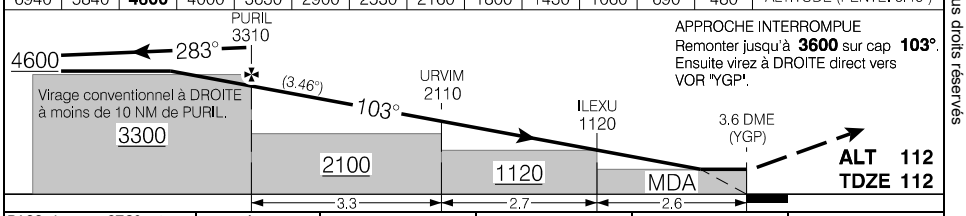
484630N 0642854W DÉC 19°W

CYGP

AUTO – **124.9** (Fr) **127.8** (Ang)	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	RADIO Mont-Joli – **122.3** MF	GND – **123.02**	ARCAL 122.3(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	LOC IGP **110.3**	APCH CRS **103°**	ALT MIN PURIL **3300**	LDA **5488**



22	19	**15.6**	14	13	11	10	9	8	7	6	5	4.4	DIST JUSQU'À DME (YGP)
6940	5840	**4600**	4000	3630	2900	2530	2160	1800	1430	1060	690	480	ALTITUDE (PENTE: 3.46°)



RASS : Lorsque CTG3 est utilisé ajouter **60'**. Lorsque CYVB est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	430	
90	550	
110	670	
130	790	
150	920	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC/DME	**480** (368) 1¼			
C APPROCHE INDIRECTE	**720** (608) 1½	**980** (868) 1¾	*1040 (928) 2¾	*1040 (928) 3

LOC PISTE 10

CYGP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

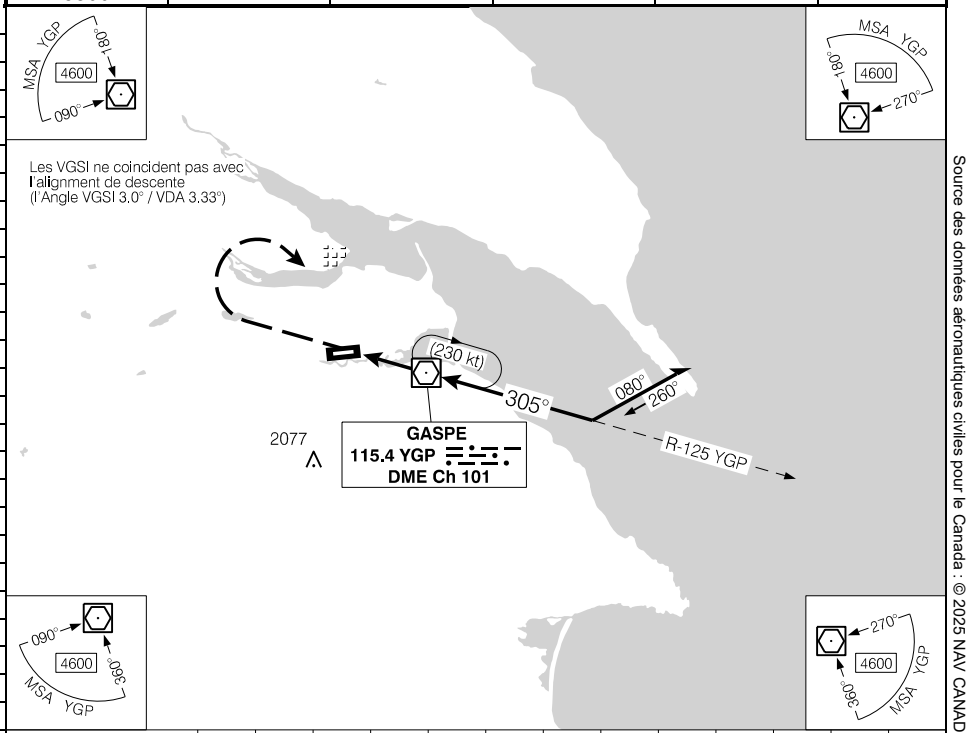
GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC

VOR PISTE 28

484630N 0642854W DÉC 19°W

CYGP

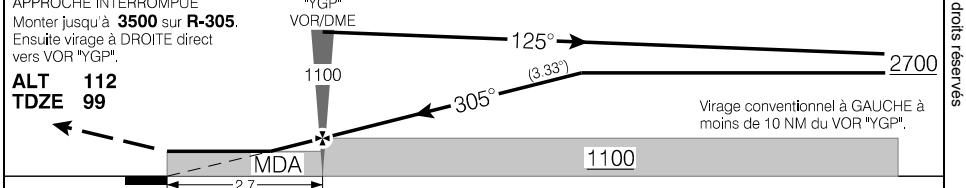
AUTO – **124.9** (Fr) **127.8** (Ang)	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**	RADIO Mont-Joli – **122.3** MF	GND – **123.02**	ARCAL 122.3(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	VOR YGP **115.4**	APCH CRS **305°**	ALT MIN YGP **1100**	LDA **5488**



DIST JUSQU'À MAP		1.8	3	4	5	6	**7.2**	8	9	10	11	12	12.7
ALTITUDE (PENTE: 3.33°)		780	1200	1560	1910	2260	**2700**	2970	3330	3680	4030	4390	4640

APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **3500** sur **R-305**.
Ensuite virage à DROITE direct vers VOR "YGP".

ALT 112
TDZE 99



RASS : Lorsque CTG3 est utilisé ajouter **60'**. Lorsque CYVB est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR	**780**	(681)	2	

VOR "YGP" au MAP 2.7 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	410	**2:19**
90	530	**1:48**
110	650	**1:28**
130	770	**1:15**
150	880	**1:05**

VOR PISTE 28

CYGP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

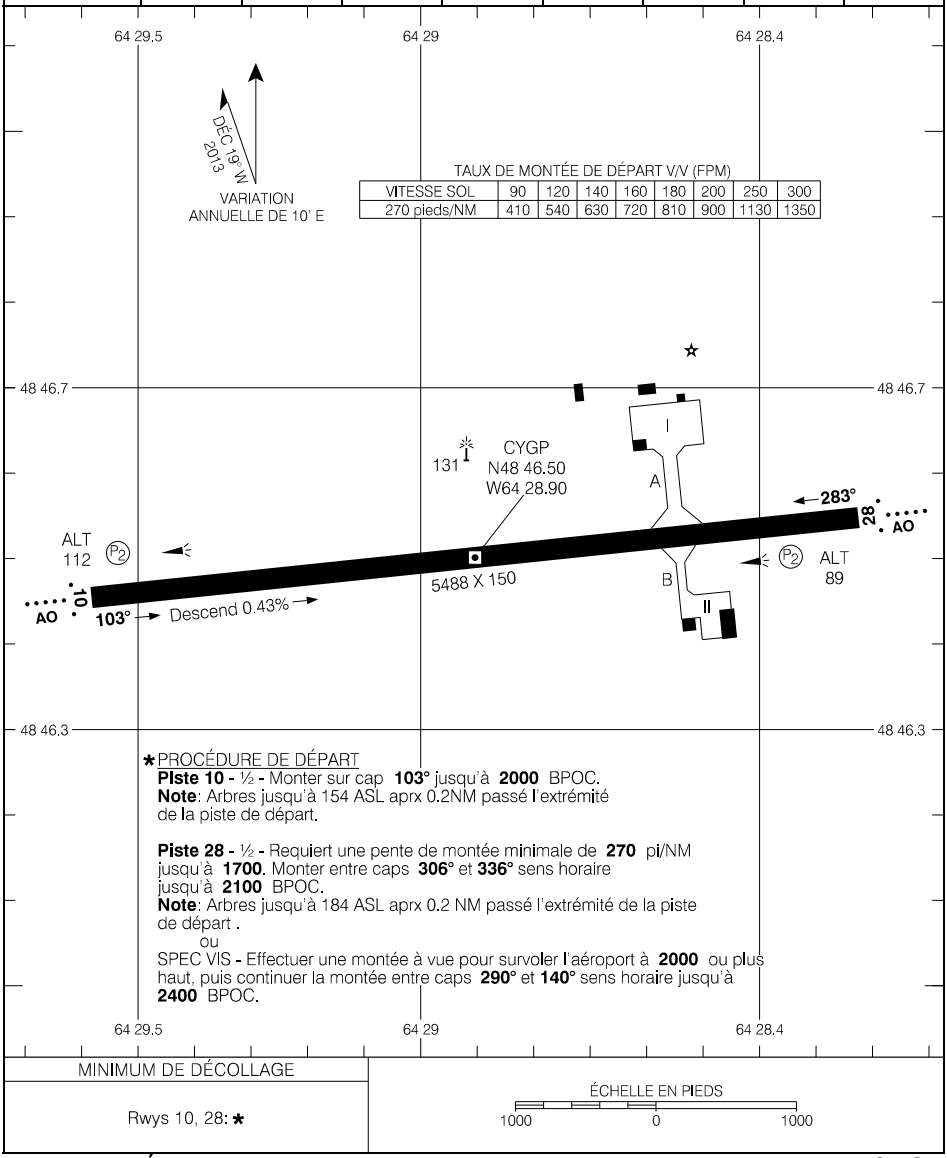
GASPÉ (MICHEL-POULIOT), QC

CARTE D'AÉRODROME

CYGP

AUTO – **124.9** (Fr) **127.8** (Ang)	GND – **123.02**	RADIO Mont-Joli – **122.3** MF	CTR Montreal – **134.17** RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	5488	5488						
TODA	5980	5980						
ASDA	5488	5488						
LDA	5488	5488						



✱PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 10 - ½ - Monter sur cap **103°** jusqu'à **2000** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 154 ASL aprx 0.2NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 28 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **270** pi/NM jusqu'à **1700**. Monter entre caps **306°** et **336°** sens horaire jusqu'à **2100** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 184 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2000** ou plus haut, puis continuer la montée entre caps **290°** et **140°** sens horaire jusqu'à **2400** BPOC.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Rwys 10, 28: ✱	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

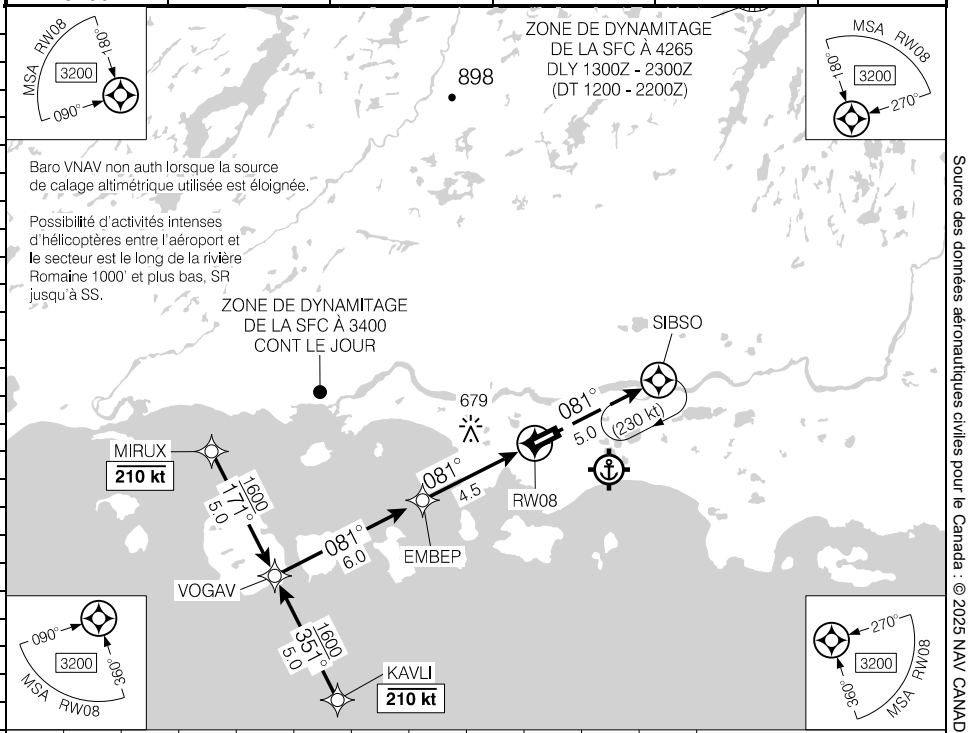
HAVRE ST-PIERRE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 08

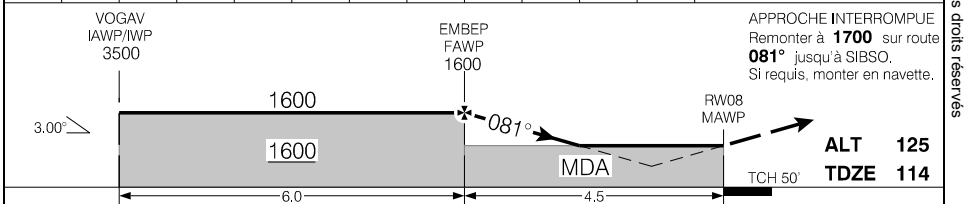
501655N 0633640W DÉC 18°W

CYGV

AWOS – **128.3** (Fr) **125.95** (Ang)		RADIO Madeleine – **122.0** TFC – **122.0** MF*		ARCAL 122.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5100**	WAAS **Ch 80238** W08A	APCH CRS **081°**	ALT MIN EMBEP **1600**	LDA **4498**



	10.5	10	9	8	7	6	**4.5**	4	2.5			DIST JUSQU'À RW08
	3500	3340	3030	2710	2390	2070	**1600**	1430	960			ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYNA est utilisé ajouter **170'**. Lorsque CYPN est utilisé ajouter **90'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**360**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1093**	(983)	3½	
LNAV	**960**	(850)	2½	

RNAV (GNSS) PISTE 08 CYGV

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

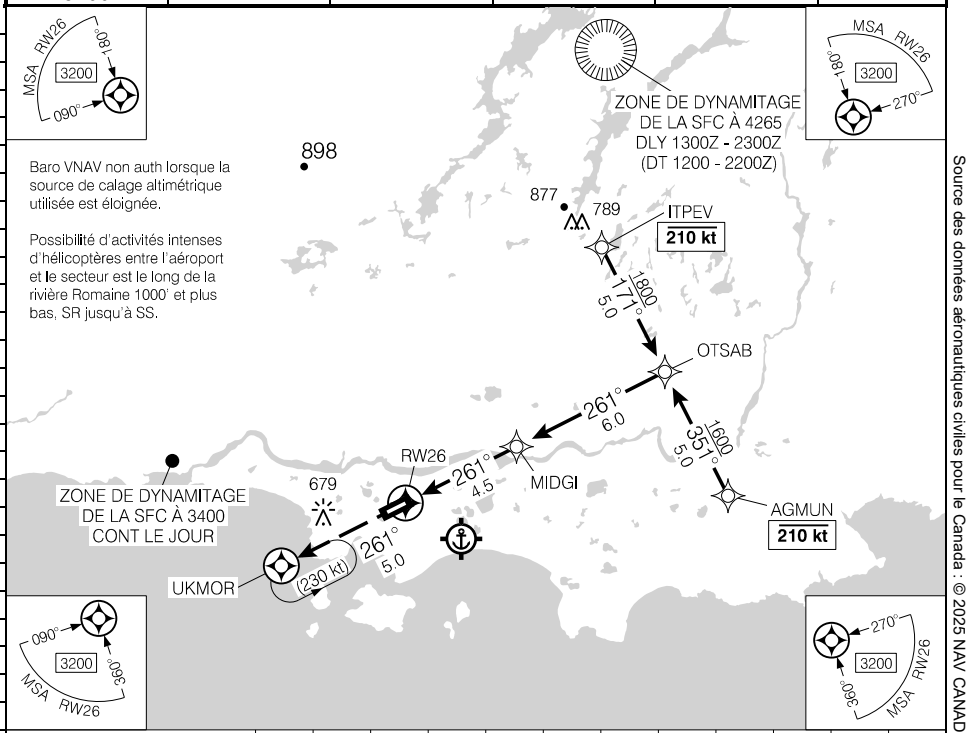
HAVRE ST-PIERRE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 26

501655N 0633640W DÉC 18°W

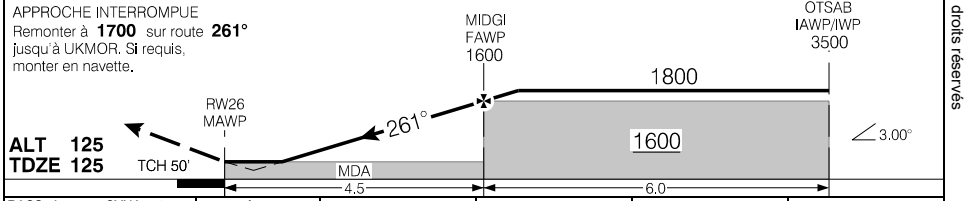
CYGV

AWOS – **128.3** (Fr) **125.95** (Ang)		◔ RADIO Madeleine – **122.0** ◔ TFC – **122.0** MF*		ARCAL 122.0(K) (P1) AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5100**	WAAS **Ch 80239** W26A	APCH CRS **261°**	ALT MIN MIDGI **1600**	LDA **4498**



DIST JUSQU'À MAWP	1.0	2	3	4	**5.1**	6	7	8	9	10.5		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	480	810	1130	1450	**1800**	2090	2400	2720	3040	3500		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1700** sur route **261°** jusqu'à UKMOR. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYNA est utilisé ajouter **170'**. Lorsque CYPN est utilisé ajouter **90'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**375**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**397**	(272)	1	
LNAV	**480**	(355)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 26

CYGV

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

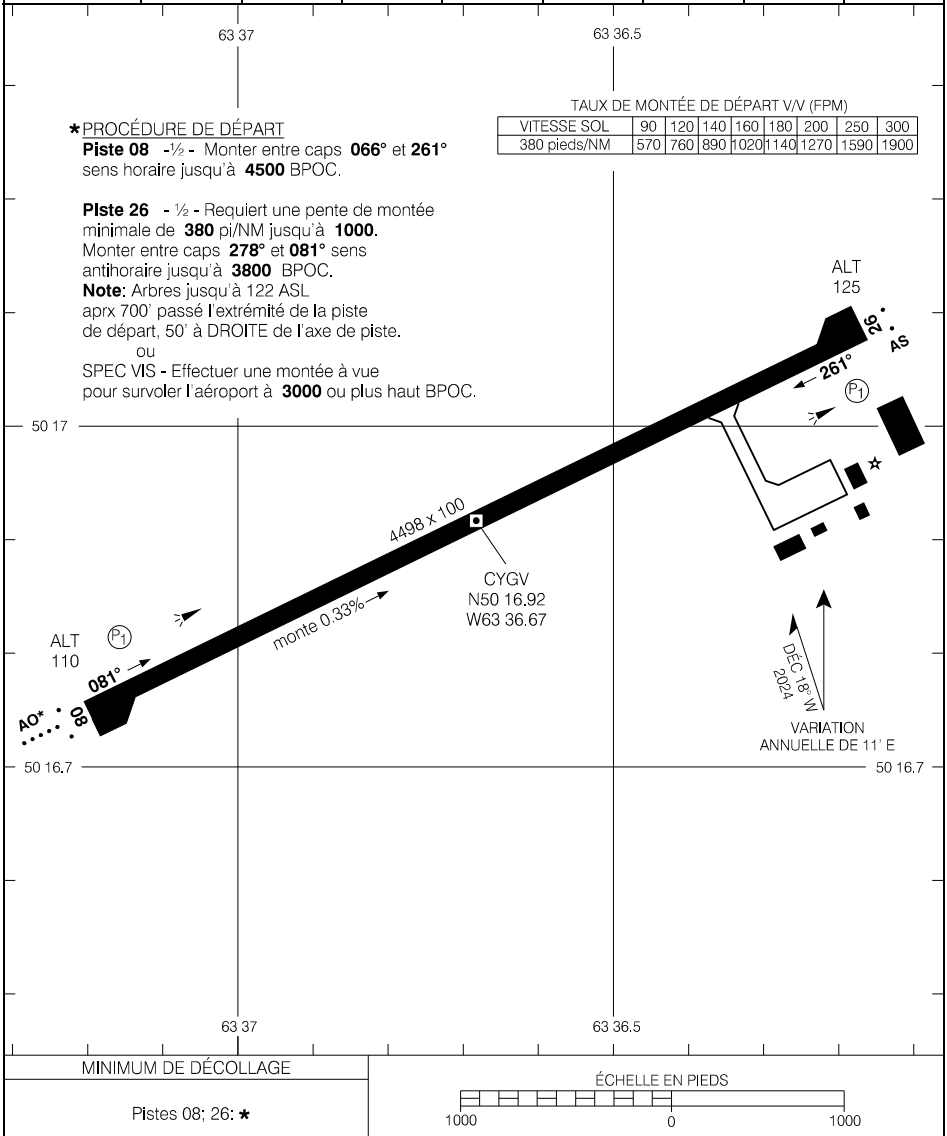
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

HAVRE ST-PIERRE, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYGV

AWOS – **128.3** (Fr) **125.95** (Ang)			RADIO Madeleine – **122.0** TFC – **122.0** MF*					
DIST DÉCLARÉES	**08**	**26**						
TORA	4498	4498						
TODA	5098	5098						
ASDA	4498	4498						
LDA	4498	4498						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 08; 26: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

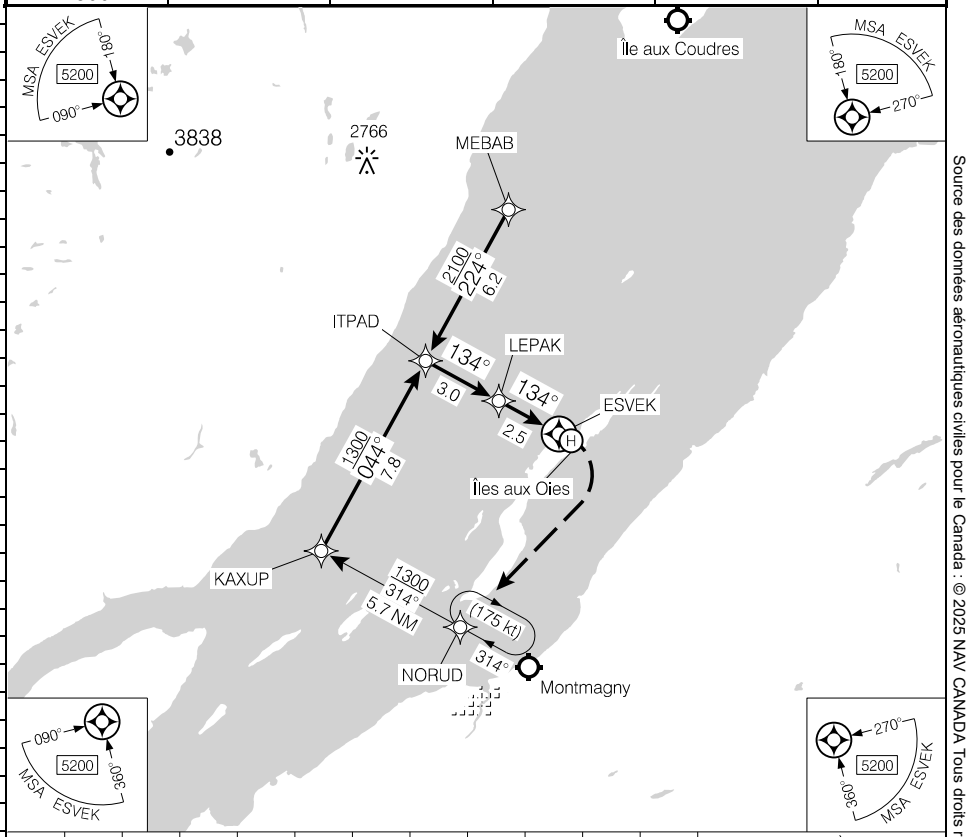
ÎLES AUX OIES, QC

COPTER RNAV (GNSS) 134°

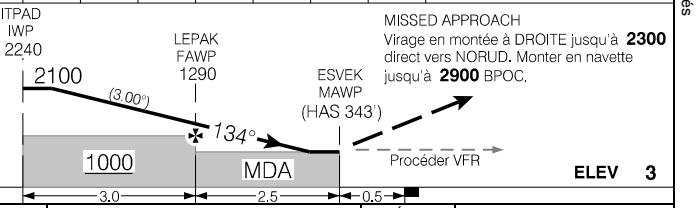
470815N 0702842W DÉC 15°W

CIO2

		UNICOM – 122.7 MF*		RR (orange)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7500**	RNAV	APCH CRS **134°**	MIN ALT LEPAK **1000**	HÉLIPORT **20 diamètre**



5.5	**5.0**	4	3	2	1	0.0		DIST JUSQU'À ESVEK
2240	**2100**	1770	1460	1140	820	500		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYQB.

							CATÉGORIE	COPTER		
Nœuds	70	90	110	130	150		LNAV	**500**	(497)	1
pi/min	370	480	580	690	800					
min : s										

COPTER RNAV (GNSS) 134°

CIO2

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ÎLES AUX OIES, QC

CARTE D'APPROCHE VISUELLE

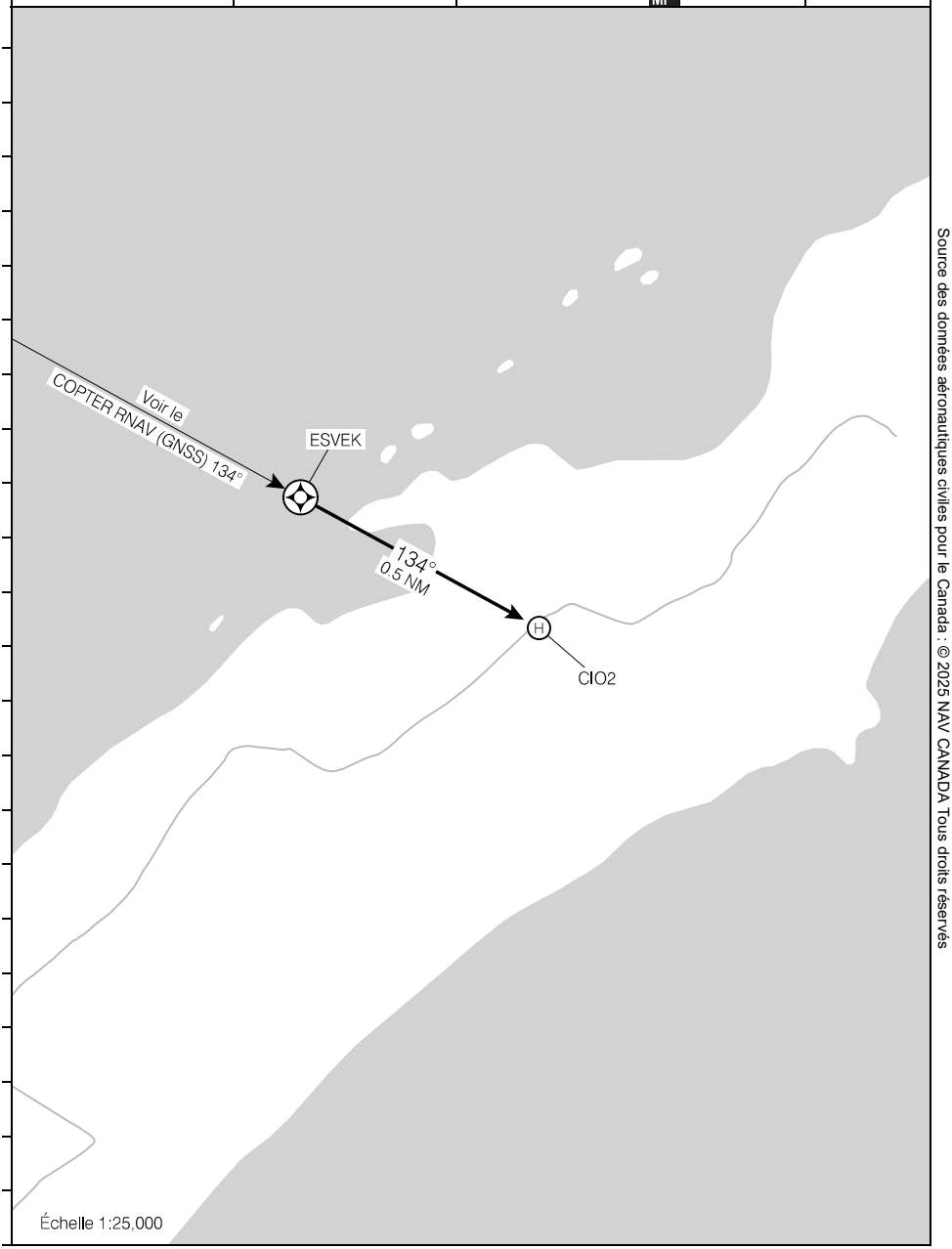
470815N 0702842W DÉC 15°W

CIO2

UNICOM – **122.7**

MF*

ELEV **3**



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'APPROCHE VISUELLE CIO2

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ÎLES AUX OIES, QC

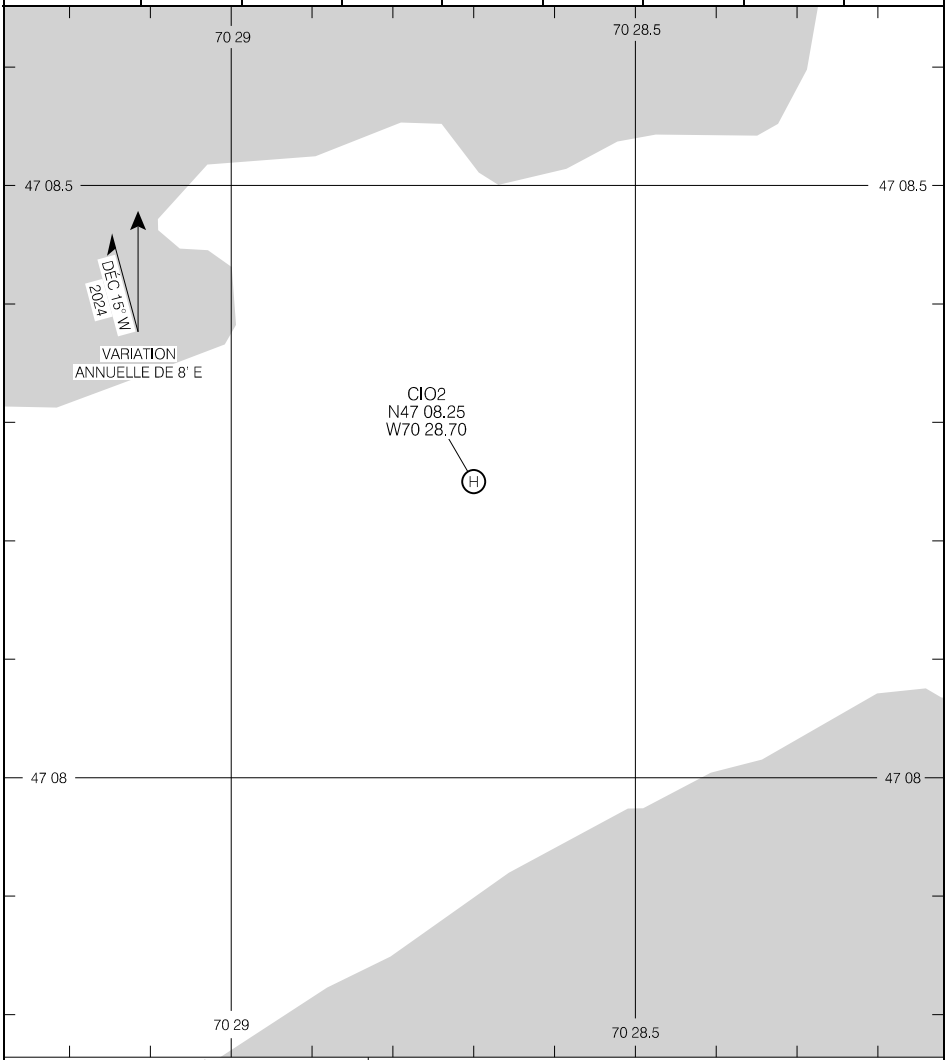
CARTE D'HÉLIPORT

CIO2

UNICOM – **122.7**

MF*

DIST DÉCLARÉES								
TORA								
TODA								
ASDA								
LDA								



MINIMUM DE DÉCOLLAGE

NON ÉVALUÉ

ÉCHELLE EN PIEDS

500 0 500

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'HÉLIPORT CIO2

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

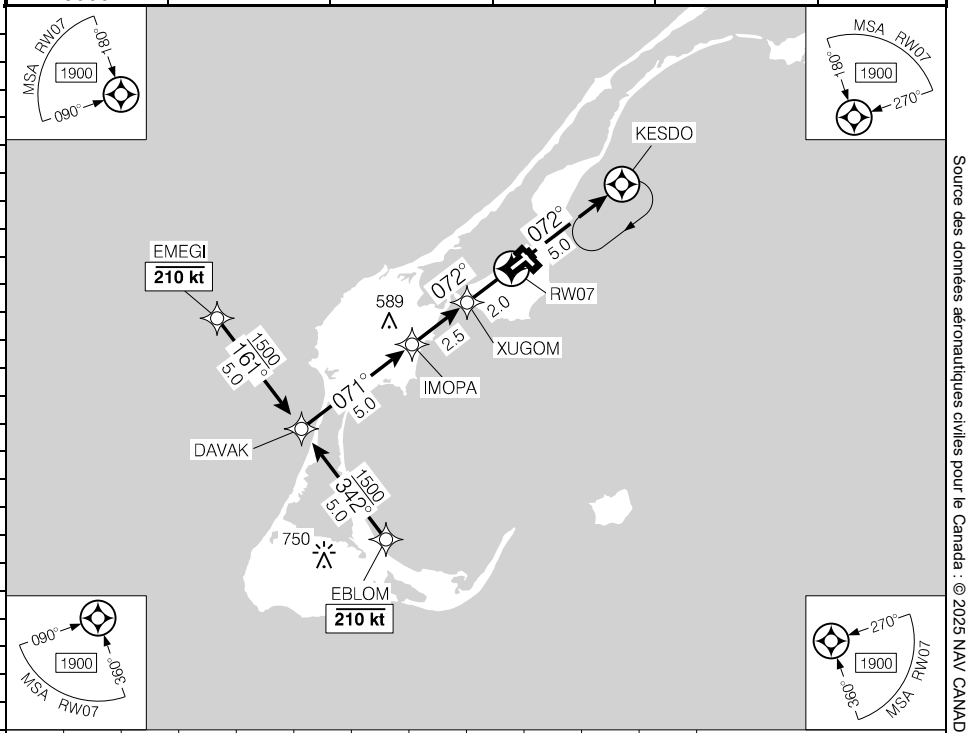
ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 07

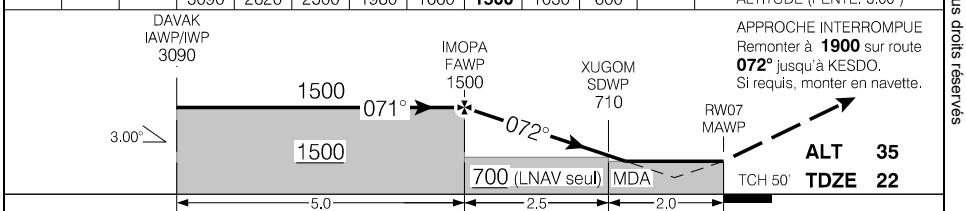
472530N 0614641W DÉC 19°W

CYGR

	CTR Moncton – **134.35**	◪ RADIO Madeleine – **123.15** ◪ RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*		ARCAL 123.15(K) P2 AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80551** W07A	APCH CRS **072°**	ALT MIN IMOPA **1500**	LDA **4493**



(NM)				9.5	8	7	6	5	**4.5**	3	1.7		DIST JUSQU'À RW07
				3090	2620	2300	1980	1660	**1500**	1030	600		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**285**	(263)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**546**	(524)	1¾	
LNAV	**600**	(578)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 07

CYGR

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

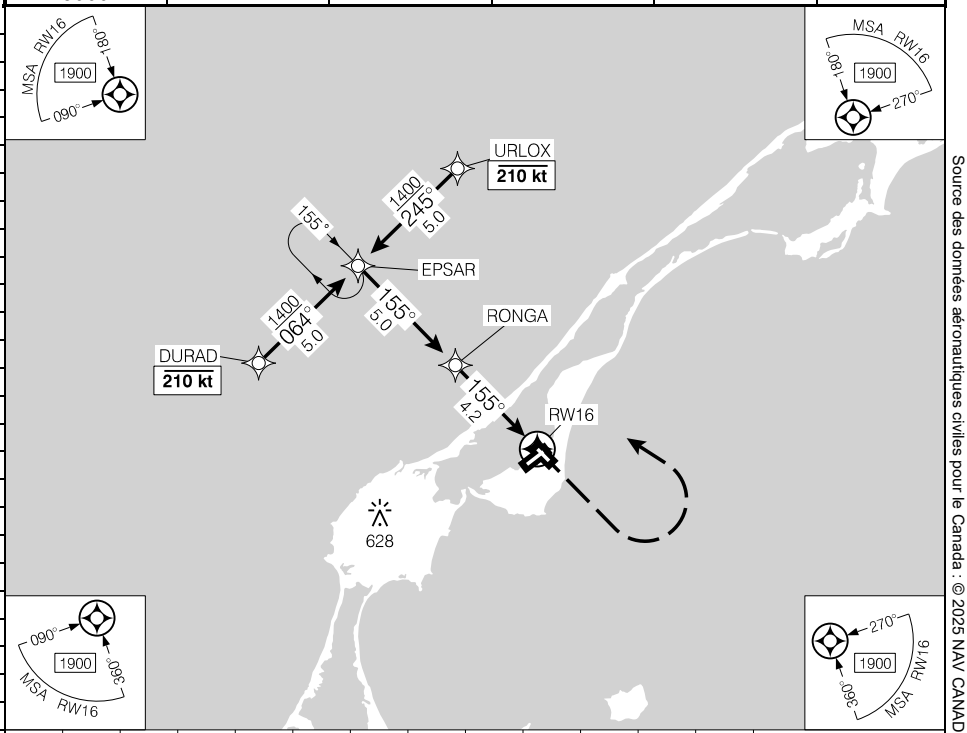
ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 16

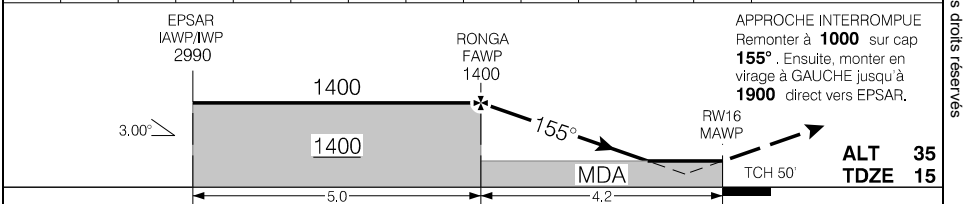
472530N 0614641W DÉC 19°W

CYGR

	CTR Moncton – **134.35**	◪ RADIO Madeleine – **123.15** ◪ RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*		ARCAL 123.15(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80552** W16A	APCH CRS **155°**	ALT MIN RONGA **1400**	LDA **3608**



(NM)				9.2	8	7	6	5	**4.2**	3	2	1.3		DIST JUSQU'À RW16
				2990	2610	2290	1970	1650	**1400**	1010	700	460		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**259**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**367**	(358)	1¼	
LNAV	**460**	(451)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 16

CYGR

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

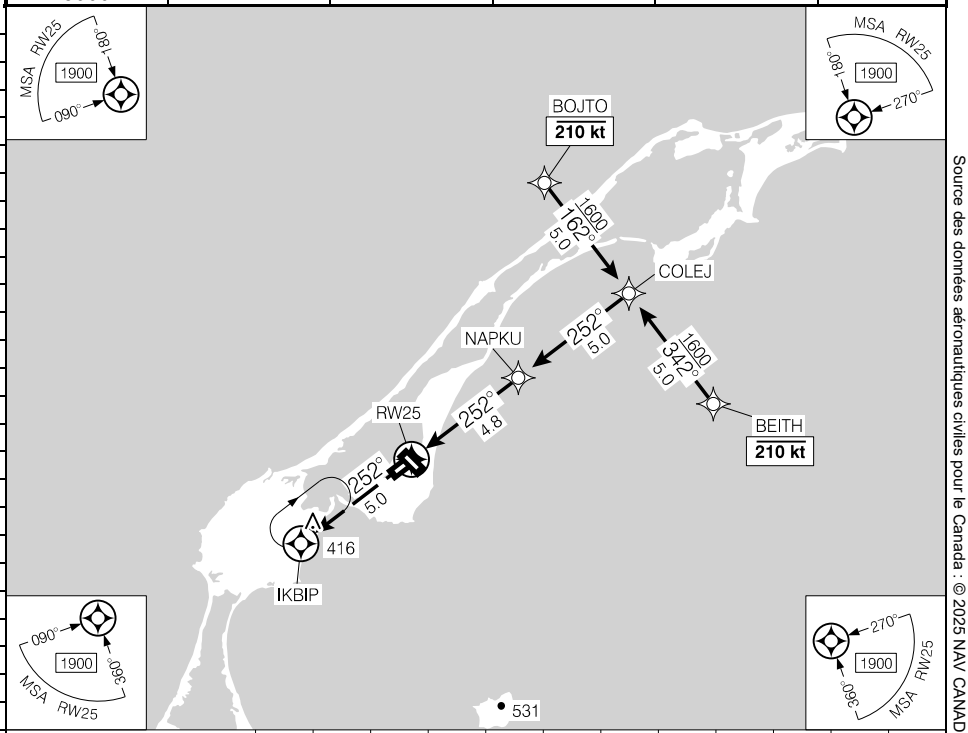
ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 25

472530N 0614641W DÉC 19°W

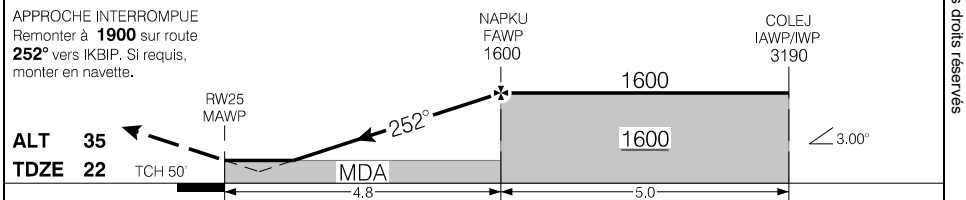
CYGR

	CTR Moncton – **134.35** RADIO Madeleine – **123.15** RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*			ARCAL 123.15(K) P2 AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80553** W25A	APCH CRS **252°**	ALT MIN NAPKU **1600**	LDA **4493**



DIST JUSQU'À RW25	1.2	2	3	4	**4.8**	6	7	8	9	9.8		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	460	700	1020	1340	**1600**	1970	2290	2610	2930	3190		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1900** sur route **252°** vers IKBIP. Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**279**	(267)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**497**	(485)	1¾	
LNAV	**460**	(448)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 25

CYGR

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

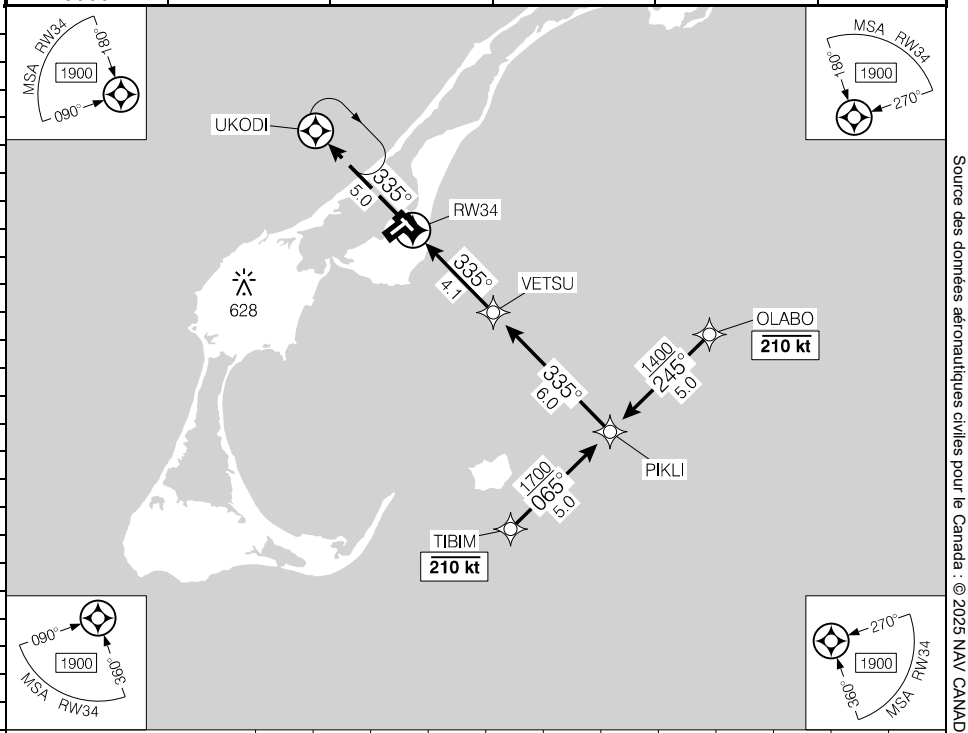
ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 34

472530N 0614641W DÉC 19°W

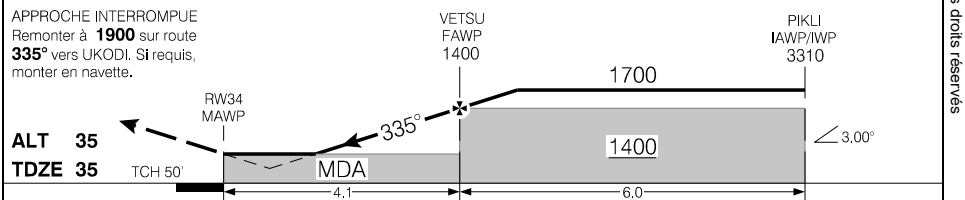
CYGR

	CTR Moncton – **134.35**	◪ RADIO Madeleine – **123.15** ◪ RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*		ARCAL 123.15(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80554** W34A	APCH CRS **335°**	ALT MIN VETSU **1400**	LDA **3608**



DIST JUSQU'À RW34		1.6	3	4	**5.1**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		600	1040	1360	**1700**	2000	2310	2630	2950	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1900** sur route **335°** vers UKODI. Si requis, monter en navette.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**333**	(298)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**515**	(480)	1¾	
LNAV	**600**	(565)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 34

CYGR

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

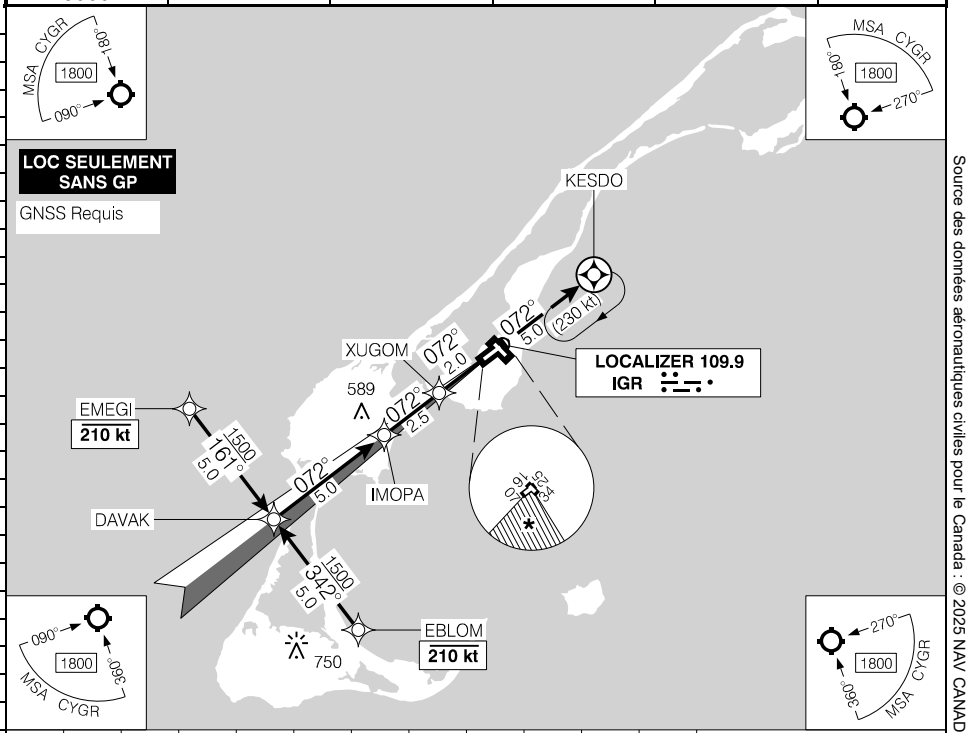
ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

LOC PISTE 07

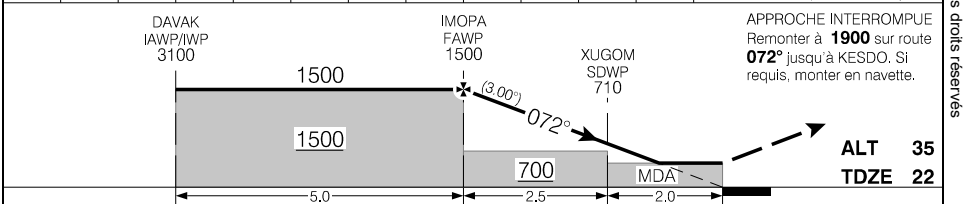
472530N 0614641W DÉC 19°W

CYGR

	CTR Moncton – **134.35**	RADIO Madeleine – **123.15** RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*			ARCAL 123.15(K) P2 AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	LOC IGR **109.9**	APCH CRS **072°**	ALT MIN IMOPA **1500**	LDA **4493**	



		9.5	9	8	7	6	**4.5**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À MAP
		3100	2940	2620	2300	1980	**1500**	1350	1030	710	420	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LOC	**420** (398) 1¼			
G	APPROCHE INDIRECTE	* **480** (445) 1½	* **520** (485) 1½	* **520** (485) 2	* **740** (705) 2¼

IMOPA au MAP 4.5 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:51**
90	480	**3:00**
110	580	**2:27**
130	690	**2:05**
150	800	**1:48**

LOC PISTE 07 CYGR

EFF 20 FÉV 25

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYGR

				◕ RADIO Madeleine – **123.15** ◕ RADIO Mont-Joli – **123.15** MF*		CTR Moncton – **134.35** RADIO Quebec – **123.55**		
DIST DÉCLARÉES	**07**	**25**	**16**	**34**				
TORA	4493	4493	3608	3608				
TODA	4493	4493	3808	3808				
ASDA	4493	4493	3608	3608				
LDA	4493	4493	3608	3608				

* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 07 - ½

Note: Arbres et route jusqu'à 30 ASL à l'intérieur de 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 16 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **370**pi/NM jusqu'à **400**.

Note: Terrain jusqu'à 66 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à DROITE de l'axe de piste et aprx 200' passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **700** ou plus haut BPOC.

Piste 25 - ½

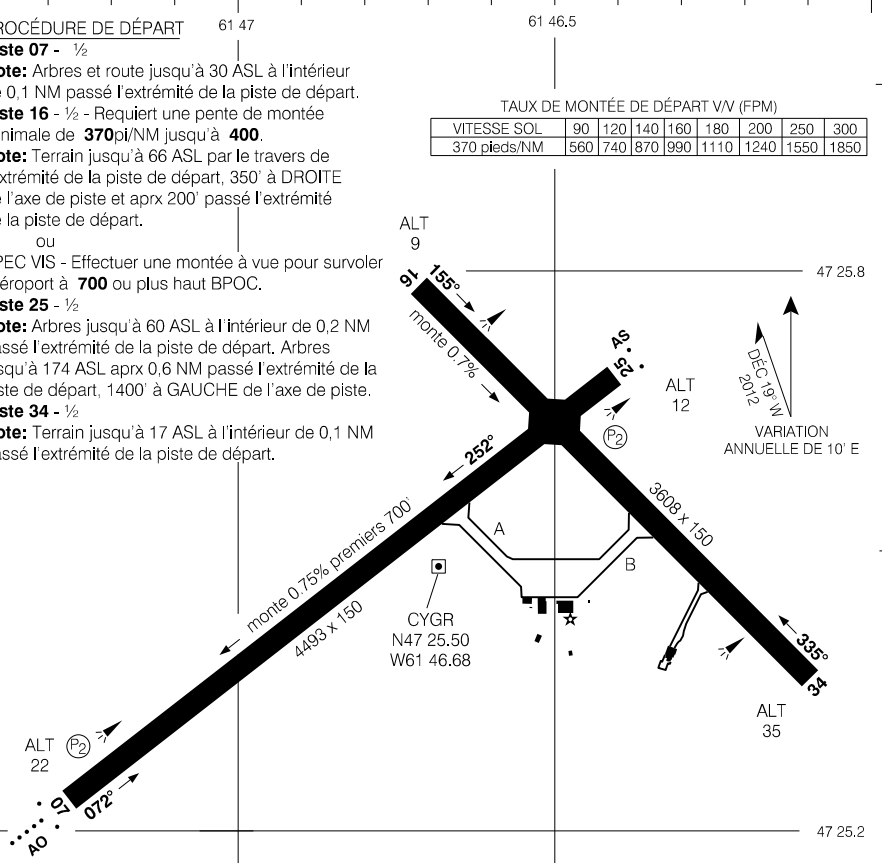
Note: Arbres jusqu'à 60 ASL à l'intérieur de 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Arbres jusqu'à 174 ASL aprx 0,6 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 1400' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 34 - ½

Note: Terrain jusqu'à 17 ASL à l'intérieur de 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
370 pieds/NM	560	740	870	990	1110	1240	1550	1850



NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
Pistes 07, 25: (¼sm) Pistes 16, 34: (¼sm) Jour seulement	NON AUTORISÉ
MINIMUM DE DÉCOLLAGE	
Pistes 16, 25, 34: * Piste 07: ½	ÉCHELLE EN PIEDS 1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

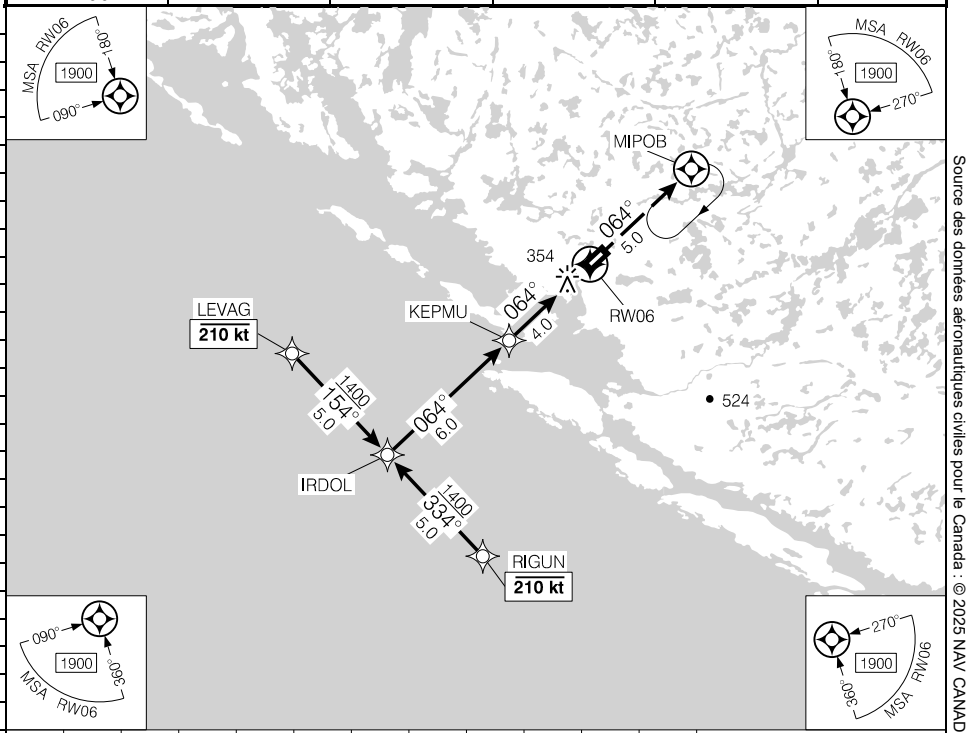
INUKJUAK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

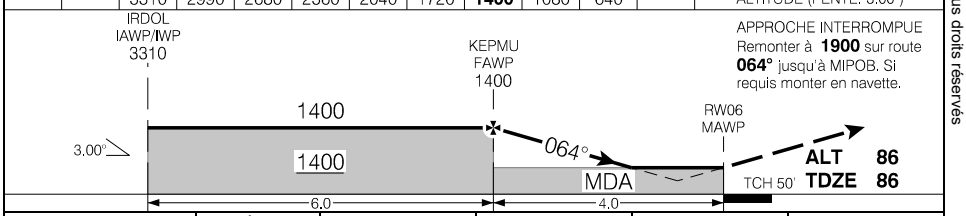
582819N 0780437W DÉC 17°W

CYPH

AWOS – **127.7** (Fr) **125.3** (Ang)		◒ UNICOM – **122.1** ◒ TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS · · P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2700**	WAAS **Ch 80299** W06A	APCH CRS **064°**	ALT MIN KEPMU **1400**	LDA **3520**	



		10	9	8	7	6	5	**4.0**	3	1.6		DIST JUSQU'À RW06
		3310	2990	2680	2360	2040	1720	**1400**	1080	640		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**687**	(609)	2¼	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**715**	(637)	2¼	
LNAV	**640**	(562)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CYPH

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

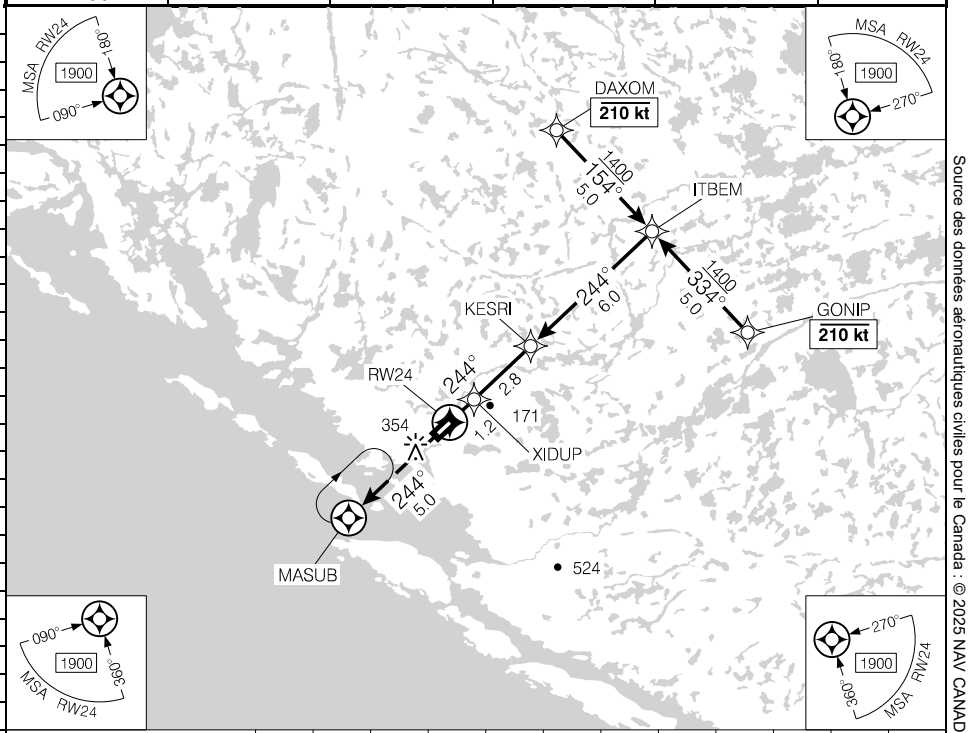
INUKJUAK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

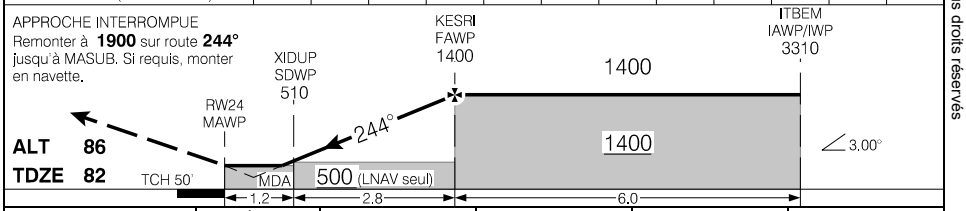
582819N 0780437W DÉC 17°W

CYPH

AWOS – **127.7** (Fr) **125.3** (Ang)		◒ UNICOM – **122.1** ◒ TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS · · P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2700**	WAAS **Ch 80300** W24A	APCH CRS **244°**	ALT MIN KESRI **1400**	LDA **3520**



DIST JUSQU'À RW24	1.0	2	3	**4.0**	5	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	440	760	1080	**1400**	1720	2040	2360	2670	2990	3310		



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**327**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**365**	(288)	1	
LNAV	**440**	(363)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CYPH

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

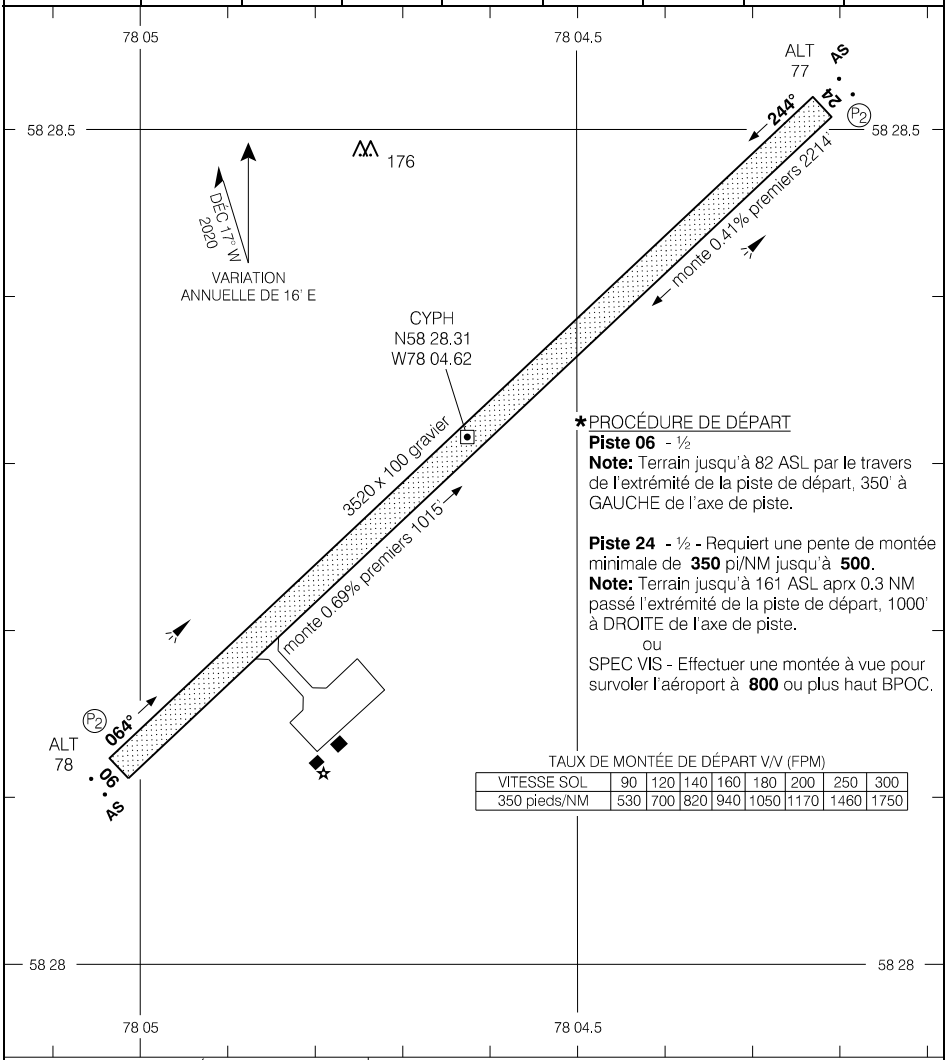
INUKJUAK, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYPH

AWOS – **127.7** (Fr) **125.3** (Ang)		◒ UNICOM – **122.1** ◒ TFC – **122.1** MF*	RADIO Quebec – **123.55**

DIST DÉCLARÉES	06	24
TORA	3520	3520
TODA	3520	3520
ASDA	3520	3520
LDA	3520	3520



★PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 06 - ½
Note: Terrain jusqu'à 82 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 24 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **350** pi/NM jusqu'à **500**.
Note: Terrain jusqu'à 161 ASL aprx 0.3 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 1000' à DROITE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **800** ou plus haut BPOC.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
350 pieds/NM	530	700	820	940	1050	1170	1460	1750

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 06; 24: ★	500 0 500

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

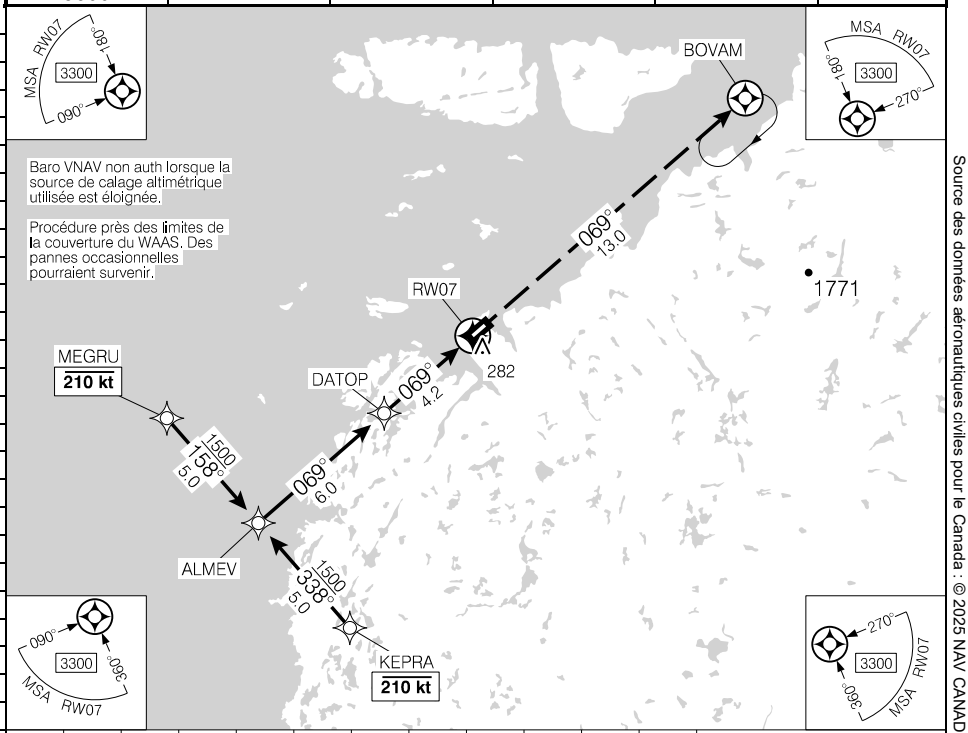
IVUJIVIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 07

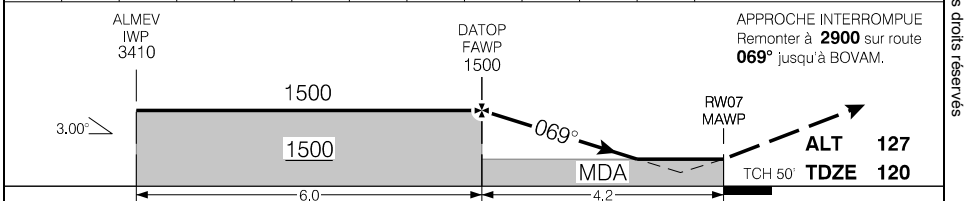
622502N 0775531W DÉC 20°W

CYIK

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) (P2) AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3600**	WAAS **Ch 80369** W07A	APCH CRS **069°**	ALT MIN DATOP **1500**	LDA **3521**



		10.2	9	8	7	6	5	**4.2**	3	2	1.5	DIST JUSQU'À RW07
		3410	3020	2700	2380	2070	1750	**1500**	1110	790	620	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYZG est utilisé ajouter **240'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**355**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**516**	(411)	1¼	
LNAV	**620**	(515)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 07

CYIK

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

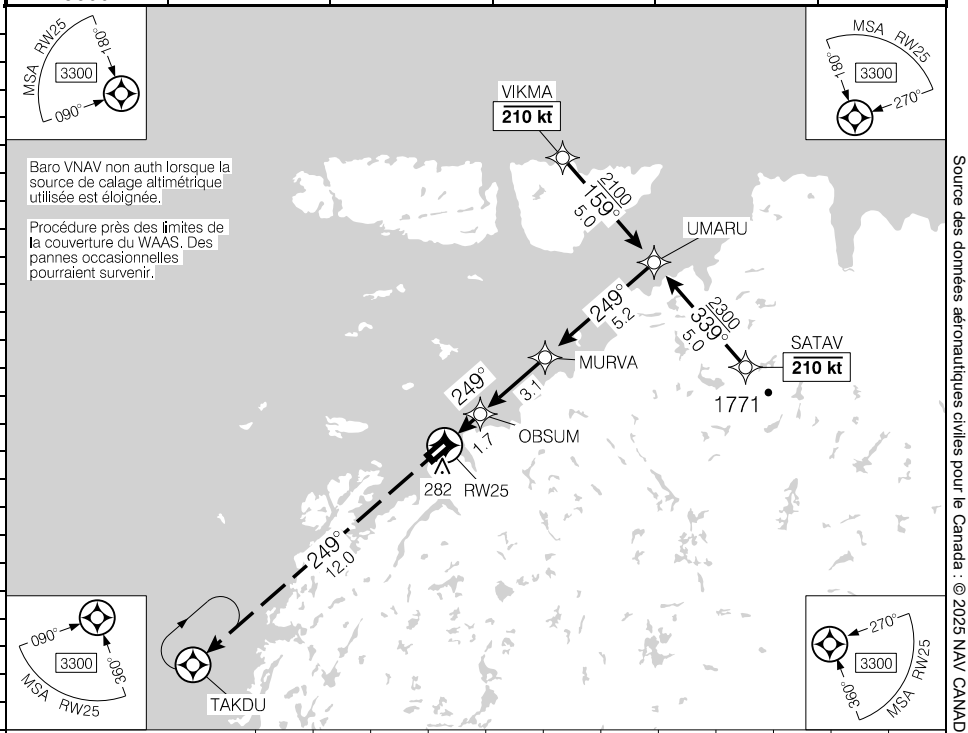
IVUJIVIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 25

622502N 0775531W DÉC 20°W

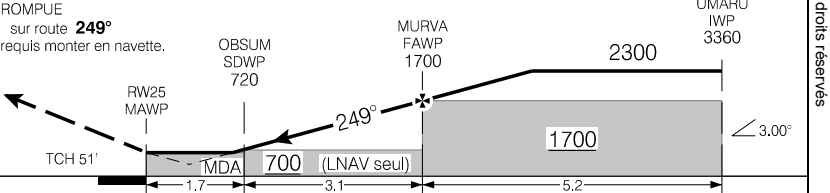
CYIK

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) (P2) AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3600**	WAAS **Ch 80699** W25A	APCH CRS **249°**	ALT MIN MURVA **1700**	LDA **3521**	



DIST JUSQU'À RW25		1.5	2	3	4	5	6	**6.7**	8	9	10
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		640	810	1130	1450	1770	2090	**2300**	2720	3040	3360

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2900** sur route **249°** jusqu'à TAKDU. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYZG est utilisé ajouter **240'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**374**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**700**	(576)	1¾	
LNAV	**640**	(516)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 25

CYIK

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

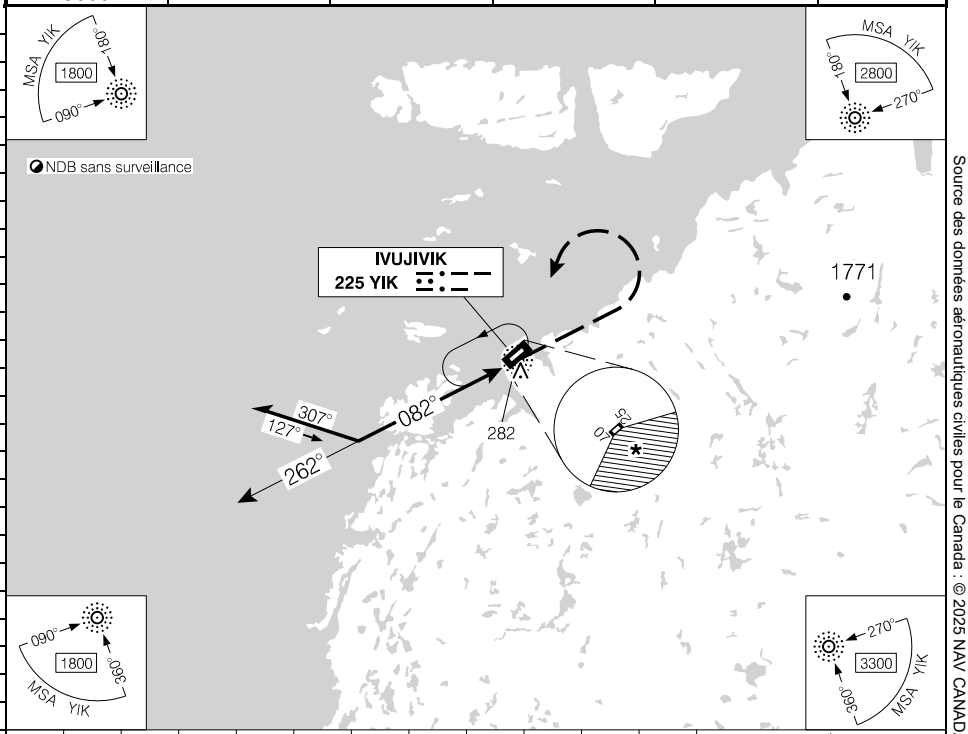
IVUJIVIK, QC

NDB PISTE 07

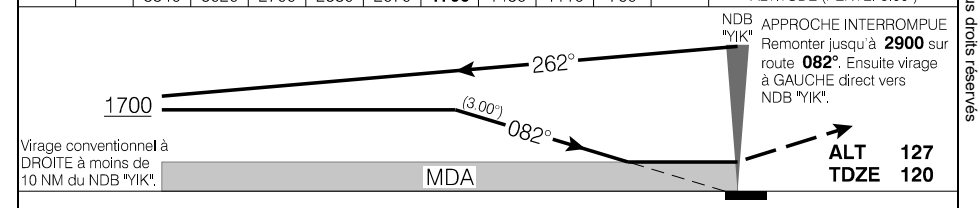
622502N 0775531W DÉC 20°W

CYIK

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) P2 AS 13.6°
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3600**	NDB YIK **225**	APCH CRS **082°**		LDA **3521**	



(NM)			10	9	8	7	6	**4.9**	4	3	1.9		DIST JUSQU'À "YIK" NDB
			3340	3020	2700	2380	2070	**1700**	1430	1110	760		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYZG est utilisé ajouter **240'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB	**760**	(640)	2	
APPROCHE INDIRECTE	* **760**	(633)	2	

NDB PISTE 07

CYIK

EFF 20 AVR 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

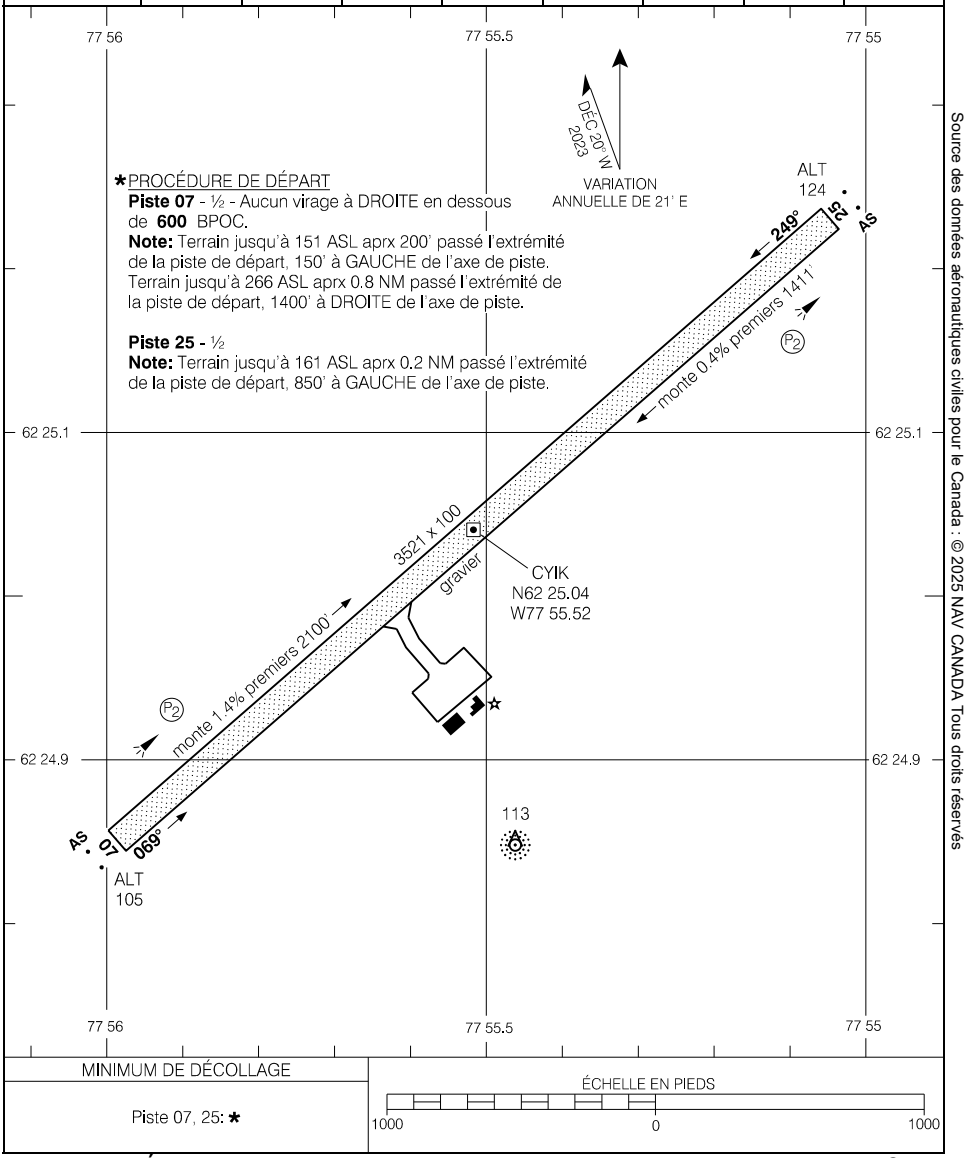
IVUJIVIK, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYIK

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	07	25
TORA	3521	3521
TODA	4505	4505
ASDA	3521	3521
LDA	3521	3521



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Piste 07, 25: *	1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME

CYIK

EFF 20 AVR 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

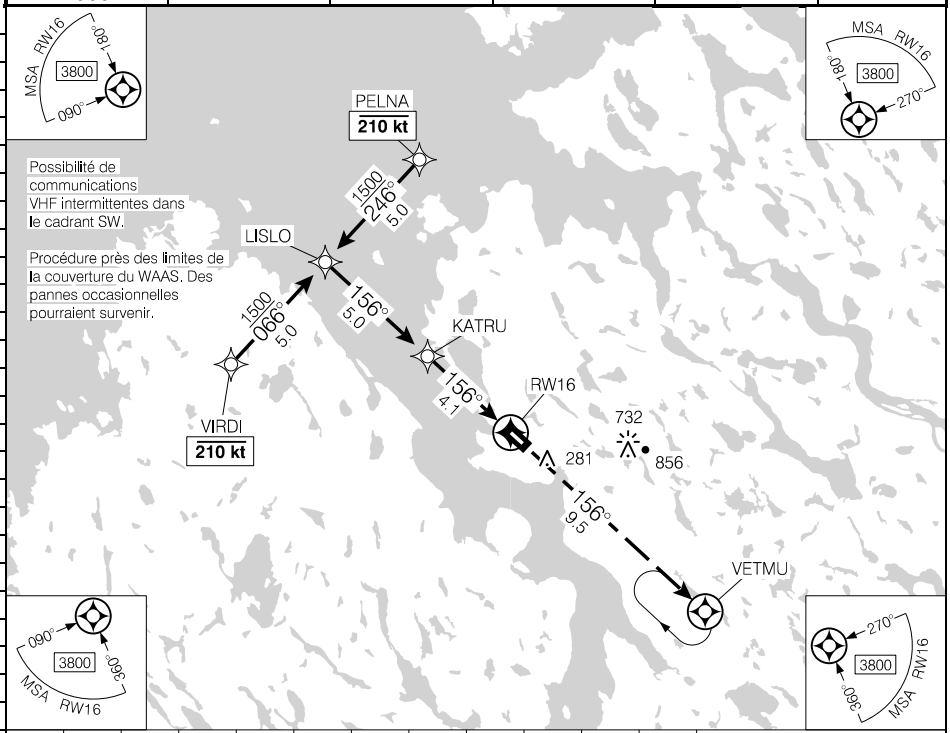
KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER), QC

RNAV (GNSS) PISTE 16

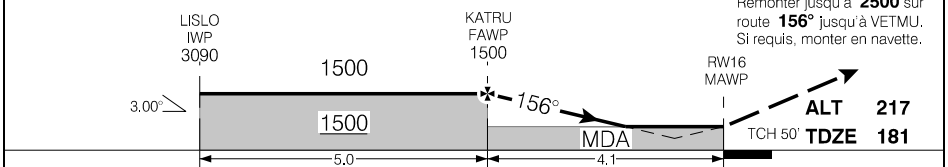
584241N 0655934W DÉC 23°W

CYLU

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7000**	WAAS **Ch 80577** W16A	APCH CRS **156°**	ALT MIN KATRU **1500**	LDA **3521**	



9.1	8	7	6	5	**4.1**	3	1.7		DIST JUSQU'À RW16
3090	2760	2440	2120	1800	**1500**	1160	760		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2500** sur route **156°** jusqu'à VETMU. Si requis, monter en navette.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**498**	(340)	1¼	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**788**	(630)	2¼	
LNAV	**760**	(602)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 16

CYLU

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

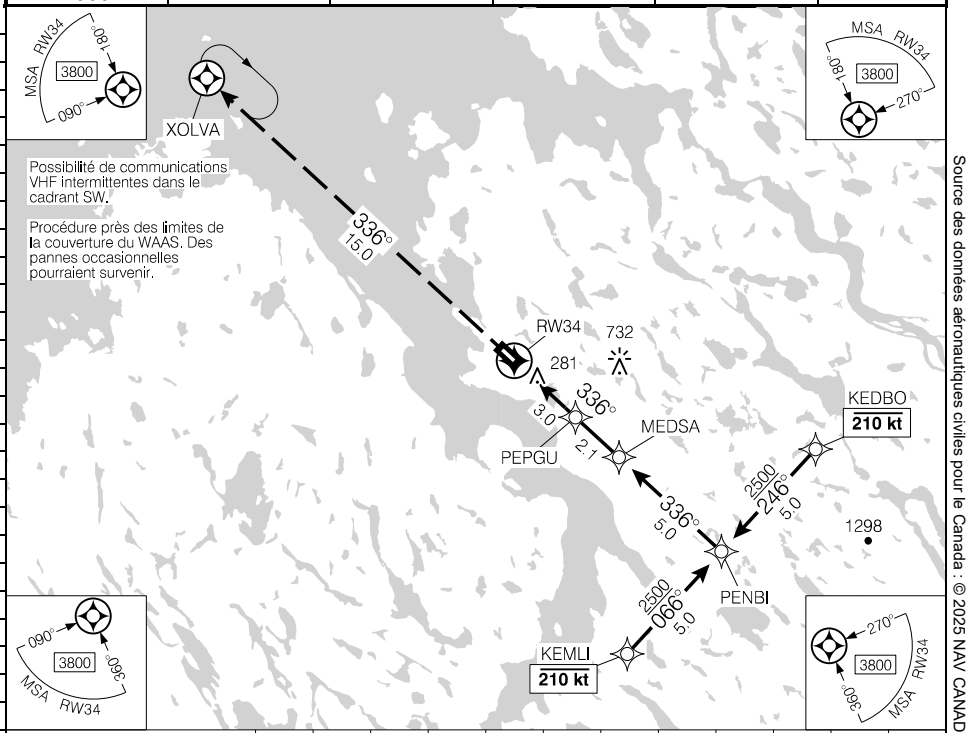
KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER), QC

RNAV (GNSS) PISTE 34

584241N 0655934W DÉC 23°W

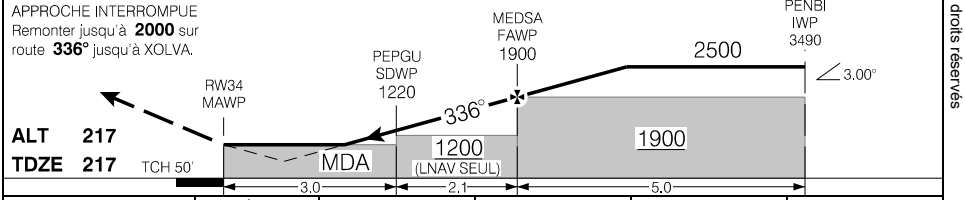
CYLU

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7000**	WAAS **Ch 80578** W34A	APCH CRS **336°**	ALT MIN MEDSA **1900**	LDA **3521**	



DIST JUSQU'À RW34		2.1	3	4	5	6	**7.0**	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		920	1220	1540	1860	2180	**2500**	2810	3130	3490		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2000** sur route **336°** jusqu'à XOLVA.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**844**	(627)	2¼	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**959**	(742)	2½	
LNAV	**920**	(703)	2¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 34

CYLU

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

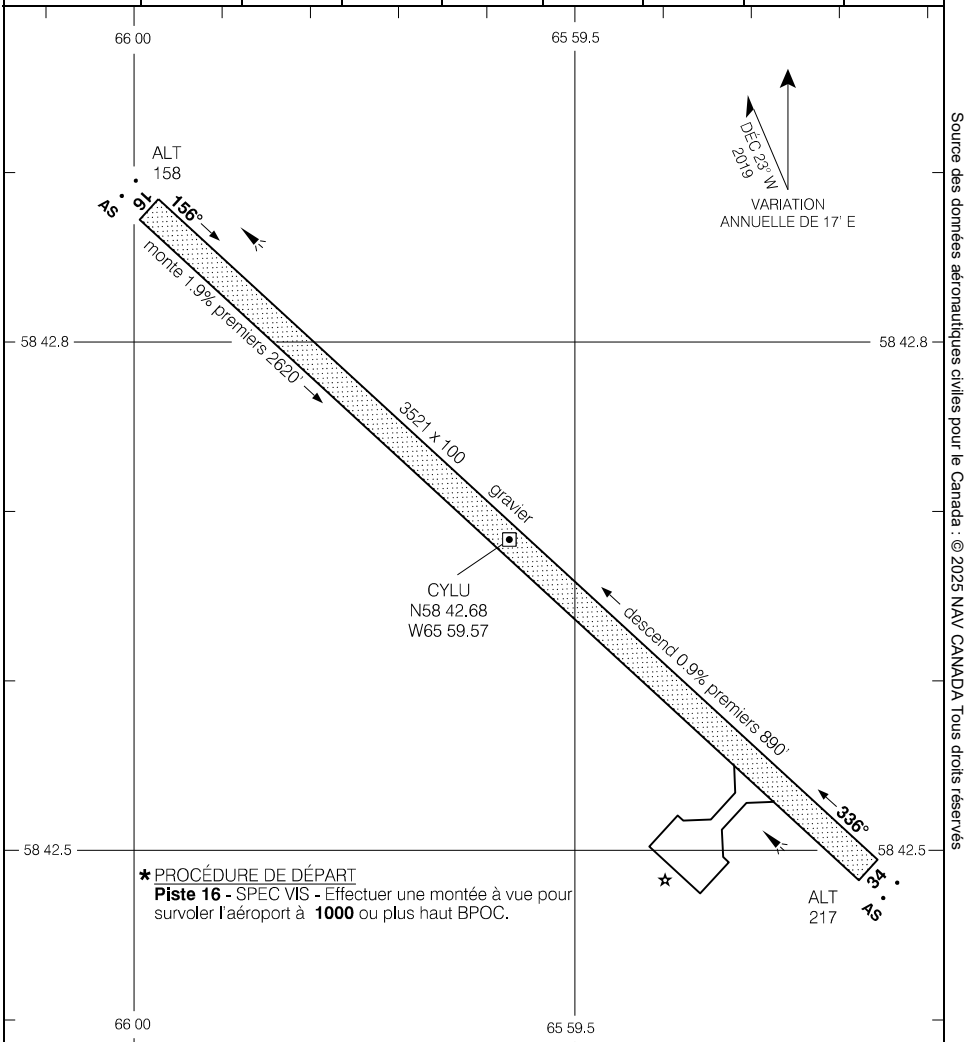
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER), QC

CARTE D'AÉRODROME — CYLU

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	16	34
TORA	3521	3521
TODA	3521	3521
ASDA	3521	3521
LDA	3521	3521



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME — CYLU

EFF 10 SEP 20

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

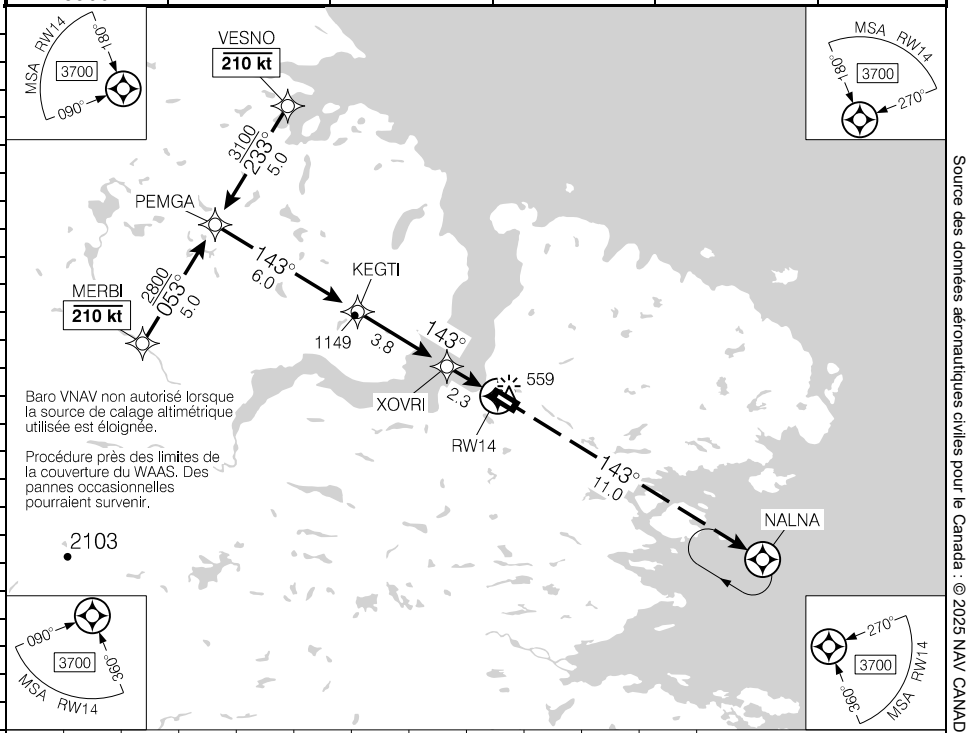
KANGIQSUJUAQ (WAKEHAM BAY), QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

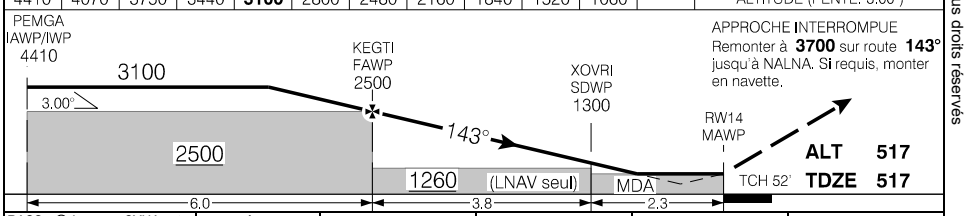
613519N 0715546W DÉC 22°W

CYKG

		◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(J) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3900**	WAAS **Ch 80367** W14A	APCH CRS **143°**	ALT MIN KEGTI **2500**	LDA **3520**	



12.1	11	10	9	**7.9**	7	6	5	4	3	1.5		DIST JUSQU'À RW14
4410	4070	3750	3440	**3100**	2800	2480	2160	1840	1520	1060		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : ◕ Lorsque CYHA est utilisé ajouter **230'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**767**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1115**	(598)	2	
LNAV	**1060**	(543)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 14

CYKG

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

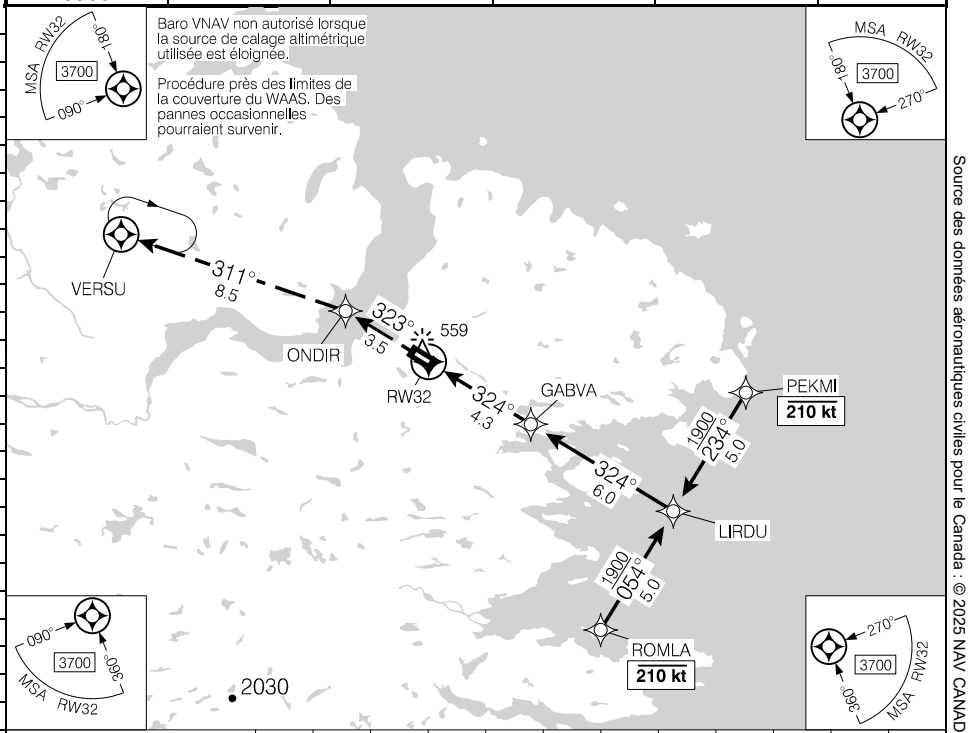
KANGIQSUJUAQ (WAKEHAM BAY), QC

RNAV (GNSS) PISTE 32

613519N 0715546W DÉC 22°W

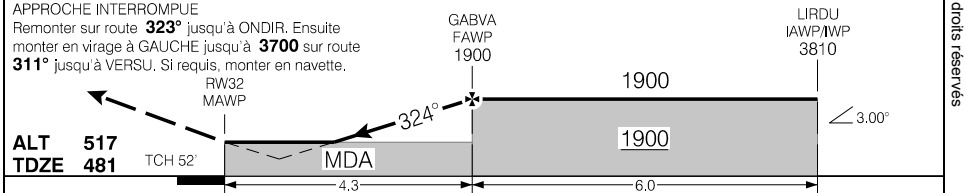
CYKG

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(J) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3900**	WAAS **Ch 80368** W32A	APCH CRS **324°**	ALT MIN GABVA **1900**	LDA **3520**



DIST JUSQU'À RW32		1.9	3	**4.3**	5	6	7	8	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		1120	1490	**1900**	2120	2440	2760	3080	3400	3810		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter sur route **323°** jusqu'à ONDIR. Ensuite monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3700** sur route **311°** jusqu'à VERSU. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYHA est utilisé ajouter **230'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**860**	(382)	1¼	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1002**	(524)	1¾	
LNAV	**1120**	(642)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 32

CYKG

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

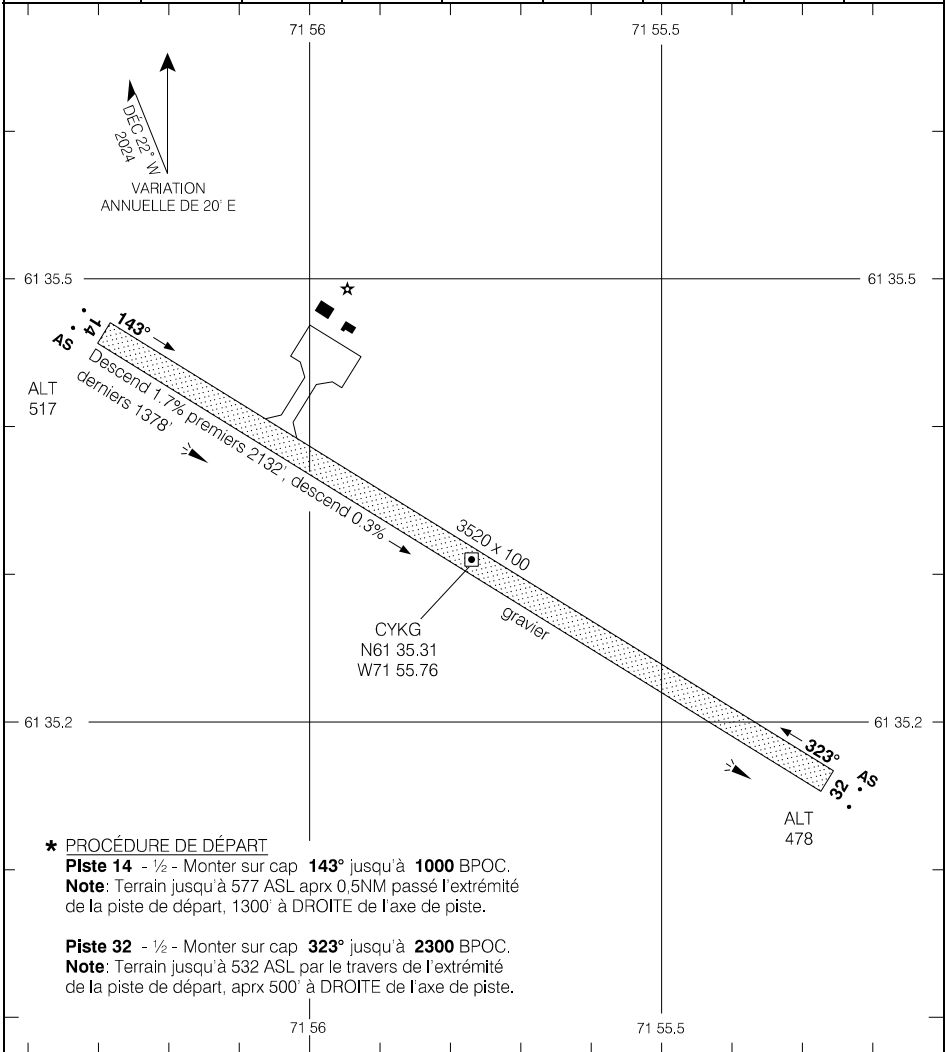
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KANGIQSUJUAQ (WAKEHAM BAY), QC

CARTE D'AÉRODROME CYKG

			APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*	RADIO Quebec – **123.47** DRCO			
DIST DÉCLARÉES	**14**	**32**					
TORA	3520	3520					
TODA	3520	3520					
ASDA	3520	3520					
LDA	3520	3520					



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 14 - ½ - Monter sur cap **143°** jusqu'à **1000** BPOC.
Note: Terrain jusqu'à 577 ASL aprx 0,5NM passé l'extrémité de la piste de départ, 1300' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 32 - ½ - Monter sur cap **323°** jusqu'à **2300** BPOC.
Note: Terrain jusqu'à 532 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, aprx 500' à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 14; 32: *	1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME CYKG

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

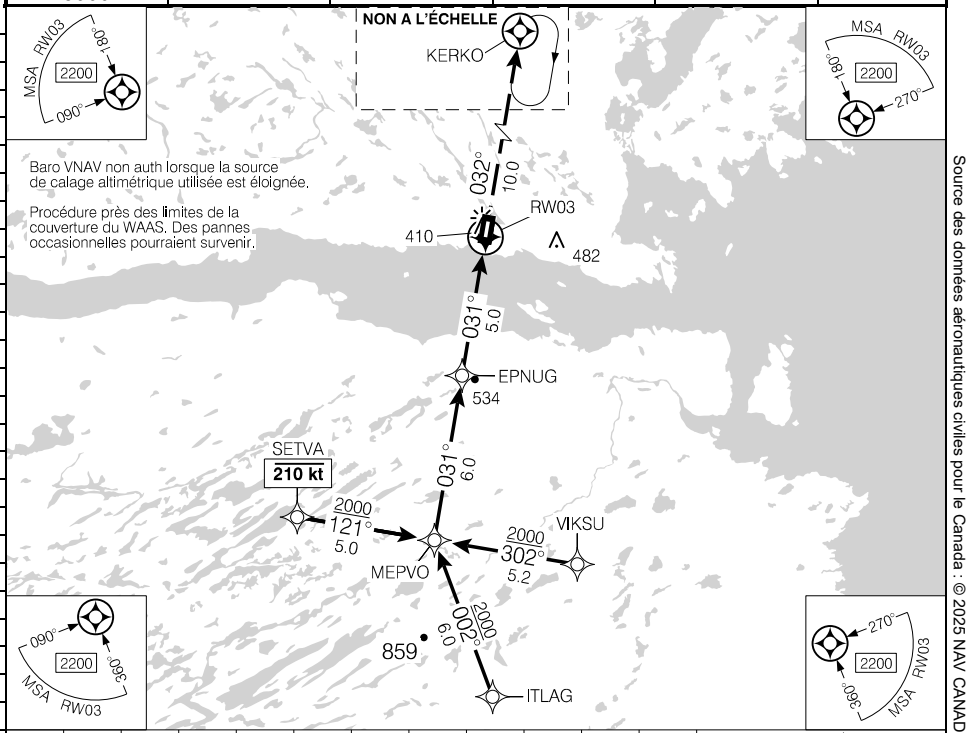
KANGIRSUK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 03

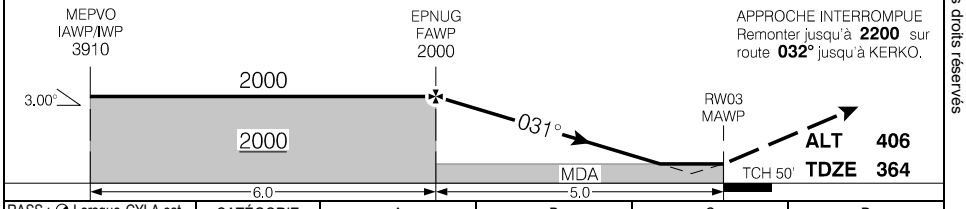
600138N 0695957W DÉC 22°W

CYAS

	RADIO Quebec – **126.7** DRCO	◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) Ⓟ₂ AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80612** W03A	APCH CRS **031°**	ALT MIN EPNUG **2000**	LDA **3521**



11	10	9	8	7	6	**5.0**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW03
3910	3580	3260	2940	2620	2300	**2000**	1670	1350	1030	740	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : ◕ Lorsque CYLA est utilisé ajouter **140'**. ◕ Lorsque CYHA est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**592**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**647**	(305)	1	
LNAV	**740**	(398)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 03

CYAS

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KANGIRSUK, QC

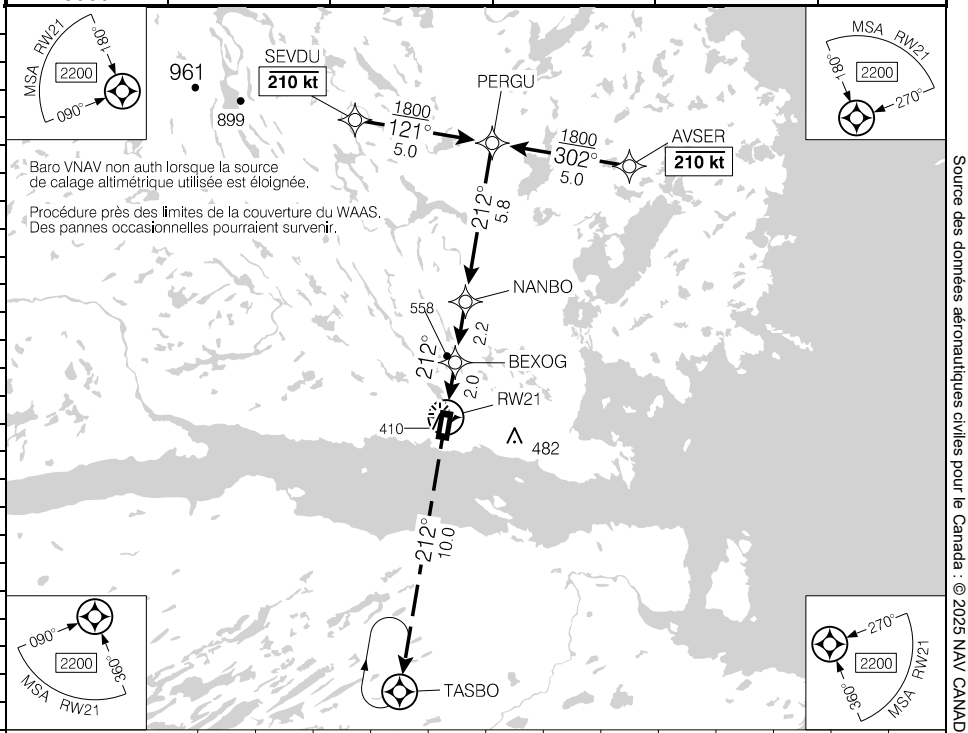
RNAV (GNSS) PISTE 21

600138N 0695957W DÉC 22°W

CYAS

	RADIO Quebec – **126.7** DRCO	◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*	ARCAL 122.1(K) P2 AS. .

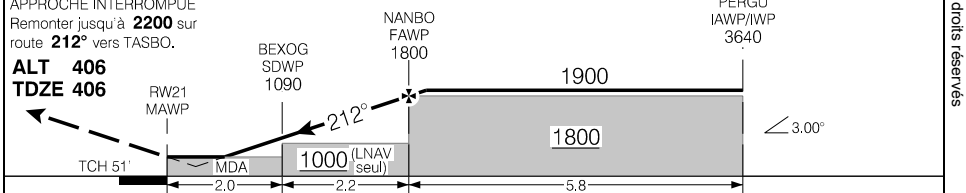
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80370** W21A	APCH CRS **212°**	ALT MIN NANBO **1800**	LDA **3521**



DIST JUSQU'À RW21	1.0	2	3	4	**4.5**	6	7	8	9	10			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	780	1090	1410	1730	**1900**	2370	2690	3000	3320	3640			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2200** sur route **212°** vers TASBO.

ALT 406
TDZE 406



RASS : ◕ Lorsque CYLA est utilisé ajouter **140'**. ◕ Lorsque CYHA est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**656**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**701**	(295)	1	
LNAV	**780**	(374)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 21 CYAS

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

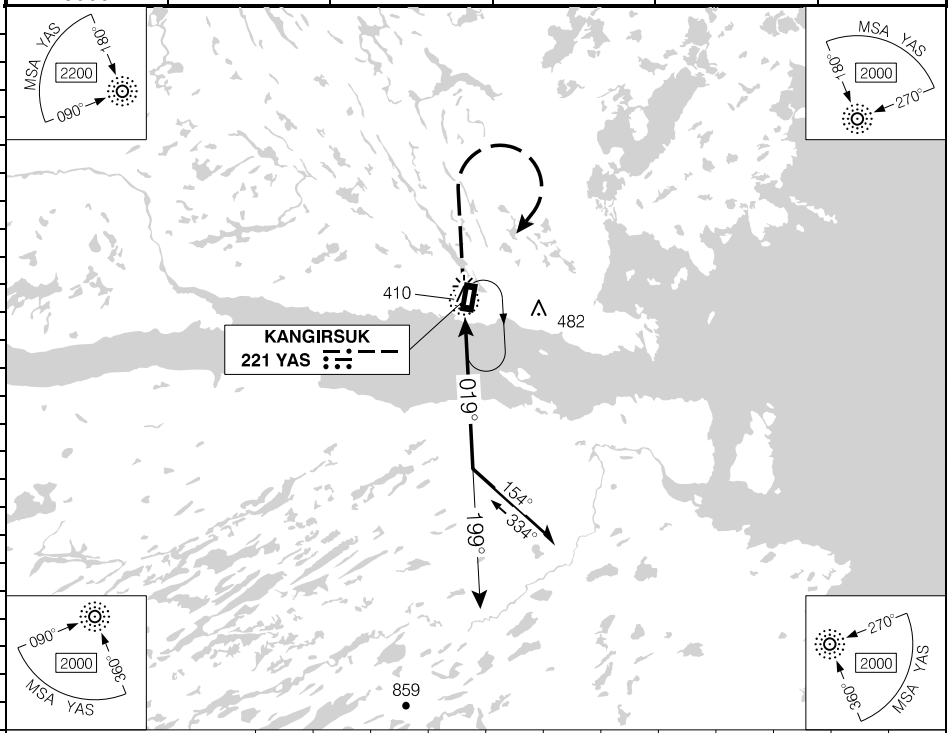
KANGIRSUK, QC

NDB PISTE 03

600138N 0695957W DÉC 22°W

CYAS

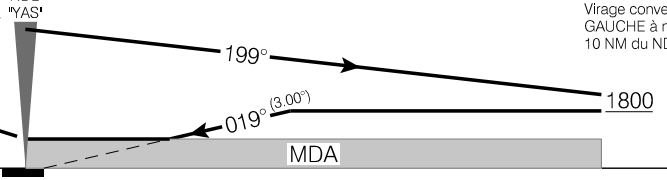
	RADIO Quebec – **126.7** DRCO	◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	NDB YAS **221**	APCH CRS **019°**		LDA **3521**



DIST JUSQU'À "YAS" NDB			2.5	4	**4.6**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)			1140	1600	**1800**	2240	2560	2880	3200	3510		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2200** sur route **019°**. Ensuite virer à DROITE direct vers NDB "YAS" .

ALT 406
TDZE 364



Virage conventionnel à GAUCHE à moins de 10 NM du NDB "YAS".

RASS : ◕ Lorsque CYLA est utilisé ajouter **140'**. ◕ Lorsque CYHA est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB	**1140**	(776)	2¼	

NDB PISTE 03

CYAS

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

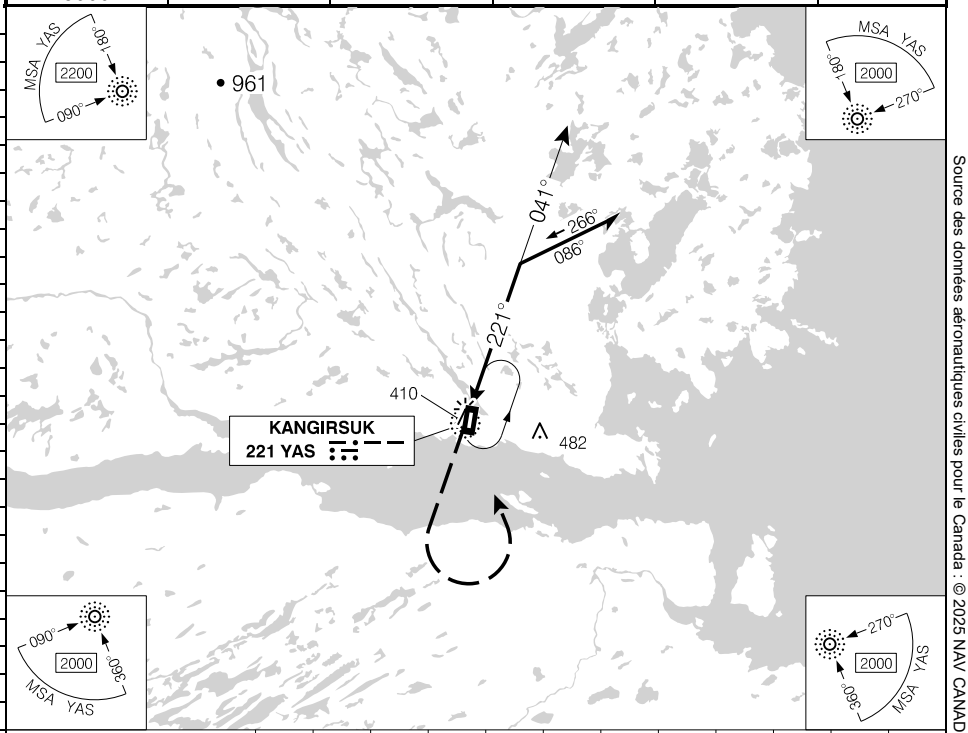
KANGIRSUK, QC

NDB PISTE 21

600138N 0695957W DÉC 22°W

CYAS

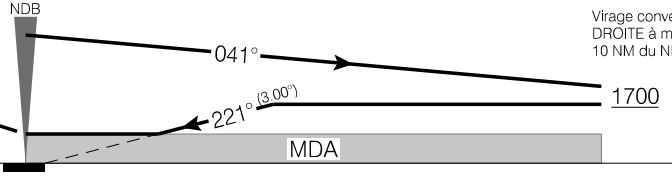
	RADIO Quebec – **126.7** DRCO	◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	NDB YAS **221**	APCH CRS **221°**		LDA **3521**



DIST FROM "YAS" NDB		2.3	3	**4.3**	5	6	7	8	9	10		
ALT (3.00° APCH PATH)		1040	1270	**1700**	1910	2230	2550	2870	3180	3500		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2200** sur route **221°**. Ensuite virer à GAUCHE direct vers NDB "YAS".

ALT 406
TDZE 406



Virage conventionnel à DROITE à moins de 10 NM du NDB "YAS".

RASS : ◕ Lorsque CYLA est utilisé ajouter **140'**. ◕ Lorsque CYHA est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB	**1040**	(634)	2	
APPROCHE INDIRECTE	**1040**	(634)	2	

NDB PISTE 21

CYAS

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

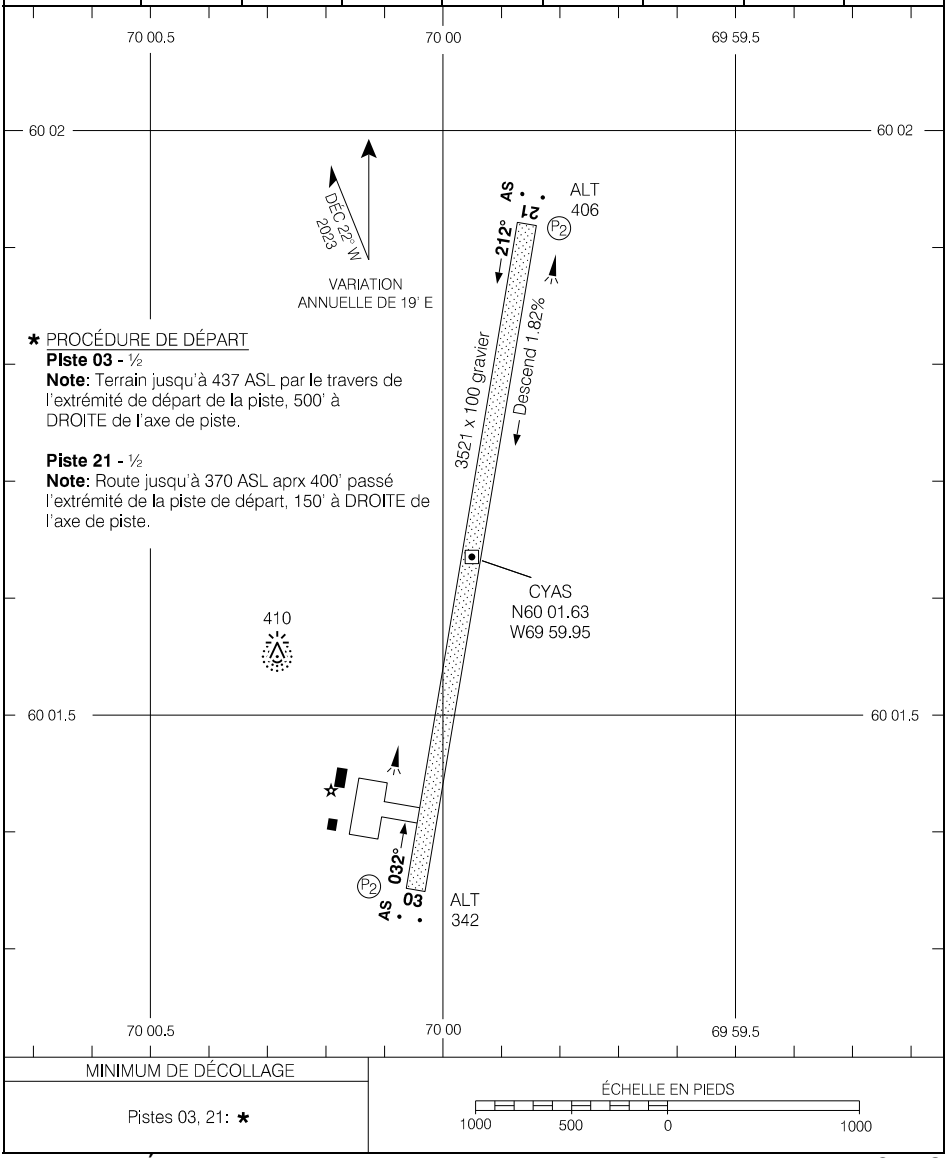
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KANGIRSUK, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYAS

			◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*			RADIO Quebec – **126.7** DRCO		
DIST DÉCLARÉES	**03**	**21**						
TORA	3521	3521						
TODA	4505	3521						
ASDA	3521	3521						
LDA	3521	3521						



* PROCÉDURE DE DÉPART

PIste 03 - ½

Note: Terrain jusqu'à 437 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 500' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 21 - ½

Note: Route jusqu'à 370 ASL aprx 400' passé l'extrémité de la piste de départ, 150' à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 03, 21: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 500 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

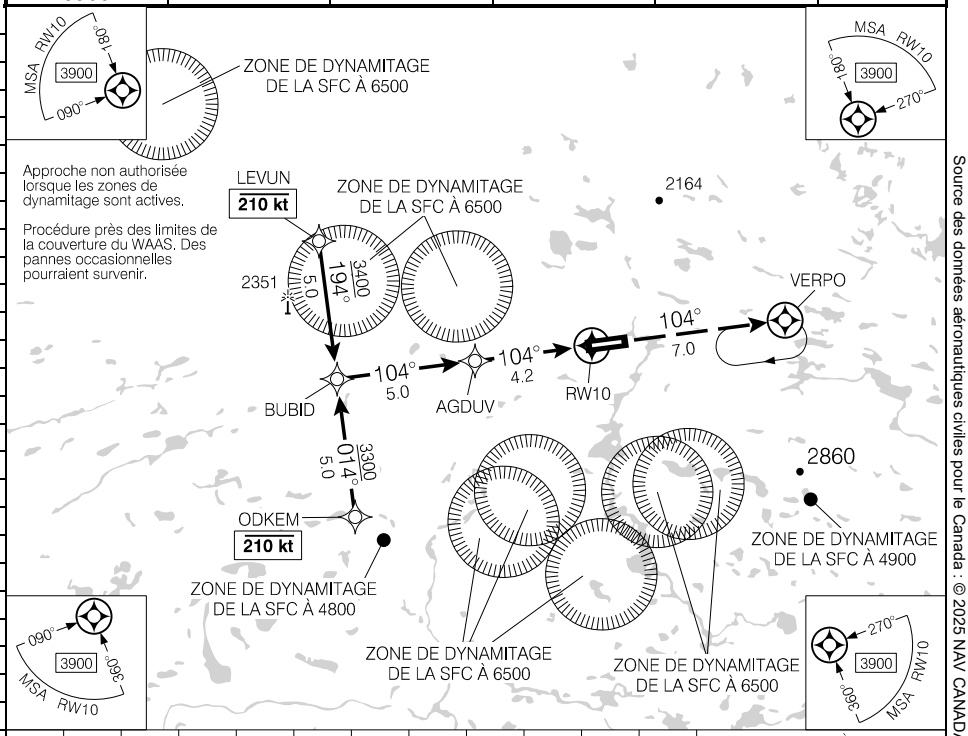
KATTINIQ/DONALDSON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

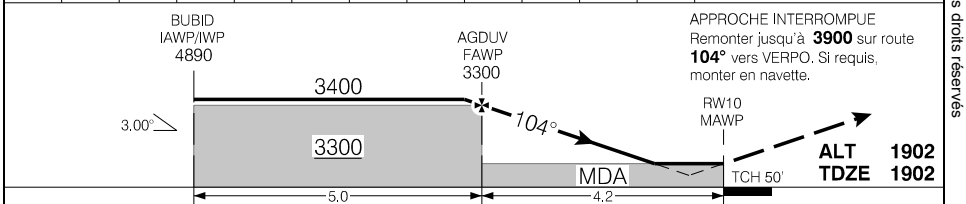
613944N 0731917W DÉC 21°W

CTP9

		UNICOM – **122.8** (AU) MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3900**	WAAS **Ch 80147** W10A	APCH CRS **104°**	ALT MIN AGDUV **3300**	LDA **6500**



			9.2	8	7	6	**4.5**	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW10
			4890	4500	4180	3860	**3400**	3230	2910	2590	2340	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3900** sur route **104°** vers VERPO. Si requis, monter en navette.

RASS : ◕ Lorsque CYKG est utilisé ajouter **300'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**2152**	(250)	1	
LNAV	**2340**	(438)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 10 CTP9

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KATTINIQ/DONALDSON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

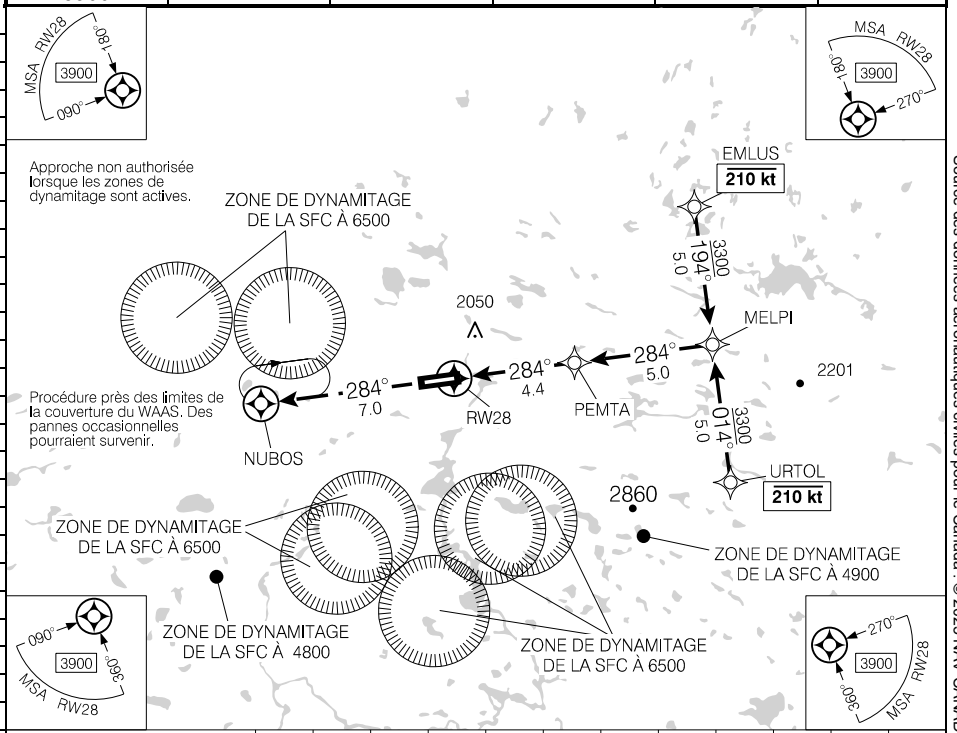
613944N 0731917W DÉC 21°W

CTP9

UNICOM – **122.8** (AU)

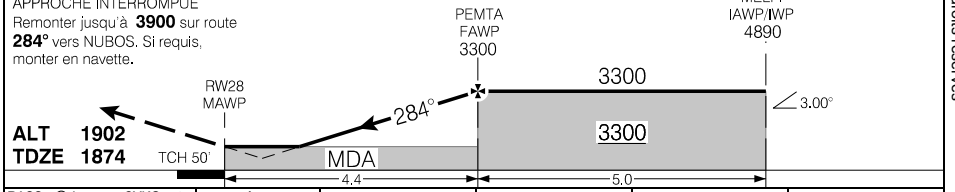
MF*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN PEMTA	LDA
3900	**Ch 80148** W28A	**284°**	**3300**	**6500**



DIST JUSQU'À RW28	1.3	2	3	**4.4**	5	6	7	8	9.4			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	2320	2550	2860	**3300**	3500	3820	4140	4460	4890			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3900** sur route **284°** vers NUBOS. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYKG est utilisé ajouter **300'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**2059**	(200)	½	
LNAV	**2320**	(461)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 28 CTP9

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

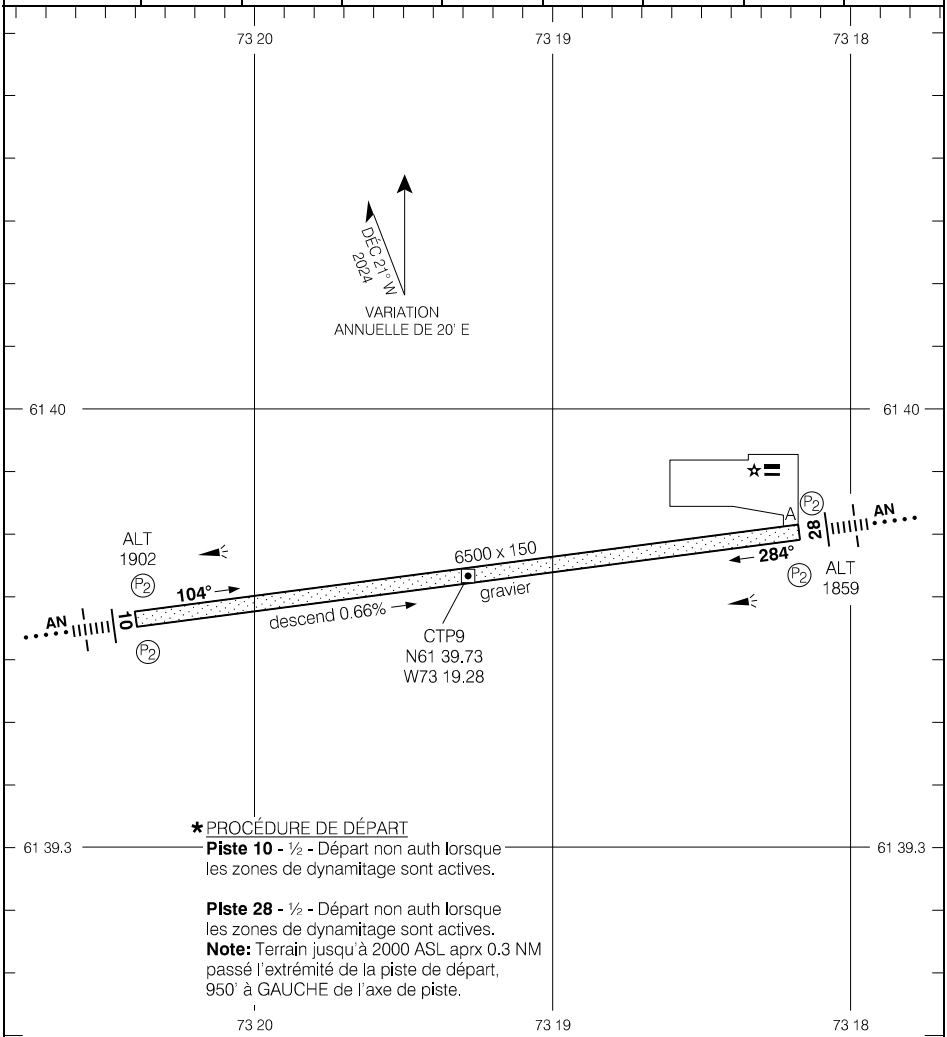
KATTINIQ/DONALDSON, QC

CARTE D'AÉRODROME — CTP9

UNICOM – **122.8** (AU)

MF*

DIST DÉCLARÉES	10	28
TORA	6500	6500
TODA	6500	6500
ASDA	6500	6500
LDA	6500	6500



***** PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 10 - ½ - Départ non auth lorsque les zones de dynamitage sont actives.

Piste 28 - ½ - Départ non auth lorsque les zones de dynamitage sont actives.
Note: Terrain jusqu'à 2000 ASL aprx 0.3 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 950' à GAUCHE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 10, 28: *****

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000 2000 3000

CARTE D'AÉRODROME — CTP9

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

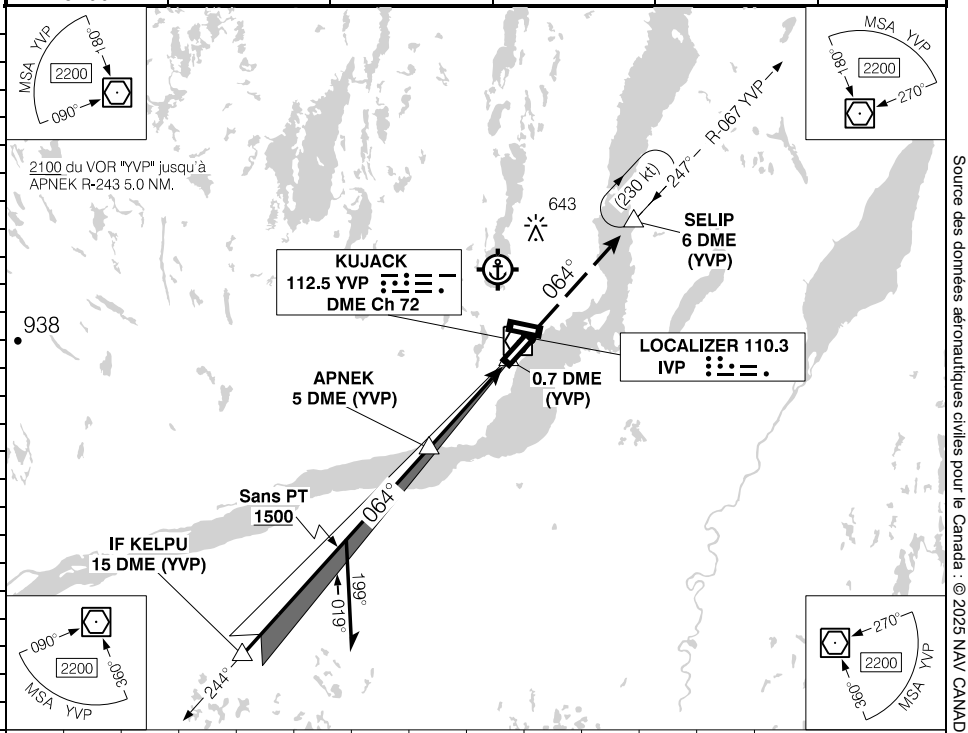
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ILS PISTE 07

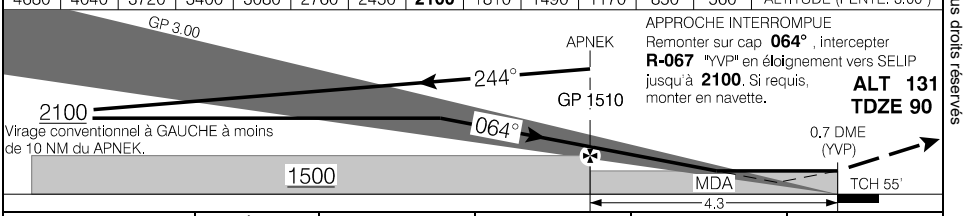
KUUJJUAQ, QC
CYVP

580542N 0682520W DÉC 22°W

		RADIO – 122.3 296.6 MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	LOC IVP **110.3**	APCH CRS **064°**	GP APNEK **1510**	LDA **6000**



15	13	12	11	10	9	8	**6.9**	6	5	4	3	2.1	DIST JUSQU'À DME (YVP)
4680	4040	3720	3400	3080	2760	2450	**2100**	1810	1490	1170	850	560	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter sur cap **064°**, intercepter **R-067** "YVP" en éloignement vers SELIP jusqu'à **2100**. Si requis, monter en navette.

ALT 131
TDZE 90

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**290** (200) ½ RVR 26			
LOC/DME	**560** (470) 1 RVR 50			
C APPROCHE INDIRECTE	**720** (589) 1½		**880** (749) 2¼	**1020** (889) 3

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 07

CYVP

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

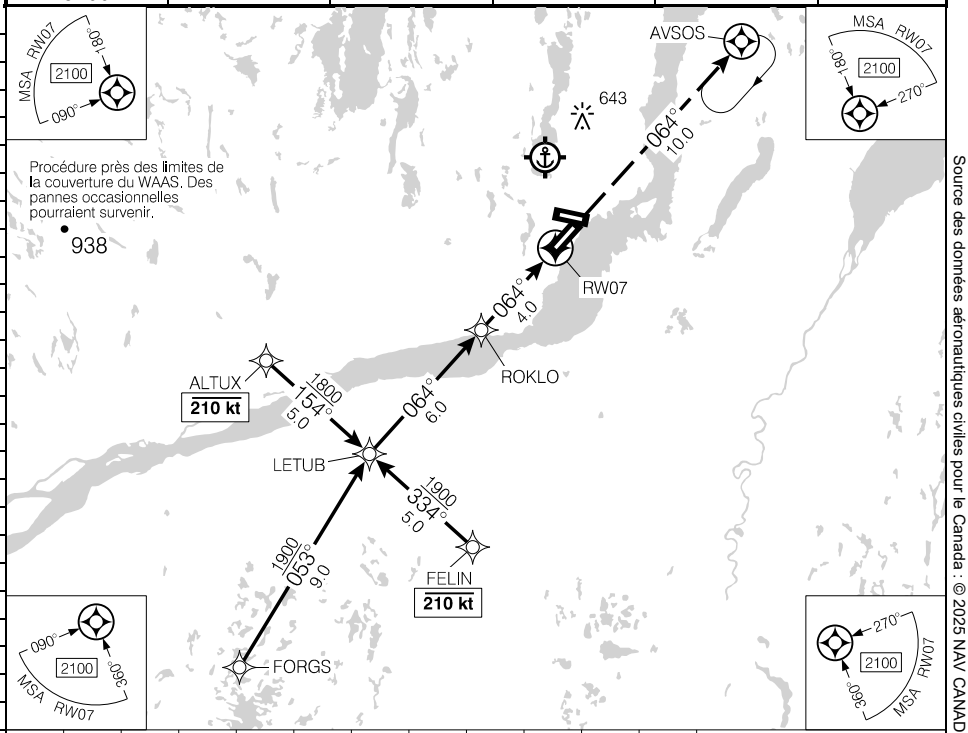
KUUJJUAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 07

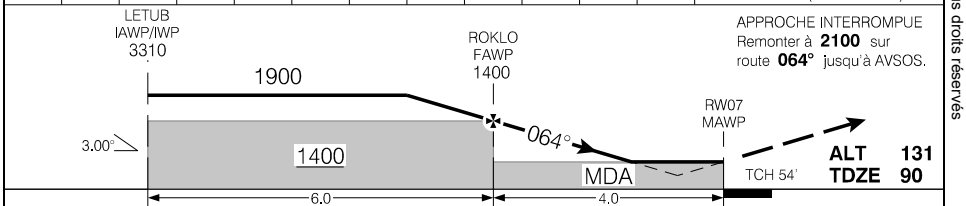
580542N 0682520W DÉC 22°W

CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	WAAS **Ch 80538** W07A	APCH CRS **064°**	ALT MIN ROKLO **1400**	LDA **6000**



		10	9	8	7	**5.5**	5	4	3	1.6		DIST JUSQU'À RW07
		3310	3000	2680	2360	**1900**	1730	1410	1090	660		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LPV	**281**	(200)	½ RVR 26	
	LNAV	**660**	(579)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 07 CYVP

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

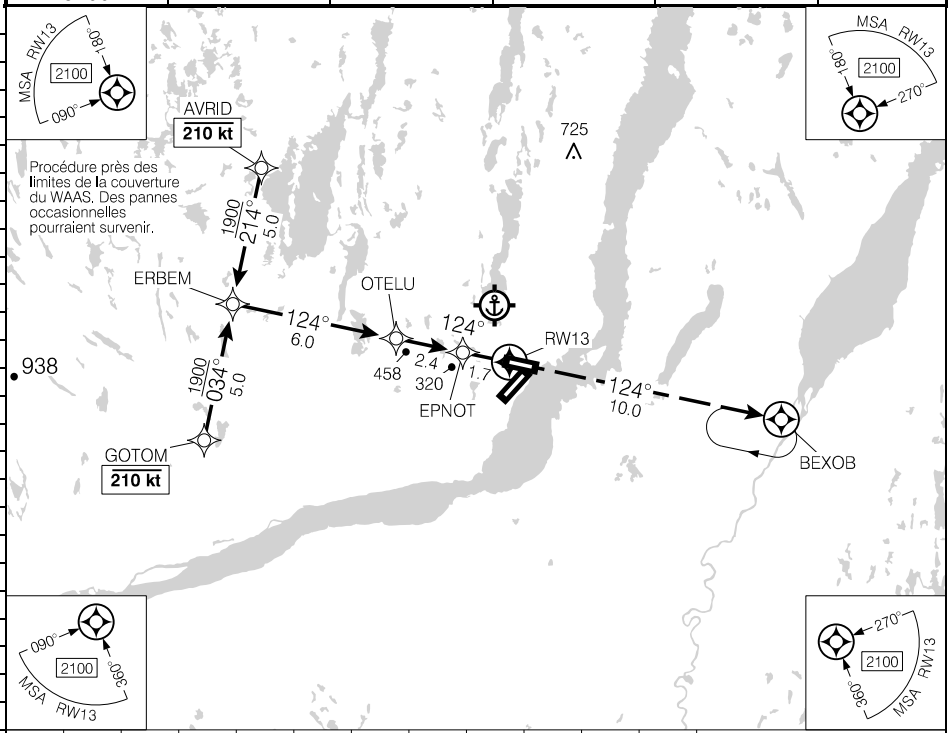
KUUJJUAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

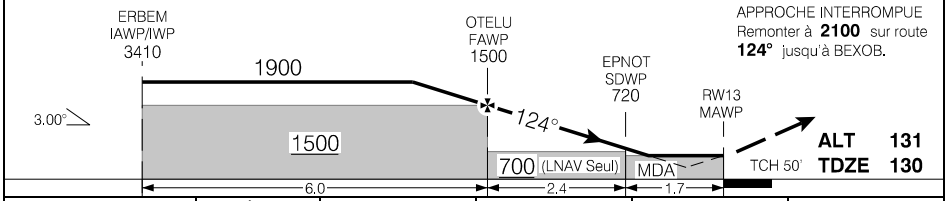
580542N 0682520W DÉC 22°W

CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	WAAS **Ch 80536** W13A	APCH CRS **124°**	ALT MIN OTELU **1500**	LDA **5001**



(NM)			10.1	9	8	7	6	**5.4**	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW13
			3410	3050	2730	2410	2090	**1900**	1450	1140	820	580	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**380**	(250)	1	
LNAV	**580**	(450)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 13

CYVP

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

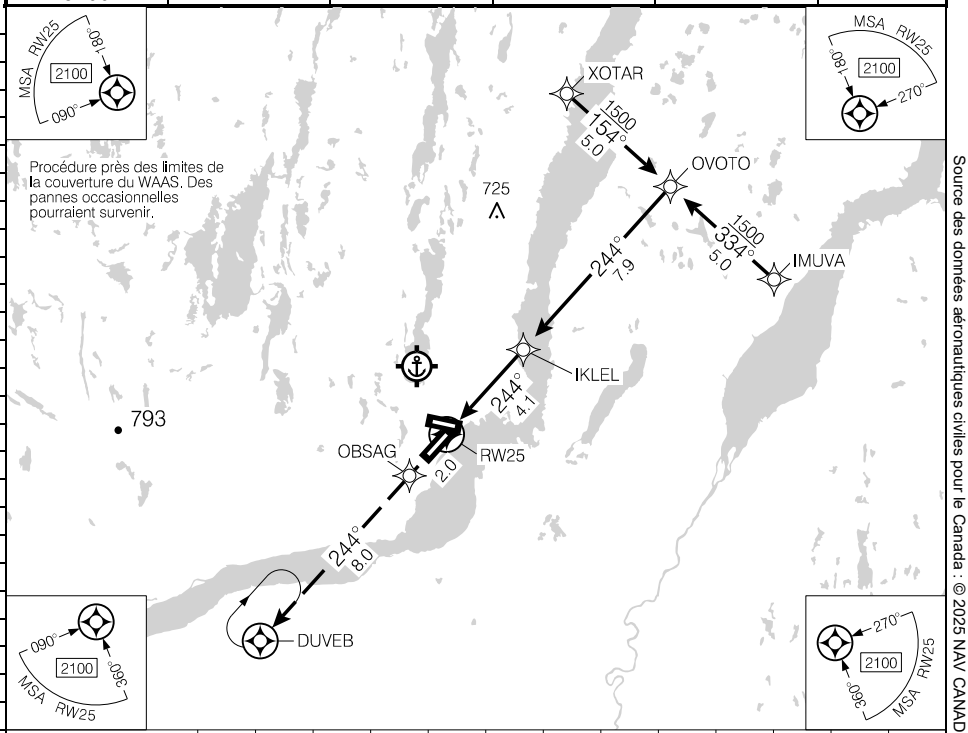
KUUJJUAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 25

580542N 0682520W DÉC 22°W

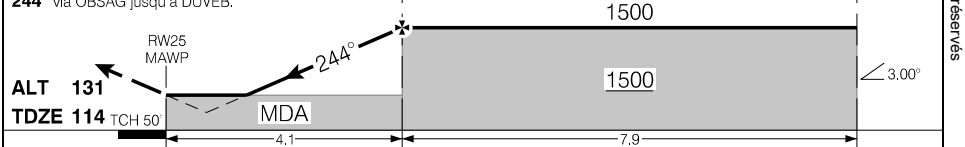
CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	WAAS **Ch 80033** W25A	APCH CRS **244°**	ALT MIN IKLEL **1500**	LDA **6000**



DIST JUSQU'À RW25	1.4	2	3	**4.1**	5	6	7	8	9	10	11	12
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	620	800	1120	**1500**	1760	2070	2390	2710	3030	3350	3670	3990

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2100** sur route
244° via OBSAG jusqu'à DUVEB.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**370**	(256)	1	
LNAV/VNAV (min. -35°C)	**700**	(586)	2	
LNAV	**620**	(506)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (GNSS) PISTE 25

CYVP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

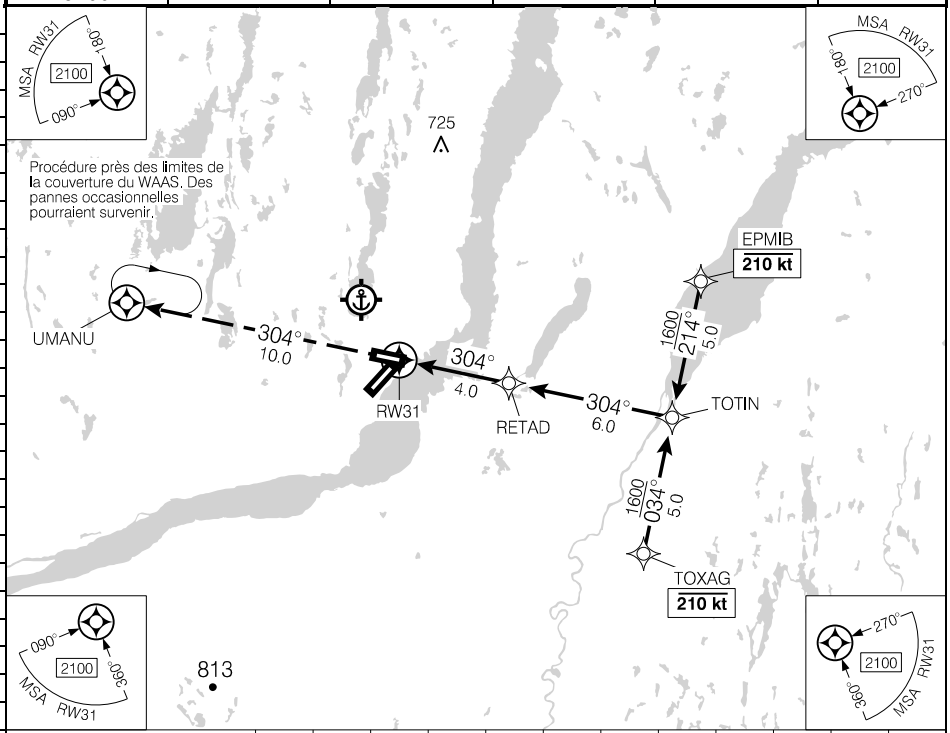
KUUJJUAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

580542N 0682520W DÉC 22°W

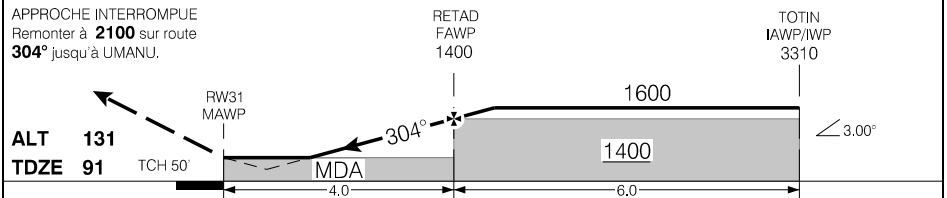
CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	WAAS **Ch 80537** W31A	APCH CRS **304°**	ALT MIN RETAD **1400**	LDA **5001**



DIST JUSQU'À RW31		1.5	3	4	**4.7**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		600	1070	1390	**1600**	2020	2340	2660	2980	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2100** sur route
304° jusqu'à UMANU.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**313**	(250)	1	
LNAV	**600**	(537)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 31 CYVP

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KUUJJUAQ, QC

VOR/DME PISTE 13

580542N 0682520W DÉC 23°W

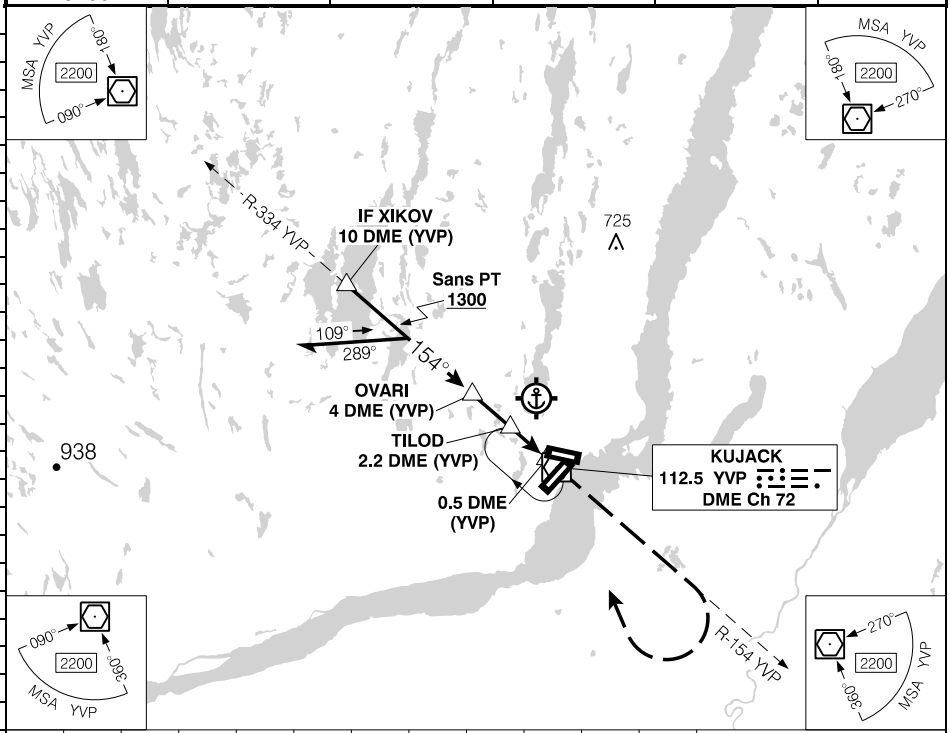
CYVP

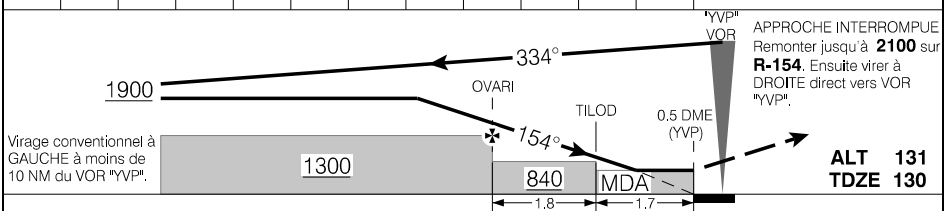
RADIO – **122.3 296.6**

MF*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	VOR YVP	APCH CRS	ALT MIN OVARI	LDA
3700	**112.5**	**154°**	**1300**	**5001**

29.1°





CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR/DME	**600**	(470)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

VOR/DME PISTE 13

CYVP

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

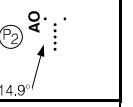
KUUJJUAQ, QC

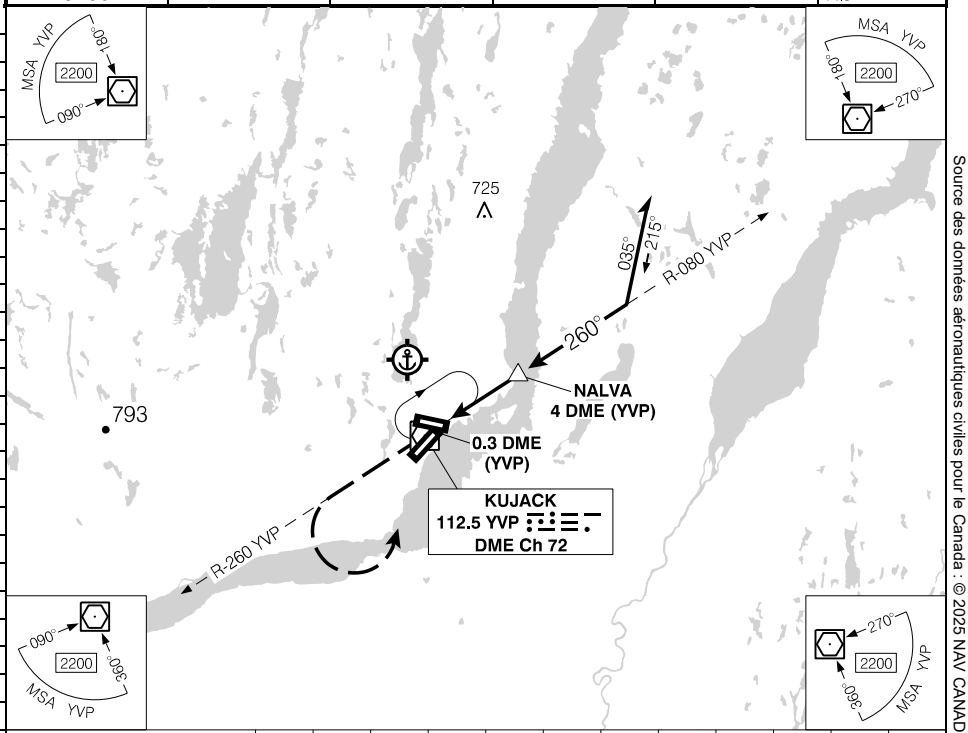
VOR/DME PISTE 25

580542N 0682520W DÉC 23°W

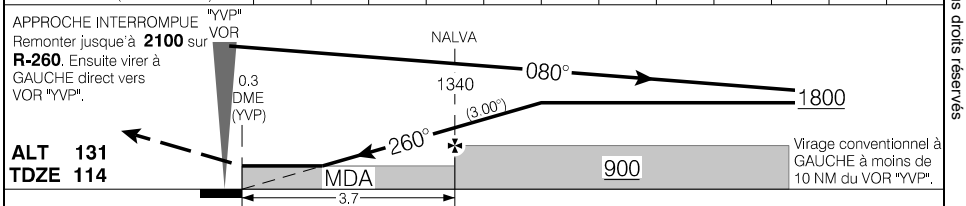
CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	VOR YVP **112.5**	APCH CRS **260°**	ALT MIN NALVA **900**	LDA **6000**





DIST JUSQU'À DME (YVP)		1.7	3	4	**5.5**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		620	1020	1340	**1800**	1970	2290	2610	2930	3250		



CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR	**620**	(506)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

VOR/DME PISTE 25

CYVP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KUUJJUAQ, QC

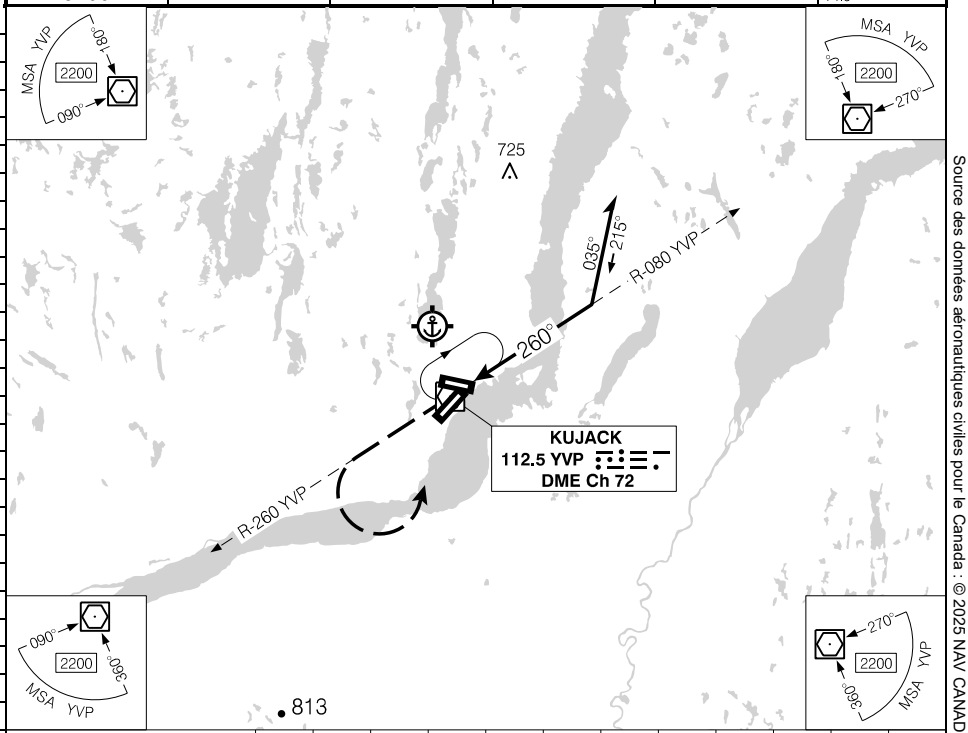
VOR PISTE 25

580542N 0682520W DÉC 23°W

CYVP

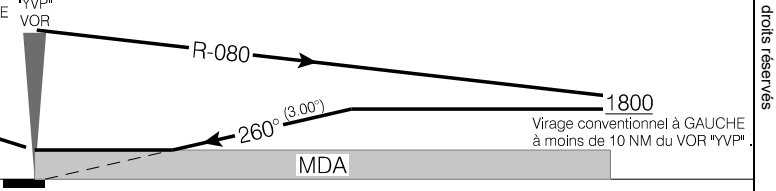
		RADIO – **122.3 296.6** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3700**	VOR YVP **112.5**	APCH CRS **260°**		LDA **6000**

AO (P2) 14.9°



DIST JUSQU'À "YVP" VOR		2.4	3	4	**5.5**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		840	1020	1340	**1800**	1970	2290	2610	2930	3250		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2100** sur **R-260**. Ensuite virer à GAUCHE direct vers VOR "YVP".



ALT 131
TDZE 114

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR	**840**	(726)	2¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

VOR PISTE 25

CYVP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

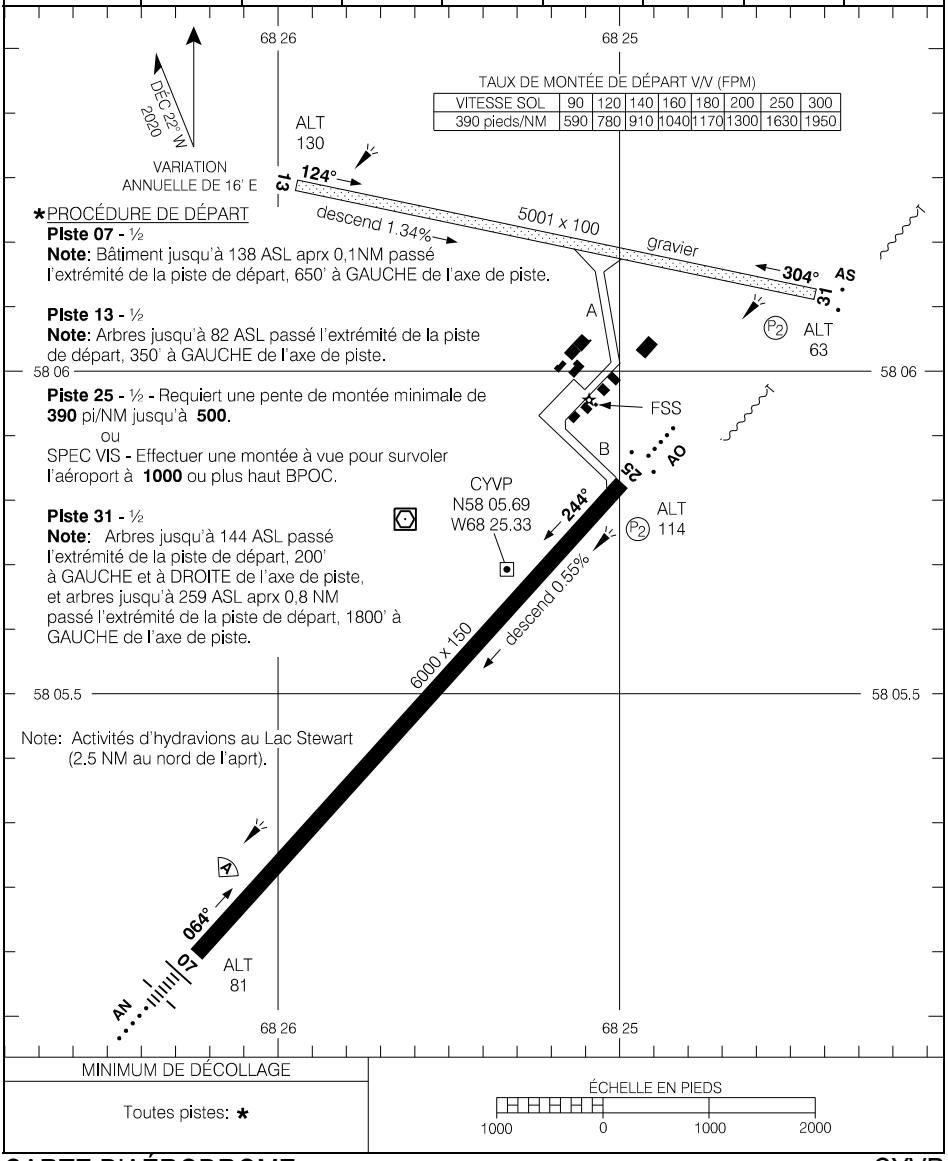
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KUUJJUAQ, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYVP

		RADIO – **122.3 296.6** MF*	RADIO Quebec – **123.27 5680**

DIST DÉCLARÉES	07	25	13	31				
TORA	6000	6000	5001	5001				
TODA	6984	6984	5701	5701				
ASDA	6000	6000	5001	5001				
LDA	6000	6000	5001	5001				



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME — CYVP

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

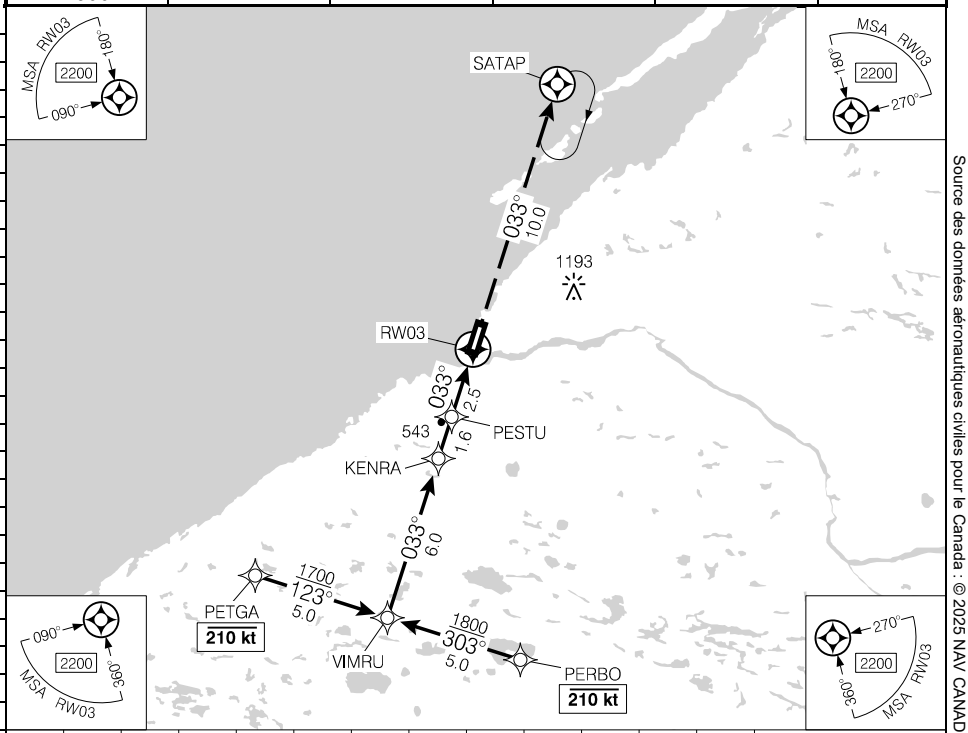
KUUJJUARAPIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 03

551655N 0774555W DÉC 15°W

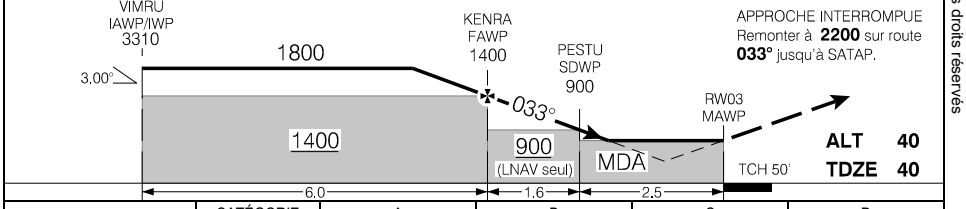
CYGW

AWOS – **125.15** (Fr) **124.35** (Ang)		RADIO La Grande – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80301** W03A	APCH CRS **033°**	ALT MIN KENRA **1400**	LDA **5082**



		10.1	9	8	7	6	**5.4**	4	3	2.0			DIST JUSQU'À RW03
		3310	2950	2640	2320	2000	**1800**	1360	1040	740			ALTITUDE (PENTE: 3.00°)

(NM) 0 5 10 15 20 25



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2200** sur route **033°** jusqu'à SATAP.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**289**	(250)	1	
LNAV	**740**	(701)	2¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 03 CYGW

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

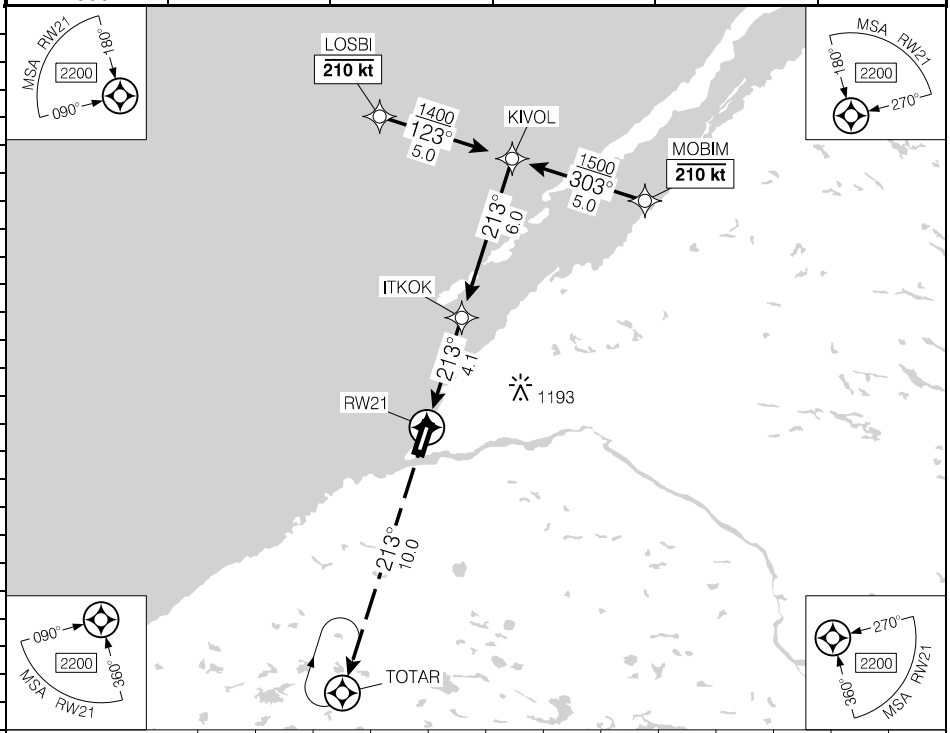
KUUJJUARAPIK, QC

RNAV (GNSS) PISTE 21

551655N 0774555W DÉC 15°W

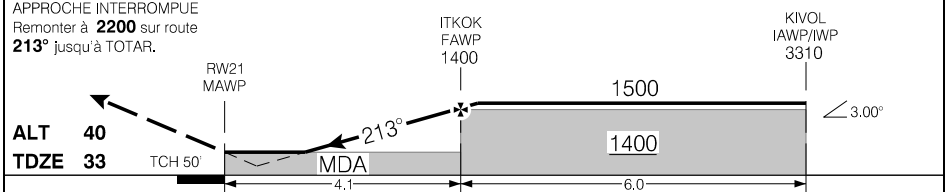
CYGW

AWOS – **125.15** (Fr) **124.35** (Ang)		RADIO La Grande – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K) A0 P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80302** W21A	APCH CRS **213°**	ALT MIN ITKOK **1400**	LDA **5082**



DIST JUSQU'À RW21		1.4	2	3	**4.4**	5	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		540	720	1040	**1500**	1680	1990	2310	2630	2950	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2200** sur route **213°** jusqu'à TOTAR.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**283**	(250)	1	
LNAV	**540**	(507)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 21 CYGW

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

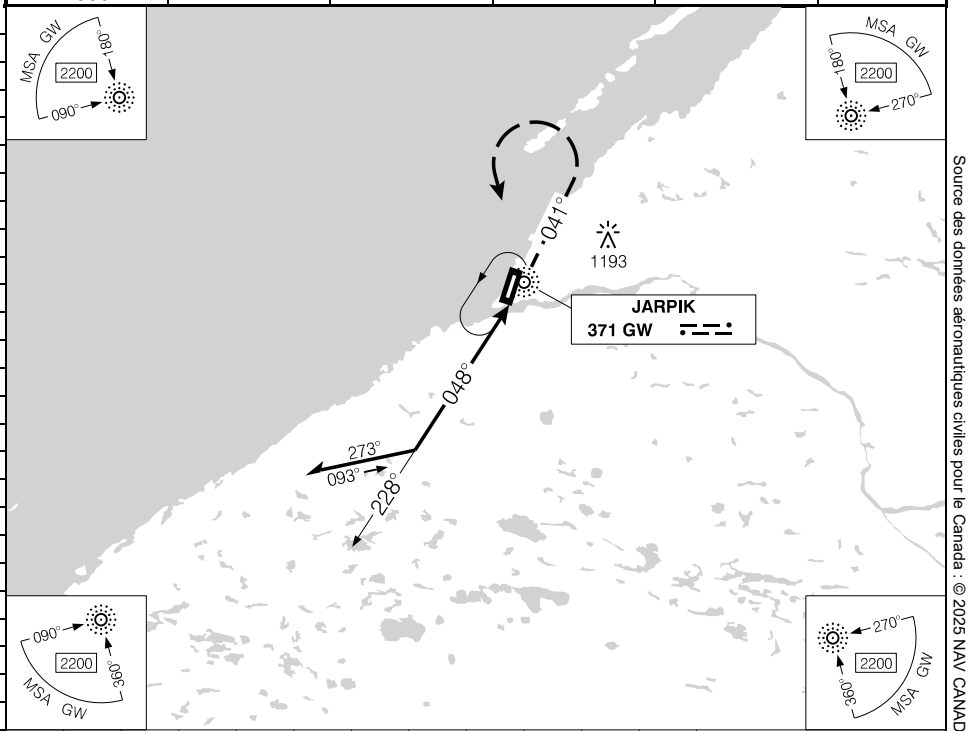
KUUJJUARAPIK, QC

NDB PISTE 03

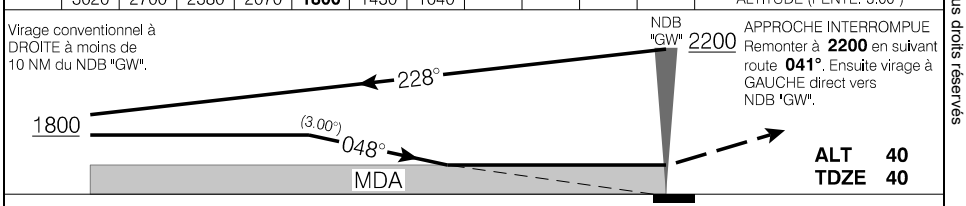
551655N 0774555W DÉC 15°W

CYGW

AWOS – **125.15** (Fr) **124.35** (Ang)		RADIO La Grande – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K) P2 AO 15.3°
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	NDB GW **371**	APCH CRS **048°**		LDA **5082**



	10	9	8	7	6.2	5	3.8					DIST JUSQU'À "GW" NDB
	3020	2700	2380	2070	**1800**	1430	1040					ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	NDB	**1040**	(1000)	3	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

NDB PISTE 03

CYGW

EFF 16 MAI 24

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

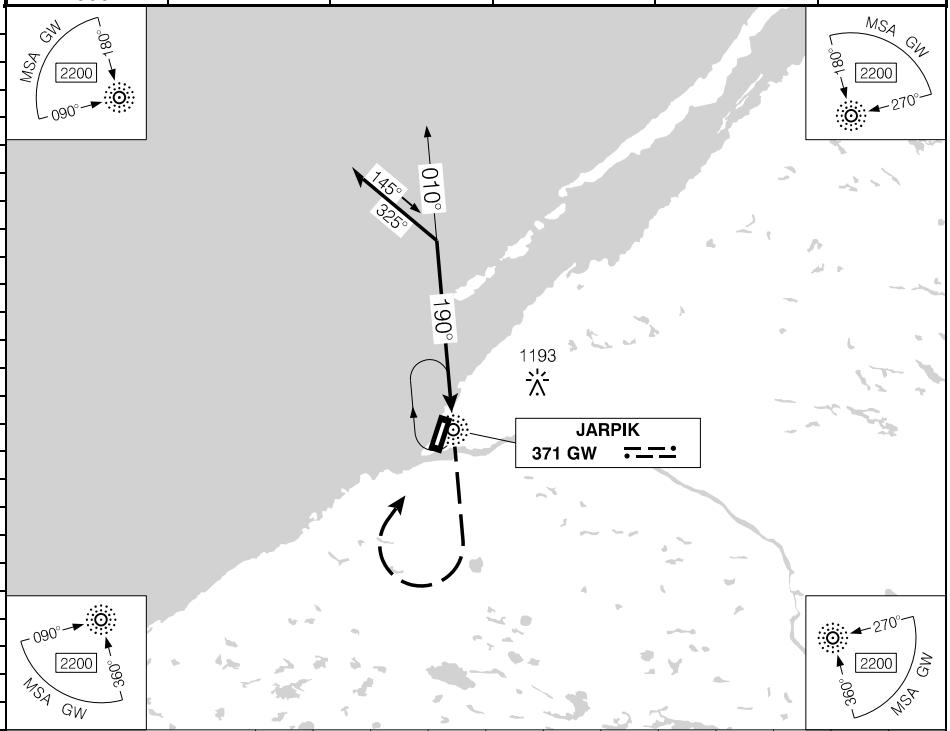
KUUJJUARAPIK, QC

NDB PISTE 21

551655N 0774555W DÉC 15°W

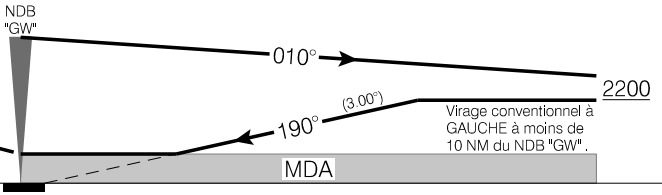
CYGW

AWOS – **125.15** (Fr) **124.35** (Ang)		RADIO La Grande – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	NDB GW **371**	APCH CRS **190°**		LDA **5082**



DIST JUSQU'À "GW" NDB			2.7	4	5	6	**6.9**	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)			840	1270	1590	1910	**2200**	2540	2860	3180		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2200** en suivant route **190°**.
Ensuite virage à DROITE direct vers NDB "GW".



ALT 40
TDZE 33

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB	**840** (807) 2½			
APPROCHE INDIRECTE	**840** (800) 2½			**960** (920) 2¾

NDB PISTE 21

CYGW

EFF 16 MAI 24

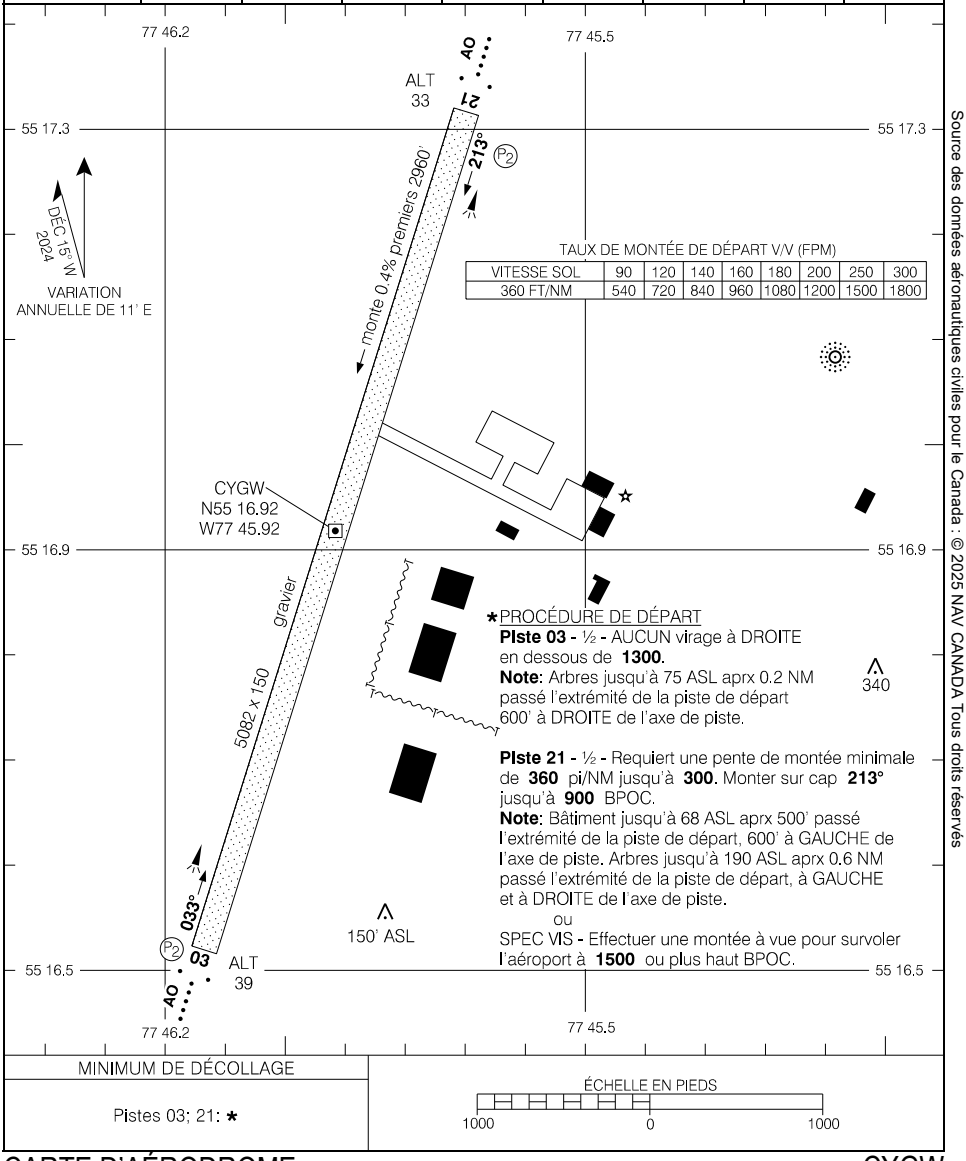
Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KUUJJUARAPIK, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYGW

AWOS – **125.15** (Fr) **124.35** (Ang)		RADIO La Grande – **122.2**	RADIO Quebec – **123.47** MF*

DIST DÉCLARÉES	03	21
TORA	5082	5082
TODA	6066	6066
ASDA	5082	5082
LDA	5082	5082



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 03; 21: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

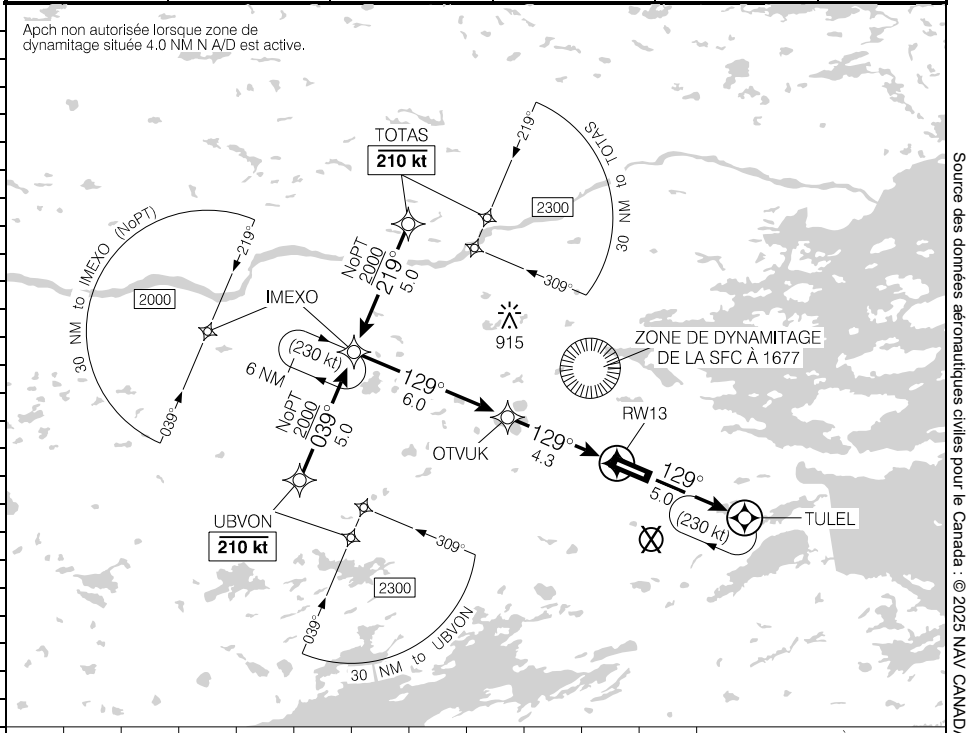
LA GRANDE RIVIÈRE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

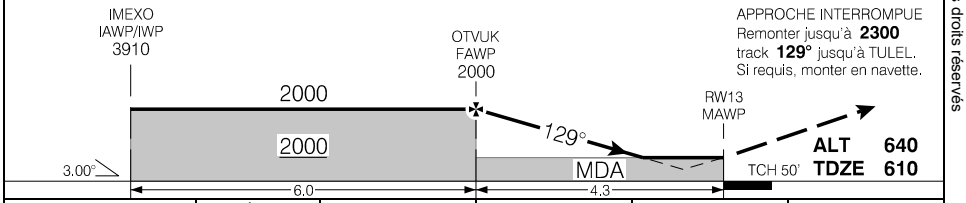
533731N 0774215W DÉC 16°W

CYGL

		RADIO – **122.3** MF*		Ⓟ2 AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 80256** W13A	APCH CRS **129°**	ALT MIN OTVUK **2000**	LDA **6487**



(NM)			10.3	9	8	7	6	5	**4.3**	3	2	1.4	DIST JUSQU'À RW13
			3910	3510	3200	2880	2560	2240	**2000**	1600	1280	1080	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**845**	(250)	1	
LNAV	**1080**	(485)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

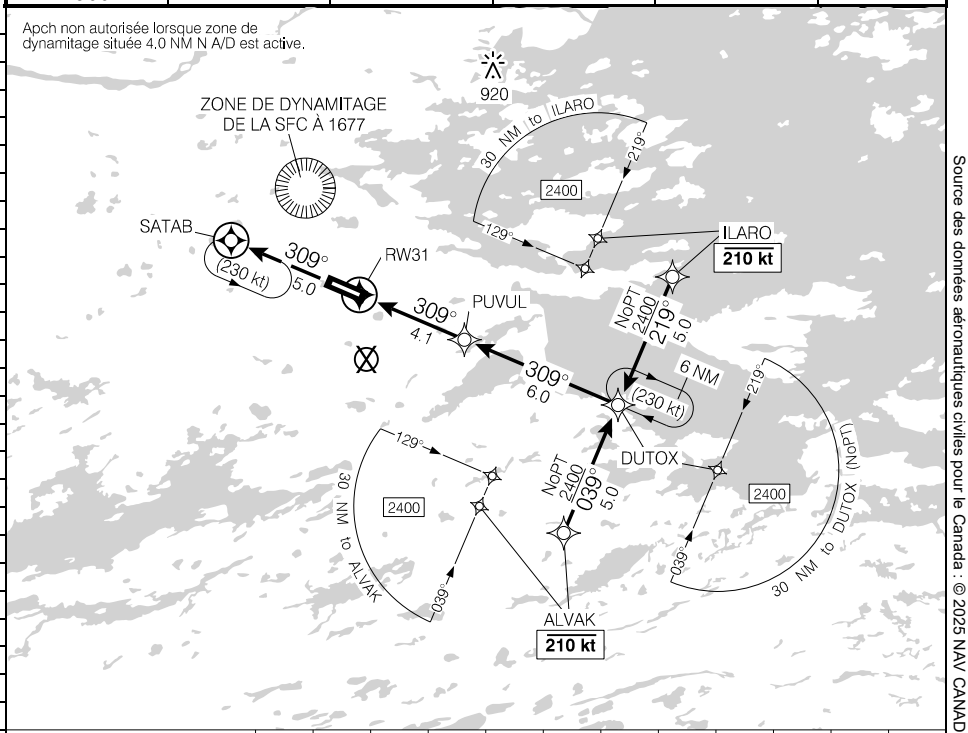
LA GRANDE RIVIÈRE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

533731N 0774215W DÉC 16°W

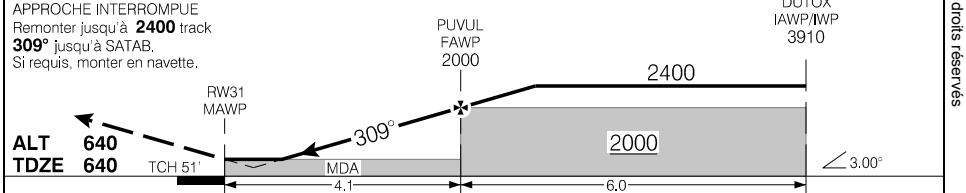
CYGL

		RADIO – **122.3** MF*		Ⓟ2 AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	WAAS **Ch 80249** W31A	APCH CRS **309°**	ALT MIN PUVUL **2000**	LDA **6487**



DIST JUSQU'À RW31	1	2	3	4	**5.4**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1020	1330	1650	1970	**2400**	2600	2920	3240	3560	3910		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2400** track **309°** jusqu'à SATAB.
Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**890**	(250)	1	
LNAV	**1020**	(380)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 31 CYGL

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LA GRANDE RIVIÈRE, QC

VOR PISTE 13

533731N 0774215W DÉC 16°W

CYGL

		RADIO – **122.3** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2900**	VOR YGL **112.2**	APCH CRS **137°**		LDA **6487**

Ⓟ2 AS

8.0

Apch non autorisée lorsque zone de dynamitage située 4.0 NM N A/D est active.

MSA YGL 180° 090° 2300

MSA YGL 180° 270° 2300

920

ZONE DE DYNAMITAGE DE LA SFC À 1677

R-317 YGL

092° 272°

137°

(230 kt)

LA GRANDE RIVIERE
112.2 YGL
DME Ch 59

R-137 YGL

090° 360° 2300 MSA YGL

270° 360° 2300 MSA YGL

25 20 15 10 5 0 (NM)

VOR "YGL"

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** sur **R-137**.
Ensuite virer à DROITE direct vers VOR "YGL".

317°

2000

137°

Virage conventionnel à GAUCHE à moins de 10 NM du VOR "YGL"

MDA

ALT 640
TDZE 610

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR	**1240**	(630)	2	
G APPROCHE INDIRECTE	**1240**	(600)	2	

VOR PISTE 13

CYGL

EFF 7 AOÛT 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

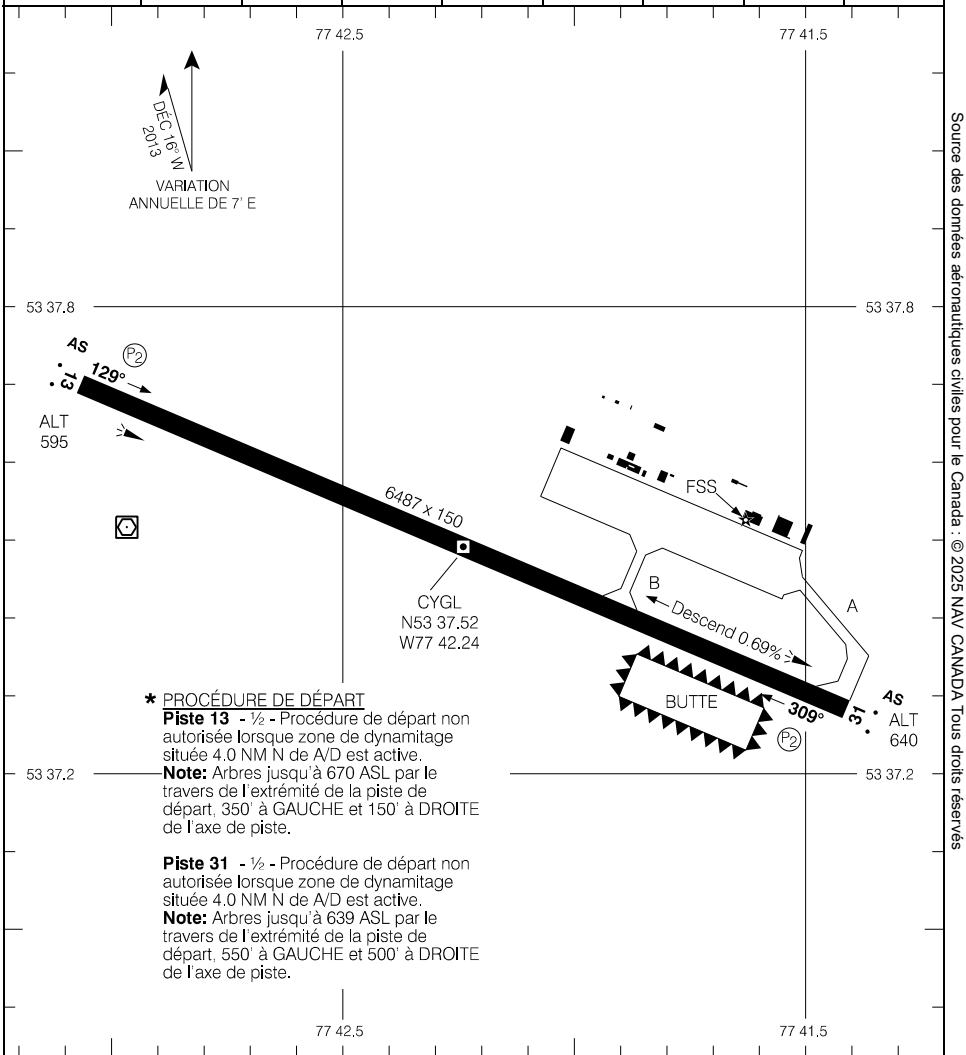
LA GRANDE RIVIÈRE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYGL

		RADIO – **122.3** MF*	RADIO Quebec – **123.37**

DIST DÉCLARÉES	13	31
TORA	6487	6487
TODA	6487	6487
ASDA	6487	6487
LDA	6487	6487



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 13 - ½ - Procédure de départ non autorisée lorsque zone de dynamitage située 4.0 NM N de A/D est active. **Note:** Arbres jusqu'à 670 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à GAUCHE et 150' à DROITE de l'axe de piste.

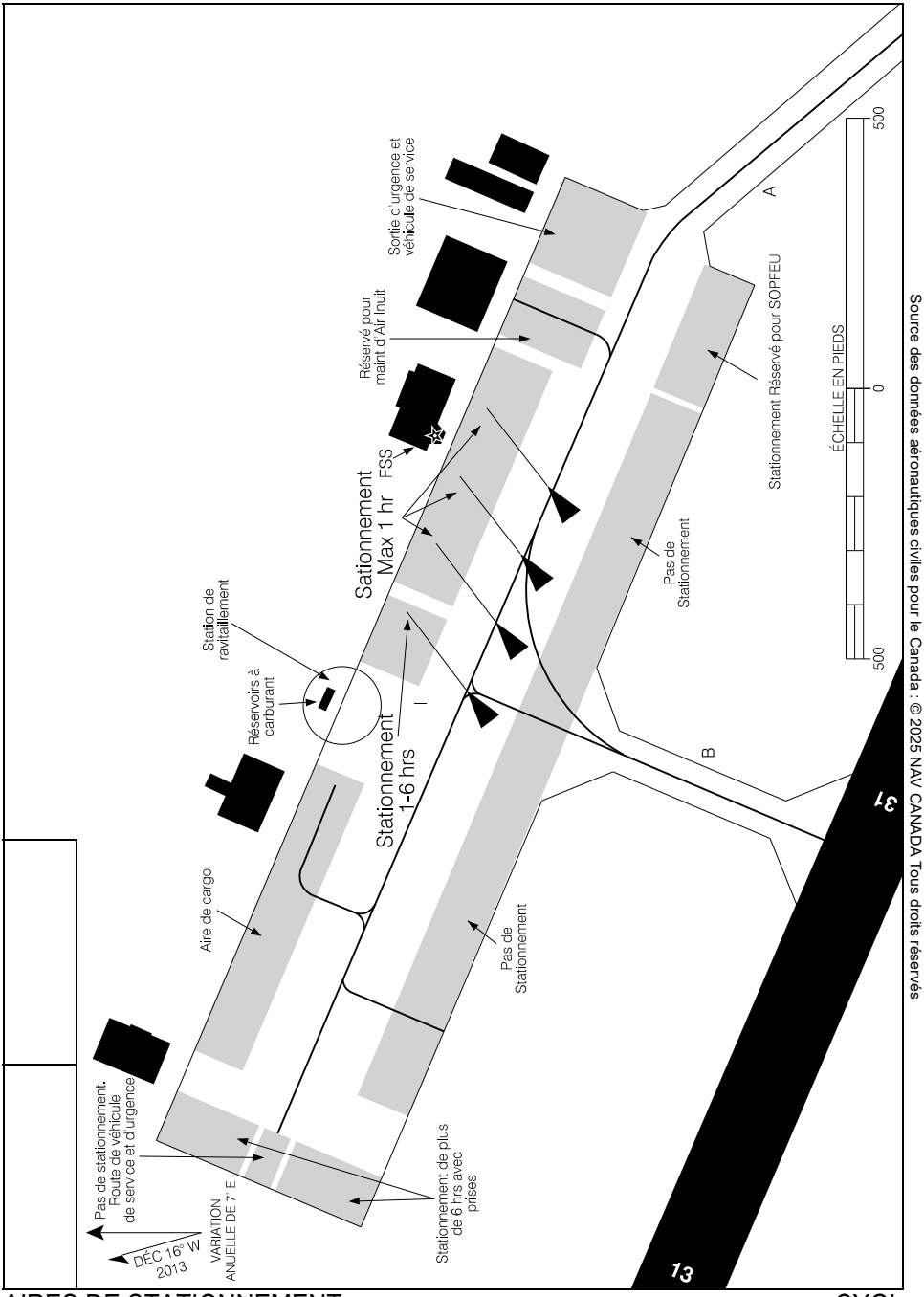
Piste 31 - ½ - Procédure de départ non autorisée lorsque zone de dynamitage située 4.0 NM N de A/D est active. **Note:** Arbres jusqu'à 639 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 550' à GAUCHE et 500' à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 13; 31: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT

CYGL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT

CYGL

EFF 7 AOÛT 25

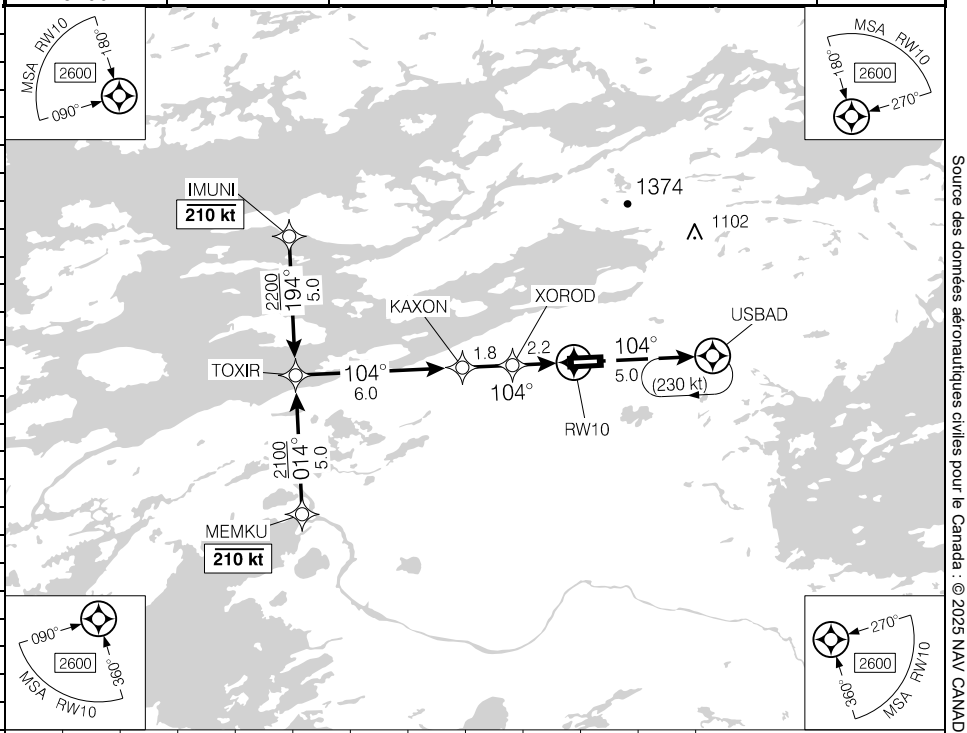
LA GRANDE-3, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

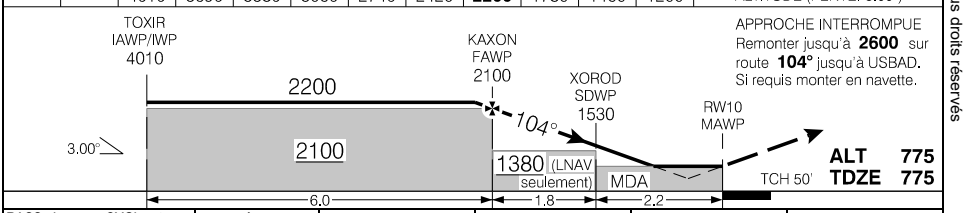
533418N 0761147W DÉC 17°W

CYAD

AUTO – **123.17**		UNICOM – **123.0** (AU) MF*		AS. . P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80603** W10A	APCH CRS **104°**	MIN ALT KAXON **2100**	LDA **5009**



		10.0	9	8	7	6	5	**4.3**	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW10
		4010	3690	3380	3060	2740	2420	**2200**	1780	1460	1200	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYGL est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1025**	(250)	1	
LNAV	**1200**	(425)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 10

CYAD

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

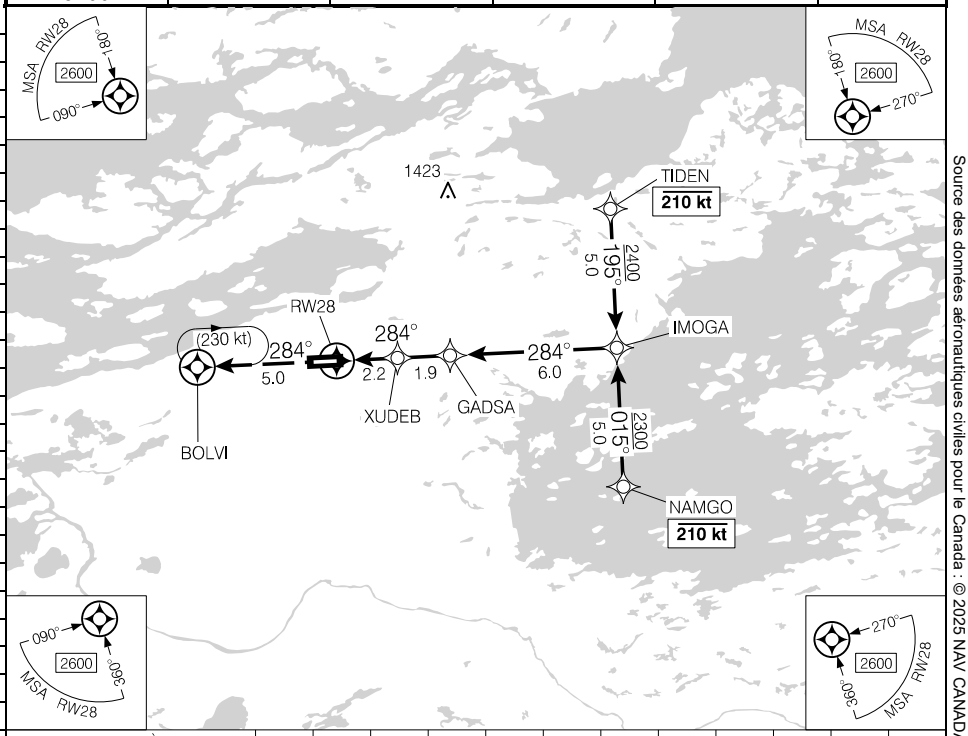
LA GRANDE-3, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

533418N 0761147W DÉC 17°W

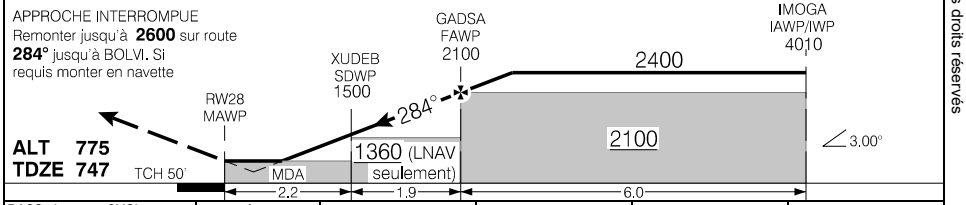
CYAD

AUTO – **123.17**		UNICOM – **123.0** (AU) MF*		AS. . P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80604** W28A	APCH CRS **284°**	MIN ALT GADSA **2100**	LDA **5009**



DIST JUSQU'À RW28	1.0	2	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1120	1430	1750	2070	**2400**	2710	3030	3350	3670	4010		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2600** sur route **284°** jusqu'à BOLVI. Si requis monter en navette



RASS : Lorsque CYGL est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**997**	(250)	1	
LNAV	**1120**	(373)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 28

CYAD

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LA GRANDE-3, QC

CARTE D'AÉRODROME

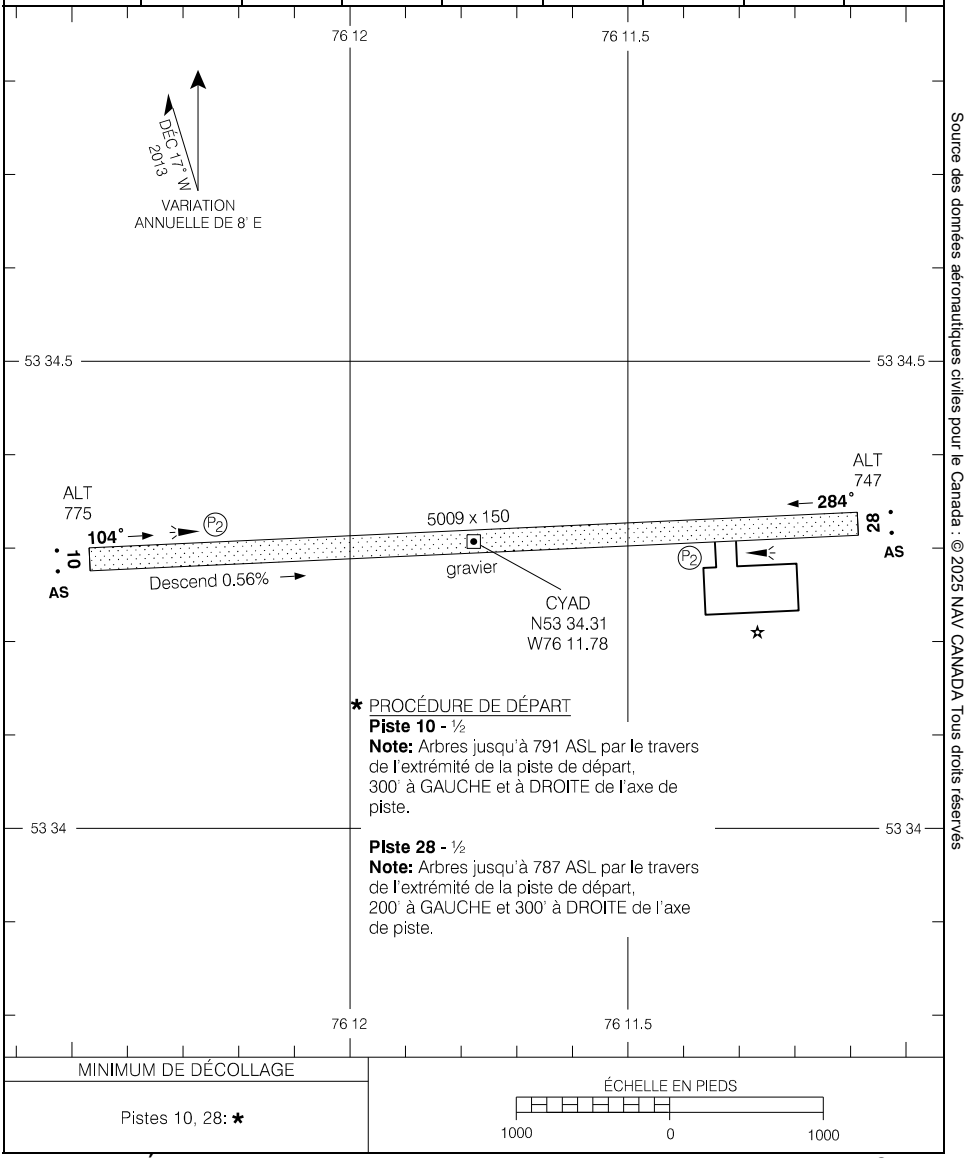
CYAD

◕ AUTO – **123.17**

◕ UNICOM – **123.0** (AU)

MF*

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	5009	5009						
TODA	5993	5993						
ASDA	5009	5009						
LDA	5009	5009						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 10, 28: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

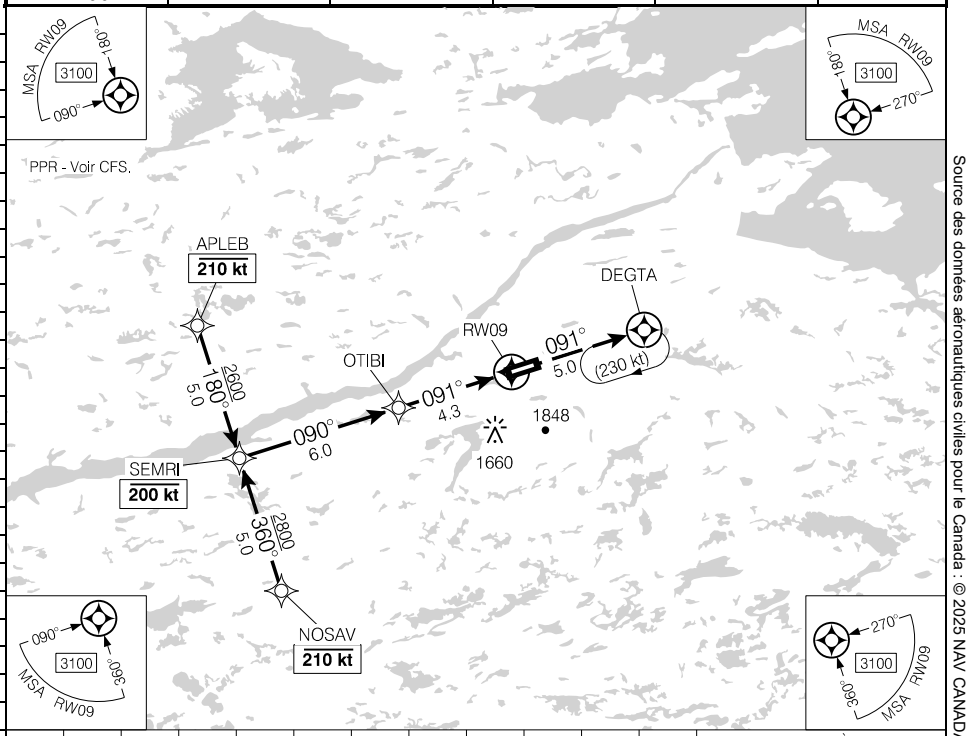
LA GRANDE-4, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09

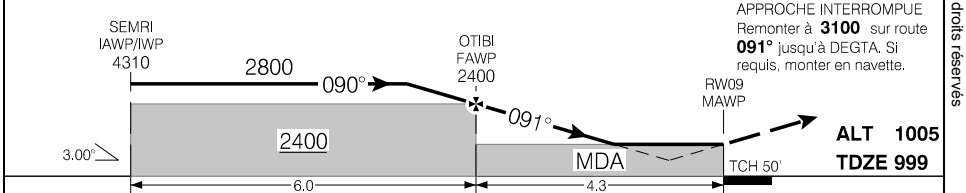
534517N 0734031W DÉC 18°W

CYAH

AWOS – **119.65** (Fr) **118.45** (Ang)		◒ UNICOM – **131.2** (AU) MF*			V2 V2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4200**	WAAS **Ch 80605** W09A	APCH CRS **091°**	ALT MIN OTIBI **2400**	LDA **5009**	



(NM)			10.3	9	8	7	6	**5.5**	4	3	1.9		DIST JUSQU'À RW09
			4310	3910	3590	3270	2960	**2800**	2320	2000	1660		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1243**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -21°C, max. 54°C)	**1575**	(582)	2	
LNAV	**1660**	(667)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CYAH

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

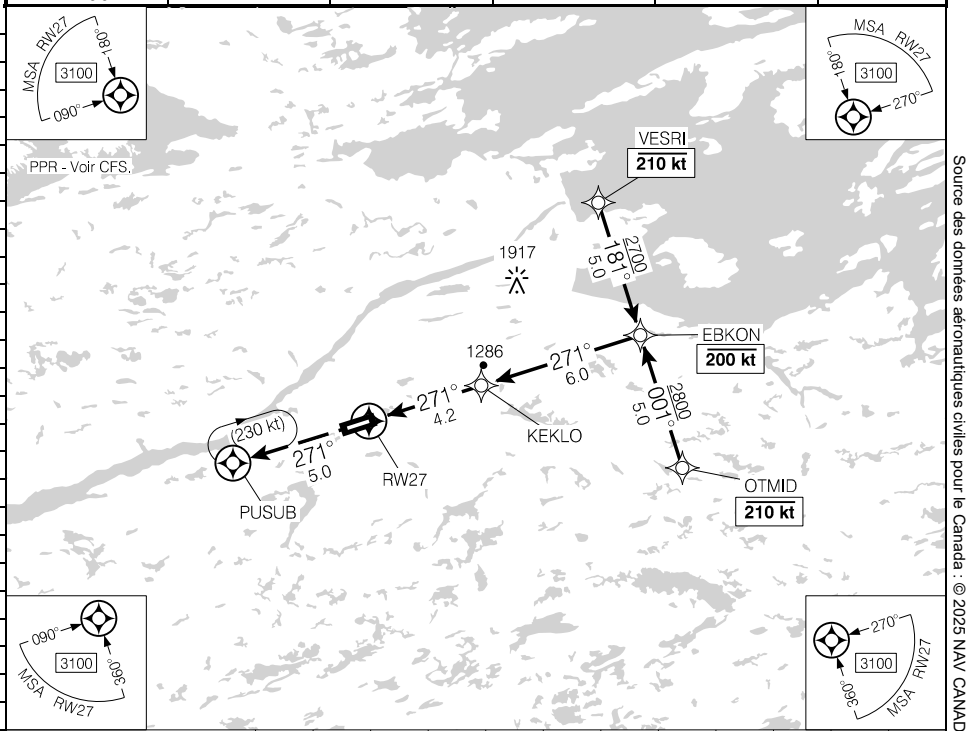
LA GRANDE-4, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

534517N 0734031W DÉC 18°W

CYAH

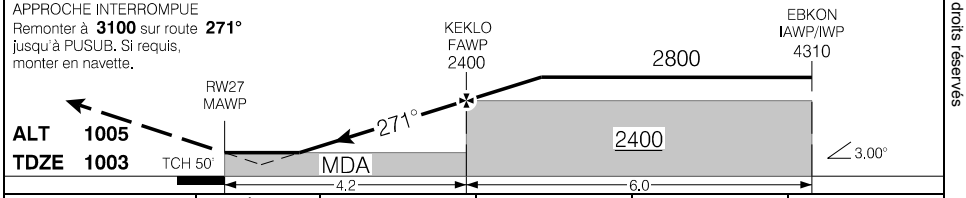
AWOS – **119.65** (Fr) **118.45** (Ang)			◒ UNICOM – **131.2** (AU) MF*		V2 V2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4200**	WAAS **Ch 80606** W27A	APCH CRS **271°**	ALT MIN KEKLO **2400**	LDA **5009**	



DIST JUSQU'À RW27	1.3	2	3	4	**5.5**	6	7	8	9	10.2		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1460	1690	2010	2330	**2800**	2960	3280	3600	3920	4310		

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3100** sur route **271°** jusqu'à PUSUB. Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1252**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1465**	(463)	1½	
LNAV	**1460**	(458)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 27

CYAH

EFF 30 NOV 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

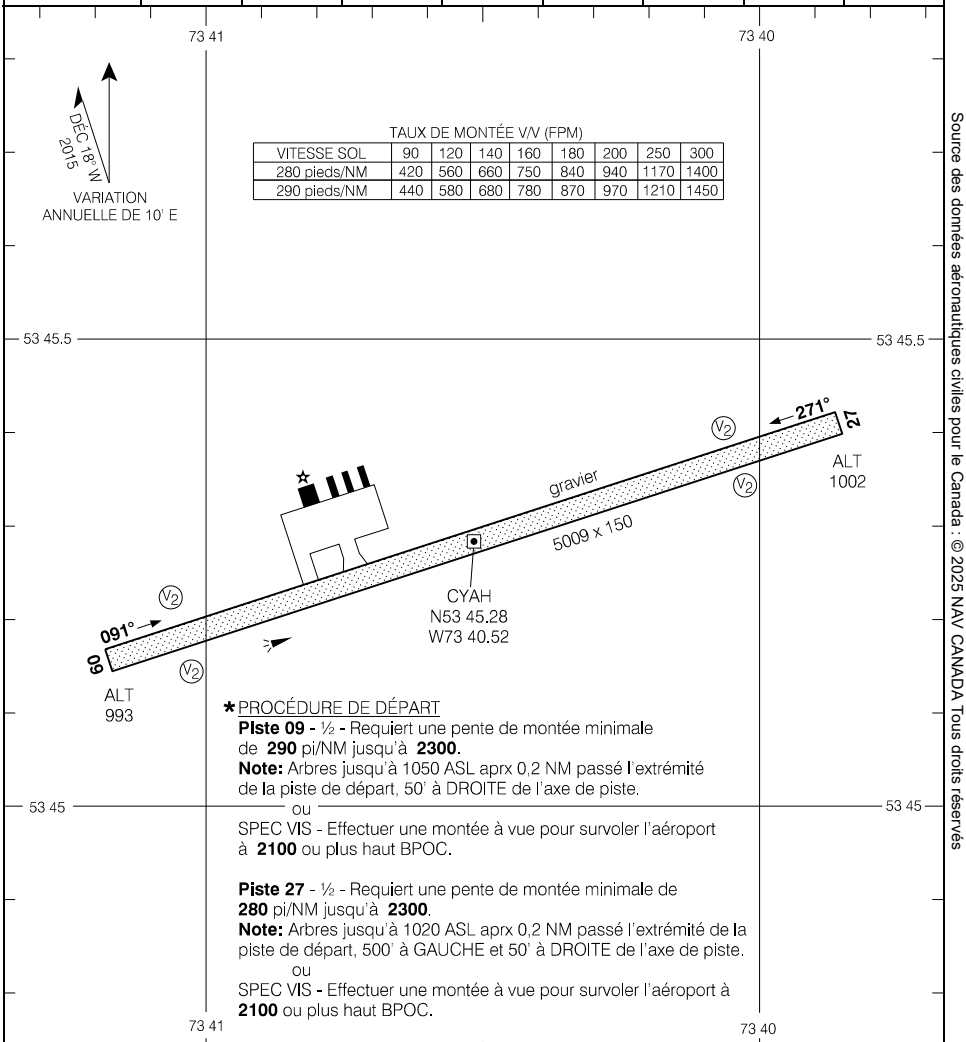
LA GRANDE-4, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYAH

AWOS – **119.65** (Fr) **118.45** (Ang)		UNICOM – **131.2** (AU) MF*	RADIO Quebec – **123.55**

DIST DÉCLARÉES	09	27
TORA	5009	5009
TODA	5993	5993
ASDA	5009	5009
LDA	5009	5009



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de **290** pi/NM jusqu'à **2300**.
Note: Arbres jusqu'à 1050 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 50' à DROITE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2100** ou plus haut BPOC.

Piste 27 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **280** pi/NM jusqu'à **2300**.
Note: Arbres jusqu'à 1020 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE et 50' à DROITE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2100** ou plus haut BPOC.

MINIMA DE DÉCOLLAGE
Toutes Pistes: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

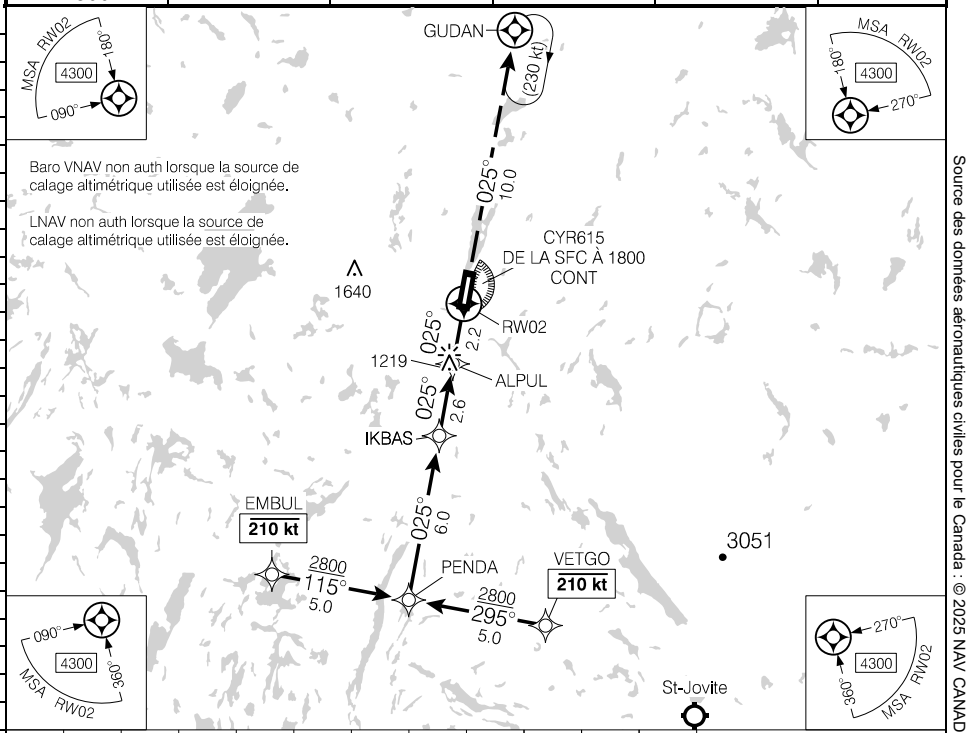
LA MACAZA/MONT-TREMBLANT, QC

RNAV (GNSS) PISTE 02

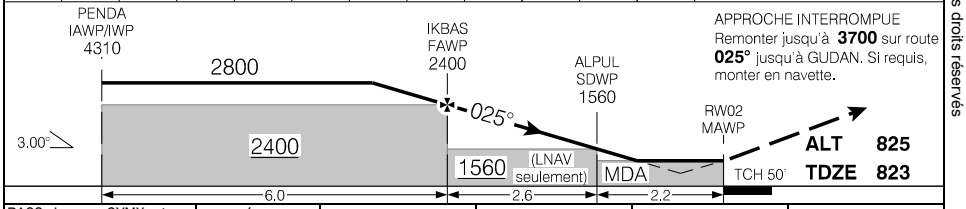
462433N 0744648W DÉC 14°W

CYFJ

	CTR Montreal – **133.9**	UNICOM – **122.7** (AU) MF		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4800**	WAAS **Ch 80392** W02A	APCH CRS **025°**	ALT MIN IKBAS **2400**	LDA **5902**



(NM)	10.8	10	9	8	7	**6.1**	5	4	3	2	1.5	DIST JUSQU'À RW02
	4310	4050	3730	3410	3090	**2800**	2450	2140	1820	1500	1340	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYMX est utilisé ajouter **200'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1093**	(281)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1392**	(580)	2	
LNAV	**1340**	(528)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 02

CYFJ

EFF 2 DÉC 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

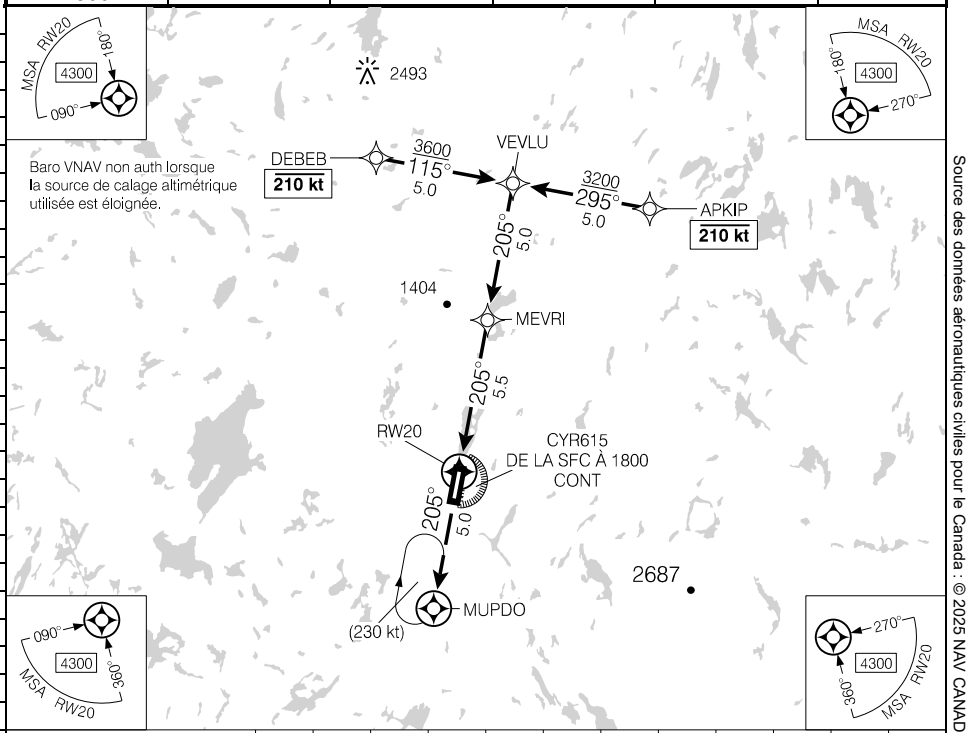
LA MACAZA/MONT-TREMBLANT, QC

RNAV (GNSS) PISTE 20

462433N 0744648W DÉC 14°W

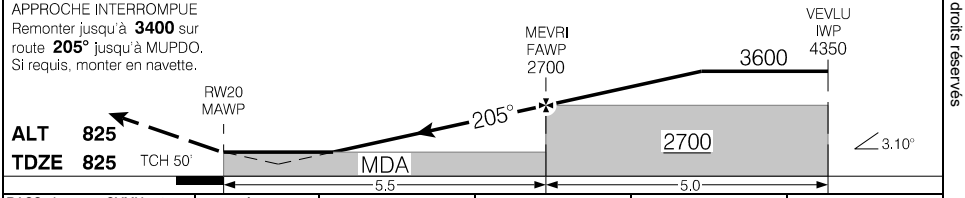
CYFJ

	CTR Montreal – **133.9**	UNICOM – **122.7** (AU) MF		AS · · P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4800**	WAAS **Ch 80393** W20A	APCH CRS **205°**	ALT MIN MEVRI **2700**	LDA **5902**



DIST JUSQU'À RW20		1.9	3	4	5	6	7	**8.3**	9	10	10.5
ALTITUDE (PENTE: 3.10°)		1500	1860	2190	2520	2850	3180	**3600**	3840	4170	4350

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3400** sur route **205°** jusqu'à MUPDO.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYMX est utilisé ajouter **200'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	380	
90	490	
110	600	
130	710	
150	820	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1105**	(280)	1	
LNAV/VNAV (min. -25°C, max. 46°C)	**1606**	(781)	2¾	
LNAV	**1500**	(675)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 20 CYFJ

EFF 2 DÉC 21

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LA MACAZA/MONT-TREMBLANT, QC

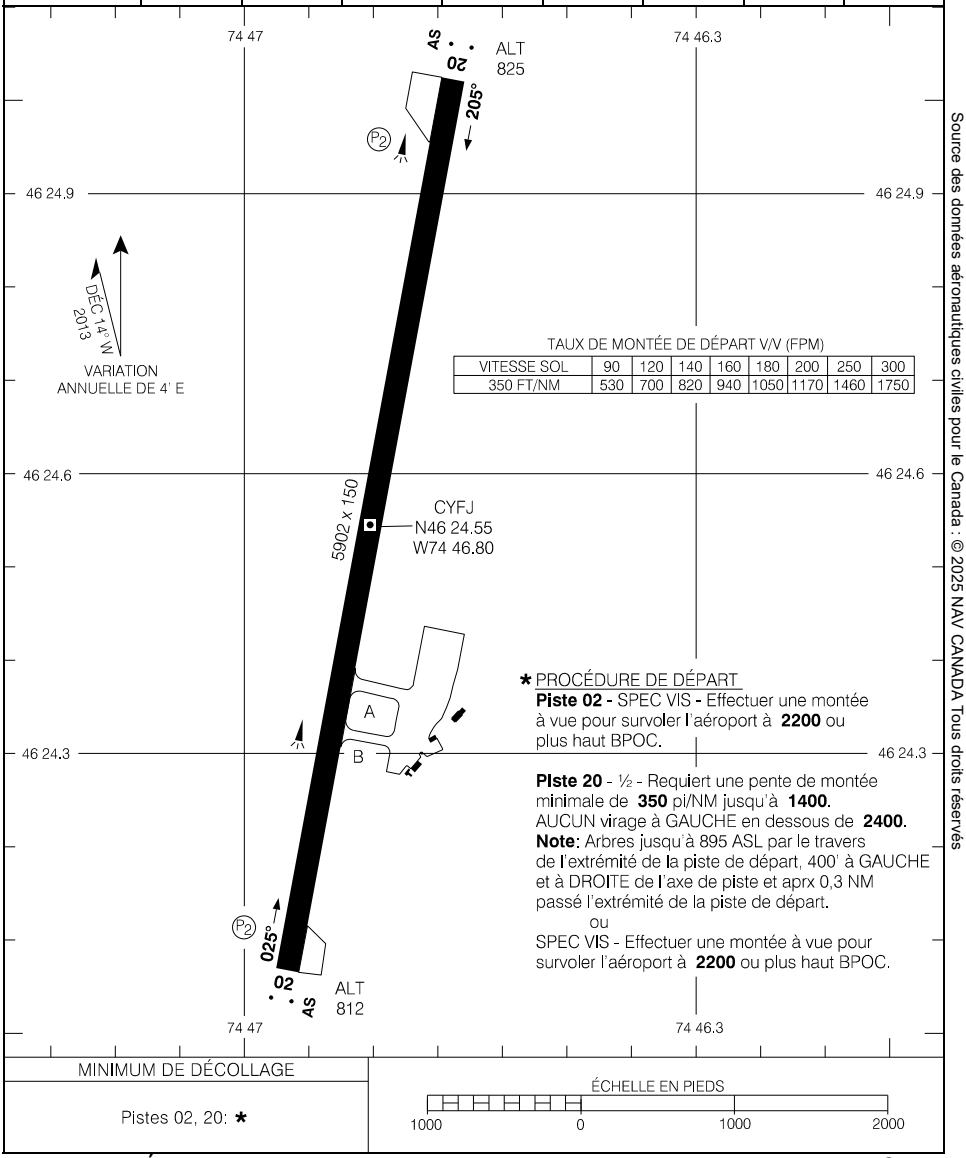
CARTE D'AÉRODROME — CYFJ

UNICOM – **122.7** (AU)

CTR Montreal – **133.9**

MF

DIST DÉCLARÉES	02	20						
TORA	5902	5902						
TODA	6886	6886						
ASDA	6164	6394						
LDA	5902	5902						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 02, 20: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

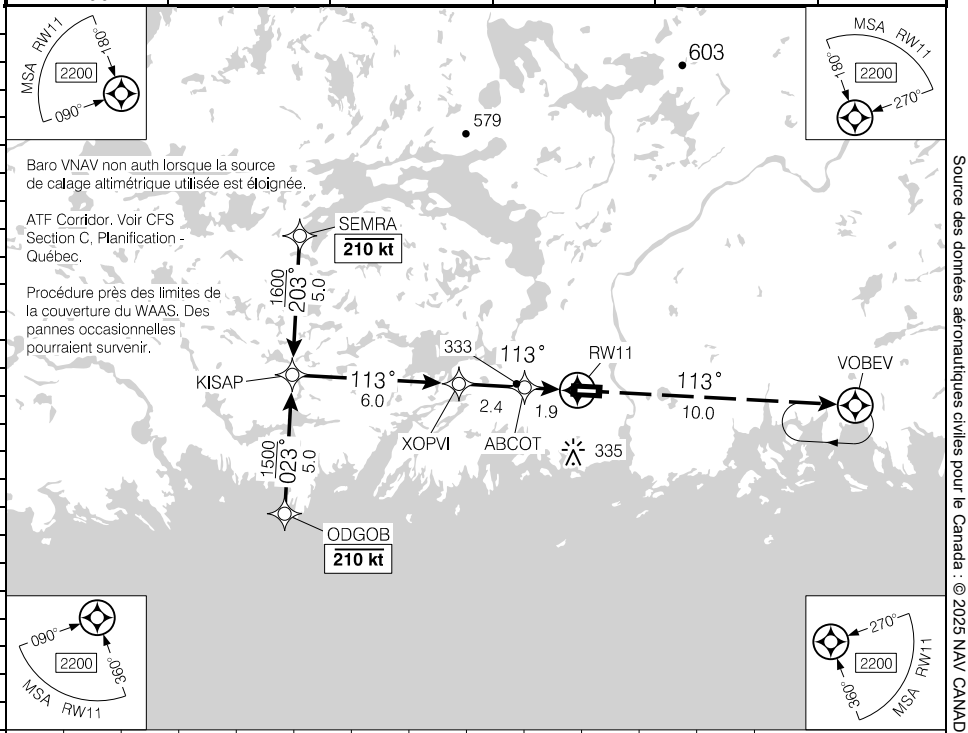
LA ROMAINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 11

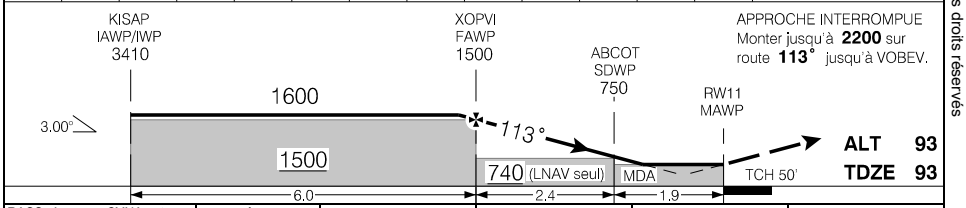
501535N 0604026W DÉC 20°W

CTT5

AWOS Natashquan – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)		UNICOM – **123.5** (AU) (Fr) ATF*		ARCAL 123.5(K) AO P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	WAAS **Ch 80534** W11A	APCH CRS **113°**	ALT MIN XOPVI **1500**	LDA **3933**



(NM)				10.3	9	8	7	6	**4.6**	4	3	2	1.4	DIST JUSQU'À RW11
				3410	3010	2690	2370	2050	**1600**	1420	1100	780	580	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYNA est utilisé ajouter **110'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**480**	(388)	1¼	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**505**	(413)	1½	
LNAV	**580**	(488)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 11

CTT5

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

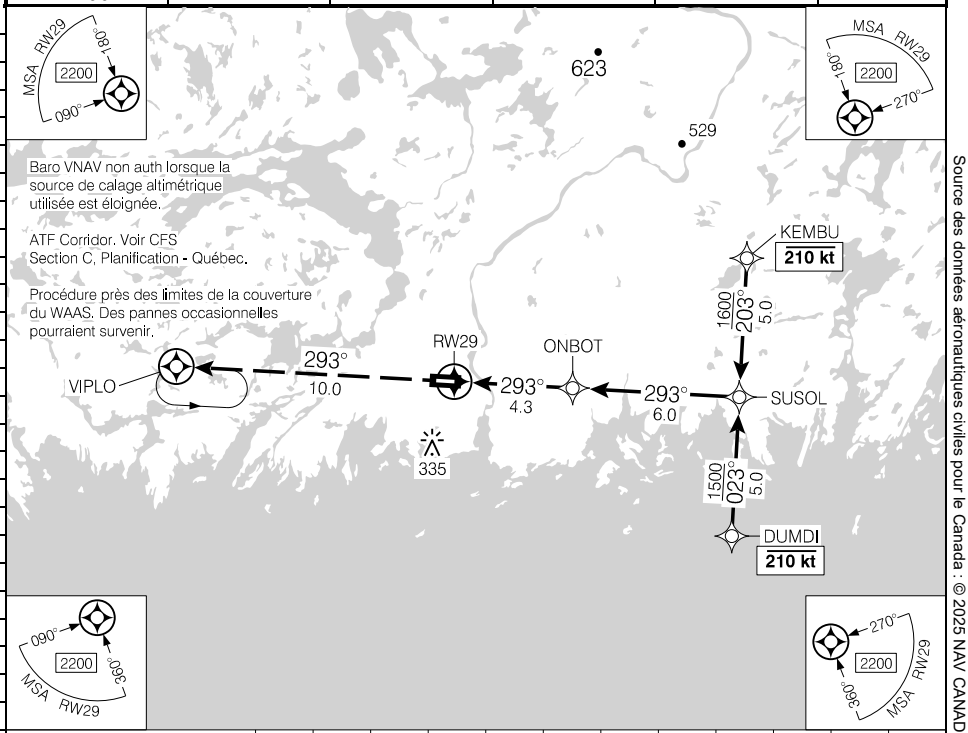
LA ROMAINE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 29

501535N 0604026W DÉC 20°W

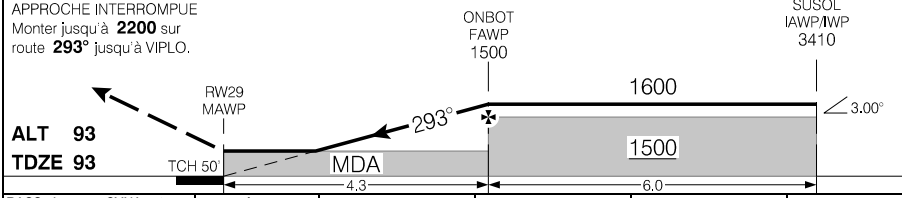
CTT5

AWOS Natashquan – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)		UNICOM – **123.5** (AU) (Fr) ATF*		ARCAL 123.5(K) AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4100**	WAAS **Ch 80535** W29A	APCH CRS **293°**	ALT MIN ONBOT **1500**	LDA **3933**



DIST JUSQU'À RW29		1.6	3	4	**4.6**	6	7	8	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		640	1100	1420	**1600**	2050	2370	2690	3010	3410		

APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **2200** sur route **293°** jusqu'à VIPLO.



RASS : Lorsque CYNA est utilisé ajouter **110'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**552**	(460)	1½	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**677**	(585)	2	
LNAV	**640**	(548)	1¾	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

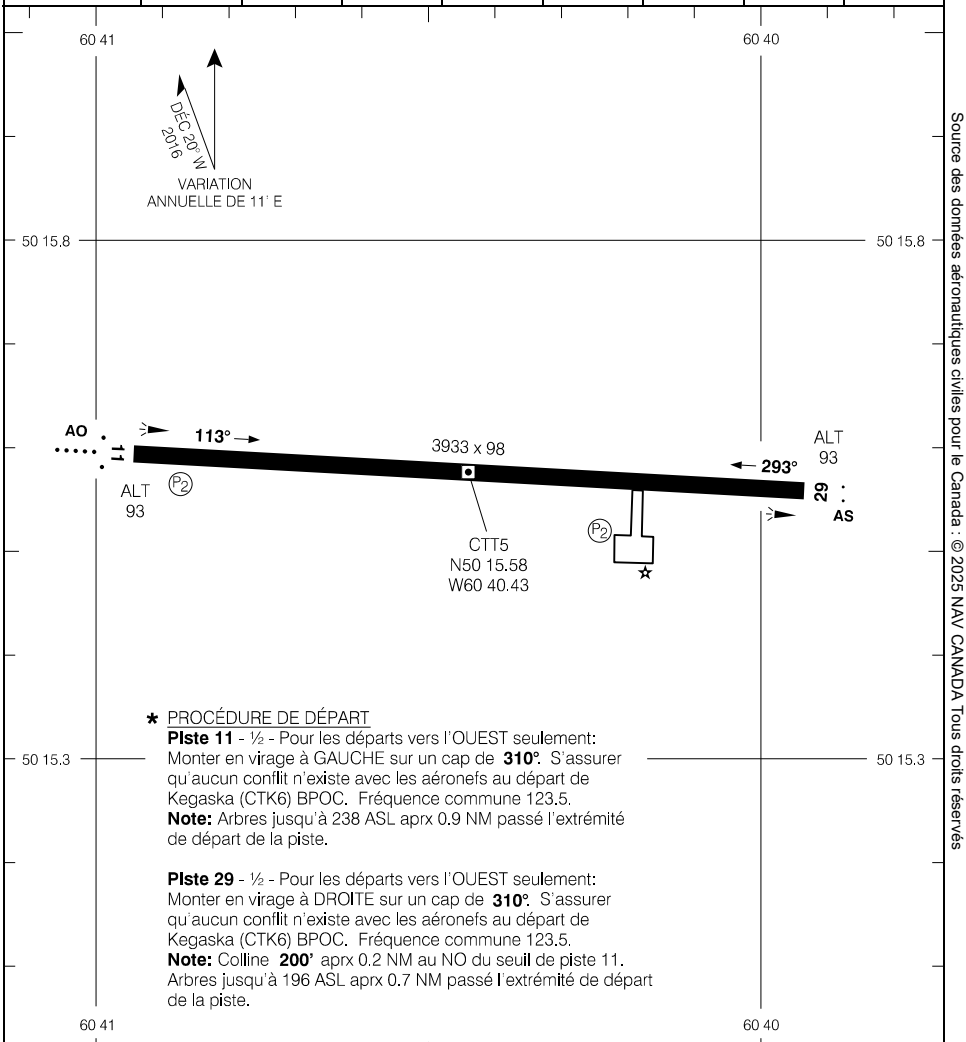
LA ROMAINE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CTT5

AWOS Natashquan – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)		◕ UNICOM – **123.5** (AU) (Fr) ATF*	

DIST DÉCLARÉES	11	29
TORA	3933	3933
TODA	3933	3933
ASDA	3933	3933
LDA	3933	3933



* PROCÉDURE DE DÉPART

PIste 11 - ½ - Pour les départs vers l'OUEST seulement: Monter en virage à GAUCHE sur un cap de **310°**. S'assurer qu'aucun conflit n'existe avec les aéronefs au départ de Kegaska (CTK6) BPOC. Fréquence commune 123.5.
Note: Arbres jusqu'à 238 ASL aprx 0.9 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

PIste 29 - ½ - Pour les départs vers l'OUEST seulement: Monter en virage à DROITE sur un cap de **310°**. S'assurer qu'aucun conflit n'existe avec les aéronefs au départ de Kegaska (CTK6) BPOC. Fréquence commune 123.5.
Note: Colline **200'** aprx 0.2 NM au NO du seuil de piste 11. Arbres jusqu'à 196 ASL aprx 0.7 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 11, 29: *	1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

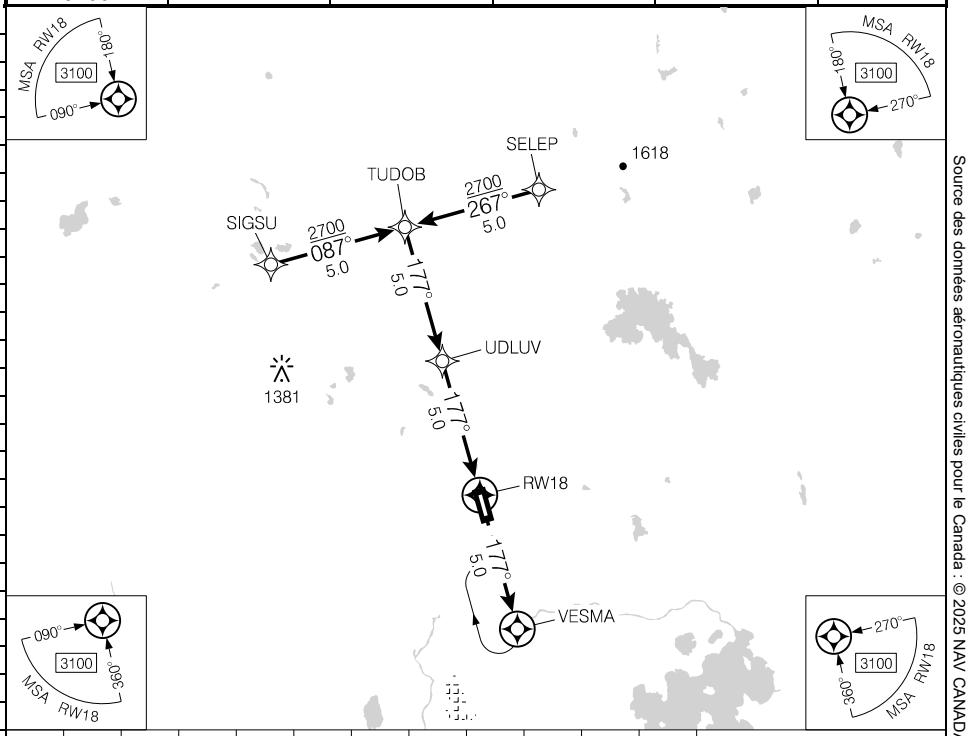
LA SARRE, QC

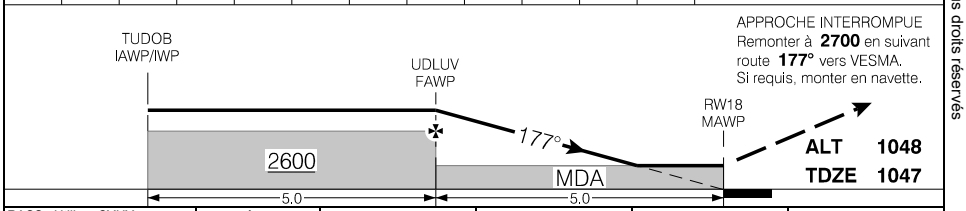
RNAV (GNSS) PISTE 18

485500N 0791045W DÉC 13°W

CSR8

	CTR Montreal – **125.9**	TFC – **122.8** ATF		ARCAL 123.2(K) AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	RNAV	APCH CRS **177°**	ALT MIN UDLUV **2600**	LDA **4702**





RASS : Utiliser CYUY.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1560** (513)	1½	NON AUTORISÉE	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) PISTE 18

CSR8

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

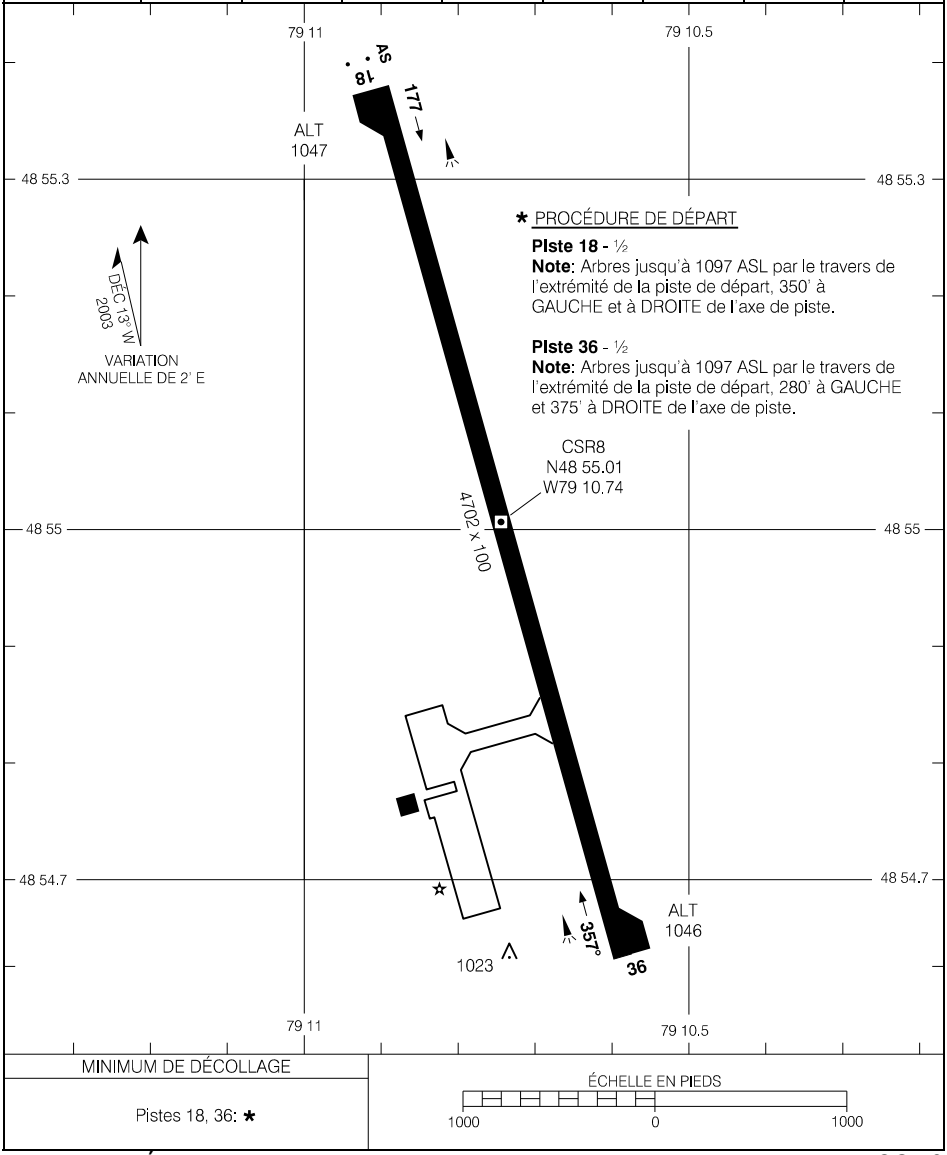
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LA SARRE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CSR8

			TFC – **122.8**			ATF	CTR Montreal – **125.9**	
DIST DÉCLARÉES	**18**	**36**						
TORA	4702	4702						
TODA	4702	4702						
ASDA	4702	4702						
LDA	4702	4702						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 18, 36: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

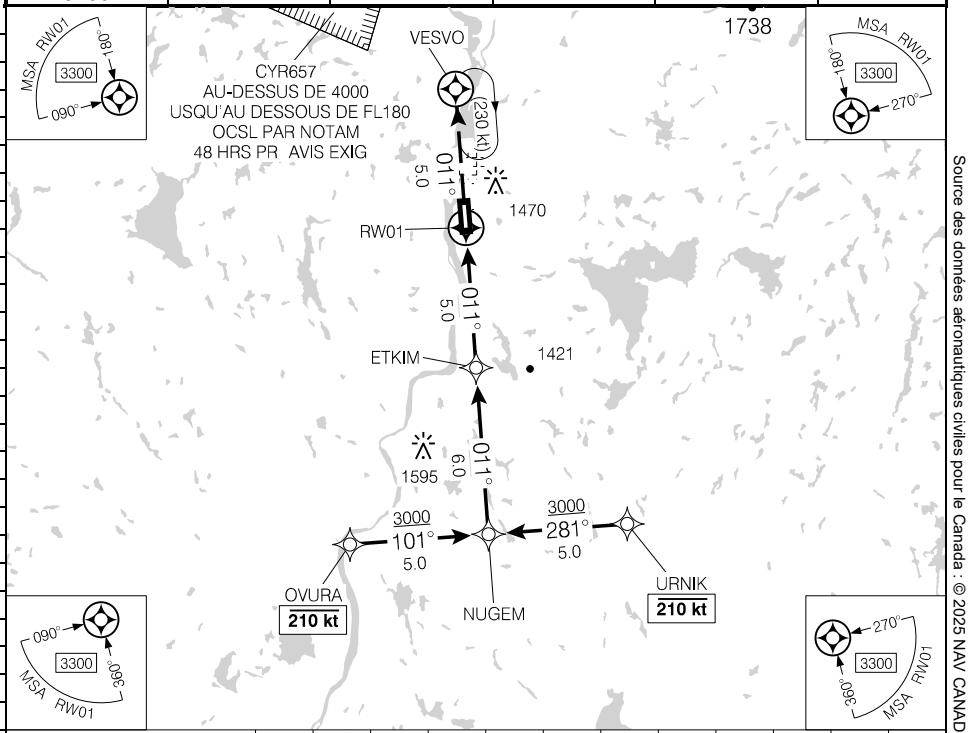
LA TUQUE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 01

472433N 0724721W DÉC 15°W

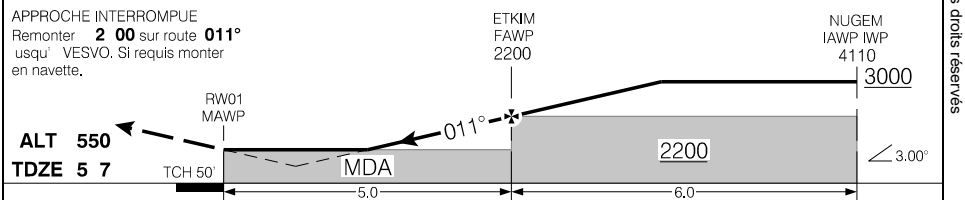
CYLQ

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **134.5**	◕ UNICOM – **122.32** (AU)		ARCAL 122.325(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80402** W01A	APCH CRS **011°**	ALT MIN ETKIM **2200**	LDA **5000**



DIST USQU' RW01			2.5	4	5	6	7	**7.6**	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)			1400	1870	2190	2500	2820	**3000**	3460	3780	4110

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter **2 00** sur route **011°**
usqu' VESVO. Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYRJ est utilisé ajouter **180'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**949**	(405)	1½	
LNAV	**1400**	(856)	2½	

RNAV (GNSS) PISTE 01

CYLQ

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

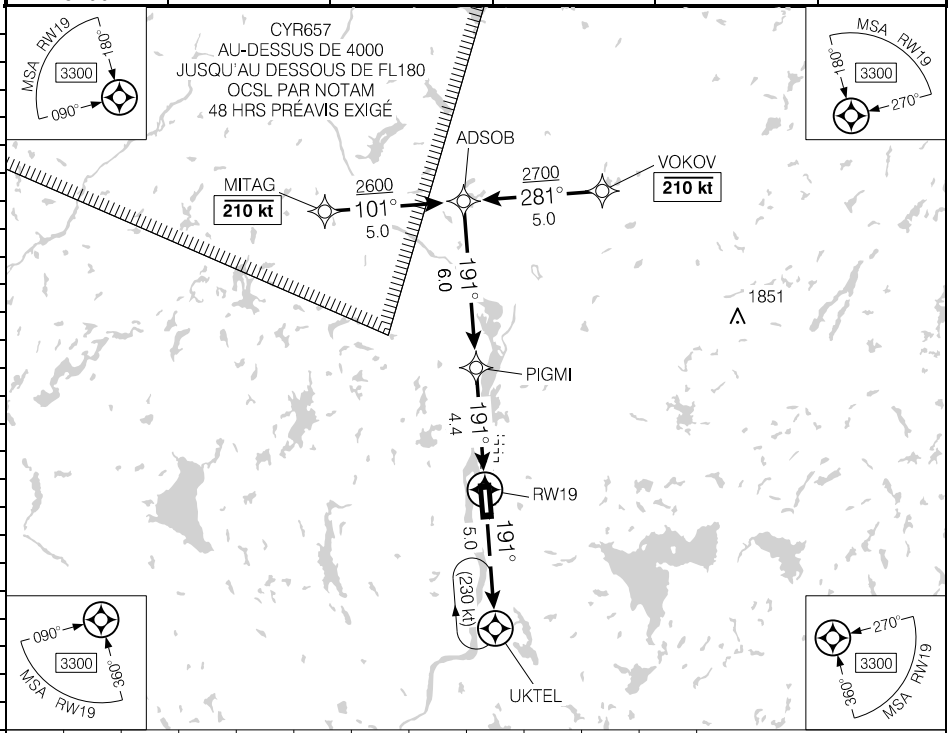
LA TUQUE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 19

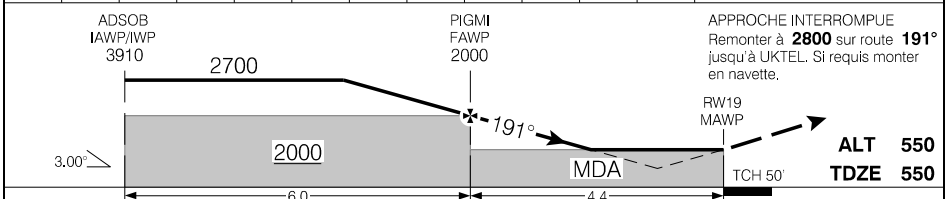
472433N 0724721W DÉC 15°W

CYLQ

AUTO – **122.97**	CTR Montreal – **134.5**		◕ UNICOM – **122.32** (AU)		ARCAL 122.325(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80403** W19A	APCH CRS **191°**	ALT MIN PIGMI **2000**	LDA **5000**	



(NM)			10.4	9	8	**6.6**	6	5	4	3	2.3		DIST JUSQU'À RW19
			3910	3470	3150	**2700**	2510	2190	1870	1560	1340		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYRJ est utilisé ajouter **180'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**800**	(250)	1	
LNAV	**1340**	(790)	2½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 19 CYLQ

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

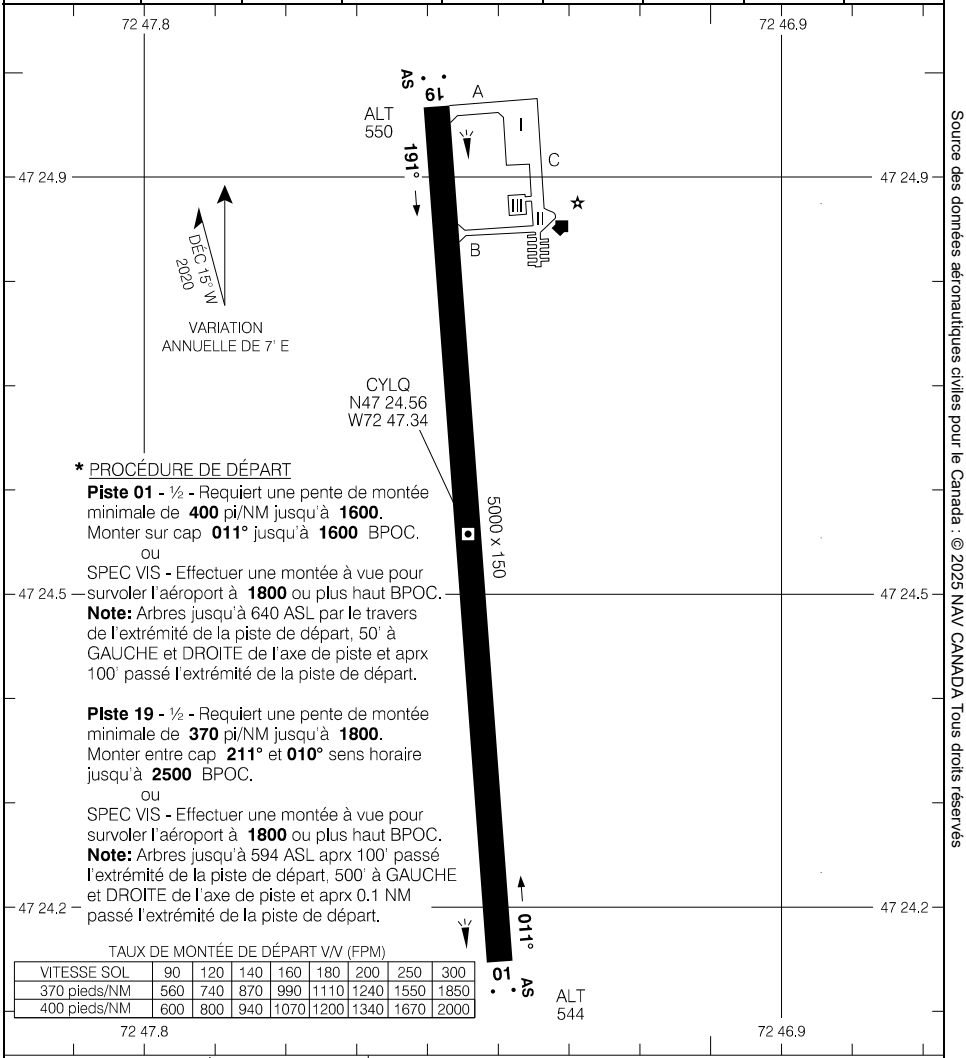
LA TUQUE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYLQ

AUTO – **122.97**		UNICOM – **122.32** (AU)	CTR Montreal – **134.5**

DIST DÉCLARÉES	01	19
TORA	5000	5000
TODA	5000	5000
ASDA	5000	5000
LDA	5000	5000



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 01 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **400** pi/NM jusqu'à **1600**. Monter sur cap **011°** jusqu'à **1600** BPOC.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1800** ou plus haut BPOC.

Note: Arbres jusqu'à 640 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 50' à GAUCHE et DROITE de l'axe de piste et aprx 100' passé l'extrémité de la piste de départ.

PIste 19 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **370** pi/NM jusqu'à **1800**. Monter entre cap **211°** et **010°** sens horaire jusqu'à **2500** BPOC.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1800** ou plus haut BPOC.

Note: Arbres jusqu'à 594 ASL aprx 100' passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE et DROITE de l'axe de piste et aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
370 pieds/NM	560	740	870	990	1110	1240	1550	1850
400 pieds/NM	600	800	940	1070	1200	1340	1670	2000

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 01; 19: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

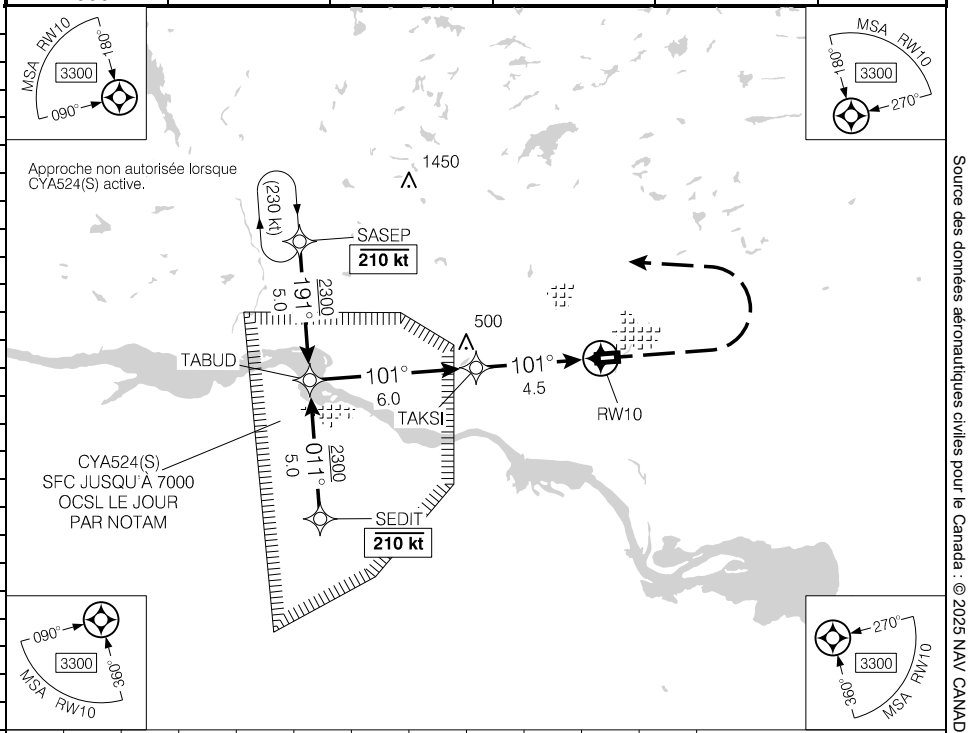
LACHUTE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

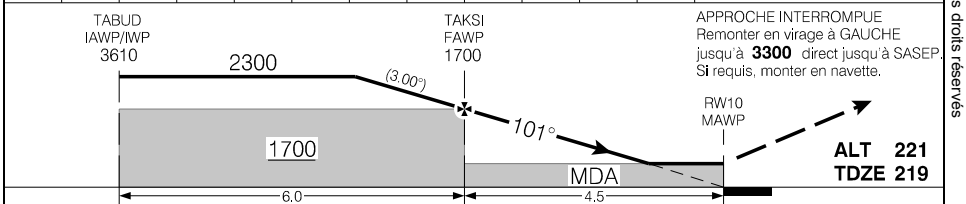
453822N 0742214W DÉC 15°W

CSE4

	TML Montreal – **124.65 268.3**		UNICOM – **123.0** ATF*		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	RNAV	APCH CRS **101°**	ALT MIN TAKSI **1700**	LDA **3094**	



(NM)	10.5	10	9	8	7	**6.4**	5	4	3	1.5		DIST JUSQU'À RW10
	3610	3460	3140	2820	2500	**2300**	1860	1540	1230	760		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYMX.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**760**	(541)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 10

CSE4

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LACHUTE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

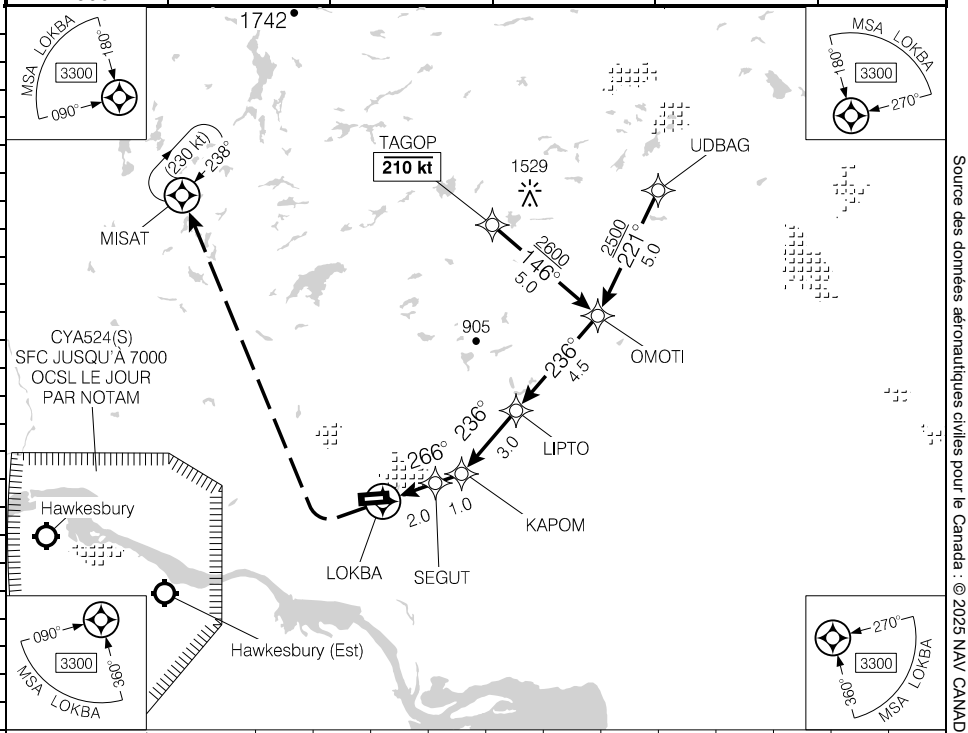
453822N 0742214W DÉC 15°W

CSE4

TML Montreal – 124.65 268.3	UNICOM – 123.0 ATF*	ARCAL 123.0(K)

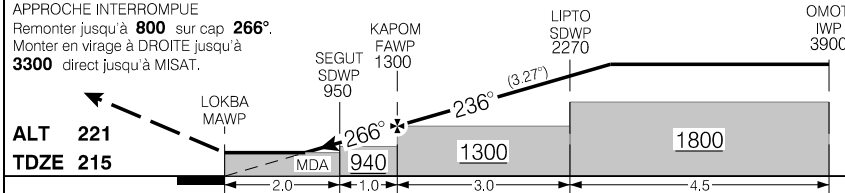
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN KAPOM	LDA
7600		266°	1300	3779

15.0°



DIST JUSQU'À LOKBA	1.4	2	3	4	5	6	**6.7**	8	9	10	10.5
ALTITUDE (PENTE: 3.27°)	740	950	1300	1650	1990	2340	**2600**	3030	3380	3730	3900

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **800** sur cap **266°**.
Monter en virage à DROITE jusqu'à **3300** direct jusqu'à MISAT.



RASS : Utiliser CYMX.	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LNAV	**740**	(529)	1¾	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	400	
90	520	
110	630	
130	750	
150	870	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

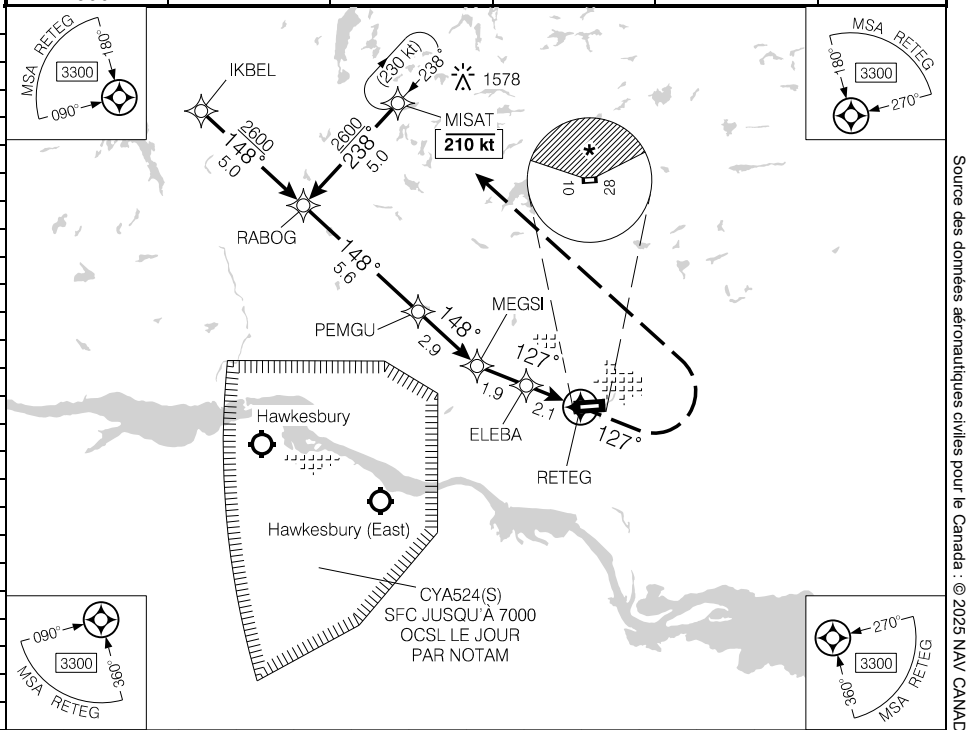
LACHUTE, QC

RNAV (GNSS) A

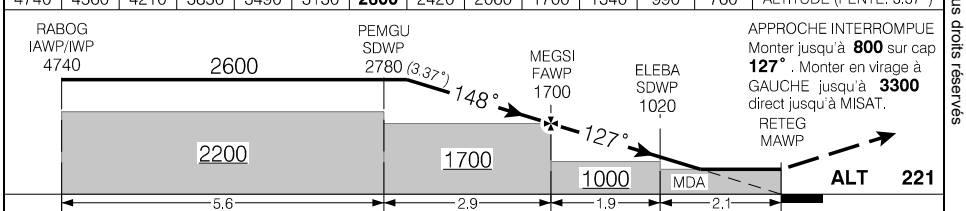
453822N 0742214W DÉC 15°W

CSE4

	TML Montreal – **124.65 268.3**		UNICOM – **123.0** ATF*		ARCAL 123.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	RNAV	APCH CRS **127°**	ALT MIN MEGSI **1700**	LDA VOIR LA CARTE D'AÉRODROME	



(NM)	12.5	12	11	10	9	8	**6.5**	6	5	4	3	2	1.4	DIST JUSQU'À RETEG
25														
20														
15														
10														
5														
0	4740	4560	4210	3850	3490	3130	**2600**	2420	2060	1700	1340	990	760	ALTITUDE (PENTE: 3.37°)



RASS : Utiliser CYMX.

CATÉGORIE	A	B	C	D
APPROCHE INDIRECTE	* **760** (539)	1¾	* **780** (559)	2 NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	420	
90	540	
110	660	
130	780	
150	890	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Piste 10 : Requiert une pente de montée minimale de **230** pi/NM jusqu'à **800**. Ne pas dépasser 200 kt avant d'avoir franchi MISAT. Monter sur cap **101°** jusqu'à **800**, ensuite monter en virage à GAUCHE direct vers MISAT. Monter et maintenir **3300**.

Note : Arbres et chemins jusqu'à 314 ASL à l'intérieure de 0,5 NM de l'extrémité de la piste de départ. Tour à 359 ASL aprx 0,7 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 28 : Requiert une pente de montée minimale de **270** pi/NM jusqu'à **800**. Ne pas dépasser 200 kt avant d'avoir franchi MISAT. Monter sur cap **281°** jusqu'à **800**, ensuite monter en virage à DROITE direct vers MISAT. Monter et maintenir **3300**.

Note : Arbres et bâtiments jusqu'à 329 ASL à l'intérieure de 0,6 NM de l'extrémité de la piste de départ.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
230 pieds/NM	350	460	540	620	690	770	960	1150
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 10 minutes ou moins après le décollage et en conditions météo IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après être entré dans le circuit d'attente, vous êtes autorisé à effectuer une approche à CSE4 ou à continuer en route à l'altitude du plan de vol.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

MISAT UN DÉP (MISAT1.)

LACHUTE, QC

CSE4

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MISAT UN DÉP (MISAT1.)

CSE4

EFF 17 AVR 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Procédure de départ

Piste 10 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **230** pieds/NM jusqu'à **800**. Ne pas dépasser 210 kt avant d'avoir compléter le virage à GAUCHE initial. Monter entre cap **034°** et **318°** sens antihoraire jusqu'à **8000** BPOC.

Note : Arbres et chemins jusqu'à 314 ASL 150' passé l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Tour jusqu'à 359 ASL aprx 0.7 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1900** ou plus haut, puis entre caps **340°** et **040°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYA524(S).

Piste 28 – ½ : Ne pas dépasser 210 kt avant de compléter le virage à DROITE initial. Monter entre cap **340°** et **048°** sens horaire jusqu'à **8000** BPOC.

Note : Arbres et bâtiments jusqu'à 329 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
230 pieds/NM	350	460	540	620	690	770	960	1150

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LACHUTE, QC

CARTE D'AÉRODROME

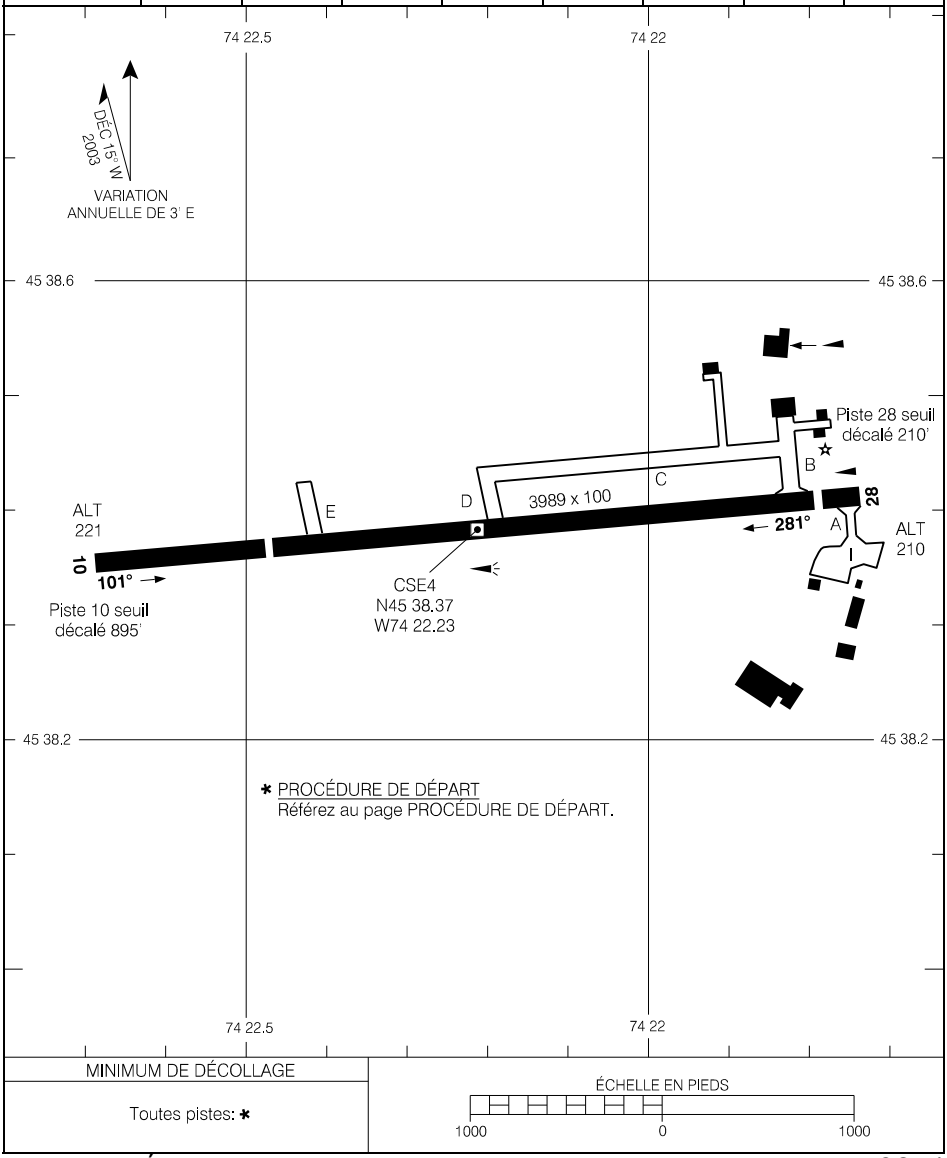
CSE4

UNICOM – **123.0**

TML Montreal – **124.65** **268.3**

ATF*

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	3989	3989						
TODA	3989	3989						
ASDA	3989	3989						
LDA	3094	3779						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Toutes pistes: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

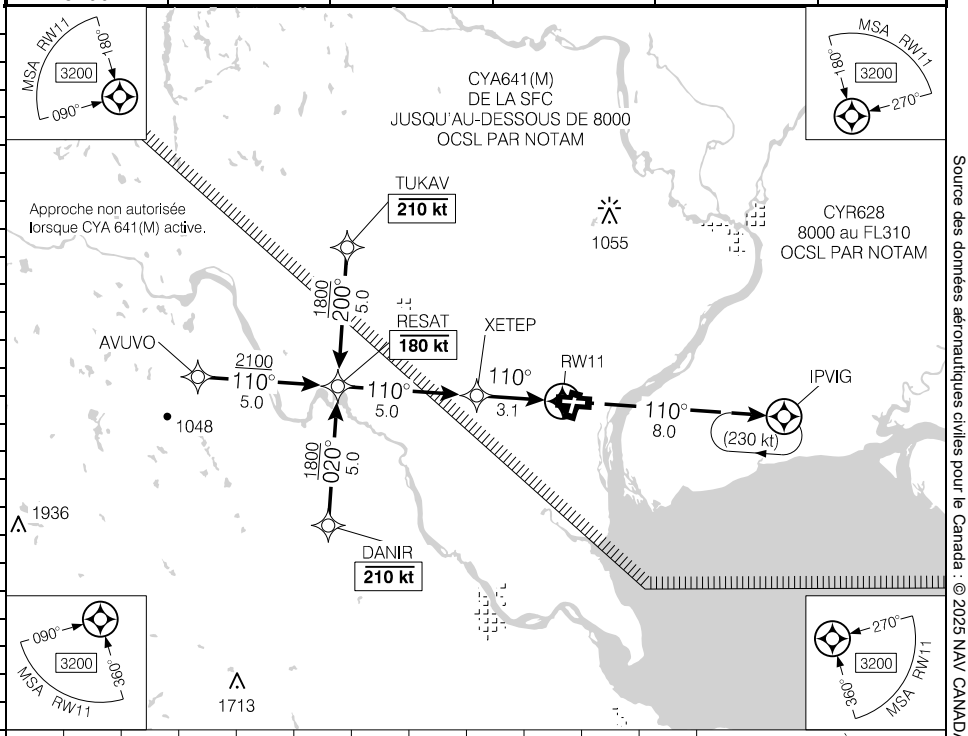
LAC-SAINT-JEAN, QC

RNAV (GNSS) PISTE 11

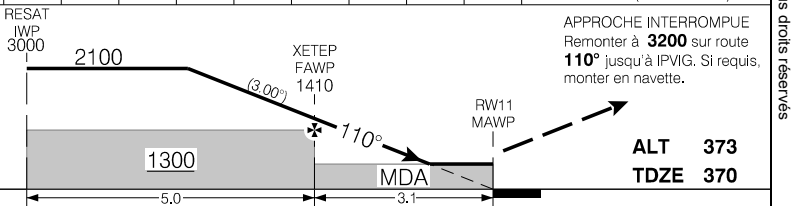
484636N 0722230W DÉC 16°W

CYDO

	RADIO Quebec – **123.55**	TFC – **122.7** ATF		ARCAL 122.7(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5400**	RNAV	APCH CRS **110°**	ALT MIN XETEP **1300**	LDA **5001**



			8.1	7	6	**5.3**	4	3	2	1.1		DIST JUSQU'À RW11
			3000	2650	2330	**2100**	1690	1370	1050	760		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYRJ.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**760**	(392)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 11

CYDO

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

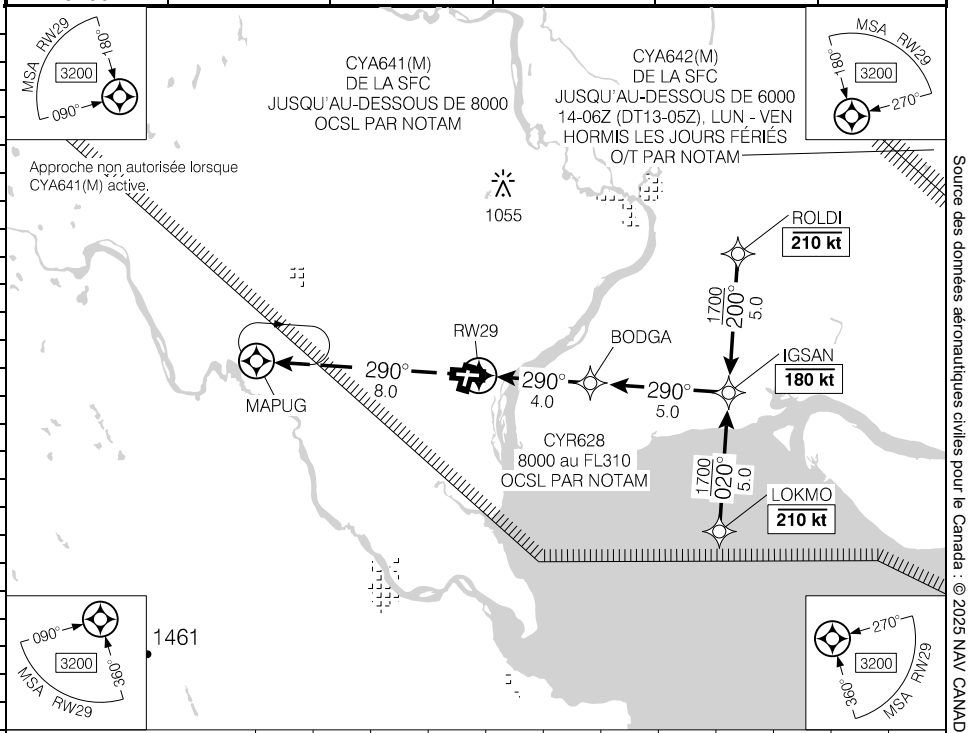
LAC-SAINT-JEAN, QC

RNAV (GNSS) PISTE 29

484636N 0722230W DÉC 16°W

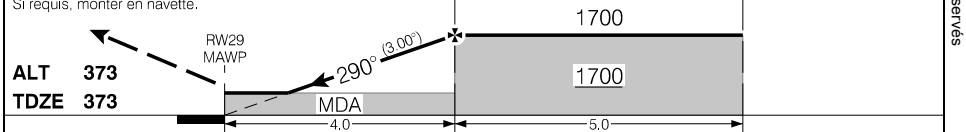
CYDO

	RADIO Quebec – **123.55**	TFC – **122.7** ATF		ARCAL 122.7(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5400**	RNAV	APCH CRS **290°**	ALT MIN BODGA **1700**	LDA **5001**



DIST JUSQU'À RW29	1.1	2	3	**4.0**	5	6	7	8	9			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	780	1060	1380	**1700**	2020	2330	2650	2970	3290			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3200** sur route
290° jusqu'à MAPUG.
Si requis, monter en navette.



RASS : Utiliser CYRJ.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**780**	(407)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 29

CYDO

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

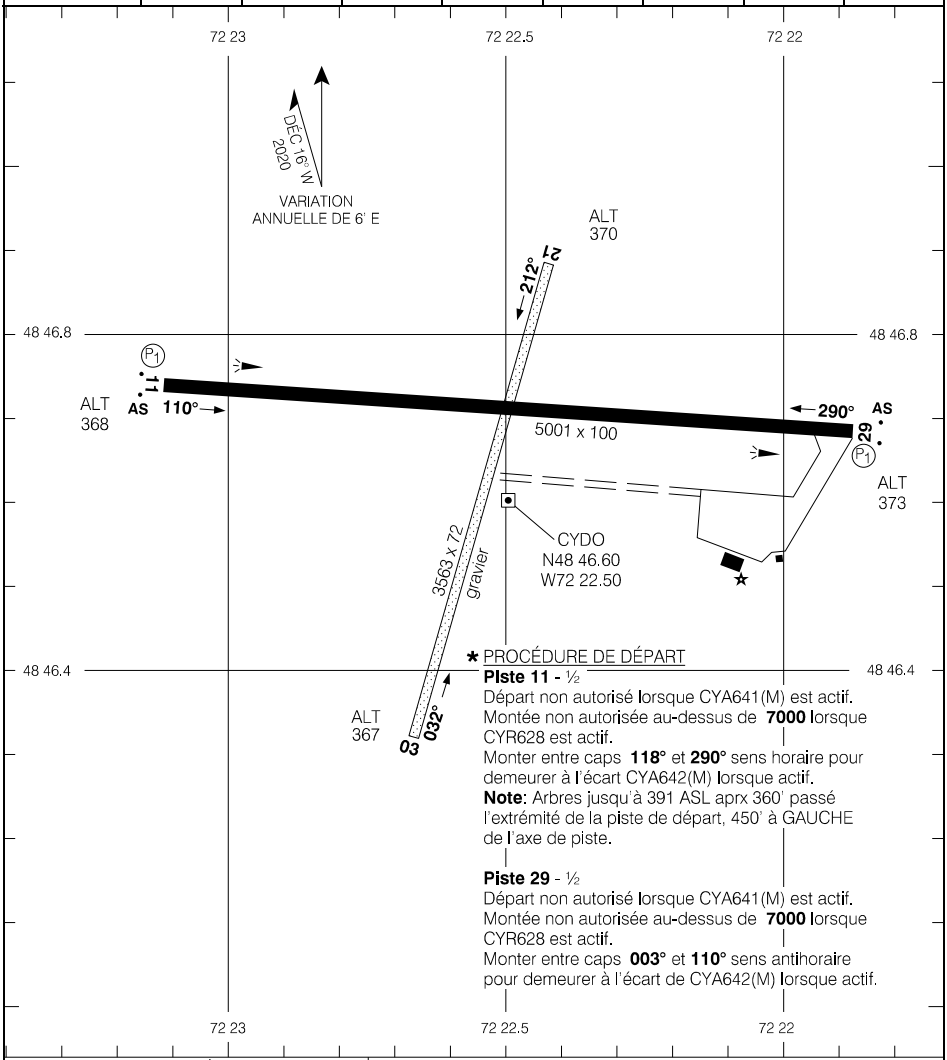
LAC-SAINT-JEAN, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYDO

TFC – **122.7** ATF

RADIO Quebec – **123.55**

DIST DÉCLARÉES	11	29	03	21				
TORA	5001	5001	3563	3563				
TODA	5001	5001	3563	3563				
ASDA	5001	5001	3563	3563				
LDA	5001	5001	3563	3563				



★ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 11 - ½

Départ non autorisé lorsque CYA641(M) est actif.
Montée non autorisée au-dessus de **7000** lorsque CYR628 est actif.
Monter entre caps **118°** et **290°** sens horaire pour demeurer à l'écart CYA642(M) lorsque actif.
Note: Arbres jusqu'à 391 ASL aprx 360' passé l'extrémité de la piste de départ, 450' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 29 - ½

Départ non autorisé lorsque CYA641(M) est actif.
Montée non autorisée au-dessus de **7000** lorsque CYR628 est actif.
Monter entre caps **003°** et **110°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA642(M) lorsque actif.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 11; 29: ★
Pistes 03; 21: PAS ÉVALUÉ

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

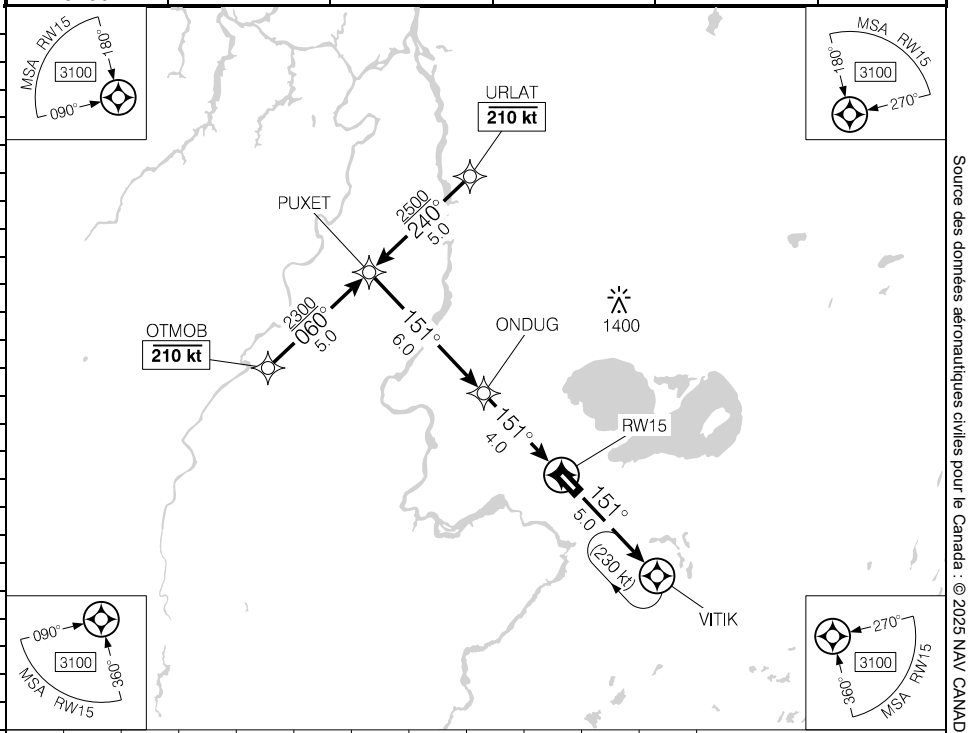
LEBEL-SUR-QUÉVILLON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 15

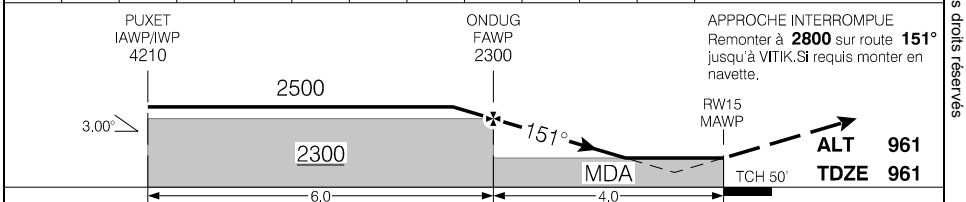
490147N 0770059W DÉC 14°W

CSH4

	CTR Montreal – **125.9**	TFC – **123.2** ATF		ARCAL 123.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80688** W15A	APCH CRS **151°**	ALT MIN ONDUG **2300**	LDA **4212**



		10	9	8	7	6	**4.7**	4	3	1.7		DIST JUSQU'À RW15
		4210	3880	3560	3240	2920	**2500**	2300	1970	1560		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYNM.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1344**	(384)	1¼	
LNAV	**1560**	(600)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 15

CSH4

EFF 30 NOV 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

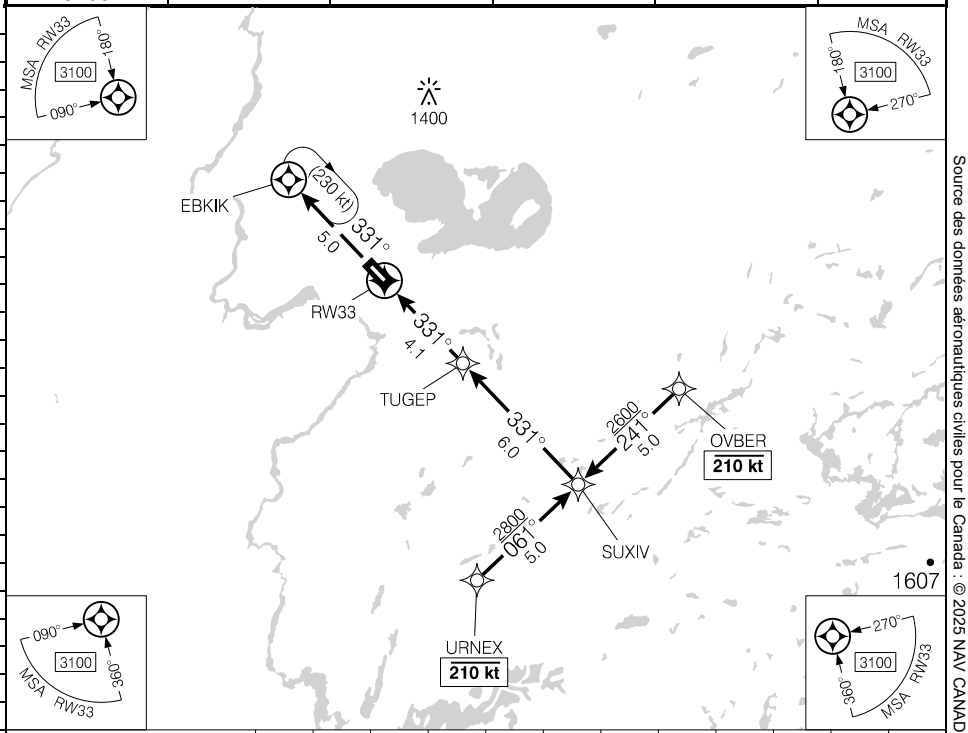
LEBEL-SUR-QUÉVILLON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 33

490147N 0770059W DÉC 14°W

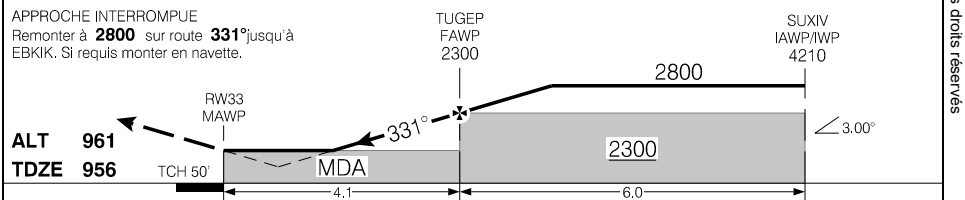
CSH4

	CTR Montreal – **125.9**	TFC – **123.2** ATF		ARCAL 123.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80689** W33A	APCH CRS **331°**	ALT MIN TUGEP **2300**	LDA **4212**



DIST JUSQU'À RW33		1.9	3	4	5	**5.7**	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		1600	1950	2270	2590	**2800**	3220	3540	3860	4210		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2800** sur route **331°** jusqu'à EBKIK. Si requis monter en navette.



RASS : Utiliser CYNM.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1323**	(380)	1¼	
LNAV	**1600**	(657)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 33

CSH4

EFF 30 NOV 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

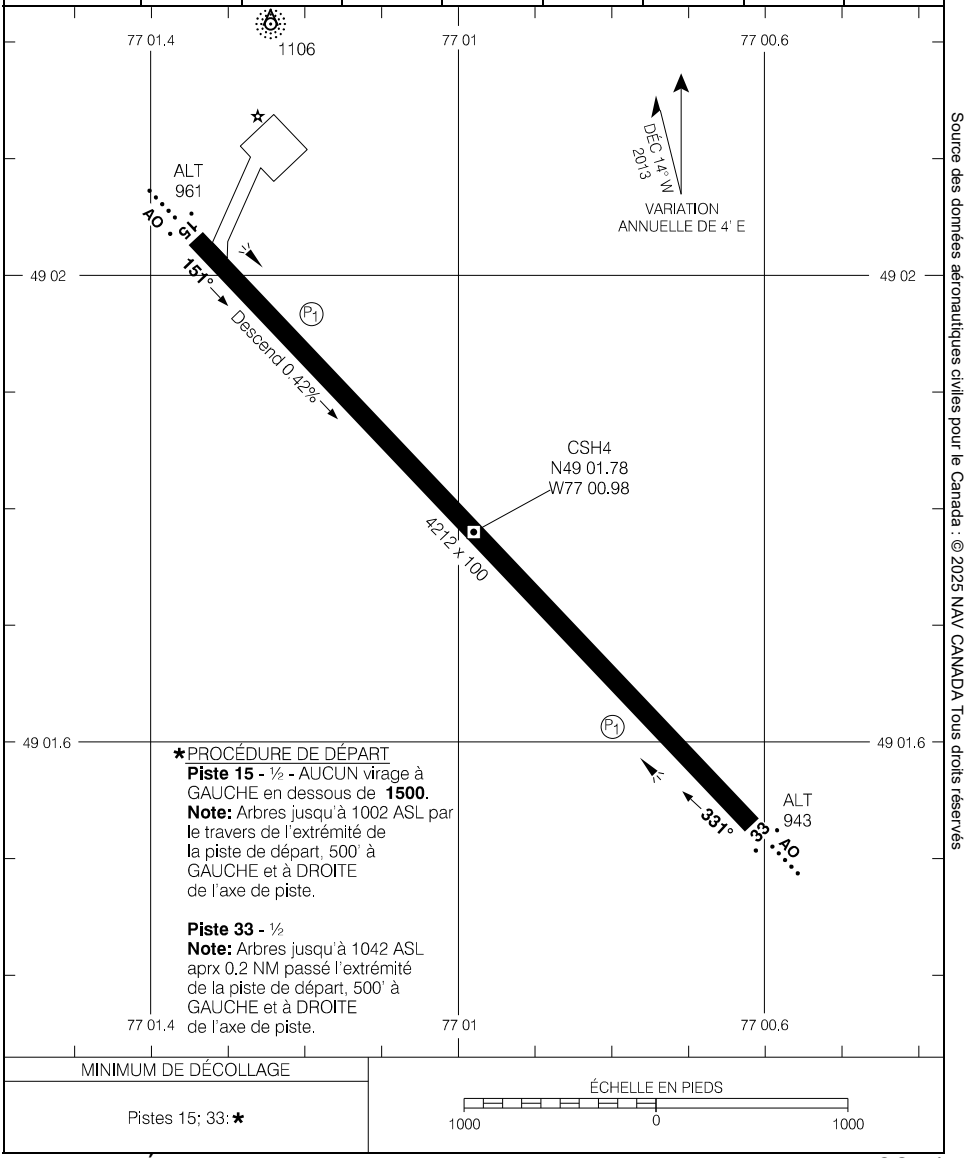
LEBEL-SUR-QUÉVILLON, QC

CARTE D'AÉRODROME CSH4

CTR Montreal – **125.9**

TFC – **123.2** ATF

DIST DÉCLARÉES	15	33
TORA	4212	4212
TODA	4212	4212
ASDA	4212	4212
LDA	4212	4212



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 15; 33: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

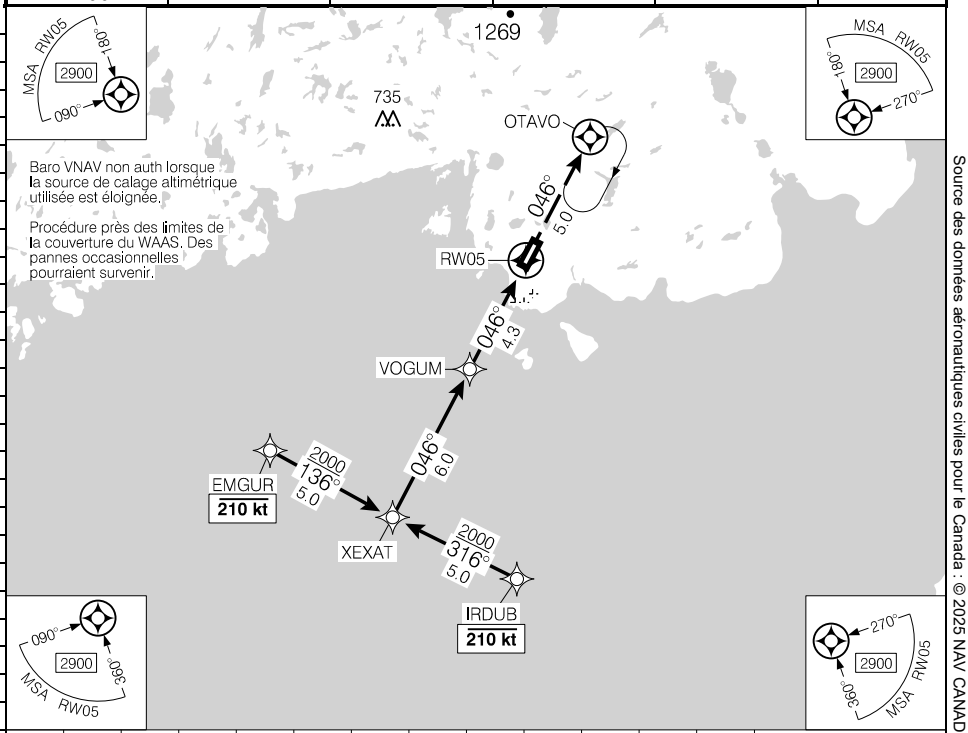
LOURDES-DE-BLANC-SABLON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 05

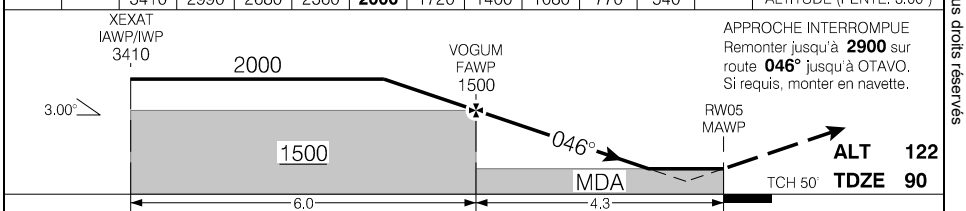
512631N 0571110W DÉC 19°W

CYBX

AUTO – **124.35** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Gander – **133.0**	RADIO Mont-Joli – **122.0** MF*	ARCAL 122.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4200**	WAAS **Ch 80254** W05A	APCH CRS **046°**	ALT MIN VOGUM **1500**	LDA **4500**



(NM)			10.3	9	8	7	**5.9**	5	4	3	2	1.3		DIST JUSQU'À RW05
			3410	2990	2680	2360	**2000**	1720	1400	1080	770	540		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYAY est utilisé ajouter **100'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**329**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**580**	(501)	1¾	
LNAV	**540**	(461)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 05

CYBX

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

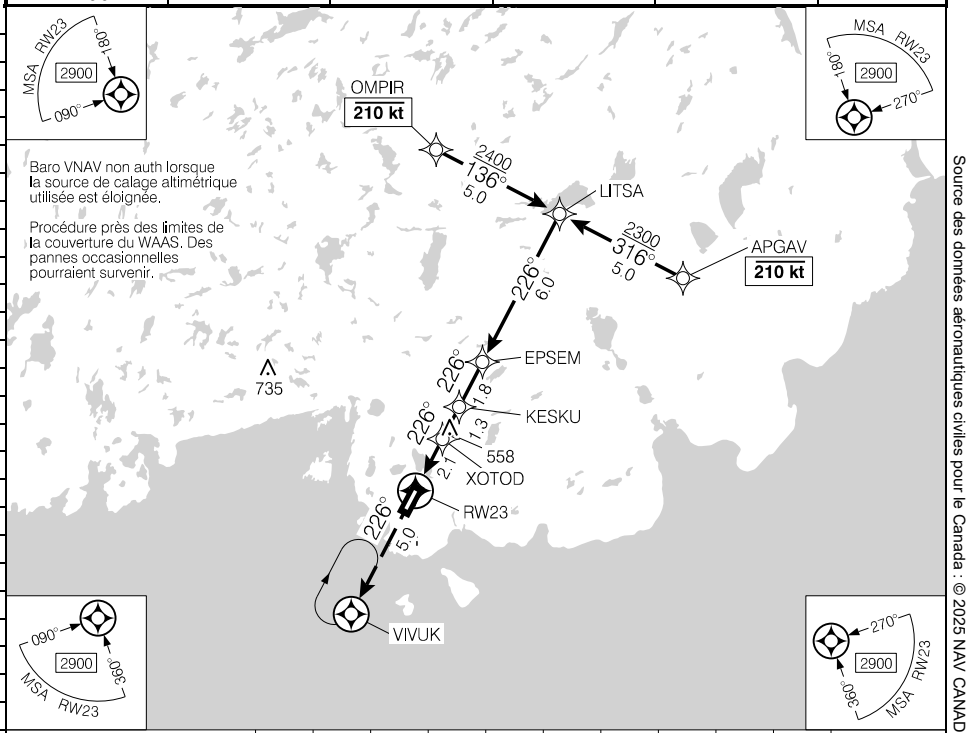
LOURDES-DE-BLANC-SABLON, QC

RNAV (GNSS) PISTE 23

512631N 0571110W DÉC 19°W

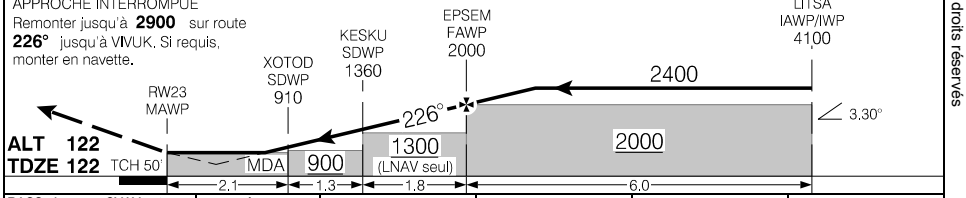
CYBX

AUTO – **124.35** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Gander – **133.0**	RADIO Mont-Joli – **122.0** MF*		ARCAL 122.0(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4200**	WAAS **Ch 80255** W23A	APCH CRS **226°**	ALT MIN EPSEM **2000**	LDA **4500**



DIST JUSQU'À RW23	1.7	3	4	5	**6.4**	7	8	9	10	11.2
ALTITUDE (PENTE: 3.30°)	760	1220	1570	1920	**2400**	2620	2970	3330	3680	4100

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2900** sur route **226°** jusqu'à VIVUK. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYAY est utilisé ajouter **100'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	410	
90	530	
110	640	
130	760	
150	880	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**372**	(250)	1	NON AUTORISÉE
LNAV/VNAV (min. -25°C, max. 54°C)	**725**	(603)	2	NON AUTORISÉE
LNAV	**760**	(638)	2	

RNAV (GNSS) PISTE 23

CYBX

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LOURDES-DE-BLANC-SABLON, QC

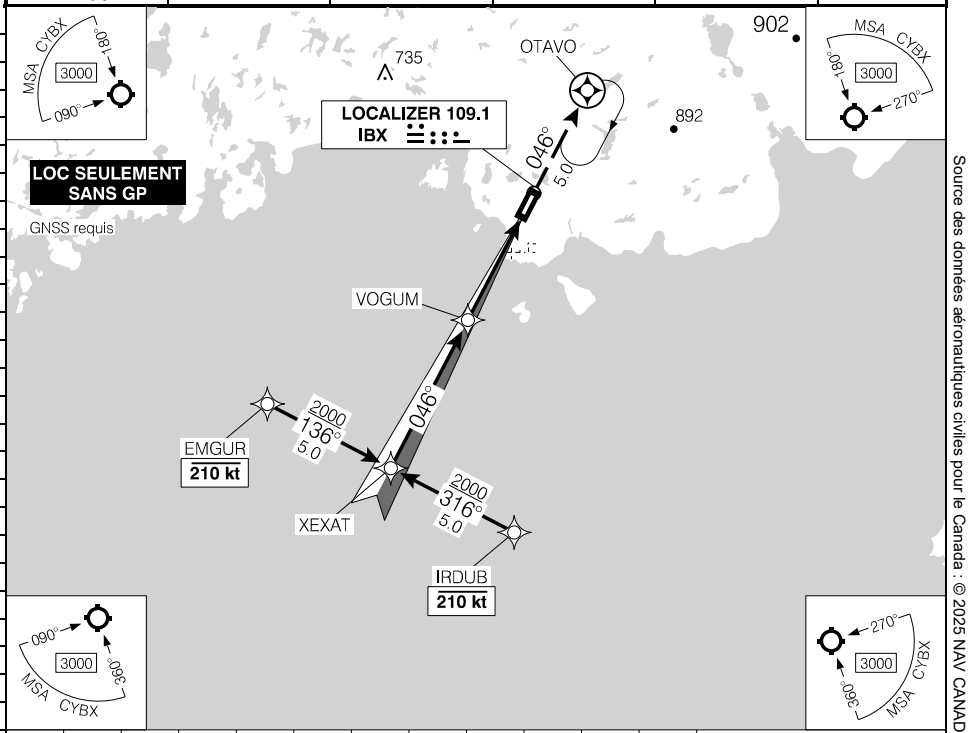
LOC PISTE 05

512631N 0571110W DÉC 19°W

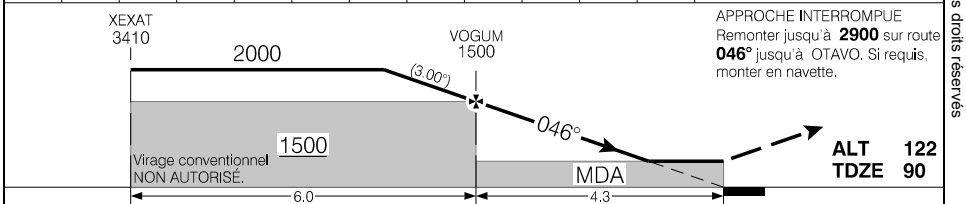
CYBX

AUTO – **124.35** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Gander – **133.0**	RADIO Mont-Joli – **122.0** MF*	ARCAL 122.0(K) P2 AO

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IBX	APCH CRS	ALT MIN VOGUM	LDA
4200	**109.1**	**046°**	**1500**	**4500**



(NM)	10.3	9	8	7	**5.9**	5	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À MAP
	3410	3000	2680	2360	**2000**	1720	1400	1090	770	540	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYAY est utilisé ajouter **100'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC	**540**	(450)	1½	

VOGUM au MAP 4.3 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:41**
90	480	**2:52**
110	580	**2:21**
130	690	**1:59**
150	800	**1:43**

LOC PISTE 05

CYBX

EFF 20 FÉV 25

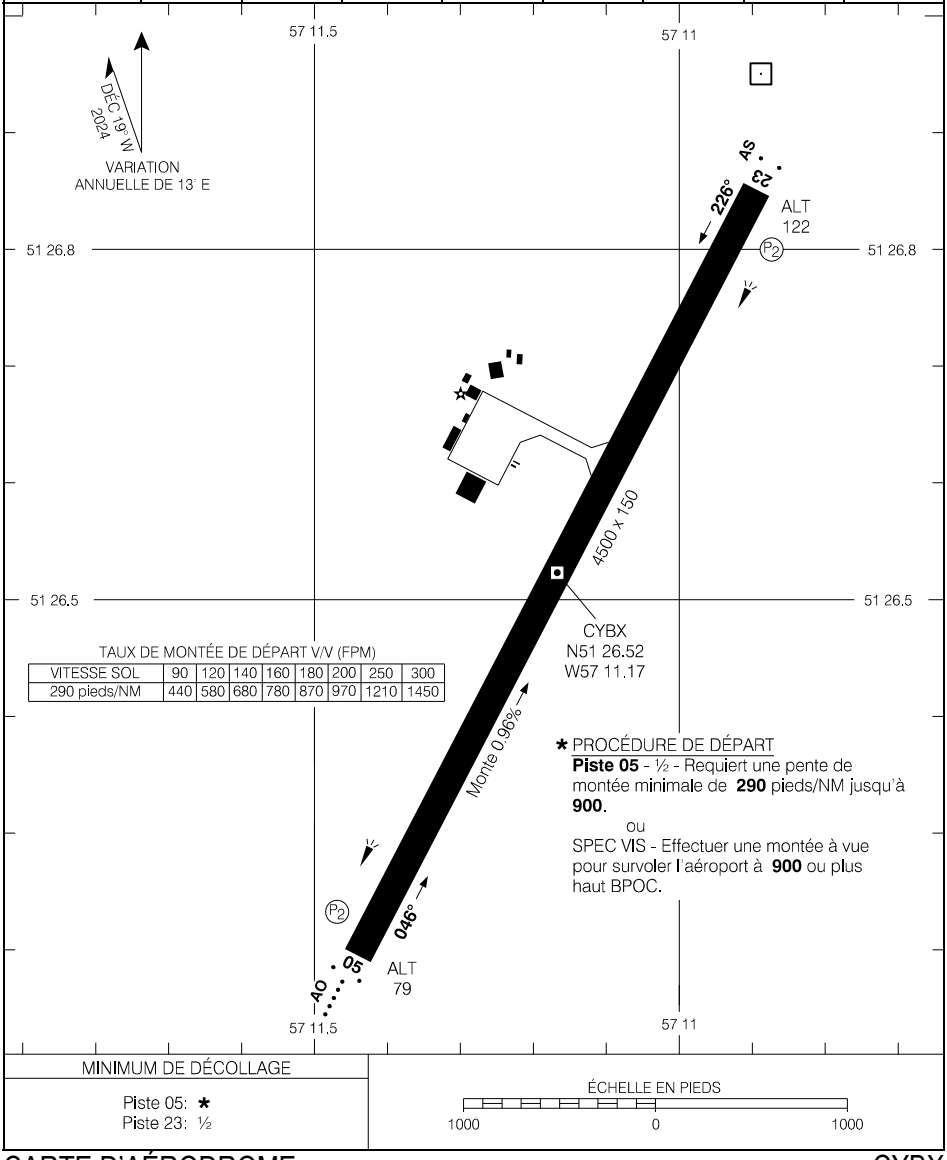
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LOURDES-DE-BLANC-SABLON, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYBX

AUTO – **124.35** (Fr) **128.15** (Ang)		RADIO Mont-Joli – **122.0**	CTR Gander – **133.0** MF*

DIST DÉCLARÉES	05	23
TORA	4500	4500
TODA	5484	5484
ASDA	4500	4500
LDA	4500	4500



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

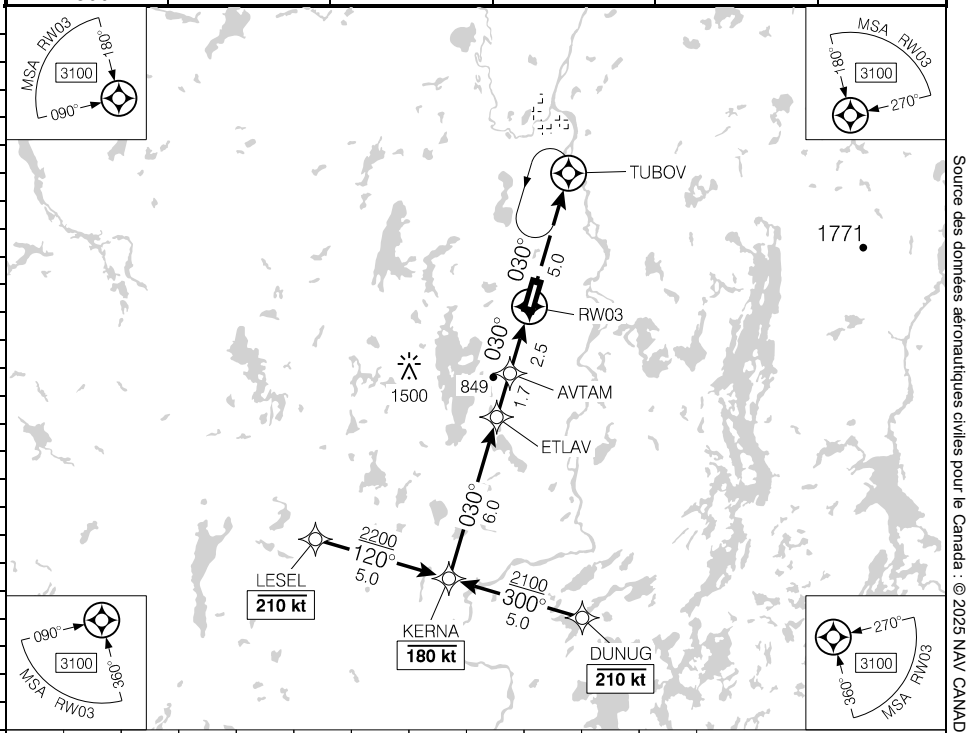
MANIWAKI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 03

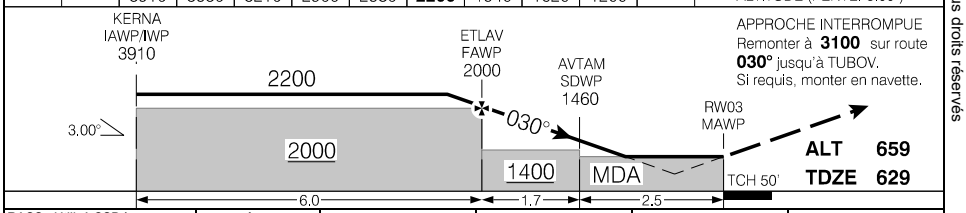
461622N 0755926W DÉC 14°W

CYMW

	CTR Montreal – **126.57**	UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(J)* AD	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4800**	WAAS **Ch 80744** W03A	APCH CRS **030°**	ALT MIN ETLAV **2000**	LDA **4921**	



		10.2	9	8	7	6	**4.8**	4	3	1.7		DIST JUSQU'À RW03
		3910	3530	3210	2900	2580	**2200**	1940	1620	1200		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utilisé CSD4.
Lorsque CYOW est utilisé ajouter **100'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1117**	(500)	1½	
LNAV	**1200**	(583)	1¾	

RNAV (GNSS) PISTE 03

CYMW

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MANIWAKI, QC

CARTE D'AÉRODROME

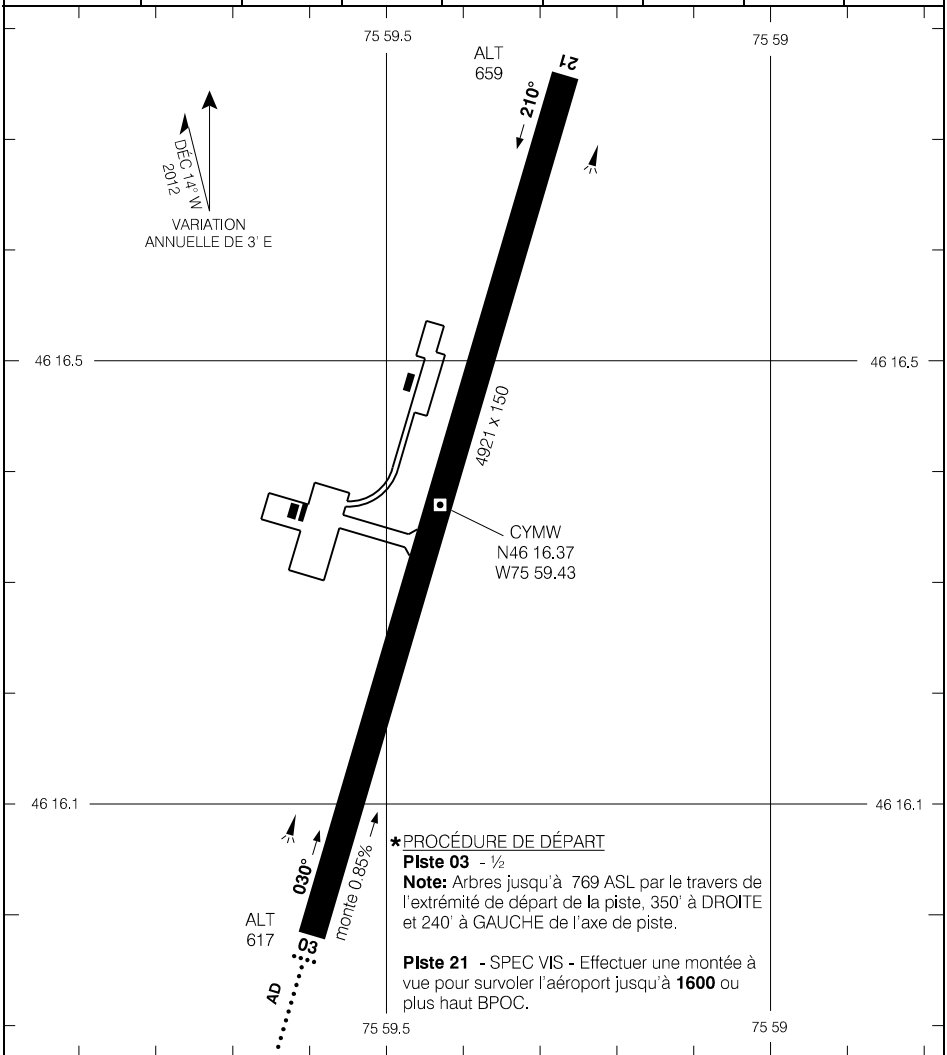
CYMW

UNICOM – **122.8**

ATF

CTR Montreal – **126.57**

DIST DÉCLARÉES	03	21						
TORA	4921	4921						
TODA	4921	4921						
ASDA	4921	4921						
LDA	4921	4921						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 03, 21: ★

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

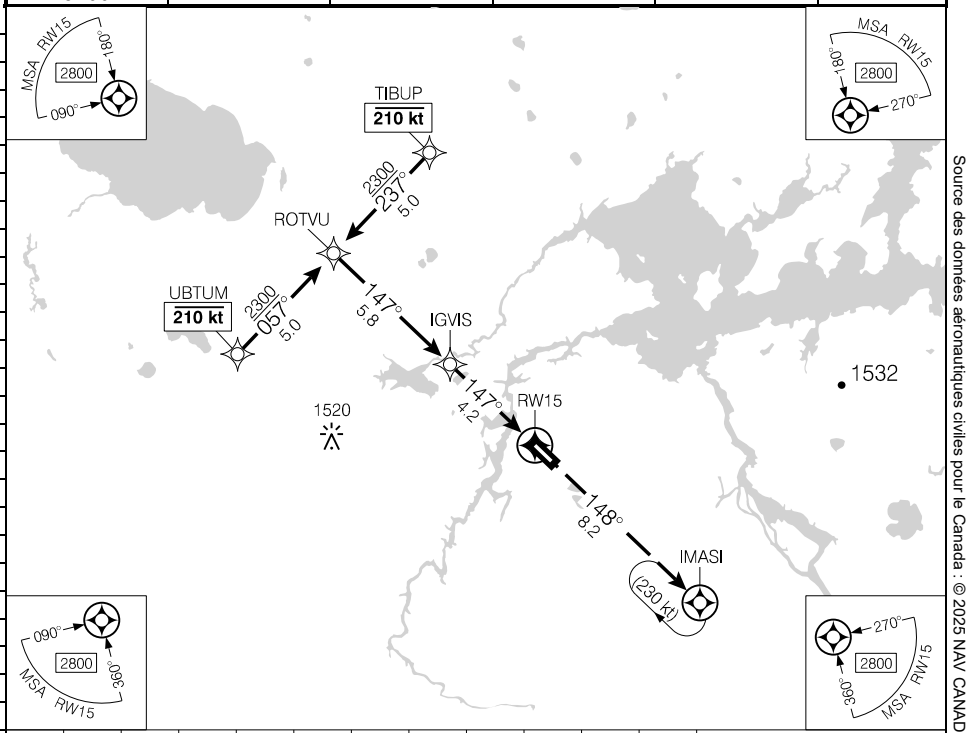
MATAGAMI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 15

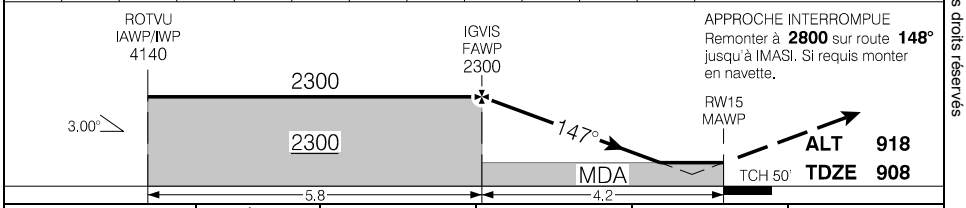
494542N 0774810W DÉC 14°W

CYNM

MET – **125.3** (Fr) **127.45** (Ang)		TFC – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(K) (P2) AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80914** W15A	APCH CRS **147°**	ALT MIN IGVIS **2300**	LDA **5001**



		10	9	8	7	6	5	**4.2**	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW15
		4140	3820	3510	3190	2870	2550	**2300**	1910	1590	1300	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1163**	(255)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1208**	(300)	1	
LNAV	**1300**	(392)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 15

CYNM

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

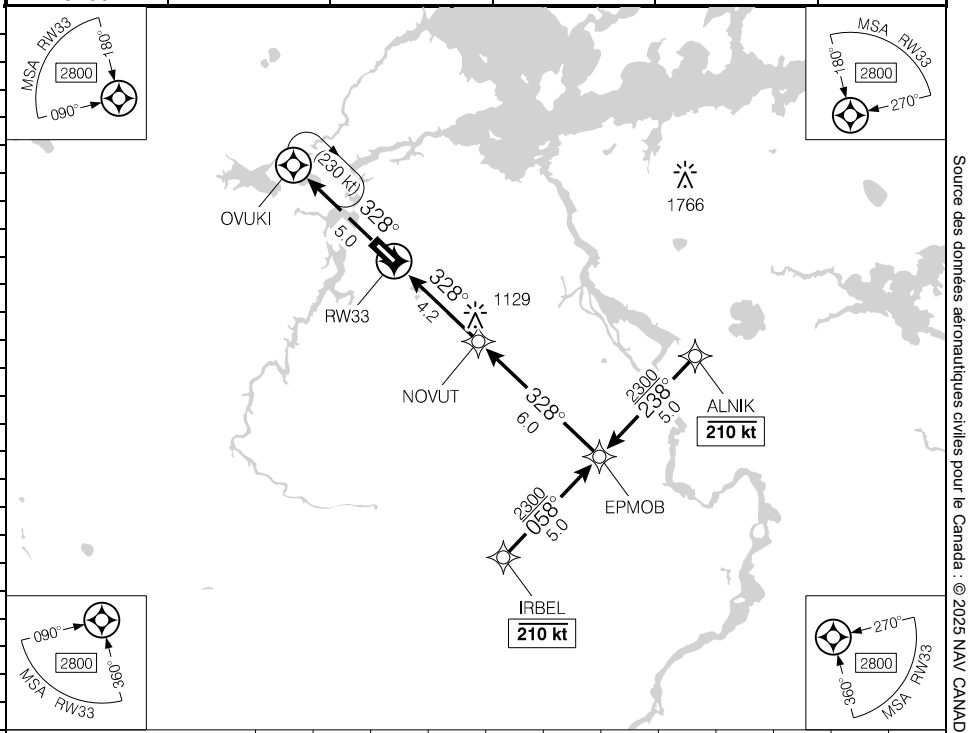
MATAGAMI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 33

494542N 0774810W DÉC 14°W

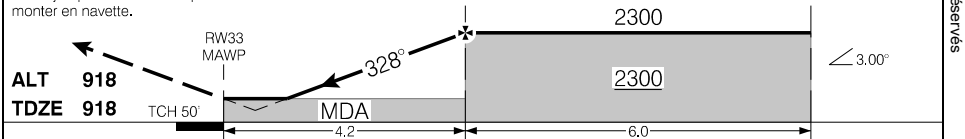
CYNM

MET – **125.3** (Fr) **127.45** (Ang)		TFC – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(K) A0
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3200**	WAAS **Ch 80915** W33A	APCH CRS **328°**	ALT MIN NOVUT **2300**	LDA **5001**



DIST JUSQU'À RW33	1.1	2	3	**4.2**	5	6	7	8	9	10.2		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1320	1600	1920	**2300**	2560	2880	3200	3520	3830	4210		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2800** sur route **328°** jusqu'à OVUKI. Si requis monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1176**	(258)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1210**	(292)	1	
LNAV	**1320**	(402)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 33

CYNM

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MATAGAMI, QC

CARTE D'AÉRODROME

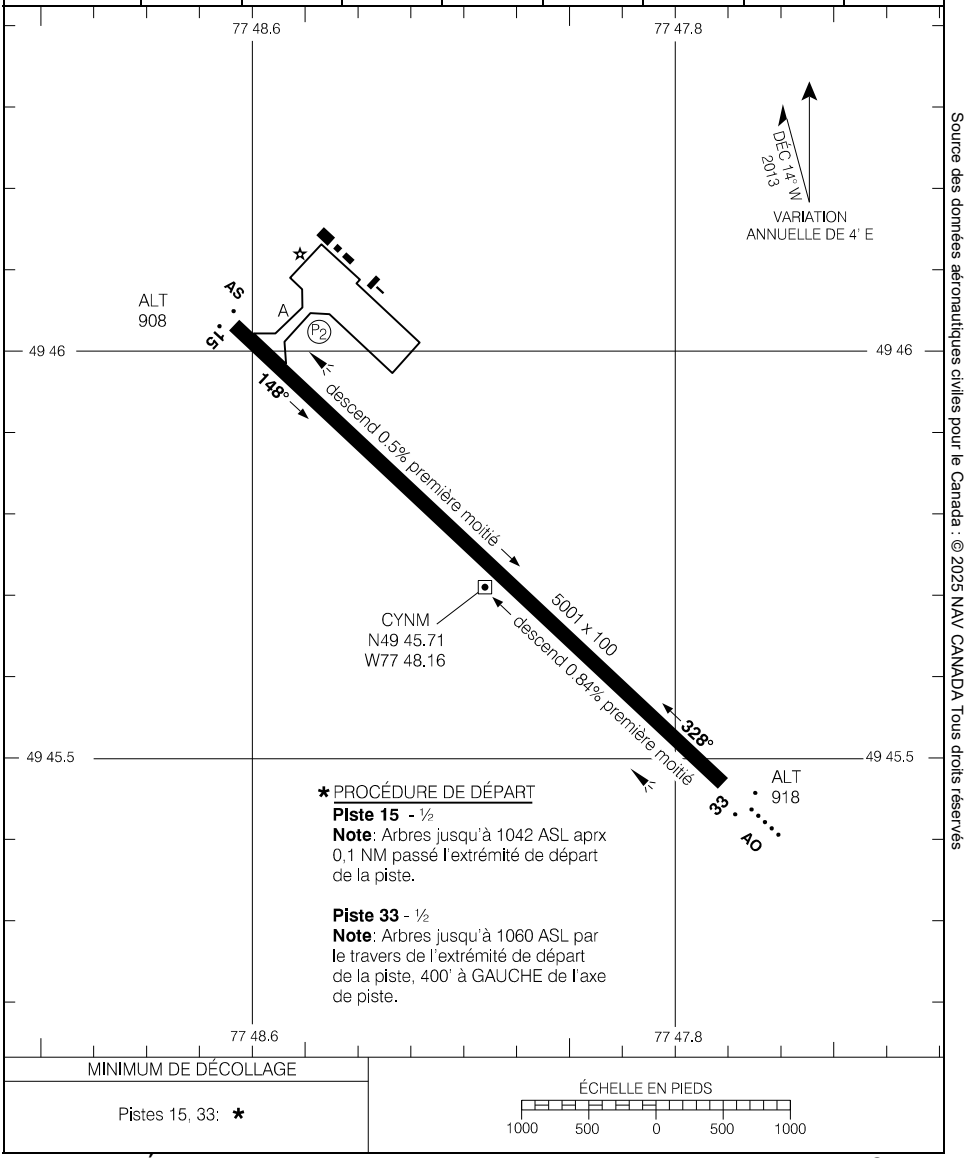
CYNM

MET – **125.3** (Fr) **127.45** (Ang)

TFC – 122.8 ATF

RADIO Quebec – **123.55** DRCO

DIST DÉCLARÉES	15	33						
TORA	5001	5001						
TODA	5985	5985						
ASDA	5001	5001						
LDA	5001	5001						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 15, 33: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 500 0 500 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

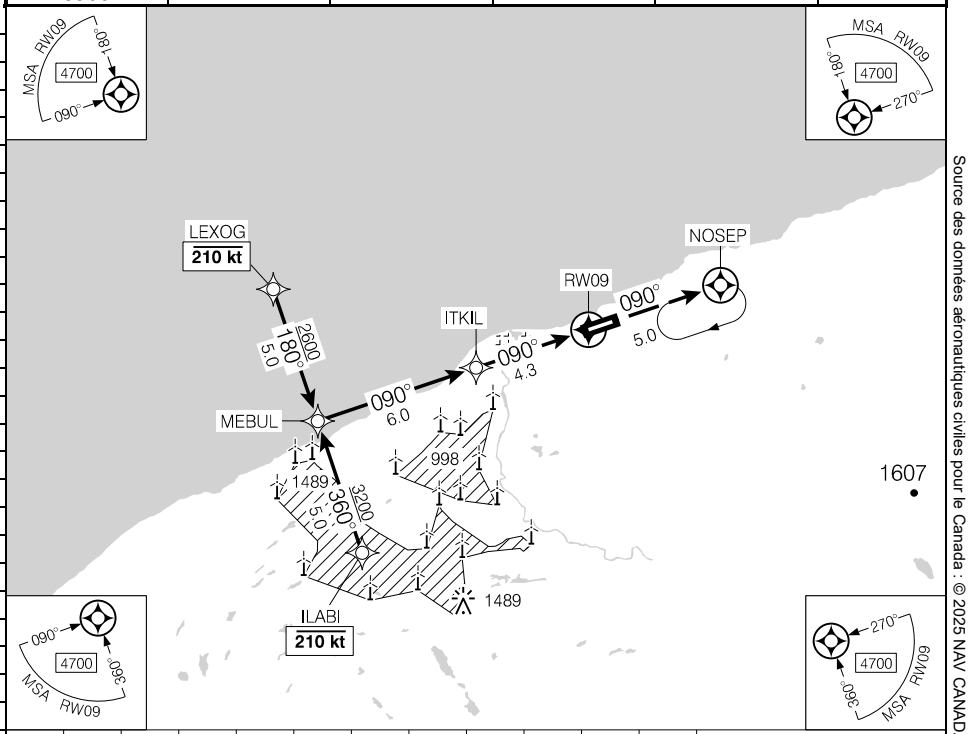
MATANE/RUSSELL-BURNETT, QC

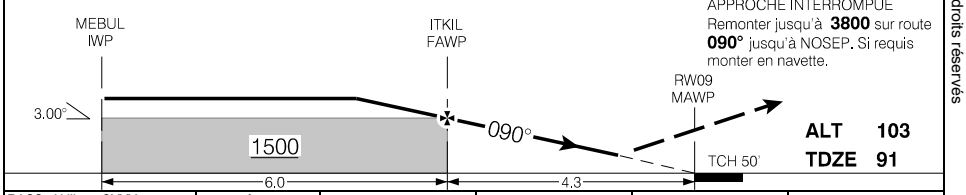
RNAV (GNSS) PISTE 09

485123N 0672708W DÉC 19°W

CYME

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(K) P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80777** W09A	APCH CRS **090°**	ALT MIN ITKIL **1500**	LDA **5500**





RASS : Utiliser CYYY.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**521**	(432)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) PISTE 09

CYME

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

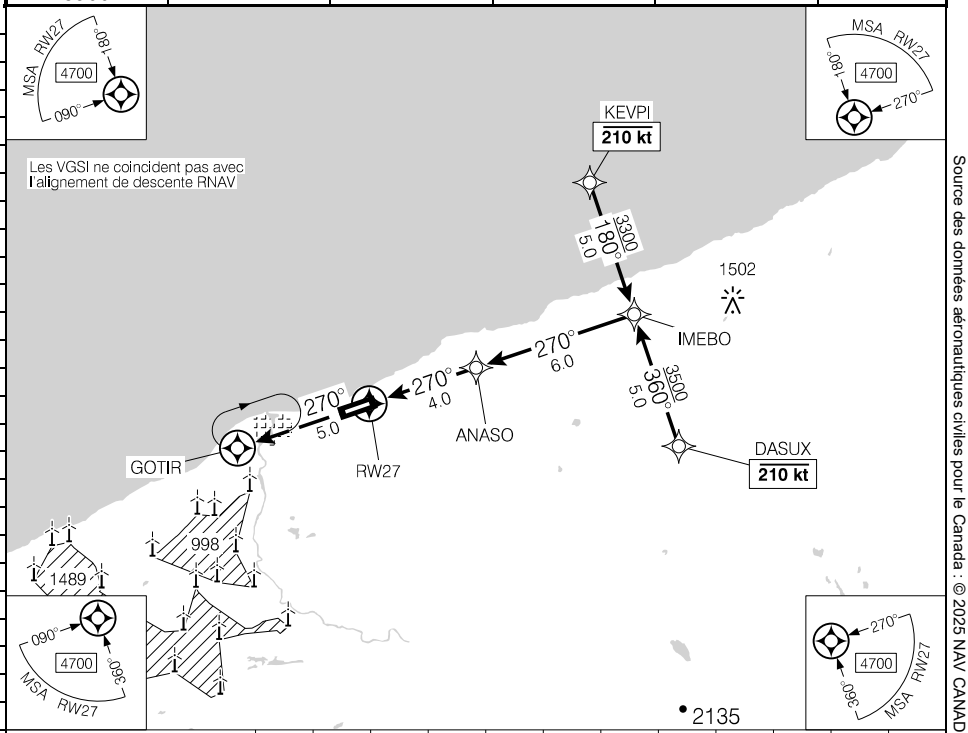
MATANE/RUSSELL-BURNETT, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

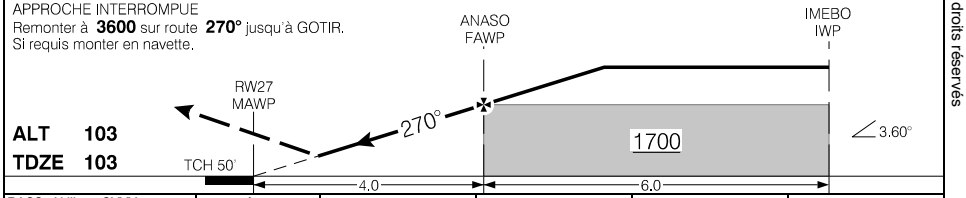
485123N 0672708W DÉC 19°W

CYME

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(K) P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80779** W27A	APCH CRS **270°**	ALT MIN ANASO **1700**	LDA **5500**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3600** sur route **270°** jusqu'à GOTIR.
Si requis monter en navette.



RASS : Utiliser CYYY.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**603**	(500)	1½	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) PISTE 27

CYME

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

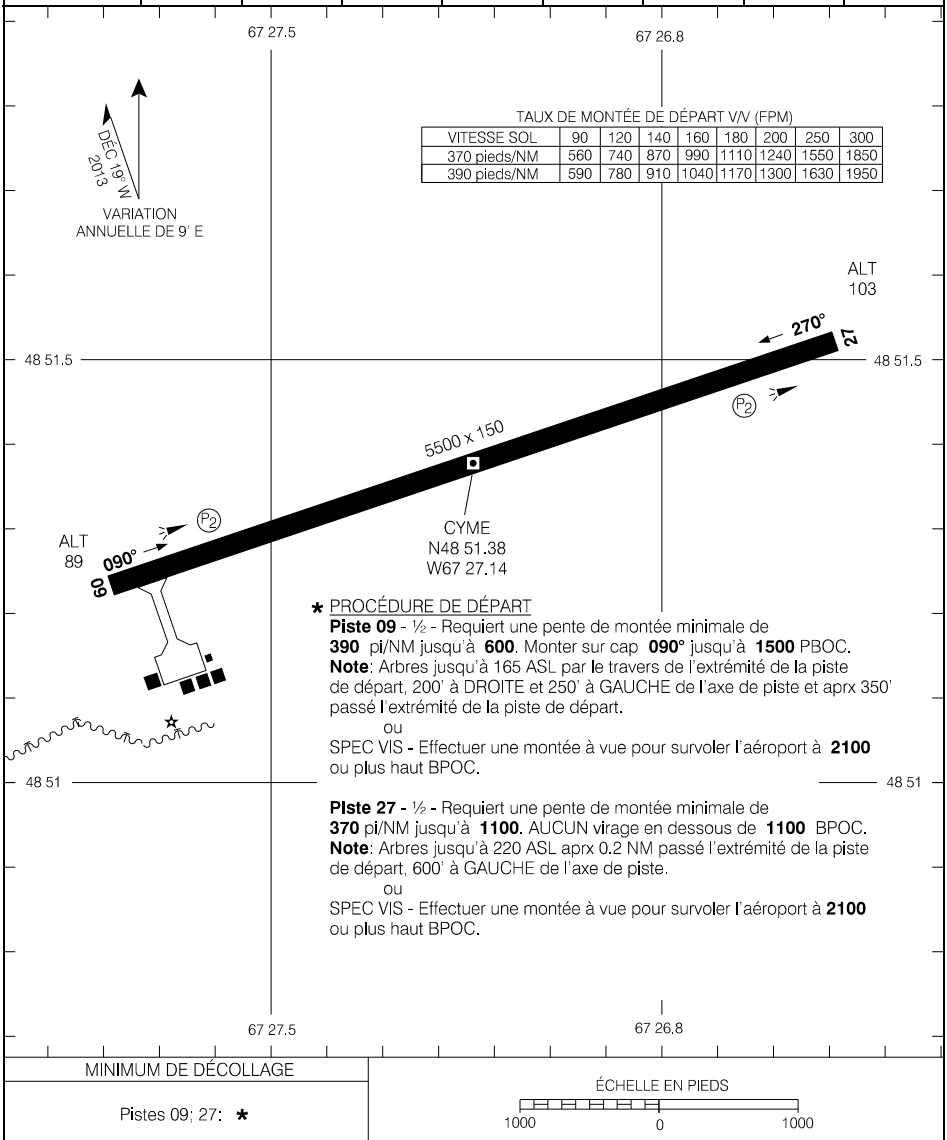
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MATANE/RUSSELL-BURNETT, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYME

		UNICOM – **122.8** ATF	CTR Montreal – **134.65 227.2**

DIST DÉCLARÉES	09	27						
TORA	5500	5500						
TODA	5900	6500						
ASDA	5500	5500						
LDA	5500	5500						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 09; 27: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

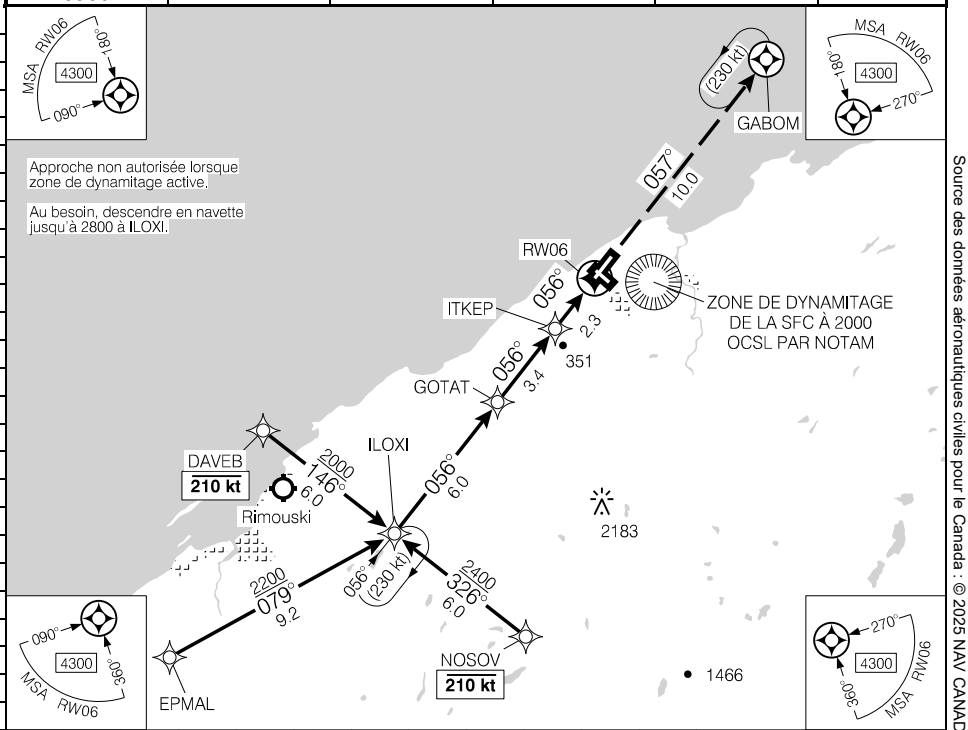
MONT-JOLI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

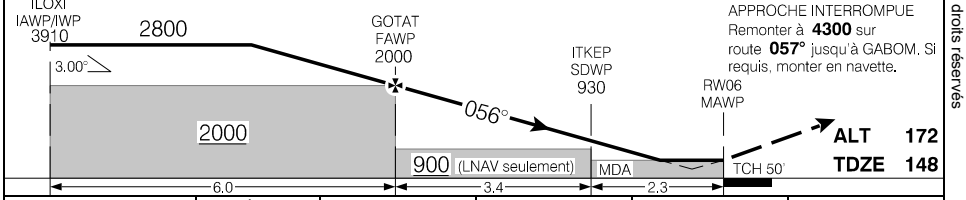
483632N 0681229W DÉC 18°W

CYYY

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO – **122.1** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80213** W06A	APCH CRS **056°**	ALT MIN GOTAT **2000**	LDA **6000**



(NM)	11.7	11	10	9	**8.2**	7	6	5	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW06
25	3910	3700	3390	3070	**2800**	2430	2110	1790	1470	1150	840	560	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)
20													
15													
10													
5													
0													



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**398**	(250)	1 RVR 50	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**533**	(385)	1¼	
LNAV	**560**	(412)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONT-JOLI, QC

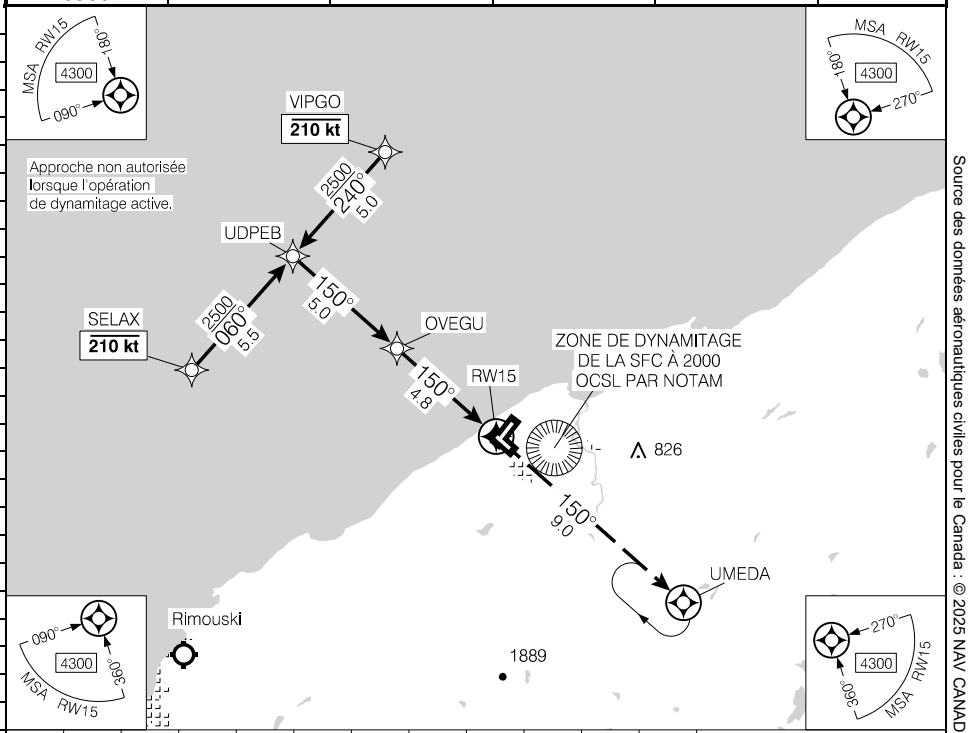
RNAV (GNSS) PISTE 15

483632N 0681229W DÉC 18°W

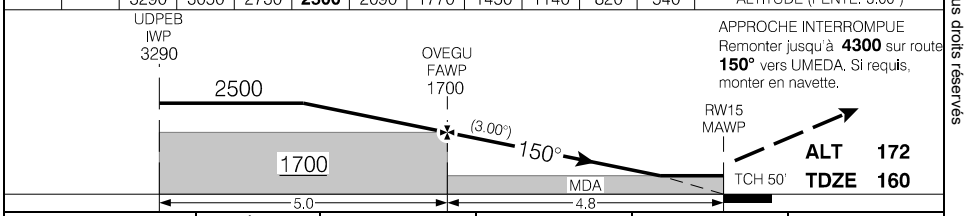
CYYY

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO – **122.1** MF*	

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH	ALT MIN	LDA
5900	**Ch 80560** W15A	CRS **150°**	OVEGU **1700**	**3954**



DIST JUSQU'À RW15	9.8	9	8	**7.3**	6	5	4	3	2	1.1
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	3290	3050	2730	**2500**	2090	1770	1450	1140	820	540



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**381**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**458**	(327)	1¼	
LNAV	**540**	(409)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 15

CYYY

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

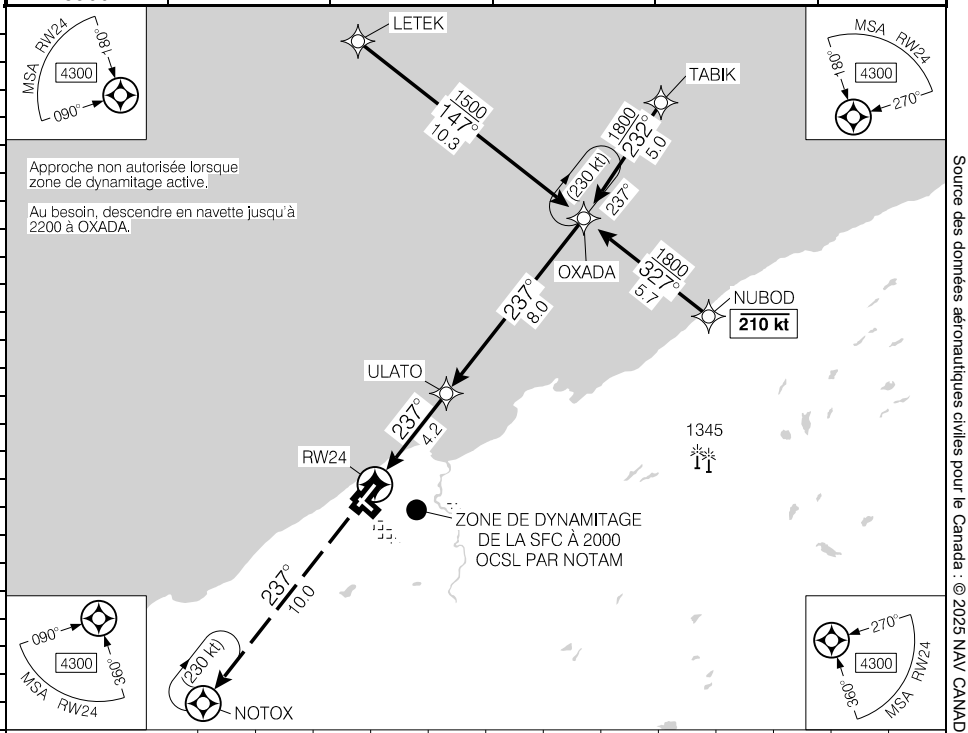
MONT-JOLI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

483632N 0681229W DÉC 18°W

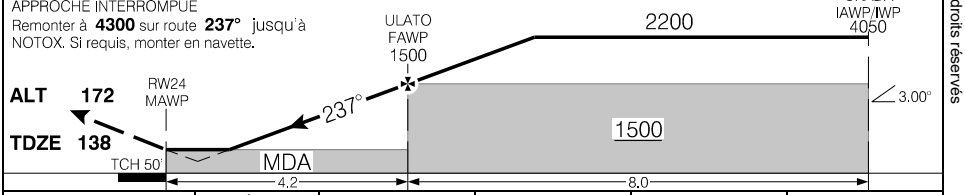
CYYY

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO – **122.1** MF*		Ⓟ2 AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	WAAS **Ch 80214** W24A	APCH CRS **237°**	ALT MIN ULATO **1500**	LDA **6000**



DIST JUSQU'À RW24	1.1	2	3	4	5	**6.4**	7	8	9	10	11	12.2
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	540	810	1130	1450	1770	**2200**	2410	2720	3040	3360	3680	4050

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **4300** sur route **237°** jusqu'à NOTOX. Si requis, monter en navette.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**375**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -21°C, max. 54°C)	**434**	(309)	1	
LNAV	**540**	(415)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CYYY

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONT-JOLI, QC

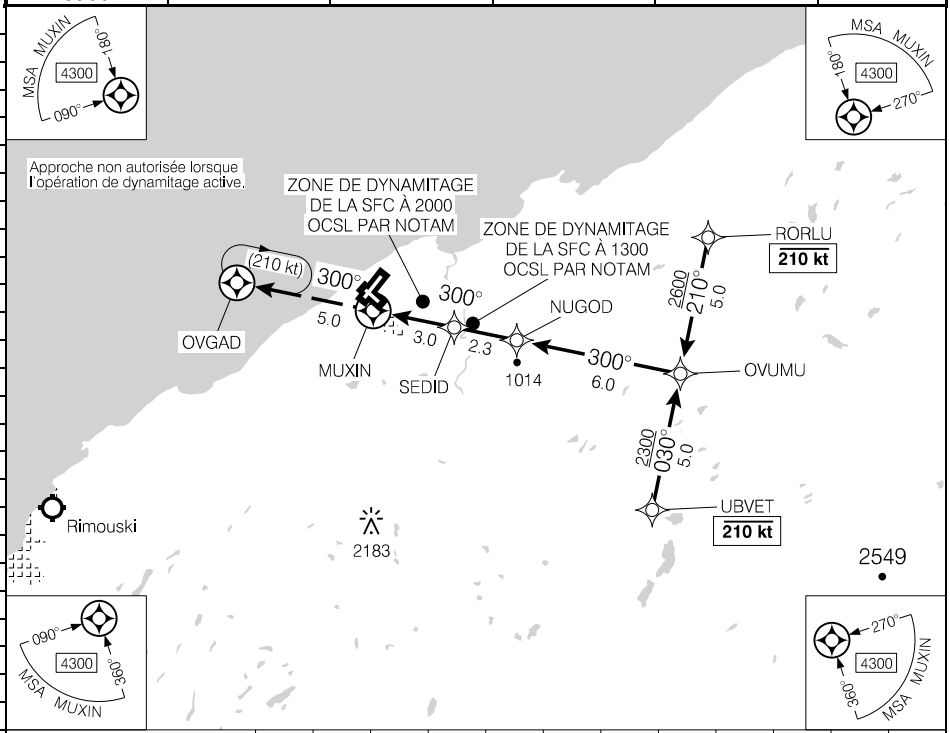
RNAV (GNSS) PISTE 33

483632N 0681229W DÉC 18°W

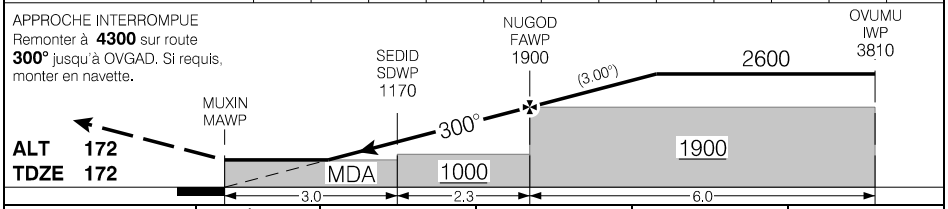
CYYY

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO – **122.1** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	RNAV	APCH CRS **300°**	ALT MIN NUGOD **1900**	LDA **3724**

30.0°



DIST JUSQU'À MUXIN		1.8	3	4	5	6	**7.5**	8	9	10	11.3
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		800	1180	1500	1810	2130	**2600**	2770	3090	3410	3810



CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**800** (630)	2	NON AUTORISÉE	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 33

CYYY

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

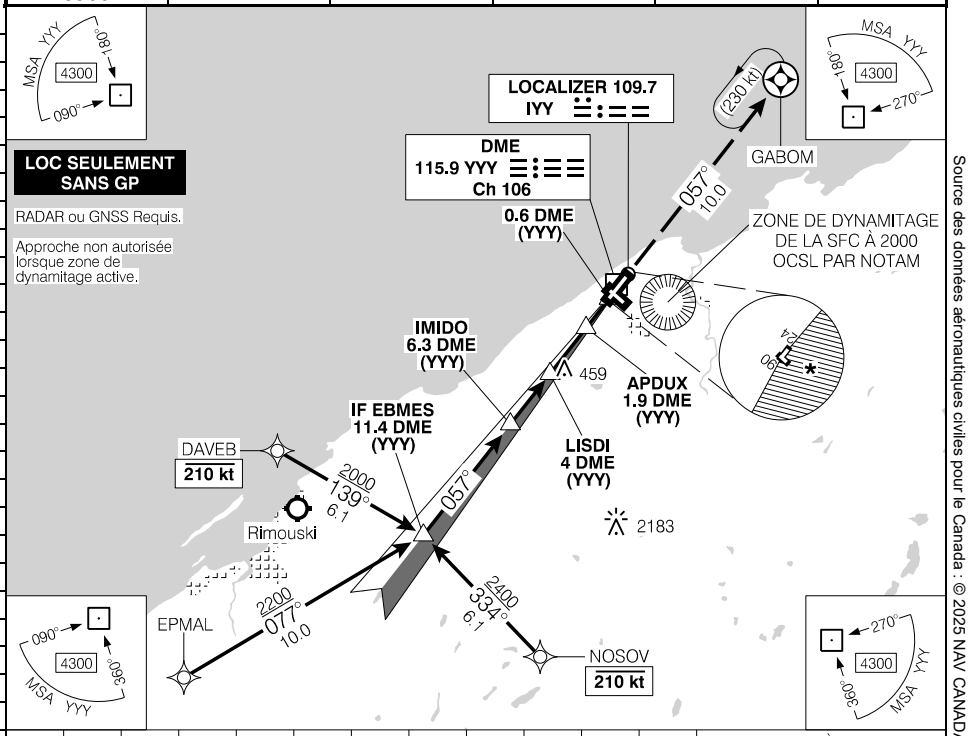
MONT-JOLI, QC

LOC PISTE 06

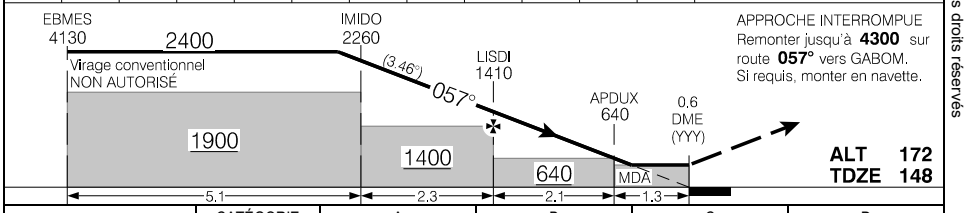
483632N 0681229W DÉC 18°W

CYYY

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO – **122.1** MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	LOC IYY **109.7**	APCH CRS **057°**	ALT MIN LISDI **1400**	LDA **6000**



(NM)	11.4	10	9	8	**6.7**	6	5	4	3	2	1.6	DIST JUSQU'À DME (YYY)
	4130	3620	3250	2880	**2400**	2150	1780	1410	1040	680	520	ALTITUDE (PENTE: 3.46°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	410	
90	520	
110	640	
130	760	
150	870	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC/DME	**520** (372) 1¼			
G APPROCHE INDIRECTE	* **600** (428) 1½	* **640** (468) 1½	* **680** (508) 2	* **760** (588) 2

LOC PISTE 06

CYYY

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)
AVIDA DEUX DÉP (AVIDA2.)

MONT-JOLI, QC
CYYY

Description des routes de départ

Piste 06 :
1. Monter sur cap **057**° jusqu'à **700** puis monter en virage à GAUCHE direct vers AVIDA.
2. Maintenir **2000** ou l'altitude assigné.
3. À AVIDA, effectuer un circuit d'attente tel que publié.
4. Anticiper une autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Relief remontant jusqu'à 178 ASL à moins de 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 800' à DROITE de l'axe de piste.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après être entré dans le circuit d'attente, vous êtes autorisé à effectuer une approche à CYBC ou à continuer en route.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

AVIDA DEUX DÉP (AVIDA2.)

MONT-JOLI, QC
CYYY

RNAV 1 - GNSS

RADIO – 122.1

MF*

CTR Montreal – 134.65 227.2

Piste 06

PISTE	NADP
06	1 ou 2

DÉC 18° W

AVIDA
N48 45.17
W68 36.60

2000

052°

(230 KI)

700

Cap 057°

ZONE DE DYNAMITAGE
DE LA SFC À 2000
OCSL PAR NOTAM

Rimouski

1:500,000

10 5 0 (NM)

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AVIDA UN DEUX (AVIDA2.)

EFF 26 DÉC 24

CYYY

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **5000** ou tel qu'assigné, par vecteurs vers la route assignée.

Piste 06 – ½ : Monter sur cap **057°**. AUCUN virage en dessous de **1200**.

Piste 15 – ½ : Procédure non autorisée lorsque la zone de dynamitage est active (OCSL par NOTAM), de la surface jusqu'à **2000**, 1.8 NM au sud-est de l'aérodrome. Requiert une pente de montée minimale de **400** pi/NM jusqu'à **1000**. Monter sur cap **150°**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **2000**.

Piste 24 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **250** pi/NM jusqu'à **1500**. Monter sur cap **237°**. AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **2300**.

Piste 33 – ½ : Monter sur cap **330°**. AUCUN virage en dessous de **1300**.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
400 pieds/NM	600	800	940	1070	1200	1340	1670	2000

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir affiché 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

MONT-JOLI UN DÉP (CYYY1.)

MONT-JOLI, QC
CYYY

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONT-JOLI UN DÉP (CYYY1.)

EFF 7 AOÛT 25

CYYY

Description des routes de départ

Piste 24 :
1. Monter sur cap **237**° jusqu'à **600** puis monter en virage à DROITE sur cap **350**° pour intercepter **R-214** « YBC » en rapprochement vers OLOKA.
2. Maintenir **2000** ou l'altitude assignée.
3. À OLOKA, effectuer un circuit d'attente au sud-est sur **R-214** « YBC », virages à droite.
4. Anticiper une autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Piste 33 :
1. Monter sur cap **330**° jusqu'à **600** puis monter en virage à DROITE sur cap **340**° pour intercepter **R-214** « YBC » en rapprochement vers OLOKA.
2. Maintenir **2000** ou l'altitude assignée.
3. À OLOKA, effectuer un circuit d'attente au sud-est sur **R-214** « YBC », virages à droite.
4. Anticiper une autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Panne de communication

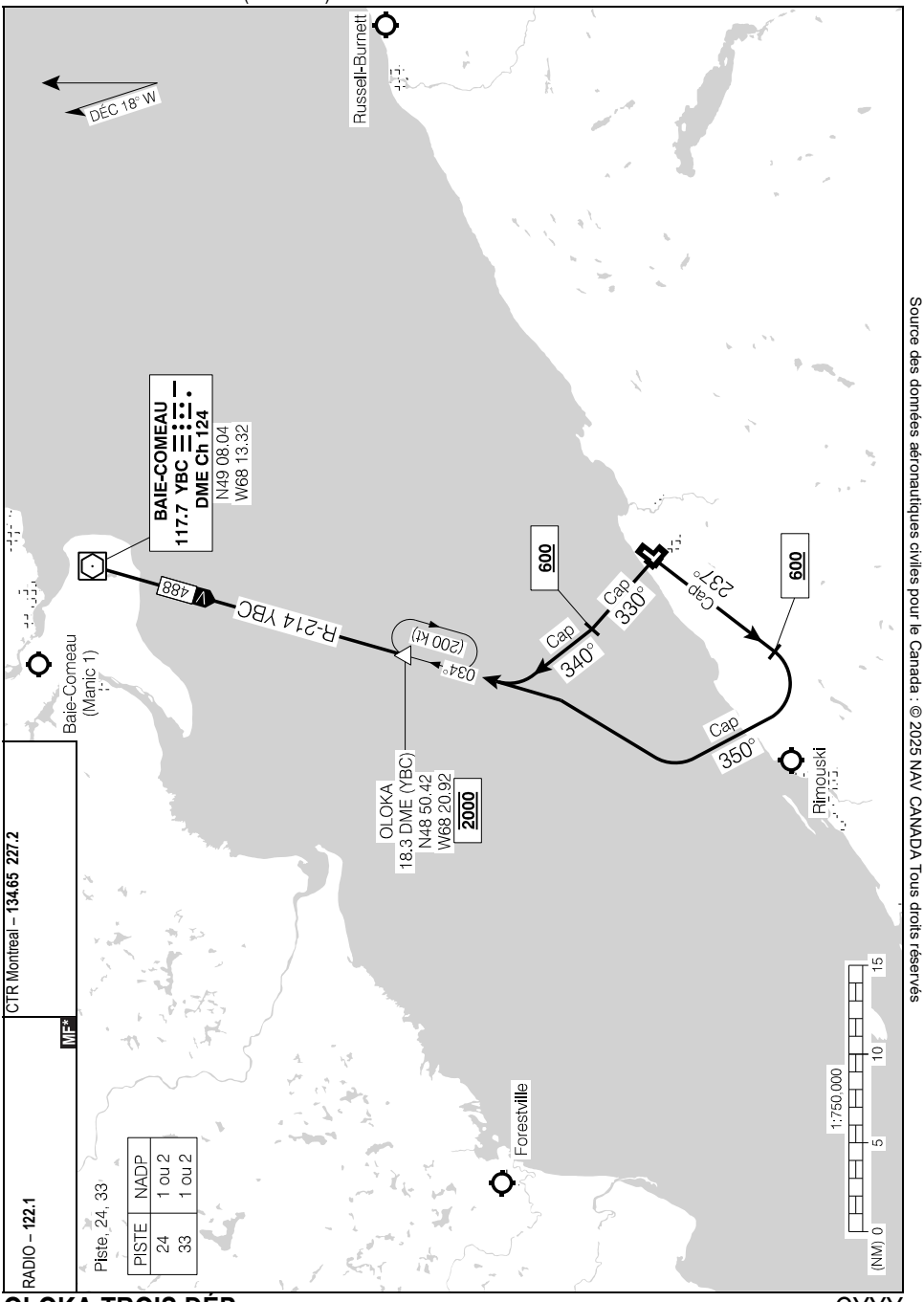
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après être entré dans le circuit d'attente, vous êtes autorisé à effectuer une approche à CYBC ou à continuer en route.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

OLOKA TROIS DÉP (OLOKA3.)

MONT-JOLI, QC
CYYY



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OLOKA TROIS DÉP (OLOKA3.)

CYYY

EFF 7 AOÛT 25

Procédure de départ

Toutes pistes : Procédure de départ non auth lorsque la zone de dynamitage est active (OCSL par NOTAM), de la surface jusqu'à **2000**, 1.8 NM au sud-est l'aérodrome.

Piste 06 – ½ : Monter sur cap **057°** jusqu'à **1200** BPOC.

Note : Terrain jusqu'à 144 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 15 – ½ : Requiert une pente de montée minimal de **400** pi/NM jusqu'à **1000**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **2000**.

Note : Arbres jusqu'à 243 ASL aprx 500' passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1700** ou plus haut BPOC.

Piste 24 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **250** pi/NM jusqu'à **1500**. AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **2300**.

Note : Arbres jusqu'à 220 ASL aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1700** ou plus haut BPOC.

Piste 33 – ½ : Monter sur cap **337°** jusqu'à **1300** BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 167 ASL aprx 150' passé l'extrémité de la piste de départ, 450' à GAUCHE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
400 pieds/NM	600	800	940	1070	1200	1340	1670	2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

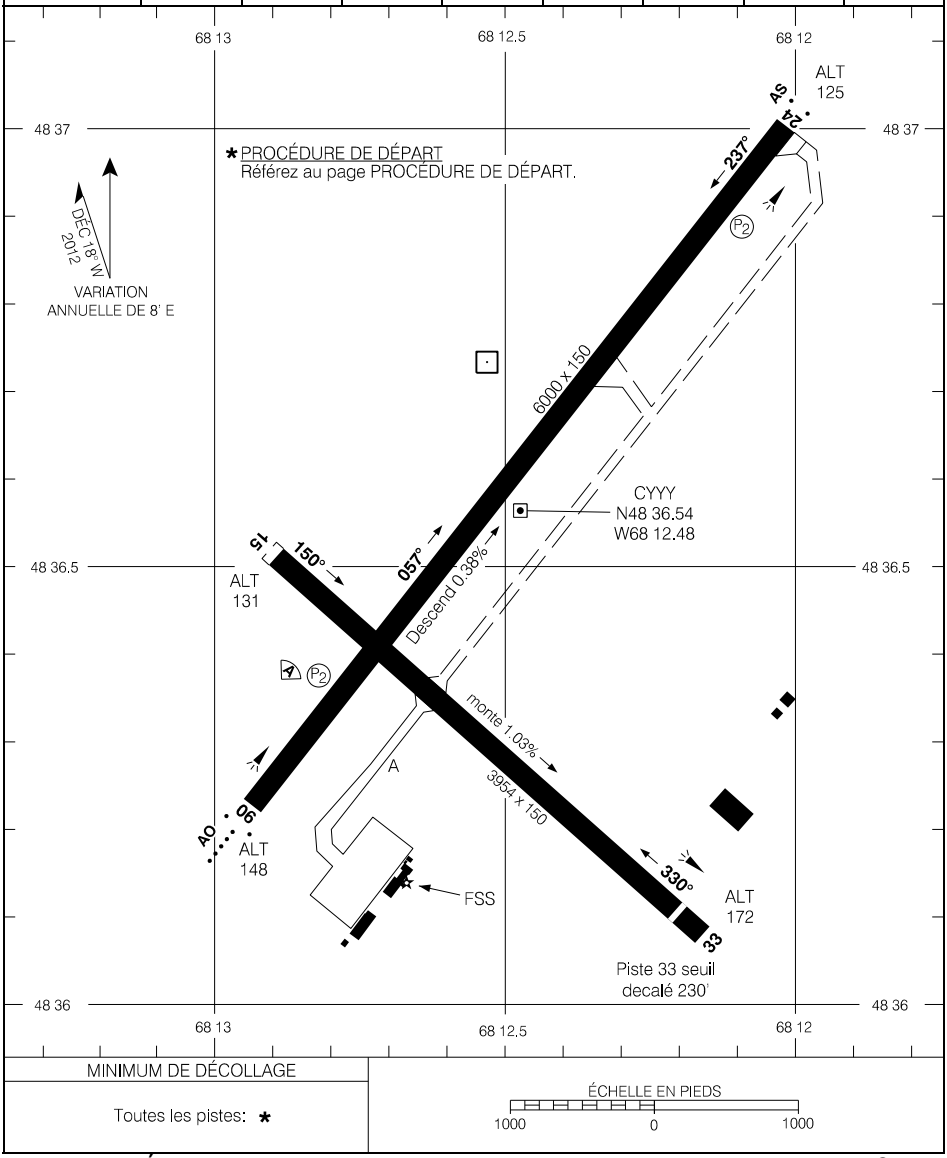
MONT-JOLI, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYYY

		RADIO – **122.1** MF*	CTR Montreal – **134.65 227.2** RADIO Quebec – **123.37**

DIST DÉCLARÉES	06	24	15	33				
TORA	6000	6000	3954	3954				
TODA	6984	6400	4454	4104				
ASDA	6000	6000	3954	3954				
LDA	6000	6000	3954	3724				



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Toutes les pistes: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

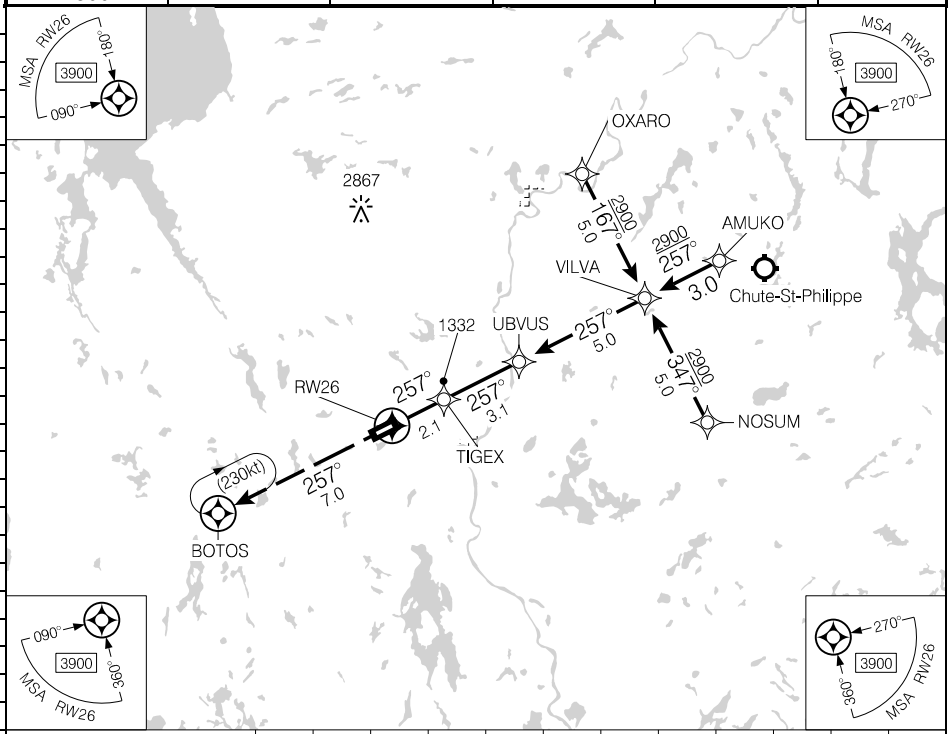
MONT-LAURIER, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 26

463353N 0753434W DÉC 14°W

CSD4

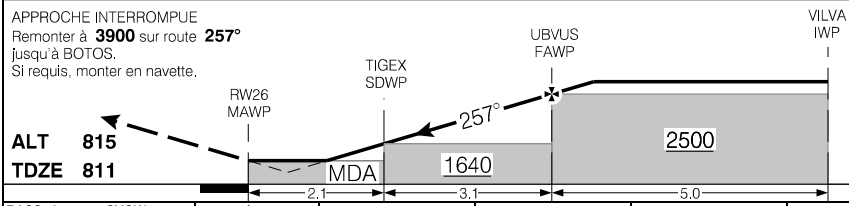
AUTO – **123.42** (Fr)	CTR Montreal – **126.57**		◕ UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(J)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4800**	RNAV	APCH CRS **257°**	ALT MIN UBVUS **2500**	LDA **4002**	P1



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3900** sur route **257°**
jusqu'à BOTOS.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYOW est utilisé ajouter **240'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1340** (531)	1¾	NON AUTORISÉE	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Z PISTE 26

CSD4

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

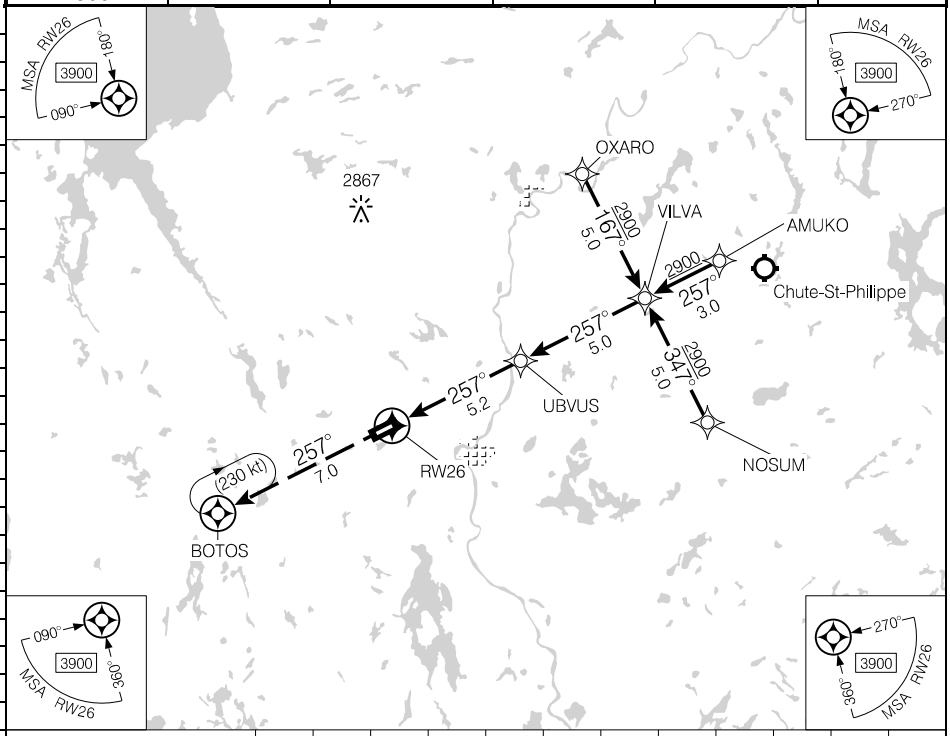
MONT-LAURIER, QC

RNAV (GNSS) Y PISTE 26

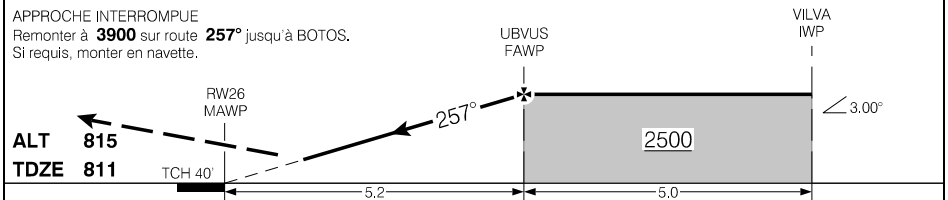
463353N 0753434W DÉC 14°W

CSD4

AUTO – **123.42** (Fr)	CTR Montreal – **126.57**		UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(J)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4800**	WAAS **Ch 80078** W26A	APCH CRS **257°**	ALT MIN UBVUS **2500**	LDA **4002**	P1



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3900** sur route **257°** jusqu'à BOTOS.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYOW est utilisé ajouter **240'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1059**	(250)	1	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Y PISTE 26

CSD4

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

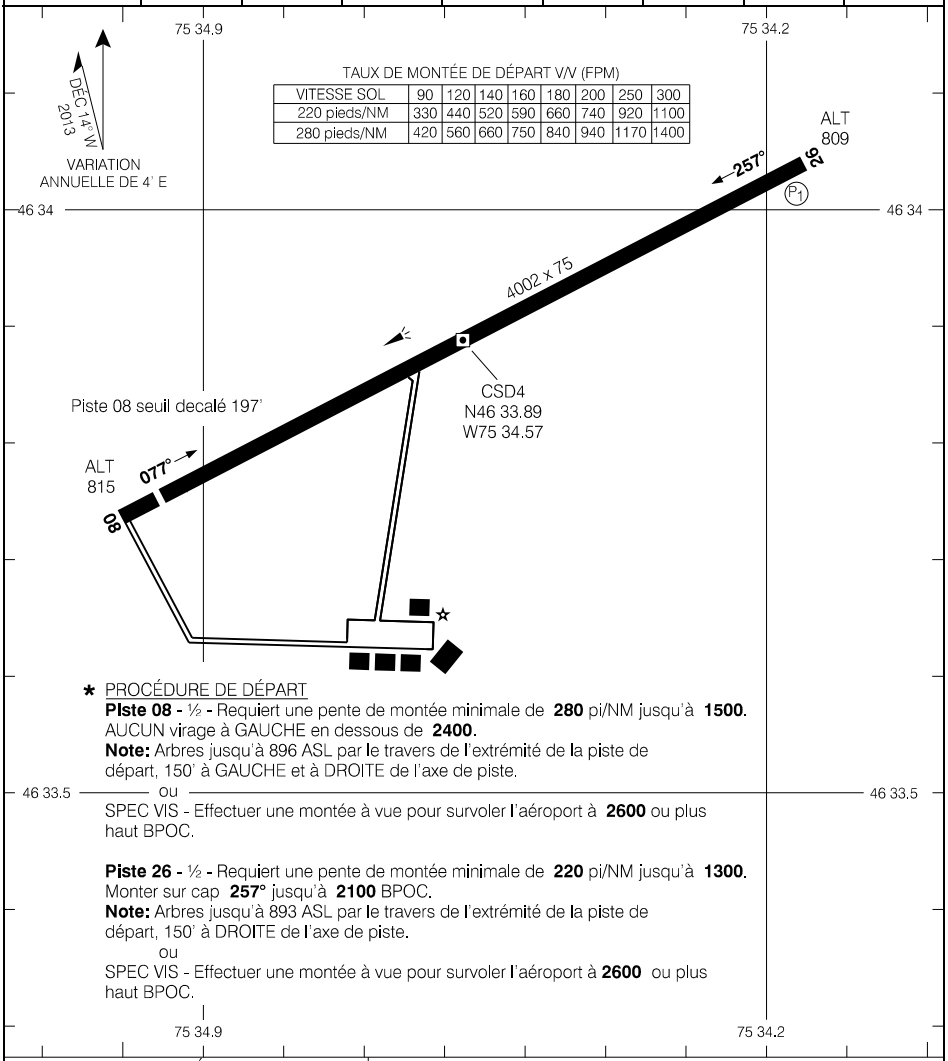
MONT-LAURIER, QC

CARTE D'AÉRODROME

CSD4

AUTO – **123.42** (Fr)		UNICOM – **122.8** ATF	CTR Montreal – **126.57** RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	08	26
TORA	4002	4002
TODA	4002	4002
ASDA	4002	4002
LDA	3805	4002



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 08 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de **280** pi/NM jusqu'à **1500**. AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **2400**.
Note: Arbres jusqu'à 896 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 150' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2600** ou plus haut BPOC.

Piste 26 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de **220** pi/NM jusqu'à **1300**. Monter sur cap **257°** jusqu'à **2100** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 893 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 150' à DROITE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2600** ou plus haut BPOC.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 08; 26: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL (MIRABEL), QC

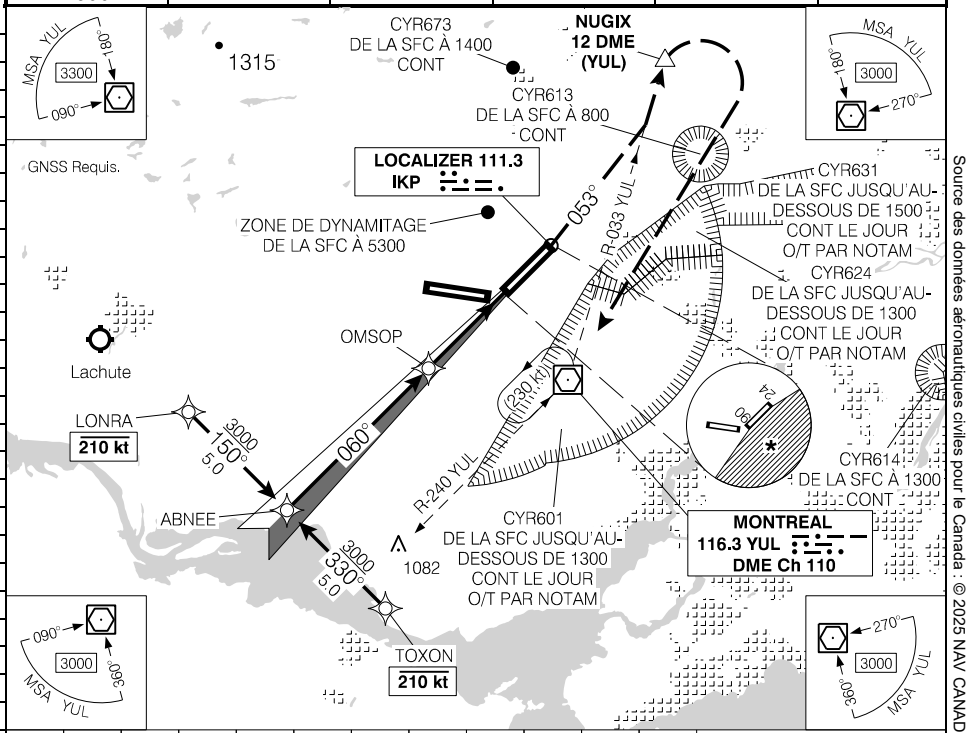
ILS PISTE 06

454047N 0740219W DÉC 15°W

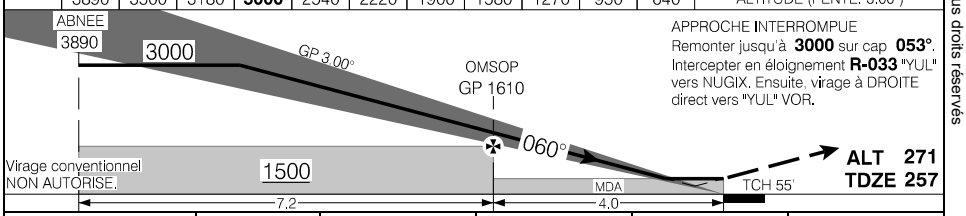
CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	TDZL AL

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC	APCH	GP	LDA
7600	IKP **111.3**	CRS **060°**	OMSOP **1610**	**12000**



(NM)	11.2	10	9	**8.4**	7	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À MAP
	3890	3500	3180	**3000**	2540	2220	1900	1580	1270	950	640	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur cap **053°**. Intercepter en éloignement **R-033** "YUL" vers NUGIX. Ensuite, virage à DROITE direct vers "YUL" VOR.

CATEGORY	A	B	C	D
ILS	**457**	(200)	½ RVR 26	
LOC	**640**	(383)	1 RVR 50	
G APPROCHE INDIRECTE	**800** (529) 1½		*1100 (829) 2½	*1100 (829) 2¾

OMSOP au MAP 4.0 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:26**
90	480	**2:40**
110	580	**2:11**
130	690	**1:51**
150	800	**1:36**

ILS PISTE 06

CYMX

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

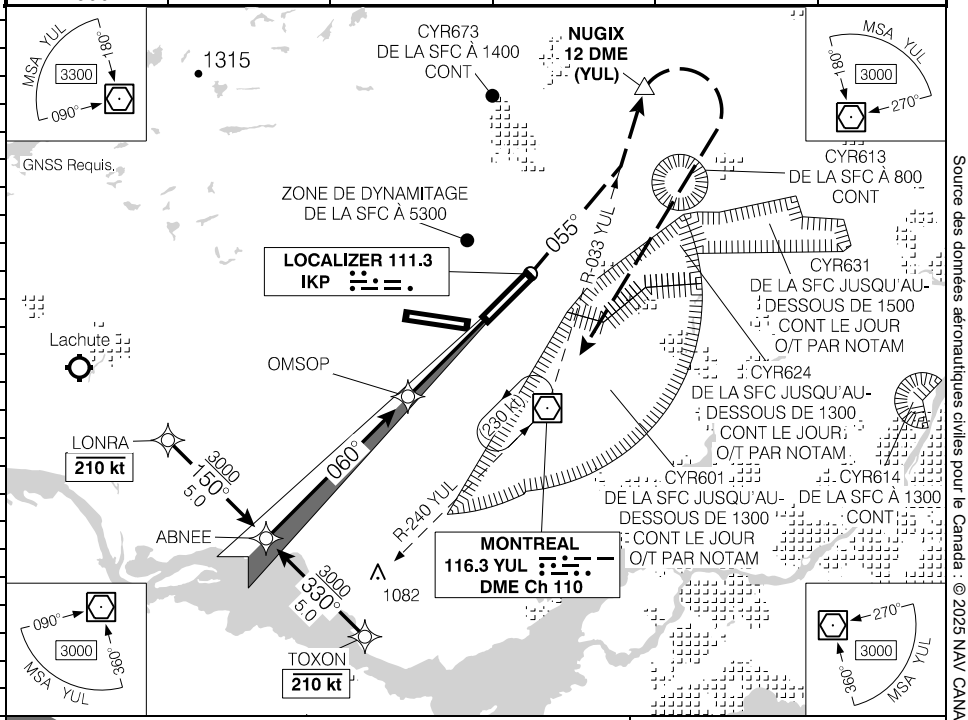
MONTRÉAL (MIRABEL), QC

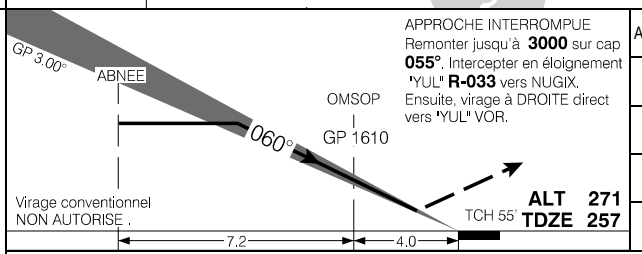
ILS CAT II PISTE 06

454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	TDZL AL
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	LOC IKP **111.3**	APCH CRS **060°**	GP OMSOP **1610**	LDA **12000**

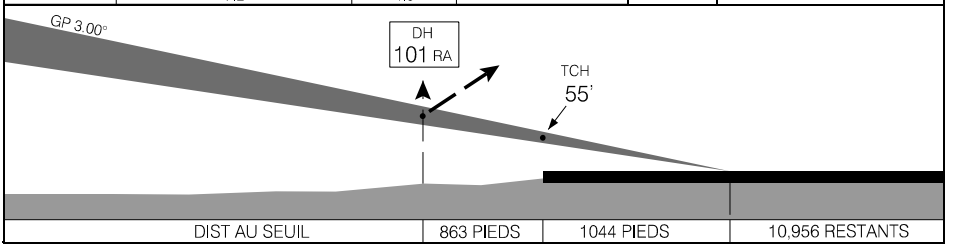




APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur cap **055°**. Intercepter en éloignement 'YUL" **R-033** vers NUGIX. Ensuite, virage à DROITE direct vers 'YUL" VOR.

AUTORISATION PRÉALABLE DE TC REQUISE

CAT II	**356**	(100)	RVR 12



ILS CAT II PISTE 06

CYMX

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL (MIRABEL), QC

ILS PISTE 24

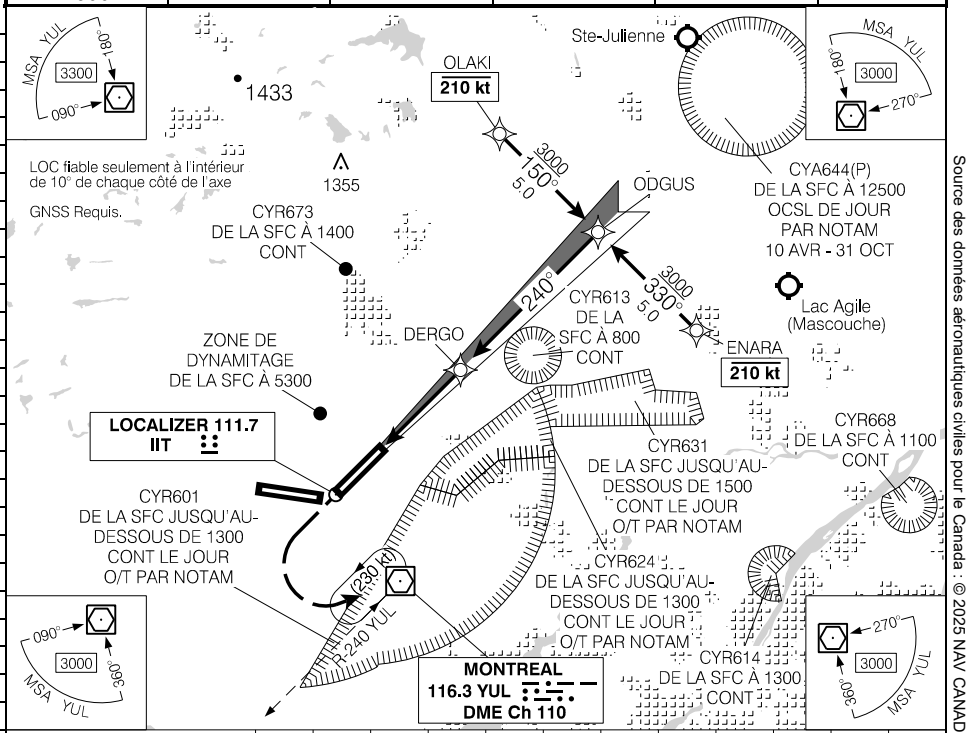
454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IIT	APCH CRS	GP DERGO	LDA
7600	**111.7**	**240°**	**1610**	**12000**

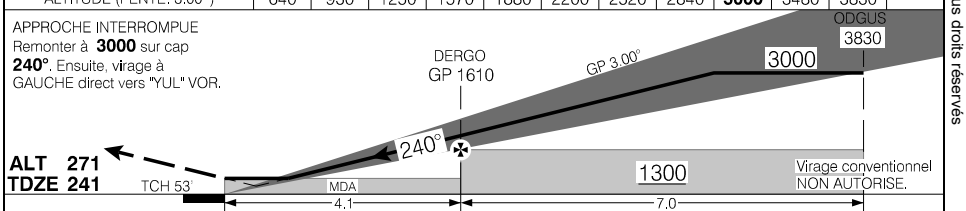
AN



DIST JUSQU'À MAP	1.1	2	3	4	5	6	7	8	**8.5**	10	11.1
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	640	930	1250	1570	1880	2200	2520	2840	**3000**	3480	3830

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3000** sur cap **240°**. Ensuite, virage à GAUCHE direct vers "YUL" VOR.



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS	**441**	(200)	½ RVR 26	
LOC	**640**	(399)	1 RVR 50	

DERGO au MAP 4.1 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:31**
90	480	**2:44**
110	580	**2:14**
130	690	**1:54**
150	800	**1:38**

ILS PISTE 24

CYMX

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

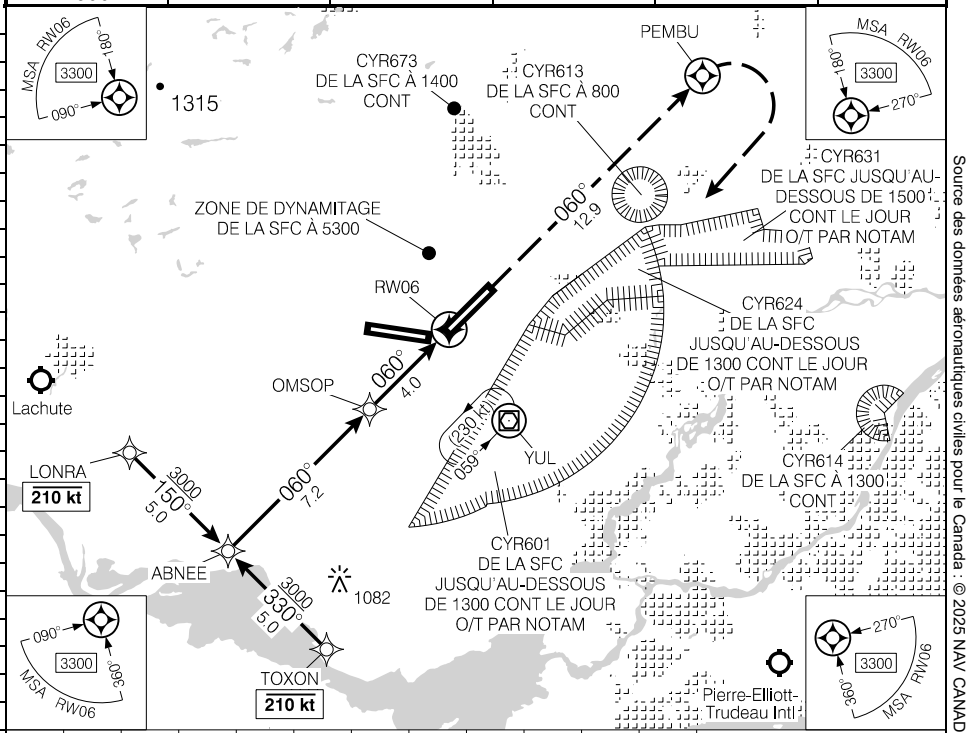
MONTRÉAL (MIRABEL), QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

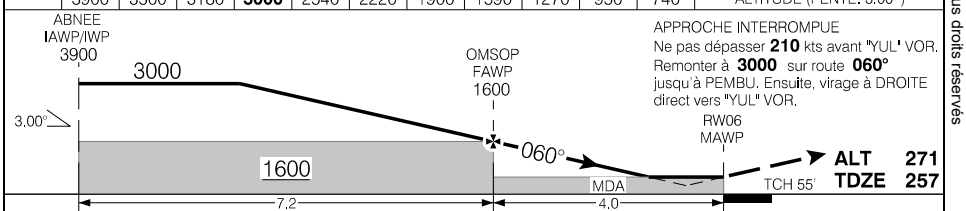
454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	TDZL AL
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	WAAS **Ch 80627** W06A	APCH CRS **060°**	ALT MIN OMSOP **1600**	LDA **12000**



(NM)	11.2	10	9	8.4	7	6	5	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW06
	3900	3500	3180	3000	2540	2220	1900	1590	1270	950	740	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser **210** kts avant "YUL" VOR.
Remonter à **3000** sur route **060°** jusqu'à PEMBU. Ensuite, virage à DROITE direct vers "YUL" VOR.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**456**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**644**	(388)	1 RVR 50	
LNAV	**740**	(484)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CYMX

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

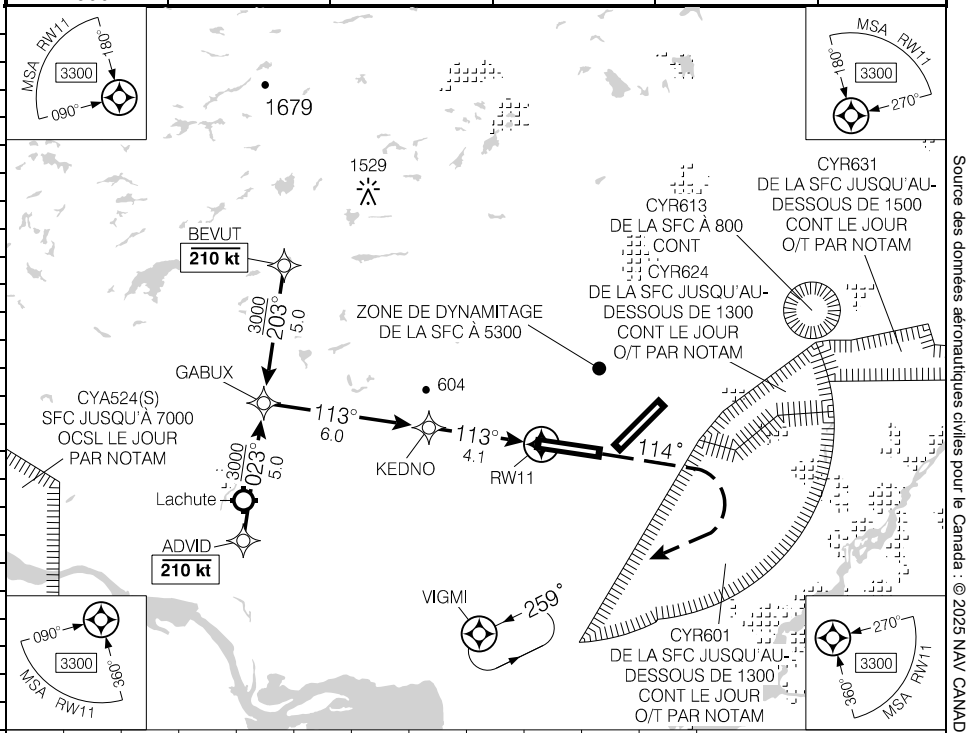
MONTRÉAL (MIRABEL), QC

RNAV (GNSS) PISTE 11

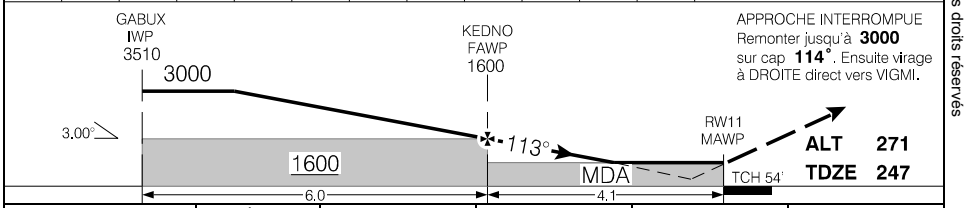
454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	AN
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	WAAS **Ch 80105** W11A	APCH CRS **113°**	ALT MIN KEDNO **1600**	LDA **12000**



(NM)	10.1	9	**8.5**	7	6	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW11
	3510	3170	**3000**	2530	2210	1890	1580	1260	940	680	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**448**	(201)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**561**	(314)	1 RVR 50	
LNAV	**680**	(433)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 11

CYMX

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

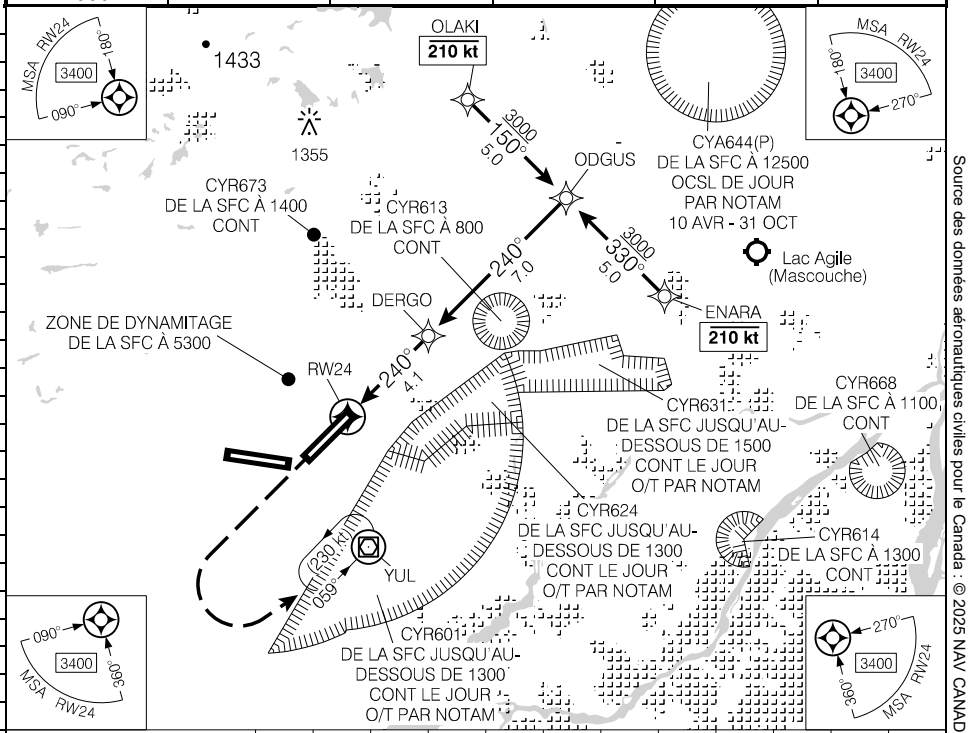
MONTRÉAL (MIRABEL), QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

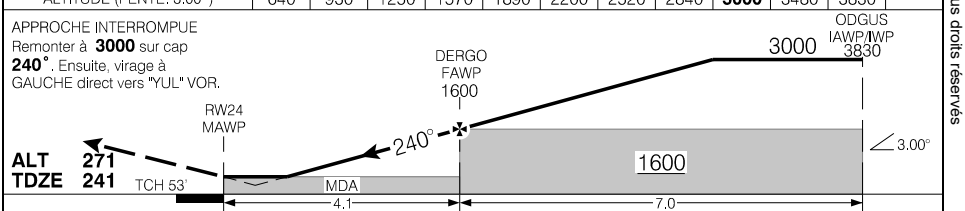
ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	WAAS **Ch 80628** W24A	APCH CRS **240°**	ALT MIN DERGO **1600**	LDA **12000**



DIST JUSQU'À RW24	1.1	2	3	4	5	6	7	8	**8.5**	10	11.1
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	640	930	1250	1570	1890	2200	2520	2840	**3000**	3480	3830

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3000** sur cap **240°**. Ensuite, virage à GAUCHE direct vers "YUL" VOR.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**439**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**510**	(271)	1 RVR 50	
LNAV	**640**	(401)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 24 CYMX

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

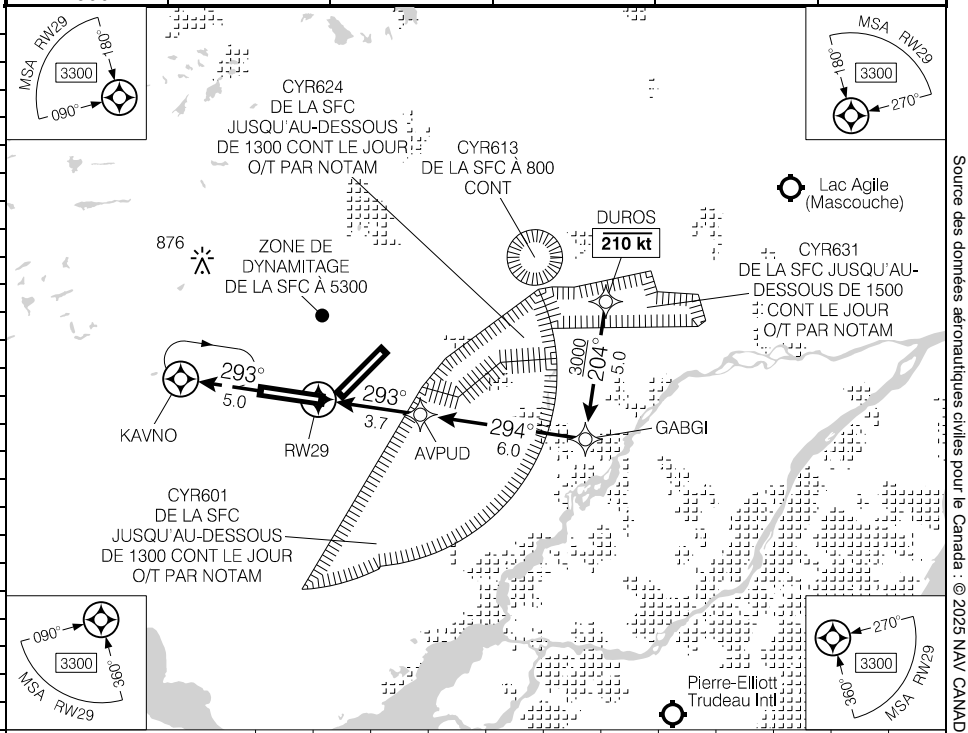
MONTRÉAL (MIRABEL), QC

RNAV (GNSS) PISTE 29

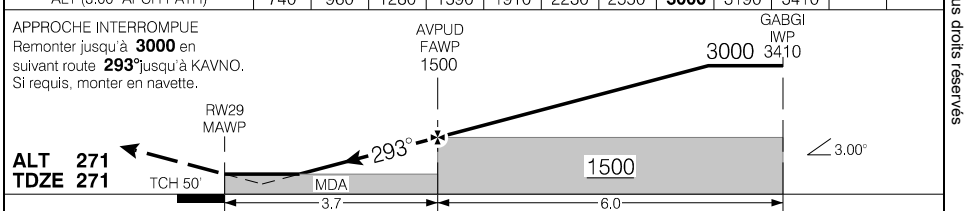
454047N 0740219W DÉC 15°W

CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7600**	WAAS **Ch 80123** W29A	APCH CRS **293°**	ALT MIN AVPUD **1500**	LDA **12000**



DIST JUSQU'À RW29	1.3	2	3	4	5	6	7	**8.4**	9	9.7		
ALT (3.00° APCH PATH)	740	960	1280	1590	1910	2230	2550	**3000**	3190	3410		



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**521**	(251)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**662**	(392)	1¼	
LNAV	**740**	(470)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 29

CYMX

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL (MIRABEL), QC

VOR/DME PISTE 11

454047N 0740219W DÉC 16°W

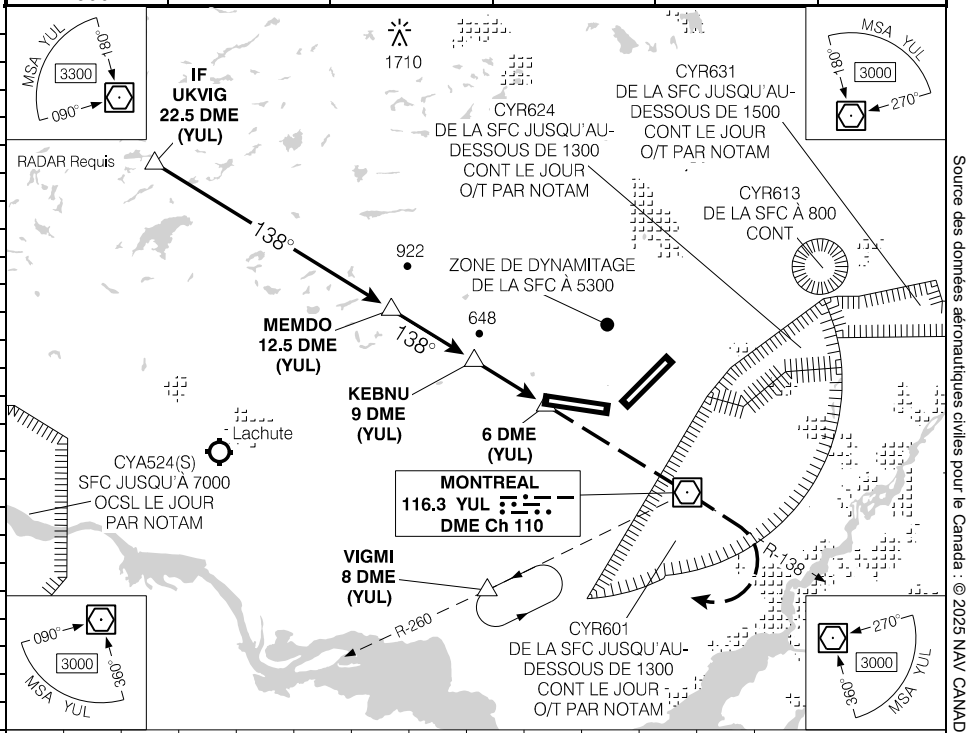
CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	TML Montreal – **124.65 268.3**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1**	GND – **121.8** GND ADV – **121.8**

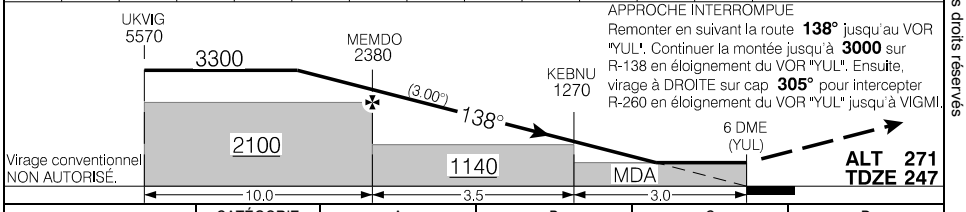
MF*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	VOR	APCH CRS	MIN ALT MEMDO	LDA
7600	YUL **116.3**	**138°**	**2100**	**12000**

AN 23.3°



22.5	20	18	17	16	**15.4**	14	13	12	11	10	9	7.6	DIST JUSQU'À DME (YUL)
5570	4770	4130	3810	3500	**3300**	2860	2540	2220	1900	1580	1270	820	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE

Remonter en suivant la route **138°** jusqu'au VOR "YUL". Continuer la montée jusqu'à **3000** sur R-138 en éloignement du VOR "YUL". Ensuite, virage à DROITE sur cap **305°** pour intercepter R-260 en éloignement du VOR "YUL" jusqu'à VIGMI.

ALT 271
TDZE 247

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR/DME	**820**	(573)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

VOR/DME PISTE 11

CYMX

EFF 17 AVR 25

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)
MIRABEL NEUF DÉP (CYMX9.)

MONTRÉAL (MIRABEL), QC
CYMX

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

Piste 06 : Aucun virage à DROITE en-dessous de **1800**.
Monter sur cap **060°** jusqu'à **3000**, ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 11 : Monter sur cap **113°** jusqu'à **3000**, ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 24 : Aucun virage à GAUCHE en-dessous de **1200**.
Monter sur cap **240°** jusqu'à **3000**, ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 29 : Monter sur cap **293°** jusqu'à **3000**, ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir afficher 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

MIRABEL NEUF DÉP (CYMX9.)

MONTRÉAL (MIRABEL), QC

CYMX

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MIRABEL NEUF DÉP (CYMX9.)

CYMX

EFF 2 OCT 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Procédure de départ

Toutes les pistes : Pour demeurer à l'écart du CYA 524, les vols entre « YUL » **R-265** sens-horaire jusqu'à **R-298** au-delà de 22 DME sont interdits en dessous de 8000.

Piste 06 – ½ : Aucun virage à DROITE en dessous de **1800**.

Piste 11 – ½ : **Note** : Arbres jusqu'à **364** ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de départ de la piste, 600' à GAUCHE de l'axe de piste, et aprx 0,4 NM passé l'extrémité de départ de la piste, 1150' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 24 – ½ : Aucun virage à GAUCHE en dessous de **1200**.

Note : Arbres jusqu'à **364** ASL aprx 0,7 NM passé l'extrémité de départ de la piste, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 29 – ½ : Monter sur cap **293**° jusqu'à **1000** BPOC.

Note : Arbres jusqu'à **345** ASL aprx 0,4 NM passé l'extrémité de départ de la piste, 850' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL (MIRABEL), QC

CARTE D'AÉRODROME — CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr) **125.7** (Ang)	AIRE DE TRAFIC Mirabel – **122.4** GND – **121.8** GND ADV – **121.8**	TWR – **119.1** RADIO Mirabel – **119.1** MF*	TML Montreal – **124.65** **268.3**

DIST DÉCLARÉES	06	24	11	29
TORA	12000	12000	12000	12000
TODA	12984	12984	12984	12984
ASDA	12000	12000	12000	12000
LDA	12000	12000	12000	12000

74 05 74 04 74 03 74 02 74 01 74 00 73 59

45 43 45 42 45 41 45 40 45 39

DÉC 15' W 2003
VARIATION ANNUELLE DE 3' E

TORA POUR LES DÉPARTS D'INTERSECTIONS

PISTE	INTXN	TORA	PISTE	INTXN	TORA	PISTE	INTXN	TORA	PISTE	INTXN	TORA
	B6	8323		B6	3809		A5	3834		A5	8342
06	B4	6323	24	B4	5820	11	A6	8177	29	A6	3666
	B5	3733		B5	8401						

Conformément à l'allnéa 602.96(3)(d) du RAC, aucun commandant de bord d'un aéronef qui circule au sol pour procéder à un départ pendant des opérations ILS CAT II ne doit procéder au-delà du point d'attente ILS CAT II sans avoir obtenu une autorisation IFR valide de l'ATC.

Consultez le Supplément de vol - Canada pour obtenir les procédures liées à la fréquence GND ADV

Aéronef au départ: Passez de GND ADV à la MF avant de circuler sur l'aire de manoeuvre

AVIANOR

Aire de trafic principale

CYMX
N45 40.79
W74 02.32

HÉLIBELLULE
Mirajet

TWR/FSS

Aire de trafic cargo

HS 1

Aire de trafic industrielle

ALT 247

ALT 239

AN

113°

12,000

descend 0.65% premiers 3412'

293°

29

06

060°

12,000 CONC

240°

ALT 256

ALT 271

LIGNE D'ATTENTE CAT II

CENTRE DE DÉGIVRAGE
voir CFS "PRO"

HS 1 - Les aéronefs qui quittent l'Aire de trafic cargo manquent la ligne d'arrêt de la Twy F

* PROCÉDURE DE DÉPART
Référez au page PROCÉDURE DE DÉPART.

Après atterrissage piste 06, virages à gauche sur B6 ou B4 non autorisés pour aéronef à réaction de 79' ou plus d'envergure.

NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTES 06, 24: RVR 1200	PISTE 06: RVR 600

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 06; 11; 24; 29:*	6000 0 6000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Opérations en conditions de visibilité réduite et faible

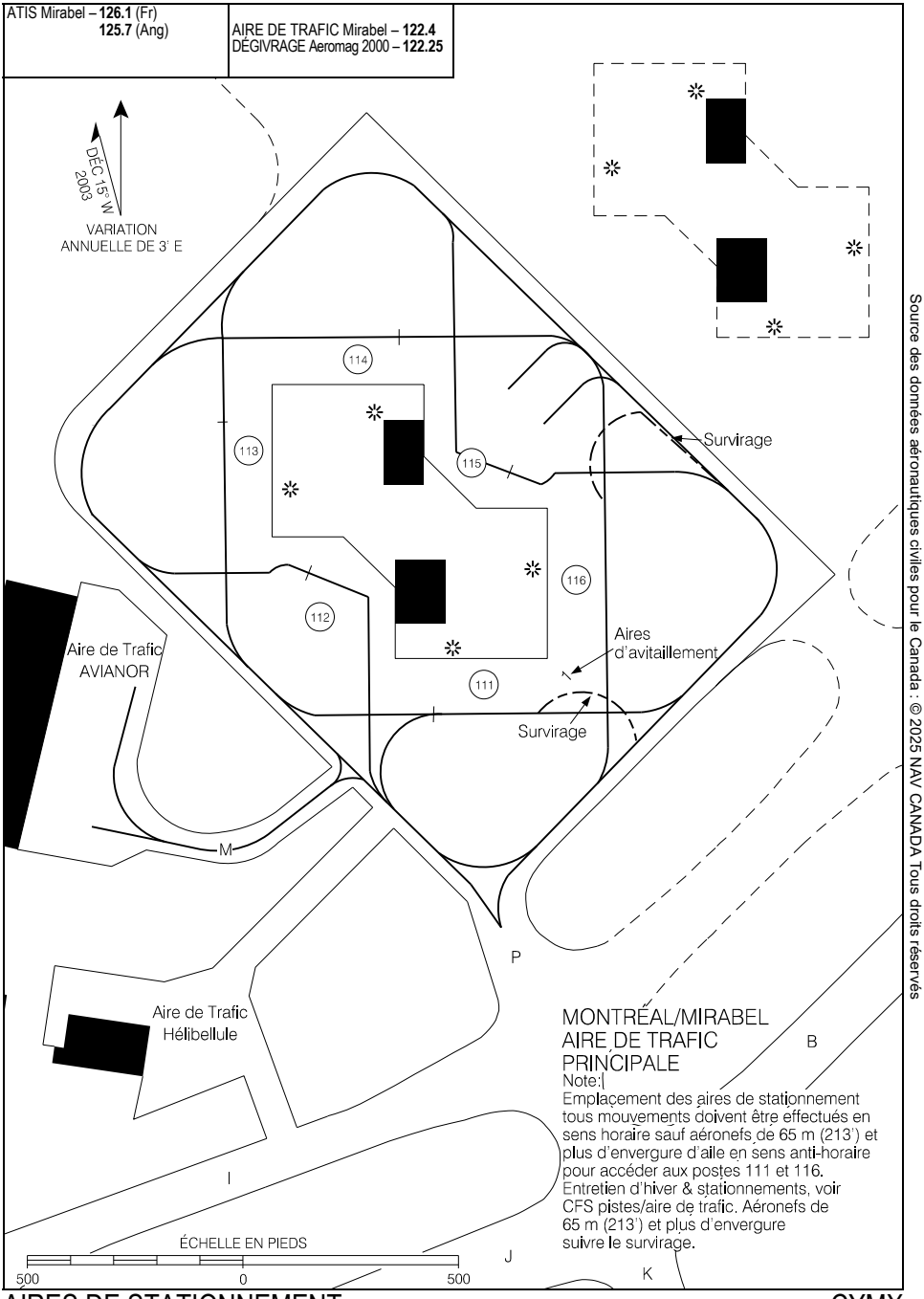
- La piste 06 est homologuée pour les opérations en conditions de visibilité faible (RVR600).
- La piste 24 est homologuée pour les conditions en conditions de visibilité réduite (RVR1200).
- Le plan est déclenché lorsque la lecture d'un des RVR ou la visibilité au sol signalée est inférieure à ½ SM. Les pistes 24 ou 06 peuvent être utilisées.
- Lorsque la lecture d'un des RVR ou la visibilité signalée au sol est de moins de ¼ SM mais de plus de ⅛ SM, la piste 06 doit être utilisée.
- Un seul mouvement d'aéronef à tout moment (RVOP et LVOP) est autorisé sur l'aire de manœuvre. En condition de faible visibilité (LVOP), il doit obligatoirement être escorté d'un véhicule « Follow Me ».
- À l'exception des mouvements associés au retour des aéronefs aux aires de trafic, toute circulation au sol est interrompue lorsque la lecture d'un des RVR ou la visibilité signalée au sol est de moins de ⅛ SM.
- Lorsque la lecture des deux RVR ou que la visibilité signalée au sol augmente et indique ½ SM ou plus, le retour aux opérations normales peut être initié.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT CYMX

ATIS Mirabel – **126.1** (Fr)
125.7 (Ang)

AIRE DE TRAFIC Mirabel – **122.4**
DÉGIVRAGE Aeromag 2000 – **122.25**



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT CYMX

EFF 12 JUIN 25

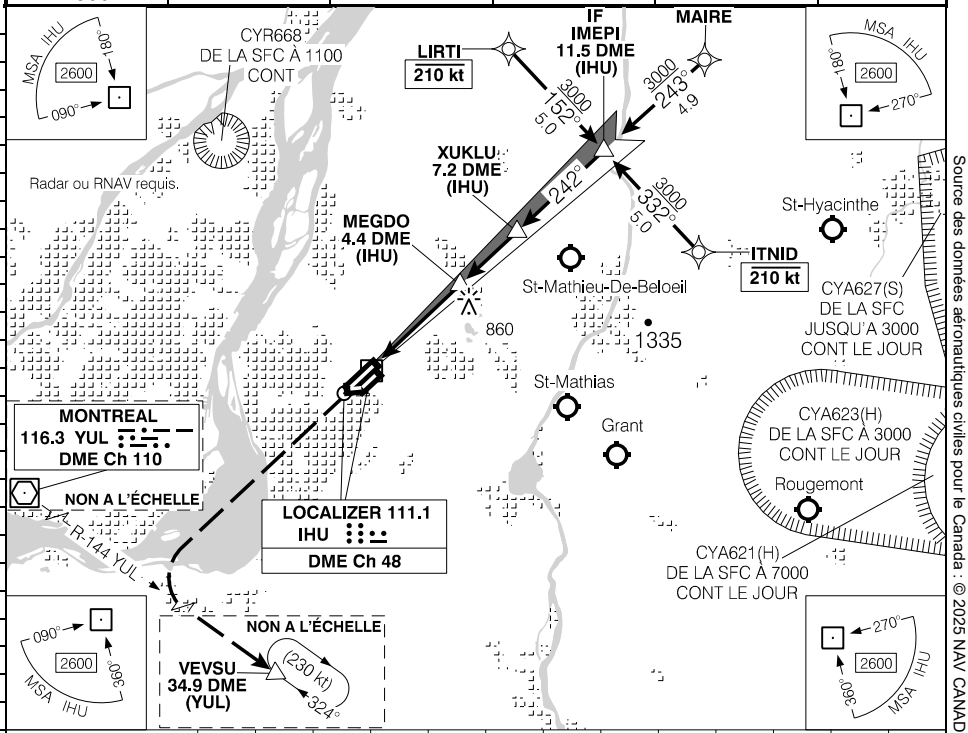
MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC

ILS PISTE 24R

453105N 0732501W DÉC 15°W

CYHU

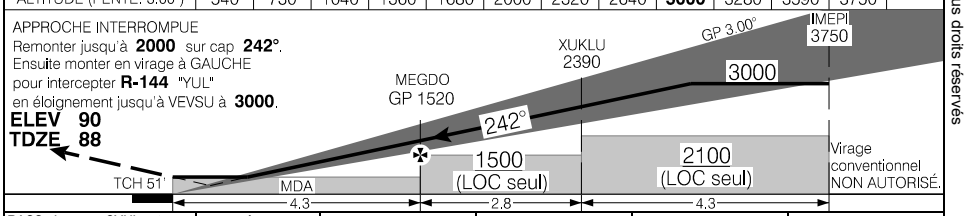
◕ ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) ◕ AWOS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	TML Montreal – **125.15 268.3**	◕ TWR – **118.4 121.3** ◕ RADIO Rouyn – **118.4**	◕ GND – **126.4**	ARCAL 118.4(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7500**	LOC IHU **111.1**	APCH CRS **242°**	GP MEGDO **1520**	LDA **7801**



DIST JUSQU'À DME (IHU)	1.4	2	3	4	5	6	7	8	**9.1**	10	11	11.5
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	540	730	1040	1360	1680	2000	2320	2640	**3000**	3280	3590	3750

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2000** sur cap **242°**.
Ensuite monter en virage à GAUCHE
pour intercepter **R-144** "YUL"
en éloignement jusqu'à VEVSU à **3000**.

ELEV 90
TDZE 88



RASS : Lorsque CYUL est utilisé ajouter **40'**.

MEGDO au MAP 4.3 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:41**
90	480	**2:52**
110	580	**2:21**
130	690	**1:59**
150	800	**1:43**

CATÉGORIE	A		B		C		D	
ILS/DME	**288**	(200)	½ RVR 26					
LOC/DME	**540**	(452)	1 RVR 50					
C APPROCHE INDIRECTE	**620**	(530)	1½		**640**	(550)	2	**920**	(830)	2¾

ILS PISTE 24R

CYHU

EFF 2 OCT 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC

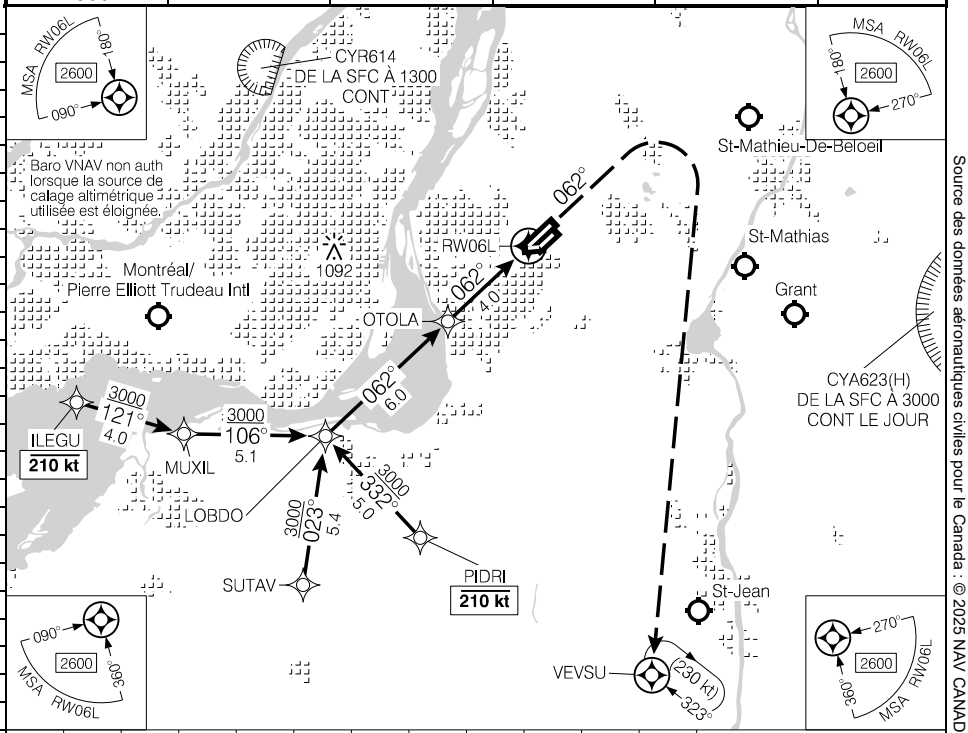
RNAV (GNSS) PISTE 06L

453105N 0732501W DÉC 15°W

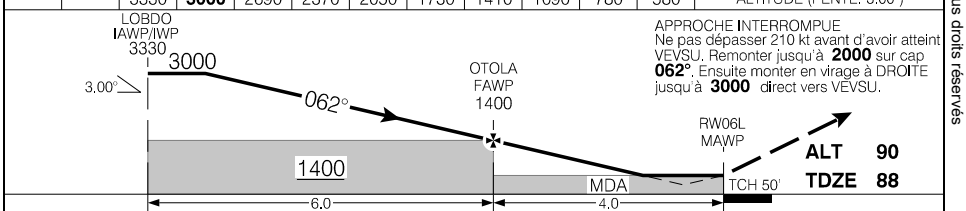
CYHU

ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) AWOS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	TML Montreal – **125.15 268.3**	TWR – **118.4 121.3** RADIO Rouyn – **118.4** MF*	GND – **126.4**	ARCAL 118.4(K)*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN OTOLA	LDA
7500	**Ch 80149** W06A	**062°**	**1400**	**6696**



(NM)	10	9.0	8	7	6	5	4	3	2	1.4	DIST JUSQU'À RW06L
	3330	**3000**	2690	2370	2050	1730	1410	1090	780	580	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser 210 kt avant d'avoir atteint VEVSU. Remonter jusqu'à **2000** sur cap **062°**. Ensuite monter en virage à DROITE jusqu'à **3000** direct vers VEVSU.

RASS : Lorsque CYUL est utilisé ajouter **40'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**339**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C)(max. 54°C)	**498**	(410)	1½	
LNAV	**580**	(492)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 06L CYHU

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC

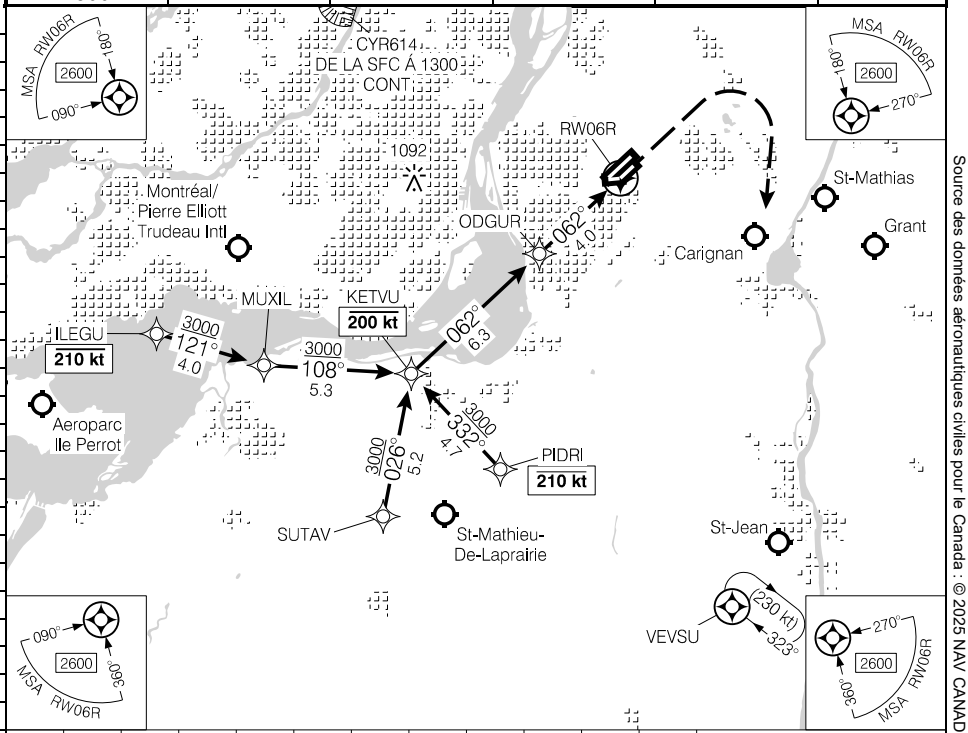
RNAV (GNSS) PISTE 06R

453105N 0732501W DÉC 15°W

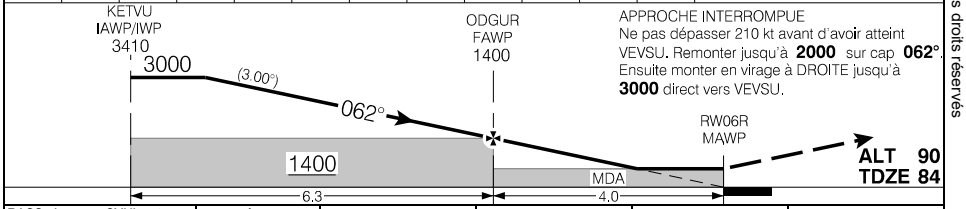
CYHU

◕ ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) ◕ AWOS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	TML Montreal – **125.15 268.3**	◕ TWR – **118.4 121.3** ◕ RADIO Rouyn – **118.4** ◕MF*	◕ GND – **126.4**	ARCAL 118.4(K)*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN ODGUR	LDA
7500		**062°**	**1400**	**3922**



		10.3	**9.0**	8	7	6	5	4	3	2	1.5	DIST JUSQU'À RW06R
		3410	**3000**	2680	2360	2050	1730	1410	1090	770	600	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYUL est utilisé ajouter **40'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**600**	(517)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06R CYHU

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC

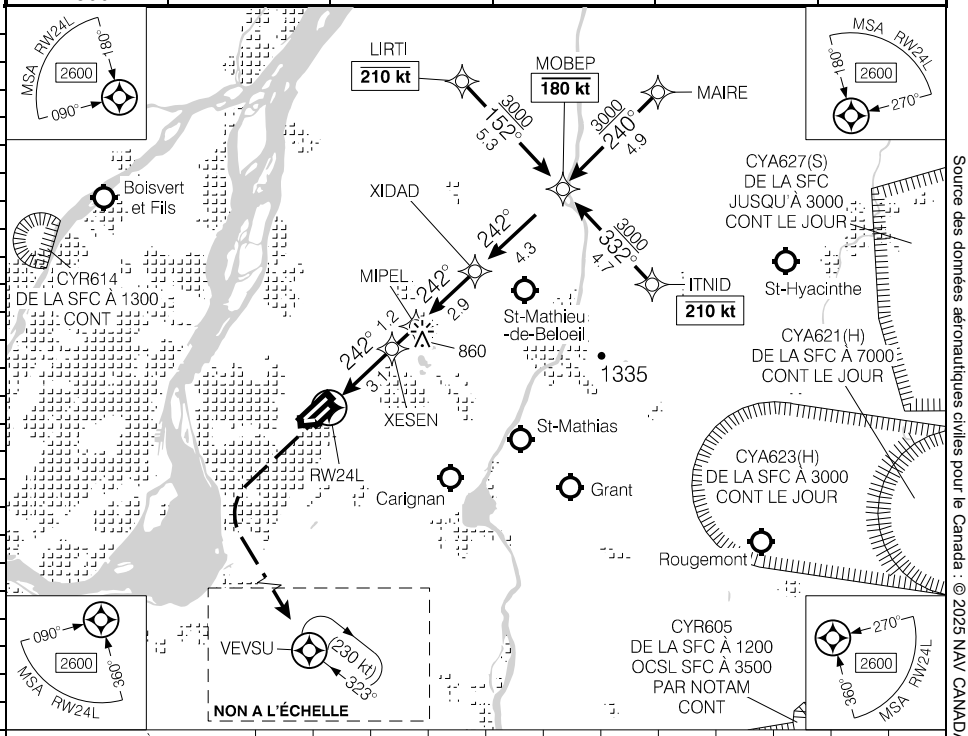
RNAV (GNSS) PISTE 24L

453105N 0732501W DÉC 15°W

CYHU

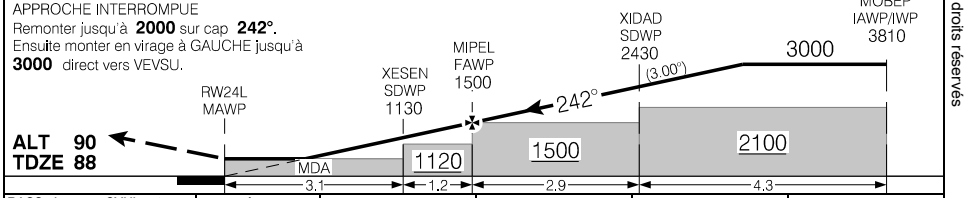
◕ ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) ◕ AWOS –**124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	TML Montreal – **125.15 268.3**	◕ TWR – **118.4 121.3** ◕ RADIO Rouyn – **118.4** ◕MF*	◕ GND – **126.4**	ARCAL 118.4(K)*

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN MIPEL	LDA
7500		**242°**	**1500**	**3922**



DIST JUSQU'À RW24L	1.4	2	3	4	5	6	7	8	**9.0**	10	11	11.5
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	600	780	1090	1410	1730	2050	2370	2690	**3000**	3330	3640	3810

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2000** sur cap **242°**.
Ensuite monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers VEVSU.



RASS : Lorsque CYUL est utilisé ajouter **40'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**600**	(513)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (GNSS) PISTE 24L

CYHU

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

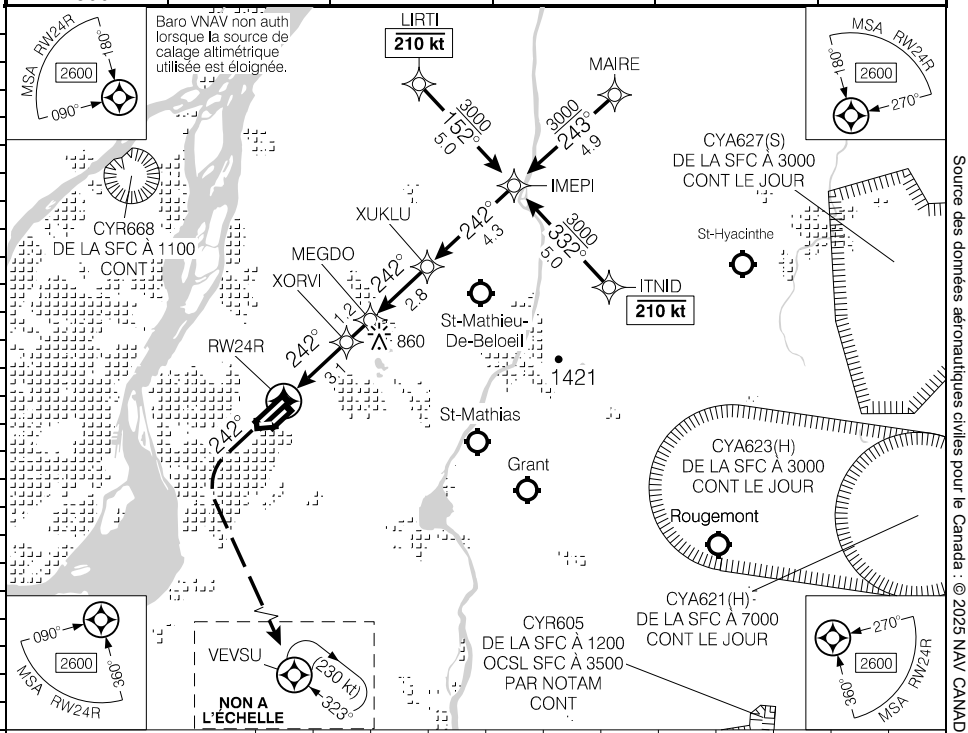
MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), QC

RNAV (GNSS) PISTE 24R

453105N 0732501W DÉC 15°W

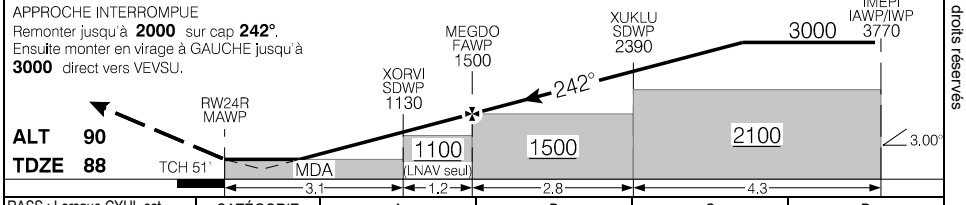
CYHU

◔ ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) ◔ AWOS –**124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	TML Montreal – **125.15 268.3**	◔ TWR – **118.4 121.3** ◔ RADIO Rouyn – **118.4** ◍MF*	◔ GND – **126.4**	ARCAL 118.4(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7500**	WAAS **Ch 80792** W24A	APCH CRS **242°**	ALT MIN MEGDO **1500**	LDA **7801**



DIST JUSQU'À RW24R	1.3	2	3	4	5	6	7	8	**9.0**	10	11.4
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	540	780	1090	1410	1730	2050	2370	2690	**3000**	3330	3770

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2000** sur cap **242°**.
Ensuite monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers VEVSU.



RASS : Lorsque CYUL est utilisé ajouter **40'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**288**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**385**	(298)	1 RVR 50	
LNAV	**540**	(453)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 24R CYHU

EFF 26 DÉC 24

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Piste 06L : Requiert une pente de montée minimale de **270** pieds/NM jusqu'à **1100**. Monter sur cap **062°** pour vecteurs vers la route assignée. Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

Piste 06R : Requiert une pente de montée minimale de **260** pieds/NM jusqu'à **1100**. Monter sur cap **062°** pour vecteurs vers la route assignée. Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

Piste 24L : Requiert une pente de montée minimale de **440** pieds/NM jusqu'à **300**. Monter sur cap **242°** pour vecteurs vers la route assignée. Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

Piste 24R : Monter sur cap **242°** pour vecteurs vers la route assignée. Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

Piste 28 : Requiert une pente de montée minimale de **440** pieds/NM jusqu'à **400**. Monter sur cap **220°** pour vecteurs vers la route assignée. Maintenir **3000** ou tel qu'assigné.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

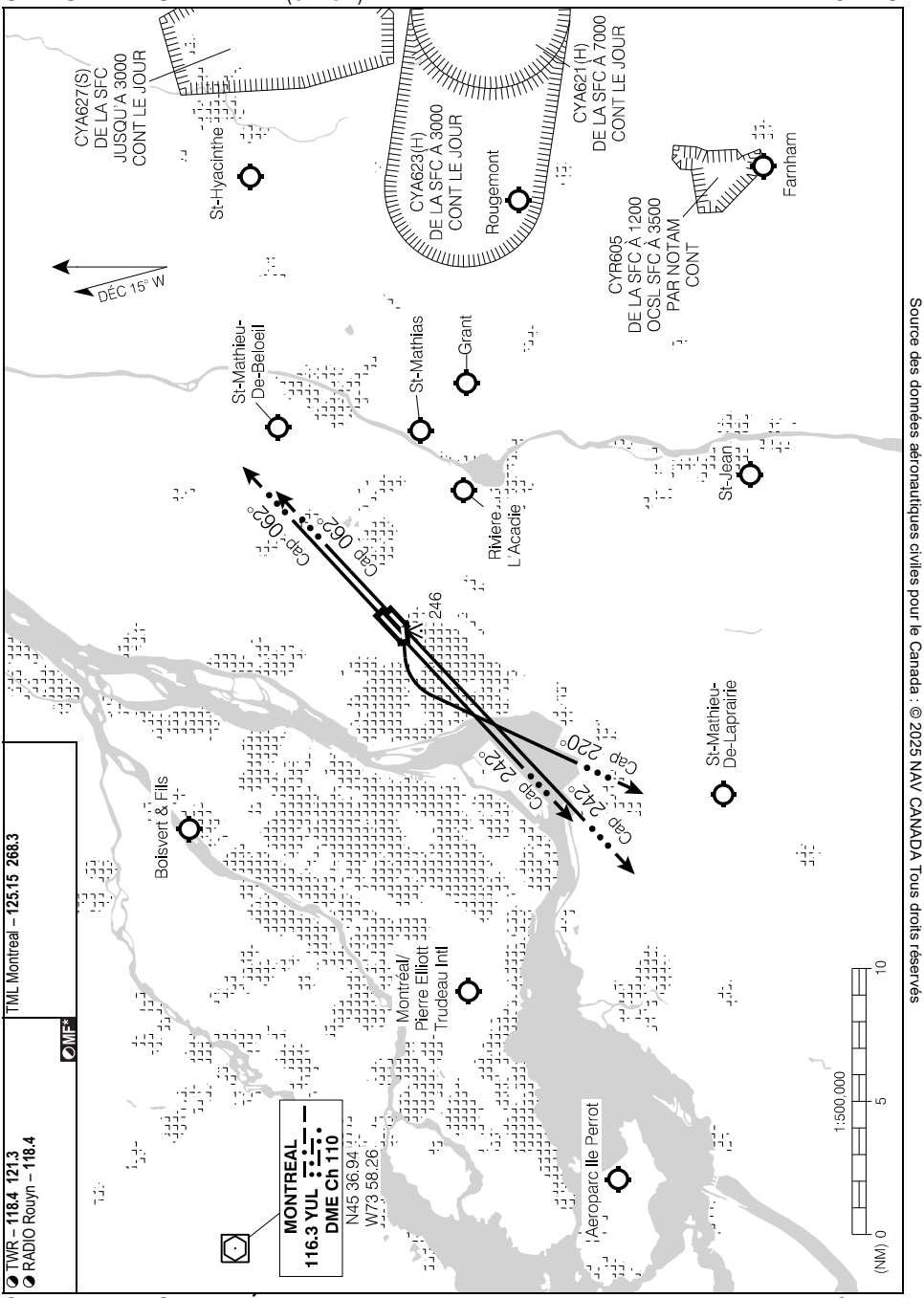
VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
260 pieds/NM	390	520	610	700	780	870	1090	1300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350
440 pieds/NM	660	880	1030	1180	1320	1470	1840	2200

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir affiché 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-HUBERT SEPT DÉP (CYHU7.)



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-HUBERT SEPT DÉP (CYHU7.)
CYHU

Procédure de départ

Piste 06L – ½ : Monter sur un cap **040**° jusqu'à **1100**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **6000** BPOC.

Piste 06R – ½ : Monter sur cap **040**° jusqu'à **1100**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **6000** BPOC.

Piste 10 – ½ : Monter sur un cap **100**° jusqu'à **800**. Ensuite, monter en virage à GAUCHE sur cap **062°** jusqu'à **1200**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **7600** BPOC.

Note : Bâtiment jusqu'à 135 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 440' à DROITE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 151 ASL aprx 0,4 NM passé l'extrémité de la piste de départ, aprx 300' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 24L – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **440** pieds/NM jusqu'à **300**. Monter sur cap **242**° jusqu'à **1000**. Monter entre caps **091°** et **137°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA621(H) et CYA623(H).

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **4800** ou plus haut BPOC.

Piste 24R – ½ : Monter sur cap **242**° jusqu'à **1000**. Monter entre caps **091**° et **137**° sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA621(H) et CYA623(H).

Note : Pôteaux d'éclairage jusqu'à 121 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, aprx 350' à GAUCHE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 157 ASL aprx 0,3 NM passé l'extrémité de la piste de départ, aprx 700' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 28 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **440** pieds/NM jusqu'à **400**. Monter sur cap **220**° jusqu'à **1600**. AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **5100** BPOC.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **4800** ou plus haut BPOC.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
440 pieds/NM	660	880	1030	1180	1320	1470	1840	2200

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit

Conformément aux RAC 602.105, les critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit suivants sont en vigueur à l'aéroport de Montréal/St-Hubert.

A. Généralités

1. Les mesures d'atténuation du bruit s'appliquant aux posés-décollés :
   - Les posés-décollés sont interdits du 1er octobre au 30 avril sur les pistes 24L & 24R de 24h00 à 8h00 hr lcl du lundi au vendredi, et de 19h00 à 8h00 hr lcl le samedi et dimanche.
   - Les posés-décollés sont interdits du 1er mai au 30 septembre sur les pistes 24L & 24R, de 23h00 à 8h00 hr lcl du lundi au vendredi, de 15h00 à 8h00L le samedi et toute la journée le dimanche et les jours fériés.
2. Les procédures d'atténuation du bruit s'appliquent à tous les vols d'aéronefs bimoteurs et multimoteurs, exploités en VFR et IFR tel que stipulé dans la partie « B ».

B. Procédures d'atténuation du bruit CYHU

Assignation des pistes préférentielles en vigueur de 23h00 à 7h00 hr lcl.

En accord avec la sécurité d'exploitation et les exigences opérationnelles, les ATS assigneront les pistes selon l'ordre de priorité suivante :

Départs :

Premier choix - 06L

Deuxième choix - 06R

Troisième choix - 24R - 24L

Arrivées :

Premier choix - 24R

Deuxième choix - 06L - 06R - 24L

- Les ATS ne dérogeront pas à l'ordre de priorité sauf en cas de limitations opérationnelles, en cas d'urgence ou de MEDEVAC.
- Au départ de la piste 24R les avions doivent monter cap de piste jusqu'à **1100** pieds avant tout virage.
- Les départs à partir des intersections sont interdits.

C. RESTRICTION

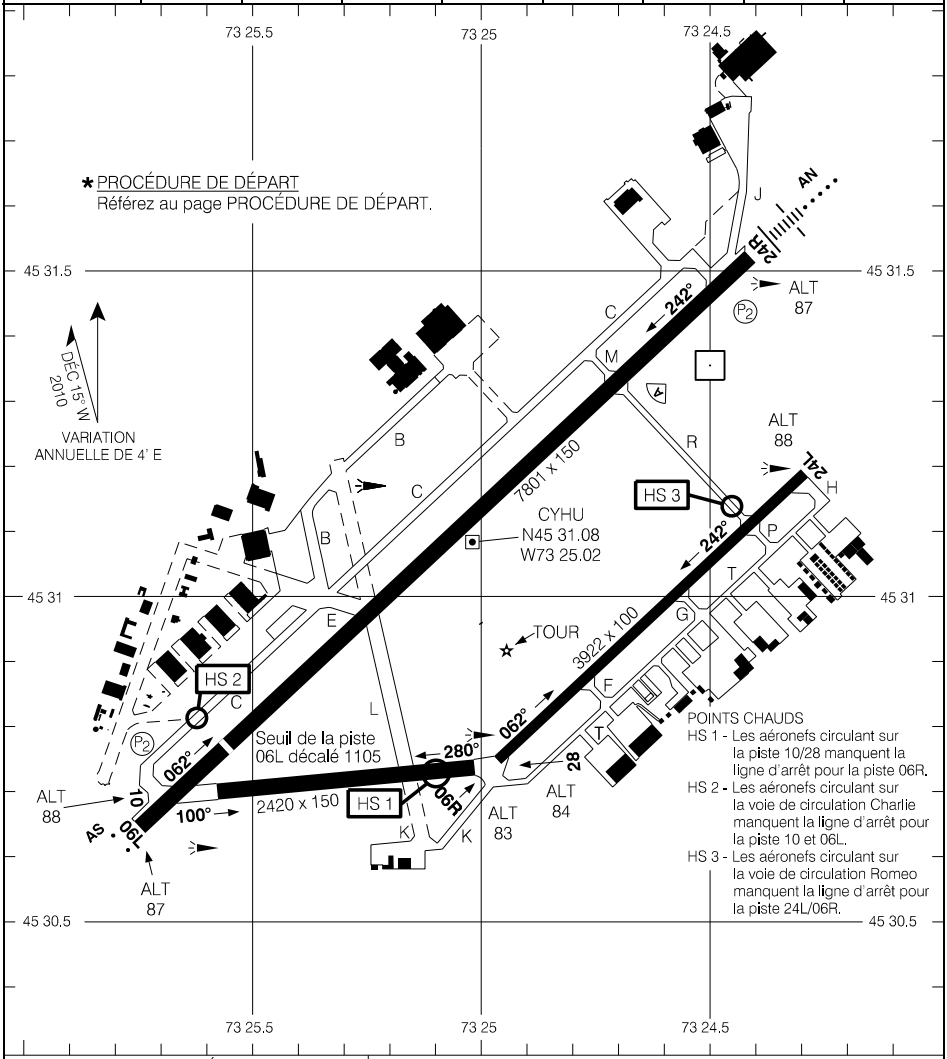
Avions à réaction qui ne rencontrent pas les critères acoustiques du Chapitre 3 de la Partie II du Volume 1 de l'Annexe 16 de l'OACI, moins 4 EPNdB sur une base cumulative ne doivent pas atterrir ou décoller entre 23h00 et 07h00 hr lcl.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME — CYHU

ATIS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang) AWOS – **124.1** (Fr) **124.9** (Ang)	GND – **126.4**	TWR – **118.4** **121.3** RADIO Rouyn – **118.4** MF	TML Montreal – **125.15** **268.3**

DIST DÉCLARÉES	06L	24R	06R	24L	10	28		
TORA	7801	7801	3922	3922	2420	2420		
TODA	7801	7801	3922	3922	2420	2420		
ASDA	7801	7801	3922	3922	2420	2420		
LDA	6696	7801	3922	3922	2420	2420		

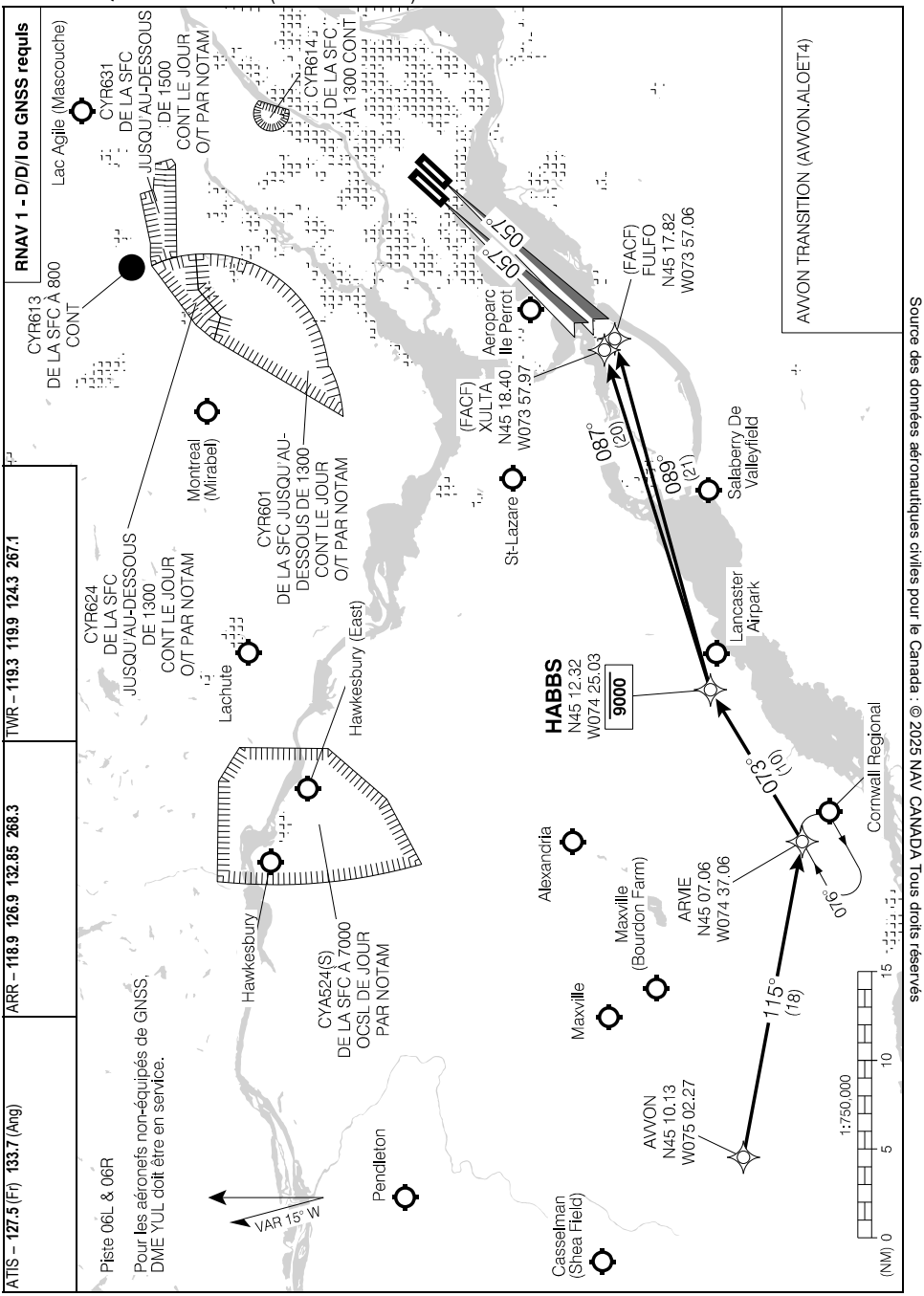


MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 06L, 06R, 10, 24L, 24R et 28: *	1000 0 1000 2000

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4)

CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4)

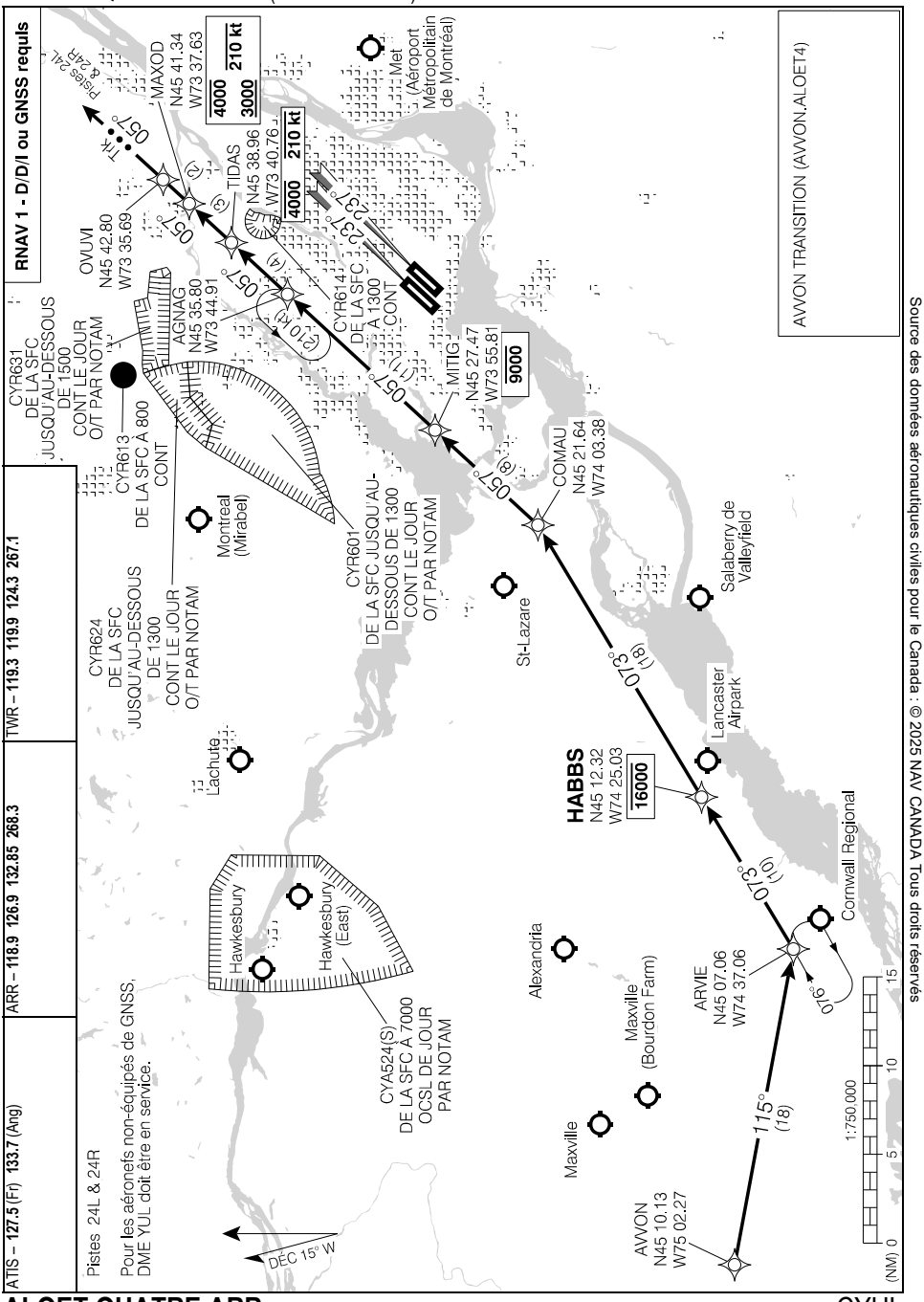
CYUL

STAR (RNAV)

ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4)

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ALOET QUATRE ARR (AVVON.ALOET4)

CYUL

EFF 17 AVR 25

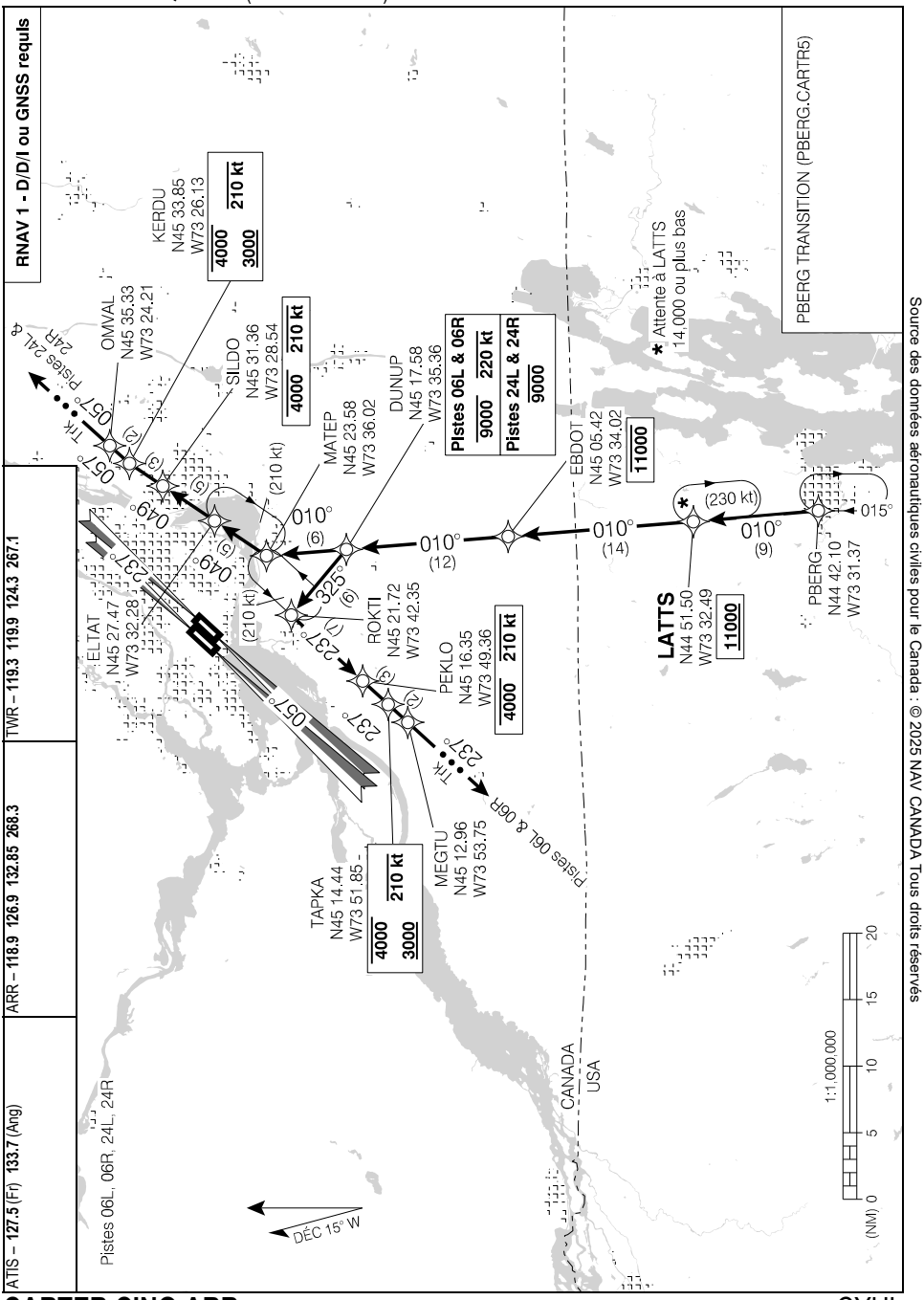
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

CARTER CINQ ARR (LATTS.CARTR5)

CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTER CINQ ARR (LATTS.CARTR5)

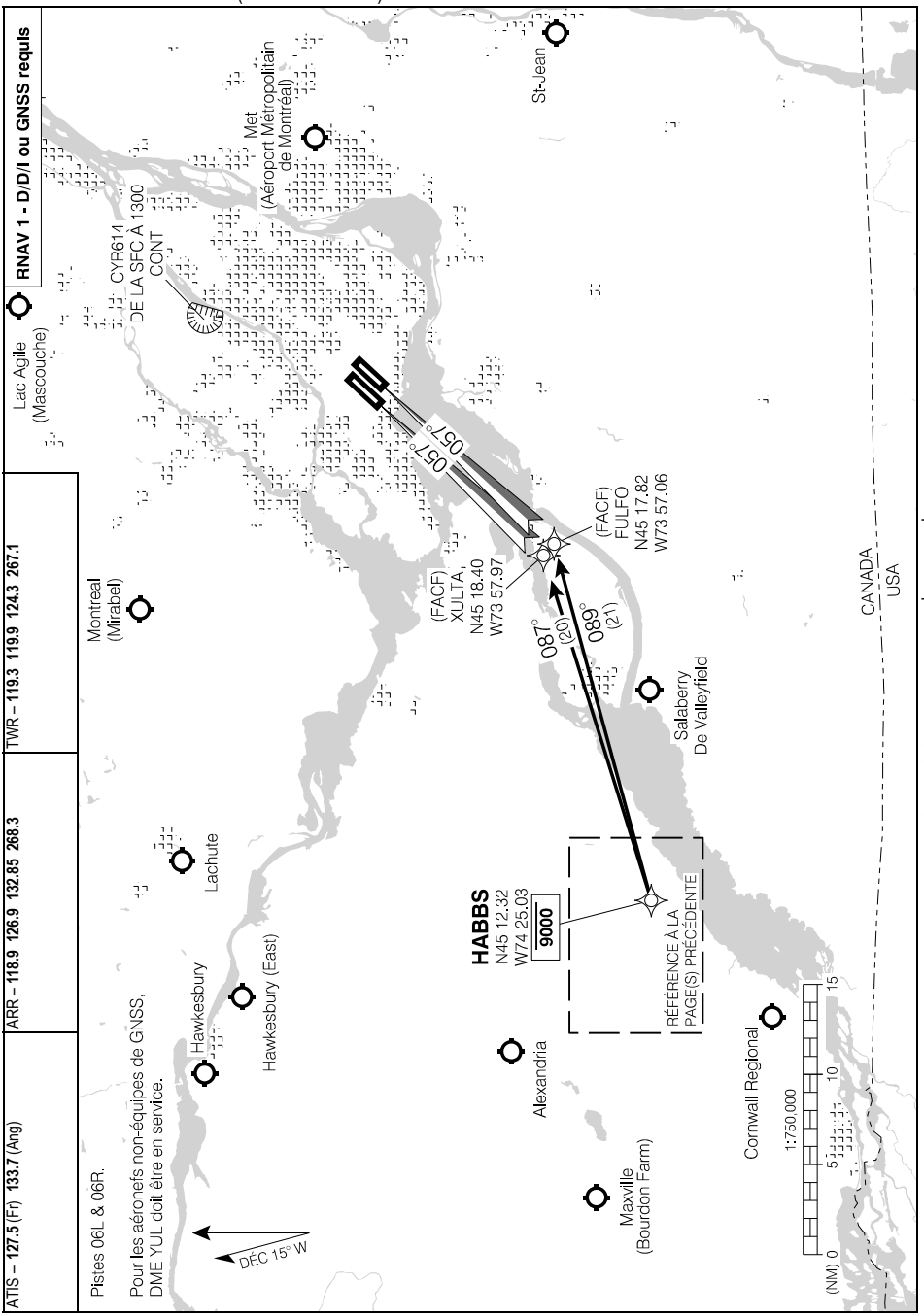
CYUL

EFF 31 OCT 24

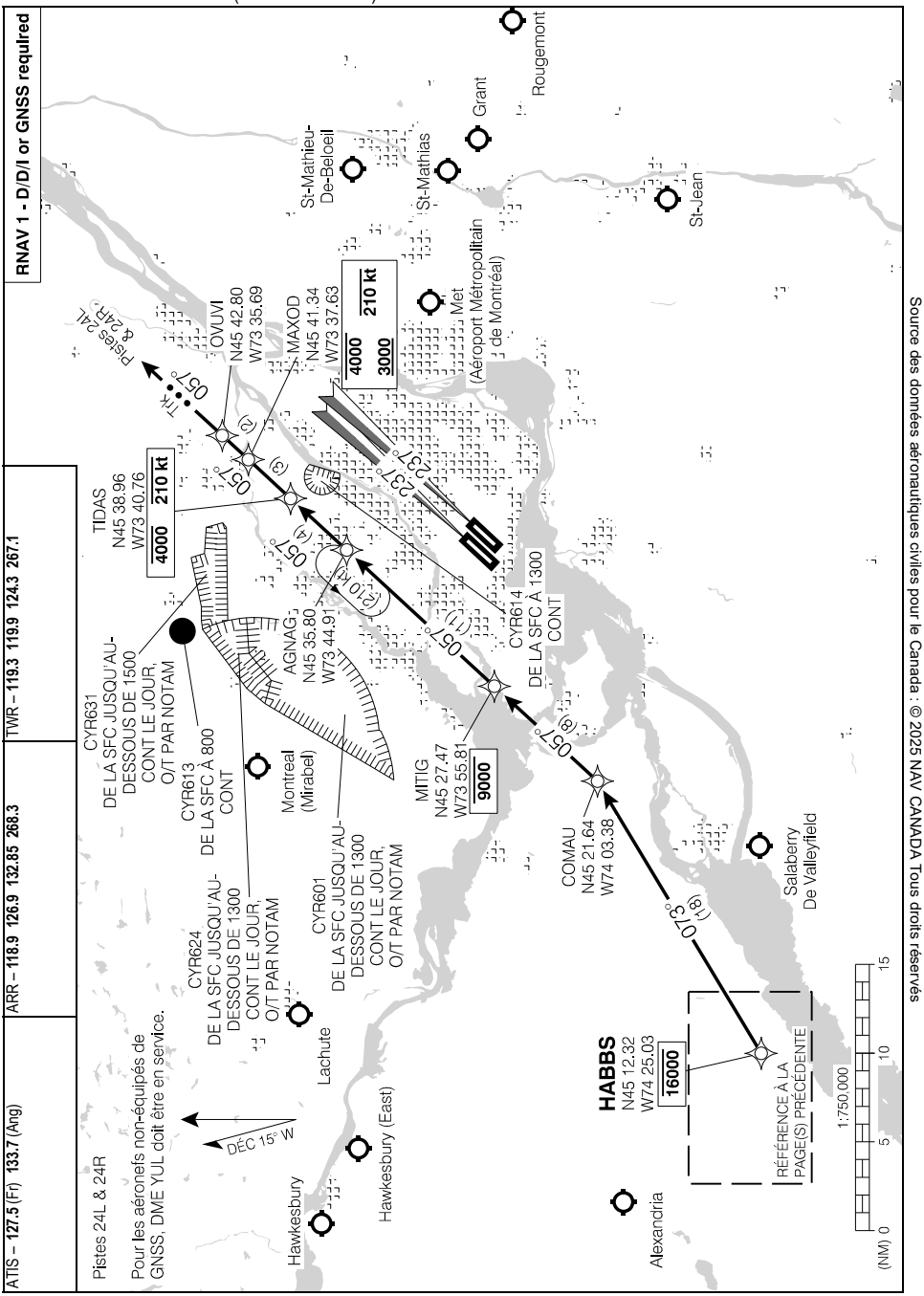
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

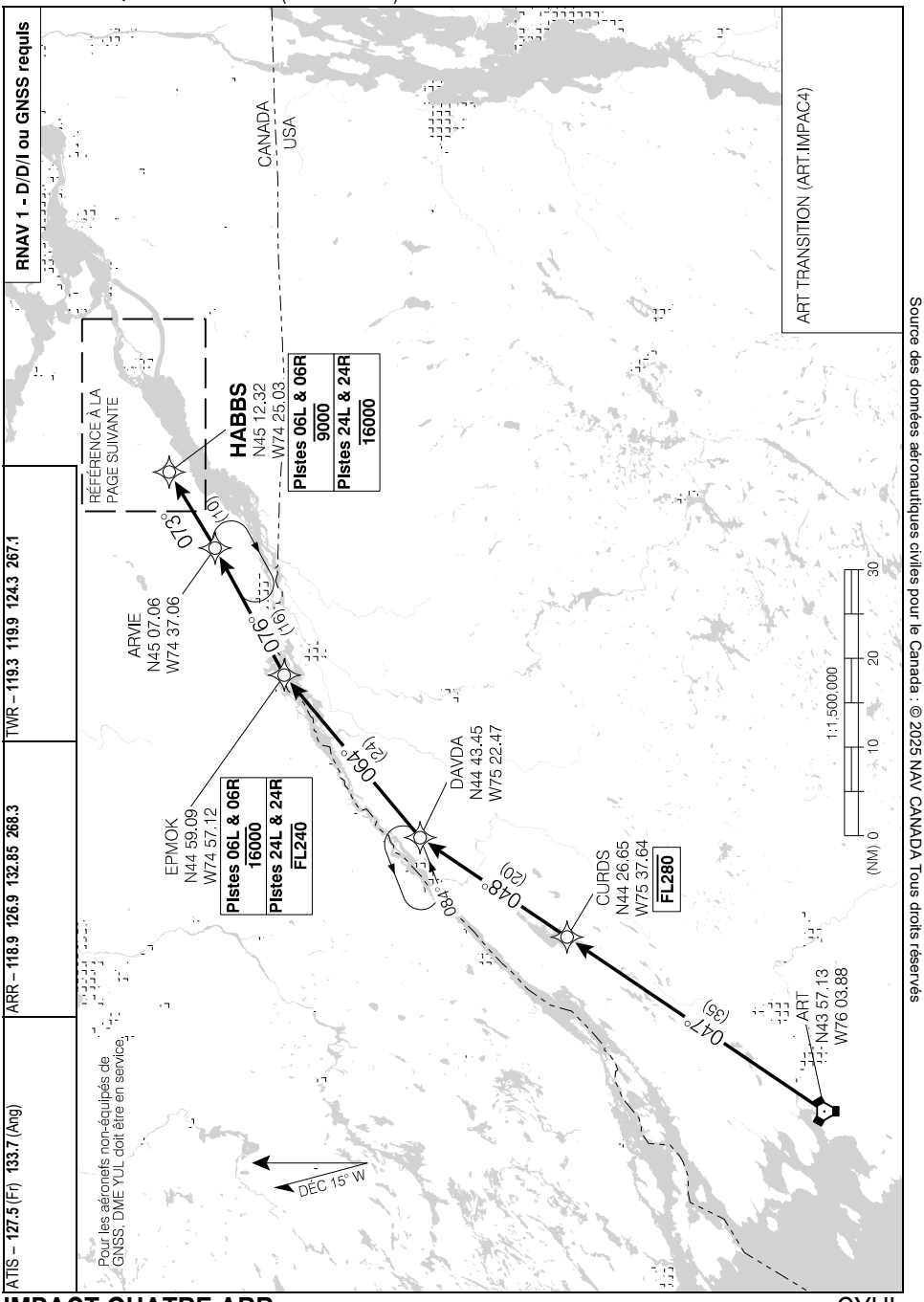
HABBS SEPT ARR (MIGLO.HABBS7) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

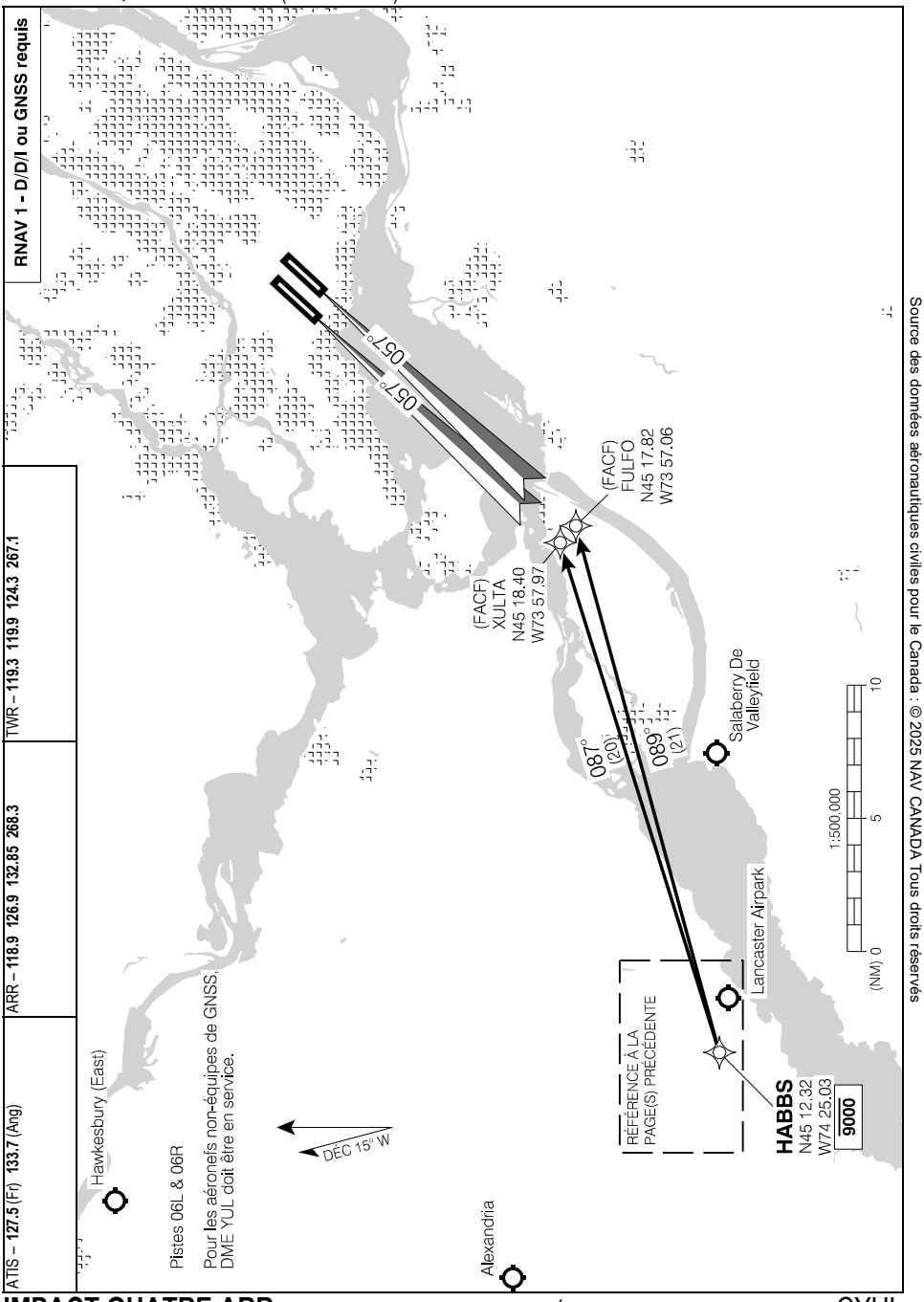


Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

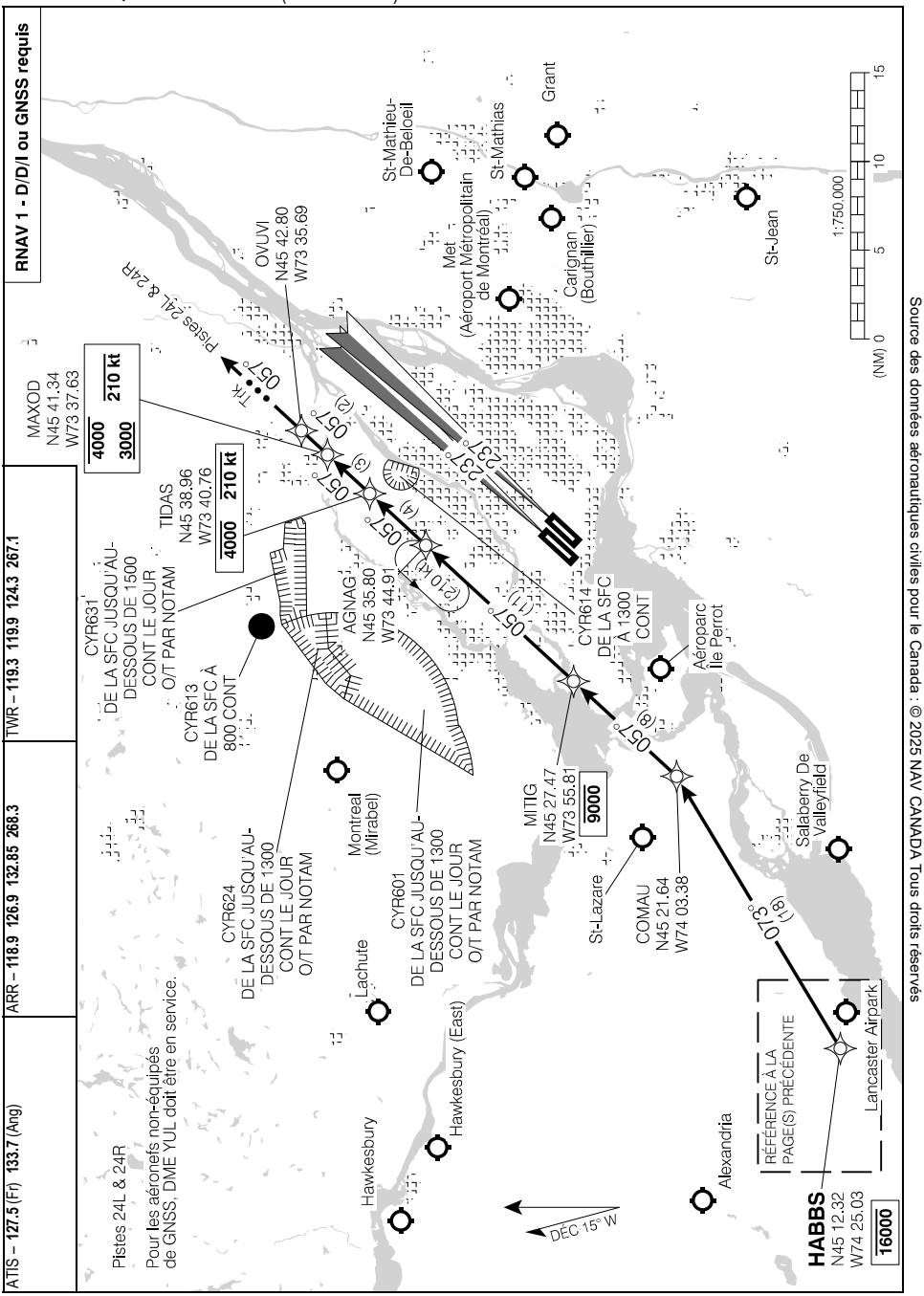
IMPACT QUATRE ARR (ART.IMPAC4) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

IMPACT QUATRE ARR (ART.IMPAC4) ROUTES D'ARRIVÉE CYUL

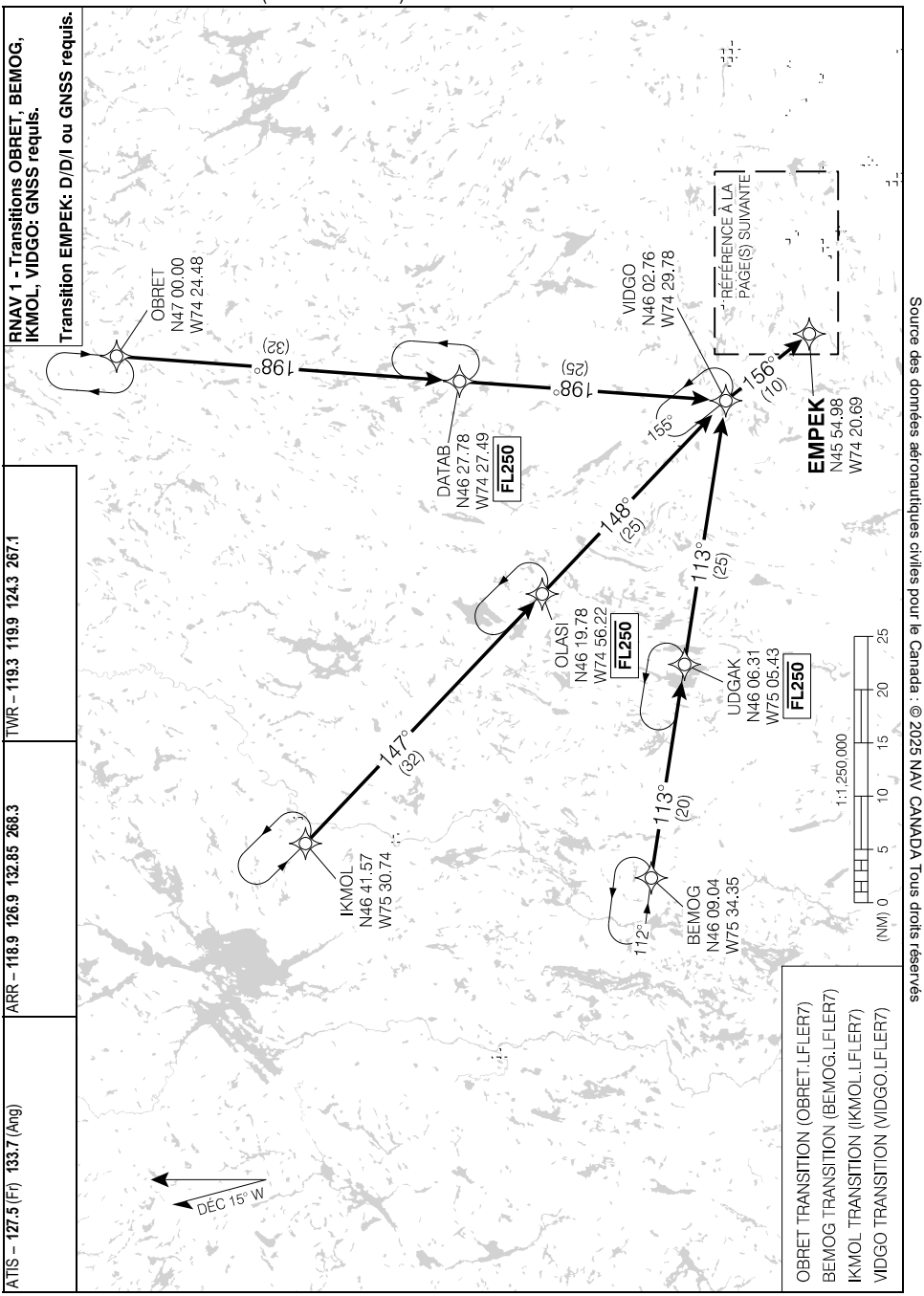
EFF 31 OCT 24



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LAFLEUR SEPT ARR (EMPEK.LFLER7) ROUTES DE TRANSITION

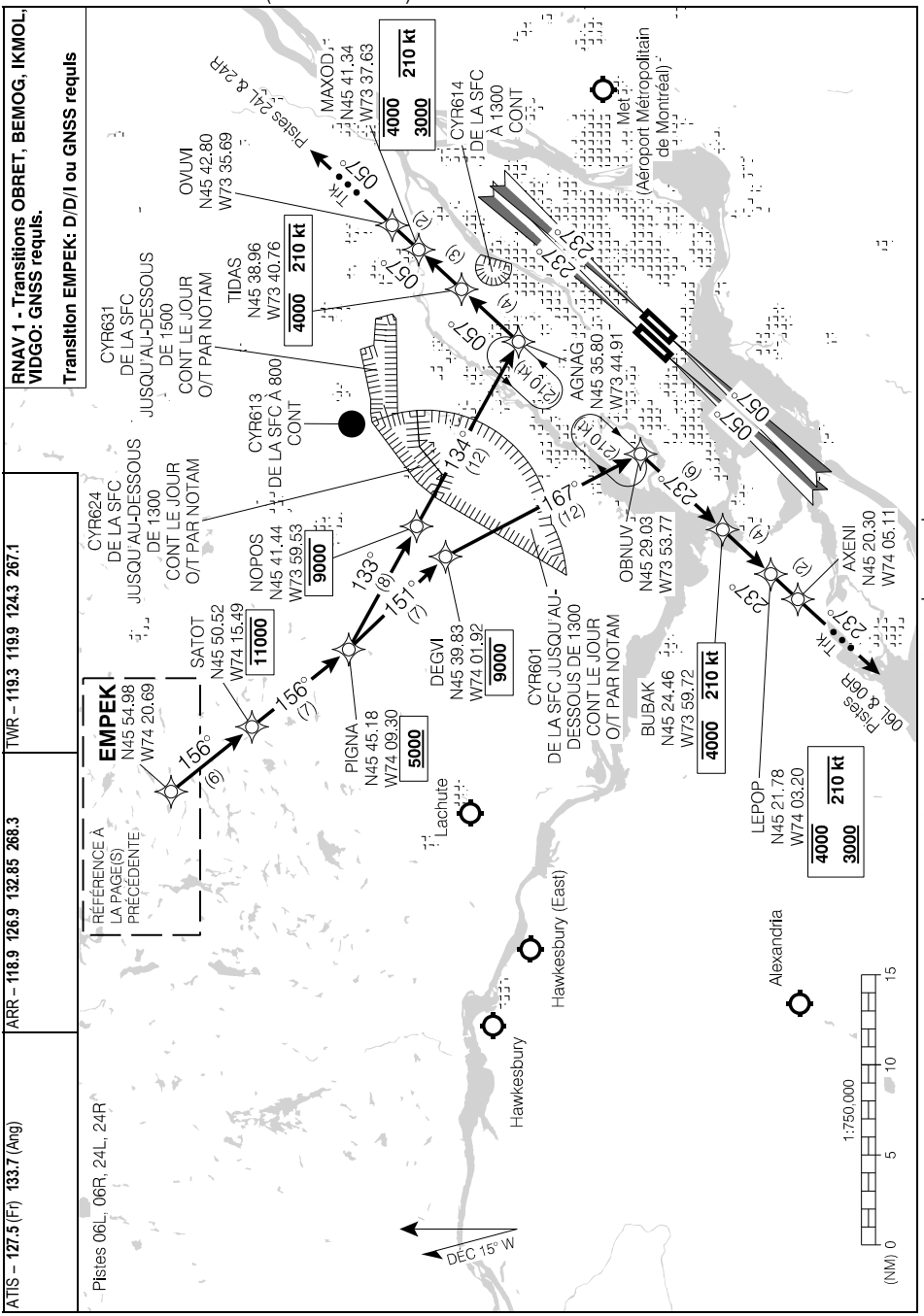
CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LAFLEUR SEPT ARR (EMPEK.LFLER7) ROUTES D'ARRIVÉE

CYUL



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ROCKET TROIS ARR (IKLUK.ROCKT3) ROUTES DE TRANSITION

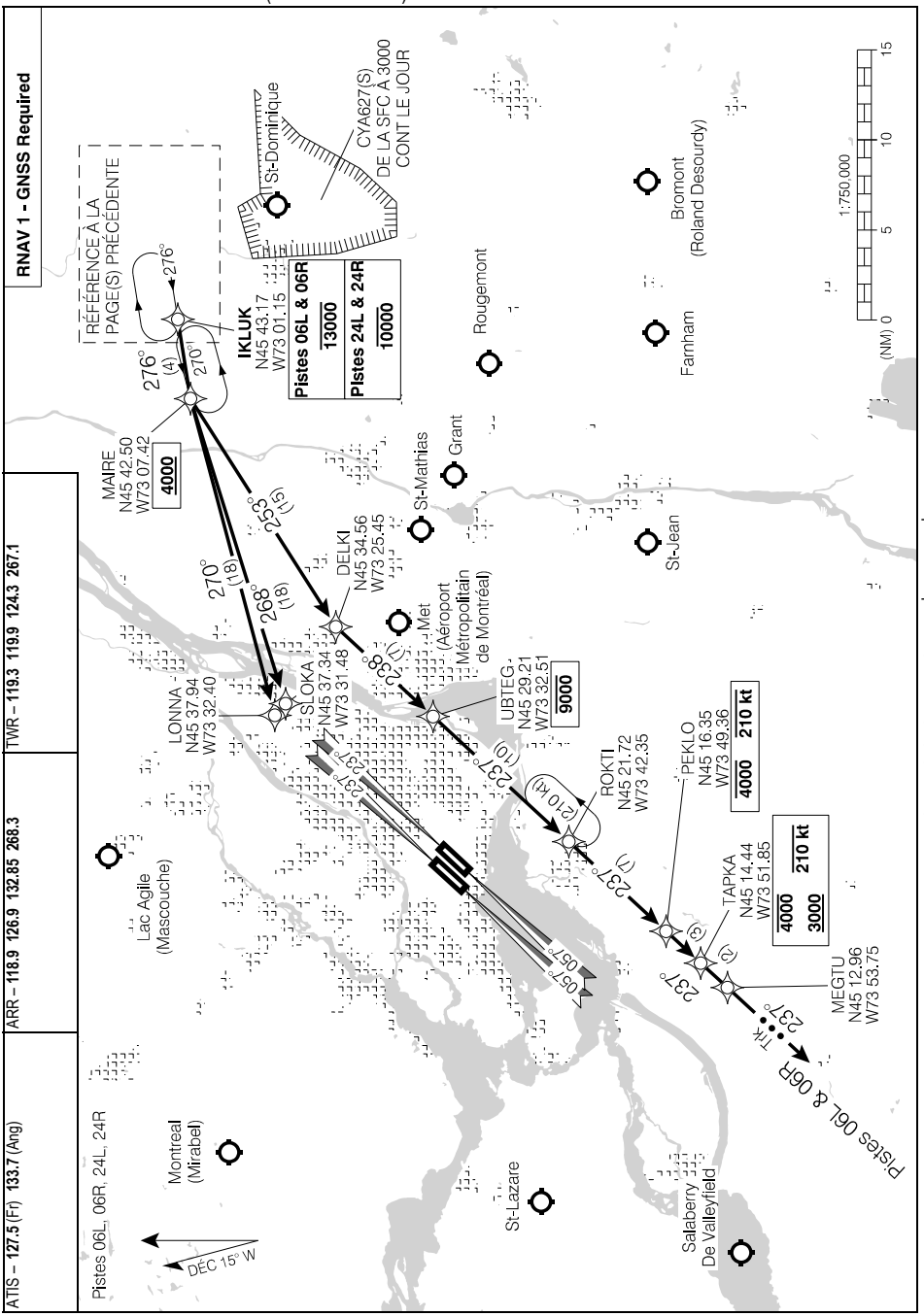
CYUL

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ROCKET TROIS ARR (IKLUK.ROCKT3) ROUTES DE TRANSITION

CYUL

EFF 27 NOV 25



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

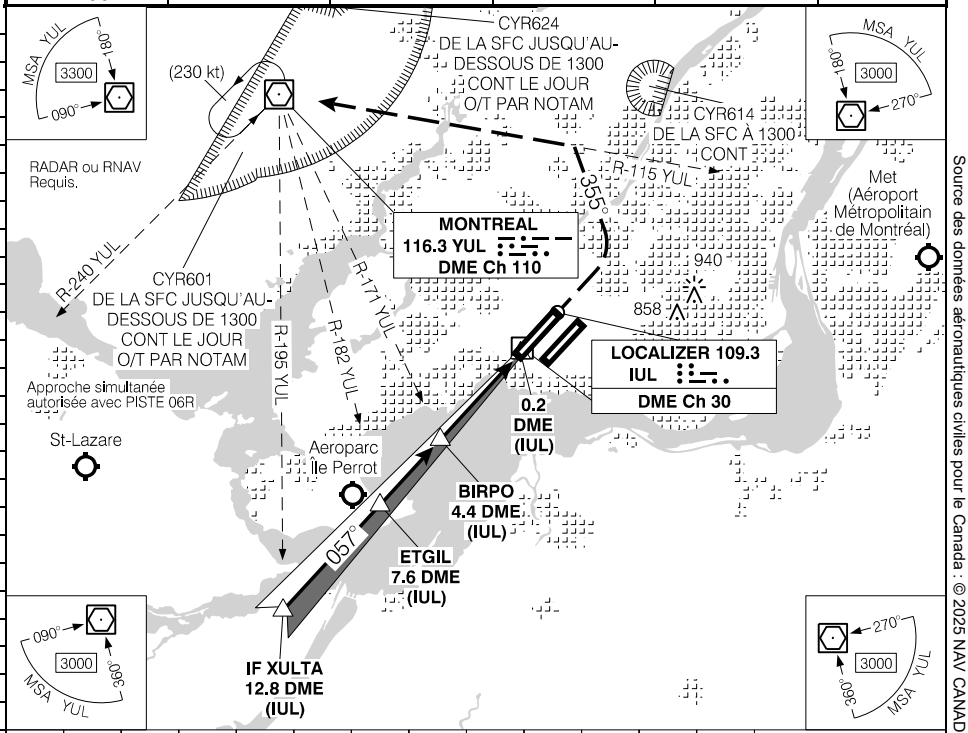
ILS PISTE 06L

452814N 0734427W DÉC 15°W

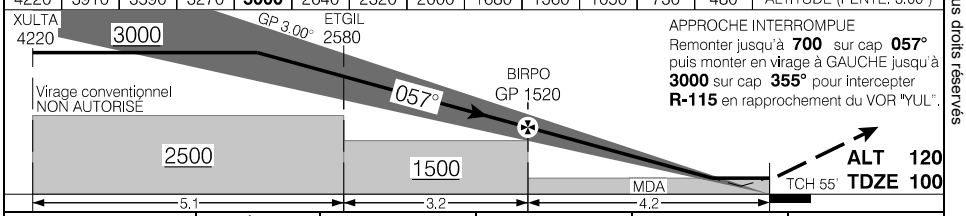
CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8	TDZL AL

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IUL	APCH CRS	GP BIRPO	LDA
7400	109.3	057°	1520	11000



13	12	11	10	9.1	8	7	6	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À DME (IUL)
4220	3910	3590	3270	3000	2640	2320	2000	1680	1360	1050	730	480	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **700** sur cap **057°** puis monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** sur cap **355°** pour intercepter **R-115** en rapprochement du VOR "YUL".

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	300	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME LOC/VOR	480	(380)	1 RVR 50	

BIRPO au MAP 4.2 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	3:36
90	480	2:48
110	580	2:17
130	690	1:56
150	800	1:41

ILS PISTE 06L

CYUL

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

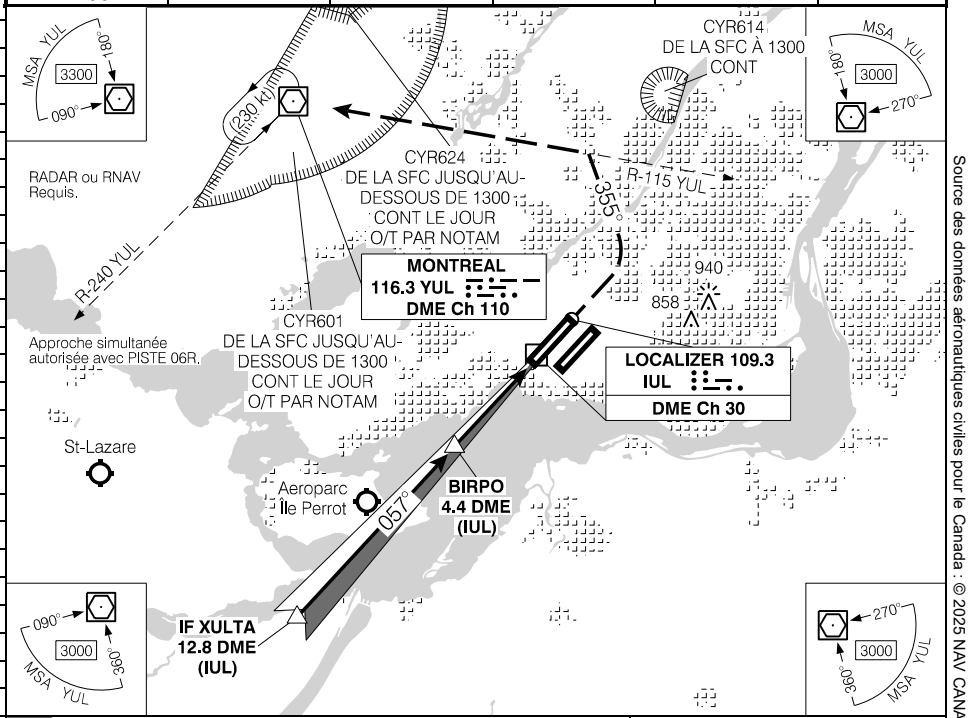
ILS CAT II PISTE 06L

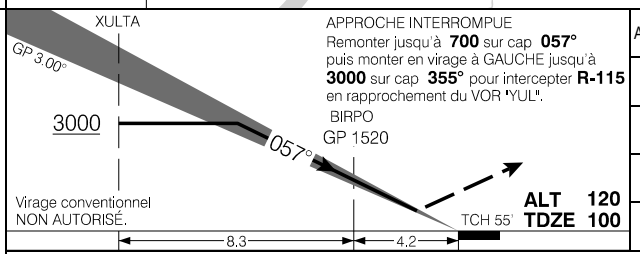
452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	ARR – **118.9 126.9 132.85 268.3**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**	GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**	TDZL AL

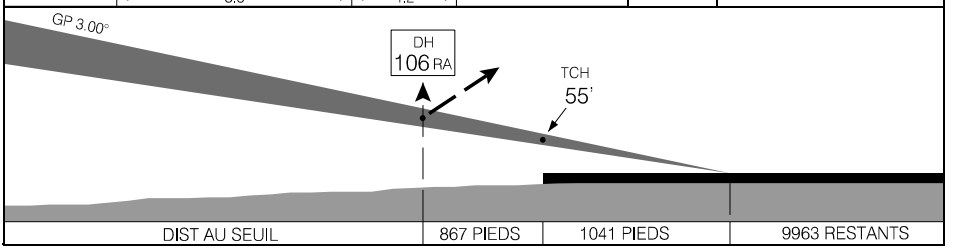
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IUL	APCH CRS	GP BIRPO	LDA
7400	**109.3**	**057°**	**1520**	**11000**





APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **700** sur cap **057°**
puis monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** sur cap **355°** pour intercepter **R-115** en rapprochement du VOR 'YUL".

AUTORISATION PRÉALABLE DE TC REQUISE			
CAT II	**198**	(100)	RVR 12



ILS CAT II PISTE 06L

CYUL

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

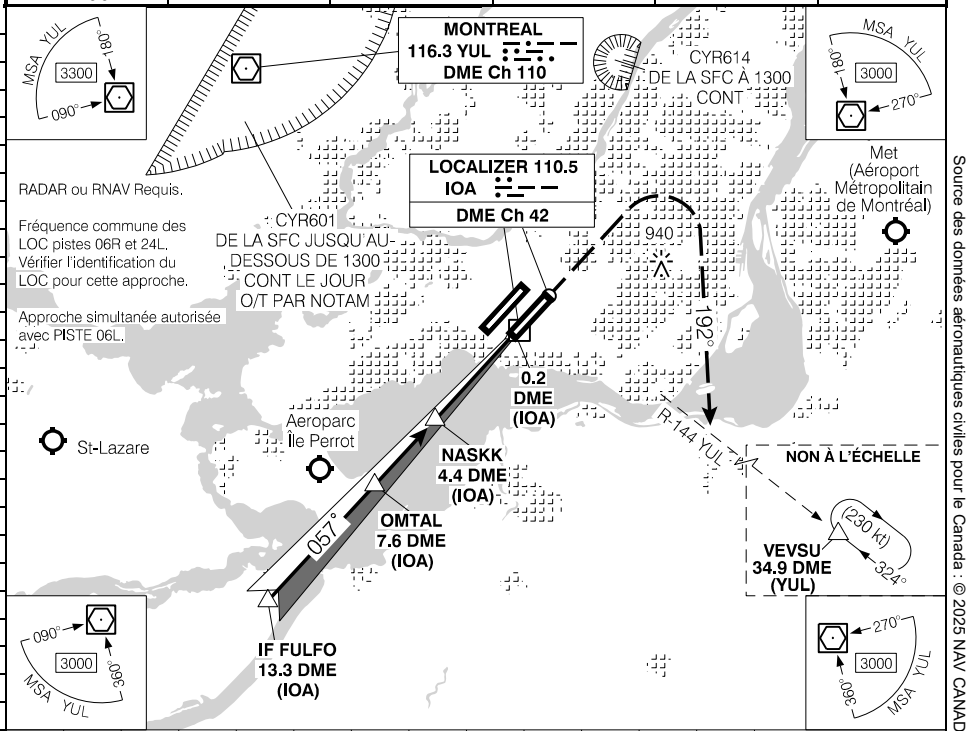
ILS PISTE 06R

452814N 0734427W DÉC 15°W

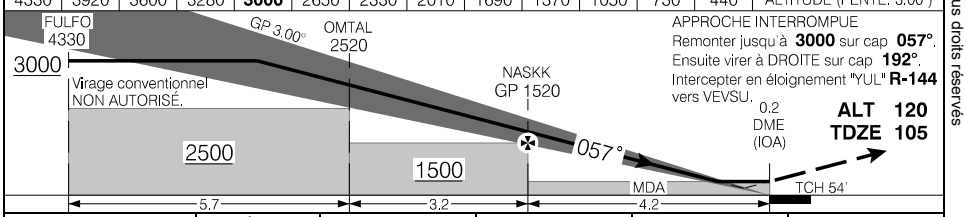
CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IOA	APCH CRS	GP NASKK	LDA
7400	110.5	057°	1520	9604



(NM)	13.3	12	11	10	9.1	8	7	6	5	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À DME (IOA)
	4330	3920	3600	3280	3000	2650	2330	2010	1690	1370	1050	730	440	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	305	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME	440	(335)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 06R

CYUL

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

ILS PISTE 24L

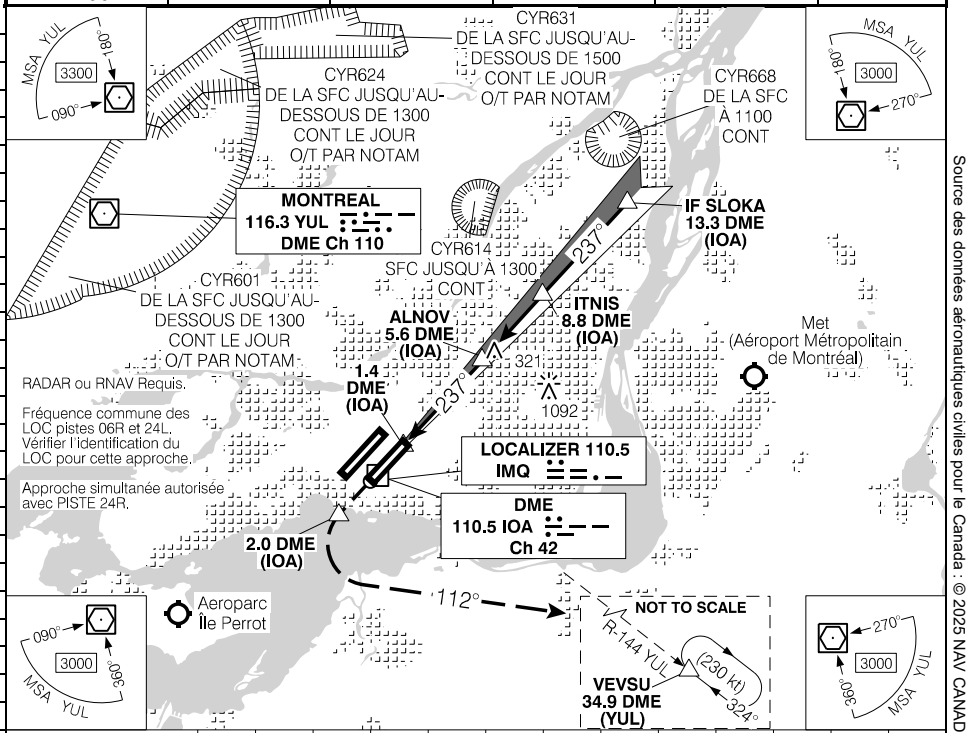
452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

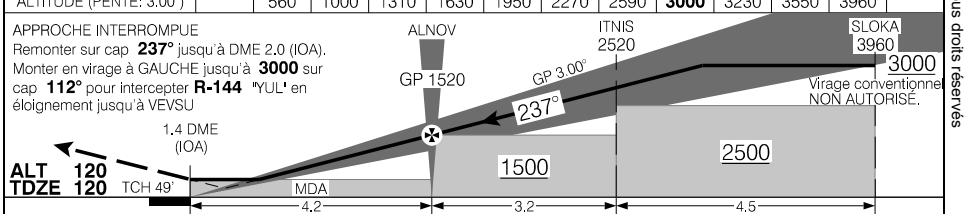
ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IMQ	APCH CRS	GP ALNOV	LDA
7400	110.5	237°	1520	9604

AN



DIST JUSQU'À DME (IOA)		2.6	4	5	6	7	8	9	**10.3**	11	12	13.3
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		560	1000	1310	1630	1950	2270	2590	**3000**	3230	3550	3960



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**320**	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME	**560**	(440)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 24L

CYUL

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

ILS PISTE 24R

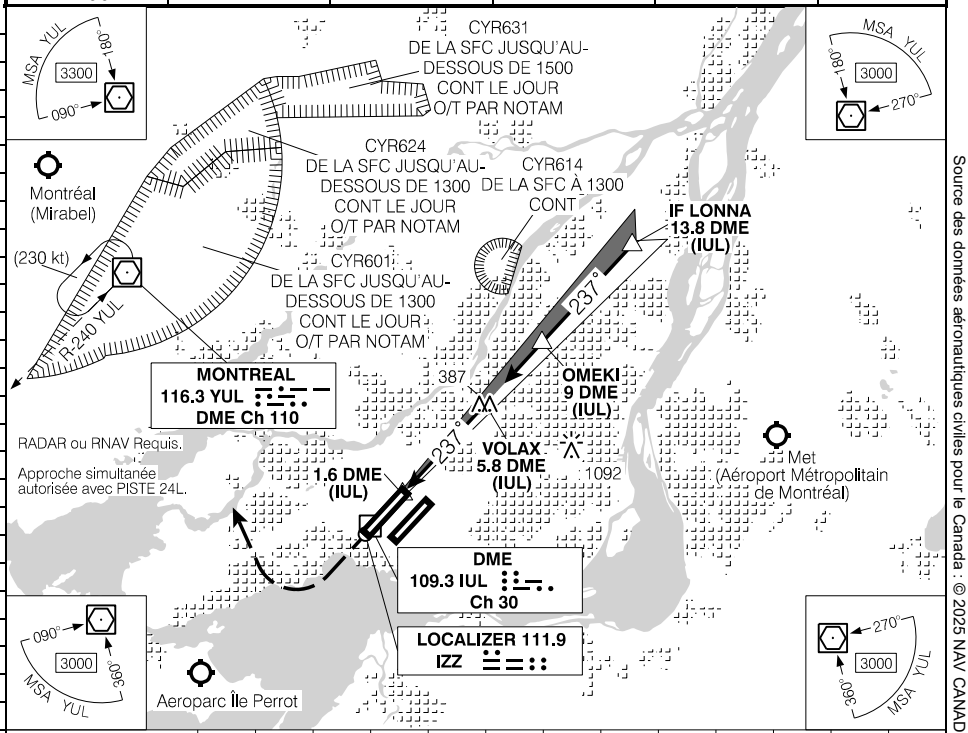
452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

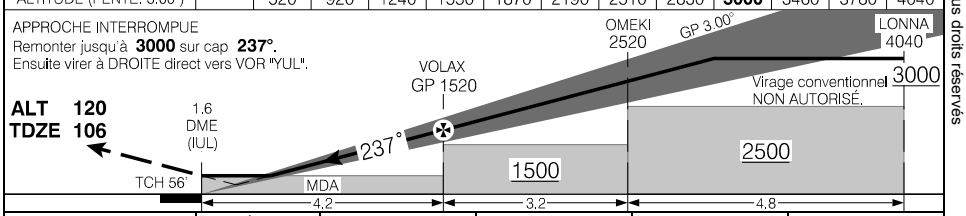
ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IZZ	APCH CRS	GP VOLAX	LDA
7400	111.9	237°	1520	11000

AN



DIST JUSQU'À DME (IUL)		2.8	4	5	6	7	8	9	10	**10.5**	12	13	13.8
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		520	920	1240	1550	1870	2190	2510	2830	**3000**	3460	3780	4040



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**306**	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME	**520**	(414)	1 RVR 50	

ILS PISTE 24R

CYUL

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

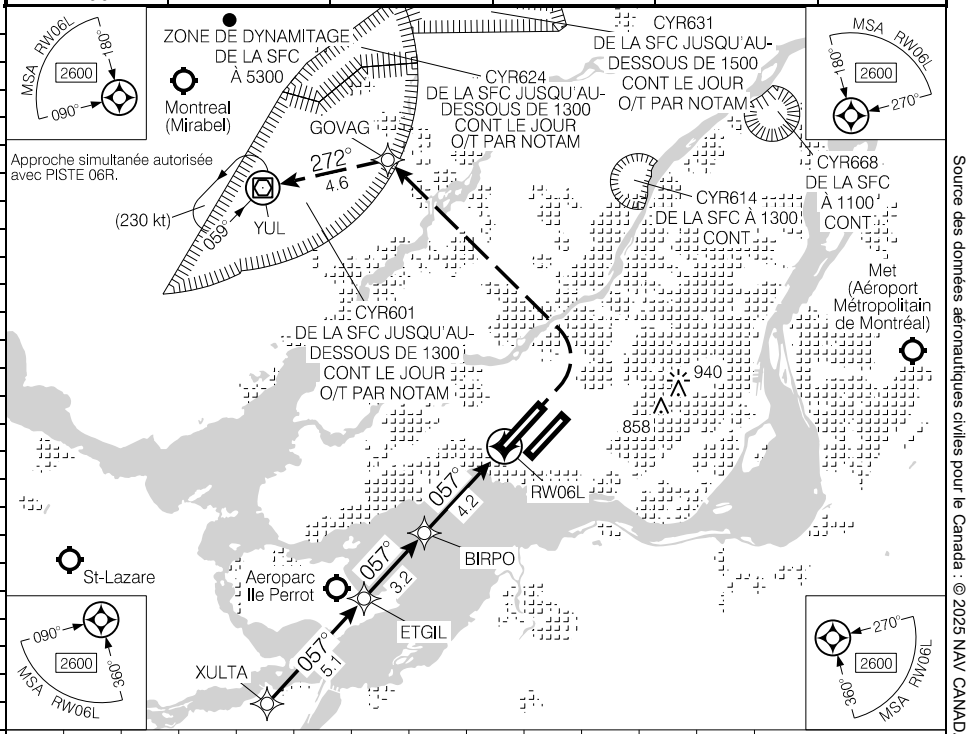
MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

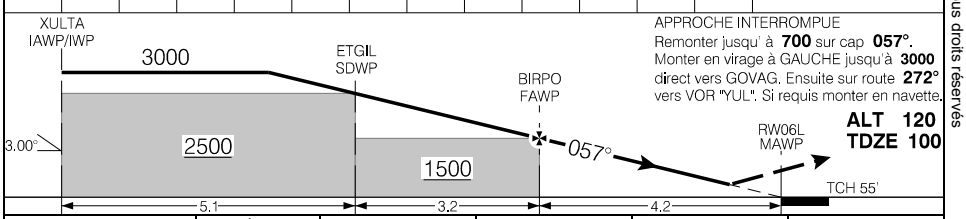
RNAV (GNSS) Z PISTE 06L

452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8	TDZL AL
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM 7400	WAAS Ch 80530 W06A	APCH CRS 057°	ALT MIN BIRPO 1500	LDA 11000





Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	298	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	482	(384)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) Z PISTE 06L CYUL

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

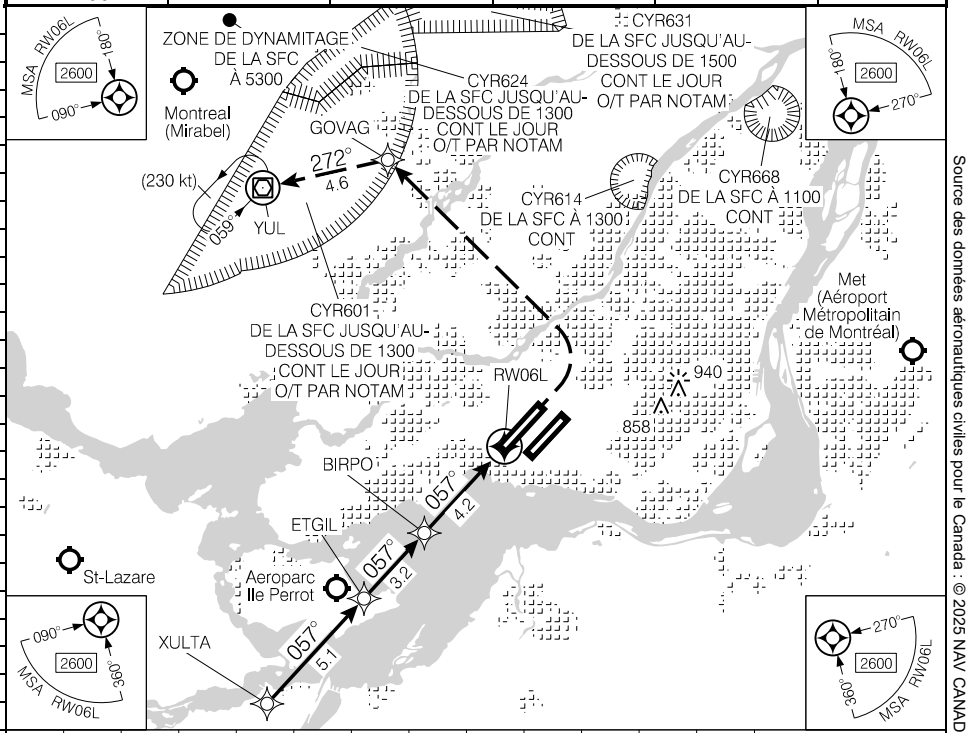
RNAV (GNSS) X PISTE 06L

452814N 0734427W DÉC 15°W

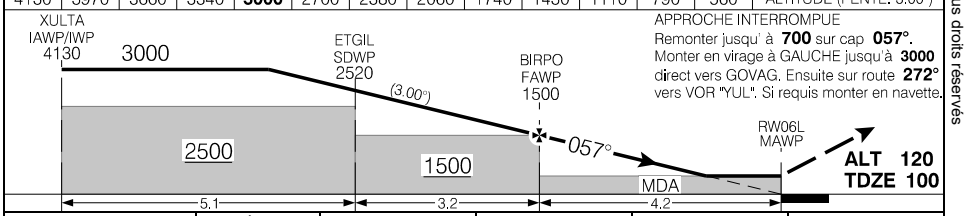
CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8	TDZL

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN BIRPO	LDA
7400		057°	1500	11000



DIST JUSQU'À RW06L	12.5	12	11	10	8.9	8	7	6	5	4	3	2	1.3
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	4130	3970	3660	3340	**3000**	2700	2380	2060	1740	1430	1110	790	560



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu' à **700** sur cap **057°**.
Monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers GOVAG. Ensuite sur route **272°** vers VOR "YUL". Si requis monter en navette.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**560**	(462)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) X PISTE 06L

CYUL

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 06R

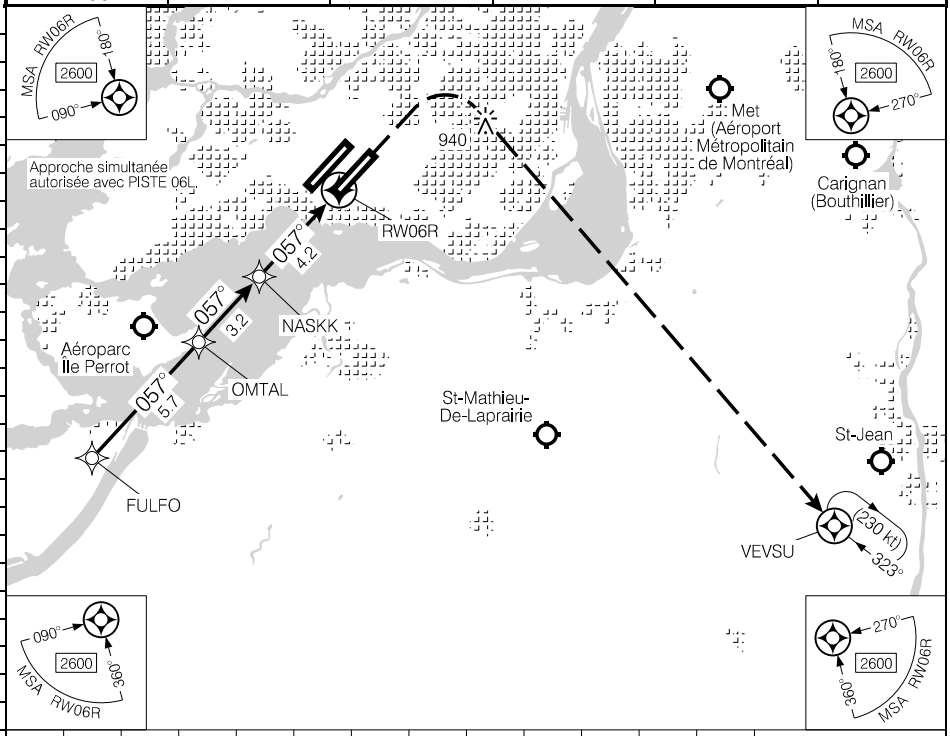
452814N 0734427W DÉC 15°W

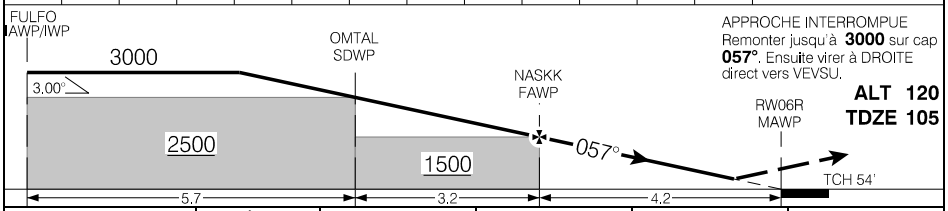
CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN NASKK	LDA
7400	Ch 80529 W06D	057°	1500	9604

P3 AN





Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	298	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	472	(374)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) Z PISTE 06R CYUL

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

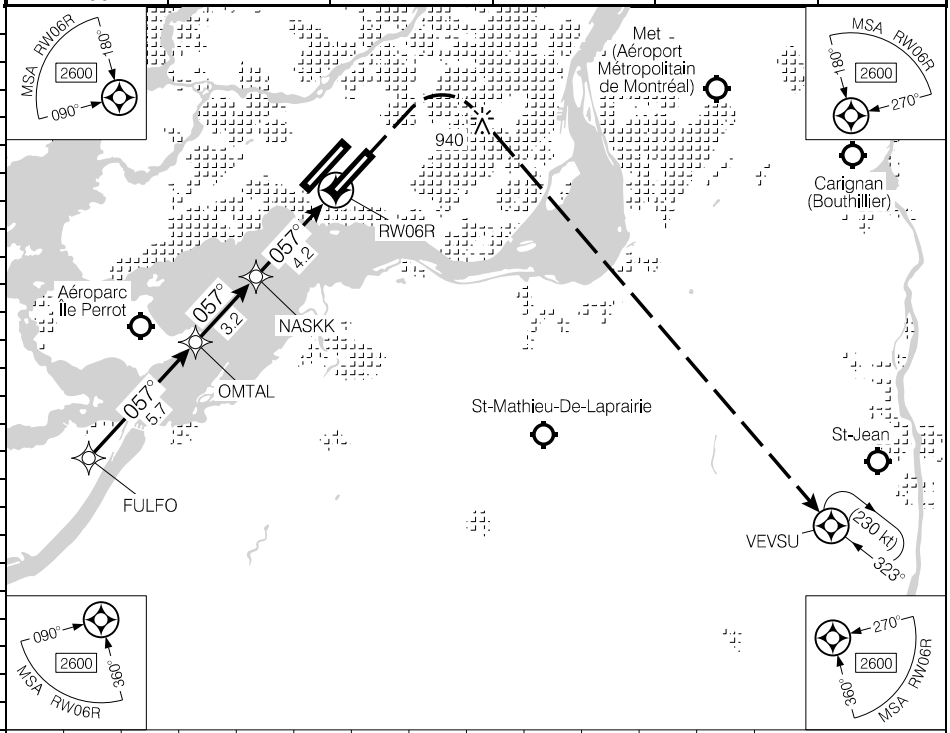
RNAV (GNSS) X PISTE 06R

452814N 0734427W DÉC 15°W

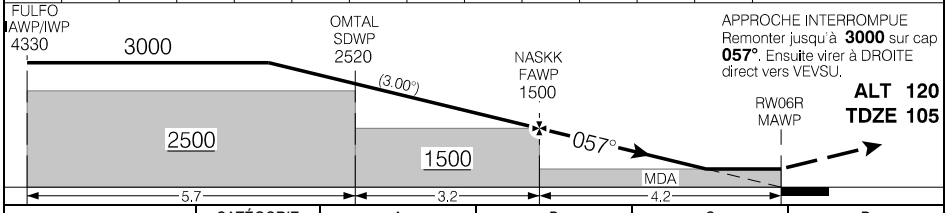
CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	ARR – **118.9 126.9 132.85 268.3**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**	GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN NASKK	LDA
7400		**057°**	**1500**	**9604**



13.1	12	11	10	**8.9**	8	7	6	5	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW06R
4330	3980	3660	3340	**3000**	2700	2380	2060	1750	1430	1110	790	560	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LNAV	**560**	(462)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) X PISTE 06R

CYUL

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

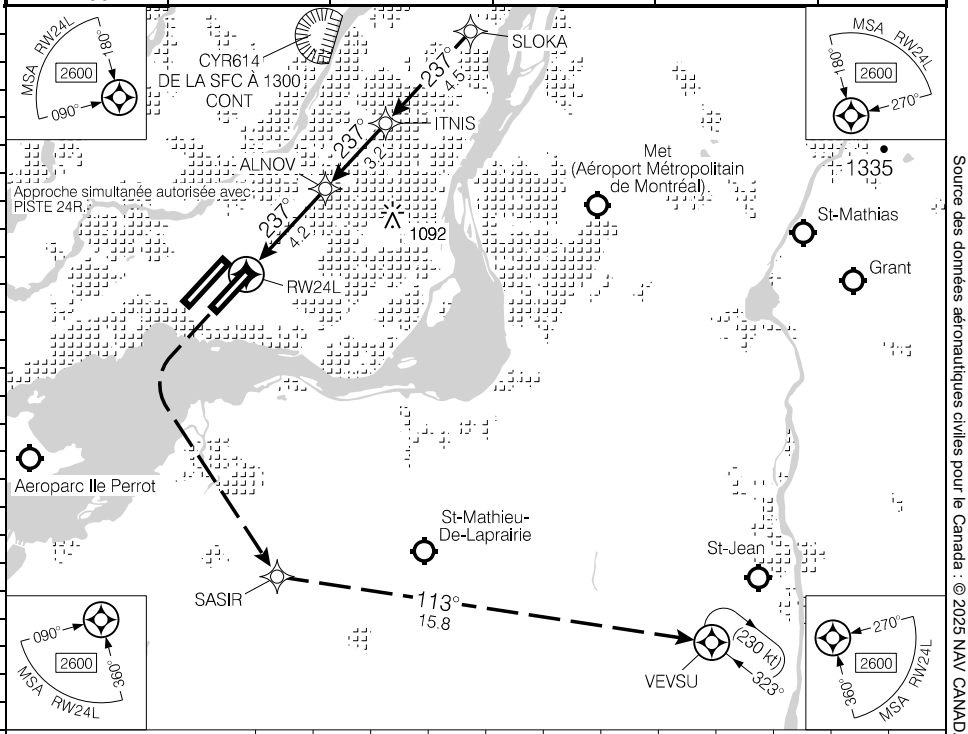
RNAV (GNSS) Z PISTE 24L

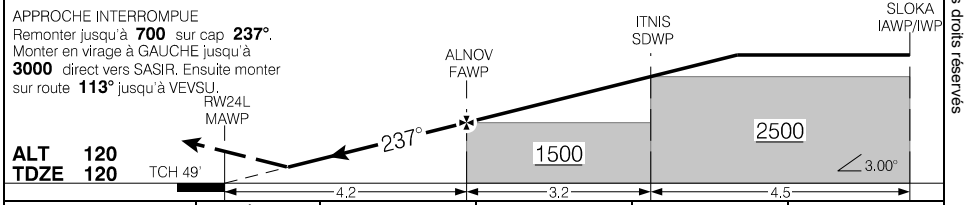
452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH	ALT MIN	LDA
7400	Ch 80355 W24A	CRS 237°	ALNOV 1500	9604





CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	320	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	581	(461)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Z PISTE 24L CYUL

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

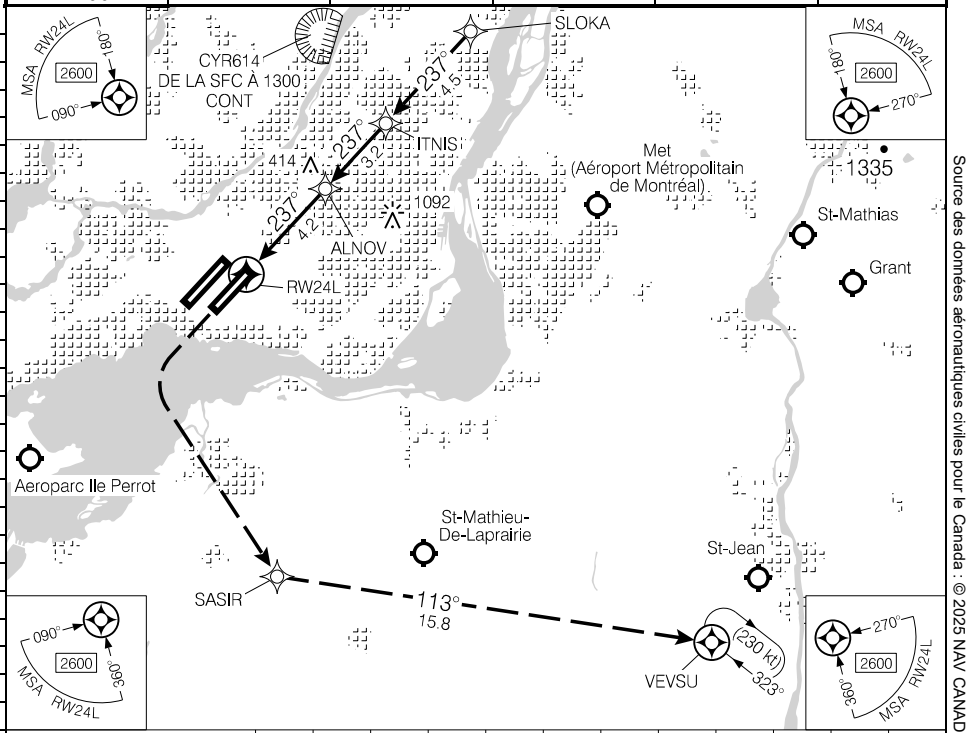
RNAV (GNSS) X PISTE 24L

452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

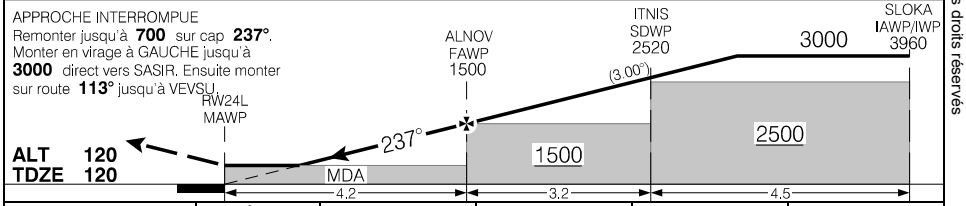
ATIS – 127.5 (Fr) 133.7 (Ang)	ARR – 118.9 126.9 132.85 268.3	TWR – 119.3 119.9 124.3 267.1	GND – 121.0 (W) 121.9 (E) 275.8

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN ALNOV	LDA
7400		237°	1500	9604



DIST JUSQU'À RW24L	1.3	2	3	4	5	6	7	8	**8.9**	10	11	11.9
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	580	810	1130	1440	1760	2080	2400	2720	**3000**	3360	3680	3960

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **700** sur cap **237°**.
Monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers SASIR. Ensuite monter sur route **113°** jusqu'à VEVSU.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**580**	(460)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) X PISTE 24L CYUL

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

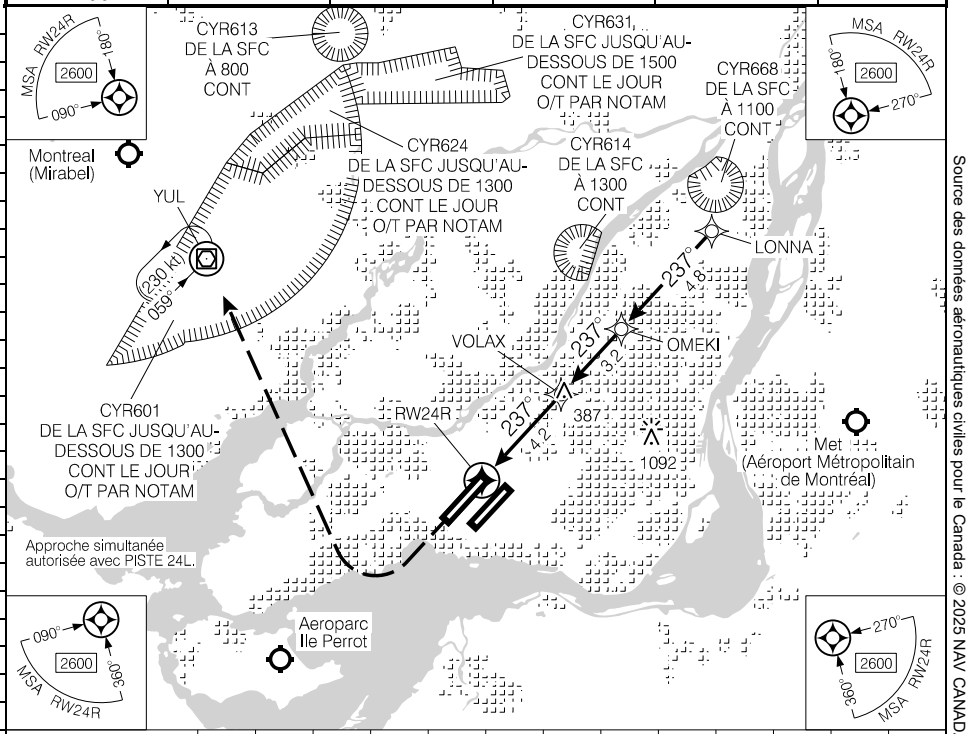
RNAV (GNSS) Z PISTE 24R

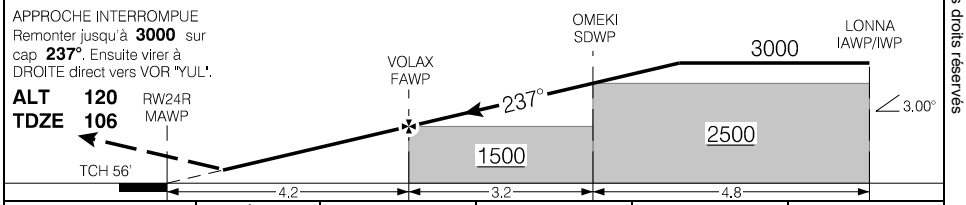
452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	ARR – **118.9 126.9 132.85 268.3**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**	GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN VOLAX	LDA
7400	**Ch 80494** W24D	**237°**	**1500**	**11000**





CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**306**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**411**	(305)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Z PISTE 24R CYUL

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

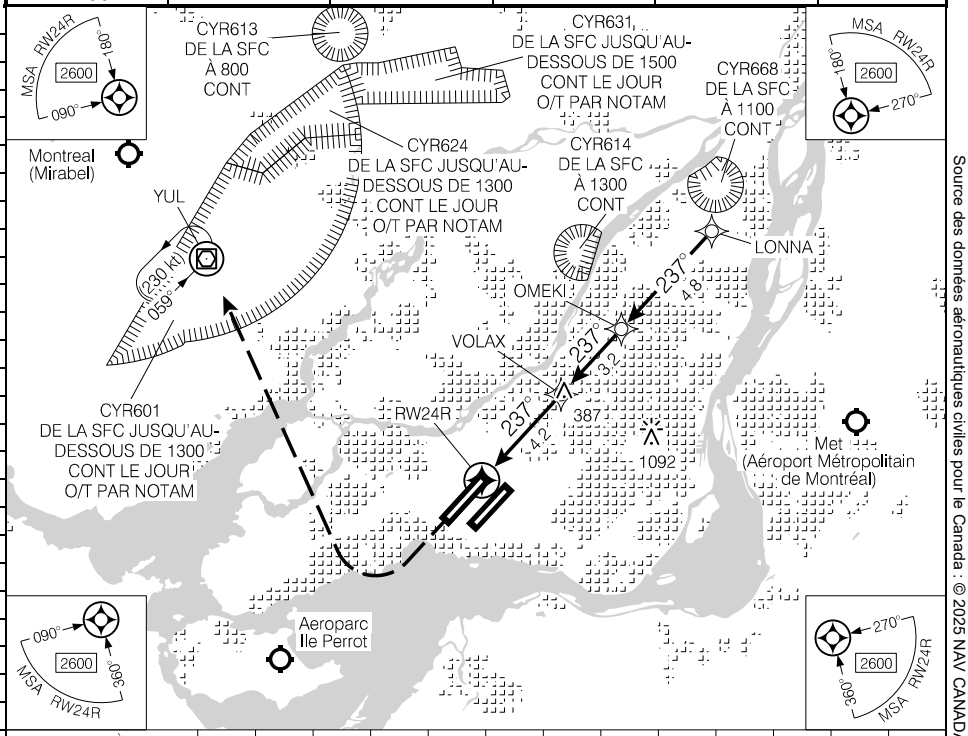
RNAV (GNSS) X PISTE 24R

452814N 0734427W DÉC 15°W

CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	ARR – **118.9 126.9 132.85 268.3**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**	GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN VOLAX	LDA
7400		**237°**	**1500**	**11000**



DIST JUSQU'À RW24R	1.2	2	3	4	5	6	7	8	**8.9**	10	11	12.2
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	540	800	1120	1440	1750	2070	2390	2710	**3000**	3350	3660	4040

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur cap **237°**. Ensuite virer à DROITE direct vers VOR "YUL".

ALT 120
TDZE 106

RW24R
MAWP

VOLAX
FAWP
1500

OMEKI
SDWP
2520

(3.00°)

LONNA
IAWP/IWP
4040

3000

237°

2500

1500

MDA

4.2 | 3.2 | 4.8

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**540**	(434)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) X PISTE 24R

CYUL

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

À moins d'assignation contraire de l'ATC :
Aéronef réactés maintenir **5000**. Aéronef non-réactés maintenir **3000**.

Piste 06L : Requiert une pente de montée minimale de **250** pieds/NM jusqu'à **1500**. Monter sur un cap de **057°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 06R : Requiert une pente de montée minimale de **260** pieds/NM jusqu'à **1300**. Monter sur un cap de **057°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Pistes 24L & 24R: Monter sur un cap de **237°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
260 pieds/NM	390	520	610	700	780	870	1090	1300

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après décollage, puis;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir affiché 7600.

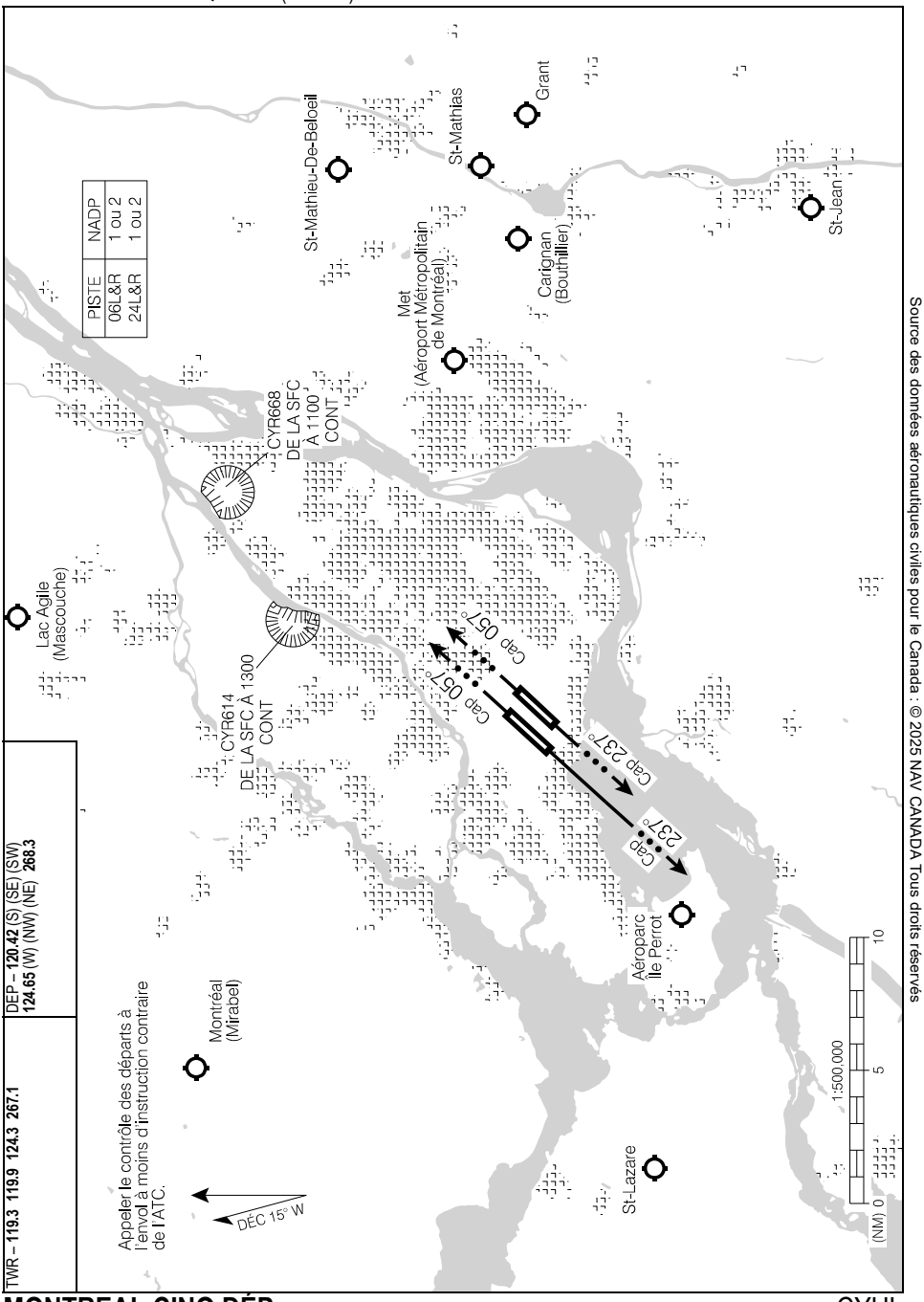
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

MONTREAL CINQ DÉP (CYUL5.)

CYUL



TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**

DEP – **120.42** (S) (SE) (SW) **124.65** (W) (NW) (NE) **268.3**

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTREAL CINQ DÉP (CYUL5.)

CYUL

EFF 7 AOÛT 25

Procédure de départ

Piste 06L – ½ : AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **2800**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **5700**.

Piste 06R – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **340** pi/NM jusqu'à **6800**.

Piste 24L – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **320** pi/NM jusqu'à **6900**.

Piste 24R – ½ : AUCUN virage à DROITE en dessous de **5100**.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
320 pieds/NM	480	640	750	860	960	1070	1340	1600
340 pieds/NM	510	680	800	910	1020	1140	1420	1700

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit

Conformément aux RAC 602.105 & 602.106, les critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit suivants sont en vigueur à l'aéroport international de Montréal/Pierre-Elliott-Trudeau.

A. Généralités

1. Les critères acoustiques d'utilisation s'appliquent à tous les avions turboréactés et turbosoufflés, conformément au tableau de la partie « B ».
2. Les procédures d'atténuation du bruit s'appliquent à tous les avions bimoteurs et multimoteurs exploités en IFR ou VFR, tel que stipulé dans la partie « C ».
3. L'essai de moteurs d'avion à un régime supérieur au ralenti entre 23h00 – 07h00, heure locale, pour fin d'entretien est interdit, sauf si autorisé au préalable par le superviseur, Opérations Air (tél : 514-633-3488).
4. Tous les vols d'entraînement sont interdits entre 20h00 – 08h00, heure locale, sur semaine et en tout temps les samedis et dimanches. Les départs ou les arrivées des vols d'entraînement conduits à l'extérieur de la zone de contrôle de Montréal sont autorisés, mais sont assujettis à 1 et 2 ci-dessus.
5. Exemptions :

   Des exemptions peuvent être accordées à l'avance par le Directeur, Opérations-Air et Développement Aérien pour des vols spécifiques et/ou pour des périodes déterminées.

   Transmettre votre demande et une justification à l'adresse suivante :

   Directeur, Opérations-Air et Développement Aérien
   Aéroports de Montréal
   800 Place Leigh-Capreol,
   Bur. 1000
   Dorval, Québec
   H4Y 0A5

   À certaines conditions, en cas de retard imprévu, une exemption pourra être accordée par le superviseur, Opérations Air au téléphone : 514-633-3488 ou par télécopieur : 514 633-3492.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

B. Critères acoustiques d'utilisation – avions turboréactés et turbosoufflés

TABLEAU :

Avions	Période – Heure locale	
Certification acoustique et limitations de masse	**Arrivées interdites**	**Décollages interdits**
Tout avion non certifié	En tout temps	En tout temps
Tous les avions répondant aux normes du chapitre 2, volume 1 de l'annexe 16 de l'OACI ou certifiés stage 2 selon les FAR partie 36 des États-Unis	de 23h30 à 07h00	de 23h00 à 07h00
Tous les avions de plus de 45,000 kg (masse maximale homologuée au décollage) répondant aux normes du chapitre 3 et 4, volume 1 de l'annexe 16 de l'OACI ou certifiés stage 3 selon les FAR partie 36 des États-Un	de 01h00 à 07h00	de 00h00 à 07h00

C. Procédures d'atténuation du bruit

1. Assignation des pistes préréntielles en vigueur de 23h00 à 07h00 (heure locale).

En accord avec la sécurité d'exploitation et les exigences opérationnelles, les SCA assigneront les pistes selon l'ordre de priorité suivante :

Départs :
Premier choix – 24L*
Deuxième choix – 24R*
Troisième choix – 06L ou 06R

Arrivées :
Premier choix – 24R
Deuxième choix – 24L ou 06L ou 06R

* Au départ des pistes 24R et 24L, les jets doivent monter cap de piste jusqu'à **4000'** avant d'entamer un virage à droite.

Les départs à partir des intersections sont interdits.

Les SCA ne dérogeront pas à l'ordre de priorité ci-dessus sauf en cas d'urgence, de Medevac ou de limitations operationnelles.

2. Les procédures de départ ci-dessous sont obligatoires en tout temps pour toutes les pistes. Il est de la responsabilité du pilote de les respecter.

a. Avions turbopropulsés et à piston : taux de montée maximum sur le cap assigné jusqu'à **3000** ASL.

b. Avions turboréactés et à turbosoufflés : NADP* 1 ou 2 sur le cap assigné jusqu'à **3000** ASL ou taux de montée maximum sur le cap assigné jusqu'à **3000** ASL.

c. Les SID (départs normalisés aux instruments) sont conformes aux procédures d'atténuation du bruit.

d. L'annulation d'un SID ne révoque pas les procédures d'atténuation du bruit.

* voir les pages générales de la section procédures d'atténuation du bruit

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

3. Les procédures d'arrivée ci-dessous sont obligatoires selon les heures indiquées. Il est de la responsabilité du pilote de les respecter.

a. Avions turbopropulsés et à pistons (entre 23h00 et 07h00 heure locale). Avions turboréactés et turbosoufflés (en tout temps).

b. Intercepter l'axe d'alignement de piste à **3000** ASL ou au-dessus. Facultatif pour les pistes 06L – 06R si au-dessus du Lac St-Louis.

c. Les pilotes devront utiliser un régime de poussée/traînée produisant un niveau de bruit minimal tout en demeurant compatible avec une opération sécuritaire.

d. Toutes les approches doivent être maintenues sur une trajectoire de descente de 3.0° ou plus.

e. Les pilotes verront à éviter ou à minimiser l'utilisation de poussée inversée entre 23h00 et 07h00, lorsque les conditions le permettent.

f. L'autorisation pour l'approche ou pour atterrir ne révoque pas les procédures d'arrivées énumérées ci-dessus.

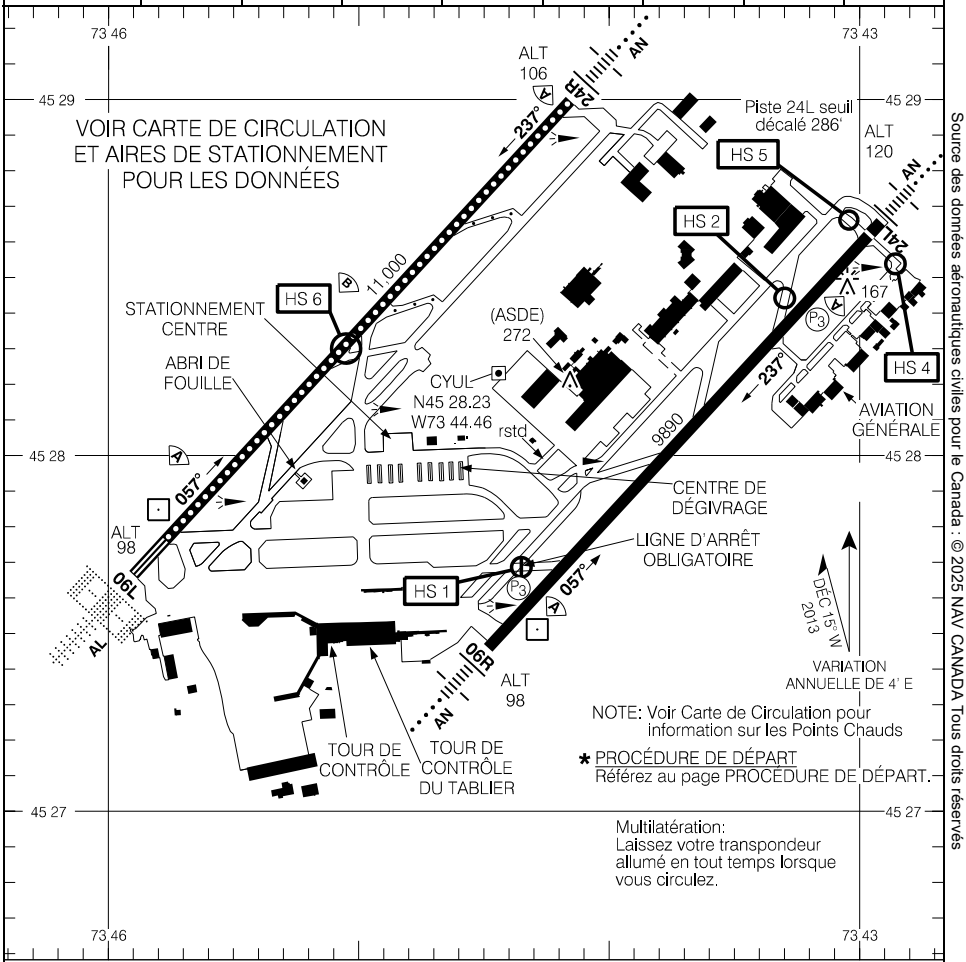
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	CLNC DEL – **125.6** AIRE DE TRAFIC – **122.27** (W) **122.07** (E) GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**	DEP – **120.42** (S) (SE) (SW) **124.65** (W) (NW) (NE) **268.3** RADIO Québec – **123.55**

DIST DÉCLARÉES	06L	24R	06R	24L				
TORA	11000	11000	9604	9890				
TODA	11000	11000	9604	9890				
ASDA	11000	11000	9604	9890				
LDA	11000	11000	9604	9890				



NIVEAU DE SERVICES DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTE 06L, 06R, 24L, 24R: RVR 1200	PISTE 06L: RVR 600

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 06L; 06R; 24L; 24R: *	2000 0 2000 4000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME — CYUL

EFF 27 NOV 25

Lorsque autorisé par ATC, les départs d'intersection sont disponibles comme suit :

PISTE	INTERSECTION	TORA
06L	B6	10197
	B4	7677
	B1	6002
	B2	5237
	B3	4902
	B5	2898
06R	A4	7851
	A2	5346
	A1	4342
	L	2427
	A3	2345
24L	A3	7345
	L	7226
	A1	5347
	A2	4343
	A4	1843
	A5	9604
	R	9604
24R	B5	8244
	B3	6243
	B2	5908
	B1	5145
	B4	3470
	B6	915

Les départs de l'axe intérieur de la baie d'attente Piste 06R soustraire 276' des distances déclarées.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Notes

Avion gros-porteurs :

A380, A124, A346, B748 & B773 – Virage à droite interdit de A4 ou A2 vers A.

A380, A124, A346, B748 & B773 – Virage à gauche difficile de A1 vers A. Utilisation de A3 ou A7 recommandée.

A380, A340-500/600, A350-1000 & B777 – Virage à droite interdit de A4 vers D.

A380, AN124, A346, B748 – Attention à la distance de dégagement des ailes lors du déplacement sur Twy A derrière le trafic au départ du Twy A5.

Aéronefs de code F – Routes normalisées. Suivre les instructions d'ATC et contrôle du tablier.

A380 – Il est obligatoire d'utiliser les procédures pour pistes de 58 m ou moins sans accotement pavé. (Pistes 60 m de largeur avec accotements de 7.5 m; premier mètre pavé, reste en gazon).

Dégagement minimum RWY à TWY			
	RWY	**TWY**	**Dégagement (m)**
1	06L – 24R	B	225
2	06R – 24L	A	232
3	06L – 24R	Rampe nord	210
4	06R – 24L	AM	233

Dégagement minimum TWY à TWY			
	TWY	**TWY**	**Dégagement (m)**
1	I	H	195.9
2	K	J	195.8
3	A	D	85.6
4	M	B	91.1

Dégagement minimum TWY à voie d'accès de poste de stationnement			
	TWY	**Voie d'accès de poste de stationnement**	**Dégagement (m)**
1	Rampe nord	Voie d'accès de poste de stationnement Sud*	80.5
2	AM	Point d'attente Est*	80.6
*Fermé pendant opérations d'aéronefs de code F			

Dégagement minimum TWY à obstacle			
	TWY	**Obstacle**	**Dégagement (m)**
1	B6	T395	50.9
2	A	Route 630*	47.5
3	Rampe nord	Route E1 à E3*	43.3
4	Rampe nord	Route, postes 17 à 27*	47.7
5	Rampe NW – SE	Route, postes 11B à 15*	47
6	Rampe NW – SE	Route, postes 15 à 15B*	42.5
*Fermé pendant opérations d'aéronefs de code F			

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

CARTE DE CIRCULATION — CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	CLNC DEL – **125.6** AIRE DE TRAFIC – **122.27** (W) **122.07** (E) GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**

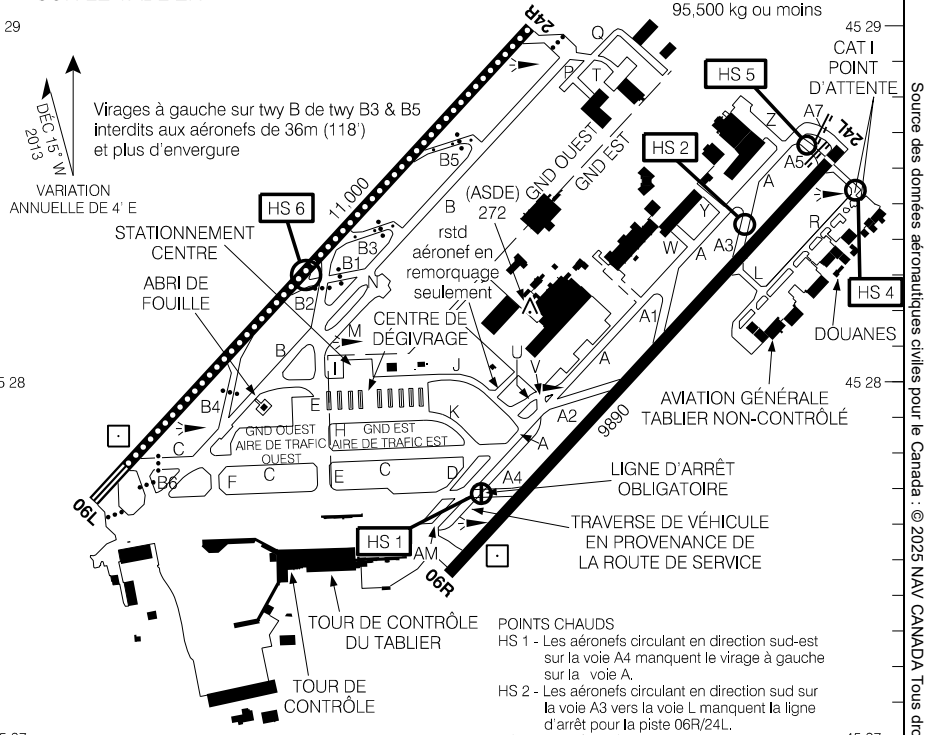
73 46 — 73 45 — 73 44 — 73 43

VOIR CARTE D'AIRES DE STATIONNEMENT POUR PROCÉDURES SUR LE TABLIER

Voie de circulation Q non contrôlée limitée aux aéronefs d'une envergure de moins de 36m (118')

Voies de circulation L et R limitées aux aéronefs avec une envergure de moins de 36m (118') et de 95,500 kg ou moins

45 29 — 45 28 — 45 27



POINTS CHAUDS

HS 1 - Les aéronefs circulant en direction sud-est sur la voie A4 manquent le virage à gauche sur la voie A.

HS 2 - Les aéronefs circulant en direction sud sur la voie A3 vers la voie L manquent la ligne d'arrêt pour la piste 06R/24L.

HS 4 - Les aéronefs circulant en direction nord-est sur la voie R manquent la ligne d'arrêt pour la piste 24L.

HS 5 - A380, AN124, A346, B748 : Attention à la distance de dégagement des ailes lors du déplacement sur Twy A derrière le trafic au départ du Twy A5.

HS 6 - Les aéronefs sortant de la piste 06L/24R utilisent la mauvaise intersection pour rejoindre le Twy B

Capacité des baies d'attente:
2 aéronefs de moins de 36m (118') d'envergure
Aéronefs de 36m (118') ou plus d'envergure:
Baie d'attente 06L: utiliser ligne nord
Baie d'attente 24R: utiliser ligne centre
Baie d'attente 06R: 2 aéronefs simultanés, aéronef de 65m (213') et moins d'envergure utiliser la ligne sud, aéronefs de 65m (213') d'envergure et plus utiliser la ligne nord.

NOTE:
Voir CARTE DE CIRCULATION et AIRES DE STATIONNEMENT CENTRE et POSITIONS DE DÉGRIVRAGE et PROCÉDURES pour notes additionelles.

Multilatération:
Laissez votre transpondeur allumé en tout temps lorsque vous circulez.

ÉCHELLE EN PIEDS
2000 — 0 — 2000 — 4000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Procédures en conditions de faible visibilité
(RVR en dessous de 1200 jusqu'à 600 pieds)

1. Application

Ces procédures s'appliquent aux aéronefs circulant au sol en conditions de faible visibilité (portée visuelle de piste [RVR] en dessous de 1200 jusqu'à 600 pieds). Les départs et les arrivées en dessous de 600 RVR ne sont pas autorisés. Lorsque les conditions météorologiques indiquent que la portée visuelle de piste pourrait descendre en dessous de 1200 RVR, les procédures suivantes seront mises en place afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs. Le message suivant sera alors diffusé l'ATIS : **« PROCÉDURES EN CONDITIONS DE FAIBLE VISIBILITÉ EN VIGUEUR »**.

2. Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface

Un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface a été mis en place afin de faciliter le mouvement des aéronefs en conditions de faible visibilité. Ce système, commandé par l'ATC, comprend :

- Des feux axiaux de sortie sur la baie d'attente 24R.
- Des feux axiaux unidirectionnels sur les voies de circulation A (entre J et A4), A4 (entre A et l'aire de trafic), B (de l'aire de trafic à la piste 24R), B1, B3, B5, D, E (de l'aire de trafic à I), H, I, J et K.
- Des feux axiaux bi-directionnels sur la rampe nord de la voie de circulation B6 à A4, sur la rampe sud entre B6 et la barrière 65, B entre la baie d'attente 06L et la rampe Nord et sur les lignes de guidage est et ouest jusqu'à la barrière 66.
- Des barres d'arrêt sur tous les accès à la piste 06L/24R : dans les baies d'attente des pistes 06L et 24R, à l'extrémité de C avant l'intersection de la piste 06L/24R et sur les voies de circulation B1, B2, B3, B4, B5, et B6 (allumées en dessous de 1200 RVR).

  Note : NE JAMAIS TRAVERSER UNE BARRE D'ARRÊT ALLUMÉE

- Des feux de protection de piste sur les accès de toutes les pistes : les baies d'attente des pistes 06L, 24R et 06R, à l'extrémité de C avant l'intersection de la piste 06L/24R, et sur les voies de circulation A, A1, A2, A3, A4, A5, A7, B1, B2, B3, B4, B5, B6, L et R (allumés en tout temps sur les accès des pistes en service).

  Note : Les feux axiaux de voies de circulation et les barres d'arrêt sus-mentionnées pourraient être utilisés dans des conditions égales ou supérieure à 1200 RVR.

3. Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation surface (A-SMGCS)

Un radar de surveillance des mouvements de surface est utilisé pour la localisation des aéronefs et des véhicules sur les aires mouvements. En cas de panne de ce radar l'ATC peut restreindre les actions en conditions de faible visibilité.

4. Véhicule « Follow Me »

Un véhicule équipé d'une affiche « Follow Me » sera disponible à la demande des pilotes.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

5. Trajets pour les départs

Seule la piste 06L est homologuée pour des décollages en conditions de faible visibilité (RVR en dessous de 1200 et pouvant atteindre 600 pieds). Tous les départs en conditions de faible visibilité se feront sur la piste 06L. Les décollages à partir d'intersections ne sont pas autorisés.

Mise en séquence des mouvements au sol d'aéronefs pour décollages : ne pas demander de démarrer les moteurs, de refouler ou une autorisation de circuler à moins que le RVR rapporté ne soit supérieur aux valeurs suivantes :

Minima de décollage du pilote ou de l'aéronef	RVR minimum pour démarrer les moteurs
1200 RVR	1000 RVR
600 RVR	600 RVR

À moins d'avis contraire de l'ATC, les trajets suivants seront utilisés en conditions de faible visiblilité pours les aéronefs au décollage de la piste 06L (voir carte de circulation en conditions de faible visibilité).

Du tablier principal en direction de l'aire de dégivrage : les aéronefs circuleront sur les voies de circulation E et H ou D et K.

Du tablier principal en direction de la piste 06L : les aéronefs circuleront sur le tablier principal et B jusqu'à la baie d'attente de la piste 06L.

De l'aire de dégivrage en direction de la piste 06L : les aéronefs circuleront sur les voies de circulation I, B, et le tablier jusqu'à la baie d'attente de la piste 06L.

De l'aire de dégivrage en direction du tablier principal : les aéronefs circuleront sur les voies de circulation J, A et A4.

De l'aviation générale, la voie de circulation R, traverser le seuil 24L, les voies de circulation A5, A et A4, voie de circulation du côté nord de l'aire de trafic jusqu'à la baie d'attente 06L.

6. Trajets pour les arrivées

Les aéronefs quitteront la piste 06L en utilisant les voies de circulation B1, B3, B5 ou par la baie d'attente de la piste 24R, la voie de circulation B puis suivront les instructions du contrôle du tablier. Les aéronefs se dirigeant à l'aviation générale quitteront l'aire de trafic à A4 et utiliseront la piste 06R, et les voies de circulation L et R.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

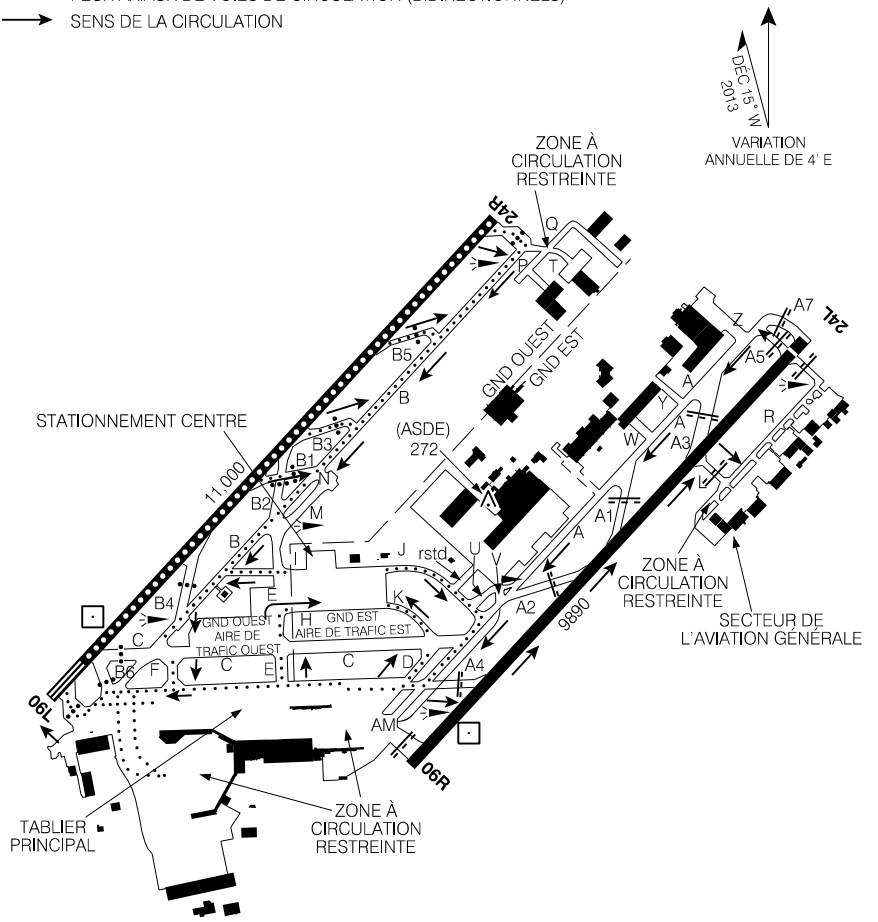
CARTE DE CIRCULATION EN CONDITIONS DE FAIBLE VISIBILITÉ (RVR en dessous de 1200 jusqu'à 600 pieds)

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC
CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	CLNC DEL – **125.6** AIRE DE TRAFIC – **122.27** (W) **122.07** (E) GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**

LÉGENDE

- BARRES D'ARRÊT
- FEUX DE PROTECTION DE PISTE
- FEUX AXIAUX DE VOIES DE CIRCULATION (BIDIRECTIONNELS)
- SENS DE LA CIRCULATION



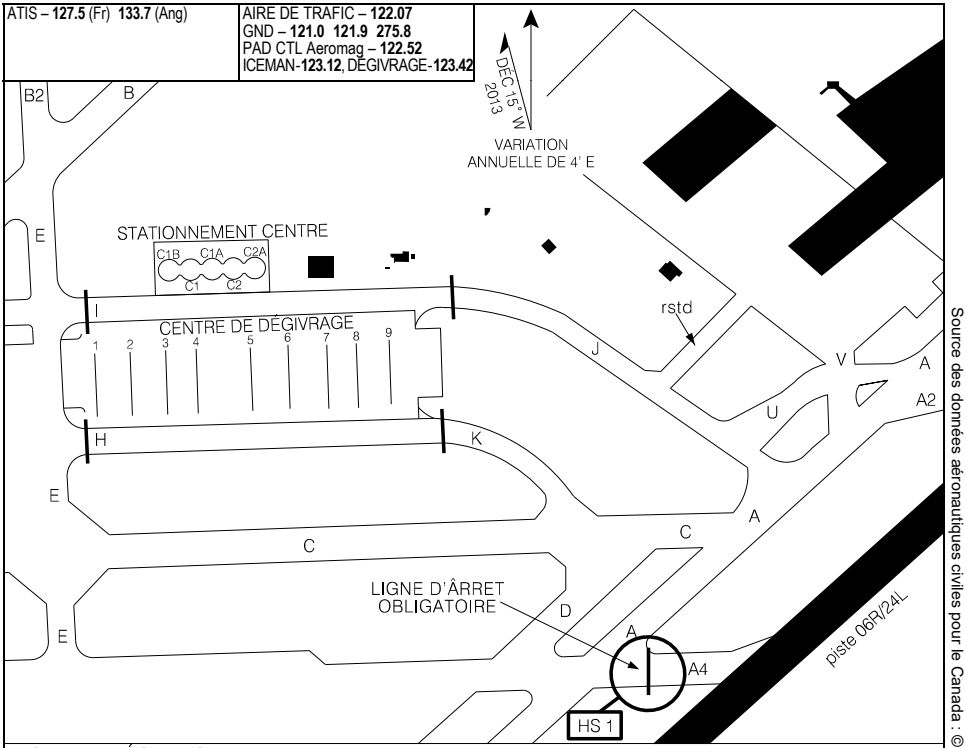
Multilatération:
Laissez votre transpondeur allumé en tout temps lorsque vous circulez.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT CENTRE et POSITIONS DE DÉGIVRAGE et PROCÉDURES

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC
CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	AIRE DE TRAFIC – **122.07** GND – **121.0 121.9 275.8** PAD CTL Aeromag – **122.52** ICEMAN-**123.12**, DÉGIVRAGE-**123.42**



CENTRE DÉGIVRAGE 1 oct - 30 avr

1. Contacter MONTRÉAL CENTRE DÉGIVRAGE sur 123.425, au plus tard 30 minutes avant le refoulement, et confirmer le type de dégivrage.
2. Sur Twys J ou K à l'écart du tablier de dégivrage, contacter AEROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE sur 122.525.
3. Sur Twy E à l'écart de H ou I, contacter AEROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE sur 122.525.
4. Suivez les instructions d'AEROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE et les lignes de guidage jusqu'à la baie assignée et confirmer que les freins sont serrés après arrêt.
5. Sur instructions d'AEROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE contacter ICEMAN sur 123.125 et confirmer que l'appareil est configuré pour le dégivrage et que les moteurs sont sur régime ralenti.
6. Lorsque le dégivrage est complété et seulement sur instructions du ICEMAN contacter AÉROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE sur 122.525 avant tout mouvement.
7. À la sortie du tablier de dégivrage, sur instructions d'AÉROMAG CONTRÔLE DÉGIVRAGE, contacter le contrôle-sol:
   sur Twy J, à l'écart Twy U:
   sur Twy K, à l'écart Twy C:
   sur Twy H ou à l'écart Twy E:

Capacité des baies

1 & 3:	Envergure maximale 36m (118');
2:	Envergure maximale 80m (262');
4, 5 & 9:	Envergure maximale 65m (213');
6 & 8:	Envergure maximale 36m (118');
7:	Envergure maximale 45.8m (150');

Note: 1 mai - 30 sep CENTRE DÉGIVRAGE utilisé comme aire de trafic ctc 122.075.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Les points fixes des moteurs d'avion pour l'élimination de la glace doivent être effectués sur certaines voies de circulation indiquées sur PROCÉDURES D'ÉLIMINATION DE LA GLACE SUR LES AILETTES DE SOUFFLANTE. Une bonne adhérence à l'axe central est obligatoire lors de l'élimination de la glace. L'équipage doit établir un premier contact sur la fréquence d'autorisation (125,6 MHz), afin de fournir les informations suivantes :

- Exigences de dégivrage
- Exigences en matière d'élimination de la glace avant le décollage
- Exigence de point fixe sur la piste avant le décollage

De plus, les éléments suivants devront être considérés :

- L'équipage devra communiquer sur la fréquence Sol (121.9 MHz ou 121.0 MHz) afin de signaler tout changement survenu suite au contact initial. NAV CANADA devra être informé si la procédure d'élimination de la glace a été complétée sur la voie de circulation Juliette.
- Si les conditions de la surface de la voie de circulation ne conviennent pas à l'équipage, une communication devra être effectuée auprès de ATC afin de prévoir un autre emplacement.

Départ de la piste 24R Élimination de la Glace (IS) voir carte.

- IS1 Sur la voie de circulation B à l'écart de la baie d'attente 24R. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS2 Sur la voie de circulation B à l'écart de la voie de circulation B5. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS3 Sur la voie de circulation B à l'écart de la voie de circulation B3. Disponible pour le AGN IIIB et plus petit.

Départ de la piste 06L Élimination de la Glace (IS) voir carte.

- IS4 Sur la voie de circulation B à l'écart de la voie de circulation B4. Disponible pour le AGN V et plus petit.

Départ de la piste 24L Élimination de la Glace (IS) voir carte.

- IS5 Sur la voie de circulation A à l'écart de la voie de circulation A5. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS6 Sur la voie de circulation A à l'écart de la voie de circulation A3. Disponible pour le AGN IIIB et plus petit.
- IS7 Sur la voie de circulation A à l'écart de la voie de circulation A1. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS8 Sur la voie de circulation A à l'écart de la voie de circulation A2. Disponible pour le AGN IIIB et plus petit.

Départ de la piste 06R Élimination de la Glace (IS) voir carte.

- IS9 Sur la voie de circulation A à l'écart de la voie de circulation C. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS10 Sur la voie de circulation A à l'écart de A4. Disponible pour le AGN V et plus petit.

Emplacements supplémentaires selon les besoins opérationnels

- IS11 Face à l'est sur la voie de circulation C à l'écart de la voie de circulation D. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS12 Face à l'ouest sur la voie de circulation C à l'écart de la voie de circulation E. Disponible pour le AGN V et plus petit.
- IS13 Face à l'est sur la voir de circulation J à l'écart de la voie de circulation U. Disponible pour les aéronefs du AGN IIIB suivants: tous les Embraer, CRJ et Airbus. Aucun aéronef du groupe B737 n'est autorisé à effectuer la procédure de délestage de glace sur la voie J.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

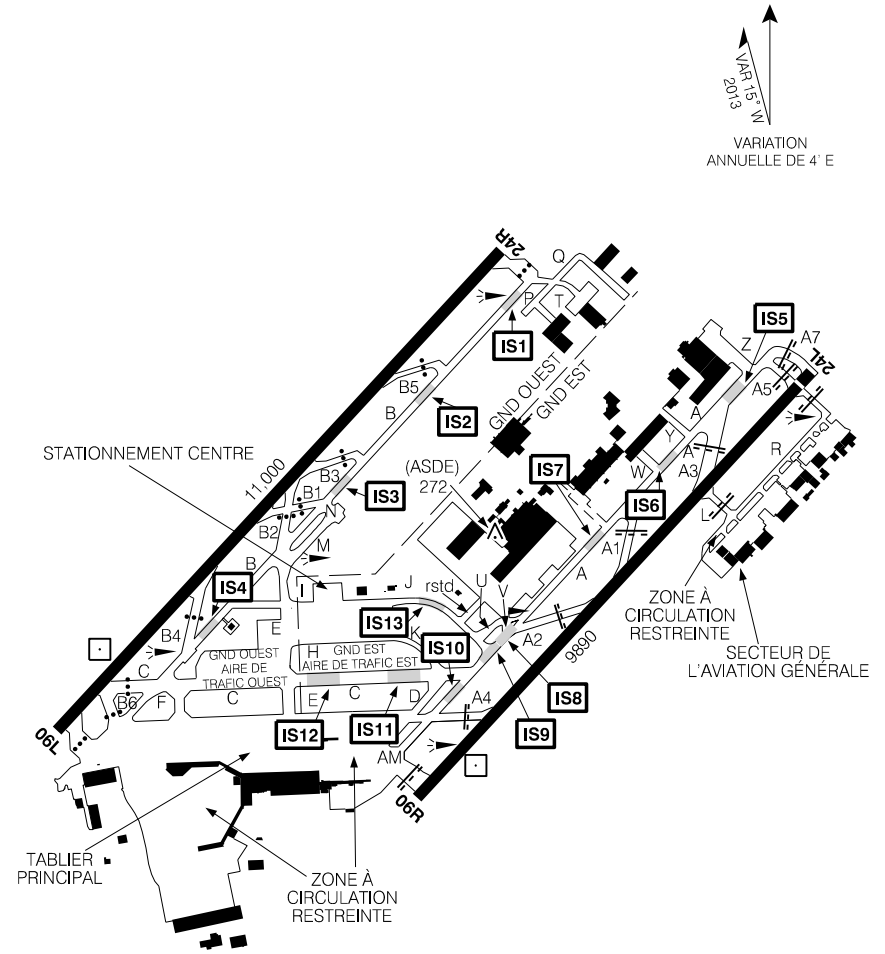
PROCÉDURES D'ÉLIMINATION DE LA GLACE SUR LES AILETTES DE SOUFFLANTE

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC
CYUL

ATIS – **127.5** (Fr) **133.7** (Ang)	CLNC DEL – **125.6** AIRE DE TRAFIC – **122.27** (W) **122.07** (E) GND – **121.0** (W) **121.9** (E) **275.8**	TWR – **119.3 119.9 124.3 267.1**

LÉGENDE

- BARRES D'ARRÊT
- FEUX DE PROTECTION DE PISTE



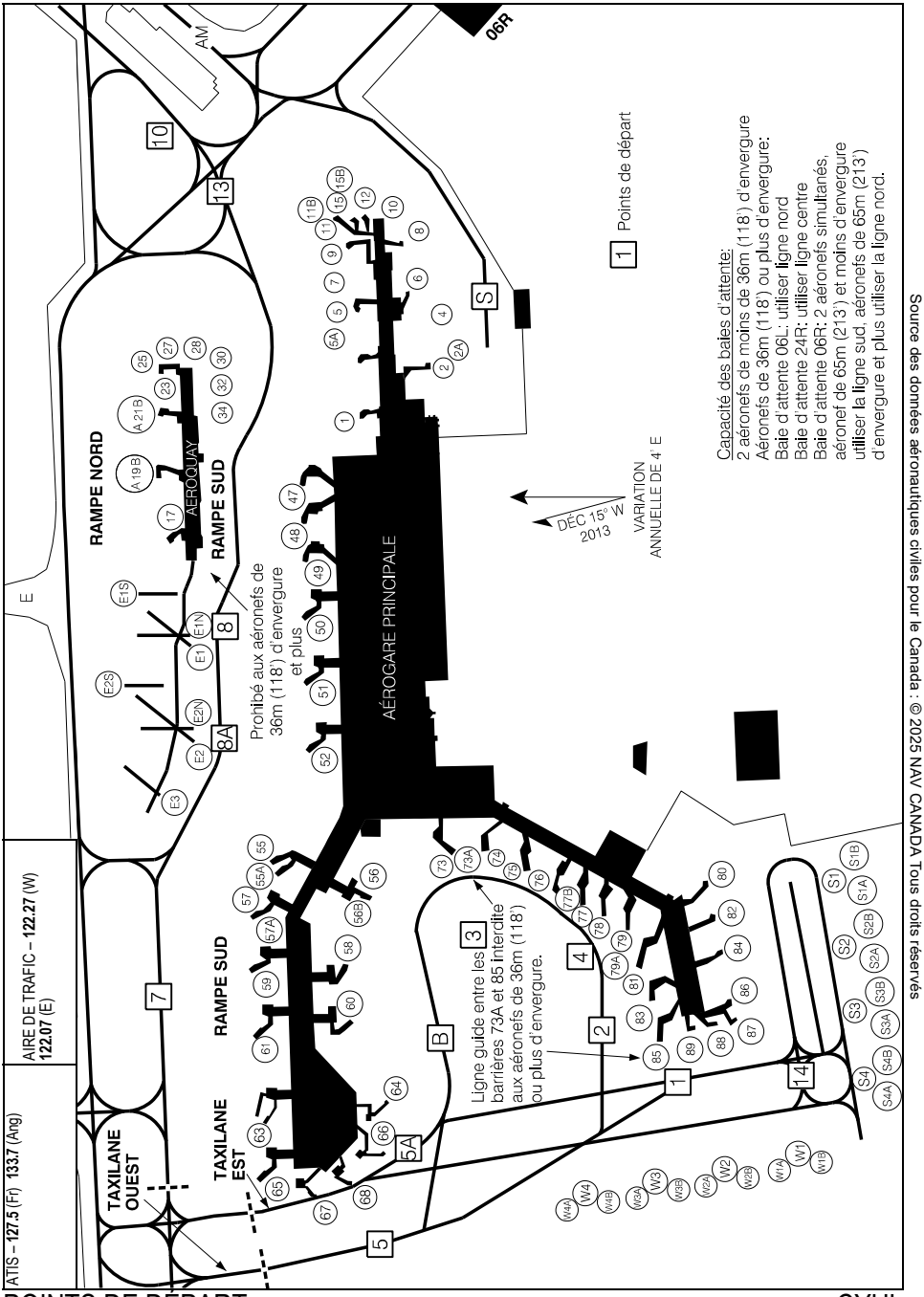
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT — CYUL

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT — CYUL

EFF 27 NOV 25



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRE DE STATIONNEMENT NORD CYUL

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRE DE STATIONNEMENT NORD CYUL

EFF 2 OCT 25

MONTRÉAL/PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU INTL, QC

PLAN D'OPÉRATIONS EN L'ABSENCE DE CONTRÔLE SUR L'AIRE DE TRAFIC CYUL

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PLAN D'OPÉRATIONS EN L'ABSENCE DE CONTRÔLE SUR L'AIRE DE TRAFIC CYUL

EFF 27 NOV 25

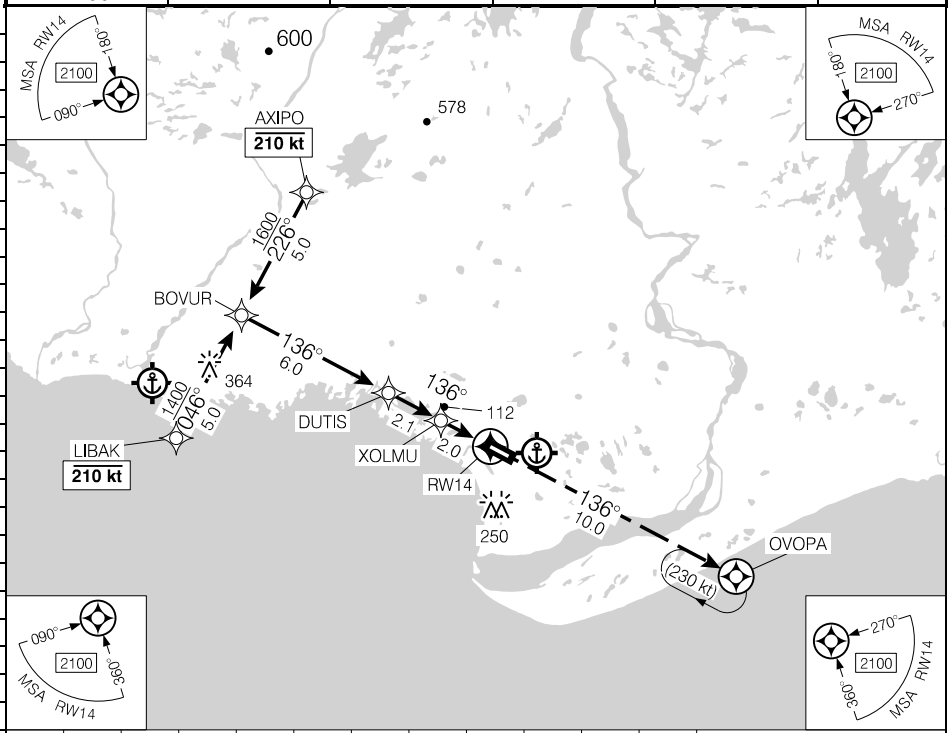
NATASHQUAN, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

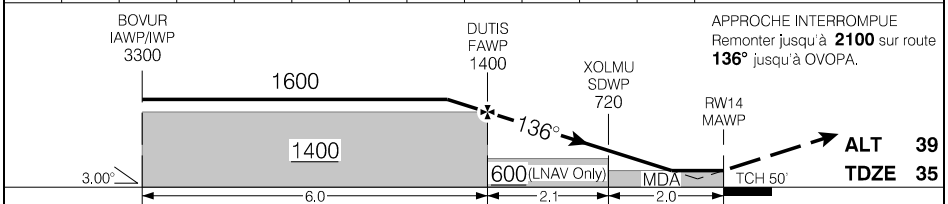
501124N 0614720W DÉC 18°W

CYNA

AWOS – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)	CTR Montreal – **134.82**	RADIO Madeleine – **122.2** TFC – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4700**	WAAS **Ch 80752** W14A	APCH CRS **136°**	ALT MIN DUTIS **1400**	LDA **4495**



(NM)		10.1	9	8	7	6	**4.8**	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW14
		3300	2950	2630	2310	2000	**1600**	1360	1040	720	360	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYGV est utilisé ajouter **170'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**285**	(250)	1	
LNAV	**360**	(325)	1	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 14

CYNA

EFF 12 JUIN 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

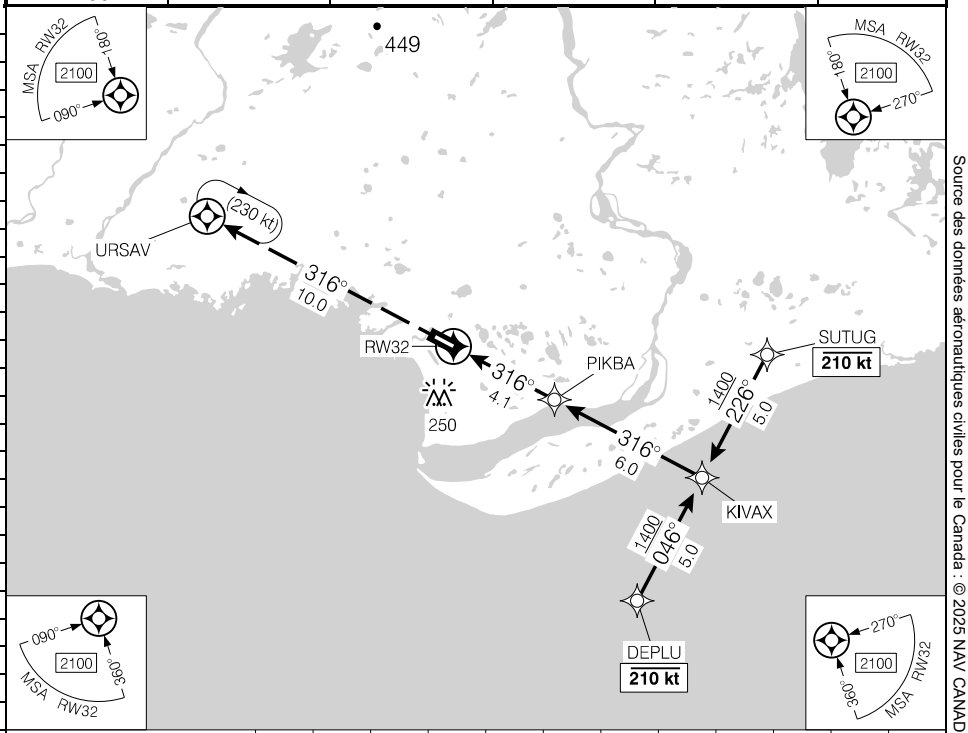
NATASHQUAN, QC

RNAV (GNSS) PISTE 32

501124N 0614720W DÉC 18°W

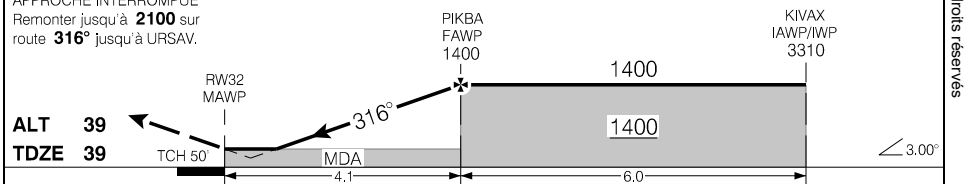
CYNA

AWOS – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)	CTR Montreal – **134.82**	RADIO Madeleine – **122.2** TFC – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K) P2 AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4700**	WAAS **Ch 80753** W32A	APCH CRS **316°**	ALT MIN PIKBA **1400**	LDA **4495**



DIST JUSQU'À RW32	0.9	2	3	**4.1**	5	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	360	730	1040	**1400**	1680	2000	2320	2640	2950	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2100** sur route **316°** jusqu'à URSAV.



RASS : Lorsque CYGV est utilisé ajouter **170'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**289**	(250)	1	
LNAV	**360**	(321)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 32

CYNA

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

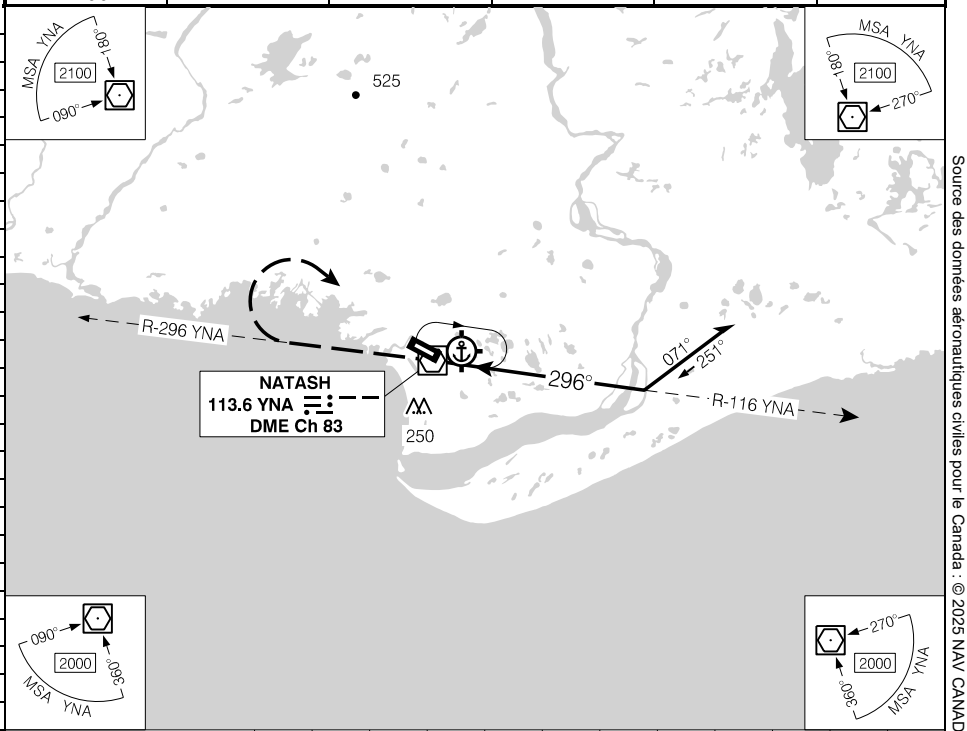
NATASHQUAN, QC

VOR PISTE 32

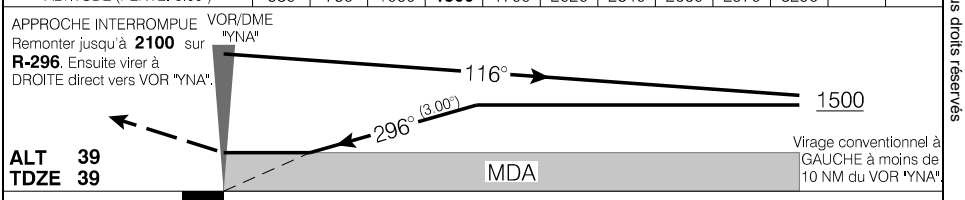
501124N 0614720W DÉC 18°W

CYNA

AWOS – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)	CTR Montreal – **134.82**	◔ RADIO Madeleine – **122.2** ◔ TFC – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4700**	VOR YNA **113.6**	APCH CRS **296°**		LDA **4495**



DIST JUSQU'À "YNA" VOR	1.5	2	3	**4.4**	5	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	580	750	1060	**1500**	1700	2020	2340	2660	2970	3290		



RASS : Lorsque CYGV est utilisé ajouter **170'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR	**580** (541) 1¾			
APPROCHE INDIRECTE	**580** (541) 1¾		**580** (541) 2	**640** (601) 2

VOR PISTE 32

CYNA

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

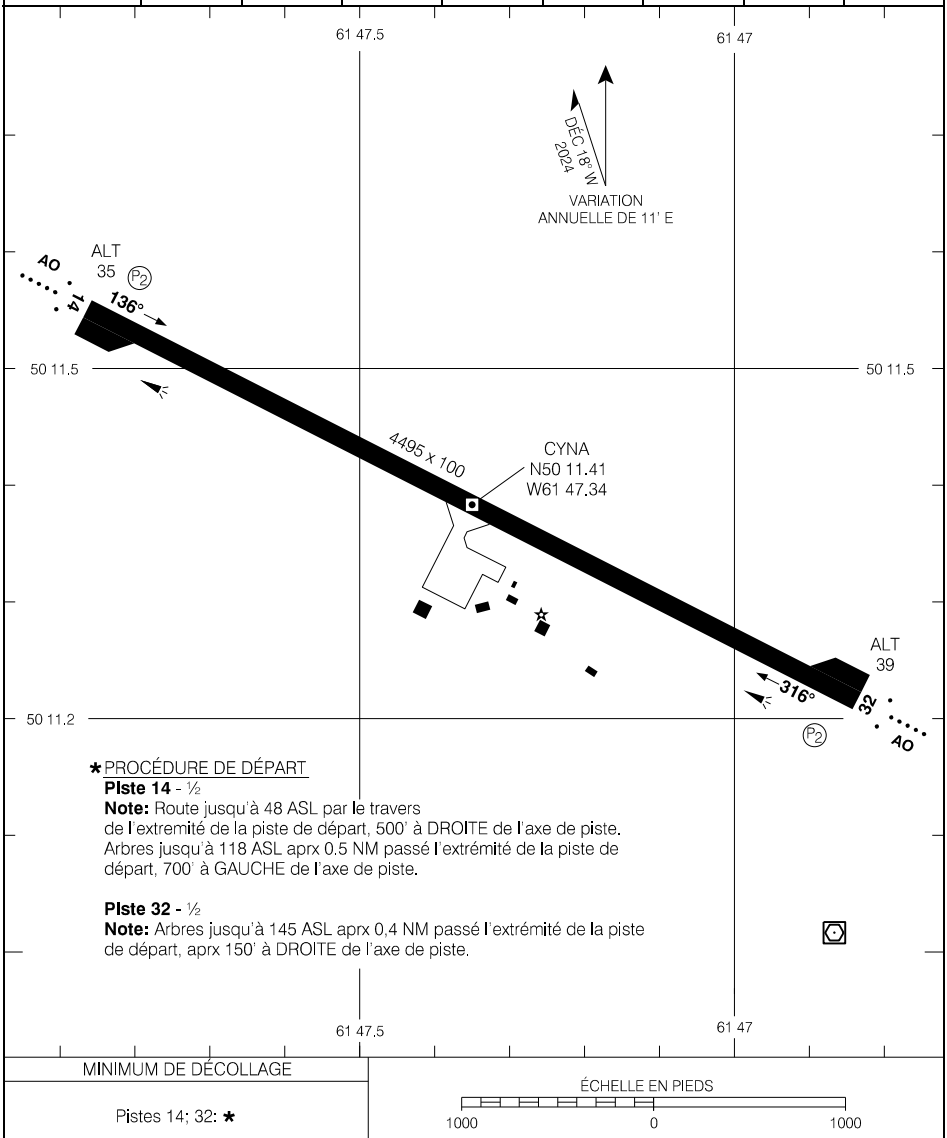
NATASHQUAN, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYNA

AWOS – **125.3** (Fr) **126.25** (Ang)		RADIO Madeleine – **122.2** TFC – **122.2** MF*	CTR Montreal – **134.82** RADIO Quebec – **123.85**

DIST DÉCLARÉES	14	32
TORA	4495	4495
TODA	5479	5479
ASDA	4495	4495
LDA	4495	4495



*PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 14 - ½

Note: Route jusqu'à 48 ASL par le travers de l'extremité de la piste de départ, 500' à DROITE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 118 ASL aprx 0.5 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 32 - ½

Note: Arbres jusqu'à 145 ASL aprx 0,4 NM passé l'extrémité de la piste de départ, aprx 150' à DROITE de l'axe de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME

CYNA

EFF 11 JUIL 24

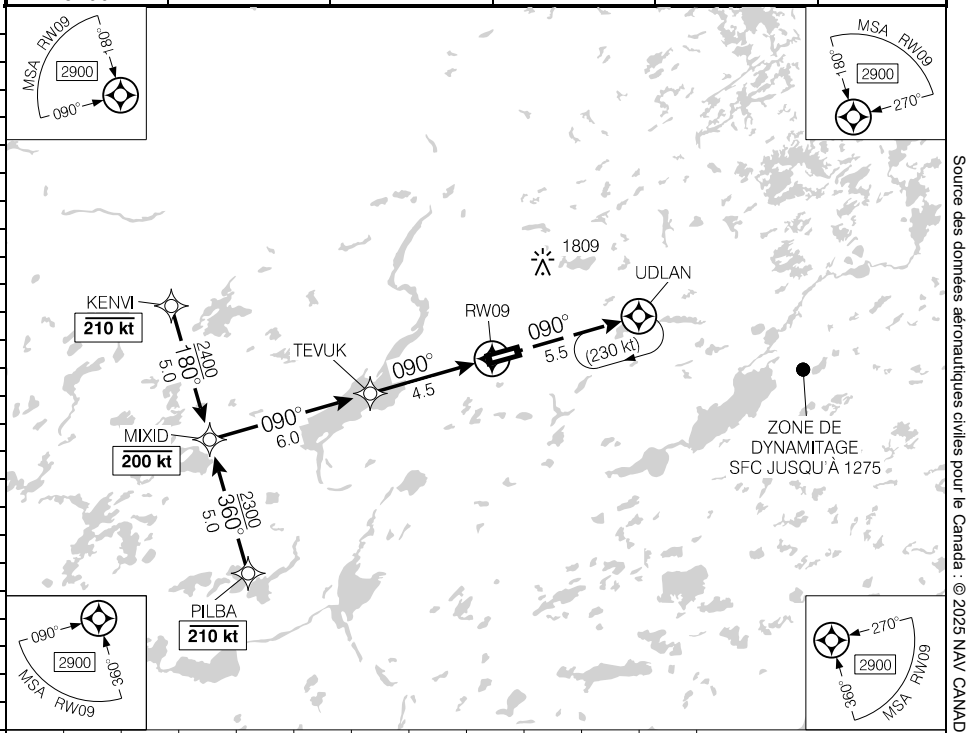
NEMISCAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09

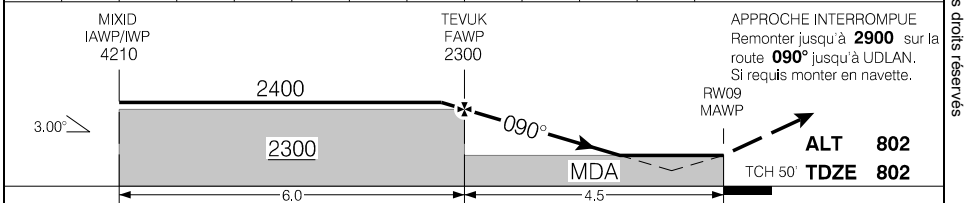
514128N 0760808W DÉC 16°W

CYHH

AUTO – **122.97**		UNICOM – **131.7** (AU) MF*		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80607** W09A	APCH CRS **090°**	MIN ALT TEVUK **2300**	LDA **5000**



		10.5	9	8	7	6	**4.9**	4	3	1.8		DIST JUSQU'A RW09
		4210	3720	3400	3080	2760	**2400**	2130	1810	1420		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CEL8 est utilisé ajouter **150'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1052**	(250)	1	
LNAV	**1420**	(618)	2	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CYHH

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

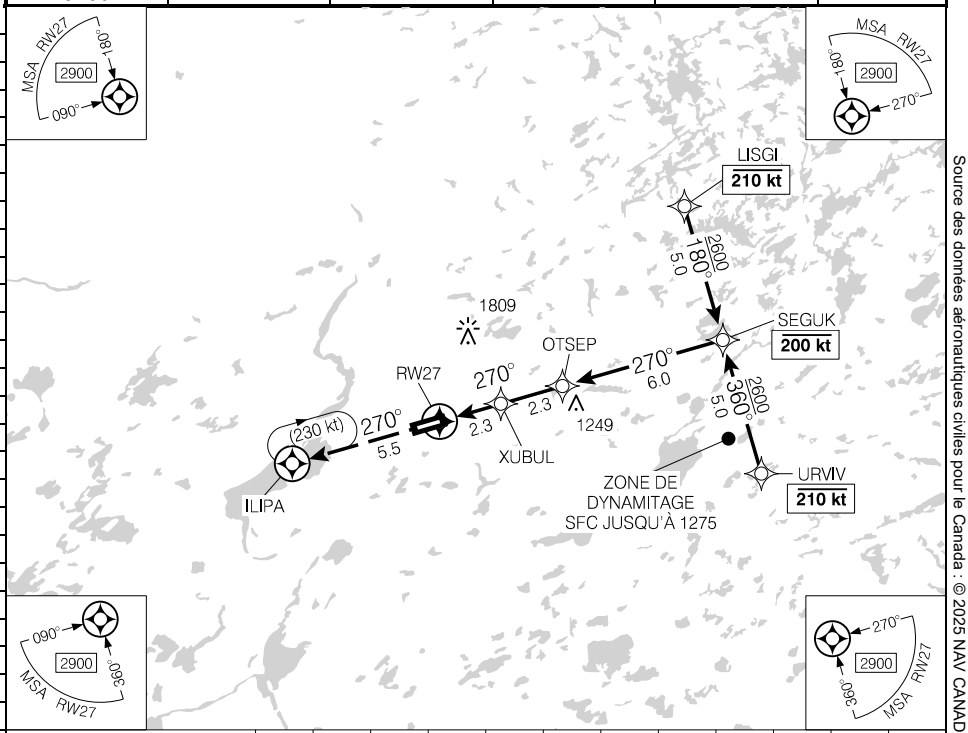
NEMISCAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

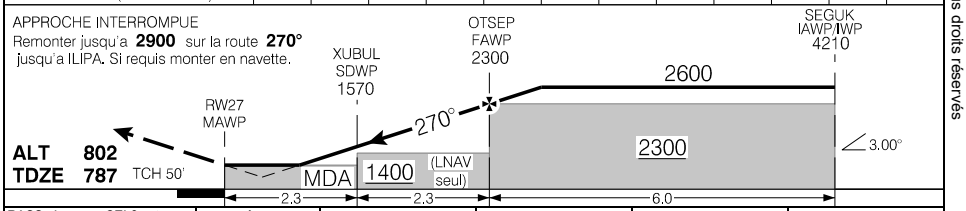
514128N 0760808W DÉC 16°W

CYHH

AUTO – **122.97**		UNICOM – **131.7** (AU) MF*			AS · · P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80608** W27A	APCH CRS **270°**	MIN ALT OTSEP **2300**	LDA **5000**	



DIST JUSQU'À RW27	1.3	2	3	4	**5.5**	6	7	8	9	10	10.6
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1260	1470	1790	2110	**2600**	2750	3070	3380	3700	4020	4210



RASS : Lorsque CEL8 est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1034**	(250)	1	
LNAV	**1260**	(476)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 27

CYHH

EFF 5 SEP 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

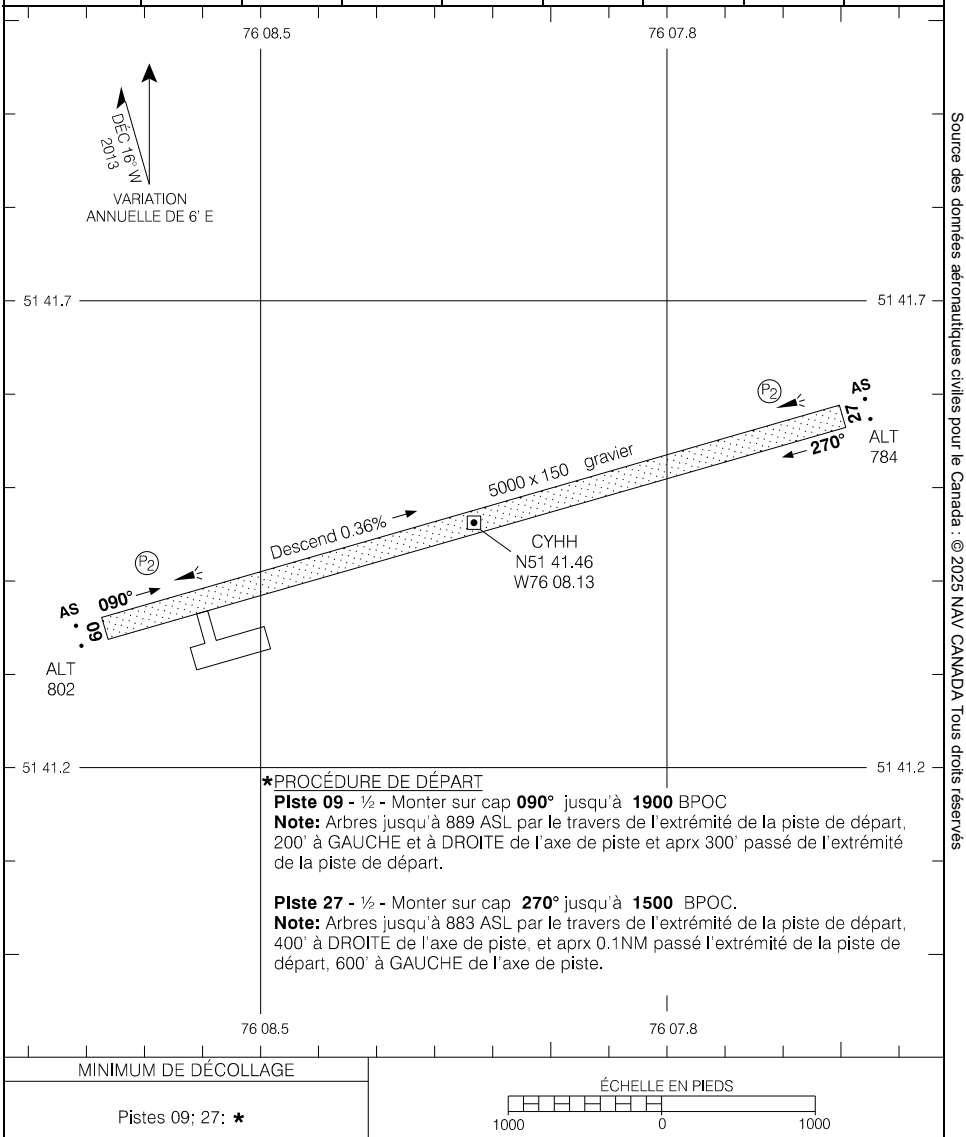
NEMISCAU, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYHH

AUTO – **122.97**		◕ UNICOM – **131.7** (AU) MF*	RADIO Quebec – **123.27**

DIST DÉCLARÉES	09	27
TORA	5000	5000
TODA	6000	6000
ASDA	5000	5000
LDA	5000	5000



*PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½ - Monter sur cap **090°** jusqu'à **1900** BPOC
Note: Arbres jusqu'à 889 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste et aprx 300' passé de l'extrémité de la piste de départ.

Piste 27 - ½ - Monter sur cap **270°** jusqu'à **1500** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 883 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 400' à DROITE de l'axe de piste, et aprx 0.1NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 09; 27: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

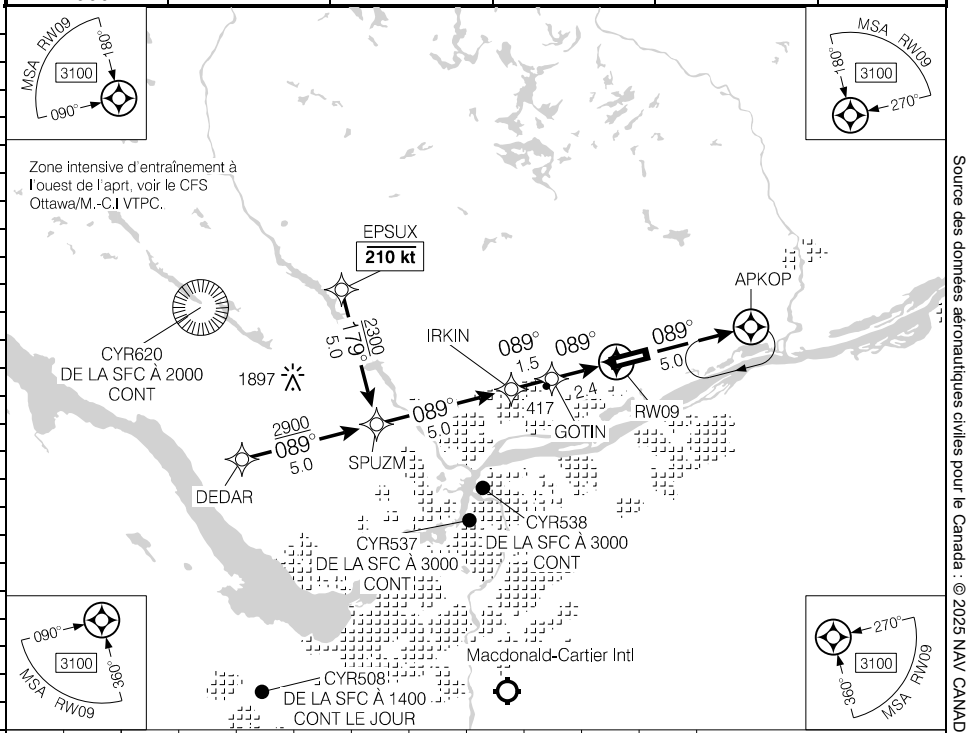
OTTAWA/GATINEAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 09

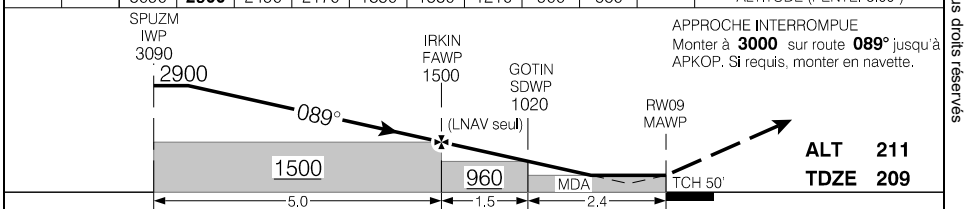
453118N 0753349W DÉC 14°W

CYND

	TML Ottawa – **128.17**	RADIO Gatineau – **122.3** TFC – **122.3** MF		ARCAL 122.3(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7000**	WAAS **Ch 80140** W09A	APCH CRS **089°**	ALT MIN IRKIN **1500**	LDA **6000**



		8.9	**8.3**	7	6	5	4	3	2	1.3	DIST JUSQU'À RW09
		3090	**2900**	2490	2170	1850	1530	1210	900	660	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYOW est utilisé ajouter **50'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**459**	(250)	1	
LNAV	**660**	(451)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CYND

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

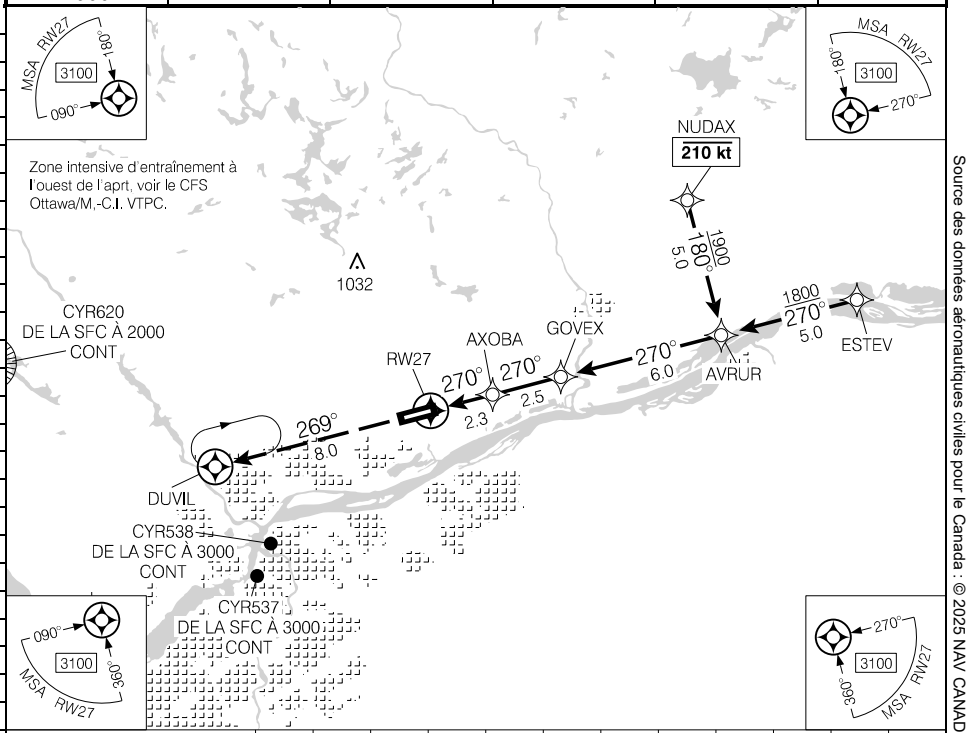
OTTAWA/GATINEAU, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

453118N 0753349W DÉC 14°W

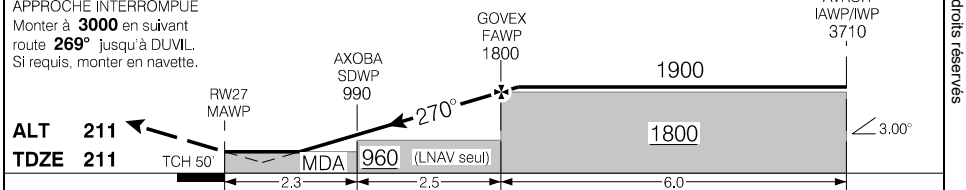
CYND

	TML Ottawa – **128.17**	◔ RADIO Gatineau – **122.3** ◔ TFC – **122.3** MF		ARCAL 122.3(K) Ⓟ2 AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7000**	WAAS **Ch 80141** W27A	APCH CRS **270°**	ALT MIN GOVEX **1800**	LDA **6000**



DIST JUSQU'À RW27	1.3	2	3	4	**5.1**	6	7	8	9	10	10.8
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	660	900	1220	1530	**1900**	2170	2490	2810	3130	3450	3710

APPROCHE INTERROMPUE
Monter à **3000** en suivant route **269°** jusqu'à DUVIL.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYOW est utilisé ajouter **50'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**482**	(271)	1	
LNAV	**660**	(449)	1½	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (GNSS) PISTE 27 CYND

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **3000** ASL ou tel qu'assigné.

Piste 09 : Monter sur cap **089**° ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 27 : Monter sur cap **269**° ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 5 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Maintenir **3000** pour 5 minutes après le décollage, ensuite;
3. Procéder directement en route et monter à l'altitude de vol planifiée.

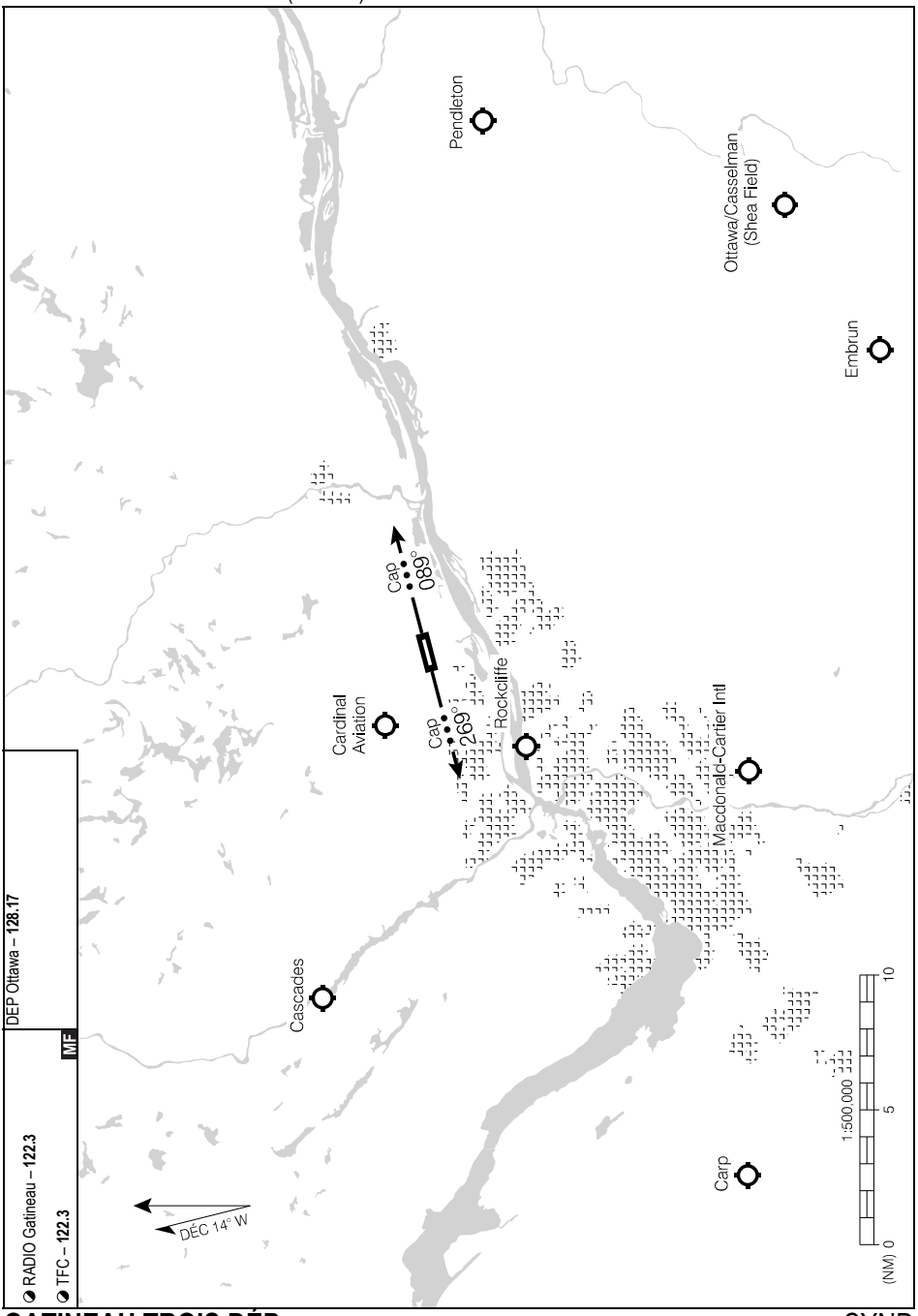
Note : Si la panne de communication survient plus que 5 minutes après le décollage, se soumettre aux procédures de pannes de communication en route appropriées.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

GATINEAU TROIS DÉP (CYND3.)

OTTAWA/GATINEAU, QC
CYND



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

GATINEAU TROIS DÉP (CYND3.)

EFF 20 JUIN 19

CYND

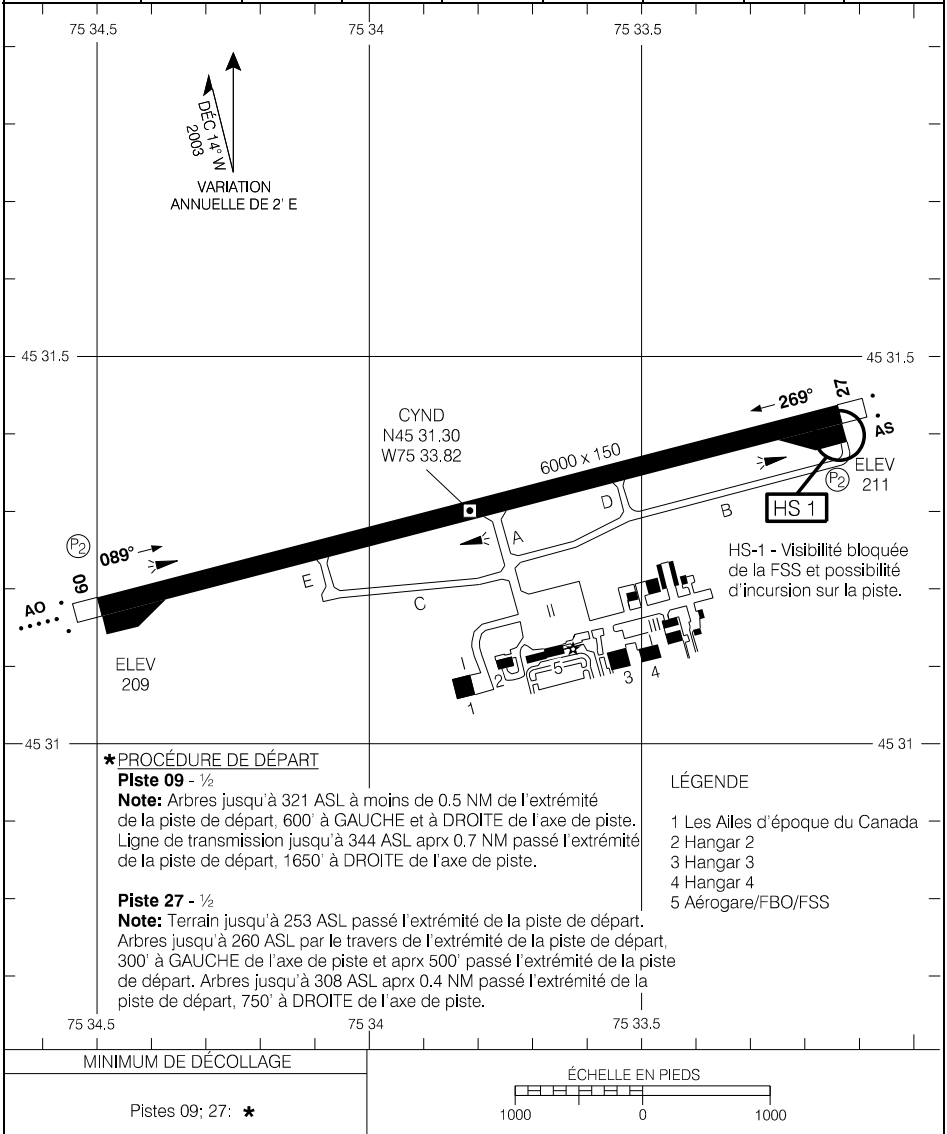
OTTAWA/GATINEAU, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYND

		RADIO Gatineau – **122.3** TFC – **122.3** MF	DEP Ottawa – **128.17** RADIO Quebec – **123.37**

DIST DÉCLARÉES	09	27
TORA	6000	6000
TODA	6000	6000
ASDA	6200	6200
LDA	6000	6000



*PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½

Note: Arbres jusqu'à 321 ASL à moins de 0.5 NM de l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste. Ligne de transmission jusqu'à 344 ASL aprx 0.7 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 1650' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 27 - ½

Note: Terrain jusqu'à 253 ASL passé l'extrémité de la piste de départ. Arbres jusqu'à 260 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 300' à GAUCHE de l'axe de piste et aprx 500' passé l'extrémité de la piste de départ. Arbres jusqu'à 308 ASL aprx 0.4 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 750' à DROITE de l'axe de piste.

LÉGENDE

1 Les Ailes d'époque du Canada
2 Hangar 2
3 Hangar 3
4 Hangar 4
5 Aérogare/FBO/FSS

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 09; 27: *	1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME

CYND

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

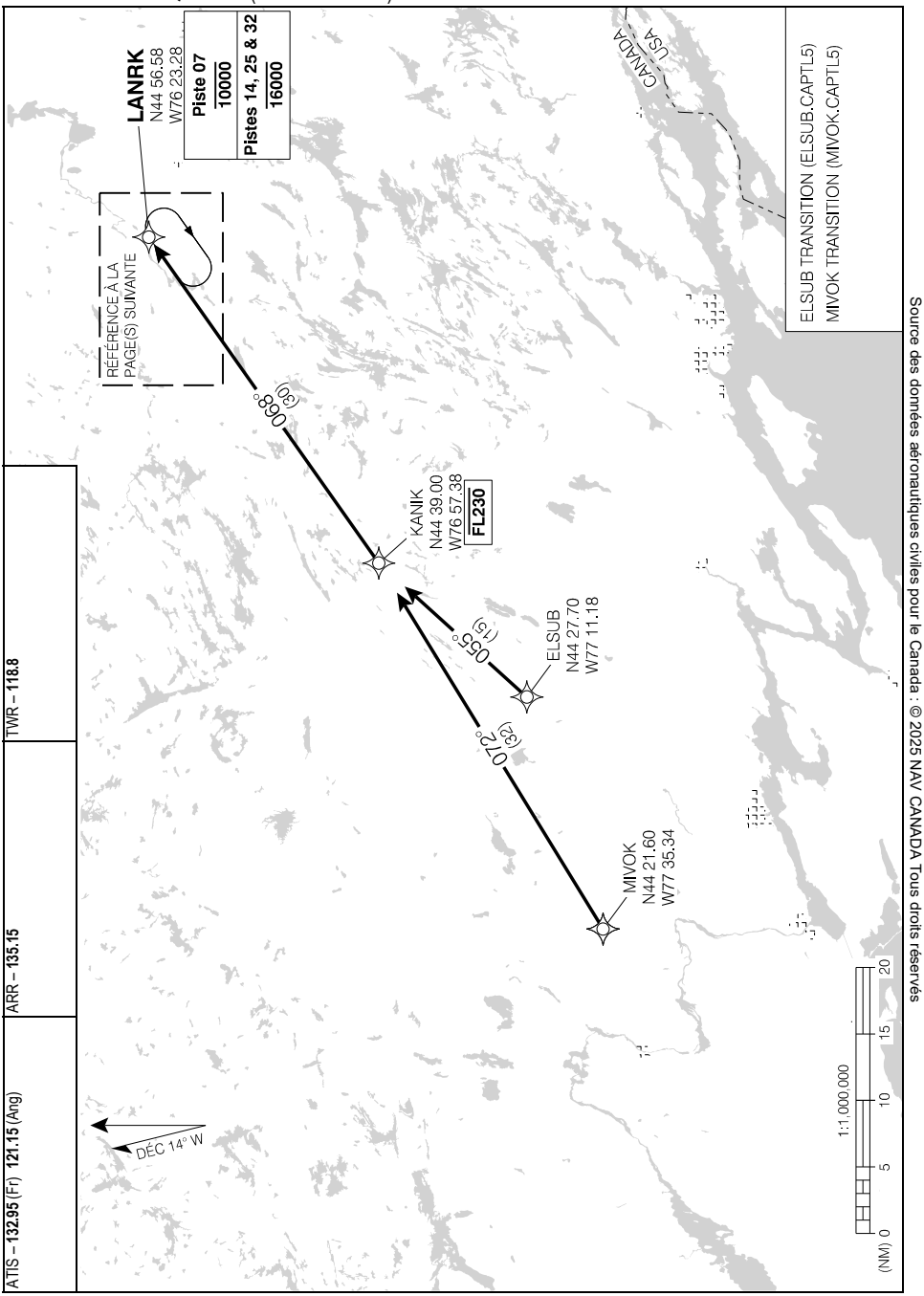
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

CAPITAL CINQ ARR (LANRK.CAPTL5) ROUTES DE TRANSITION

CYOW



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CAPITAL CINQ ARR (LANRK.CAPTL5) ROUTES DE TRANSITION

CYOW

EFF 28 FÉV 19

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

CAPITAL CINQ ARR (LANRK.CAPTL5) ROUTES D'ARRIVÉE

ATIS – 132.95 (Fr) 121.15 (Ang) | ARR – 135.15 | TWR – 118.8

PLANIFICATION DE DESCENTE

Altitude obligatoire à SEBEG ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 14.

Altitude obligatoire à BOREG ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 25.

Altitude obligatoire à DEMKO ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 32 ou ILS PISTE 32.

L'AUTORISATION DE DESCENTE SERA ÉMISE PAR ATC.

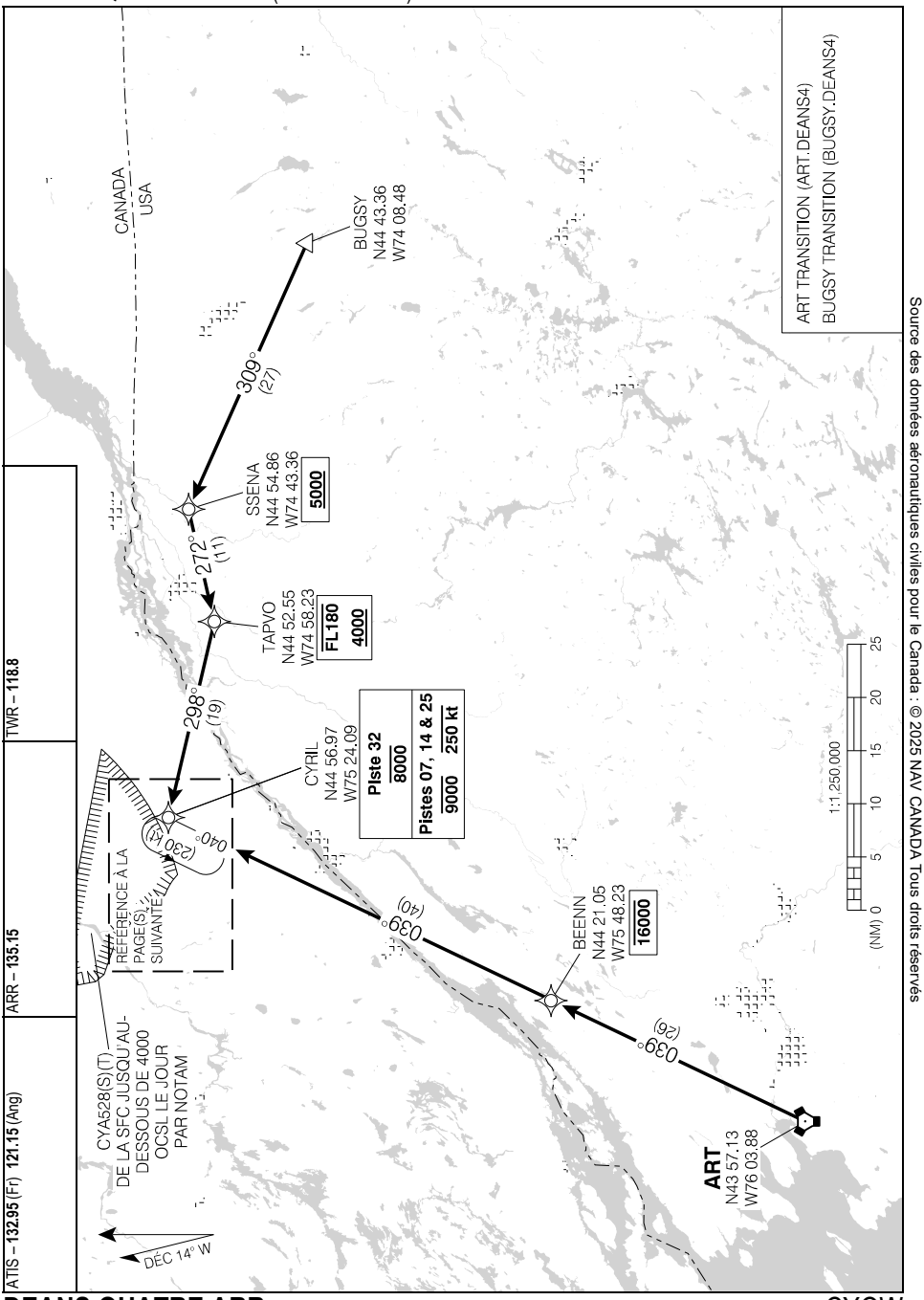
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

DEANS QUATRE ARR (CYRIL.DEANS4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW



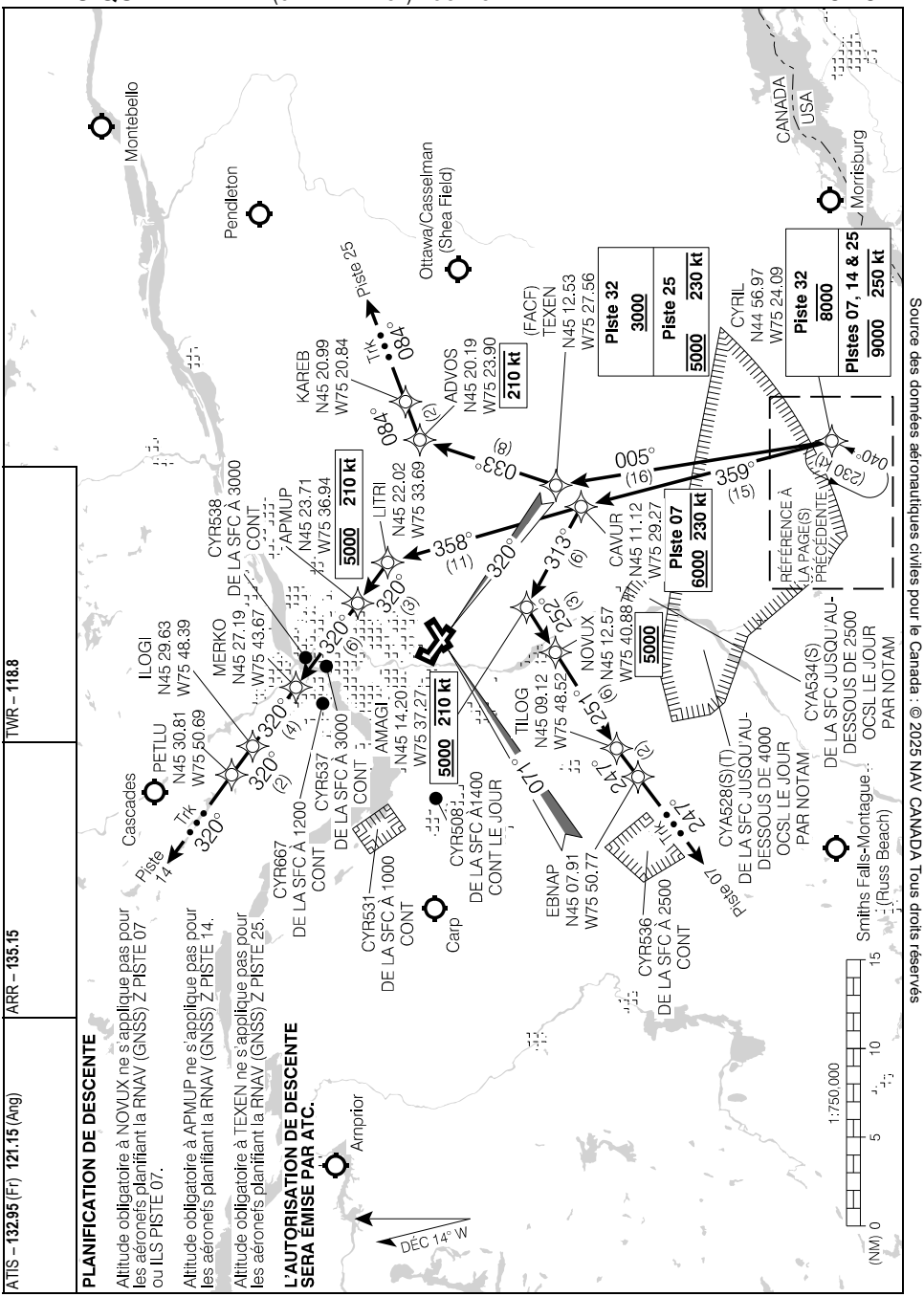
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DEANS QUATRE ARR (CYRIL.DEANS4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW

EFF 17 AVR 25

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

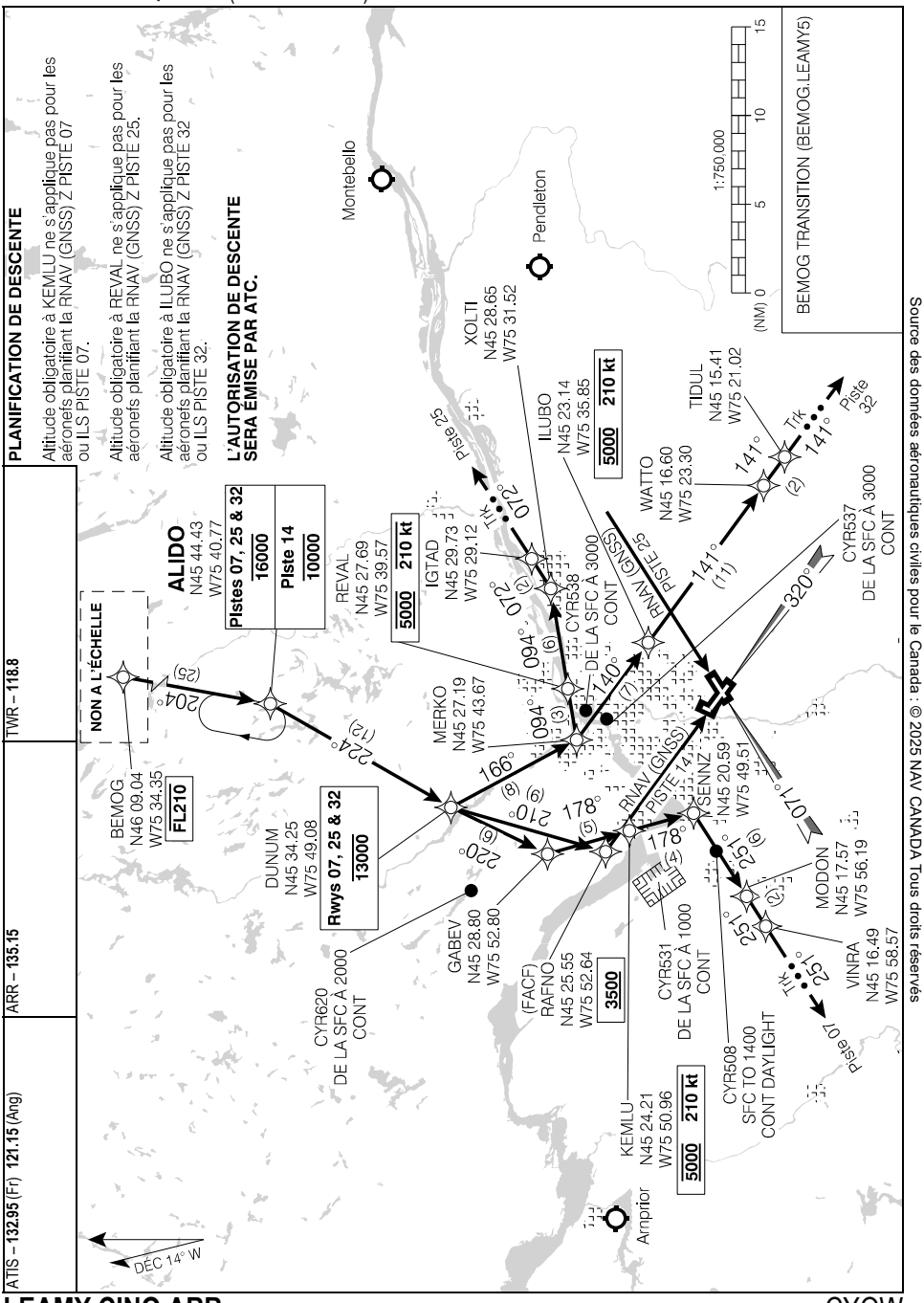

ATIS – 132.95 (Fr) 121.15 (Ang)
ARR – 135.15
TWR – 118.8
PLANIFICATION DE DESCENTE
Altitude obligatoire à NOVUX ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 07 ou ILS PISTE 07.
Altitude obligatoire à APMUP ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 14.
Altitude obligatoire à TEXEN ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 25.
L'AUTORISATION DE DESCENTE SERA ÉMISE PAR ATC.
Montebello
Pendleton
Ottawa/Casselman (Shea Field)
Morrisburg
CANADA
USA
Cascades
PETLU N45 30.81 W75 50.69
ILOGI N45 29.63 W75 48.39
MERKO N45 27.19 W75 43.67
CYR538 DE LA SFC À 3000 CONT
APMUP N45 23.71 W75 36.94
5000 210 kt
LITRI N45 22.02 W75 33.69
KAREB N45 20.99 W75 20.84
ADVOS N45 20.19 W75 23.90
210 kt
(FACF) TEXEN N45 12.53 W75 27.56
CYRIL N44 56.97 W75 24.09
Piste 32 3000
Piste 25 5000 230 kt
Piste 32 8000
Pistes 07, 14 & 25 9000 250 kt
Piste 14
Piste 25
Piste 07
Piste 32
Trk 320°
Trk 084°
CYR667 DE LA SFC À 1200 CONT
CYR537 DE LA SFC À 3000 CONT
CYR531 DE LA SFC À 1000 CONT
AMAGI N45 14.20 W75 37.27
5000 210 kt
CYR508 DE LA SFC À 1400 CONT LE JOUR
Carp
TILOG N45 09.12 W75 48.52
EBNAP N45 07.91 W75 50.77
NOVUX N45 12.57 W75 40.88
5000
CAVUR N45 11.12 W75 29.27
Piste 07 6000 230 kt
CYR536 DE LA SFC À 2500 CONT
CYA528(S)(T) DE LA SFC JUSQU'AU-DESSOUS DE 4000 OCSL LE JOUR PAR NOTAM
CYA534(S) DE LA SFC JUSQU'AU-DESSOUS DE 2500 OCSL LE JOUR PAR NOTAM
RÉFÉRENCE À LA PAGE(S) PRÉCÉDENTE
Smiths Falls-Montague (Russ Beach)
Arnprior
DÉC 14° W
1:750.000
(NM) 0 5 10 15
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

LEAMY CINQ ARR (ALIDO.LEAMY5)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

CYOW



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

LEAMY CINQ ARR (ALIDO.LEAMY5)

EFF 30 NOV 23

CYOW

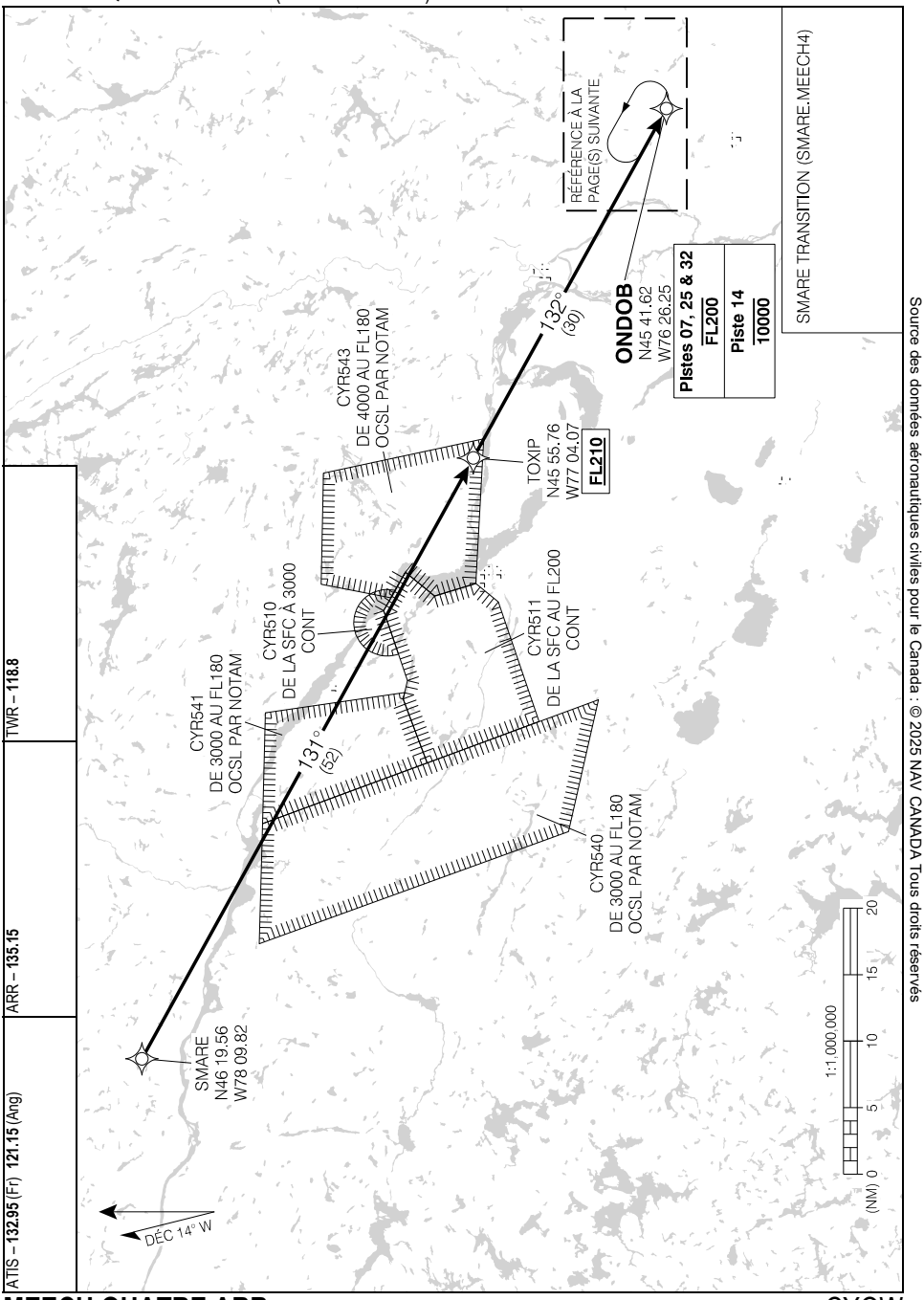
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

MEECH QUATRE ARR (ONDOB.MEECH4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MEECH QUATRE ARR (ONDOB.MEECH4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW

EFF 22 AVR 21

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang) | ARR – **135.15** | TWR – **118.8**

PLANIFICATION DE DESCENTE

Altitude obligatoire à KEMLU ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 07 ou ILS PISTE 07.

Altitude obligatoire à REVAL ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 25.

Altitude obligatoire à ILUBO ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z RWY 32 ou ILS PISTE 32.

L'AUTORISATION DE DESCENTE SERA ÉMISE PAR ATC.

RÉFÉRENCE À LA PAGE(S) PRÉCÉDENTE

ONDOB
N45 41.62
W76 26.25
Pistes 07, 25 & 32
FL200
Piste 14
10000

DÉC 14° W

GABEV
N45 28.80
W75 52.80
Pistes 25 & 32
13000

MERKO
N45 27.19
W75 43.67

REVAL
N45 27.69
W75 39.57
5000 **210 kt**

IGTAD
N45 29.73
W75 29.12

ILUBO
N45 23.14
W75 35.85
5000 **210 kt**

XOLTI
N45 28.65
W75 31.52

TIDUL
N45 15.41
W75 21.02

WATTO
N45 16.60
W75 23.30

SENNZ
N45 20.59
W75 49.51

MODON
N45 17.57
W75 56.19

VINRA
N45 16.49
W75 58.57

KEMLU
N45 24.21
W75 50.96
5000 **210 kt**

(FACF)
RAFNO
N45 25.55
W75 52.64
3500

CYR620
DE LA SFC À 2000
CONT

CYR531
DE LA SFC À 1000
CONT

CYR508
DE LA SFC À 1400
CONT LE JOUR

CYR538
DE LA SFC À 3000
CONT

CYR537
DE LA SFC À 3000
CONT

RNAV (GNSS) Piste 14

RNAV (GNSS) Piste 25

Piste 07

Piste 25

Piste 32

Pendleton

Arnprior

Carleton Place

Rideau Valley Air Park

178° (5)
118° (7)
094° (3)
094° (6)
140° (7)
132° (27)
138° (29)
178° (4)
251° (2)
251° (6)
070°
012° (2)
012°
140° (11)
141° (2)
141°
320°

1:750,000
(NM) 0 5 10 15

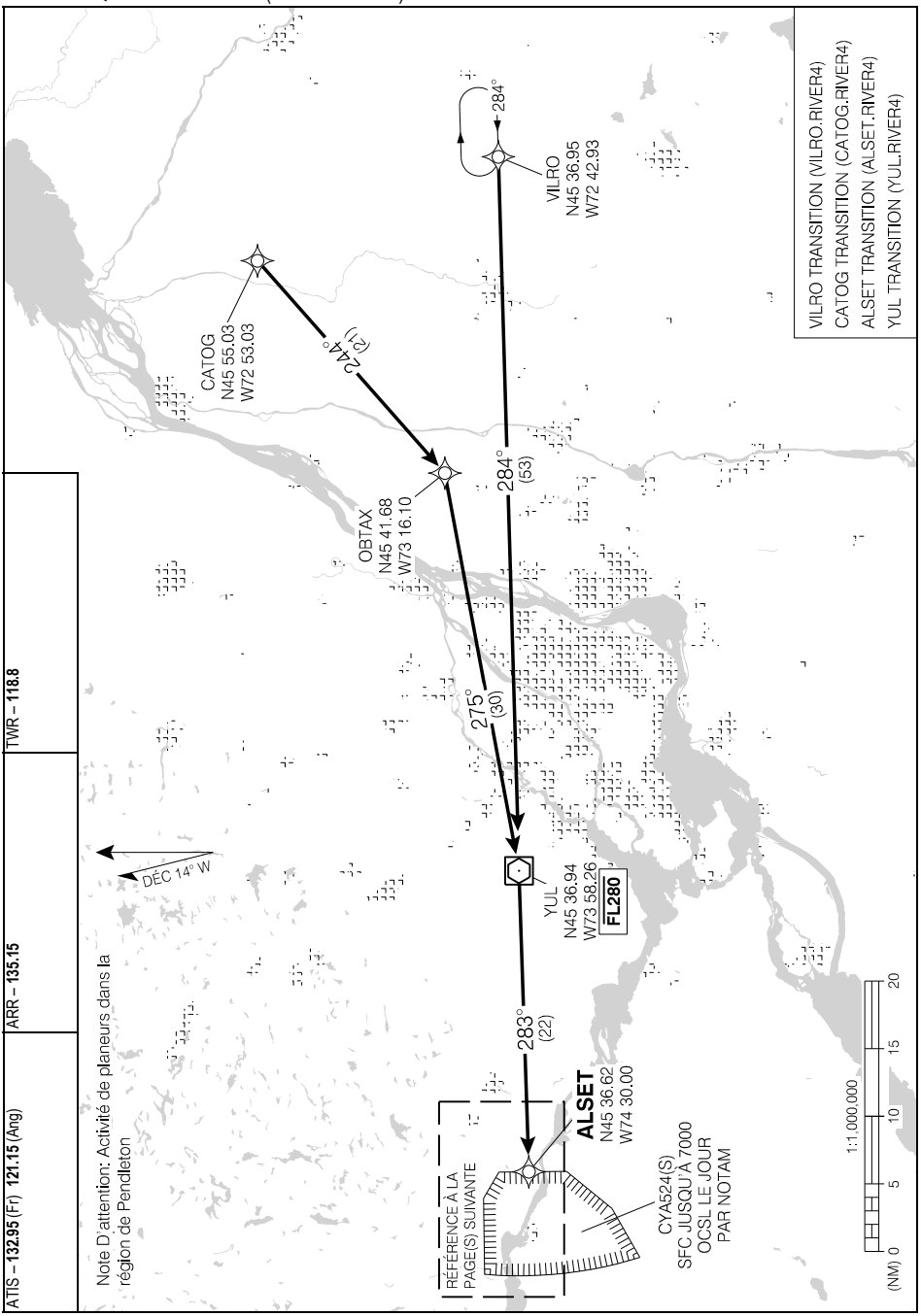
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RIVER QUATRE ARR (ALSET.RIVER4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RIVER QUATRE ARR (ALSET.RIVER4) ROUTES DE TRANSITION

CYOW

EFF 28 FÉV 19

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**

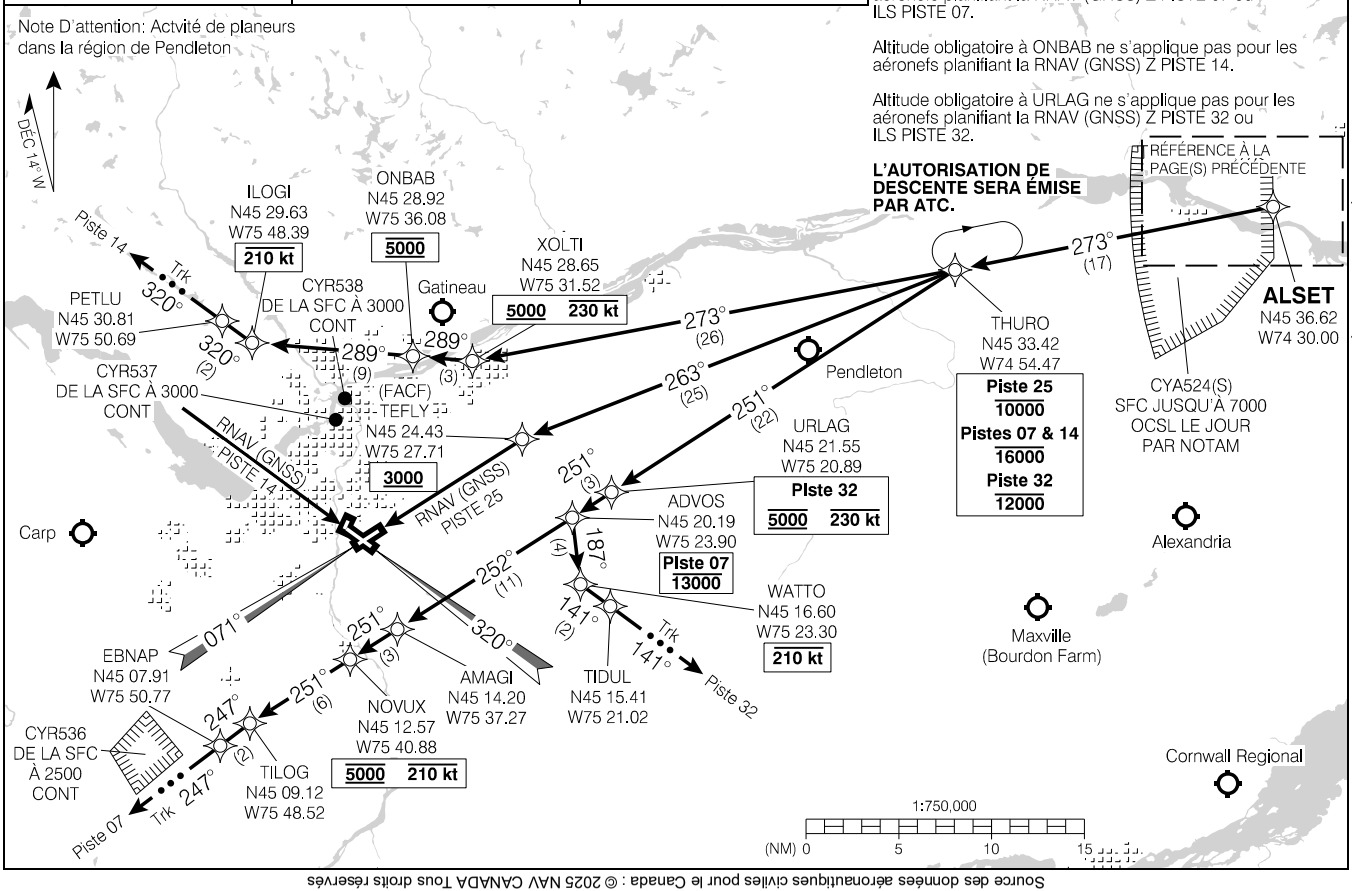
PLANIFICATION DE DESCENTE

Altitude obligatoire à NOVUX ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 07 ou ILS PISTE 07.

Altitude obligatoire à ONBAB ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 14.

Altitude obligatoire à URLAG ne s'applique pas pour les aéronefs planifiant la RNAV (GNSS) Z PISTE 32 ou ILS PISTE 32.

L'AUTORISATION DE DESCENTE SERA ÉMISE PAR ATC.



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

ILS PISTE 07

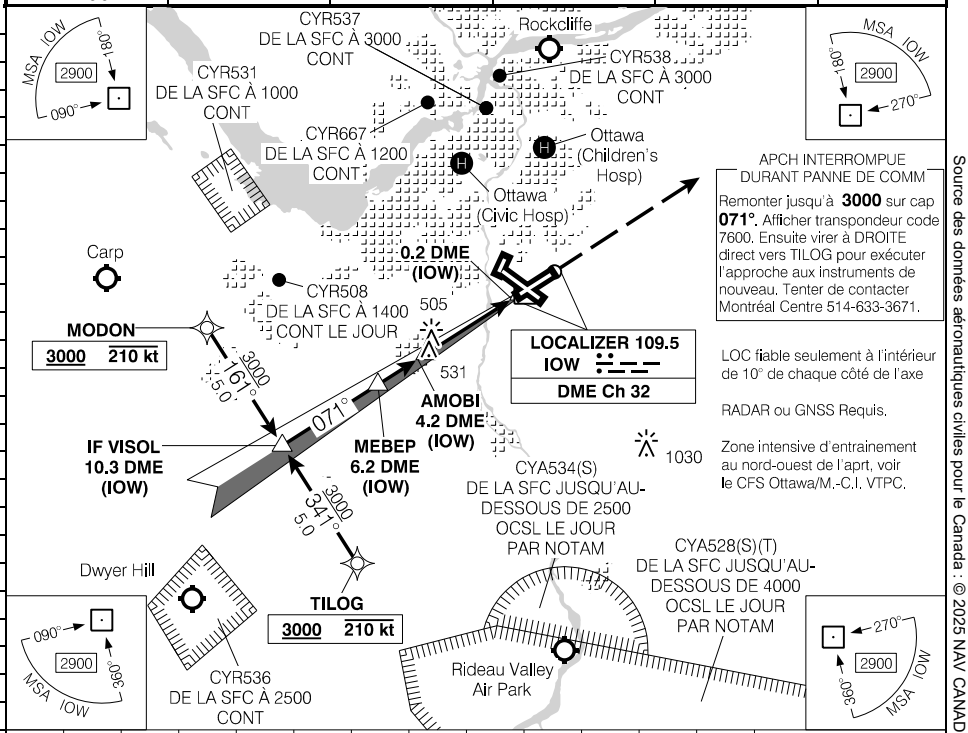
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

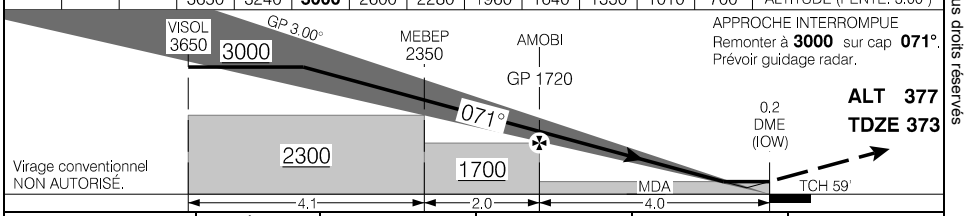
ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IOW	APCH CRS	GP AMOBI	LDA
7100	**109.5**	**071°**	**1720**	**8000**

AN P3



(NM)	10.3	9	**8.3**	7	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À DME (IOW)
	3650	3240	**3000**	2600	2280	1960	1640	1330	1010	700	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3000** sur cap **071°**.
Prévoir guidage radar.

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**573**	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME	**700**	(327)	1 RVR 50	
G APPROCHE INDIRECTE	**880** (503) 1½		**1080** (703) 2	**1080** (703) 2¼

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 07

CYOW

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

ILS SA CAT II PISTE 07

451921N 0754002W DÉC 14°W

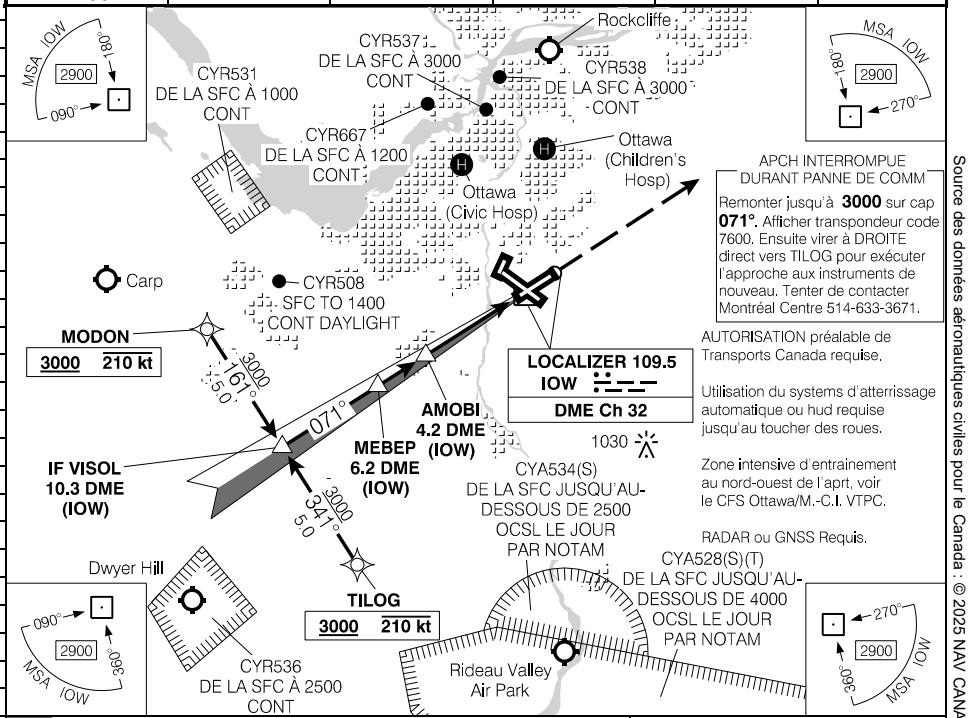
CYUL

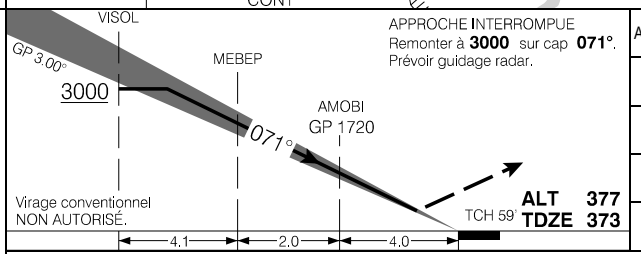
ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC	APCH CRS	GP AMOBI	LDA
7100	IOW **109.5**	**071°**	**1720**	**8000**

AN

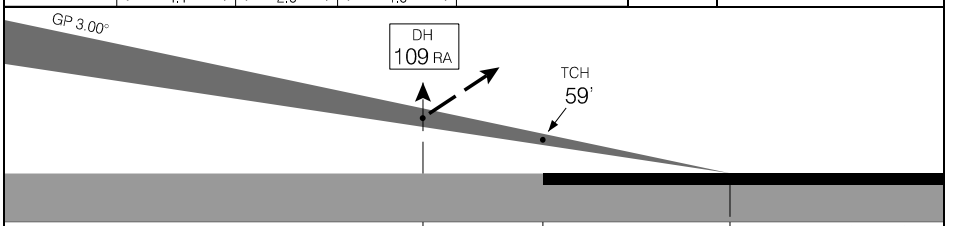
P3





AUTORISATION PRÉALABLE DE TC REQUISE

AS CAT II	473	(100)	RVR 16



ILS SA CAT II PISTE 07

CYUL

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

ILS PISTE 32

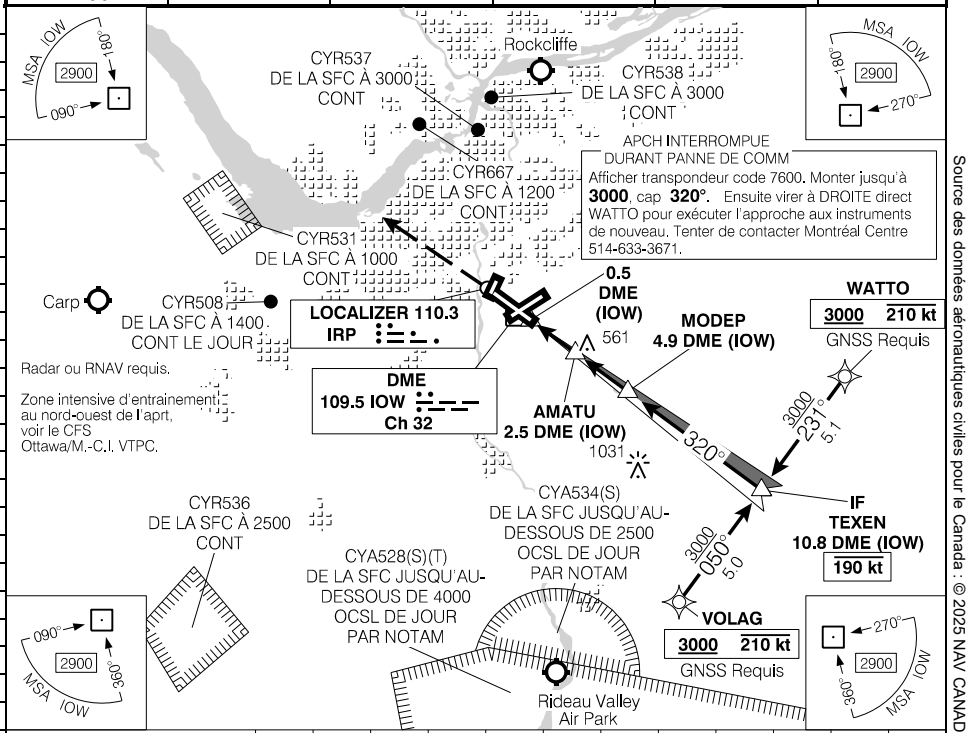
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

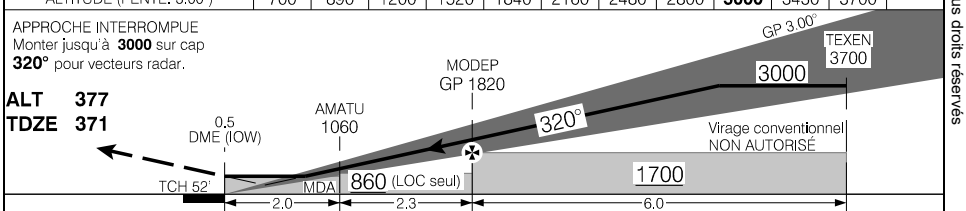
ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IRP	APCH CRS	GP MODEP	LDA
7100	**110.3**	**320°**	**1820**	**10005**

AN P3



DIST JUSQU'À DME (IOW)	1.4	2	3	4	5	6	7	8	**8.6**	10	10.8
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	700	890	1200	1520	1840	2160	2480	2800	**3000**	3430	3700



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**571**	(200)	½ RVR 26	
LOC/DME	**700**	(329)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 32

CYOW

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RNAV (GNSS) Z PISTE 07

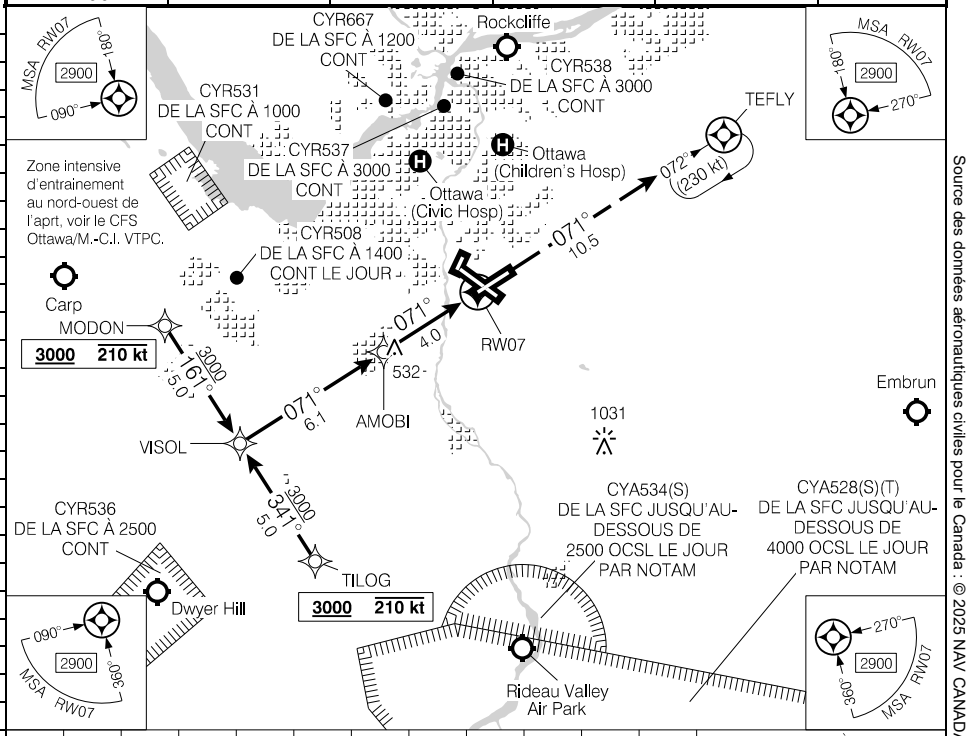
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

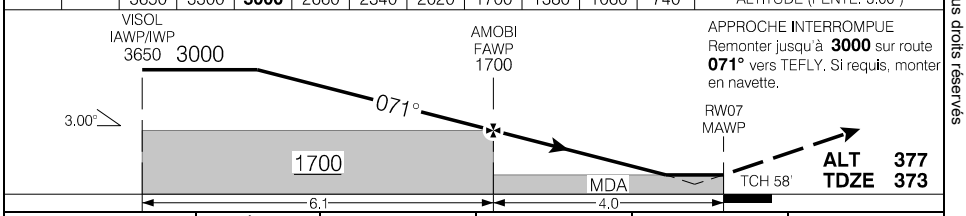
ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN AMOBI	LDA
7100	**Ch 80161** W07A	**071°**	**1700**	**8000**

AN



(NM)	10.1	9	**8.1**	7	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW07
	3650	3300	**3000**	2660	2340	2020	1700	1380	1060	740	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**569**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**657**	(289)	1 RVR 50	
LNAV	**740**	(372)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) Z PISTE 07

CYOW

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

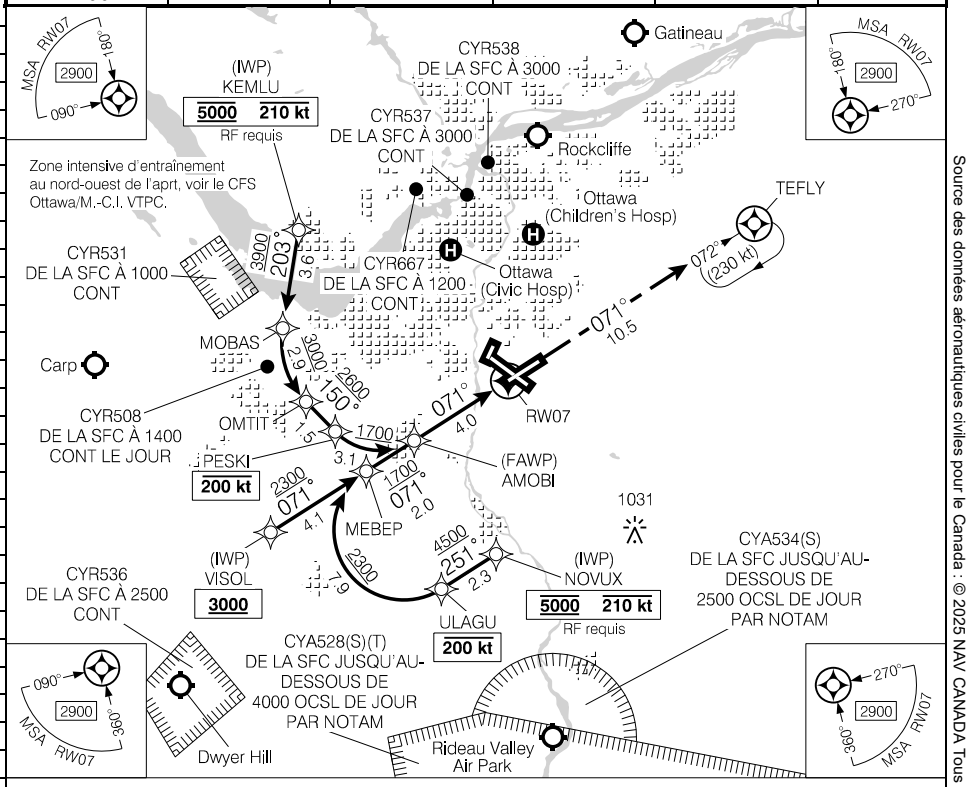
RNAV (RNP) Y PISTE 07

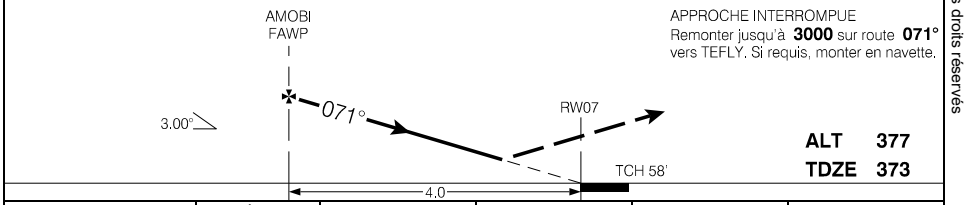
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN AMOBI	LDA
7100		**071°**	**1700**	**8000**





CATÉGORIE	A	B	C	D
RNP 0.30	**679**	(311)	1 RVR 50	

AUTORISATION REQUISE
(min. -19° C)
(max. 54° C)

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RNAV (GNSS) Z PISTE 14

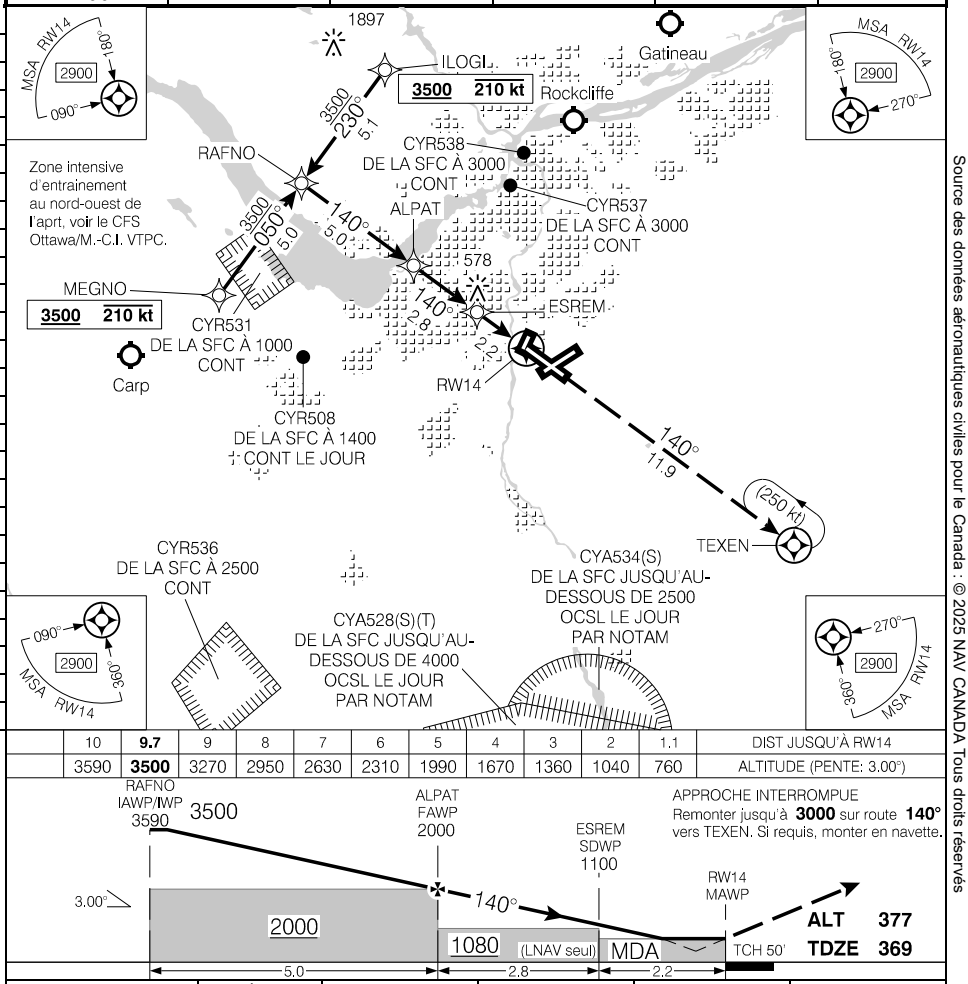
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN ALPAT	LDA
7100	**Ch 80160** W14A	**140°**	**2000**	**10005**

AN P3



(NM)	10	9.7	9	8	7	6	5	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW14
	3590	**3500**	3270	2950	2630	2310	1990	1670	1360	1040	760	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**601**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**637**	(286)	1	
LNAV	**760**	(409)	1	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

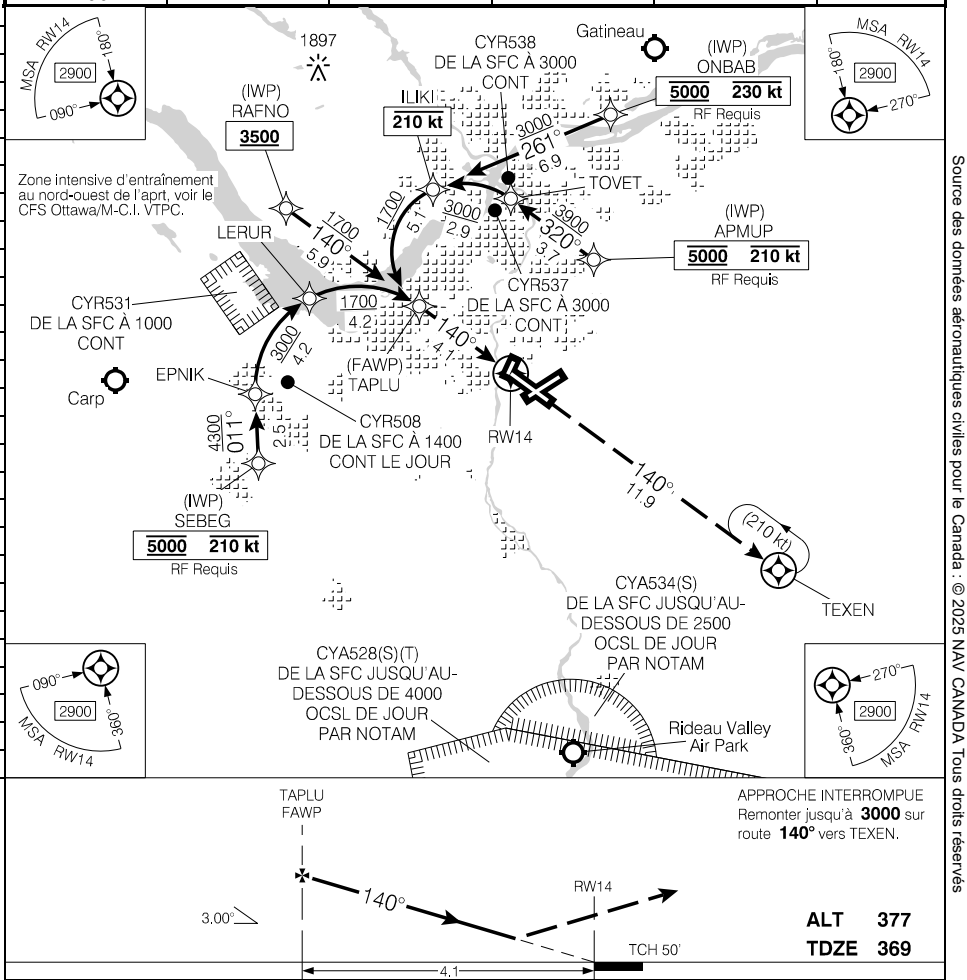
OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RNAV (RNP) Y PISTE 14

451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**	AN P3
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7100**	RNAV	APCH CRS **140°**	ALT MIN TAPLU **1700**	LDA **10005**



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.15	**669**	(318)	1	
AUTORISATION REQUISE (min. -19° C) (max. 54° C)	**RNP 0.30**	**743**	(392)	1	

RNAV (RNP) Y PISTE 14 CYOW

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

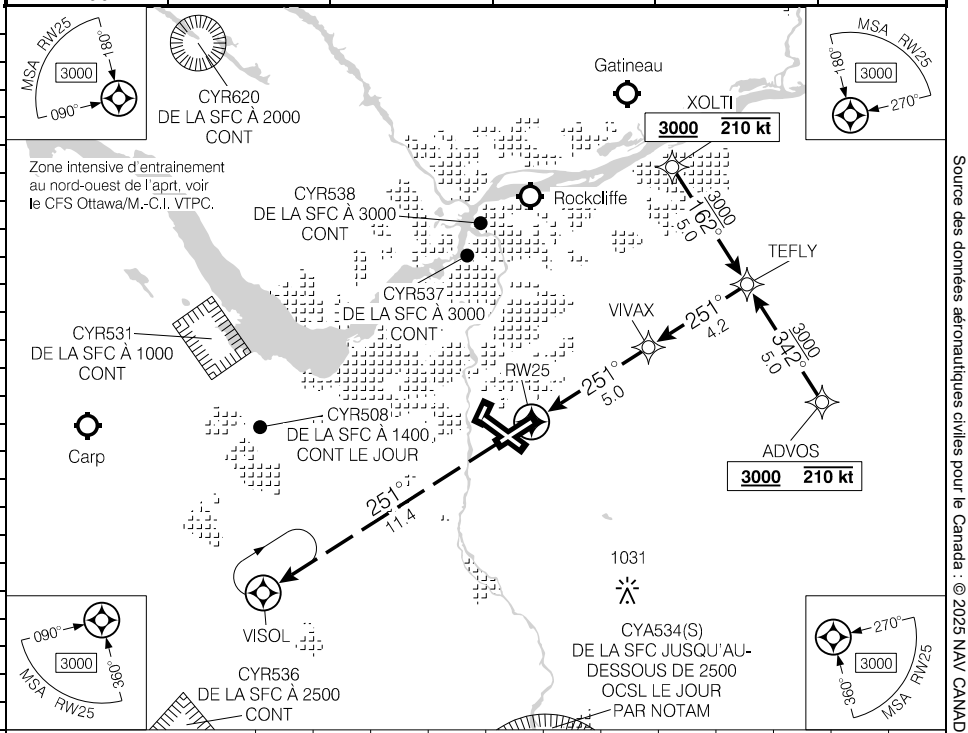
OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RNAV (GNSS) Z PISTE 25

451921N 0754002W DÉC 14°W

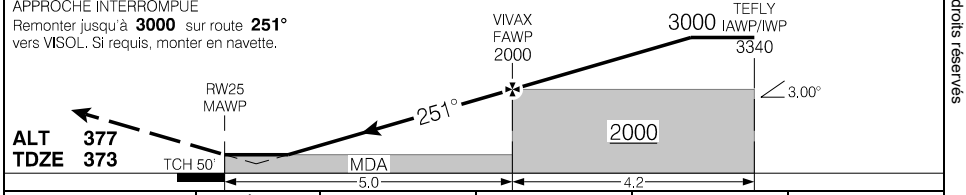
CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7100**	WAAS **Ch 80162** W25A	APCH CRS **251°**	ALT MIN VIVAX **2000**	LDA **8000**



DIST JUSQU'À RW25	1.1	2	3	4	5	6	7	**8.1**	9.2			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	760	1050	1370	1690	2000	2320	2640	**3000**	3340			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **251°**
vers VISOL. Si requis, monter en navette.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**612**	(251)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**659**	(298)	1	
LNAV	**760**	(399)	1	

RNAV (GNSS) Z PISTE 25 CYOW

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

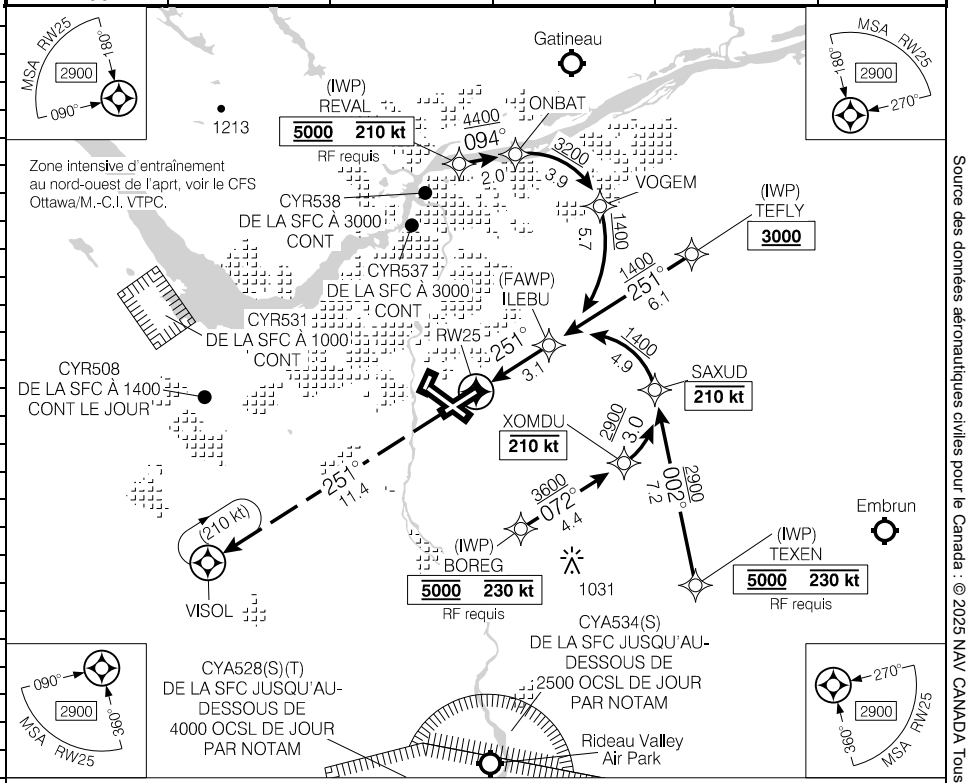
RNAV (RNP) Y PISTE 25

451921N 0754002W DÉC 14°W

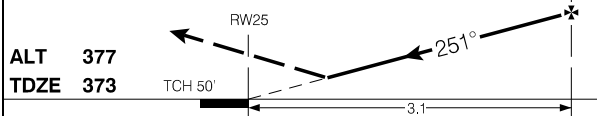
CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN ILEBU	LDA
7100		**251°**	**1400**	**8000**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **251°** vers VISOL.



AUTORISATION REQUISE (min. -19° C) (max. 54° C)	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.15	**684**	(323)	1	
	RNP 0.30	**737**	(376)	1	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (RNP) Y PISTE 25

CYOW

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

RNAV (GNSS) Z PISTE 32

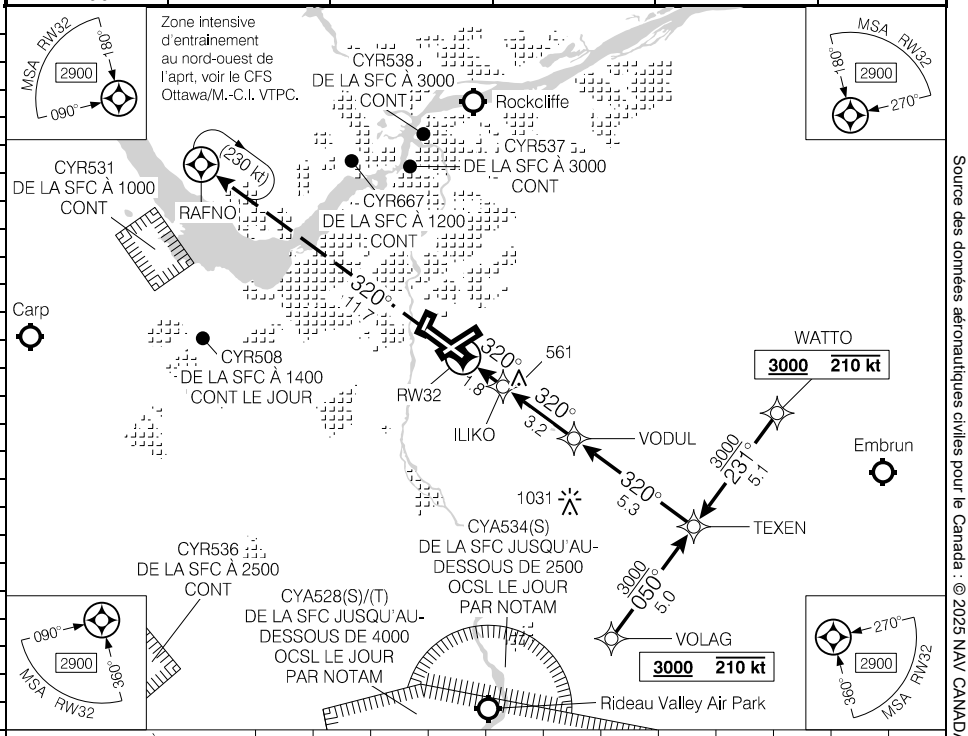
451921N 0754002W DÉC 14°W

CYOW

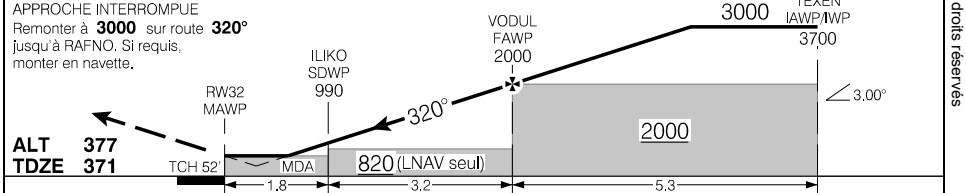
ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH	ALT MIN	LDA
7100	**Ch 80163** W32A	CRS **320°**	VODUL **2000**	**10005**

AN P3



DIST JUSQU'À RW32	1.1	2	3	4	5	6	7	**8.1**	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	760	1060	1380	1690	2010	2330	2650	**3000**	3290	3700		



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**567**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**657**	(290)	1 RVR 50	
LNAV	**760**	(393)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) Z PISTE 32 CYOW

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

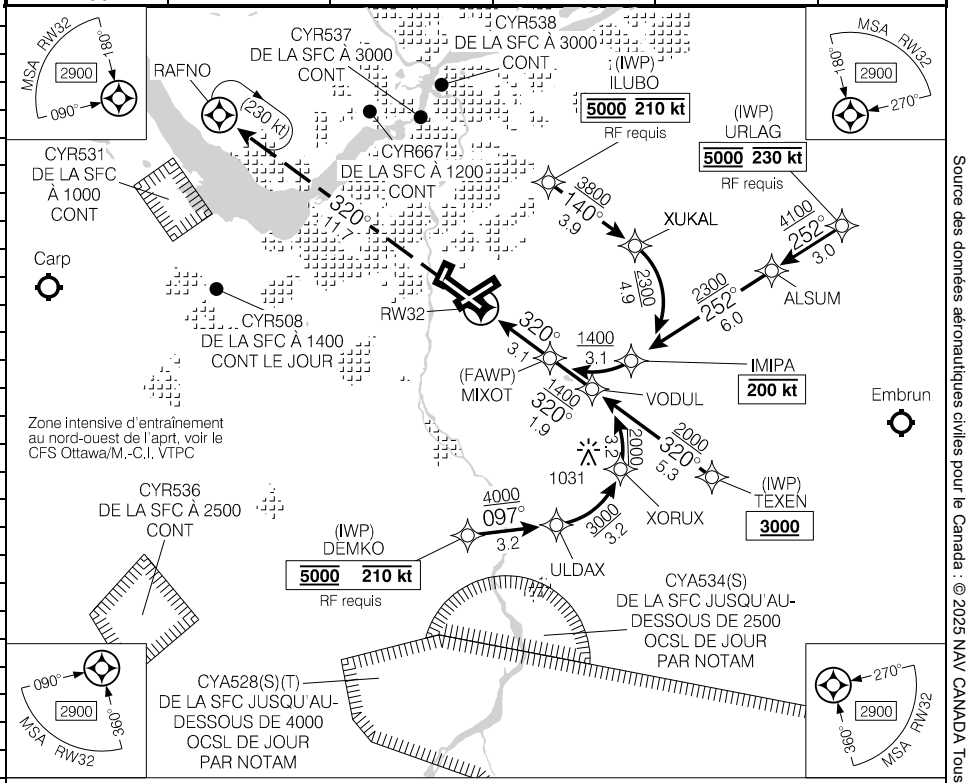
RNAV (RNP) Y PISTE 32

451921N 0754002W DÉC 14°W

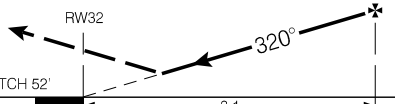
CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	ARR – **135.15**	TWR – **118.8**	GND – **121.9**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN MIXOT	LDA
7100		**320°**	**1400**	**10005**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3000** sur route **320°**
jusqu'à RAFNO. Si requis, monter en navette.



ALT 377
TDZE 371

	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.10	**638**	(271)	1 RVR 50	
AUTORISATION REQUISE (min. -19° C) (max. 54° C)	**RNP 0.30**	**713**	(346)	1 RVR 50	

RNAV (RNP) Y PISTE 32

CYOW

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Aéronef réacté – Toutes les pistes (sauf les pistes 04 et 22) : Maintenir **5000** ou tel qu'assigné par ATC.
Aéronef non-réacté – Toutes les pistes : Maintenir **3000** ou tel qu'assigné par ATC.

Piste 04 : Requiert une pente de montée minimale de **270** pi/NM jusqu'à **600**. Monter sur un cap de **039°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 07 : Monter sur un cap de **071°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 14 : Aucun virage à GAUCHE en dessous de **1000**. Monter sur un cap de **140°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 22 : Monter sur un cap de **219°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 25 : Monter sur un cap de **251°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 32 : Monter sur un cap de **320°** ou tel qu'assigné pour vecteurs radar vers la route assignée.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 10 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

Pistes 04, 07, 14, 22 et 25 :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. 5 minutes après avoir afficher 7600, procéder directement en route et monter àl'altitude de vol planifiée.

Piste 32 :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Aéronef non-réacté, monter et maintenir **4000**;
3. 5 minutes après avoir afficher 7600, procéder directement en route et monter à l'altitude de vol planifiée.

Note : Si la panne de communication survient 10 minutes après le décollage, se soumettre aux procédures de panne de communication en route appropriées.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

OTTAWA QUATRE DÉP (CYOW4.)

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

CYOW

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA QUATRE DÉP (CYOW4.)

CYOW

EFF 24 MAR 22

Procédure de départ

Piste 04 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **270** pi/NM jusqu'à **600**. Monter entre caps **131°** et **228°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA528 ou CYA534 lorsqu'actives.

Note : Édifice à 359 ASL aprx 160' passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 410 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 07 – ½ : Monter entre caps **131°** et **228°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA528 ou CYA534 lorsqu'actives.

Note : Chemin à 377 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 300' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 433 ASL aprx 400' passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 14 – ½ : Aucun virage à GAUCHE en dessous de **1000**. Requiert une pente de montée minimale de **430** pi/NM jusqu'à **5100** lorsque CYA528 ou CYA543 sont actives.

Note : Arbres jusqu'à 433 ASL aprx 0,3 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 22 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **420** pi/NM jusqu'à **5200** lorsque CYA528 ou CYA543 sont actives.

Note : Arbres jusqu'à 410 ASL à l'intérieur de 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 25 – ½ : Monter entre caps **228°** et **131°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYA528 ou CYA534 lorsqu'actives.

Note : Arbres jusqu'à 423 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 300' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 32 – ½ : Monter entre caps **228°** et **131°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYA528 ou CYA534 lorsqu'actives.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350
420 pieds/NM	630	840	980	1120	1260	1400	1750	2100
430 pieds/NM	650	860	1010	1150	1290	1440	1800	2150

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Aéronefs à Réaction

Restrictions

Été – 1er mai au 30 septembre

L'utilisation de la piste 32 pour le départ aéronefs à turboréacteur et turboréacteur à double flux effectuant des escales techniques ou des opérations de vol d'affrètement (vol nolisé) n'est pas autorisée entre 2300 et 0700 (heure locale) quel que soit le jour de la semaine. Les vols de transport de passagers peuvent toutefois, dans des situations extraordinaires, faire l'objet d'une exemption de la part du Gestionnaire des opérations de l'aéroport, ou de son représentant officiel.

Détermination des pistes préférentielles

Conformément à la sécurité d'exploitation, les contrôleurs décrèteront l'usage de telle ou telle piste pour les arrivées et départs dans le but d'empêcher, dans la mesure du possible, le survol des quartiers résidentiels riverains de l'aéroport. Les pilotes devraient être préparés à utiliser d'autres pistes que la 32 pour les décollages et les pilotes d'aéronefs qui ne figurent pas dans le groupe d'aéronefs – chapitre 3, devraient être préparés à utiliser les pistes autres que la 14 pour les atterrissages lorsque les conditions permettent l'utilisation de telles autres pistes.

Procédures de départ

PISTE	NADP
Toutes pistes	1 ou 2

Pistes 07, 14, 32 – Monter sur le cap de piste jusqu'à **3000'** avant de rejoindre votre route.

Procédures d'arrivée – Approche VFR et à vue

VFR

1. Altitude de circuit : **2500'** (la météo permettant);
2. Circuits à droite pour pistes 07 et 14;
3. Maintenir **2500'** aussi longtemps que possible avant d'amorcer la descente finale;
4. Se maintenir sur ou au-dessus de l'alignement de descente ou une simulation d'angle de descente de 3 degrés.

Approche à vue

ATS peut fournir des vecteurs directement au repère d'approche finale, l'aéronef doit :

1. Intercepter la finale à ou à l'extérieur du repère d'approche finale;
2. Maintenir sur ou au-dessus de l'alignement de descente ILS ou une simulation d'angle de descente de 3 degrés;
3. Maintenir la dernière altitude assignée jusqu'à l'établissement en finale.

Vols de formation

1. Autorisés de 0800 – 2200 (heure locale). Vols d'entraînement interdits le dimanche.
2. Tours de piste VFR interdits à moins de **2500** pieds, pistes 14 et 32.
3. Monter sur le cap de piste jusqu'à **2500'**.
4. Approches indirectes interdites, piste 14.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Avions à hélice(s)

Procédures de départ

Piste 32 – Monter sur la cap de piste jusqu'à **1500'** avant de rejoindre votre route.

Procédures d'arrivée – VFR

Altitude de circuits, **1500'**. Circuits à droite pour pistes 07, 14 et 22 (la météo permettant).
Pistes 04 et 14 – Maintenir **1500'** d'altitude jusqu'à l'alignement en approche finale (la météo permettant).

Vols de formation

1. Autorisés de 0815 – 2359 heure locale.
2. Tours de piste VFR interdits à moins **1500'**, pistes 14 et 32.
3. Approche indirectes interdites, piste 14.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

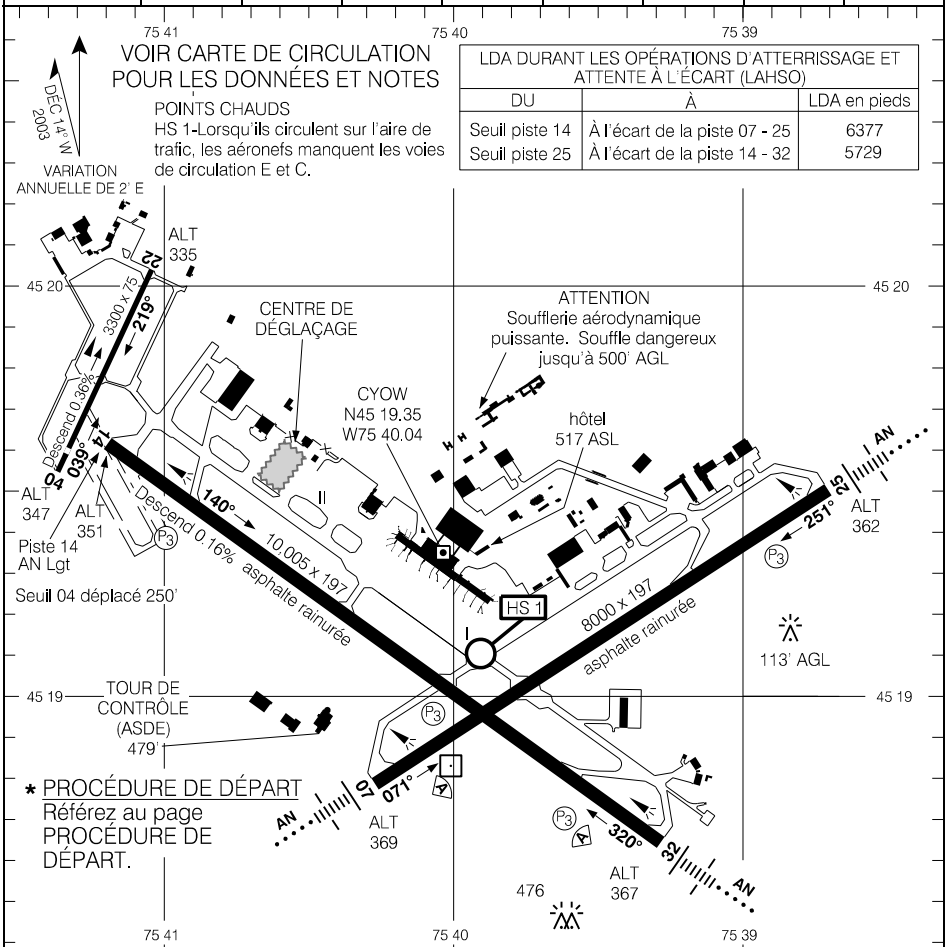
OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

CARTE D'AÉRODROME

CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	CLNC DEL – **119.4** GND – **121.9**	TWR – **118.8**	DEP – **128.17** RADIO Québec – **123.15**

DIST DÉCLARÉES	04	22	07	25	14	32		
TORA	3300	3300	8000	8000	10005	10005		
TODA	3300	3300	8984	8984	10989	10989		
ASDA	3300	3300	8000	8000	10005	10005		
LDA	3050	3300	8000	8000	10005	10005		



NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
Piste 07, 32: RVR 1200 Piste 14, 25: (¼ sm)	NON AUTORISÉ
MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Toutes Pistes: *	1000 0 1000 2000 3000

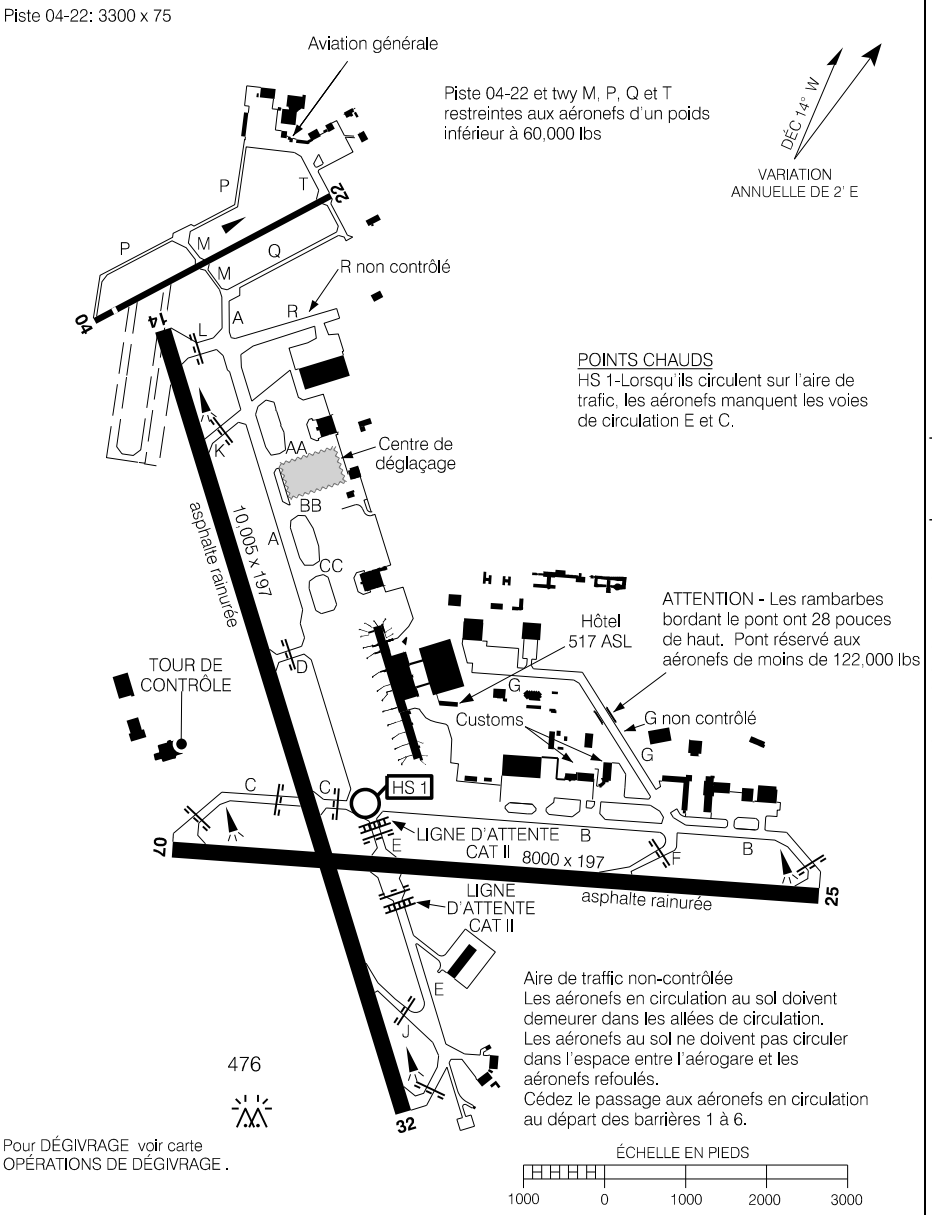
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

CARTE DE CIRCULATION

CYOW

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)	CLNC DEL – **119.4** GND – **121.9**	TWR – **118.8**



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Dégivrage à la barrière – vols cédulés

1. Le dégivrage aux portes d'embarquement est approuvé pour le givre dans les conditions suivantes :
   - Les précipitations actives ne sont pas prévues pour la période opérationnelle.
   - Les conditions du tablier sont telles qu'elles permettent de récupérer le fluide usé (pas de neige, de glace, de sable, de gravier, etc.).
   - Le liquide de dégivrage requis est optimal pour le givre présent et ce, jusqu'à un minimum de 1 litre / mètre carré.
   - Les vents sont de légers à variables (8 nœuds).
2. Dégivrage pour les vols cédulés aura lieu 60 – 90 minutes avant l'heure de départ cédulé.
3. Technicien doit faire une inspection initiale de l'appareil pour déterminer les besoins en dégivrage et vont procéder au dégivrage si requis.
4. Les sociétés aériennes doivent s'assurer que l'appareil est configuré et prêt pour le dégivrage. Le dégivrage va avoir lieu en prenant compte que les vols cédulés sont configurés.
5. La confirmation de dégivrage sera envoyée électroniquement ou par fax à la société aérienne après le dégivrage. L'équipage requérant de l'information additionnelle peut contacter CTL DÉGIVRAGE sur 122.92.
6. La communication entre l'équipage de vol et le coordinateur du dégivrage à la porte d'embarquement (DEICE COOR) pendant le dégivrage à la porte d'embarquement doit s'effectuer sur la fréquence 130.70.
7. Aucun temps d'efficacité n'est fourni pour le dégivrage à la barrière.
8. Le processus de **« Pré-application »** (lignes 2-3), 60-90 minutes avant le refoulement est en cours de révision en raison de la régénération du givre (conditions météorologiques automnal, incluant une forte humidité et une relation étroite entre la TAE / PR).
9. À moins que les équipes de dégivrage ne le demandent, le commandant de bord est responsable des **« inspections avant le décollage »**. Tout traitement effectué par les équipes de dégivrage pour les pré-applications sera suivi d'une **« inspection post-dégivrage appropriée »**. Les traitements de **« pré-application »** de 60 à 90 minutes avant le refoulement n'incluent pas une inspection de **« pré-décollage »**.

Dégivrage à la barrière – vols en transit

1. Toutes les conditions de dégivrage aux portes d'embarquement existent depuis la liste ci-dessus.
2. Les équipes de dégivrage n'interagiront pas avec le virage des avions à moins que cela ne soit demandé – Contactez PAD CONTROL sur 122.92 pour organiser la manoeuvre. Il n'y aura pas de contact préventif avec l'aéronef sans demande de service. La vérification de dégivrage avant le décollage demeure à l'équipage de l'aéronef à moins qu'une application directe soit complétée au refoulement.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Opération au centre de dégivrage

1. Circulation – Nord vers Sud
   - Point d'entrée est K ou AA via Apha. L'appareil doit se tenir à l'écart du CDF au point d'entrée et établir le contact radio avec CTL DÉGIVRAGE sur 122.92.

   Circulation – Sud vers Nord
   - Points d'entrée est CC ou BB via Alpha. L'appareil doit se tenir à l'écart du CDF au point d'entrée et établir le contact radio avec CTL DÉGIVRAGE sur 122.92.
2. Suivre les instructions pour le taxi via la ligne Est pour les baies 1,2,3 ou via la ligne Ouest pour les baie 4,5,6.
3. L'appareil sera mis en attente sur la ligne Est/Ouest à l'écart de AA/BB lorsque nécessaire.
4. À la sortie de CC / K – L'aéronef doit rester attentif aux lignes d'arrêt E / W et au 122.92 jusqu'à ce qu'il atteigne le Twy A.

Note : L'appareil qui doit retourner à la barrière doit rester au CDF pendant 25 minutes afin d'assécher l'appareil

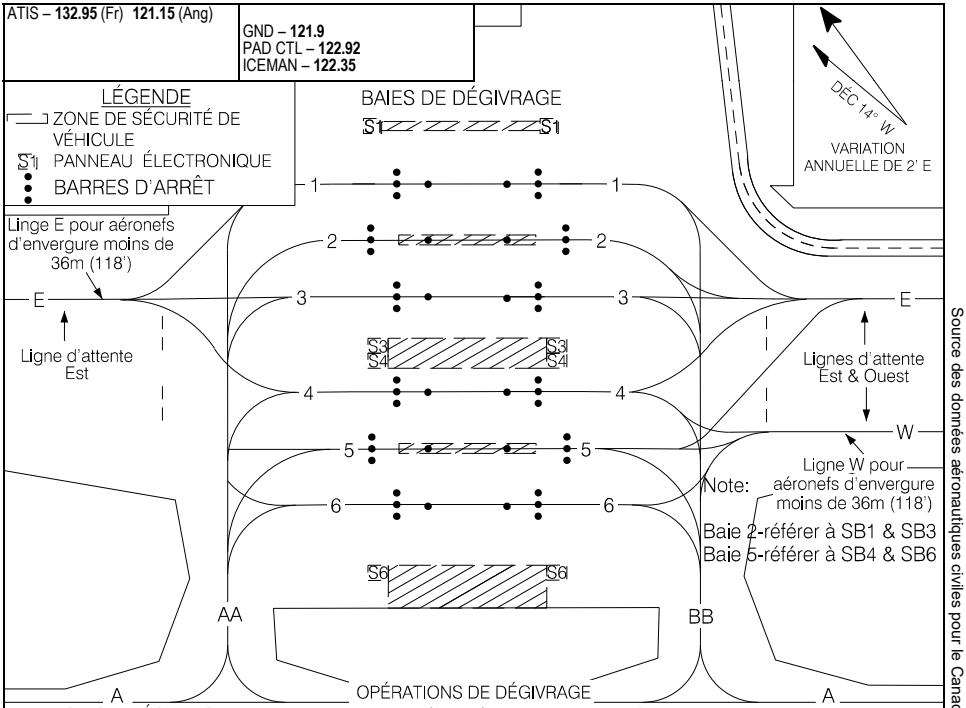
Besoins en dégivrage

1. Ailes et Stabilisateurs se réfère aux surfaces supérieures des ailes, aux surfaces supérieures / inférieures des Stabilisateurs Horizontaux et des deux côtés (y compris le gouvernail) du Stabilisateur Vertical.
2. Le Fuselage comprend toutes les composantes, des portes de cabine avant vers l'arrière ainsi que les Ailes et Stabilisateurs.
3. L'appareil complet comprend la cabine de pilotage, le radôme ainsi que le Fuselage et les Ailes et Stabilisateurs.
4. Des traitements individuels tels que « inspections seulement », « radôme », « ailettes » peuvent être effectués sur demande.
5. Les inspections tactiles et les traitements sous les ailes peuvent nécessiter la fermeture d'un moteur si l'entrée est à proximité de la surface nécessitant une attention.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)

GND – **121.9**
PAD CTL – **122.92**
ICEMAN – **122.35**



1. Ctc CTL DÉGIVRAGE 122.925 30 min avant le dép si dégivrage est requis. SVP aviser de tout traitement spécial avant de rouler à l'installation centrale de dégivrage.
2. Ctc Ottawa SOL, après refoulement pour circuler au CDF.
3. Rester à l'écart du CDF sur K, AA, BB ou CC et ctc CTL DÉGIVRAGE pour circuler.
4. Suivez les instructions et les panneaux électroniques pour procéder à la baie de dégivrage.
5. Arrêtez-vous sur la deuxième barre d'arrêt jaune (éclairée), actionnez immédiatement les freins et confirmez avec PAD CONTROL. NE PAS BOUGER L'AÉRONEF. Cela permettra de positionner les camions pendant que vous configurez votre avion.
6. Une fois qu'on vous le demande, passez à ICEMAN au 122.350. Confirmez que les freins sont serrés, le traitement désiré et que votre avion est configuré pour le traitement (Moteurs au ralenti / hélices mises en drapeau). Si vous ne pouvez pas réduire les moteurs au ralenti, avisez ICEMAN, il se peut que le dégivrage ne soit possible avec les moteurs en marche.
7. Après dégivrage, configurez l'appareil pour circuler, toutefois, NE PAS BOUGER L'APPAREIL.
8. Une fois avisé, ctc CTL DÉGIVRAGE pour circuler.
9. Suivre les instructions pour le point de sortie désigné. À l'écart de la voie de circulation A ctc SOL 121.9.

TYPE 1 - Chemco CHEMR Reg 1	TYPE IV - UCAR ADF ENDURANCE EG106 100%

RESTRICTIONS DES BAIES DE DÉGIVRAGE

Baies 1, 3, 4, 6 - Peuvent être utilisées par les aéronefs d'envergure de 36m (118') ou moins

Baie 2 - Peut être utilisé par un aéronef ayant une envergure de 65m (213pi) ou moins. Si CC est utilisé, le taxi doit être sur la ligne de taxi Est uniquement vers/de la baie 2.

Baie 5 - Peut être utilisé par un aéronef ayant une envergure de 65m (213pi) ou moins. Si CC est utilisée, le taxi doit être sur la ligne de taxi Est uniquement vers/de la baie 5.

VOLS AD HOC

1. Obtenir une heure projetée pur le dégivrage en contactant CTL DÉGIVRAGE sur 122.925 ou par téléphone au 613-248-0228.
2. Soumettre le formulaire d'autorisation par fax au 613-248-0860 ou par courriel à YOW_Icehouse@inlandgroup.ca.
3. Un estimé des litres de glycol requis sera transmis à l'équipage.
4. Un vol AD HOC ne se conformant pas à la procédure ci-haut mentionné, peut se voir refuser l'accès au centre de dégivrage.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL, ON

AIRES DE STATIONNEMENT (AIRE DE TRAFIC I)

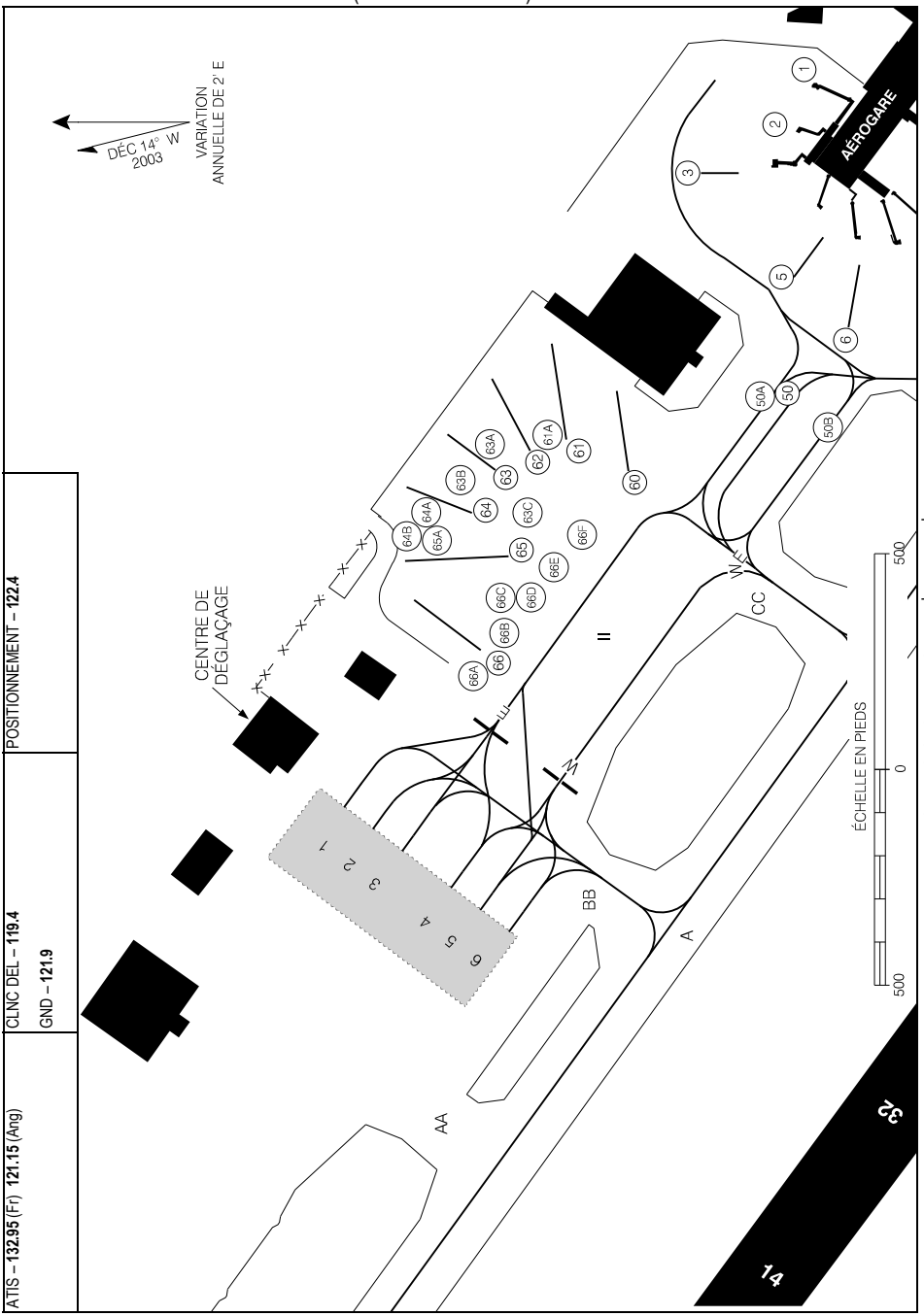
CYOW

AIRES DE STATIONNEMENT (AIRE DE TRAFIC I)

CYOW

EFF 7 AOÛT 25

AIRES DE STATIONNEMENT (AIRE DE TRAFIC II)



ATIS – **132.95** (Fr) **121.15** (Ang)

CLNC DEL – **119.4**
GND – **121.9**

POSITIONNEMENT – **122.4**

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT (AIRE DE TRAFIC II)
CYOW

EFF 20 FÉV 25

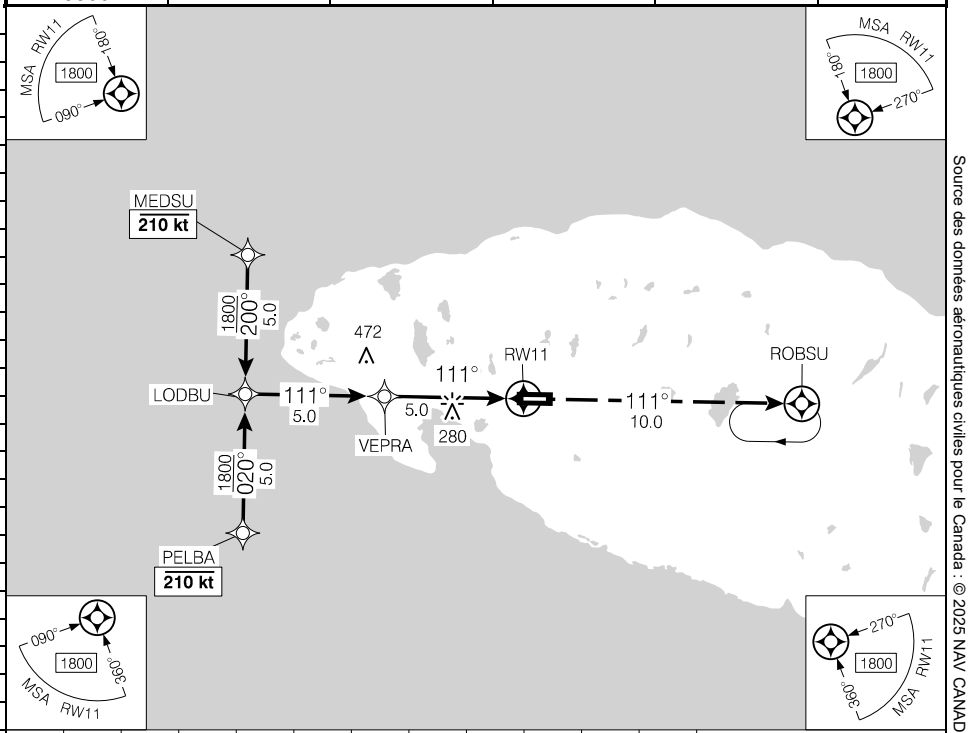
PORT-MENIER, QC

RNAV (GNSS) PISTE 11

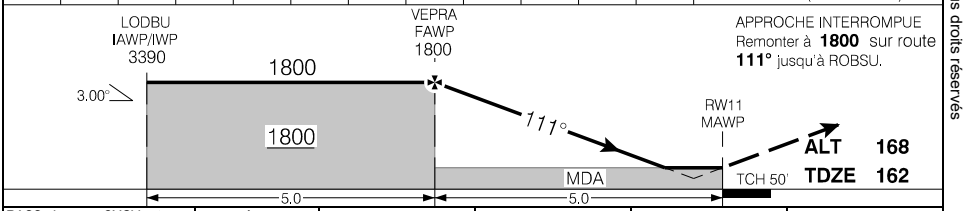
495011N 0641719W DÉC 20°W

CYPN

AUTO – **122.17**	RADIO Quebec – **123.47**	UNICOM – **123.5** (AU) ATF*		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80532** W11A	APCH CRS **111°**	ALT MIN VEPRA **1800**	LDA **4888**



(NM)		10	9	8	7	6	**5.0**	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW11
		3390	3070	2760	2440	2120	**1800**	1480	1160	840	520	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYGV est utilisé ajouter **90'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**408**	(250)	1	
LNAV	**520**	(362)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 11 CYPN

EFF 3 NOV 22

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

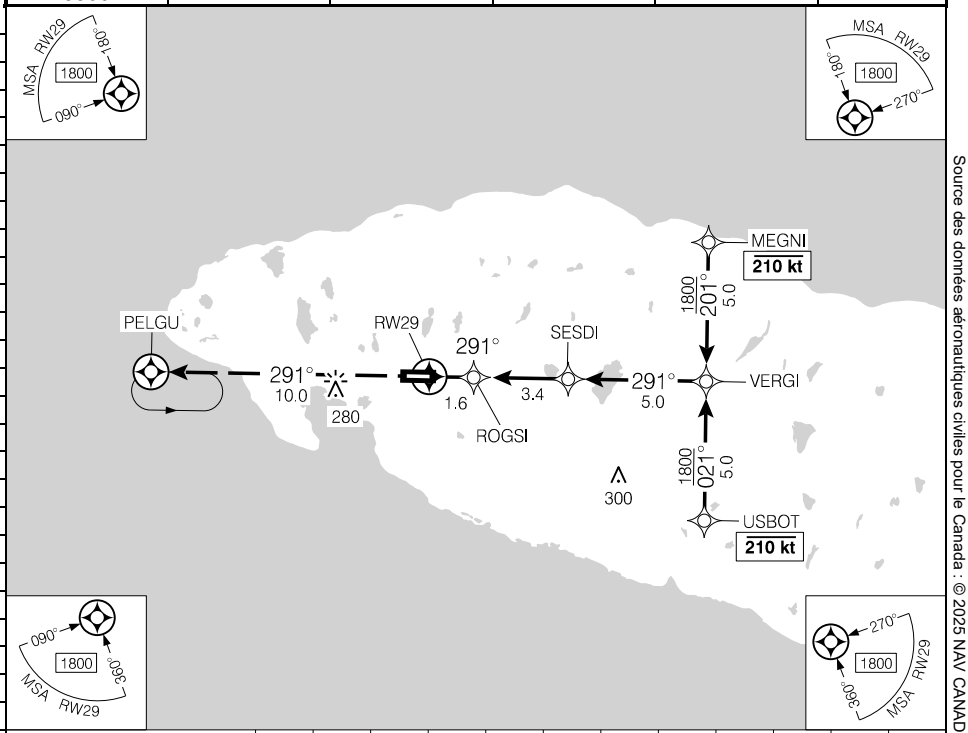
PORT-MENIER, QC

RNAV (GNSS) PISTE 29

495011N 0641719W DÉC 20°W

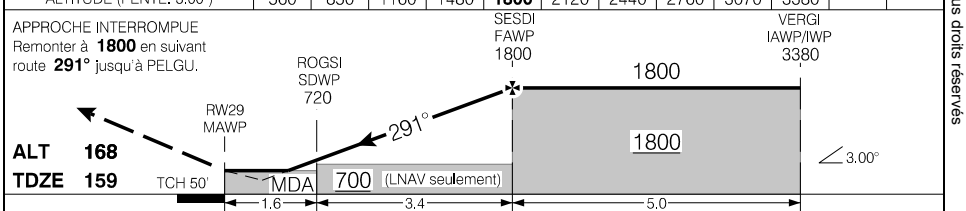
CYPN

AUTO – **122.17**	RADIO Quebec – **123.47**	UNICOM – **123.5** (AU) ATF*		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80533** W29A	APCH CRS **291°**	ALT MIN SESDI **1800**	LDA **4888**



DIST JUSQU'À RW29	1.1	2	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	560	850	1160	1480	**1800**	2120	2440	2760	3070	3380		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **1800** en suivant route **291°** jusqu'à PELGU.



RASS : Lorsque CYGV est utilisé ajouter **90'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**409**	(250)	1	
LNAV	**560**	(401)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 29

CYPN

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PORT-MENIER, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYPN

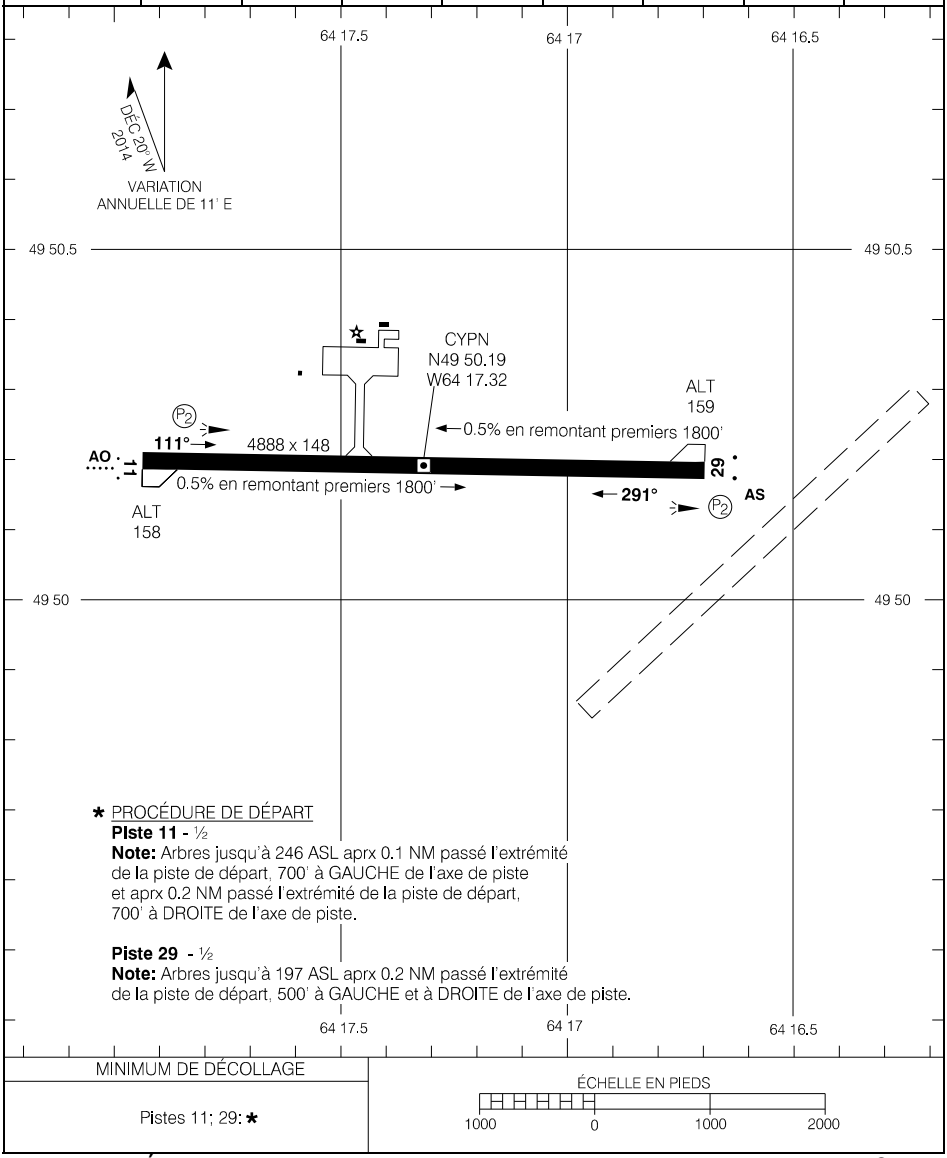
AUTO – **122.17**

UNICOM – **123.5** (AU)

ATF*

RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	11	29						
TORA	4888	4888						
TODA	4888	5868						
ASDA	4888	4888						
LDA	4888	4888						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 11 - ½

Note: Arbres jusqu'à 246 ASL aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à GAUCHE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 29 - ½

Note: Arbres jusqu'à 197 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 11; 29: *	1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

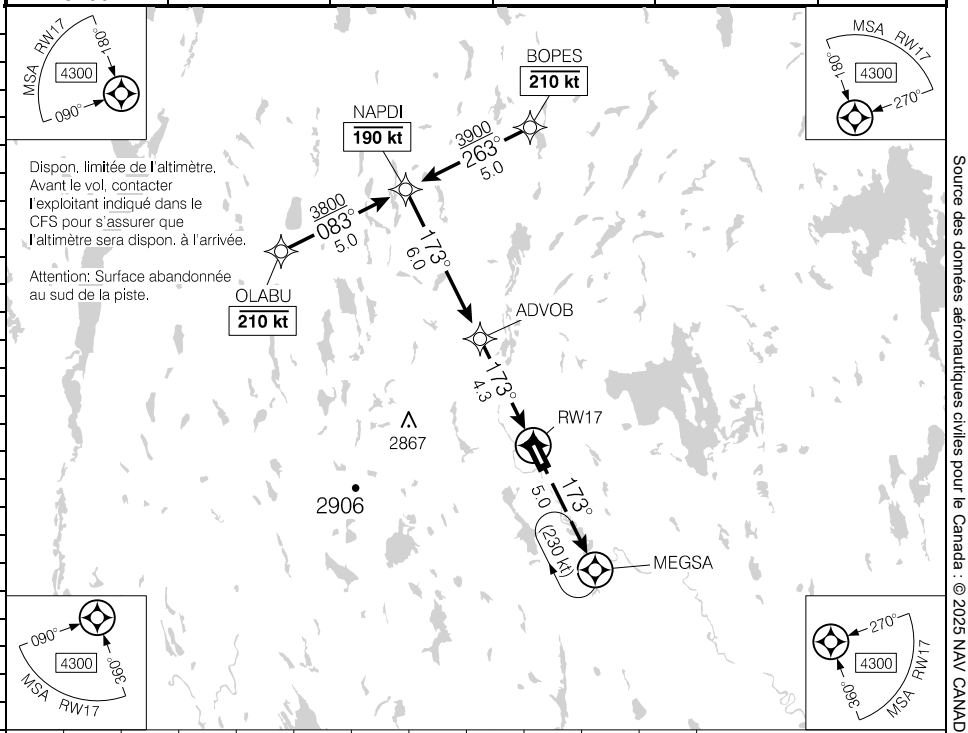
POSTE MONTAGNAIS (MILE 134), QC

RNAV (GNSS) PISTE 17

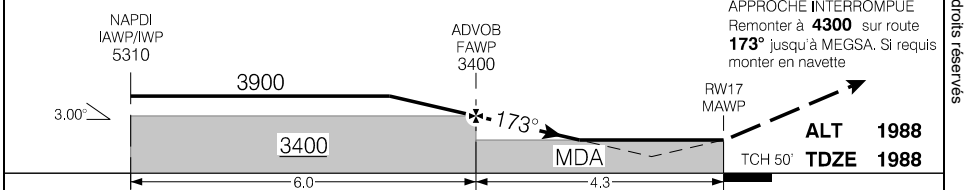
515317N 0654252W DÉC 20°W

CSF3

AUTO – **122.55**	CTR Montreal – **132.25**	UNICOM – **131.7** (AU) ATF		AS · · P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5400**	WAAS **Ch 80725** W17A	APCH CRS **173°**	ALT MIN ADVOB **3400**	LDA **4436**



(NM)			10.3	9	8	7	**5.8**	5	4	3	2.5		DIST JUSQU'À RW17
			5310	4900	4590	4270	**3900**	3630	3310	2990	2820		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**2238**	(250)	1	
LNAV	**2820**	(832)	2½	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

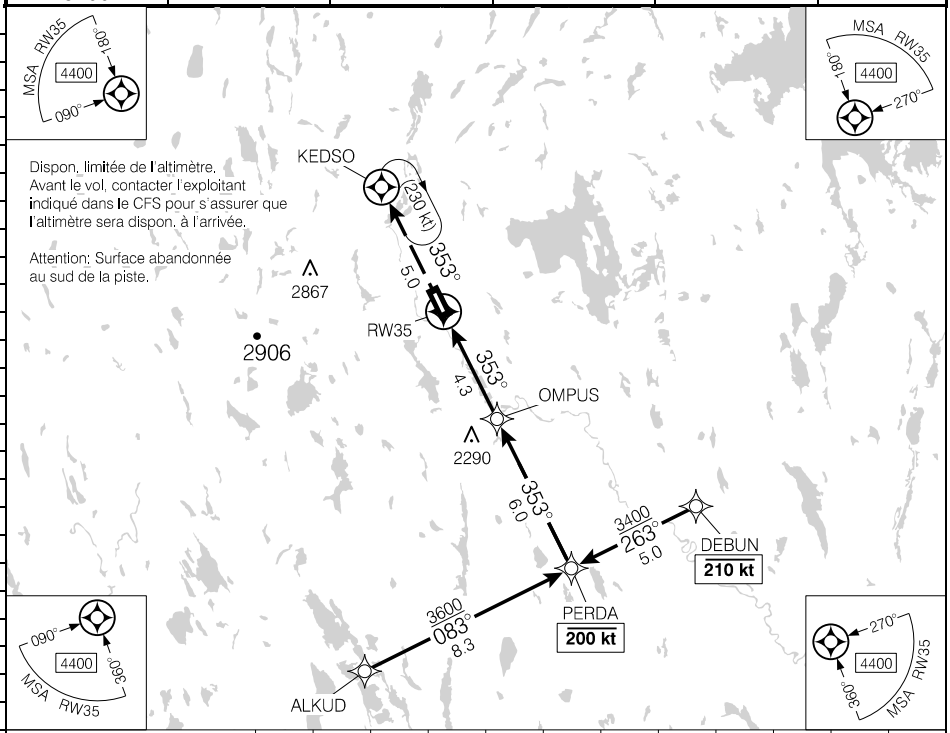
POSTE MONTAGNAIS (MILE 134), QC

RNAV (GNSS) PISTE 35

515317N 0654252W DÉC 20°W

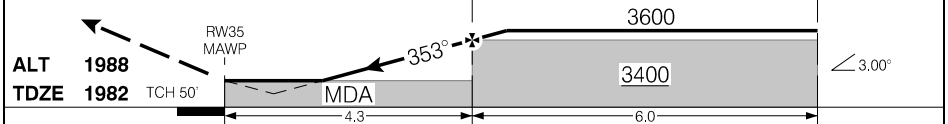
CSF3

AUTO – **122.55**	CTR Montreal – **132.25**	UNICOM – **131.7** (AU) ATF		(P2) AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5400**	WAAS **Ch 80726** W35A	APCH CRS **353°**	ALT MIN OMPUS **3400**	LDA **4436**



DIST JUSQU'À RW35		1.7	3	4	**4.9**	6	7	8	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		2560	2990	3310	**3600**	3940	4260	4580	4900	5310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **4400** sur route **353°** jusqu'à KEDSO. Si requis monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**2230**	(250)	1	
LNAV	**2560**	(580)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 35 CSF3

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

POSTE MONTAGNAIS (MILE 134), QC

CARTE D'AÉRODROME CSF3

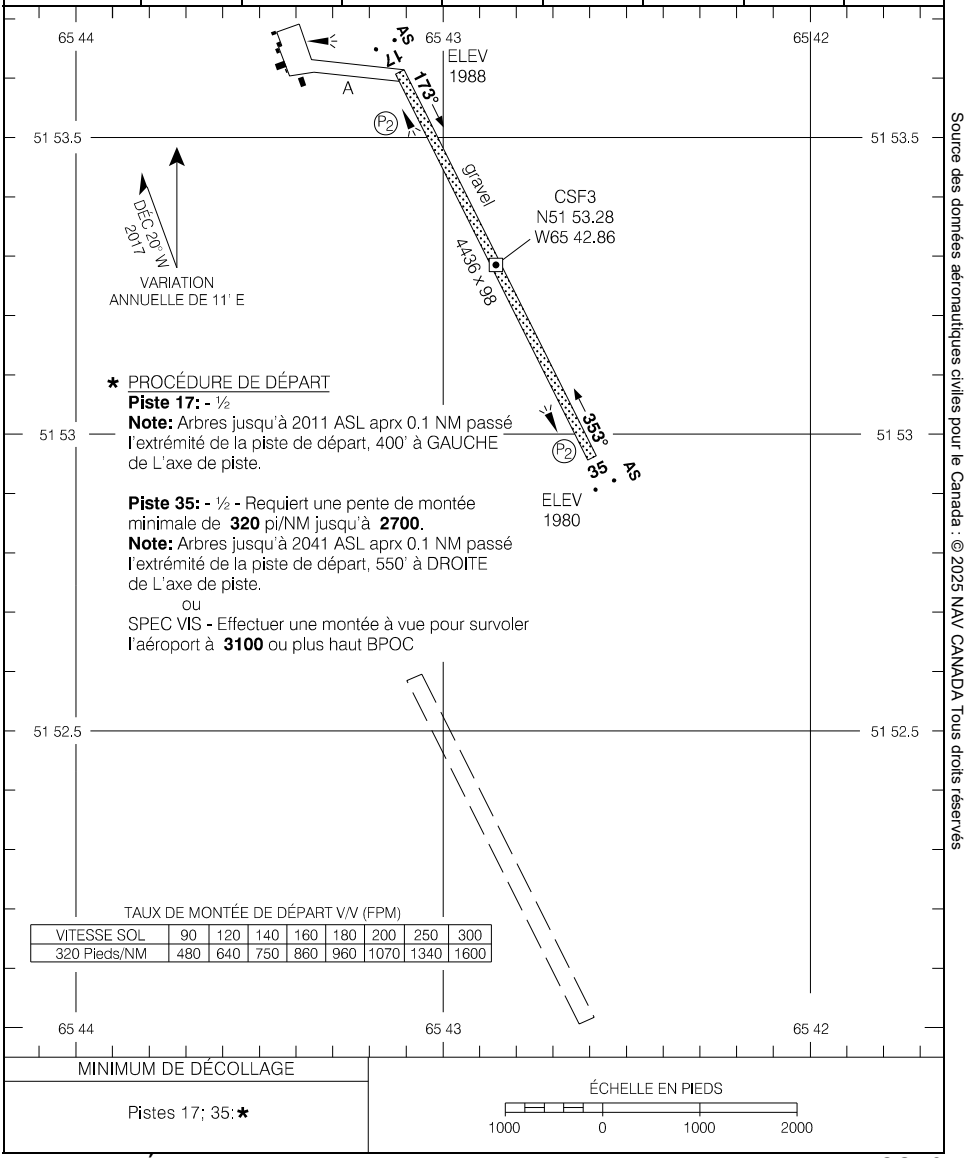
AUTO – **122.55**

UNICOM – **131.7** (AU)

ATF

CTR Montreal – **132.25**

DIST DÉCLARÉES	17	35
TORA	4436	4436
TODA	4436	4436
ASDA	4436	4436
LDA	4436	4436



TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
320 Pieds/NM	480	640	750	860	960	1070	1340	1600

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 17; 35:*

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

POURVOIRIE MIRAGE, QC

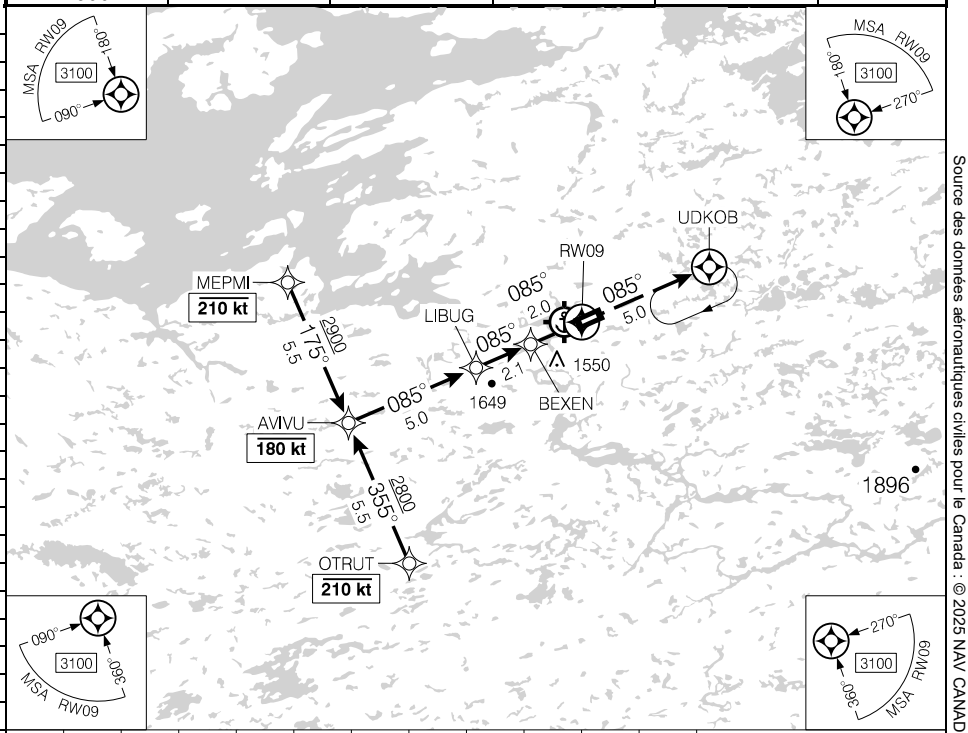
RNAV (GNSS) PISTE 09

534809N 0725029W DÉC 19°W

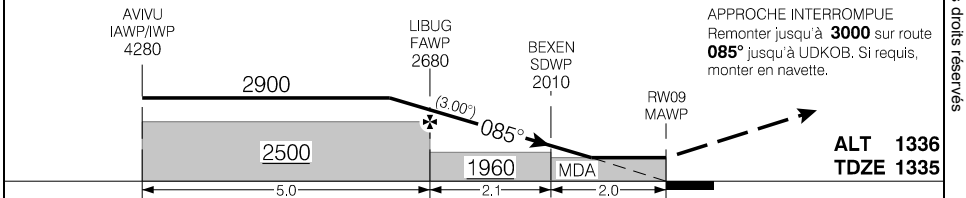
CPM3

TFC– **122.85** ATF

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN LIBUG	LDA
4600		**085°**	**2500**	**3520**



(NM)		9.1	8	7	6	**4.8**	4	3	2	1.3		DIST JUSQU'À RW09
		4280	3920	3600	3280	**2900**	2640	2330	2010	1780		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Utiliser CYAH.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1780**	(460)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CPM3

EFF 5 OCT 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

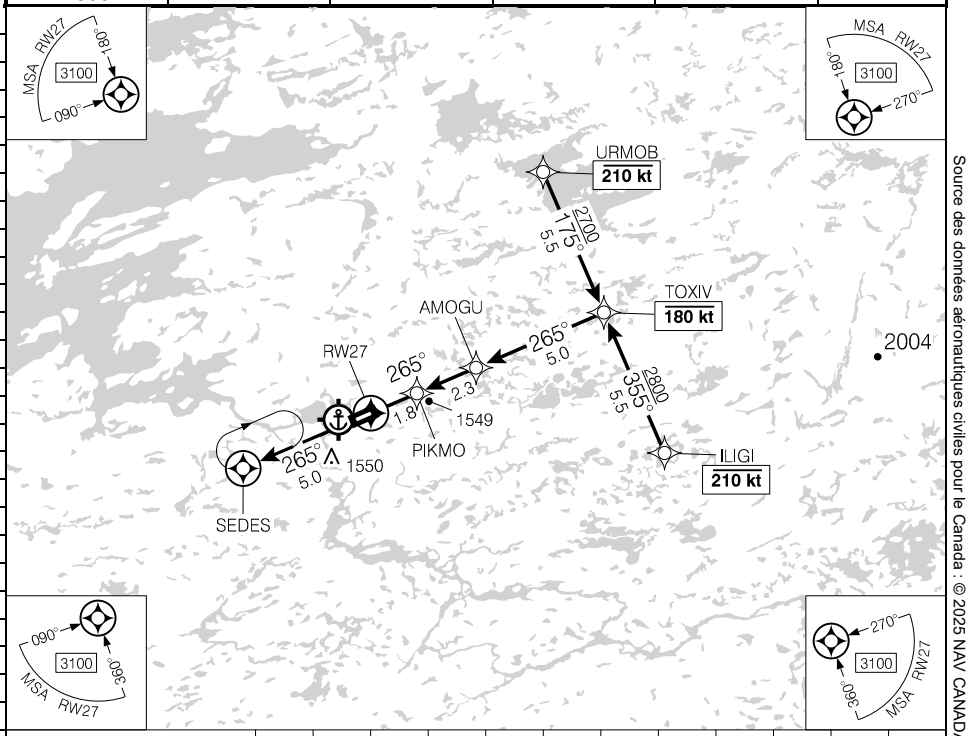
POURVOIRIE MIRAGE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 27

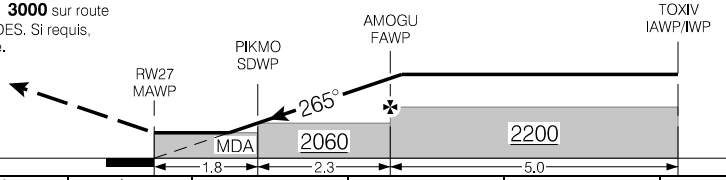
534809N 0725029W DÉC 19°W

CPM3

		TFC– **122.85** ATF			
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4600**	RNAV	APCH CRS **265°**	ALT MIN AMOGU **2200**	LDA **3520**	



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **265°** jusqu'à SEDES. Si requis, monter en navette.



ALT 1336
TDZE 1333

RASS : Utiliser CYAH.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1880**	(557)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) PISTE 27

CPM3

EFF 5 OCT 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

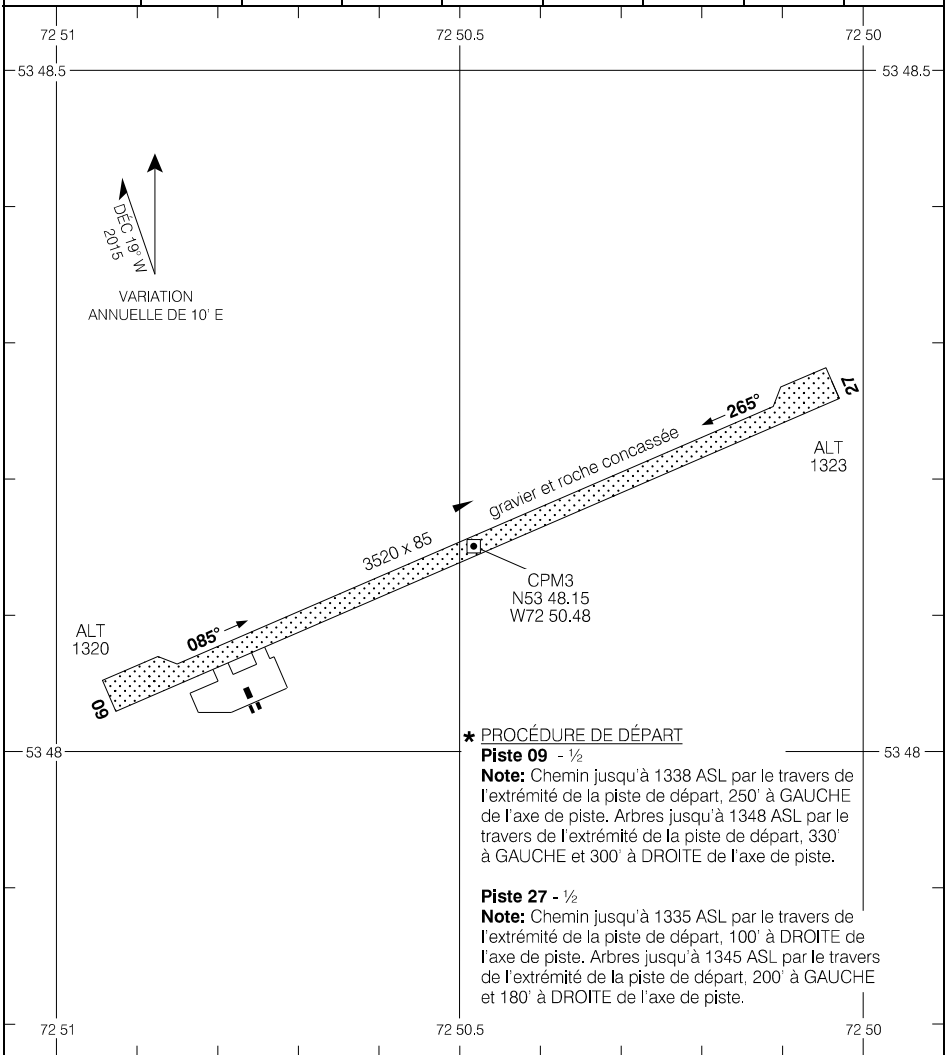
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

POURVOIRIE MIRAGE, QC

CARTE D'AÉRODROME CPM3

TFC – **122.85** ATF

DIST DÉCLARÉES	09	27						
TORA	3520	3520						
TODA	3520	3520						
ASDA	3520	3520						
LDA	3520	3520						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½

Note: Chemin jusqu'à 1338 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 250' à GAUCHE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 1348 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 330' à GAUCHE et 300' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 27 - ½

Note: Chemin jusqu'à 1335 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 100' à DROITE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 1345 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE et 180' à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 09; 27:*	1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME CPM3

EFF 5 OCT 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

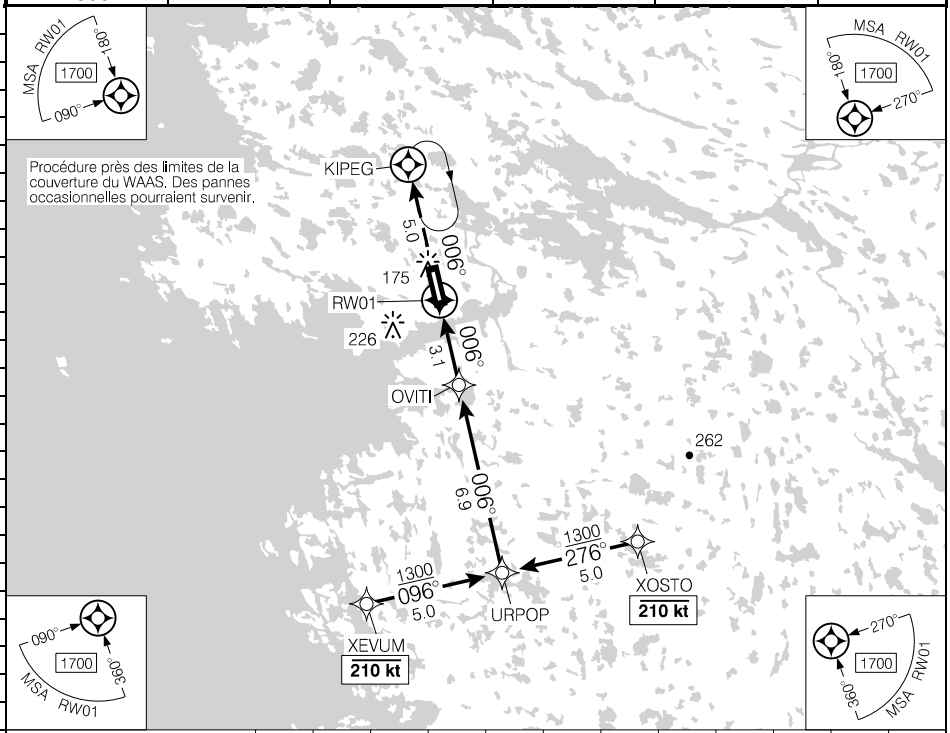
PUVIRNITUQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 01

600308N 0771715W DÉC 19°W

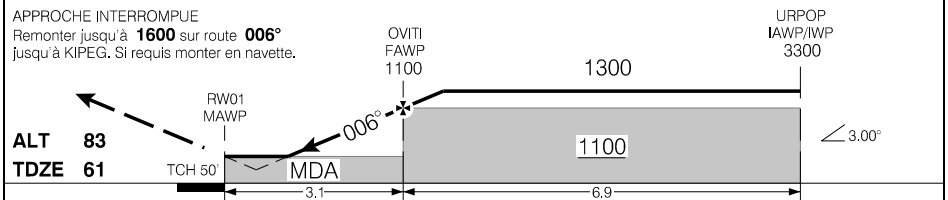
CYPX

AWOS – **120.45** (Fr) **128.65** (Ang)	CTR Montreal – **132.27**	◒ UNICOM – **123.5** ◒ TFC – **123.5** MF*		ARCAL 123.5(K) Ⓟ2 AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80209** W01A	APCH CRS **006°**	ALT MIN OVITI **1100**	LDA **6299**



DIST JUSQU'À RW01	1.1	2	3	**3.8**	5	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	460	740	1060	**1300**	1700	2010	2330	2650	2970	3300		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **1600** sur route **006°** jusqu'à KIPEG. Si requis monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**304**	(250)	1	
LNAV	**460**	(406)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 01 CYPX

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

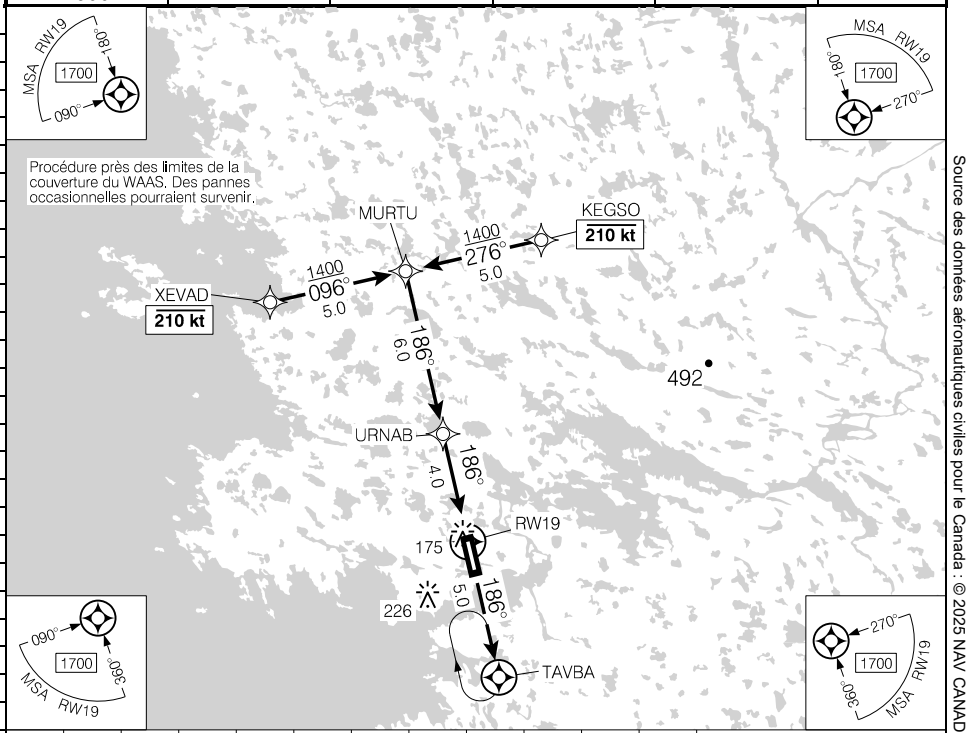
PUVIRNITUQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 19

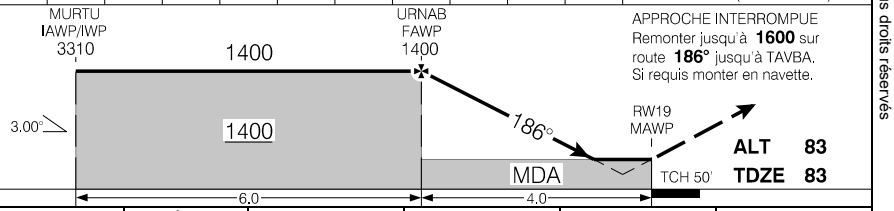
600308N 0771715W DÉC 19°W

CYPX

AWOS – **120.45** (Fr) **128.65** (Ang)	CTR Montreal – **132.27**	◒ UNICOM – **123.5** ◒ TFC – **123.5** MF*		ARCAL 123.5(K) Ⓟ2 AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80210** W19A	APCH CRS **186°**	ALT MIN URNAB **1400**	LDA **6299**



		10	9	8	7	6	5	**4.0**	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW19
		3310	3000	2680	2360	2040	1730	**1400**	1090	770	460	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**333**	(250)	1	
LNAV	**460**	(377)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 19

CYPX

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

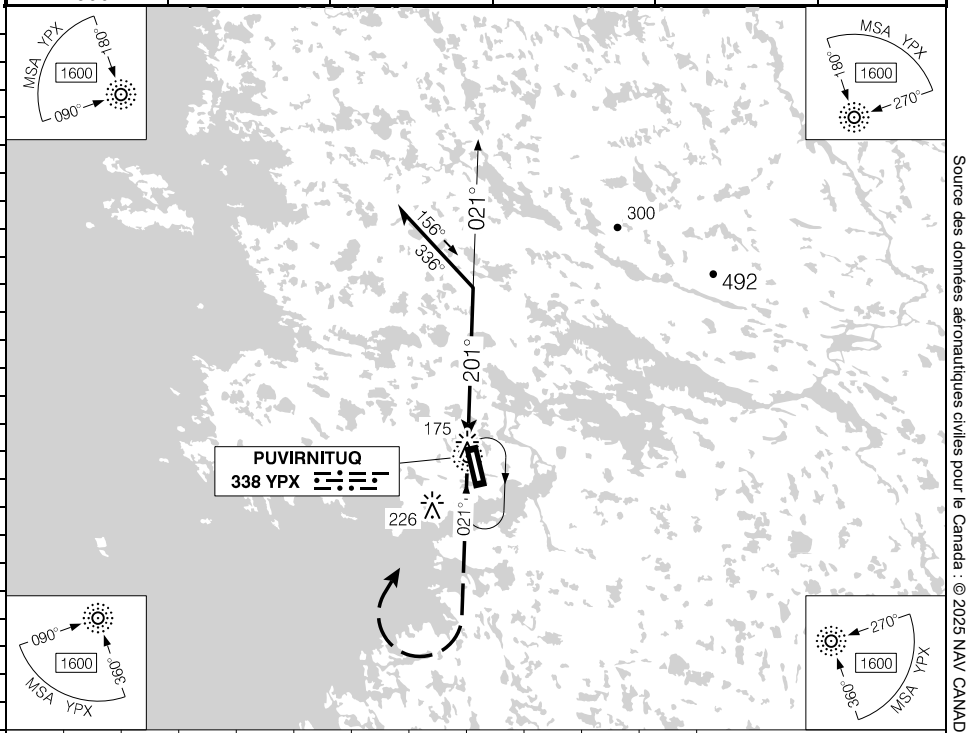
PUVIRNITUQ, QC

NDB PISTE 19

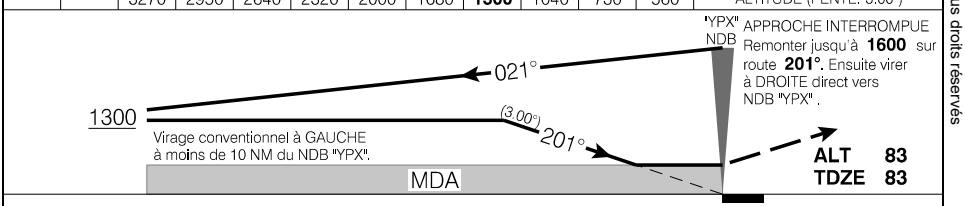
600308N 0771715W DÉC 19°W

CYPX

AWOS – **120.45** (Fr) **128.65** (Ang)	CTR Montreal – **132.27**	◒ UNICOM – **123.5** ◒ TFC – **123.5** MF*		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	NDB YPX **338**	APCH CRS **201°**		LDA **6299**



		10	9	8	7	6	5	**3.8**	3	2	1.5	DIST JUSQU'À "YPX" NDB
		3270	2950	2640	2320	2000	1680	**1300**	1040	730	560	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	NDB	**560** (477) 1½			
	APPROCHE INDIRECTE	**600** (517) 1½		**600** (517) 2	**700** (617) 2

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

NDB PISTE 19

CYPX

EFF 3 NOV 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

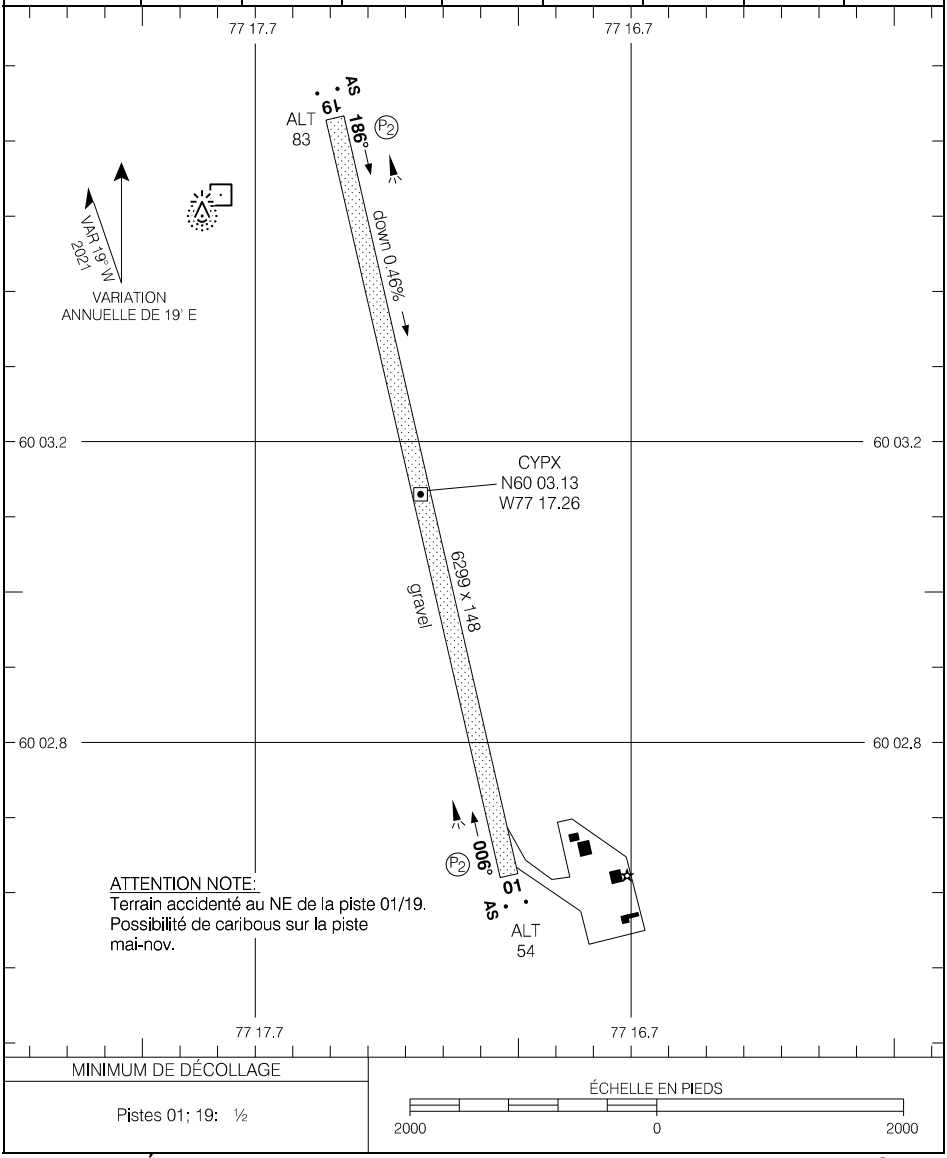
PUVIRNITUQ, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYPX

AWOS – **120.45** (Fr) **128.65** (Ang)	◕ UNICOM – **123.5** ◕ TFC – **123.5** MF*	CTR Montreal – **132.27** RADIO Quebec – **123.27**

DIST DÉCLARÉES	01	19
TORA	6299	6299
TODA	7283	7283
ASDA	6299	6299
LDA	6299	6299



MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 01; 19: ½

ÉCHELLE EN PIEDS

2000 0 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

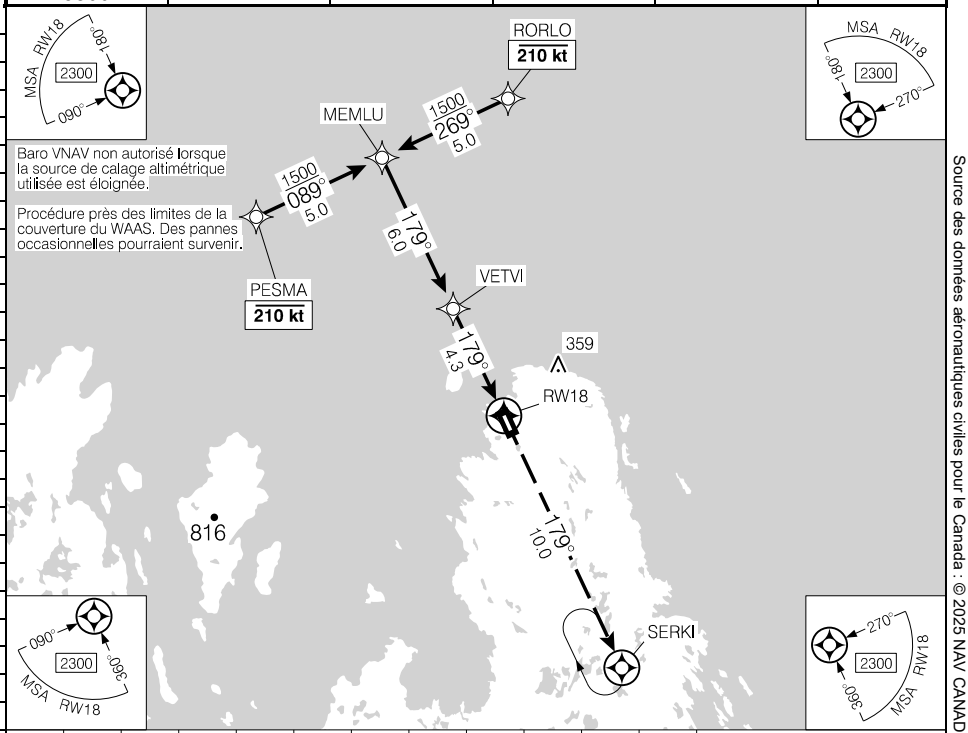
QUAQTAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 18

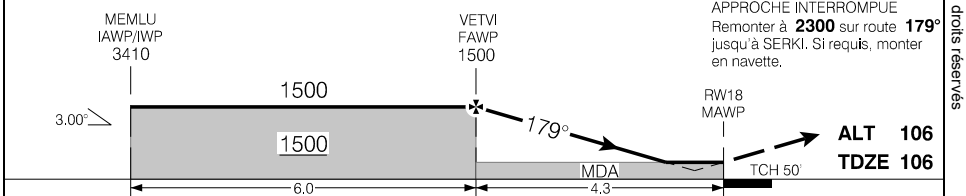
610247N 0693704W DÉC 24°W

CYHA

		APRT RADIO – 122.1 TFC – 122.1 MF*		ARCAL 122.1(K) P2 AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3800**	WAAS **Ch 80548** W18A	APCH CRS **179°**	ALT MIN VETVI **1500**	LDA **3520**



(NM)			10.3	9	8	7	6	5	**4.3**	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW18
			3410	3010	2690	2370	2060	1740	**1500**	1100	780	460	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYAS est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**345**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**355**	(260)	1	
LNAV	**460**	(365)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 18

CYHA

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

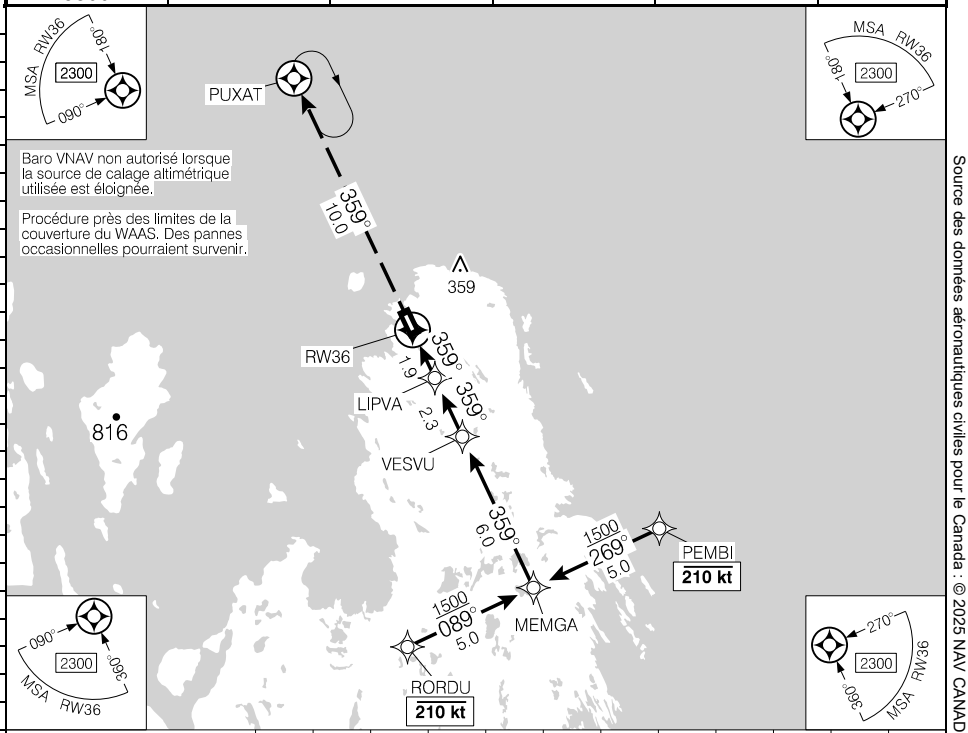
QUAQTAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 36

610247N 0693704W DÉC 24°W

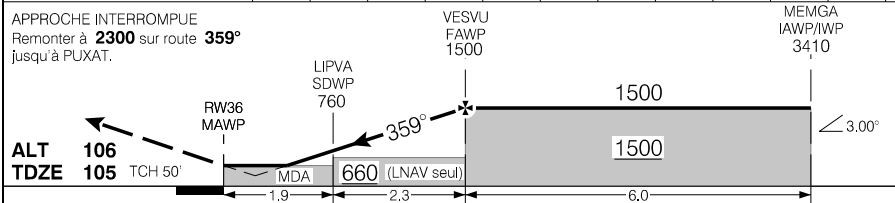
CYHA

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) P2 AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3800**	WAAS **Ch 80549** W36A	APCH CRS **359°**	ALT MIN VESVU **1500**	LDA **3520**



DIST JUSQU'À RW36	1.1	2	3	**4.2**	5	6	7	8	9	10.2		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	520	790	1110	**1500**	1750	2060	2380	2700	3020	3410		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** sur route **359°** jusqu'à PUXAT.



RASS : Lorsque CYAS est utilisé ajouter **190'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**375**	(271)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**556**	(452)	1½	
LNAV	**520**	(416)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 36

CYHA

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

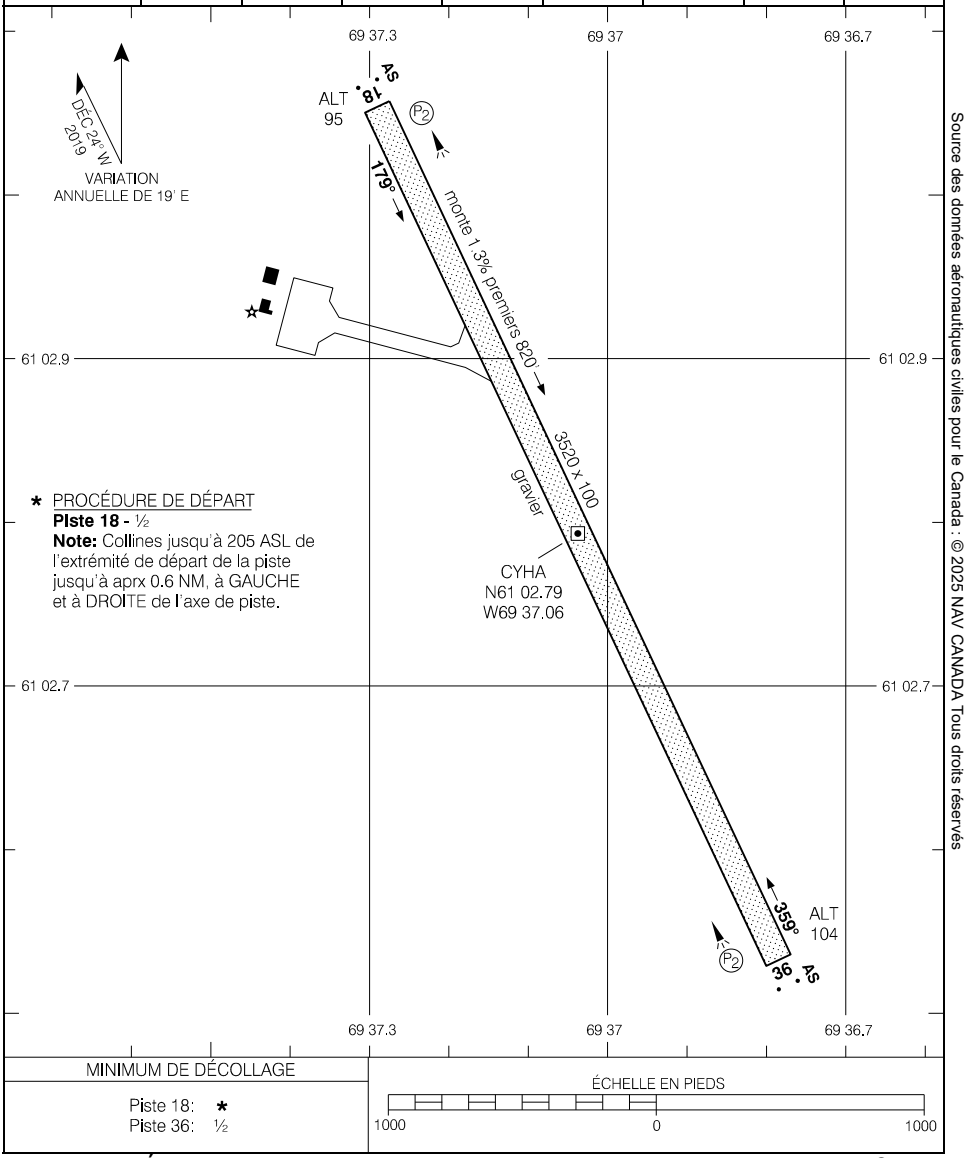
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

QUAQTAQ, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYHA

APRT RADIO – **122.1**
TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	18	36
TORA	3520	3520
TODA	3520	4504
ASDA	3520	3520
LDA	3520	3520



* PROCÉDURE DE DÉPART
Piste 18 - ½
Note: Collines jusqu'à 205 ASL de l'extrémité de départ de la piste jusqu'à aprx 0.6 NM, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	
Piste 18:	*
Piste 36:	½

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

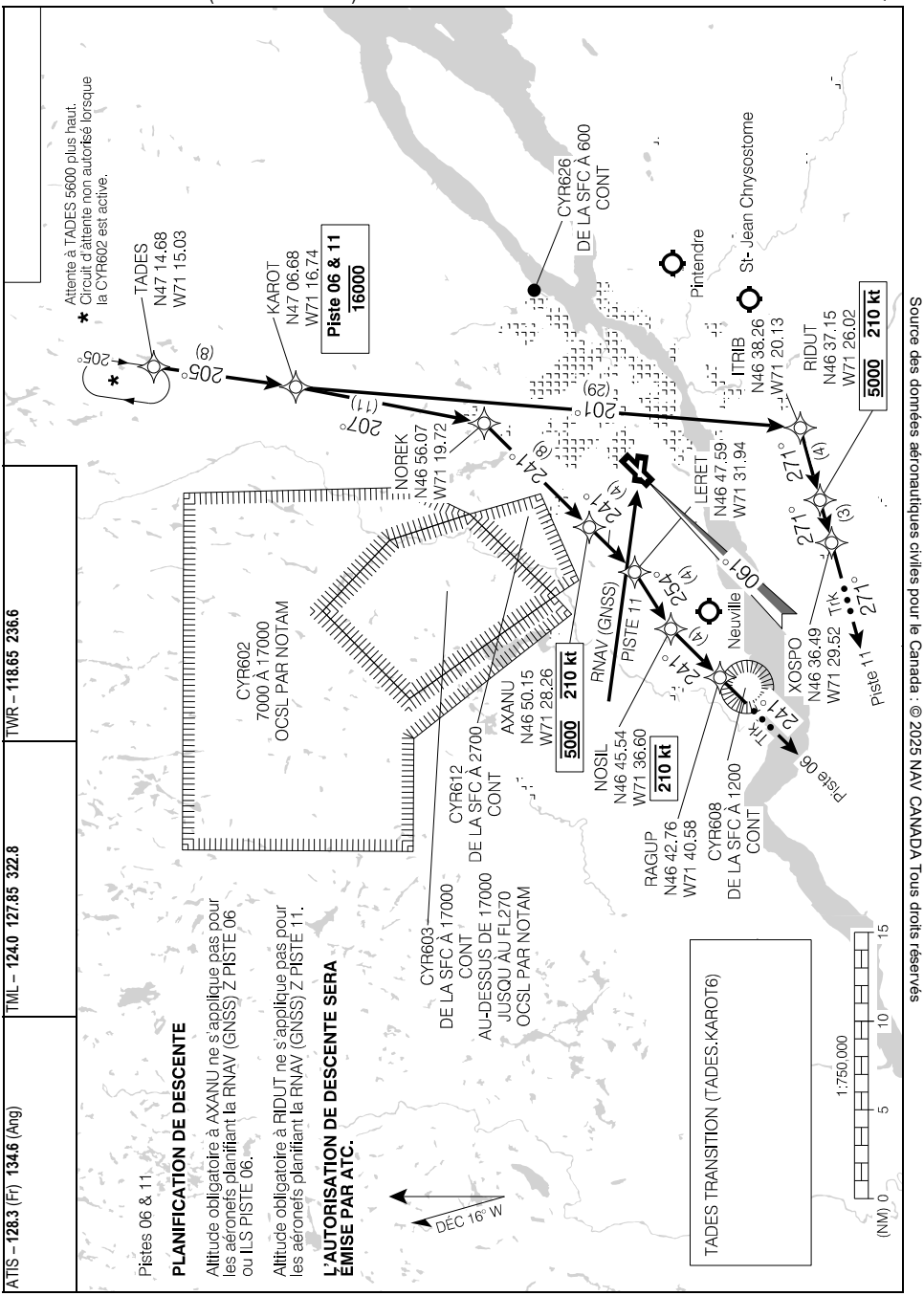
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6)

EFF 10 AOÛT 23

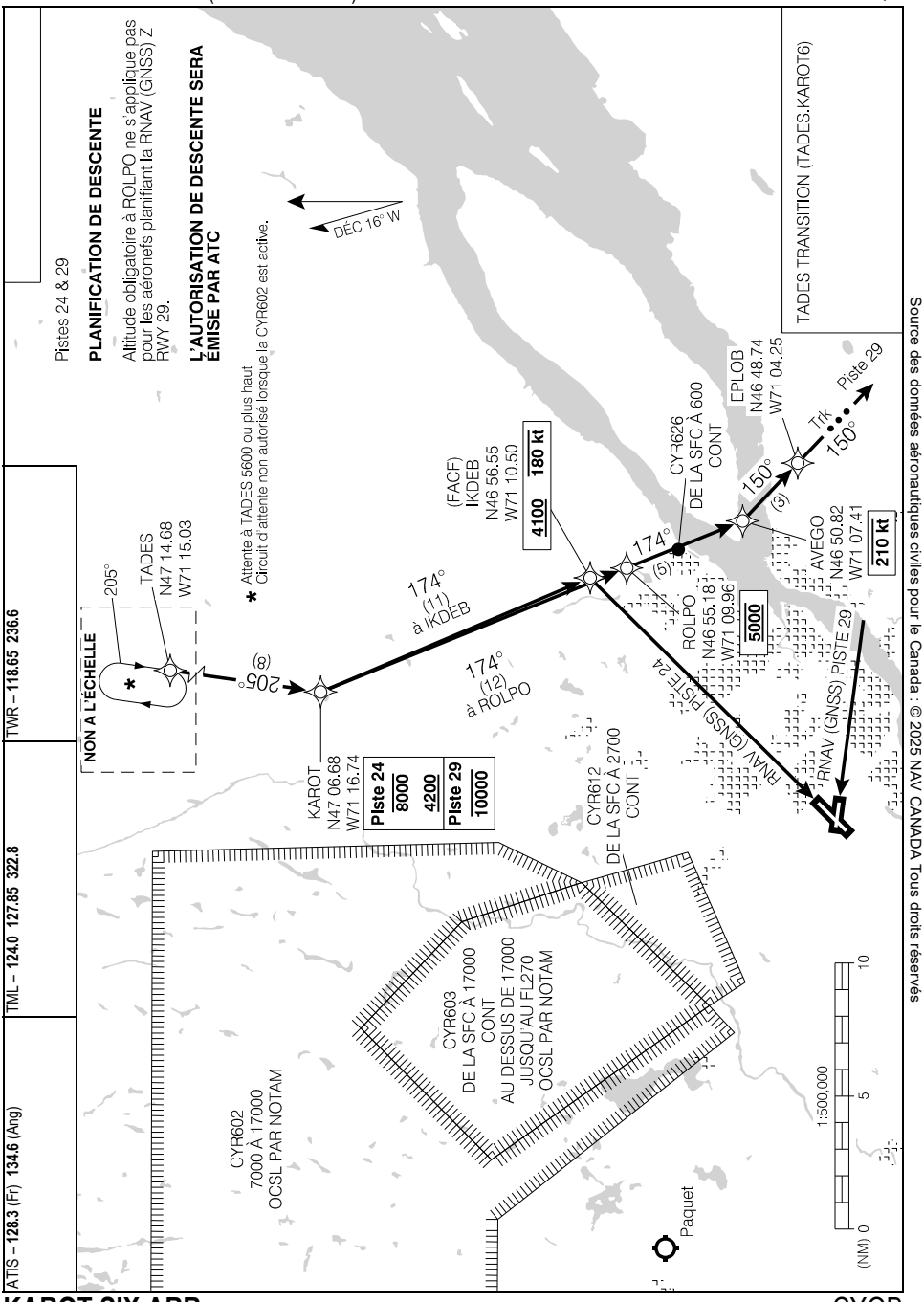
CYQB

STAR (RNAV)

KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KAROT SIX ARR (KAROT.KAROT6)

CYQB

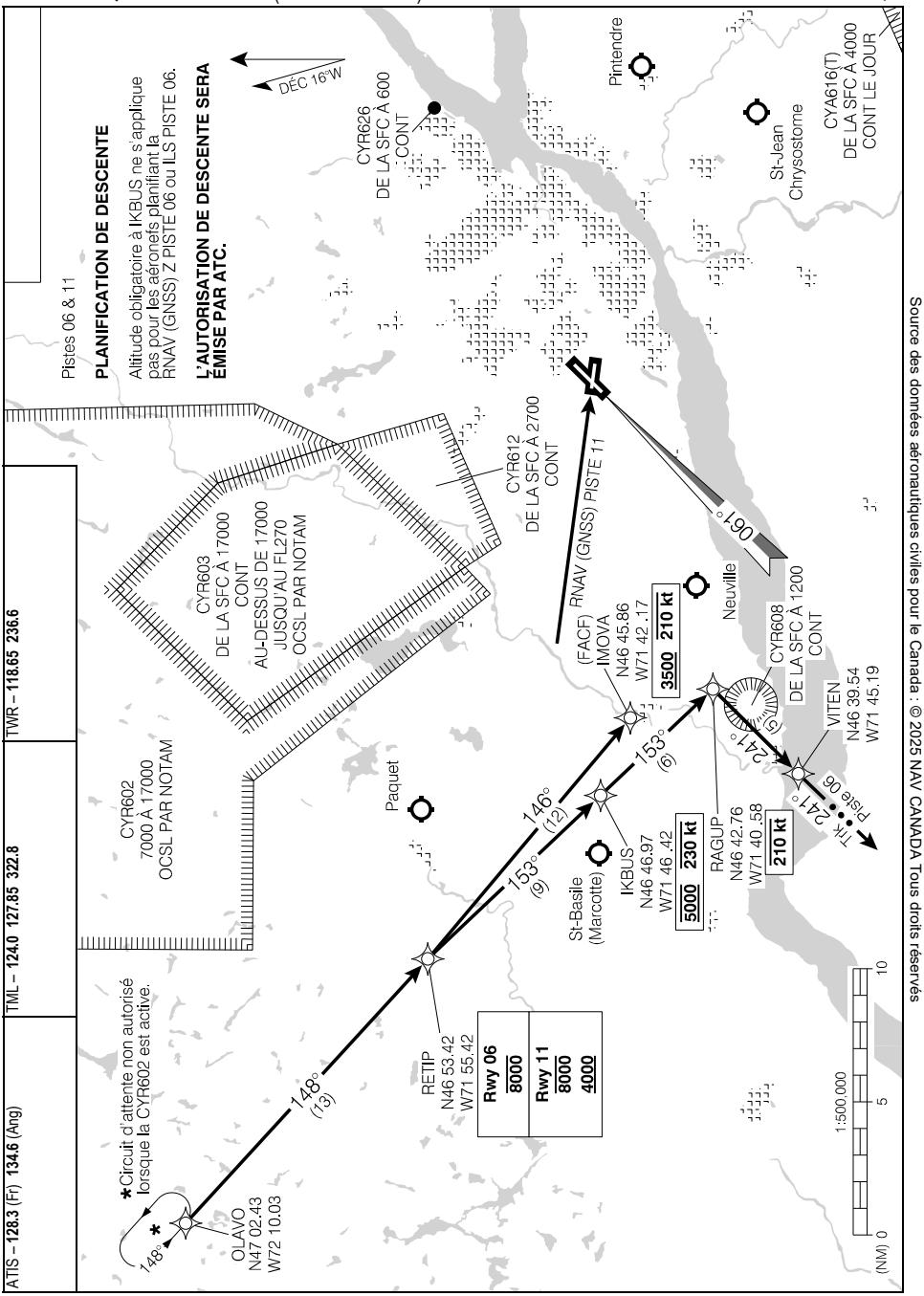
EFF 12 AOÛT 21

STAR (RNAV)

OLAVO QUATRE ARR (OLAVO.OLAVO4)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OLAVO QUATRE ARR (OLAVO.OLAVO4)

EFF 31 OCT 24

CYQB

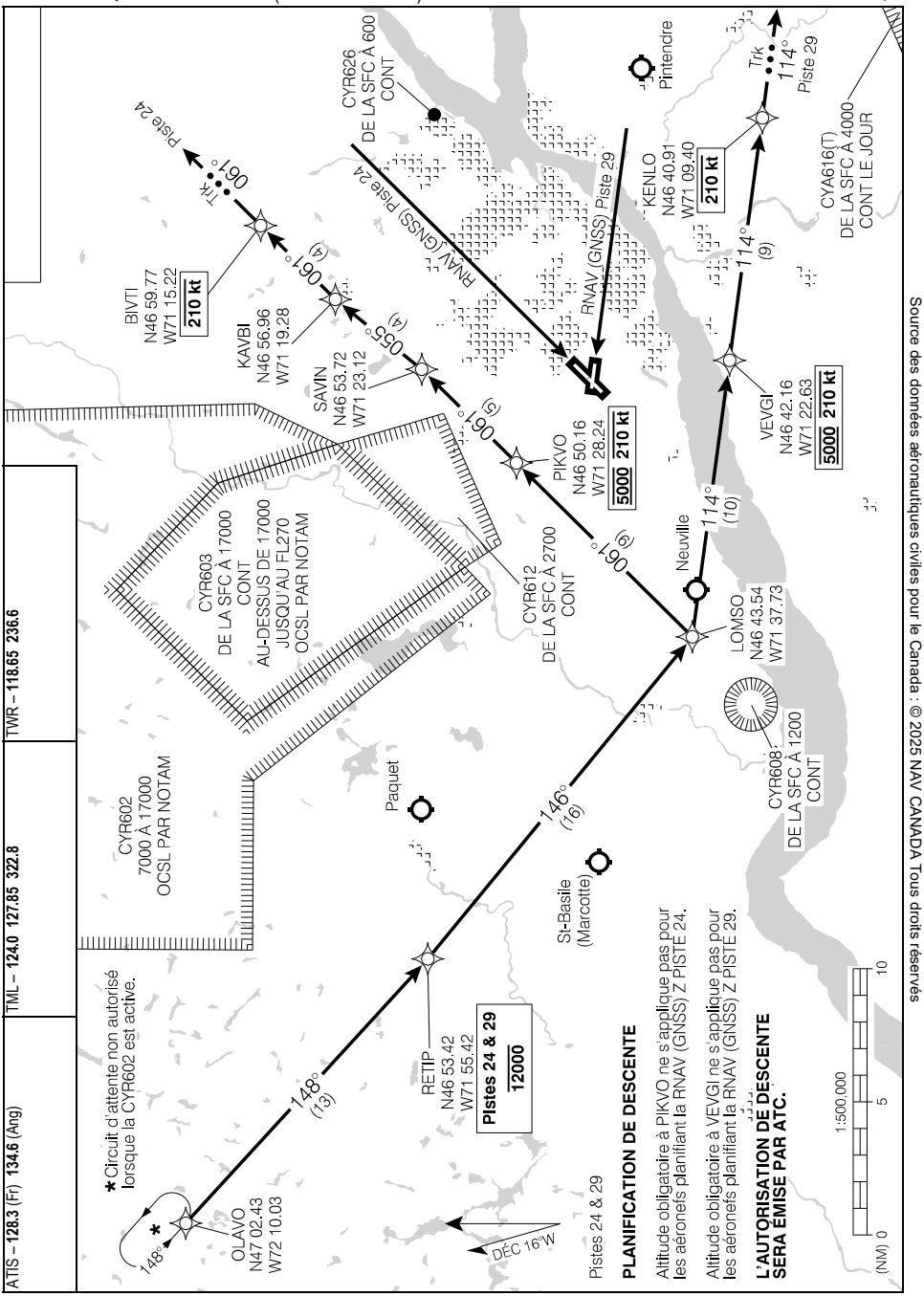
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

OLAVO QUATRE ARR (OLAVO.OLAVO4)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OLAVO QUATRE ARR (OLAVO.OLAVO4)

EFF 31 OCT 24

CYQB

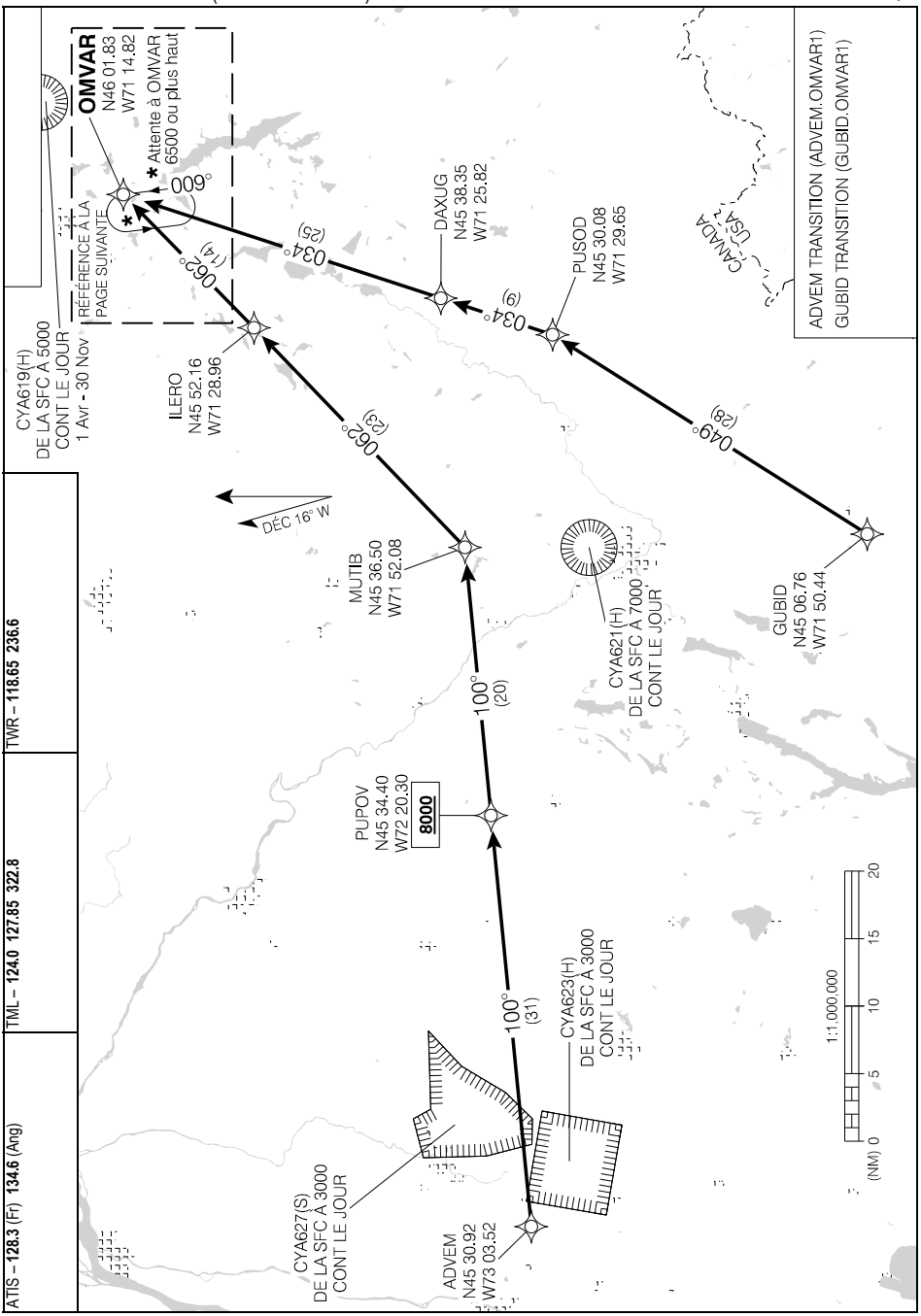
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1) ROUTES DE TRANSITION

CYQB



ATIS – 128.3 (Fr) 134.6 (Ang) | TML – 124.0 127.85 322.8 | TWR – 118.65 236.6

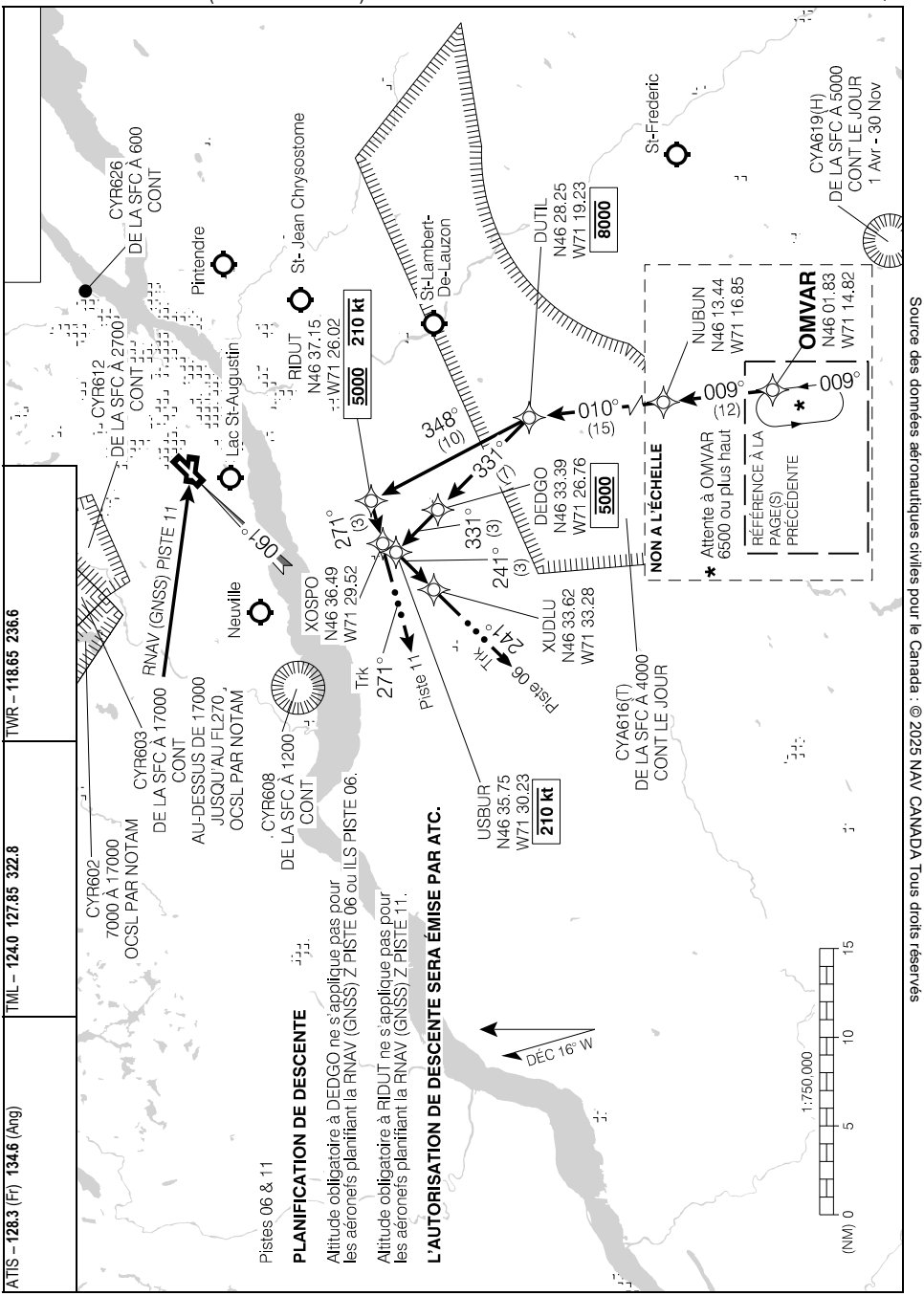
OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1) ROUTES DE TRANSITION

CYQB

EFF 10 SEP 20

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



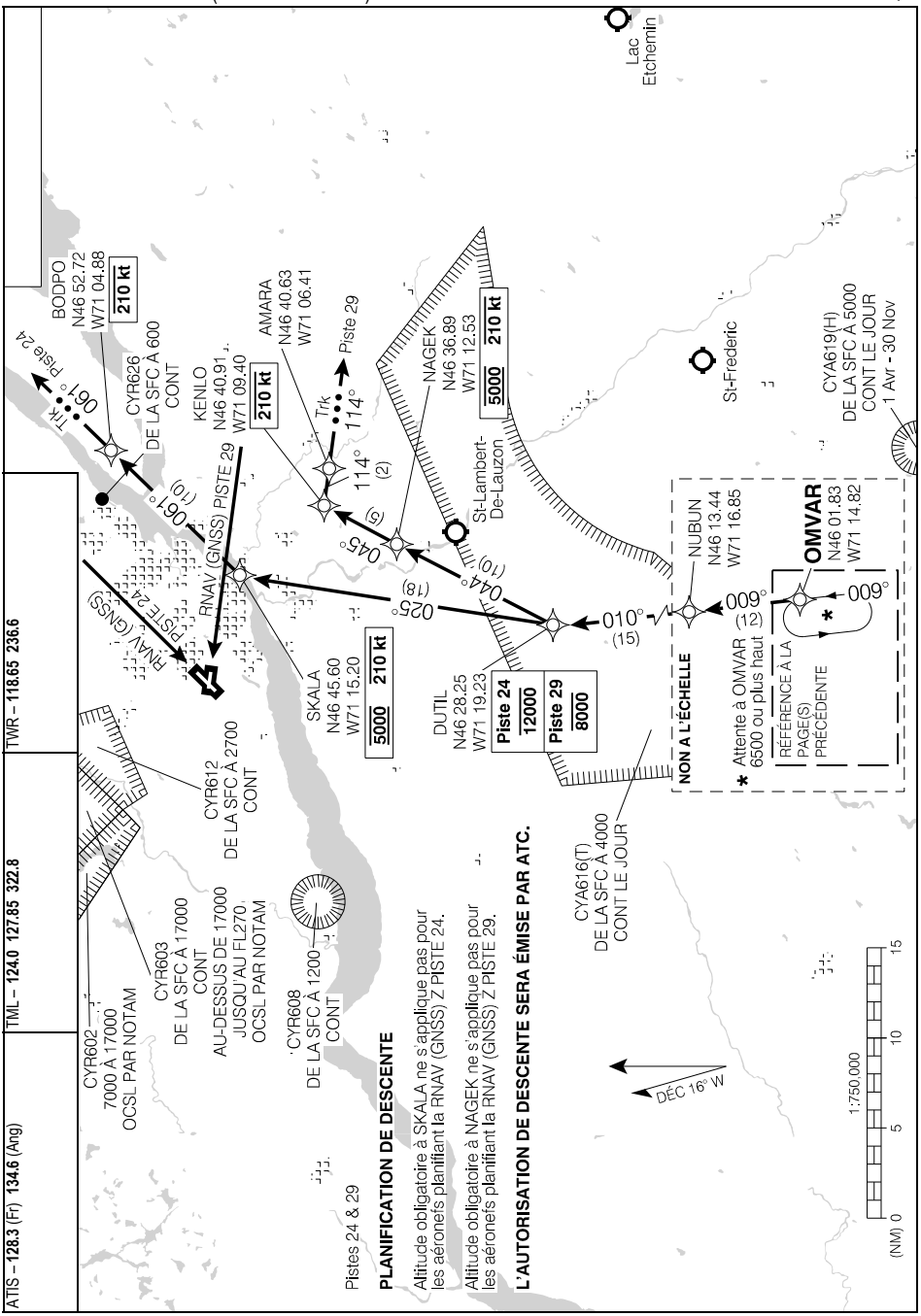
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

STAR (RNAV)

OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1) ROUTES D'ARRIVÉE

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OMVAR UN ARR (OMVAR.OMVAR1) ROUTES D'ARRIVÉE

EFF 10 AOÛT 23

CYQB

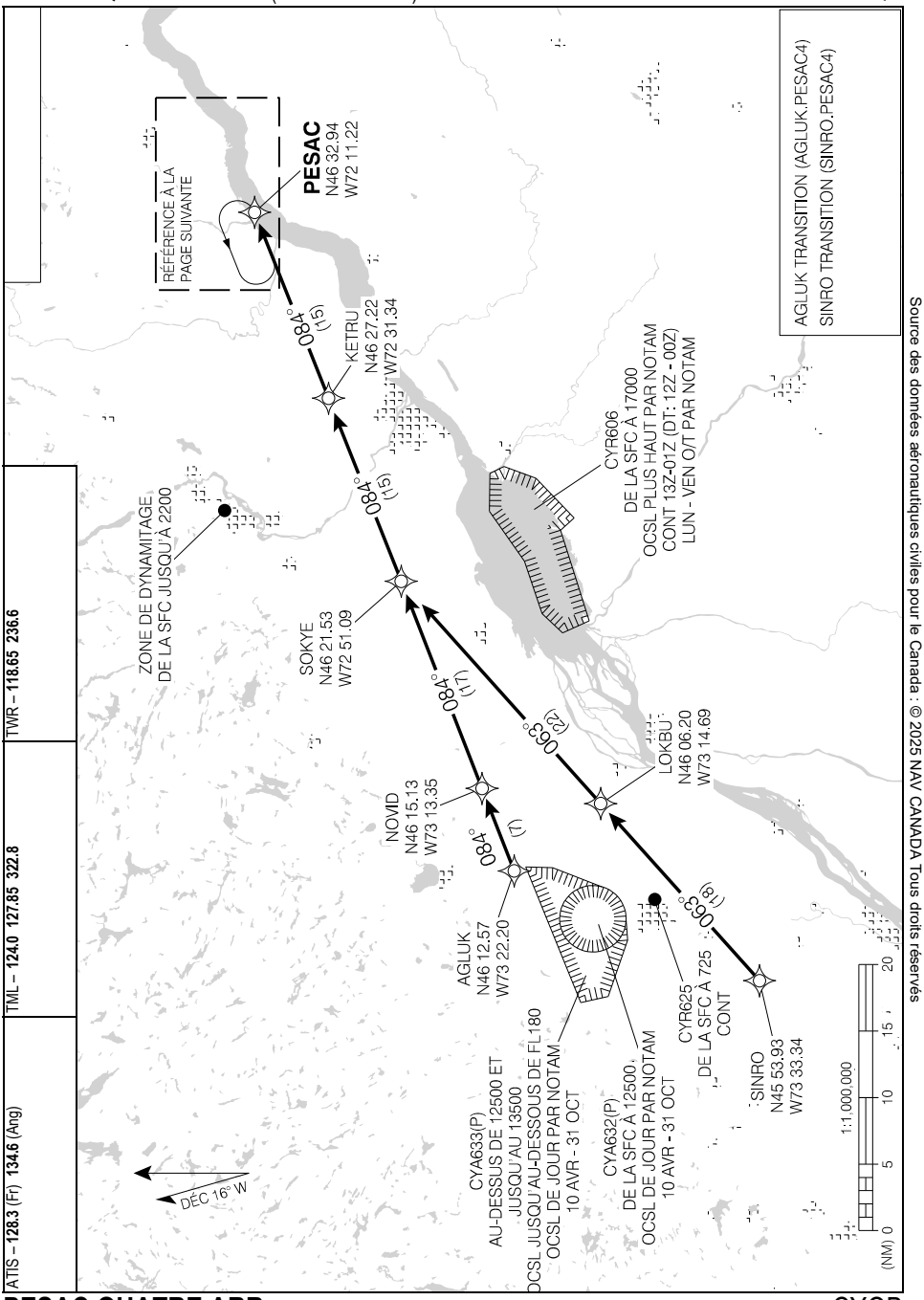
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES DE TRANSITION

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES DE TRANSITION CYQB

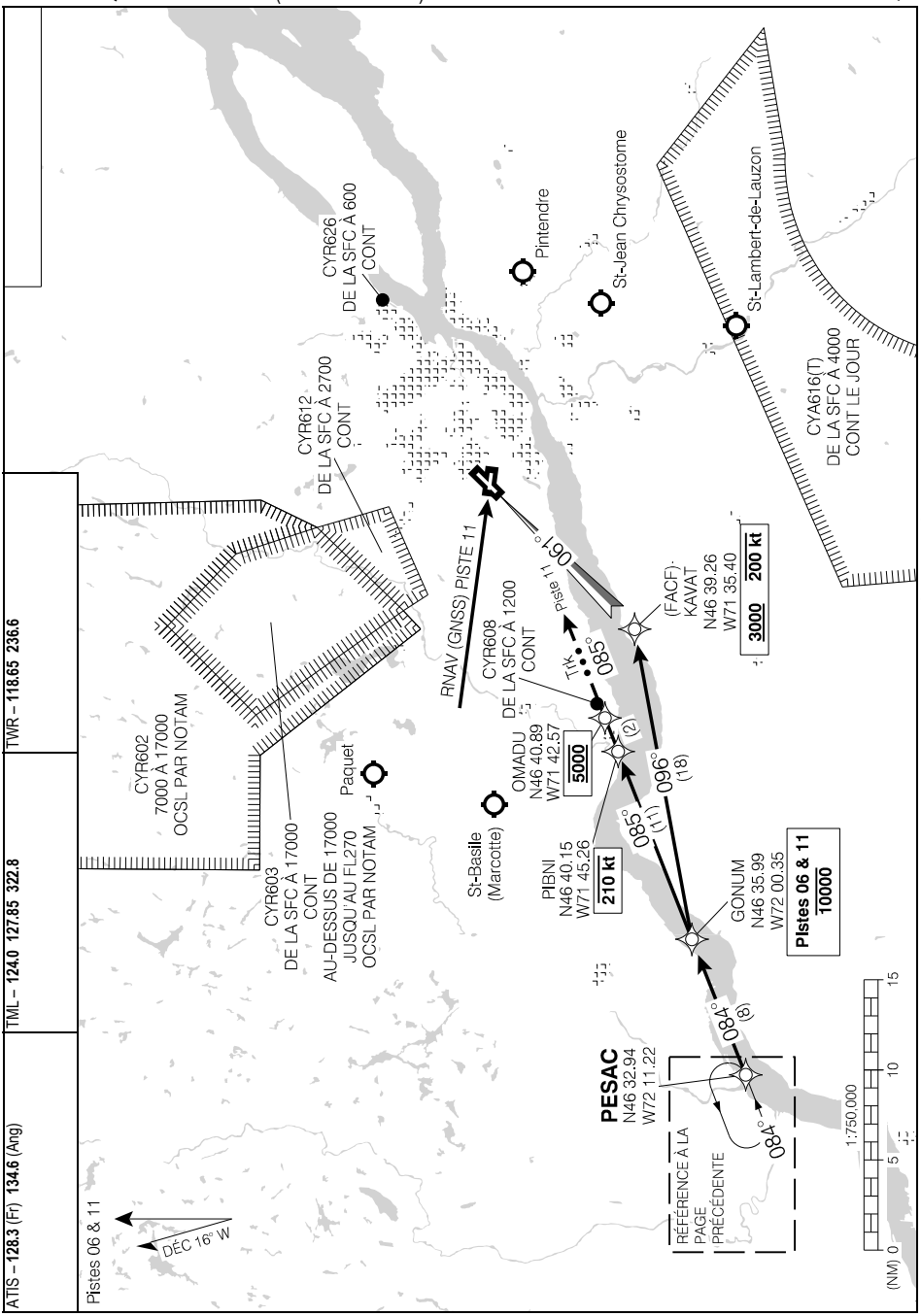
EFF 31 OCT 24

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STAR (RNAV)

PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES D'ARRIVÉE

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC
CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES D'ARRIVÉE
CYQB

EFF 31 OCT 24

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES D'ARRIVÉE

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

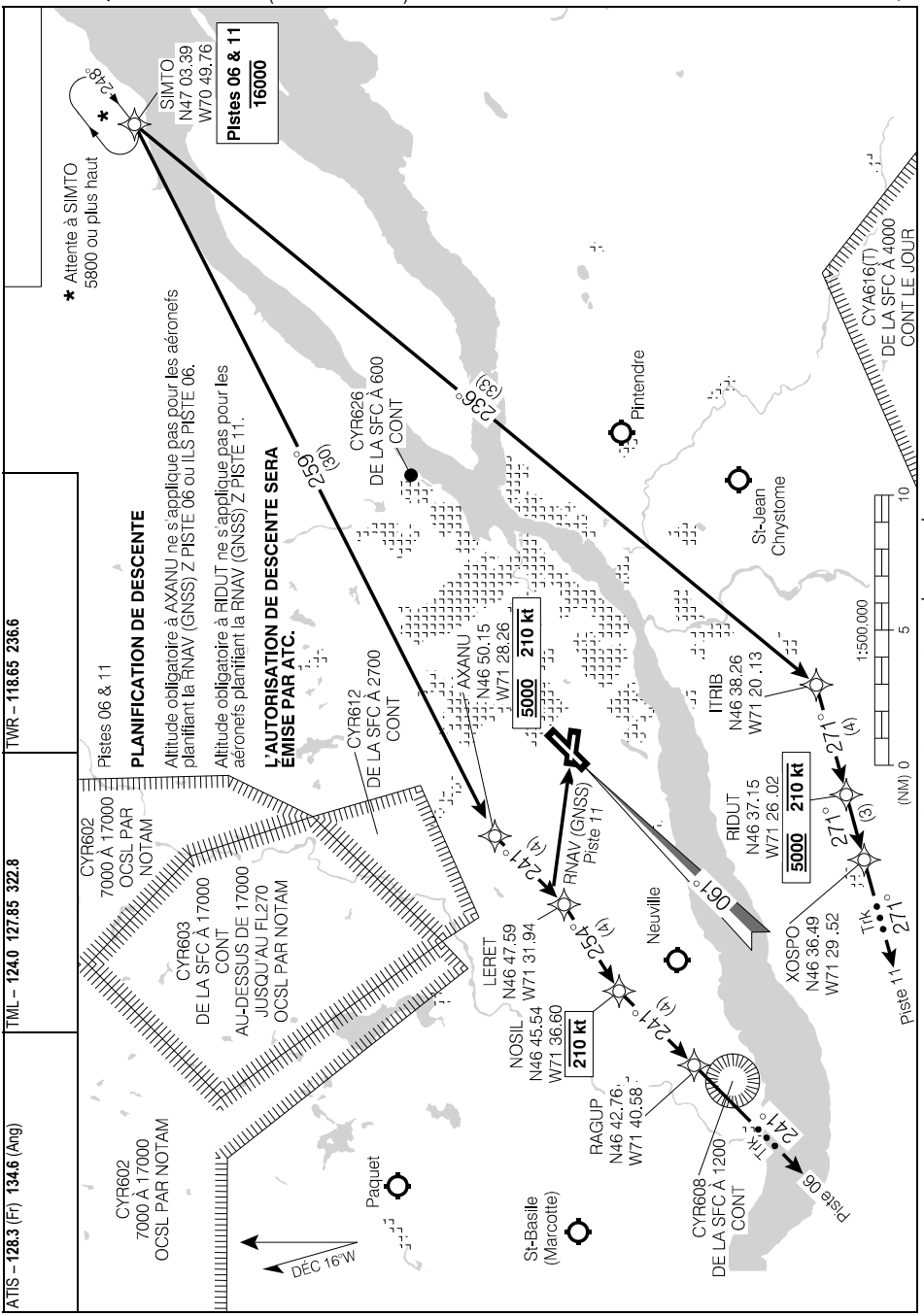
PESAC QUATRE ARR (PESAC.PESAC4) ROUTES D'ARRIVÉE

STAR (RNAV)

SIMTO QUATRE ARR (SIMTO.SIMTO4)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SIMTO QUATRE ARR (SIMTO.SIMTO4)

CYQB

EFF 30 NOV 23

STAR (RNAV)

SIMTO QUATRE ARR (SIMTO.SIMTO4)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

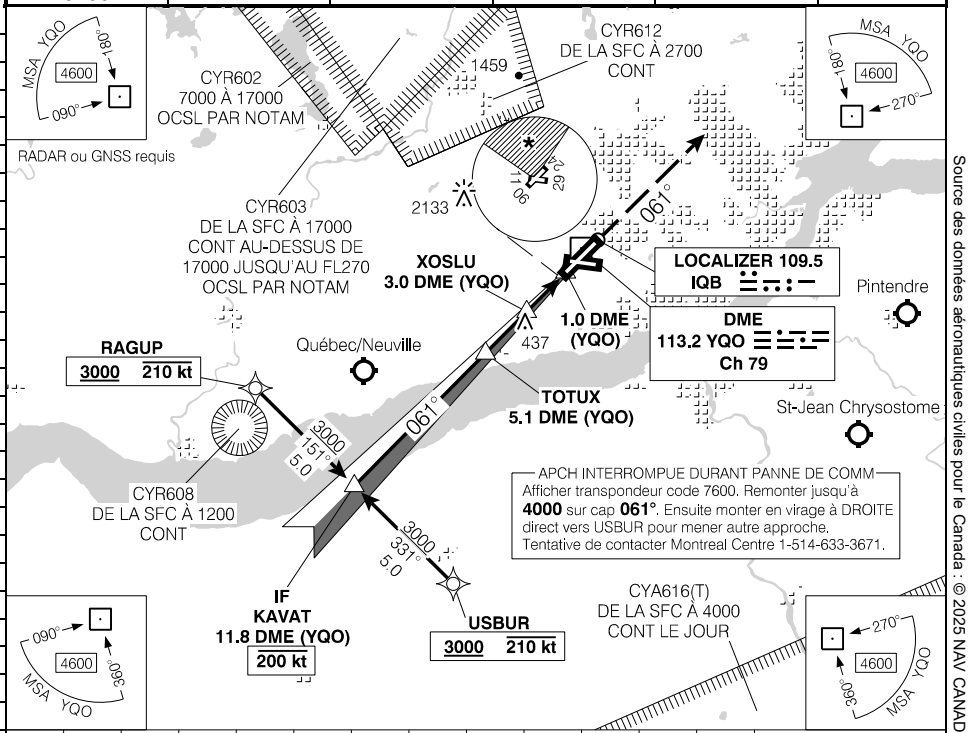
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

ILS PISTE 06

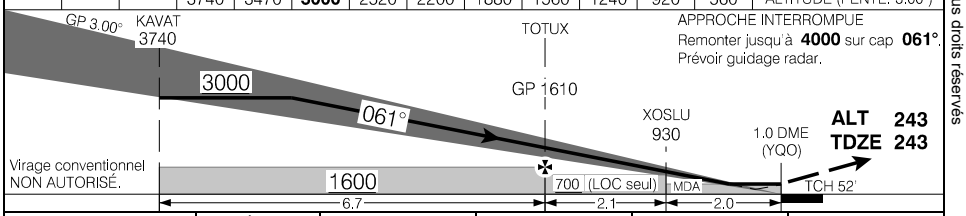
464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

ATIS – 128.3 (Fr) 134.6 (Ang)	TML – 124.0 127.85 322.8	TWR – 118.65 236.6	GND – 121.9 250.0	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM 6200	LOC IQB 109.5	APCH CRS 061°	GP TOTUX 1610	LDA 9000



(NM)	11.8	11	9.5	8	7	6	5	4	3	1.9	DIST JUSQU'À DME (YQO)
	3740	3470	3000	2520	2200	1880	1560	1240	920	560	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	443 (200) ½ RVR 26			
LOC/DME	560 (317) 1 RVR 50			
C APPROCHE INDIRECTE	* 700 (457) 1½		* 740 (497) 2	* 1160 (917) 3

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

ILS PISTE 06

CYQB

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

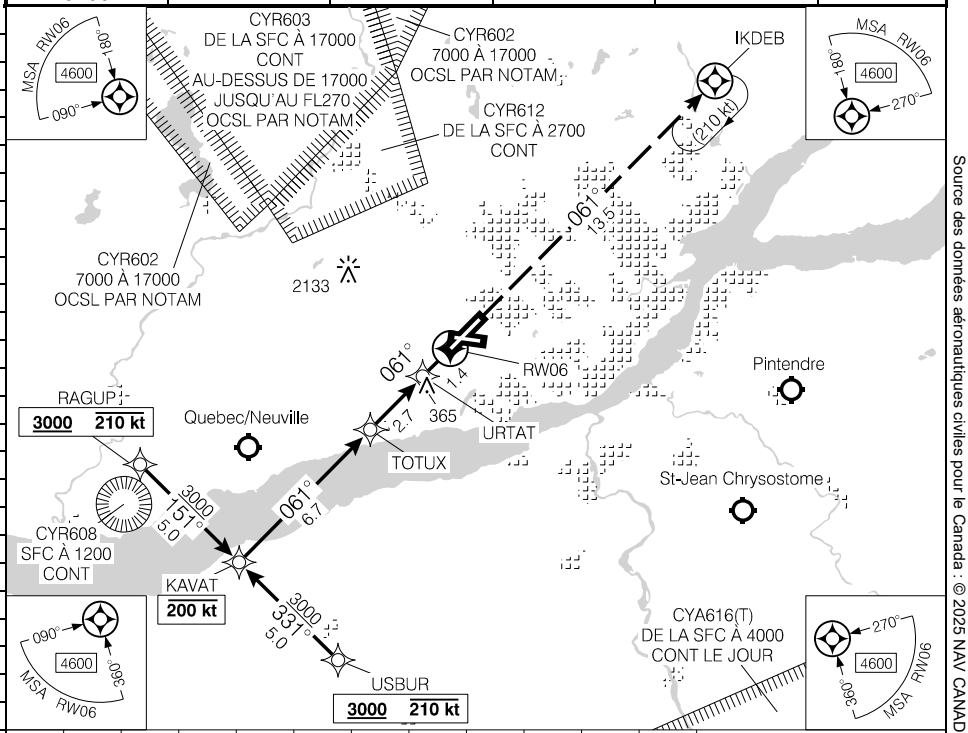
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 06

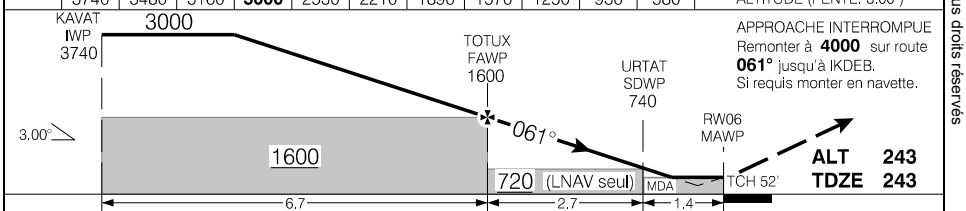
464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	WAAS **Ch 80710** W06A	APCH CRS **061°**	ALT MIN TOTUX **1600**	LDA **9000**



(NM)	10.8	10	9	**8.5**	7	6	5	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW06
	3740	3480	3160	**3000**	2530	2210	1890	1570	1250	930	580	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**443**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**493**	(250)	1 RVR 50	
LNAV	**580**	(337)	1 RVR 50	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Z PISTE 06 CYQB

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

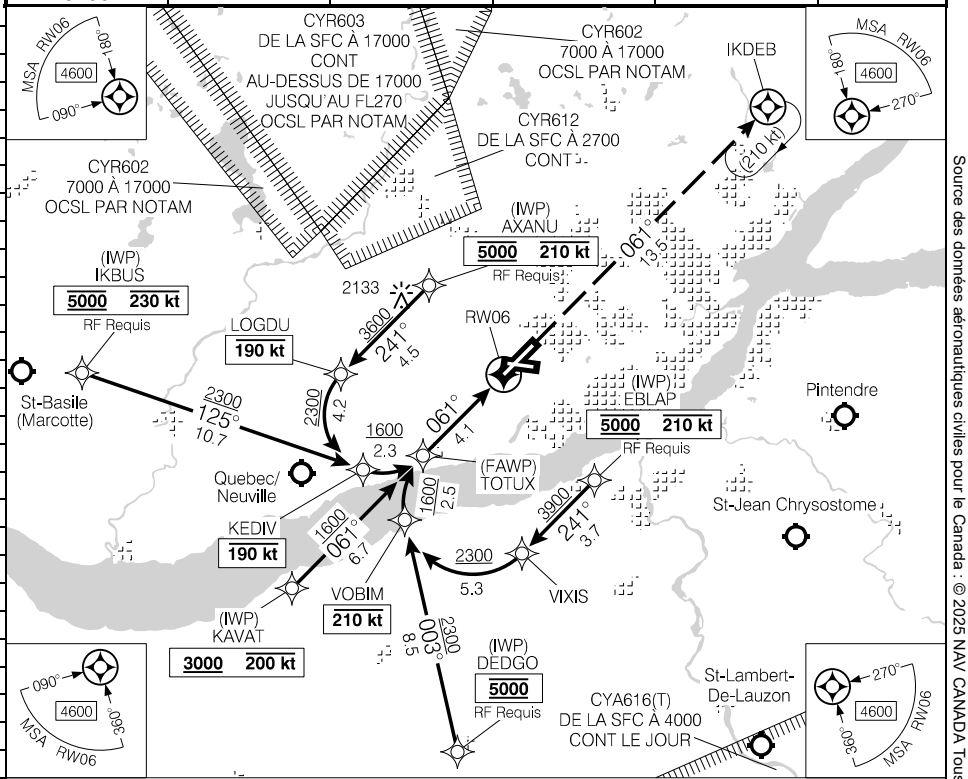
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (RNP) Y PISTE 06

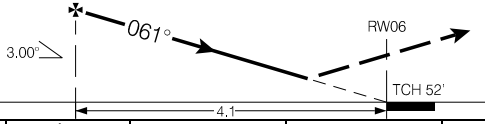
464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **061°**	ALT MIN TOTUX **1600**	LDA **9000**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4000** sur route **061°** jusqu'à IKDEB.
Si requis, monter en navette.



ALT 243
TDZE 243

	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.13	**558**	(315)	1 RVR 50	
AUTORISATION REQUISE (min. -19° C) (max. 54° C)	**RNP 0.30**	**616**	(373)	1 RVR 50	

RNAV (RNP) Y PISTE 06 CYQB

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 11

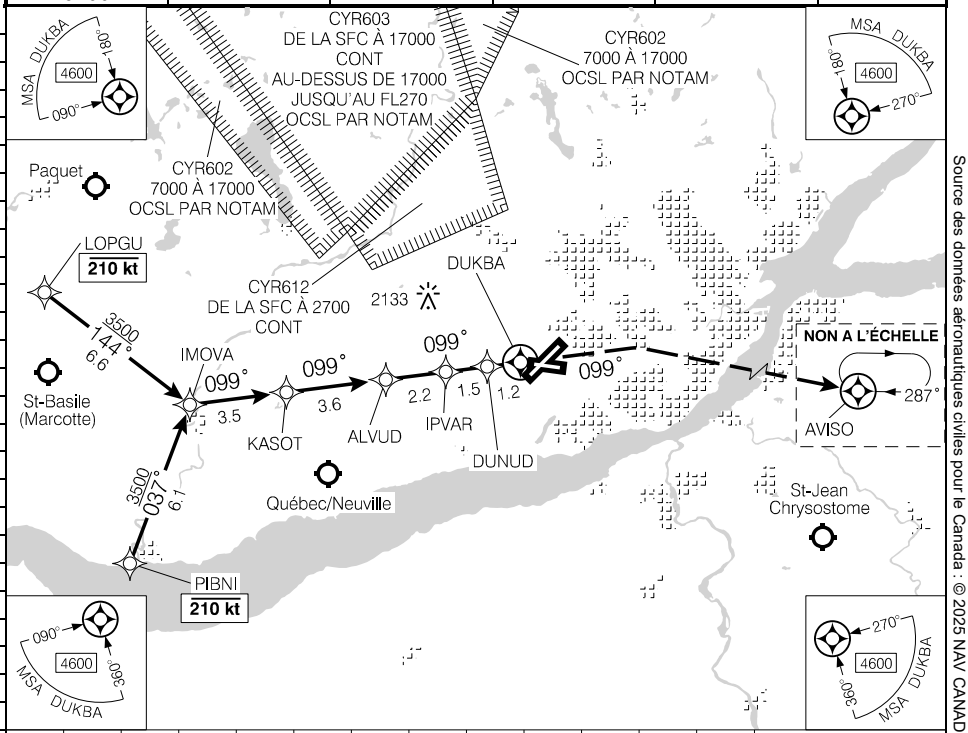
464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

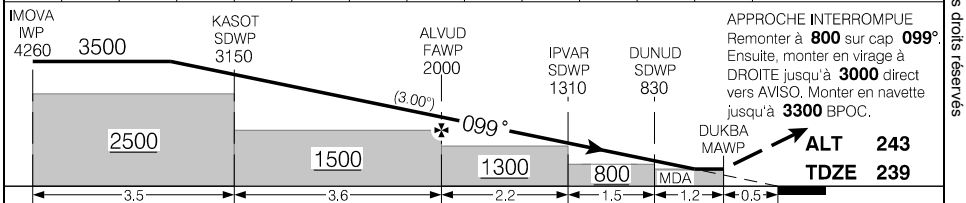
ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN ALVUD	LDA
6200		**099°**	**1500**	**5700**

P2 AO 15.0°



(NM)	12	11	**9.6**	9	8	7	6	5	4	3	2	1.0	0.5	DIST JUSQU'À DUKBA
25	4260	3950	**3500**	3310	2990	2680	2360	2040	1720	1400	1080	760	600	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)
20														
15														
10														
5														
0														



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	LNAV	**600**	(361)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Z PISTE 11

CYQB

EFF 31 OCT 24

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

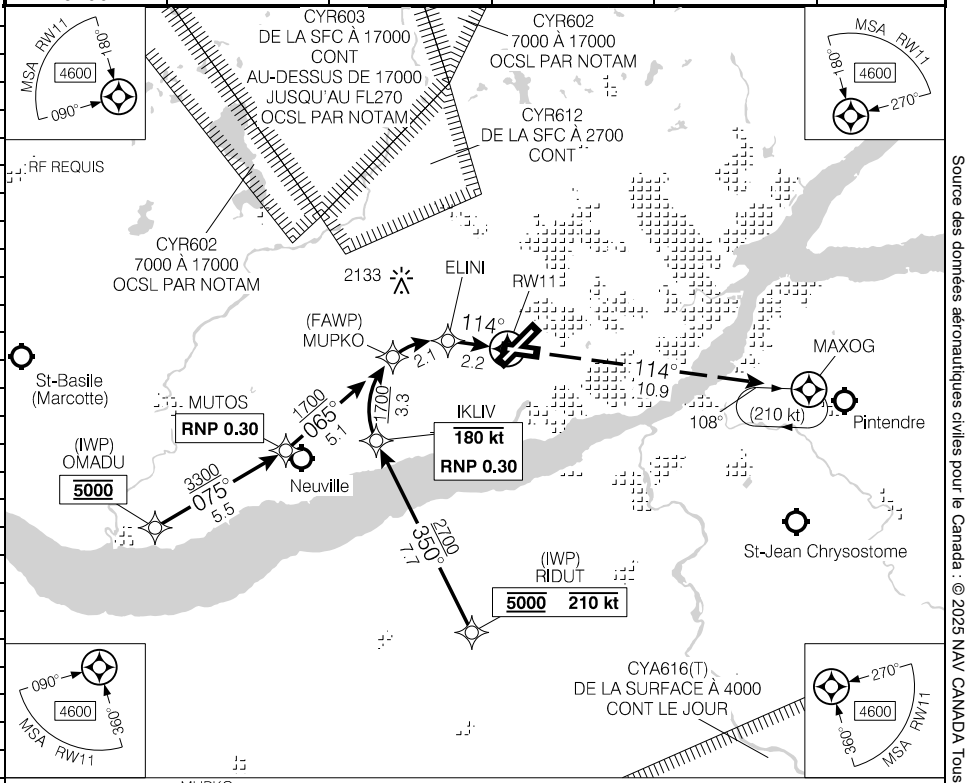
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

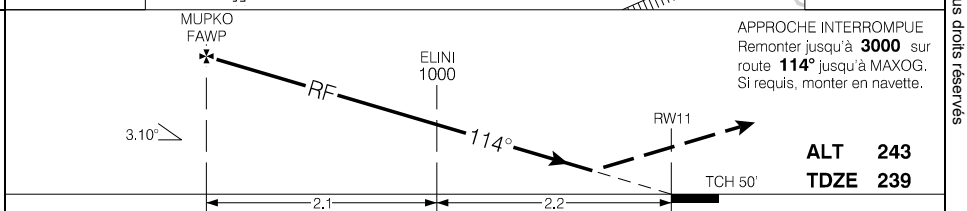
RNAV (RNP) Y PISTE 11

464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **114°**	ALT MIN MUPKO **1700**	LDA **5700**





	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.15	**550**	(311)	1	
AUTORISATION REQUISE (min. -24° C) (max. 47° C)	RNP 0.30	**628**	(389)	1¼	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

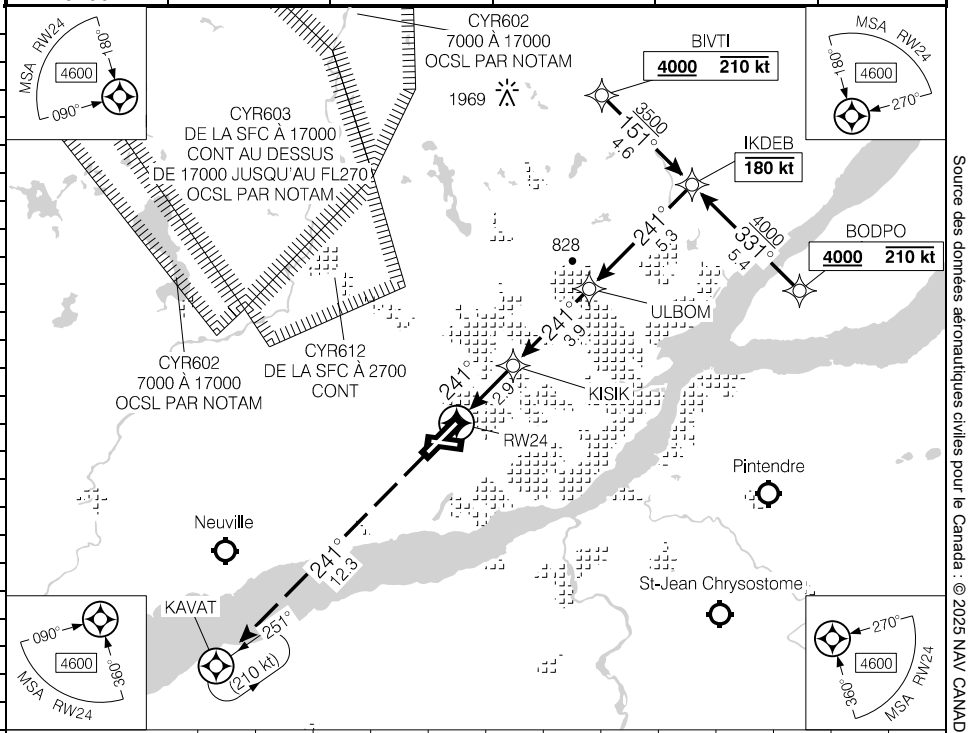
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 24

464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

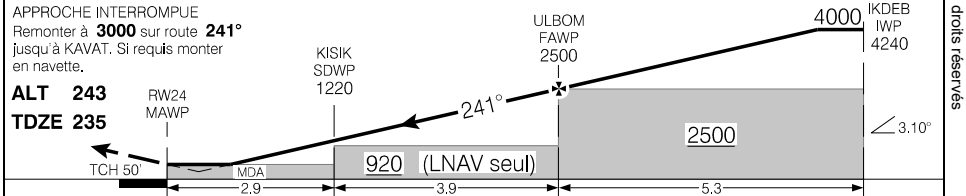
ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	WAAS **Ch 80103** W24A	APCH CRS **241°**	ALT MIN ULBOM **2500**	LDA **9000**



DIST JUSQU'À RW24	1.1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	**11.3**	12.1
ALTITUDE (PENTE: 3.10°)	640	930	1260	1580	1910	2240	2570	2900	3230	3560	**4000**	4240

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3000** sur route **241°** jusqu'à KAVAT. Si requis monter en navette.

ALT 243
TDZE 235



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**417**	(200)	½	
LNAV/VNAV (min. -25°C, max. 54°C)	**557**	(340)	1	
LNAV	**640**	(423)	1	

Nœuds	pi/min	min : s
70	380	
90	490	
110	600	
130	710	
150	820	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (GNSS) Z PISTE 24 CYQB

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

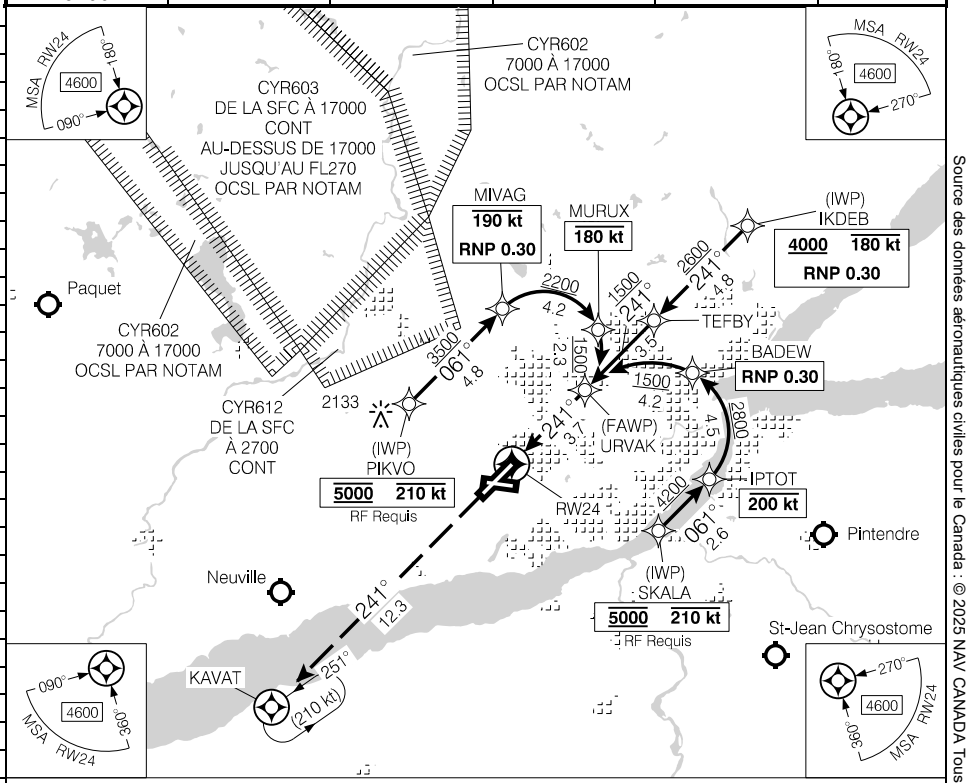
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (RNP) Y PISTE 24

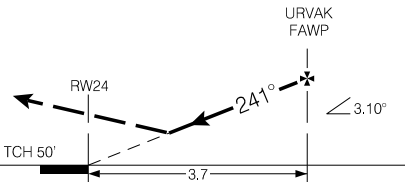
464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **241°**	ALT MIN URVAK **1500**	LDA **9000**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **241°** jusqu'à KAVAT.



ALT **243**
TDZE **235**

	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.15	**529**	(312)	1	
AUTORISATION REQUISE (min. -25° C) (max. 54° C)	**RNP 0.30**	**685**	(468)	1	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

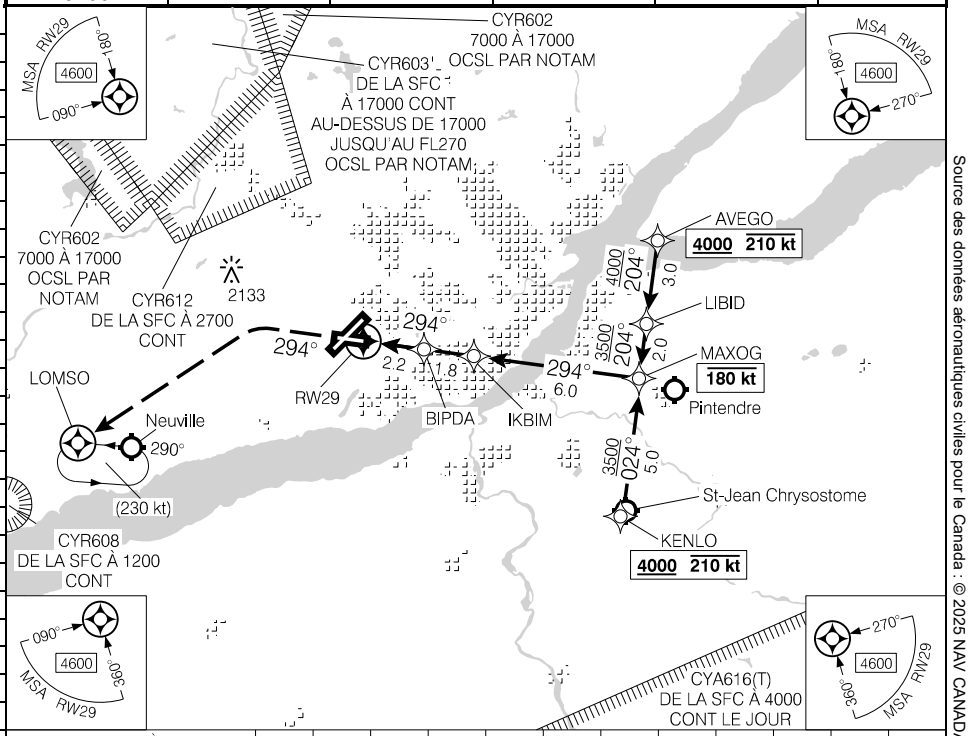
QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 29

464728N 0712336W DÉC 16°W

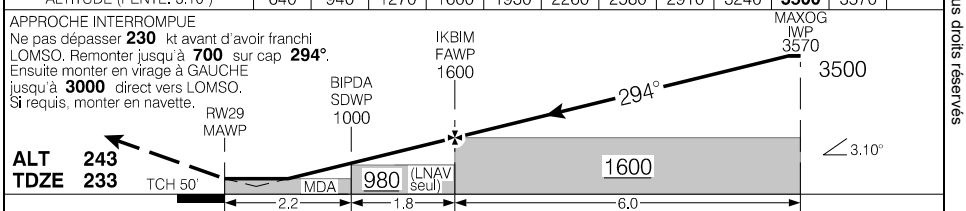
CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	WAAS **Ch 80104** W29A	APCH CRS **294°**	ALT MIN IKBIM **1600**	LDA **5700**



DIST JUSQU'À RW29	1.1	2	3	4	5	6	7	8	9	**9.8**	10
ALTITUDE (PENTE: 3.10°)	640	940	1270	1600	1930	2260	2580	2910	3240	**3500**	3570

APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser **230** kt avant d'avoir franchi LOMSO. Remonter jusqu'à **700** sur cap **294°**. Ensuite monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers LOMSO. Si requis, monter en navette.



Nœuds	pi/min	min : s
70	380	
90	490	
110	600	
130	710	
150	820	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**481**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -24°C, max. 47°C)	**542**	(311)	1	
LNAV	**640**	(409)	1¼	

RNAV (GNSS) Z PISTE 29 CYQB

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

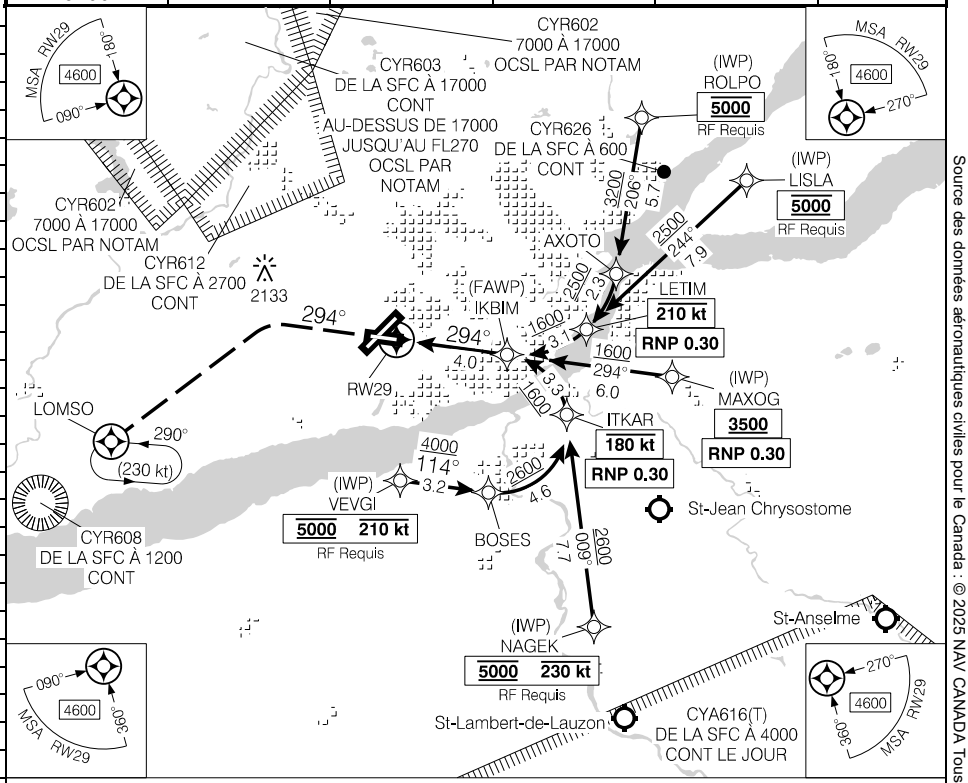
RNAV (RNP) Y PISTE 29

464728N 0712336W DÉC 16°W

CYQB

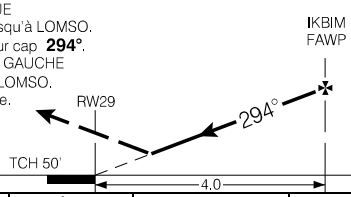
ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	TML – **124.0 127.85 322.8**	TWR – **118.65 236.6**	GND – **121.9 250.0**	
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **294°**	ALT MIN IKBIM **1600**	LDA **5700**

P2 AO



APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser 230 kt jusqu'à LOMSO.
Remonter jusqu'à **700** sur cap **294°**.
Ensuite monter en virage à GAUCHE jusqu'à **3000** direct vers LOMSO.
Si requis, monter en navette.

ALT 243
TDZE 233



	CATÉGORIE	A	B	C	D
	RNP 0.15	530	(299)	1	
AUTORISATION REQUISE (min. -24° C) (max. 47° C)	RNP 0.30	622	(391)	1¼	

RNAV (RNP) Y PISTE 29 CYQB

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Piste 24 : Monter et maintenir **7000**.

Note : Arbres jusqu'à 312 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
300 pieds/NM	450	600	700	800	900	1000	1250	1500

OLAVO TRANSITION : (GOXEV2.OLAVO) Monter sur route **241°** jusqu'à GOXEV, ensuite sur route **324°** jusqu'à OLAVO.

IKMIK TRANSITION : (GOXEV2.IKMIK) Monter sur route **241°** jusqu'à GOXEV, ensuite sur route **211°** jusqu'à IKMIK.

FLEUR TRANSITION : (GOXEV2.FLEUR) Lorsque CYA616(T) actif: Requiert une pente de montée minimale de **300** pieds/NM jusqu'à **5100**. Monter sur route **241°** jusqu'à GOXEV, ensuite sur route **151°** jusqu'à VIXUV, ensuite sur route **062°** jusqu'à FLEUR.

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 10 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Après avoir atteint la fin de transition, continuer en route et monter à l'altitude du plan de vol.

Note : Si la panne de communication survient plus de 10 minutes après le décollage, procéder selon la procédure de panne de communication en route appropriée.

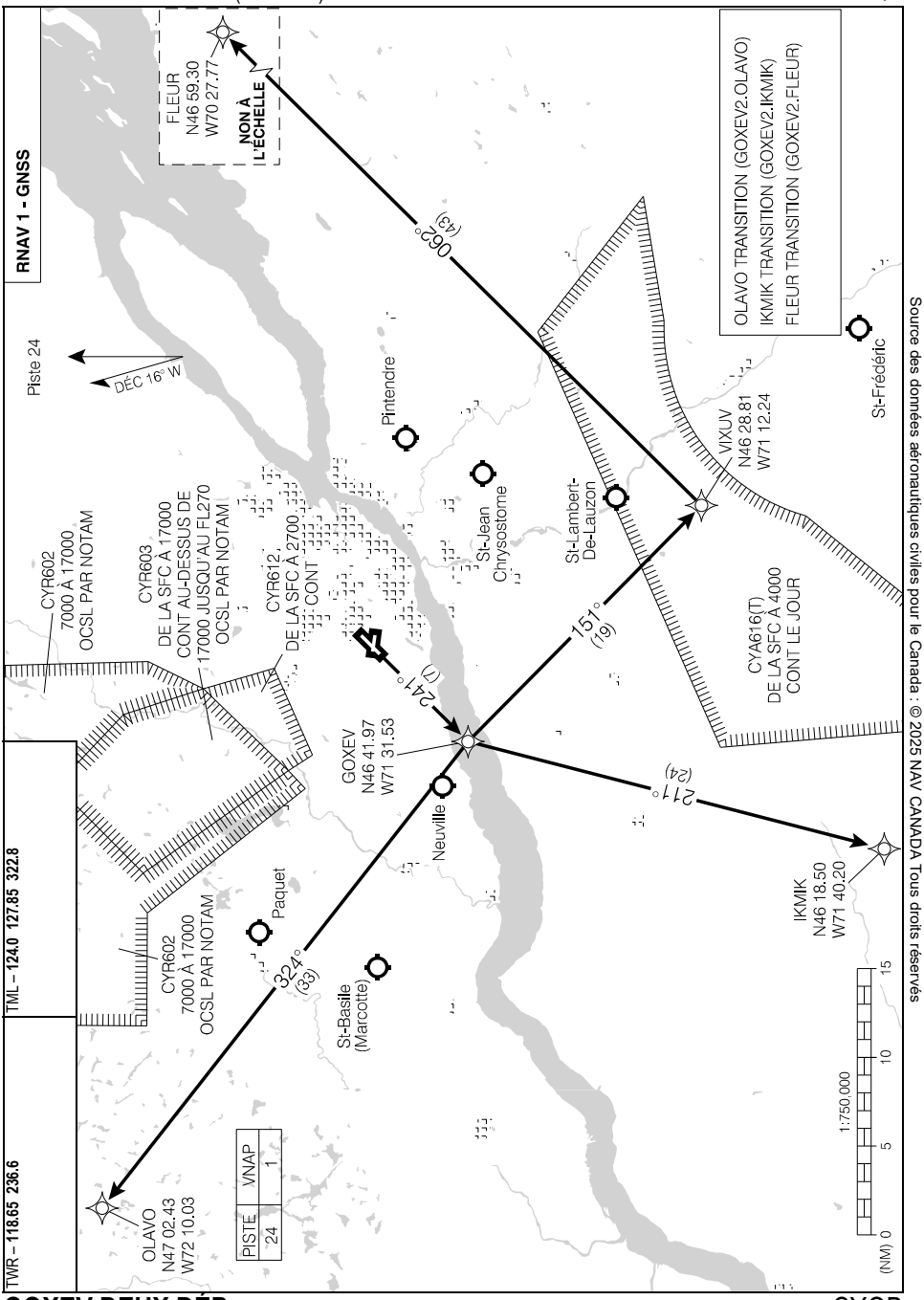
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

GOXEV DEUX DÉP (GOXEV2.)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

GOXEV DEUX DÉP (GOXEV2.)

EFF 26 DÉC 24

CYQB

Description des routes de départ

À moins d'assignation contraire de l'ATC :
Aéronef non-réacté maintenir **3000**. Aéronef réacté maintenir **4000**.

Piste 29 : Requiert une pente de montée minimal de **280** pieds/NM jusqu'à **1500**. Monter cap **294**° jusqu'à **640** puis monter en virage à GAUCHE sur un cap de **273**° ou tel qu'assigné par ATC pour vecteurs radar.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
280 pieds/NM	420	560	660	750	840	940	1170	1400

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 3 minutes après décollage, et;
3. Continuer en route 3 minutes après avoir affiché 7600.

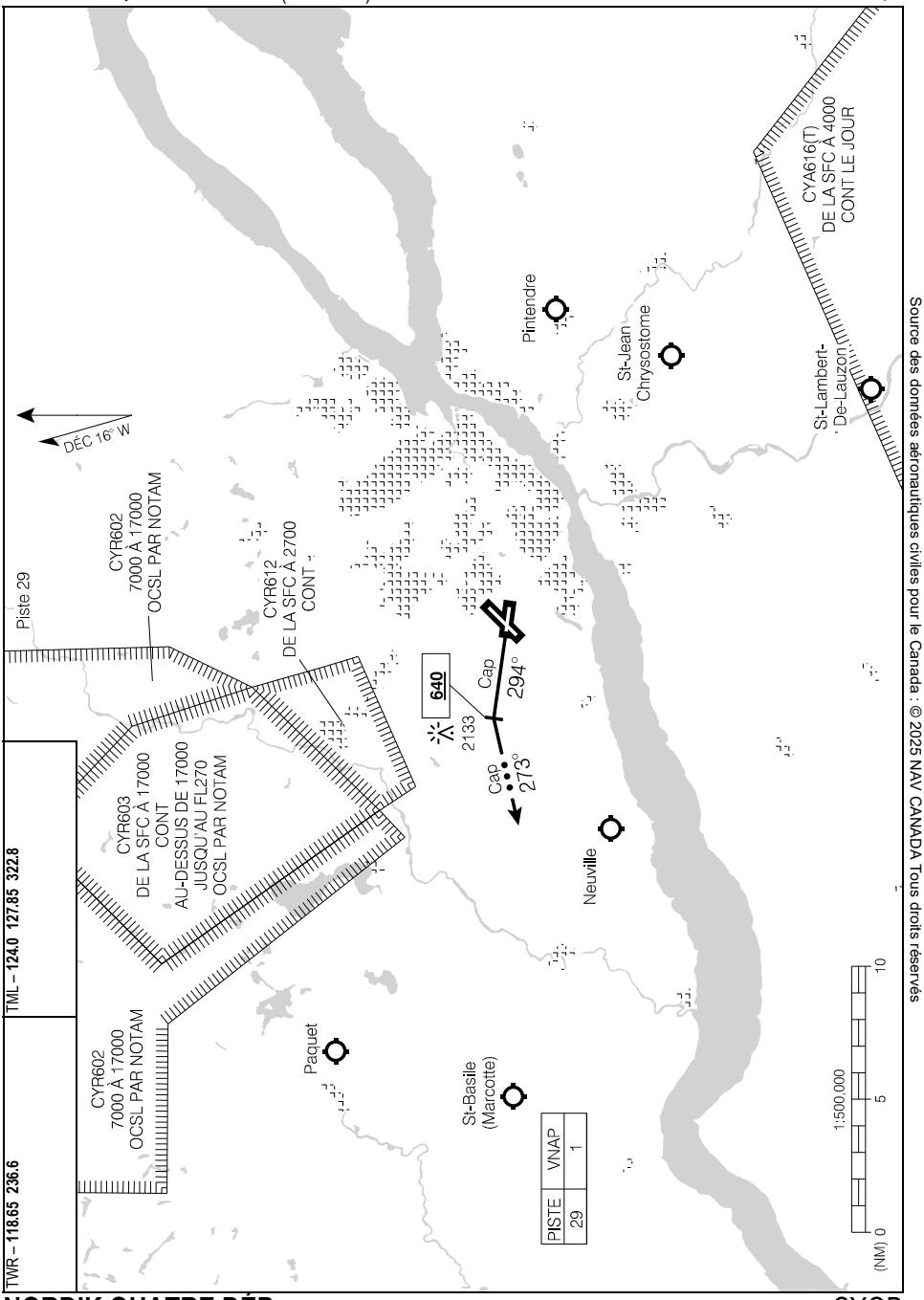
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

NORDIK QUATRE DÉP (NORDK4.)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

NORDIK QUATRE DÉP (NORDK4.)

EFF 31 OCT 24

CYQB

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Piste 06 : 1. Requiert une pente de montée minimal de **240** pieds/NM jusqu'à **2300**.

2. Monter sur un cap de **061**° ou tel qu'assigné par ATC pour vecteurs radar. Maintenir **4000** ou altitude assigné.

Piste 11 : 1. Monter sur un cap de **114**° ou tel qu'assigné par ATC pour vecteurs radar.

2. À moins d'assignation contraire de l'ATC :
Aéronef non-réacté maintenir **3000**.
Aéronef réacté maintenir **4000**.

Piste 24 : 1. Monter sur un cap de **241**° ou tel qu'assigné par ATC pour vecteurs radar.

2. À moins d'assignation contraire de l'ATC :
Aéronef non-réacté maintenir **3000**.
Aéronef réacté maintenir **4000**.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
240 pieds/NM	360	480	560	640	720	800	1000	1200

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 3 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 3 minutes après avoir affiché 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

QUEBEC SIX DÉP (CYQB6.)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

QUEBEC SIX DÉP (CYQB6.)

CYQB

EFF 10 AOÛT 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Piste 06 : Monter et maintenir **7000**.

Note : Terrain jusqu'à 262 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 500' à DROITE de l'axe de piste et aprx. 0,2 NM passé l'extrémité de départ de la piste, 800' à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
220 pieds/NM	330	440	520	590	660	740	920	1100
230 pieds/NM	350	460	540	620	690	770	960	1150

APGEV TRANSITION (SEBIP2.APGEV) : Requiert une pente de montée minimale de **230** pieds/NM jusqu'à **2500**. Monter sur route **061°** jusqu'à SEBIP, ensuite sur route **027°** jusqu'à APGEV.

FLEUR TRANSITION (SEBIP2.FLEUR) : Requiert une pente de montée minimale de **220** pieds/NM jusqu'à **800**. Monter sur route **061°** jusqu'à SEBIP, ensuite sur route **096°** jusqu'à FLEUR.

IKMIK TRANSITION (SEBIP2.IKMIK) : Requiert une pente de montée minimale de **220** pieds/NM jusqu'à **800**. Ne pas dépasser 230 kt avant d'avoir atteint OBRIR. Monter sur route **061°** jusqu'à SEBIP, ensuite sur route **151°** jusqu'à OBRIR, ensuite sur route **238°** jusqu'à IKMIK.

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 10 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Après avoir atteint la fin de transition, continuer en route et monter à l'altitude du plan de vol.

Note : Si la panne de communication survient plus de 10 minutes après le décollage, procéder selon la procédure de panne de communication en route appropriée.

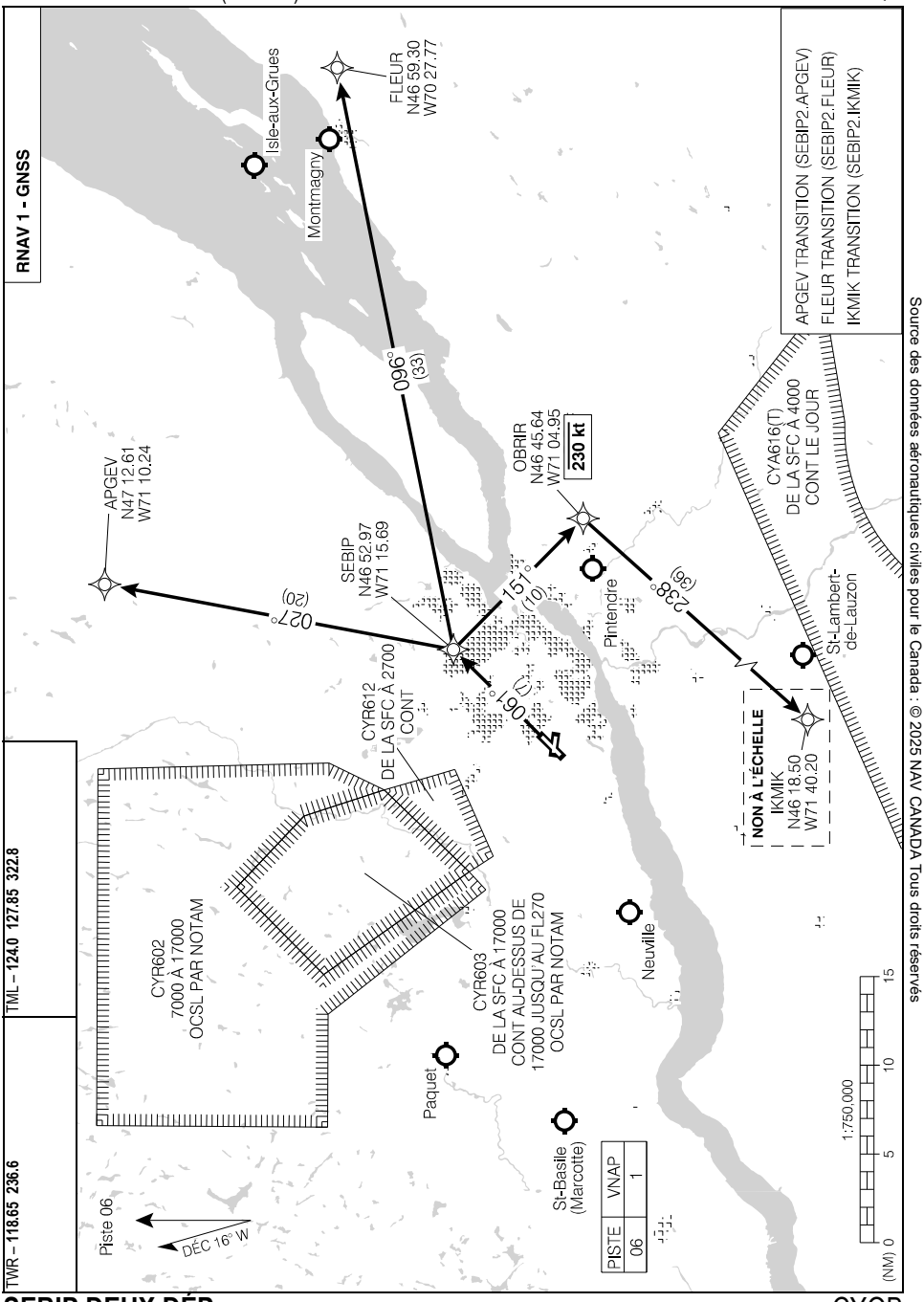
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

SEBIP DEUX DÉP (SEBIP2.)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEBIP DEUX DÉP (SEBIP2.)

EFF 26 DÉC 24

CYQB

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Piste 29 : Requiert une pente de montée minimale de **400** pi/NM jusqu'à **1900**. Ne pas dépasser 220 kt jusqu'à XUBUN. Monter sur route **294°** jusqu'à TILAC, ensuite monter en virage à GAUCHE direct vers XUBUN. Monter et maintenir **7000**.

Note : Arbres jusqu'à 305 ASL aprx 150' passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
400 pieds/NM	600	800	940	1070	1200	1340	1670	2000

OLAVO TRANSITION (TILAC2.OLAVO) : En passant XUBUN, monter en virage à DROITE sur route **330°** jusqu'à OLAVO.

IKMIK TRANSITION (TILAC2.IKMIK) : En passant XUBUN, monter en virage à GAUCHE sur route **198°** jusqu'à IKMIK.

FLEUR TRANSITION (TILAC2.FLEUR) : En passant XUBUN, monter en virage à GAUCHE sur route **165°** jusqu'à UKPOB, puis sur route **123°** jusqu'à VIXUV, et ensuite sur route **062°** jusqu'à FLEUR.

Note : Référez aux procédures d'atténuation du bruit pour les critères additionnels.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 10 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Après avoir atteint la fin de transition, continuer en route et monter à l'altitude du plan de vol.

Note : Si la panne de communication survient plus de 10 minutes après le décollage, procéder selon la procédure de panne de communication en route appropriée.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

TILAC DEUX DÉP (TILAC2.)

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CYQB

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

TILAC DEUX DÉP (TILAC2.)

EFF 26 DÉC 24

CYQB

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Procédure de départ

Piste 06 – ½ : Requiert une pente de montée minimal de **290** pieds/NM jusqu'à **5300**. Monter entre caps **035°** et **241°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2500** ou plus haut. Puis monter entre caps **064°** et **264°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612 BPOC.

Piste 11 – ½ : Requiert une pente de montée minimal de **320** pieds/NM jusqu'à **5200**. Monter entre caps **035°** et **291°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612.

Note : Arbres jusqu'à 300 ASL au seuil de l'extrémité de la piste de départ, 450' à GAUCHE et 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 650' à DROITE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2500** ou plus haut. Puis monter entre caps **064°** et **264°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612 BPOC.

Piste 24 – ½ : Requiert une pente de montée minimal de **320** pieds/NM jusqu'à **5300**. Monter entre caps **280°** et **061°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2500** ou plus haut. Puis monter entre caps **064°** et **264°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612 BPOC.

Piste 29 – ½ : Requiert une pente de montée minimal de **340** pieds/NM jusqu'à **5300**. Monter entre caps **273°** et **114°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612.

Note : Terrain jusqu'à 242 ASL au seuil de l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2500** ou plus haut. Puis monter entre caps **064°** et **264°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYR603 et CYR612 BPOC.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
290 pieds/NM	440	580	680	780	870	970	1210	1450
320 pieds/NM	480	640	750	860	960	1070	1340	1600
340 pieds/NM	510	680	800	910	1020	1140	1420	1700

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Généralités

1. Les procédures d'atténuation du bruit s'appliquent à tous les avions à réaction exploités en IFR ou VFR.
2. Exemptions:

   Des exemptions peuvent être accordées à l'avance par le directeur, Planification et conformité services aériens pour des vols spécifiques et/ou pour des périodes déterminées. Transmettre votre demande et une justification à l'adresse suivante :

   Directeur, Planification et conformité services aériens
   Aéroports international Jean-Lesage de Québec
   505, rue Principale
   2ieme étage
   Québec (Québec)
   G2G 0J4
   Téléphone : 418-640-0707
   Télécopieur : 418-640-2397

Procédures de Départs

Rwy	NADP
All rwys	1 ou 2

Les Procédures de Départs NADP 1 ou 2 s'appliquent a tous les SID.

Voir CAP GEN - Procédures d'atténuation du bruit pour plus de détails sur les NADP 1 ou 2.

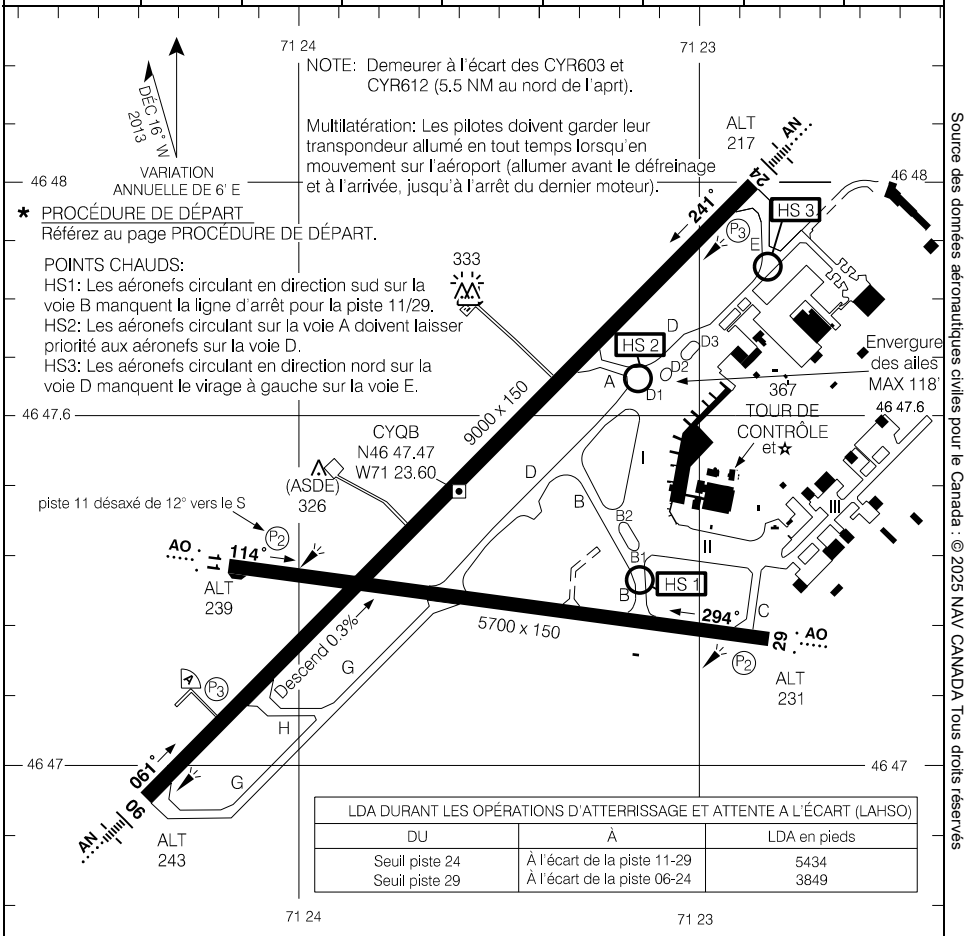
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYQB

ATIS – **128.3** (Fr) **134.6** (Ang)	GND – **121.9 250.0**	TWR – **118.65 236.6**	TML – **124.0 127.85 322.8** RADIO Quebec – **123.27**

DIST DÉCLARÉES	06	24	11	29				
TORA	9000	9000	5700	5700				
TODA	9984	9984	5700	5700				
ASDA	9000	9000	5700	5700				
LDA	9000	9000	5700	5700				



NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTE 06: RVR 1200 PISTE 24: (¼ sm)	NON AUTORISÉ
MINIMUM DE DÉCOLLAGE	
Toutes pistes: ★	ÉCHELLE EN PIEDS 1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Procédure d'opérations avec une visibilité réduite
(RVR en-dessous de 2600 jusqu'à 1200 pieds)

Opérations visibilité réduite 24 heures

Les opérations effectuées sur la piste 06-24 : lorsque la visibilité signalée est inférieure à un RVR 2600 ou ½ mille terrestre, mais supérieure ou égale à une RVR 1200 ou ¼ mille terrestre, est en conformité avec le circulaire CI 302-001.

Les opérations par faible visibilité (LVOP) (en bas de RVR 1200') ne sont pas permises.

Départs & Arrivées

Véhicule « Follow-me »

Un véhicule « Follow-me » sera disponible en tout temps, pour toutes circonstances, à la demande des pilotes. Ce service s'applique pour un vol à la fois, sur une base de premier arrivé, premier servi, sauf exception.

Lors d'opérations RVOP, aucun remorquage ni essai moteur n'est permis sur les aires de manœuvre. De plus, l'accès par véhicule à l'aire de manœuvre lors de conditions de visibilité réduite sera restreint aux fonctions essentielles aux opérations seulement.

Nuit seulement : Lorsque la visibilité signalée est inférieure à une RVR 1800 ou 3/8 SM, un véhicule « Follow-me » est obligatoire en conformité avec le circulaire CI 302-004.

Conditions d'exploitation

20 minutes avant l'heure de départ ou à l'arrivée du vol, le pilote place une demande pour l'assistance d'un véhicule d'escorte « Follow-me » afin de circuler sur les aires de manœuvre en communiquant avec le contrôleur sol de NAV CANADA.

Le pilote doit fournir les informations suivantes:

- La position exacte sur le site (numéro de barrière ou FBO);
- Le type d'appareil et la compagnie aérienne;
- L'heure de départ du vol (si applicable);
- La destination sur le site (seuil de piste, numéro de barrière ou FBO);

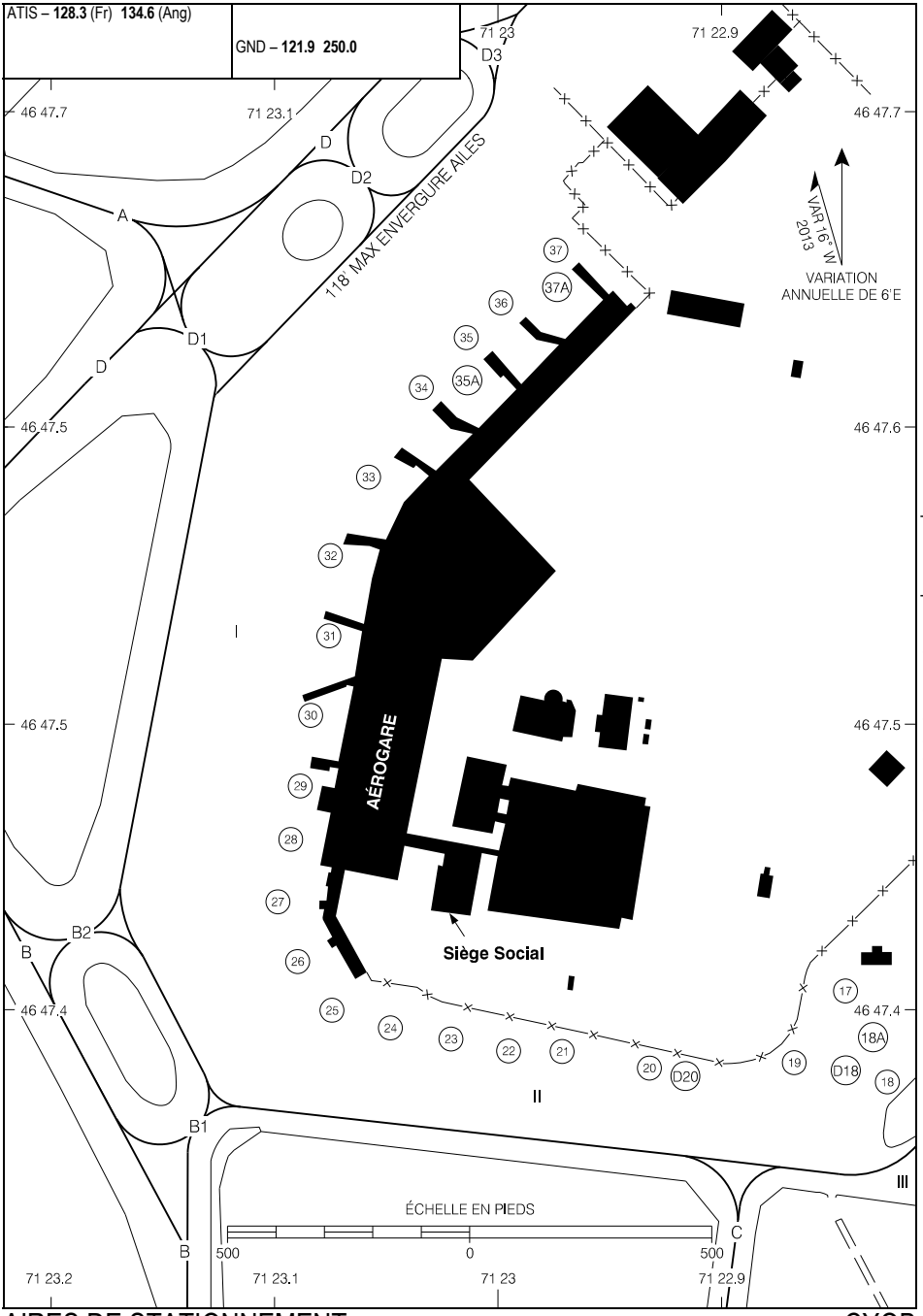
Le véhicule « Follow-me » se présentera devant l'appareil à une distance de 30m et les feux de détresse (Hazard) seront activés afin de démontrer qu'il est prêt à circuler, et ce, pour toute la durée de l'escorte;

Après autorisation de circuler, le véhicule « Follow-me » suivra les lignes guides à une vitesse de 30 kph (16 nœuds) jusqu'à la destination demandée.

Niveau de service de la piste

Piste 06	RVR 1200
Piste 24	(¼ sm)

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RENARD, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

524350N 0721315W DÉC 19°W

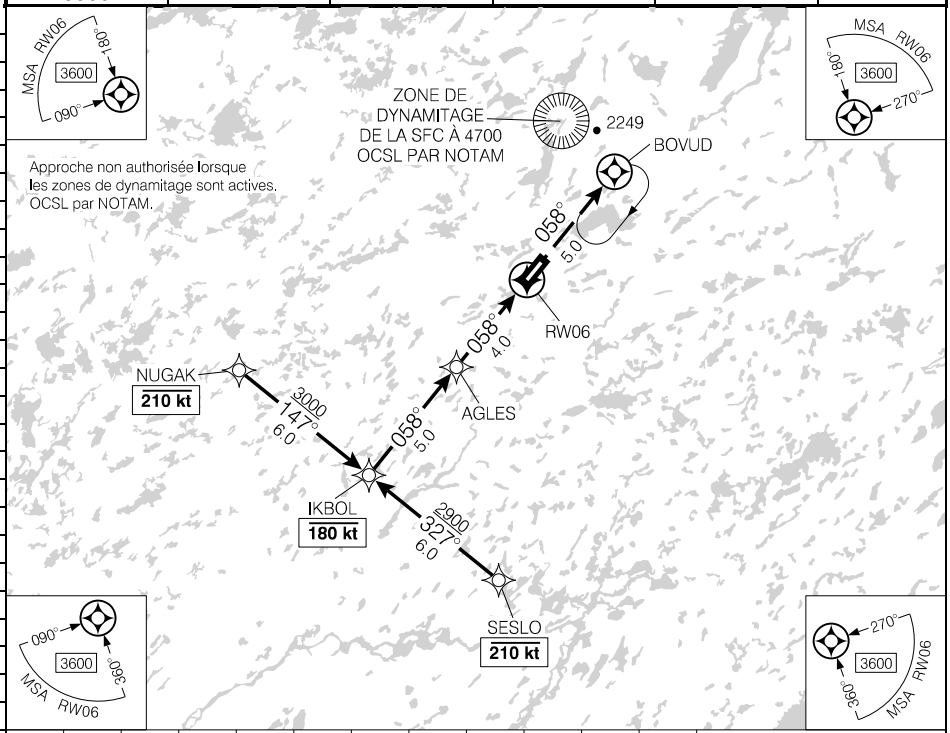
CFX5

UNICOM – **122.8** (AU)

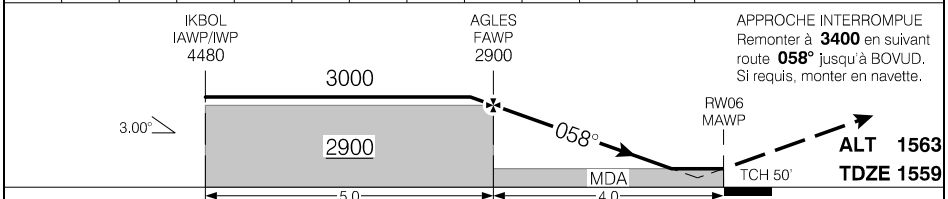
ATF

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN AGLES	LDA
5300	**Ch 80419** W06A	**058°**	**2900**	**4902**

A O



(NM)				9	8	7	6	5	**4.4**	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW06
				4480	4150	3830	3510	3190	**3000**	2560	2240	1900	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1802**	(250)	1	
LNAV	**1900**	(348)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CFX5

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RENARD, QC

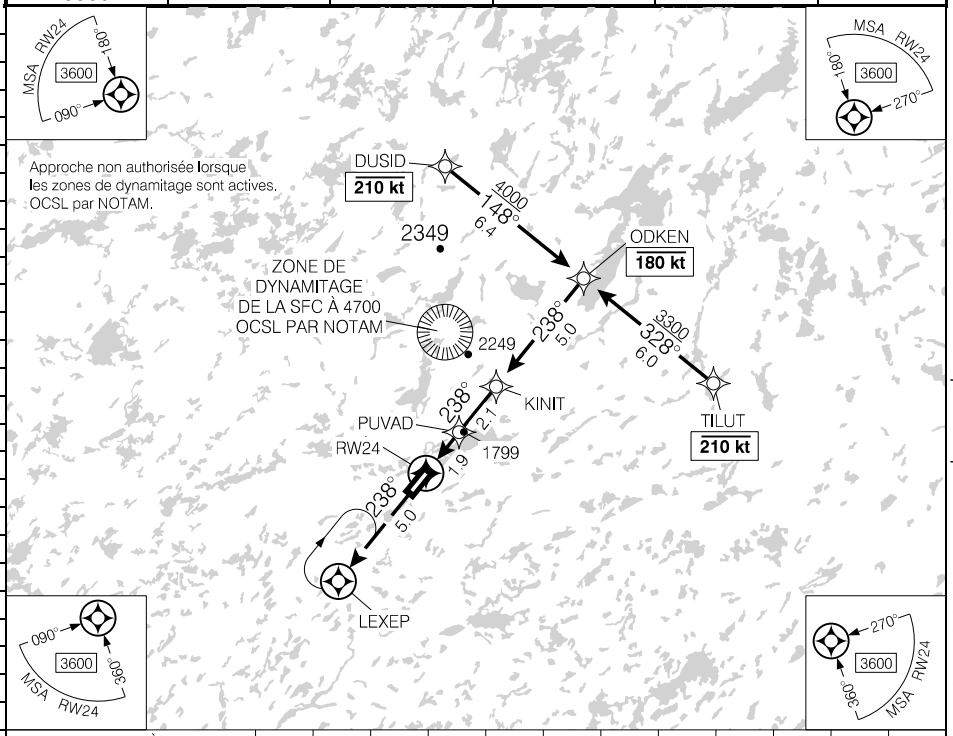
RNAV (GNSS) PISTE 24

524350N 0721315W DÉC 19°W

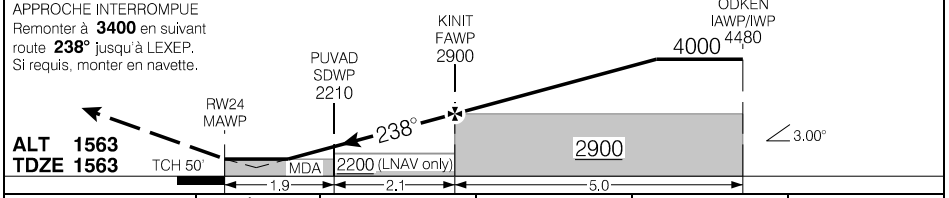
CFX5

UNICOM – **122.8** (AU) ATF

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN KINIT	LDA
5300	**Ch 80420** W24A	**238°**	**2900**	**4902**



DIST JUSQU'À RW24	1.1	2	3	4	5	6	7	**7.5**	9			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1960	2240	2560	2880	3200	3520	3840	**4000**	4480			



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1808**	(250)	1	
LNAV	**1960**	(402)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CFX5

EFF 25 JAN 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RENARD, QC

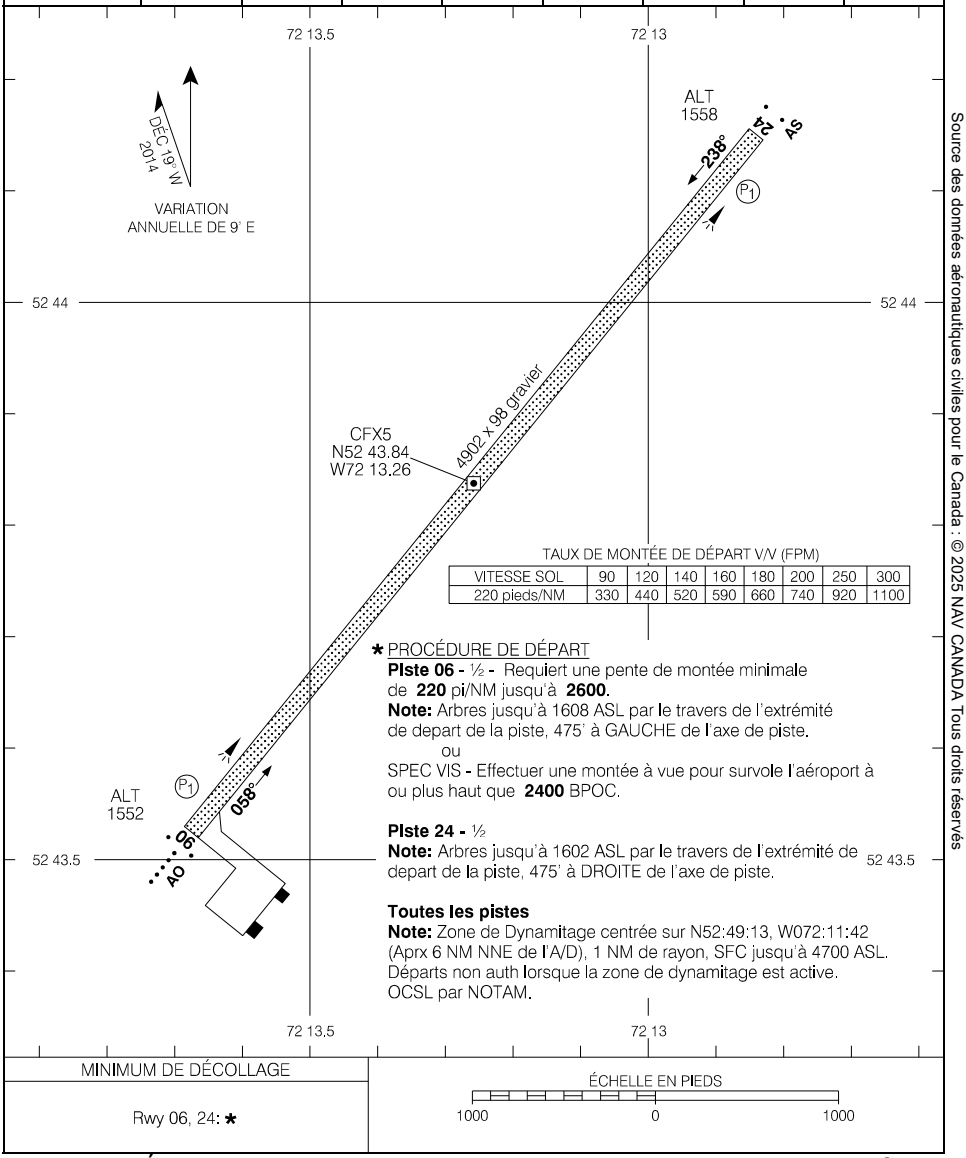
CARTE D'AÉRODROME

CFX5

UNICOM – **122.8** (AU)

ATF

DIST DÉCLARÉES	06	24
TORA	4902	4902
TODA	4902	4902
ASDA	4902	4902
LDA	4902	4902



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

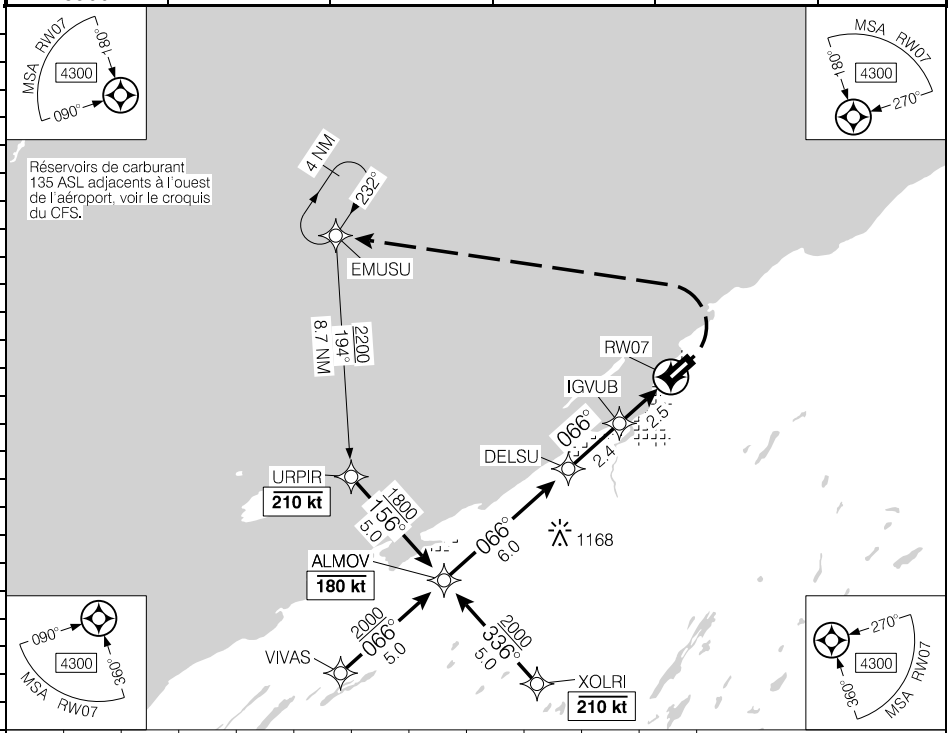
RIMOUSKI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 07

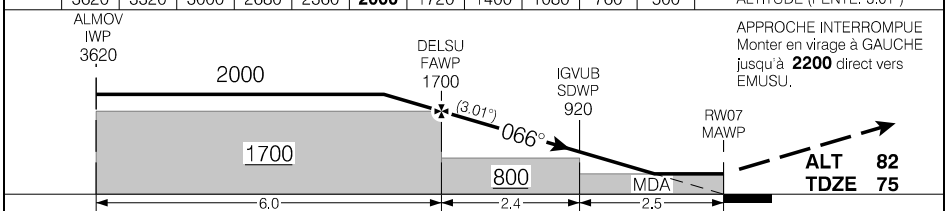
482840N 0682947W DÉC 18°W

CYXK

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO Mont-Joli – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(J) P1 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	RNAV	APCH CRS **066°**	ALT MIN DELSU **1700**	LDA **4600**



(NM)	10.9	10	9	8	7	**5.9**	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW07
	3620	3320	3000	2680	2360	**2000**	1720	1400	1080	760	500	ALTITUDE (PENTE: 3.01°)



RASS : Utiliser CYYY.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**500** (425)			1¼

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	590	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 07

CYXK

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

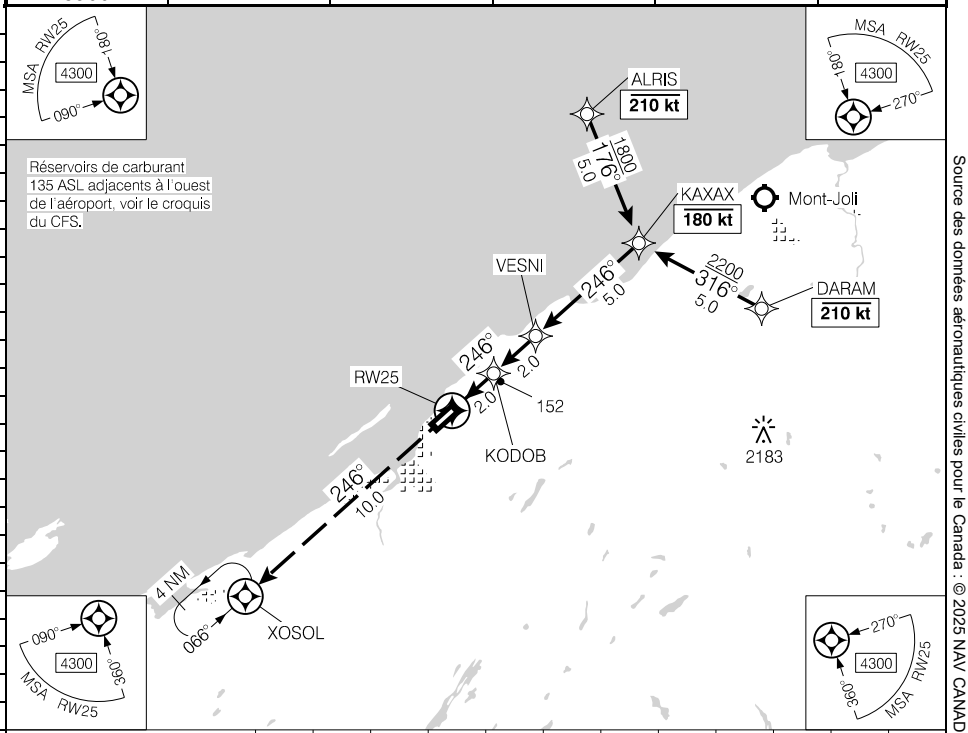
RIMOUSKI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 25

482840N 0682947W DÉC 18°W

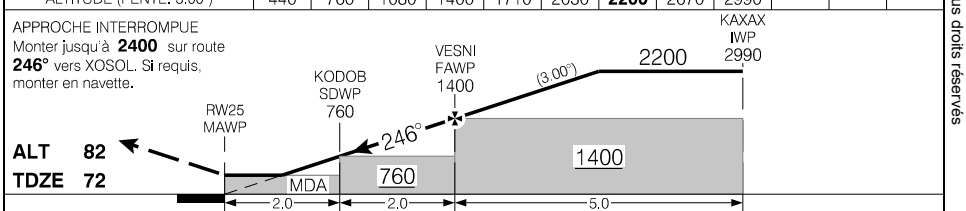
CYXK

	CTR Montreal – **134.65 227.2**	RADIO Mont-Joli – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(J) P1 AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	RNAV	APCH CRS **246°**	ALT MIN VESNI **1400**	LDA **4600**	



DIST JUSQU'À RW25	1.0	2	3	4	5	6	**6.5**	8	9			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	440	760	1080	1400	1710	2030	**2200**	2670	2990			

APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **2400** sur route **246°** vers XOSOL. Si requis, monter en navette.



RASS : Utiliser CYYY.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**440**	(369)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 25

CYXK

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

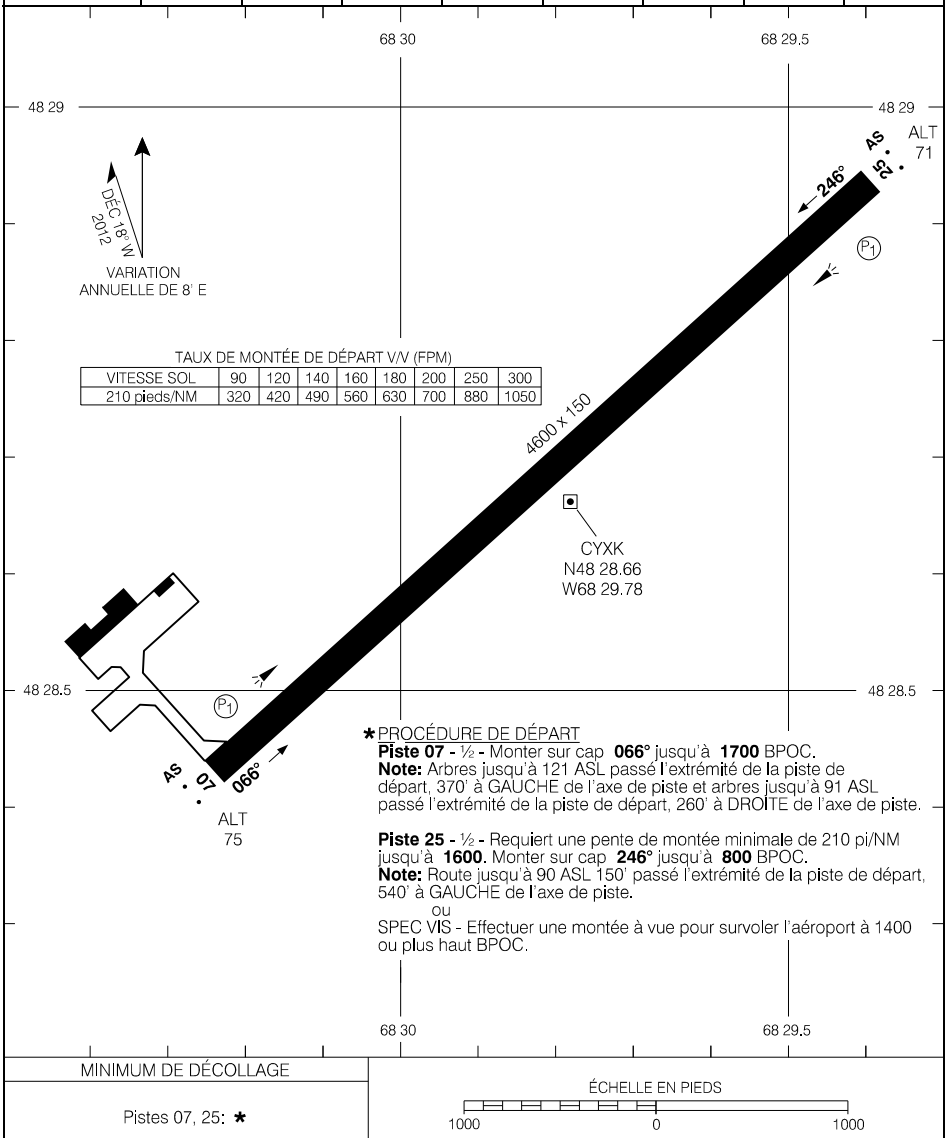
RIMOUSKI, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYXK

		RADIO Mont-Joli – **122.1** MF*	CTR Montreal – **134.65 227.2**

DIST DÉCLARÉES	07	25
TORA	4600	4600
TODA	4600	4600
ASDA	4600	4600
LDA	4600	4600



★PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 07 - ½ **-** Monter sur cap **066°** jusqu'à **1700** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 121 ASL passé l'extrémité de la piste de départ, 370' à GAUCHE de l'axe de piste et arbres jusqu'à 91 ASL passé l'extrémité de la piste de départ, 260' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 25 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de 210 pi/NM jusqu'à **1600**. Monter sur cap **246°** jusqu'à **800** BPOC.
Note: Route jusqu'à 90 ASL 150' passé l'extrémité de la piste de départ, 540' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à 1400 ou plus haut BPOC.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 07, 25: ★	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

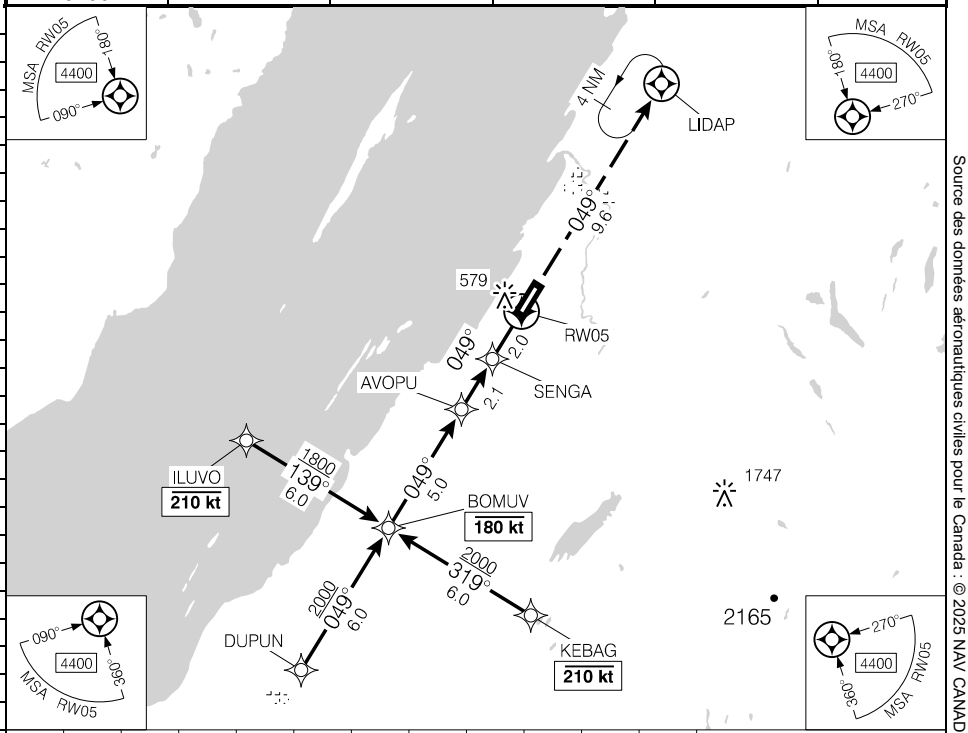
RIVIÈRE-DU-LOUP, QC

RNAV (GNSS) PISTE 05

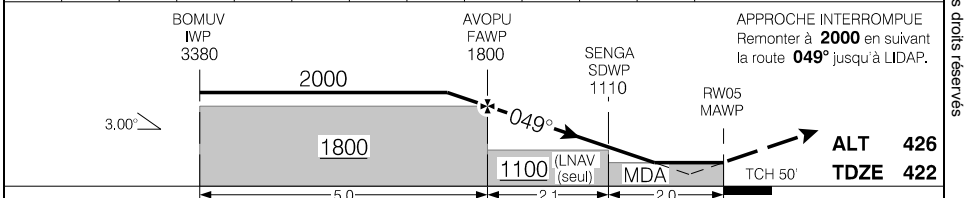
474552N 0693504W DÉC 17°W

CYRI

AUTO – **122.02**	CTR Montreal – **125.1 299.6**	UNICOM – **122.77** ATF			ARCAL 122.775(K) AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	WAAS **Ch 80050** W05A	APCH CRS **049°**	ALT MIN AVOPU **1800**	LDA **6001**	



			9.1	8	7	6	**4.8**	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW05
			3380	3020	2700	2380	**2000**	1740	1430	1110	840	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYML est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**670**	(250)	1	
LNAV	**840**	(420)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 05

CYRI

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

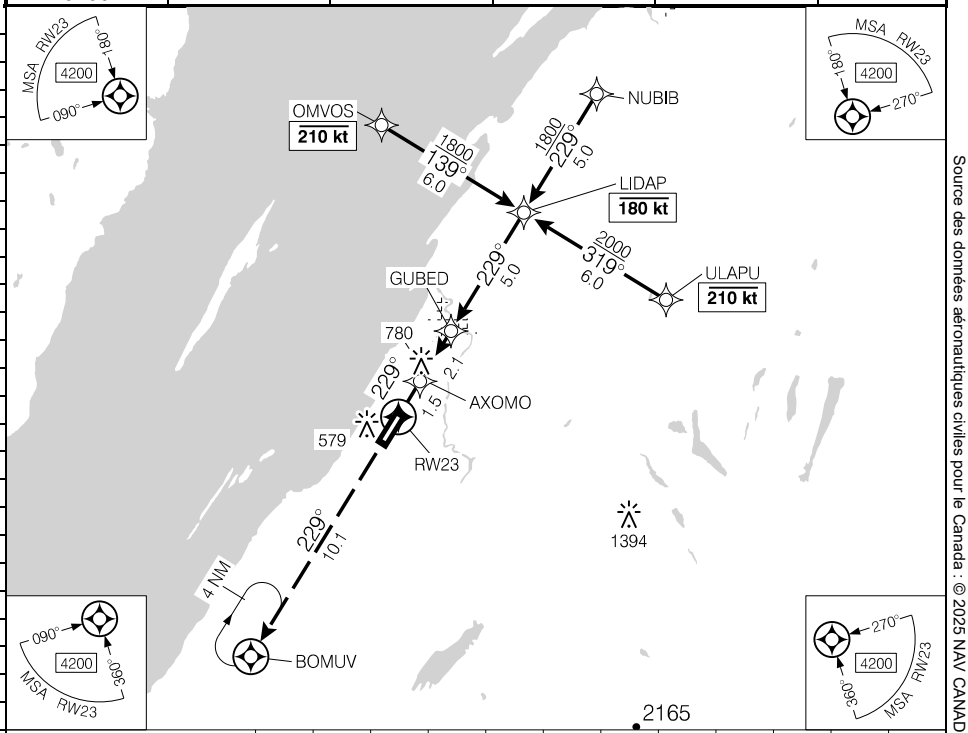
RIVIÈRE-DU-LOUP, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 23

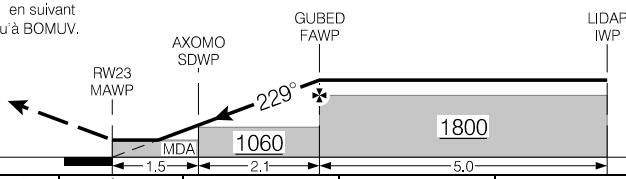
474552N 0693504W DÉC 17°W

CYRI

AUTO – **122.02**	CTR Montreal – **125.1 299.6**	UNICOM – **122.77** ATF		ARCAL 122.775(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **229°**	ALT MIN GUBED **1800**	LDA **6001**



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** en suivant la route **229°** jusqu'à BOMUV.



RASS : Lorsque CYML est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**880**	(455)	1½	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Z PISTE 23 CYRI

EFF 11 JUIL 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

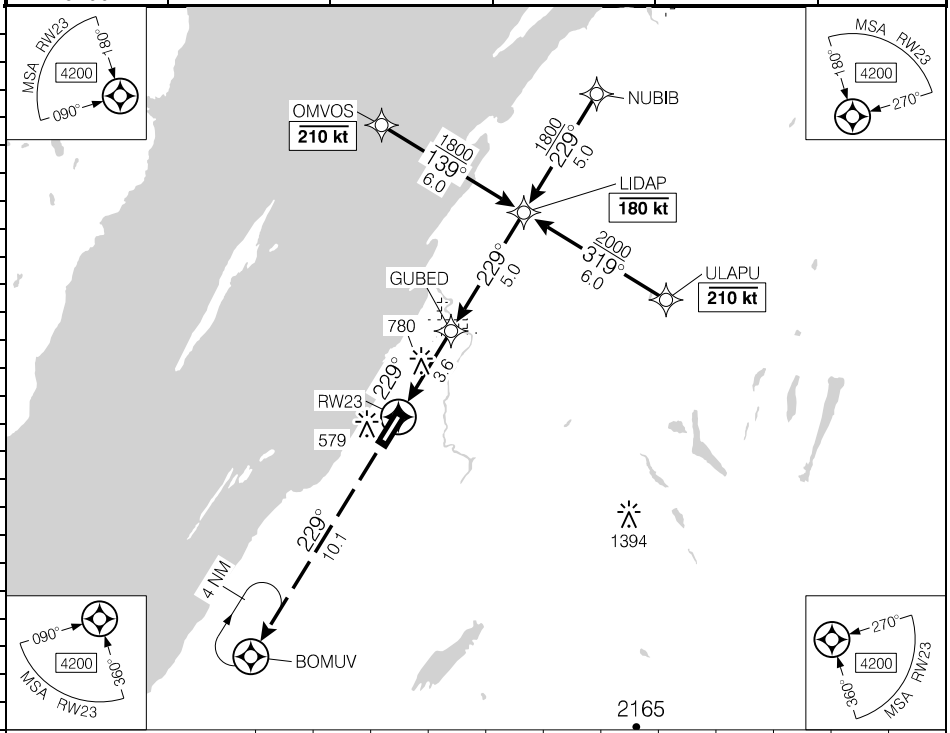
RIVIÈRE-DU-LOUP, QC

RNAV (GNSS) Y PISTE 23

474552N 0693504W DÉC 17°W

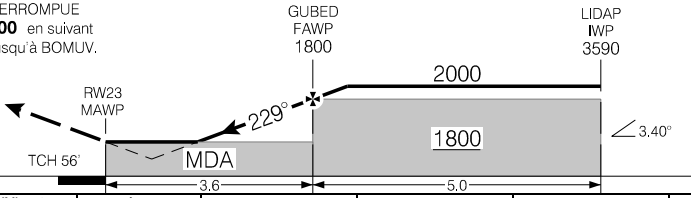
CYRI

AUTO – **122.02**	CTR Montreal – **125.1 299.6**	UNICOM – **122.77** ATF		ARCAL 122.775(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	WAAS **Ch 80051** W23A	APCH CRS **229°**	ALT MIN GUBED **1800**	LDA **6001**



DIST JUSQU'À RW23		1.6	3	**4.2**	5	6	7	8	8.6			
ALTITUDE (PENTE: 3.40°)		1060	1560	**2000**	2290	2650	3010	3370	3590			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** en suivant
la route **229°** jusqu'à BOMUV.



RASS : Lorsque CYML est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A		B	C		D
LPV	**675**	(250)	1	**695**	(270)	1
LNAV	**1060**	(635)	2			

Nœuds	pi/min	min : s
70	420	
90	540	
110	660	
130	780	
150	900	

RNAV (GNSS) Y PISTE 23 CYRI

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RIVIÈRE-DU-LOUP, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYRI

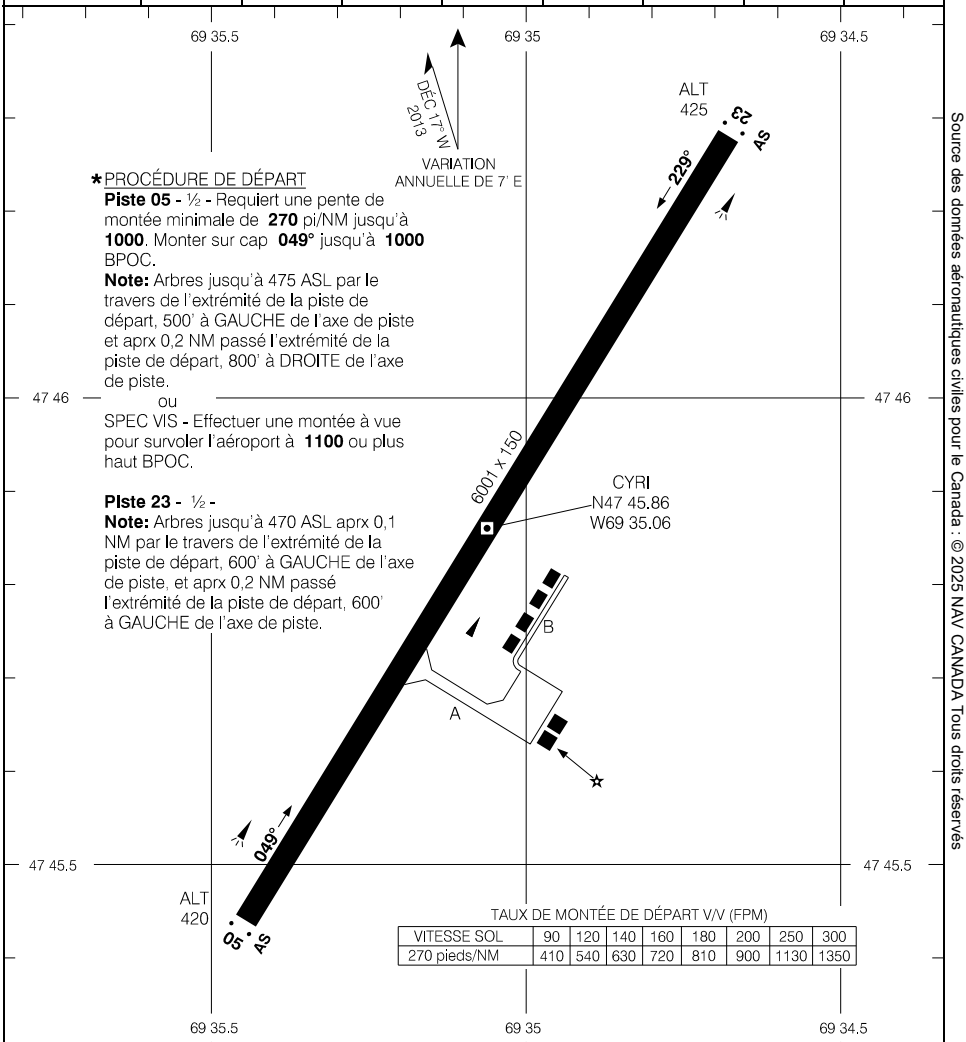
AUTO – **122.02**

UNICOM – **122.77**

ATF

CTR Montreal – **125.1** **299.6**

DIST DÉCLARÉES	05	23
TORA	6001	6001
TODA	6001	6001
ASDA	6001	6001
LDA	6001	6001



*PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 05 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **270** pi/NM jusqu'à **1000**. Monter sur cap **049°** jusqu'à **1000** BPOC.

Note: Arbres jusqu'à 475 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE de l'axe de piste et aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 800' à DROITE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1100** ou plus haut BPOC.

PIste 23 - ½ -

Note: Arbres jusqu'à 470 ASL aprx 0,1 NM par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE de l'axe de piste. et aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Piste 05; 23:*

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

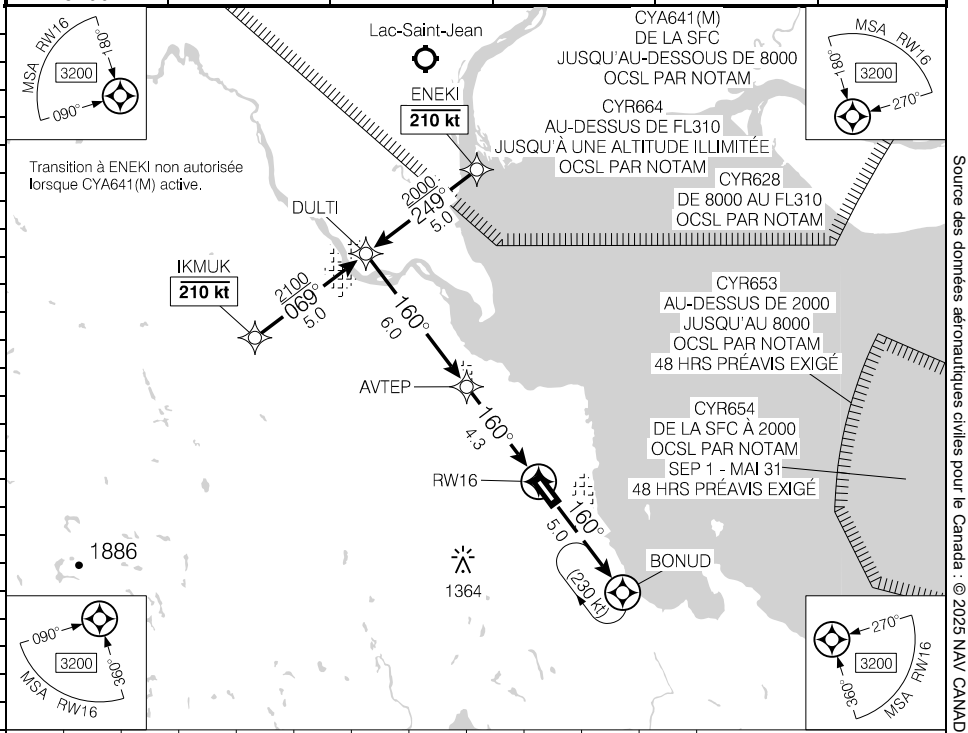
ROBERVAL, QC

RNAV (GNSS) PISTE 16

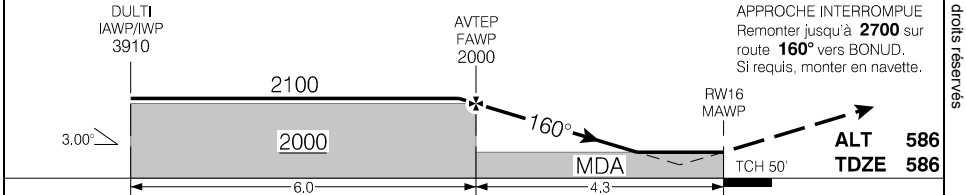
483112N 0721557W DÉC 17°W

CYRJ

	RADIO Quebec – **123.55**	RADIO Rouyn – **122.2** TFC – **122.2** MF		ARCAL 122.2(K) AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80613** W16A	APCH CRS **160°**	ALT MIN AVTEP **2000**	LDA **5000**



		10.3	9	8	7	6	**4.6**	4	3	2	1.5	DIST JUSQU'À RW16
		3910	3500	3180	2870	2550	**2100**	1910	1590	1270	1100	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**896**	(310)	1	
LNAV	**1100**	(514)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 16

CYRJ

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

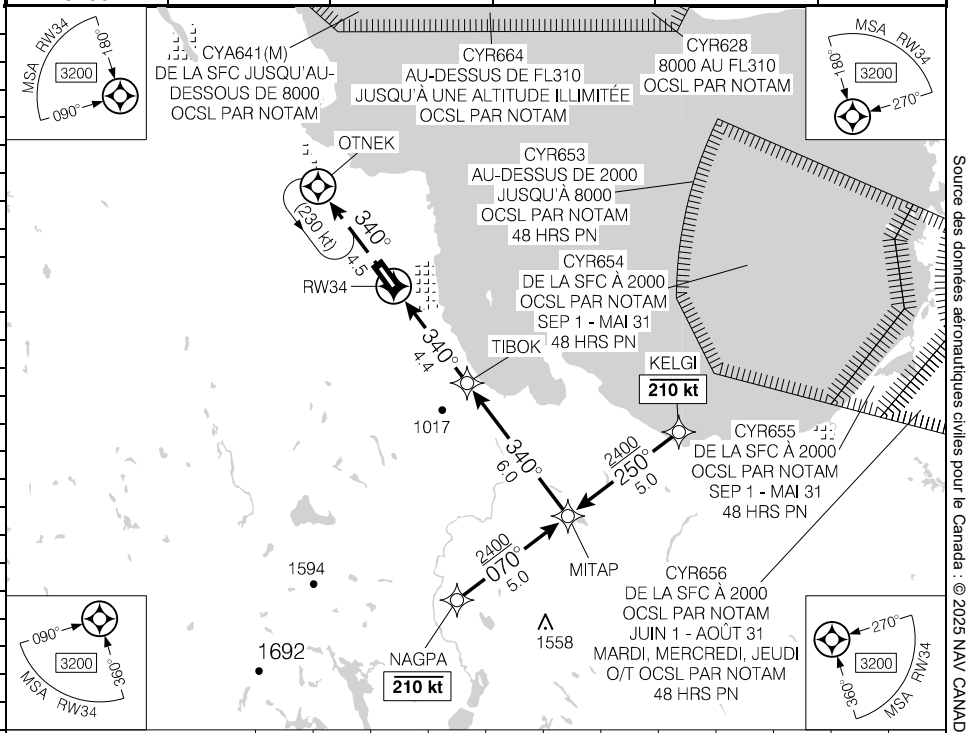
ROBERVAL, QC

RNAV (GNSS) PISTE 34

483112N 0721557W DÉC 17°W

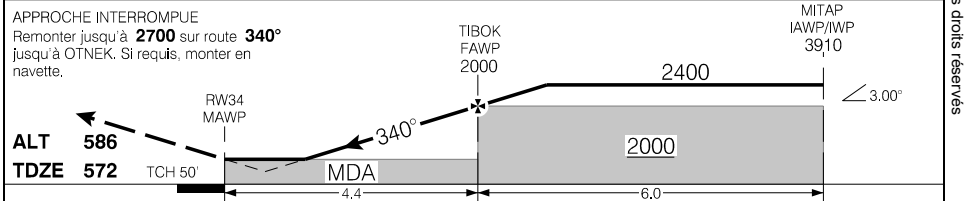
CYRJ

	RADIO Quebec – **123.55**	RADIO Rouyn – **122.2** TFC – **122.2** MF		ARCAL 122.2(K) A0 (P2)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	WAAS **Ch 80614** W34A	APCH CRS **340°**	ALT MIN TIBOK **2000**	LDA **5000**



DIST JUSQU'À RW34	1.4	2	3	4	5	**5.6**	7	8	9	10.4		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1040	1250	1570	1880	2200	**2400**	2840	3160	3480	3910		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2700** sur route **340°** jusqu'à OTNEK. Si requis, monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**810**	(250)	1	
LNAV	**1040**	(480)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 34 CYRJ

EFF 31 OCT 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

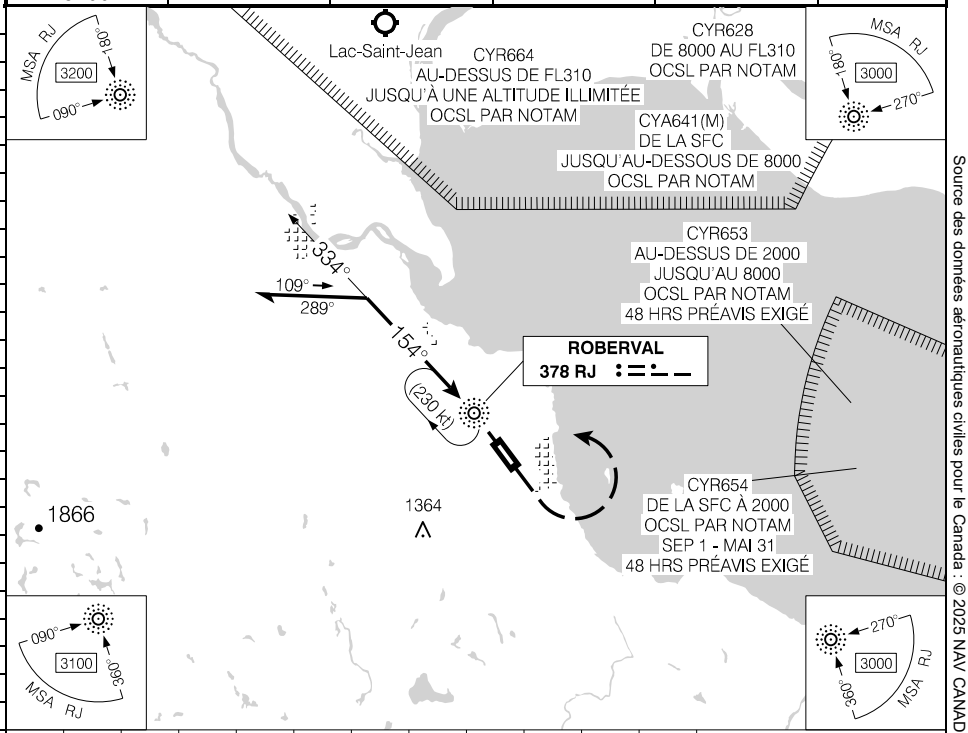
ROBERVAL, QC

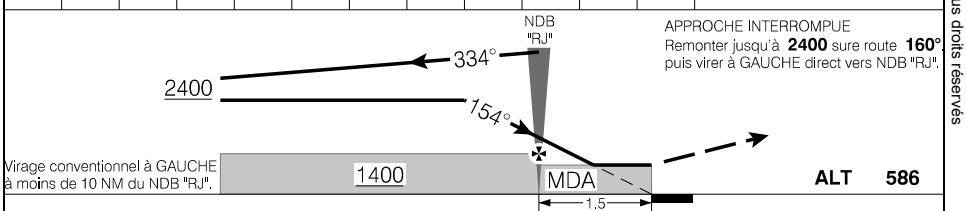
NDB A

483112N 0721557W DÉC 17°W

CYRJ

	RADIO Quebec – **123.55**	RADIO Rouyn – **122.2** TFC – **122.2** MF		ARCAL 122.2(K) BALISAGE LUMINEUX : VOIR CARTE D'AERODROME
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5700**	NDB RJ **378**	APCH CRS **160°**	ALT MIN RJ **1400**	LDA VOIR LA CARTE D'AÉRODROME	





CATÉGORIE	A	B	C	D
APPROCHE INDIRECTE	**1380**	(794)	2½	

NDB "RJ" to MAP 1.5 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70		**1:17**
90		**1:00**
110		**0:49**
130		**0:42**
150		**0:36**

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

NDB A

CYRJ

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

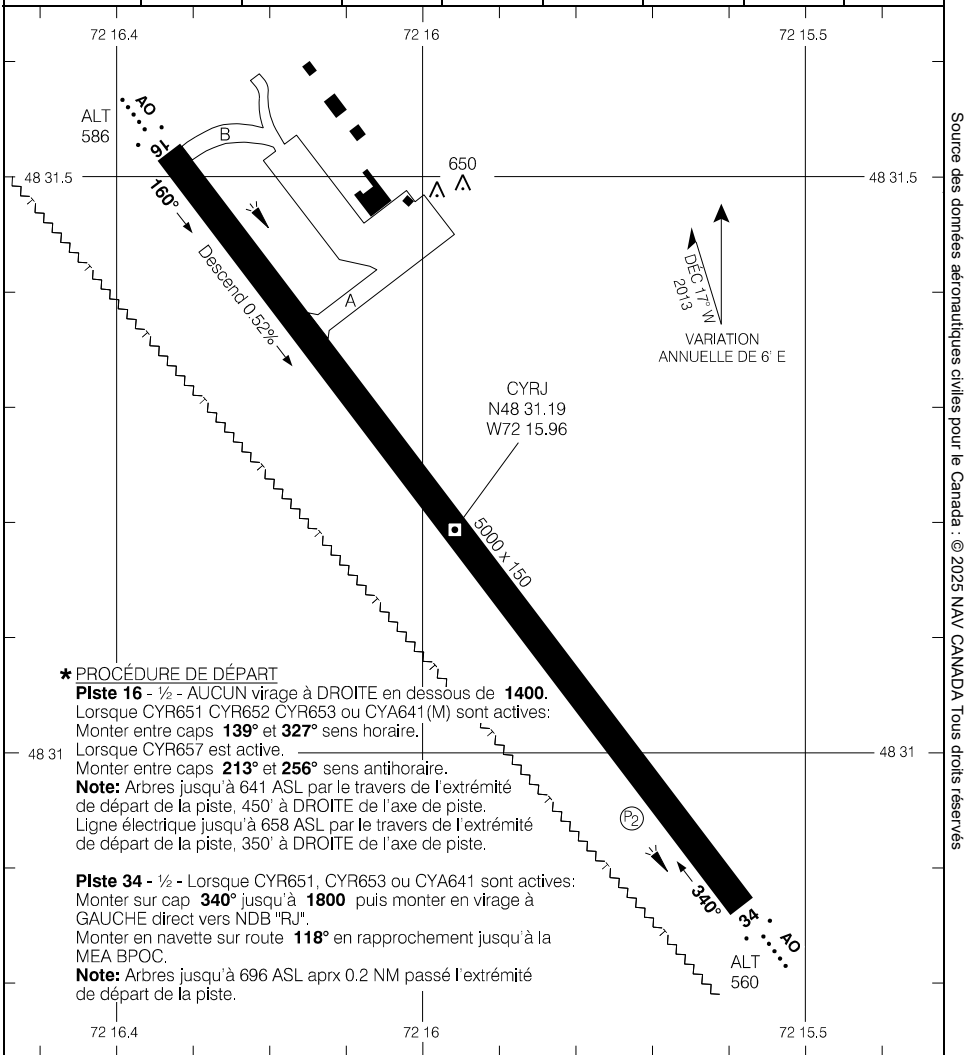
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ROBERVAL, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYRJ

			RADIO Rouyn – **122.2** TFC – **122.2** MF	RADIO Quebec – **123.55** **5680**

DIST DÉCLARÉES	16	34
TORA	5000	5000
TODA	5495	5815
ASDA	5000	5000
LDA	5000	5000



* PROCÉDURE DE DÉPART

PIste 16 - ½ - AUCUN virage à DROITE en dessous de **1400**.
Lorsque CYR651 CYR652 CYR653 ou CYA641(M) sont actives:
Monter entre caps **139°** et **327°** sens horaire.
Lorsque CYR657 est active.
Monter entre caps **213°** et **256°** sens antihoraire.
Note: Arbres jusqu'à 641 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 450' à DROITE de l'axe de piste.
Ligne électrique jusqu'à 658 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, 350' à DROITE de l'axe de piste.

PIste 34 - ½ **-** Lorsque CYR651, CYR653 ou CYA641 sont actives:
Monter sur cap **340°** jusqu'à **1800** puis monter en virage à GAUCHE direct vers NDB "RJ".
Monter en navette sur route **118°** en rapprochement jusqu'à la MEA BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 696 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de départ de la piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 16; 34: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

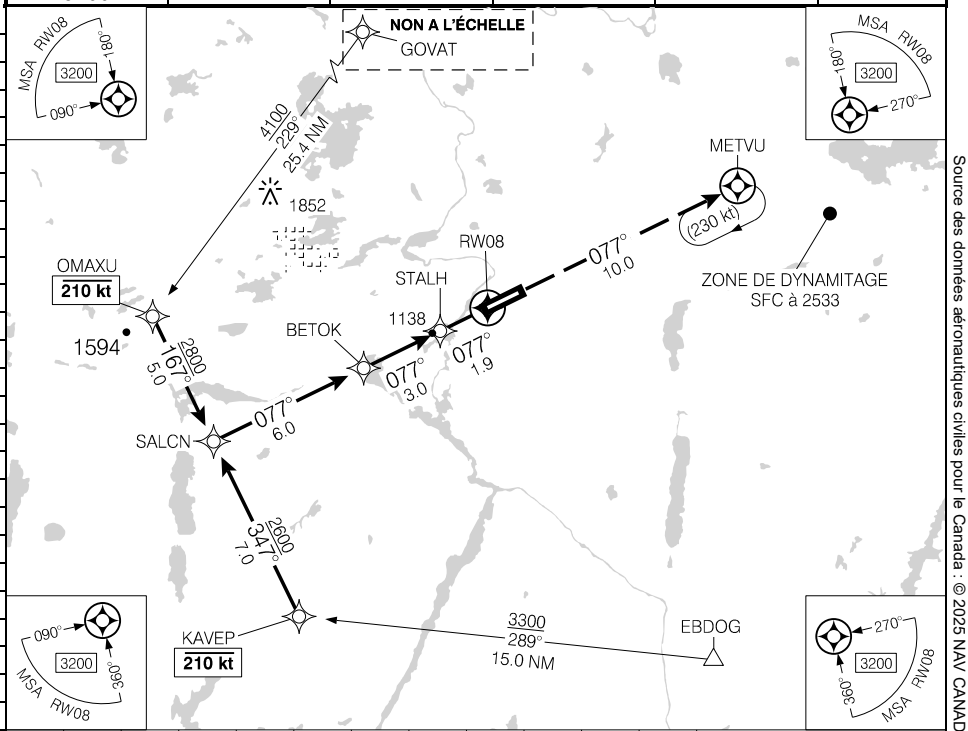
ROUYN-NORANDA, QC

RNAV (GNSS) PISTE 08

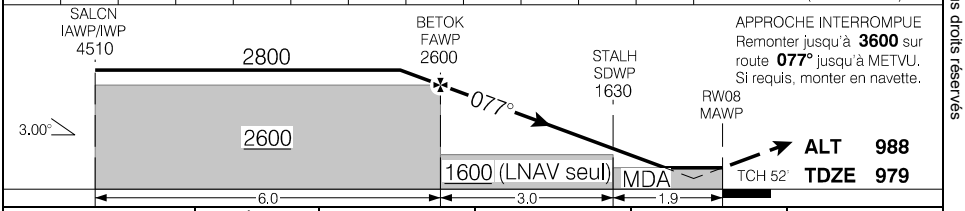
481222N 0785008W DÉC 13°W

CYUY

	CTR Montreal – **125.9**	RADIO – **122.2** MF		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80166** W08A	APCH CRS **077°**	ALT MIN BETOK **2600**	LDA **7500**



(NM)	10.9	10	9	8	7	**5.6**	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW08
	4510	4210	3890	3570	3250	**2800**	2620	2300	1980	1660	1340	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1173**	(200)	½	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1238**	(265)	1	
LNAV	**1340**	(367)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 08

CYUY

EFF 22 AVR 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

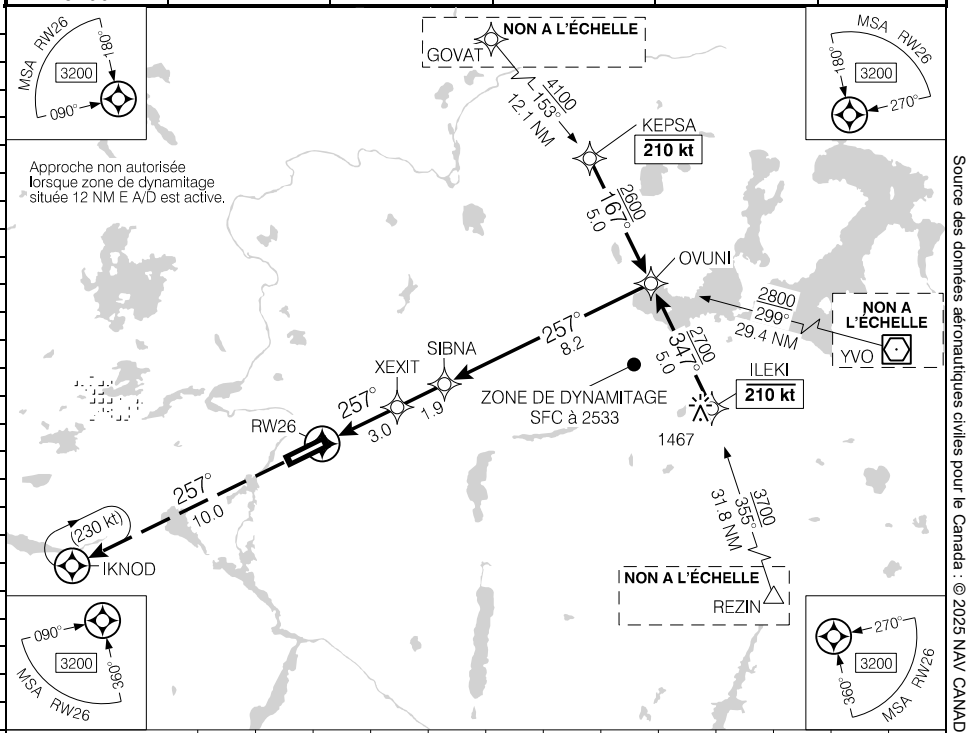
ROUYN-NORANDA, QC

RNAV (GNSS) PISTE 26

481222N 0785008W DÉC 13°W

CYUY

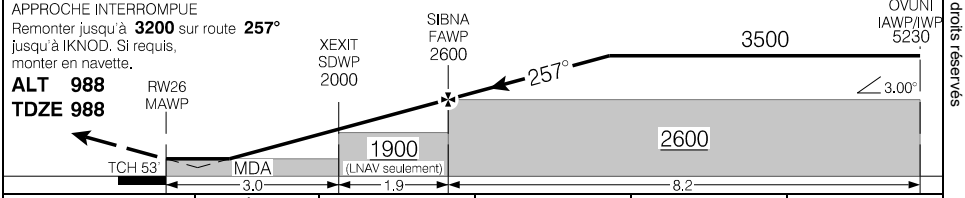
	CTR Montreal – **125.9**	RADIO – **122.2** MF		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80167** W26A	APCH CRS **257°**	ALT MIN SIBNA **2600**	LDA **7500**



DIST JUSQU'À RW26	1.1	2	3	4	5	6	7	**7.7**	9	10	11	12	13.1
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1380	1680	2000	2310	2630	2950	3270	**3500**	3910	4230	4540	4860	5230

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3200** sur route **257°** jusqu'à IKNOD. Si requis, monter en navette.

ALT 988
TDZE 988



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1238**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1326**	(338)	1	
LNAV	**1380**	(392)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 26 CYUY

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

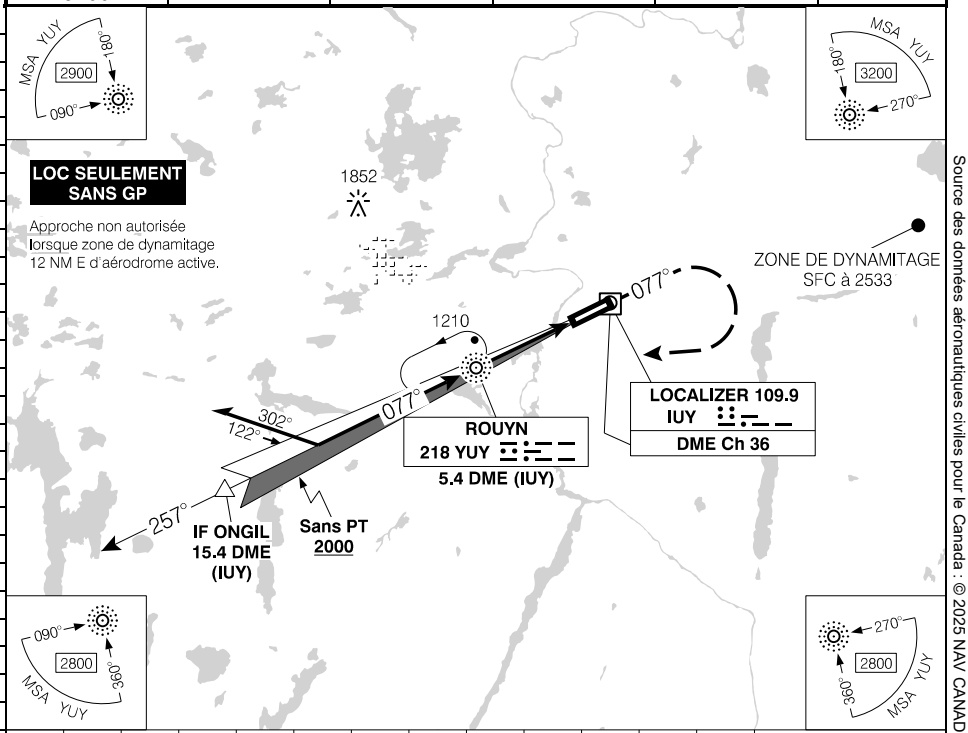
ROUYN-NORANDA, QC

LOC ou NDB PISTE 08

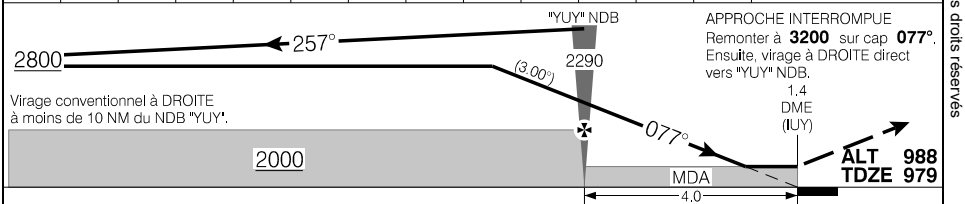
481222N 0785008W DÉC 13°W

CYUY

	CTR Montreal – **125.9**	RADIO – **122.2** MF		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	LOC IUY **109.9**	APCH CRS **077°**	ALT MIN YUY **2000**	LDA **7500**



15.4	14	13	12	11	10	9	8	**7.0**	6	5	4	2.6	DIST JUSQU'À DME (IUY)
5470	5040	4720	4410	4090	3770	3450	3130	**2800**	2500	2180	1860	1420	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC/DME	**1420** (441) 1			
LOC/NDB	**1420** (441) 1			
NDB	**1500** (521) 1			
APPROCHE INDIRECTE	**1540** (552) 1¾		**1540** (552) 2	**1600** (612) 2

NDB "YUY" au MAP 4.0 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**3:26**
90	480	**2:40**
110	580	**2:11**
130	690	**1:51**
150	800	**1:36**

LOC ou NDB PISTE 08

CYUY

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ROUYN-NORANDA, QC

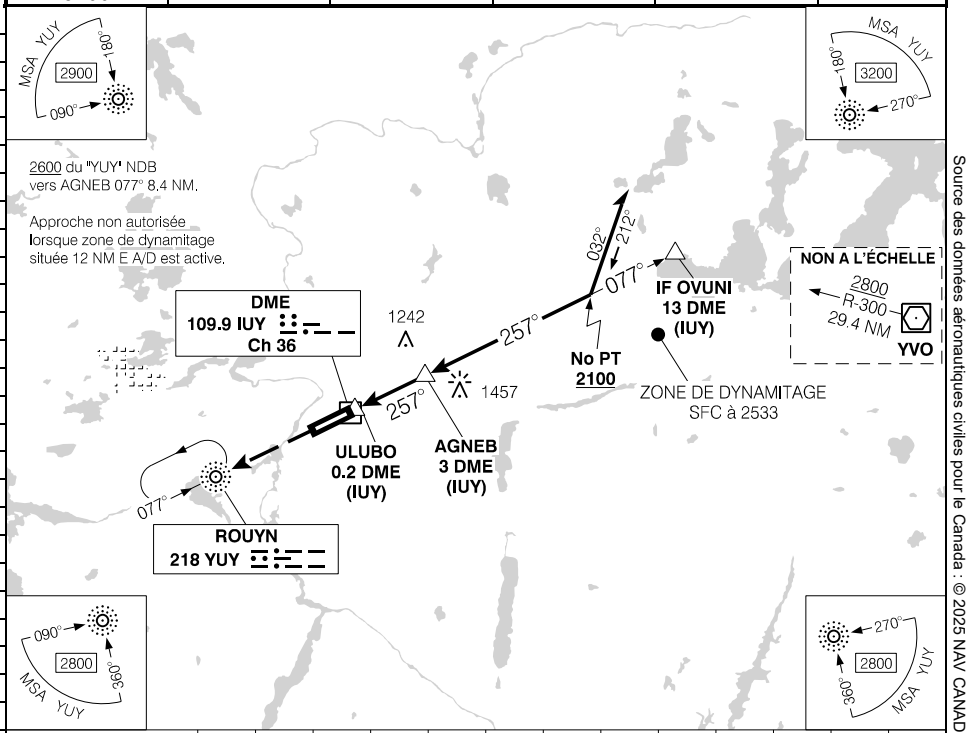
NDB/DME PISTE 26

481222N 0785008W DÉC 13°W

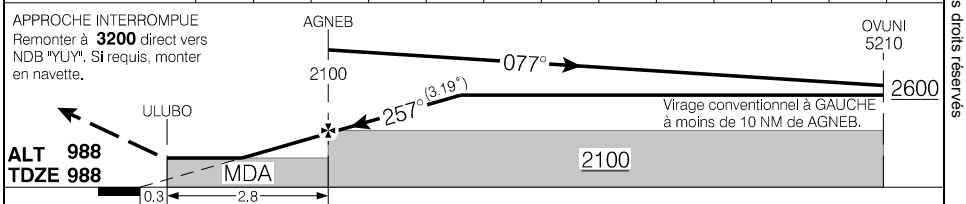
CYUY

	CTR Montreal – **125.9**	RADIO – **122.2** MF		
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	NDB YUY **218**	APCH CRS **257°**	ALT MIN AGNEB **2100**	LDA **7500**

AO (P2) 0.2°



DIST JUSQU'À DME (IUY)	1.3	2	3	4	**5.1**	6	7	8	9	10	11	12	13
ALTITUDE (PENTE: 3.19°)	1540	1760	2100	2440	**2800**	3120	3460	3800	4130	4470	4810	5150	5490



CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB/DME	**1540**	(552)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	400	
90	510	
110	620	
130	730	
150	850	

NDB/DME PISTE 26

CYUY

EFF 22 AVR 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

KERNU TROIS DÉP (KERNU3.)

ROUYN-NORANDA, QC
CYUY

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **4200** ou tel qu'assigné.

Piste 08 :
1. Monter sur cap **077°** jusqu'à **1500**. Ensuite, monter en virage à DROITE cap **150°** pour intercepter V487 en éloignement du NDB « YUY ».
2. À KERNU, effectuer un circuit d'attente à l'ouest sur le V487.
3. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Piste 26 :
1. Monter sur route **257°** jusqu'au NDB « YUY ». Ensuite, monter en virage à GAUCHE pour intercepter V487 en éloignement du NDB « YUY ».
2. À KERNU, effectuer un circuit d'attente à l'ouest sur le V487.
3. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Colline **1079**' aprx 0.3 NM ouest du seuil de piste 08.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Procéder pour le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée, et;
3. 10 minutes après l'entrée du circuit d'attente, autorisé à CYVO pour une approche ou à continuer en route selon le plan de vol.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

KERNU TROIS DEP (KERNU3.)

ROUYN-NORANDA, QC

CYUY

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

KERNU TROIS DEP (KERNU3.)

EFF 11 JUIL 24

CYUY

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **4200** ou tel qu'assigné.

Piste 08 :
1. Monter sur cap **077°** jusqu'à **1500**. Ensuite, monter en virage à DROITE cap **175°** pour intercepter V365 en éloignement du NDB « YUY ».
2. À MUNBI, effectuer un circuit d'attente à l'ouest sur le V365.
3. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Piste 26 :
1. Monter sur route **257°** jusqu'au NDB « YUY ». Ensuite, monter en virage à GAUCHE pour intercepter V365 en éloignement du NDB « YUY ».
2. À MUNBI, effectuer un circuit d'attente à l'ouest sur le V365.
3. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Colline **1079'** aprx 0.3 NM ouest du seuil de piste 08.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Maintenir **4200**;
3. Procéder pour le circuit d'attente publié à **4200** ou la dernière altitude assignée, et;
4. 10 minutes après l'entrée du circuit d'attente, autorisé à CYVO pour une approche ou à continuer en route selon le plan de vol.

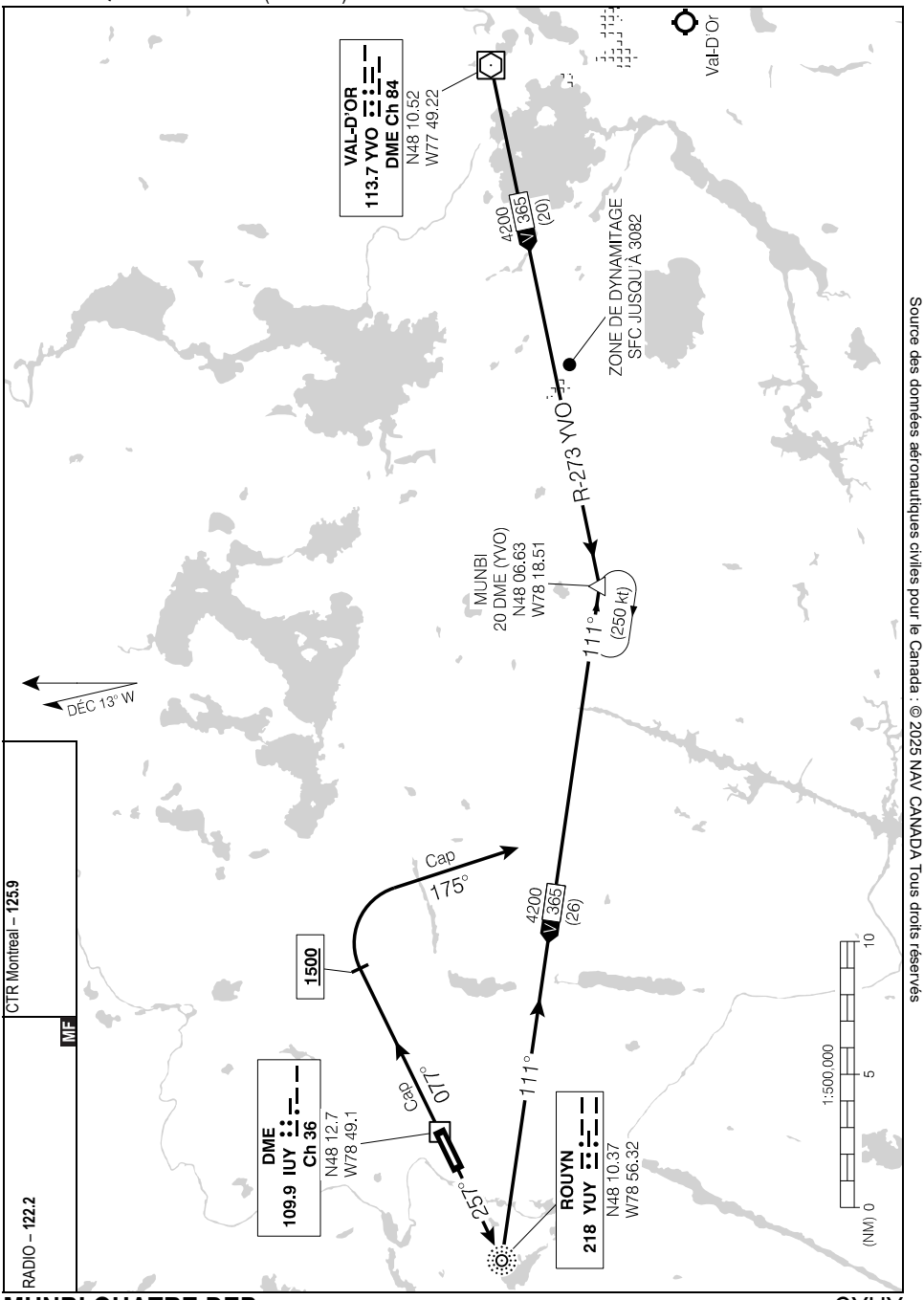
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

MUNBI QUATRE DEP (MUNBI4.)

ROUYN-NORANDA, QC

CYUY



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

MUNBI QUATRE DEP (MUNBI4.)

EFF 11 JUIL 24

CYUY

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **5000** ou tel qu'assigné, par vecteurs vers la route assignée.

Piste 08 – ½ : Monter sur cap **077°** ou tel qu'assigné.

Piste 26 – ½ : Monter sur cap **257°** ou tel qu'assigné.

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne, procéder comme suit :

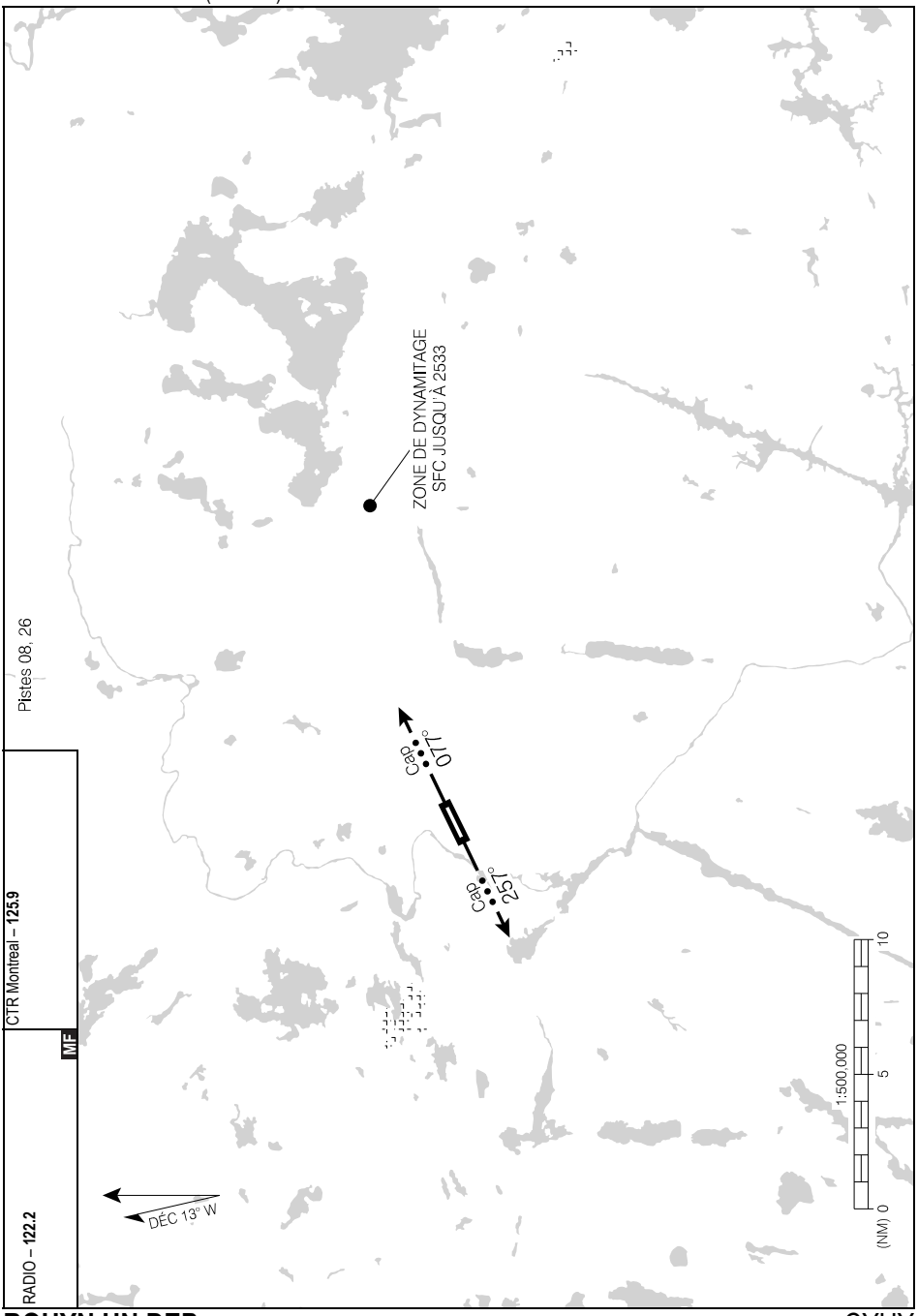
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, et;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir afficher 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

ROUYN UN DEP (CYUY1.)

ROUYN-NORANDA, QC
CYUY



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ROUYN UN DEP (CYUY1.)

EFF 12 JUIN 25

CYUY

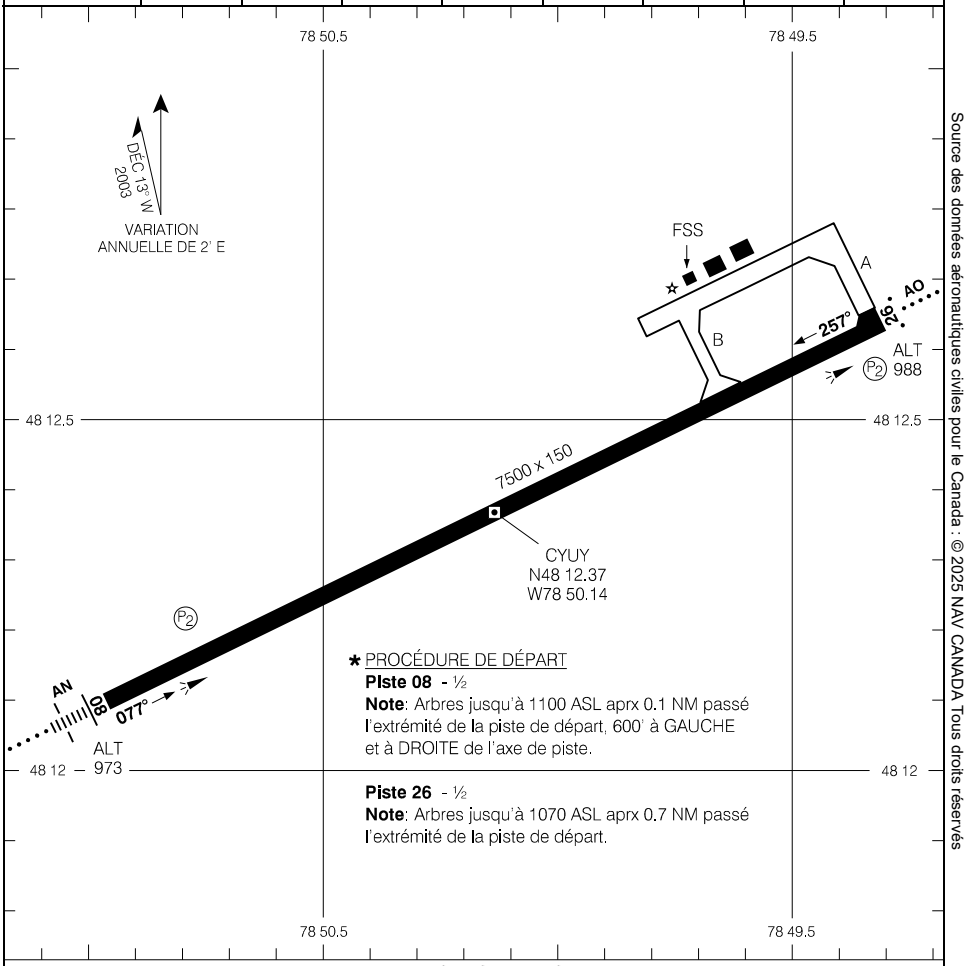
ROUYN-NORANDA, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYUY

		RADIO – **122.2** MF	CTR Montreal – **125.9** RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	08	26						
TORA	7500	7500						
TODA	8310	11250						
ASDA	7500	7500						
LDA	7500	7500						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 08 - ½

Note: Arbres jusqu'à 1100 ASL aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 26 - ½

Note: Arbres jusqu'à 1070 ASL aprx 0.7 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTE 08, 26: (¼sm)	NON AUTORISÉ

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLES EN PIEDS
Piste 08, 26: *	1000 0 1000 2000

CARTE D'AÉRODROME CYUY

EFF 1 FÉV 18

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

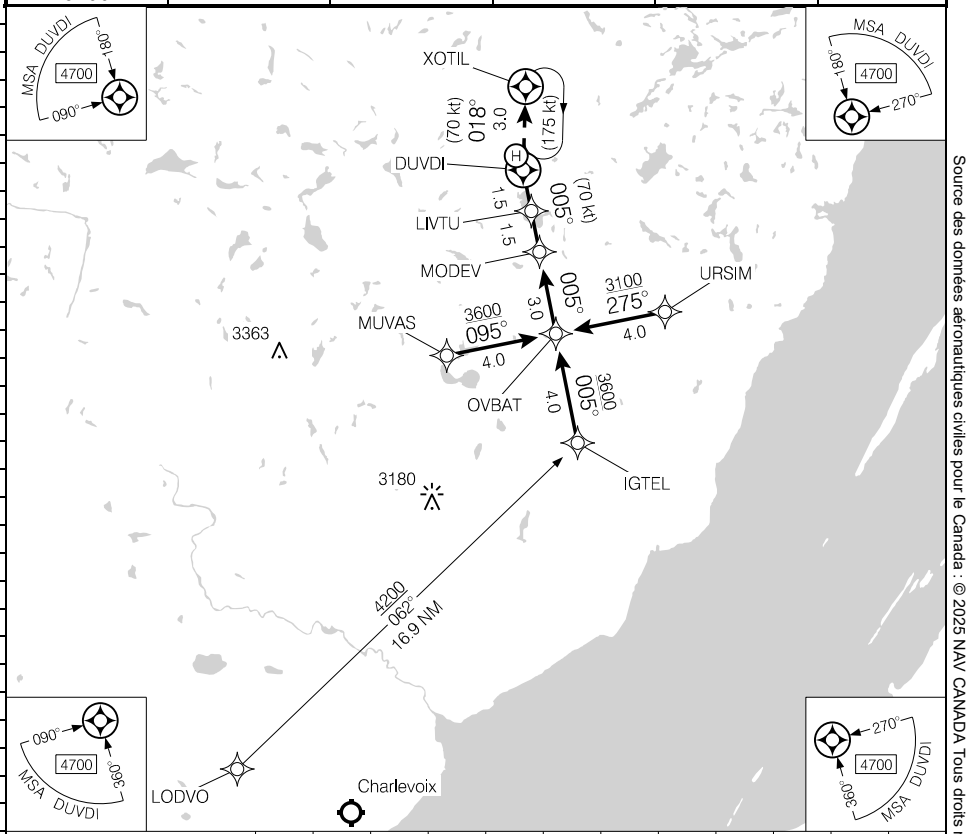
SAGARD, QC

COPTER RNAV (GNSS) 005°

475927N 0700439W DÉC 16°W

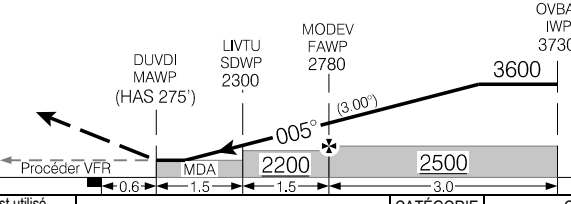
CSG9

	CTR Montreal – **125.1 299.6**				RY(LO)(vert)FH
		TFC – **123.2** ATF*			
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6200**	RNAV	APCH CRS **005°**	ALT MIN MODEV **2500**	HÉLIPORT **90 diamètre**	



DIST JUSQU'À DUVDI			0.0	1	2	3	4	5	**5.6**	6		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)			1820	2140	2460	2780	3090	3410	**3600**	3730		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **3500** en suivant route **018°** jusqu'à XOTIL.
Si requis, monter en navette.



RASS : Utiliser CYML. Lorsque CYBG est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	70	90	110	130	150
pi/min	370	480	580	690	800
min : s					

CATÉGORIE	COPTER
LNAV	**1820** (1035) 1¼

COPTER RNAV (GNSS) 005°

CSG9

EFF 5 SEP 24

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SAGARD, QC

CARTE D'APPROCHE VISUELLE

475927N 0700439W DÉC 16°W

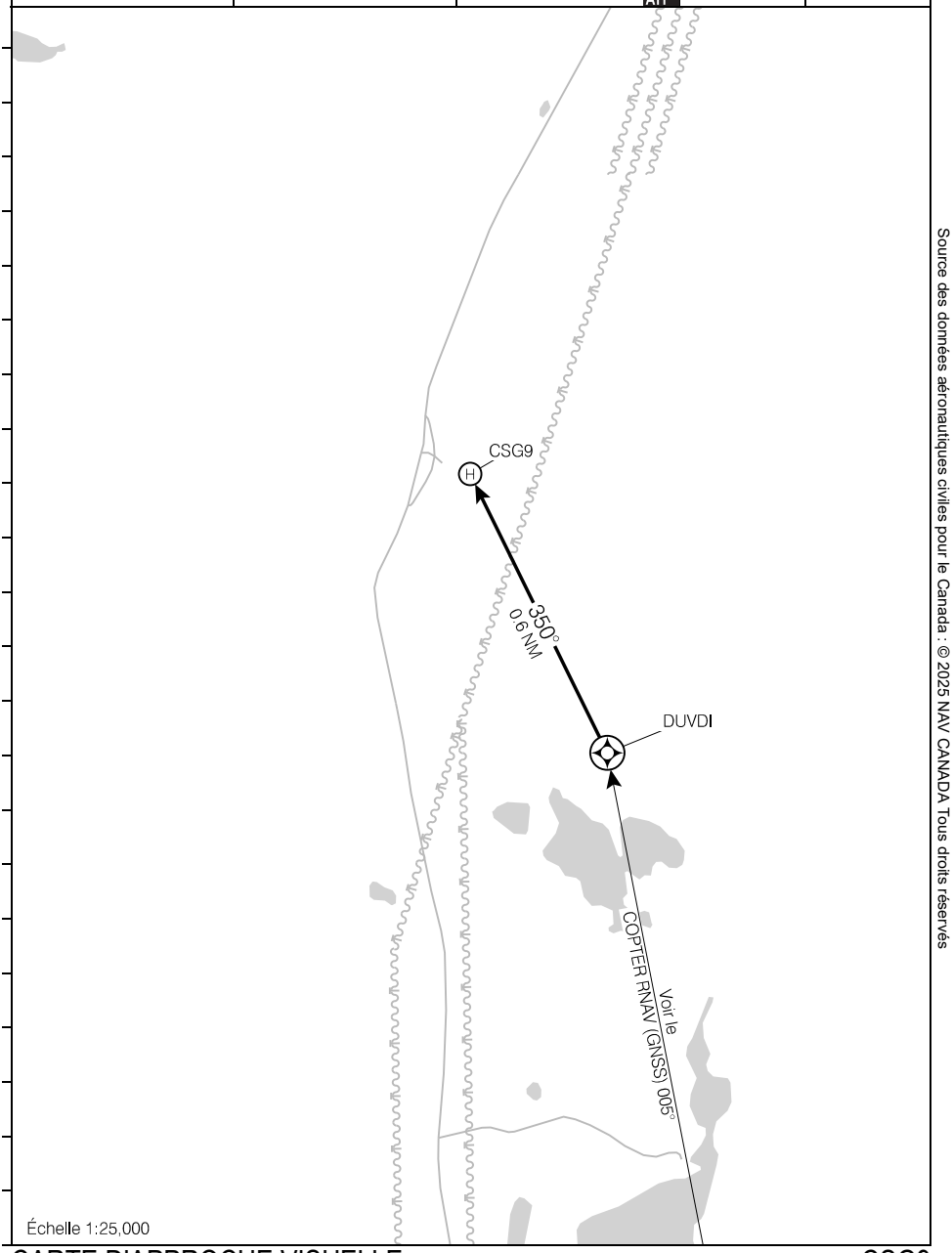
CSG9

CTR Montreal – **125.1 299.6**

TFC – **123.2**

ATF*

ELEV **785**



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'APPROCHE VISUELLE

CSG9

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

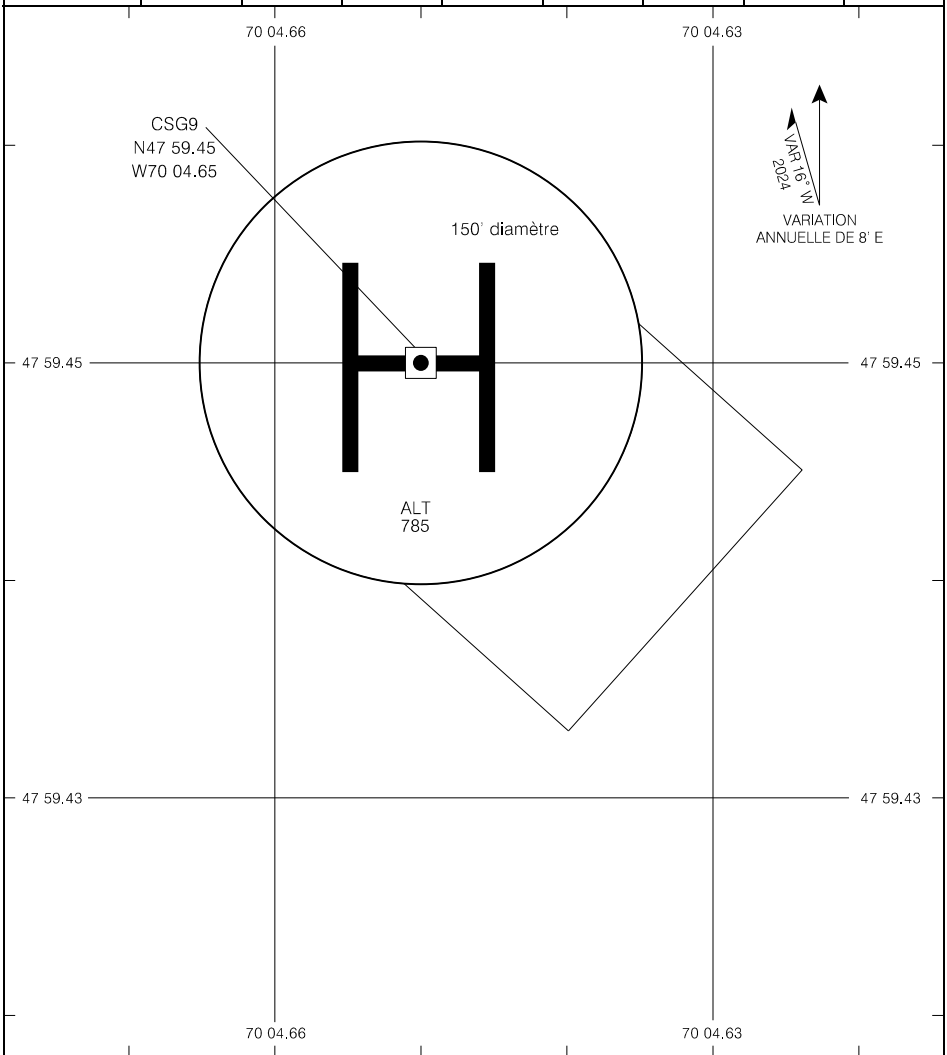
SAGARD, QC

CARTE D'HÉLIPORT

CSG9

AUTO Charlevoix – **122.55** (Ang)		TFC – **123.2** ATF*	CTR Montreal – **125.1** **299.6**

DIST DÉCLARÉES								
TORA								
TODA								
ASDA								
LDA								



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
NON ÉVALUÉ	50 0 50

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

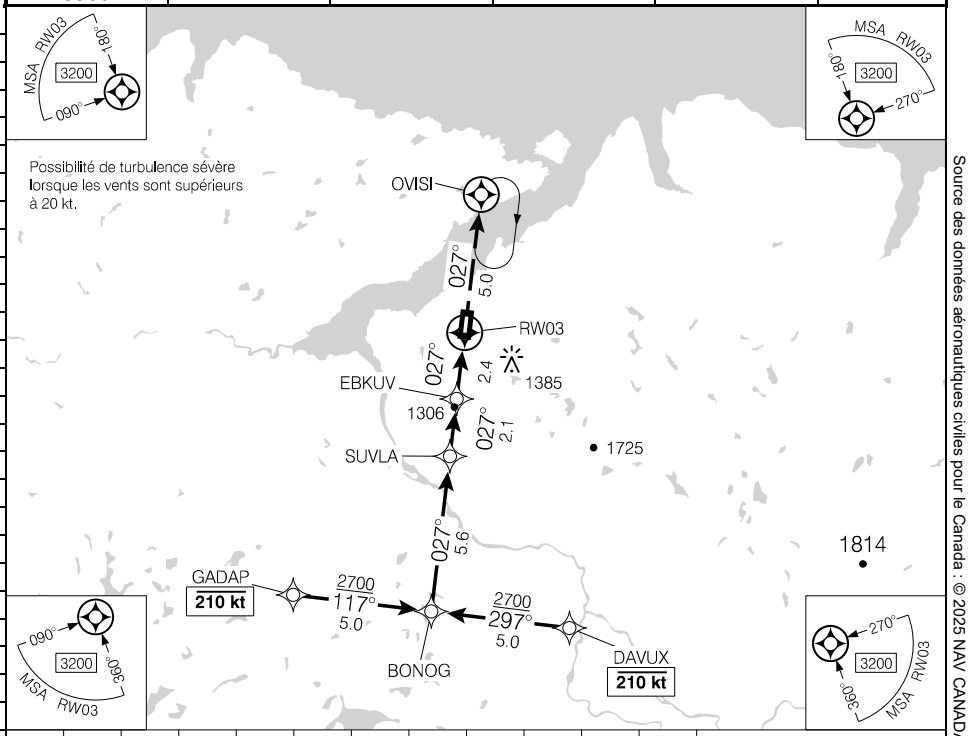
SALLUIT, QC

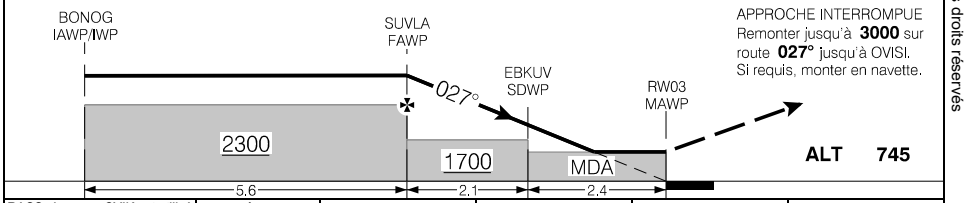
RNAV (GNSS) Z PISTE 03

621046N 0754002W DÉC 20°W

CYZG

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS · · P2 4.8°
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3900**	RNAV	APCH CRS **027°**	ALT MIN SUVLA **2300**	LDA **3523**	





APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **027°** jusqu'à OVISI.
Si requis, monter en navette.

RASS : Lorsque CYIK est utilisé ajouter **240'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1560**	(837)	2½	

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Z PISTE 03

CYZG

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SALLUIT, QC

RNAV (GNSS) Y PISTE 03

621046N 0754002W DÉC 20°W

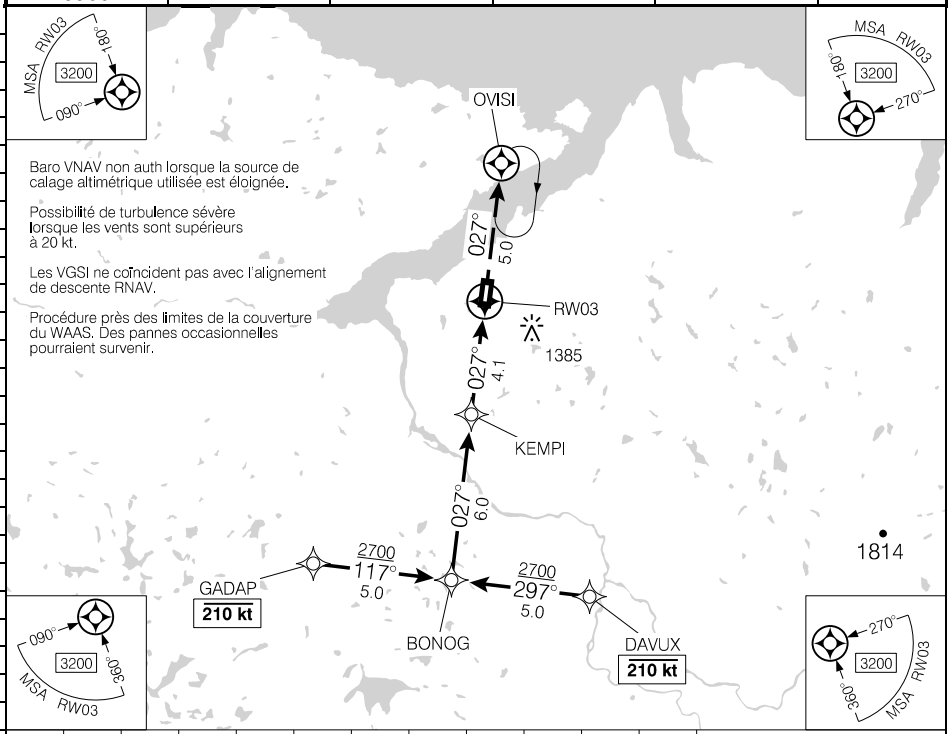
CYZG

APRT RADIO – **122.1**
TFC – **122.1**
MF*

ARCAL 122.1(K)

AS P2 4.8°

ALT DE SÉCURITÉ	WAAS	APCH	ALT MIN	LDA
100 NM **3900**	**Ch 80297** W03A	CRS **027°**	KEMPI **2600**	**3523**

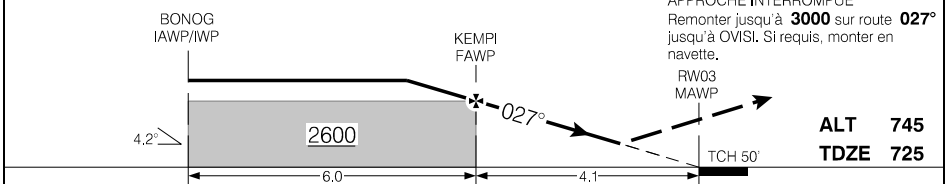


Baro VNAV non auth lorsque la source de calage altimétrique utilisée est éloignée.

Possibilité de turbulence sévère lorsque les vents sont supérieurs à 20 kt.

Les VGSI ne coïncident pas avec l'alignement de descente RNAV.

Procédure près des limites de la couverture du WAAS. Des pannes occasionnelles pourraient survenir.



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **027°** jusqu'à OVISI. Si requis, monter en navette.

RASS : Lorsque CYIK est utilisé ajouter **240'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1875**	(1152)	3	NON AUTORISÉE
LNAV/VNAV (min. -26°C, max. 47°C)	**1634**	(911)	2¾	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70		
90		
110		
130		
150		

RNAV (GNSS) Y PISTE 03

CYZG

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

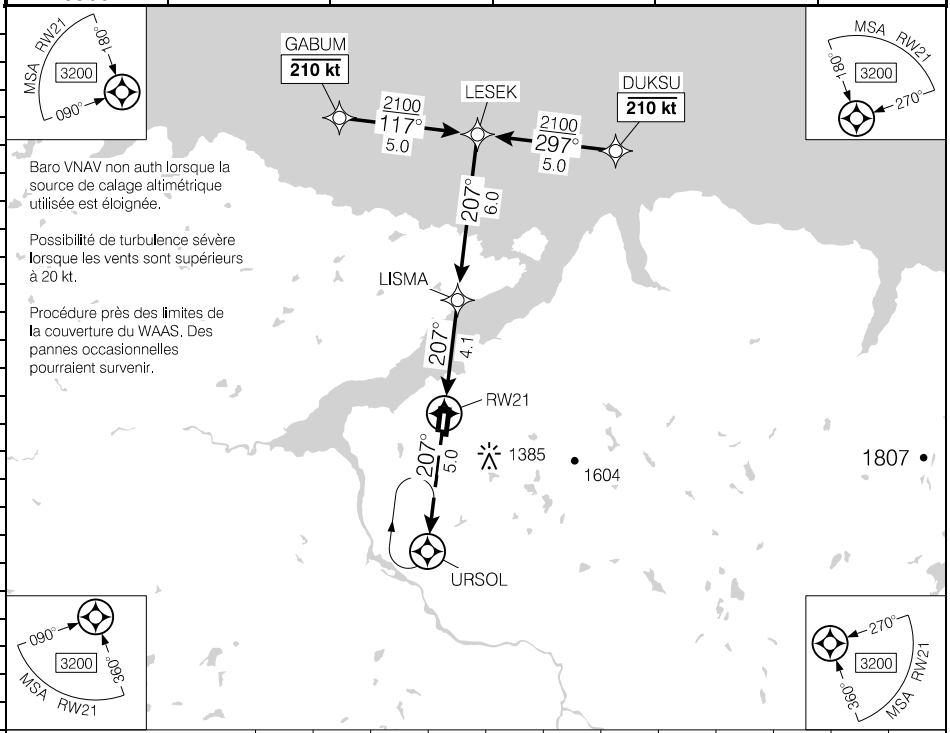
SALLUIT, QC

RNAV (GNSS) PISTE 21

621046N 0754002W DÉC 20°W

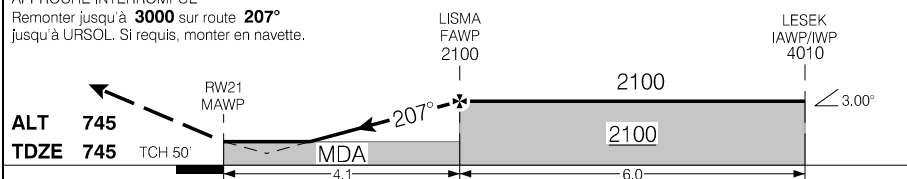
CYZG

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) P2 AS
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3900**	WAAS **Ch 80298** W21A	APCH CRS **207°**	ALT MIN LISMA **2100**	LDA **3523**	



DIST JUSQU'À RW21	1.5	2	3	**4.1**	5	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1260	1430	1750	**2100**	2390	2710	3020	3340	3660	4010		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur route **207°** jusqu'à URSOL. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYIK est utilisé ajouter **240'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**995**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1143**	(398)	1½	
LNAV	**1260**	(515)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 21

CYZG

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description de la route de départ

Piste 21 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **420** pieds/NM jusqu'à **1300**. Monter sur route **207°** direct vers OKPIK jusqu'à **1800** BPOC.

Note : Relief remontant jusqù'à 801 ASL à moins de 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, à GAUCHE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
420 pieds/NM	630	840	980	1120	1260	1400	1750	2100

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)

OKPIK DEUX DÉP (OKPIK2.)

SALLUIT, QC
CYZG

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OKPIK DEUX DÉP (OKPIK2.)
CYZG

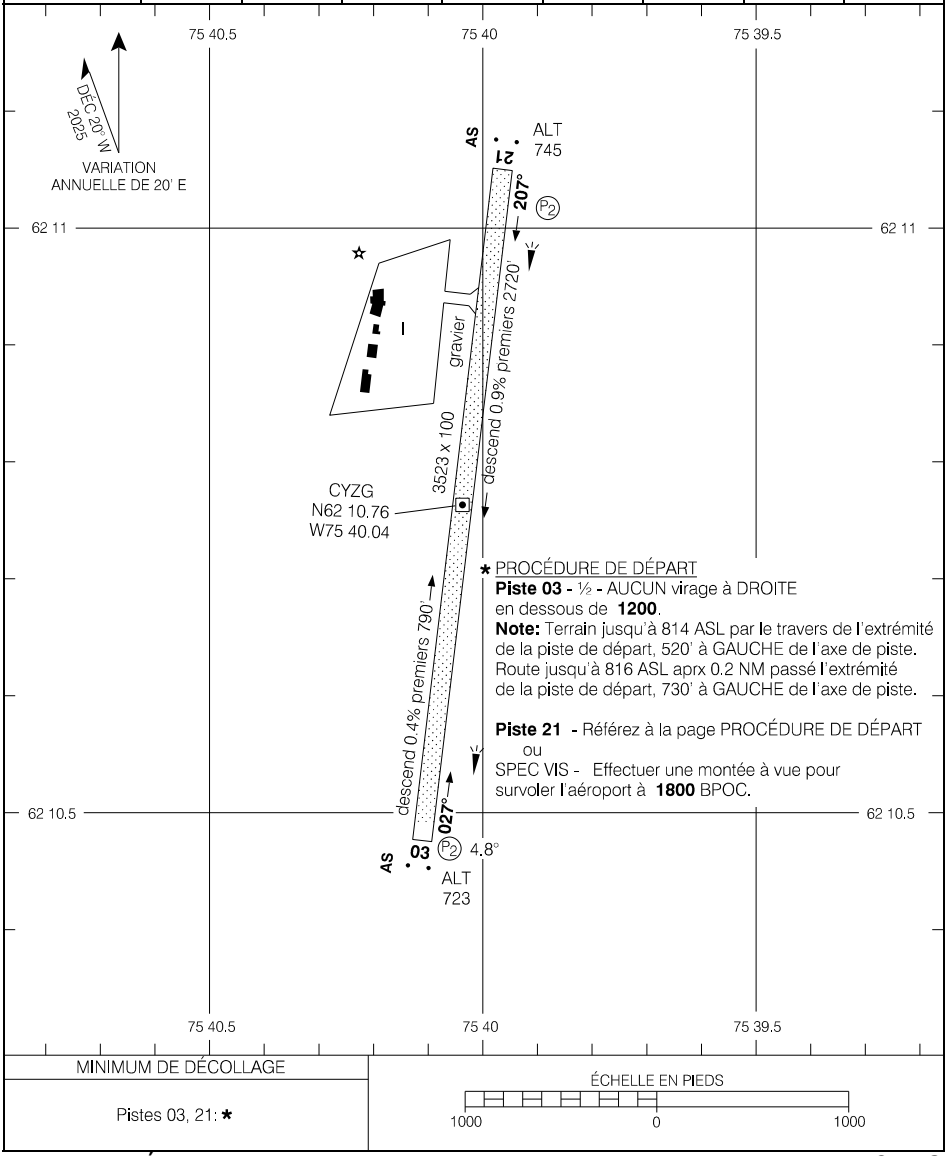
EFF 20 FÉV 25

SALLUIT, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYZG

			◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*			RADIO Quebec – **126.7** DRCO		
DIST DÉCLARÉES	**03**	**21**						
TORA	3523	3523						
TODA	4507	3523						
ASDA	3523	3523						
LDA	3523	3523						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 03, 21: ★	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

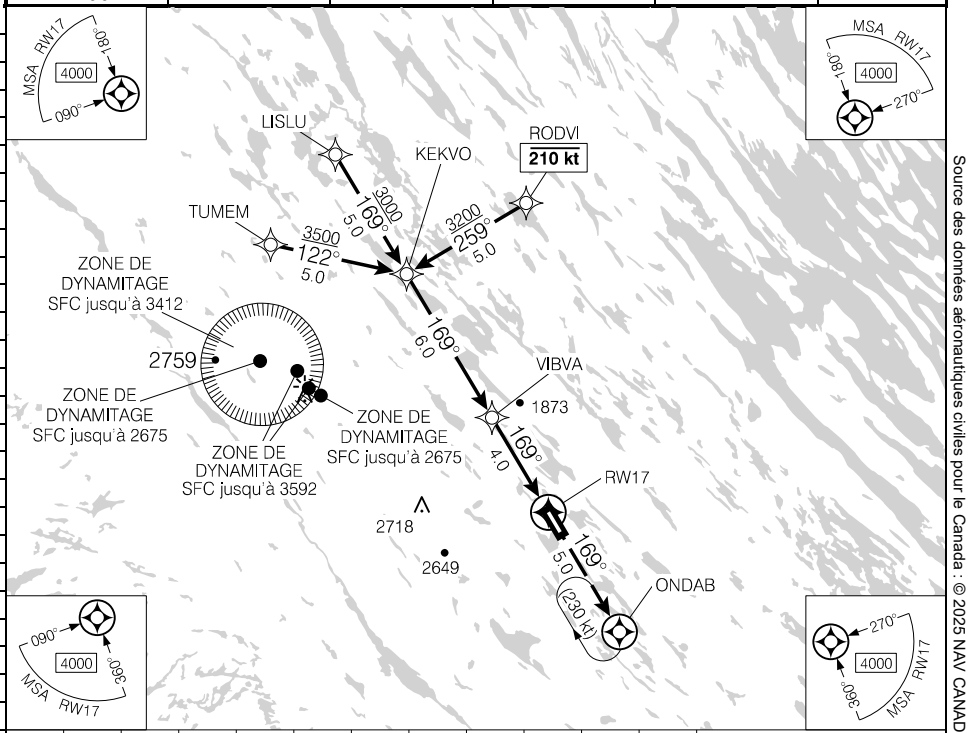
SCHEFFERVILLE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 17

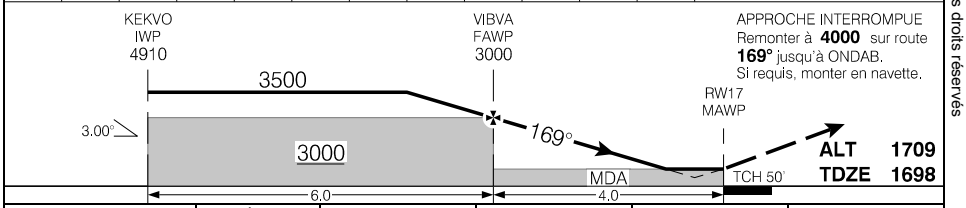
544819N 0664819W DÉC 20°W

CYKL

AWOS – **127.5** (Fr) **124.6** (Ang)		TFC – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4700**	WAAS **Ch 80569** W17A	APCH CRS **169°**	ALT MIN VIBVA **3000**	LDA **5002**



	10	9	8	7	**5.5**	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW17
	4910	4600	4290	3970	**3500**	3330	3010	2690	2370	2060	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1938**	(250)	1	
LNAV	**2060**	(372)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 17

CYKL

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

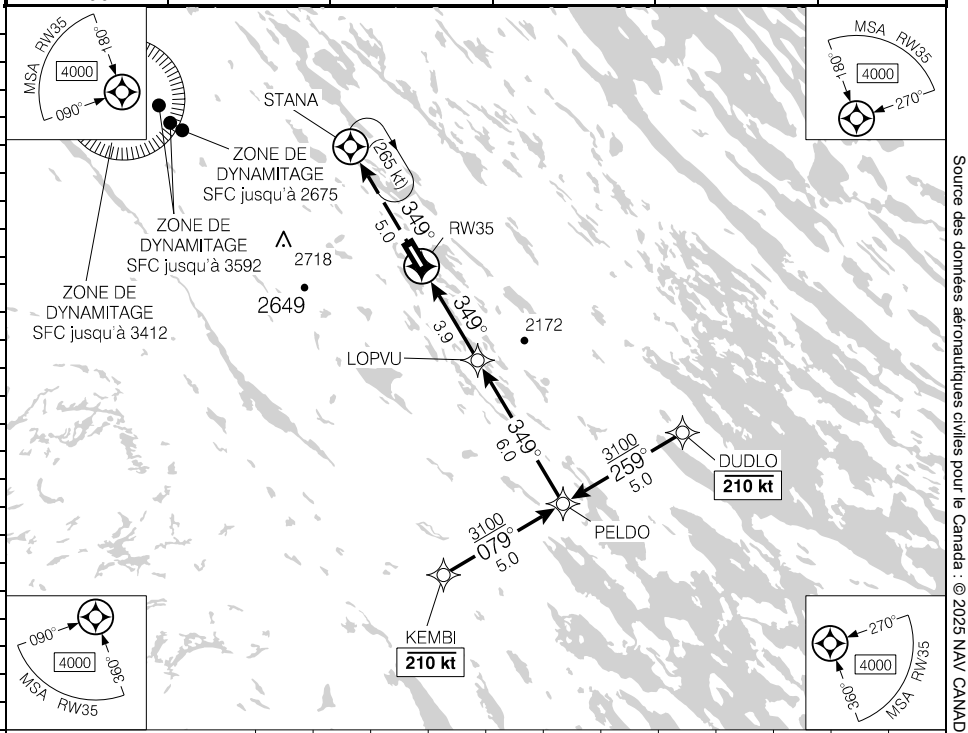
SCHEFFERVILLE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 35

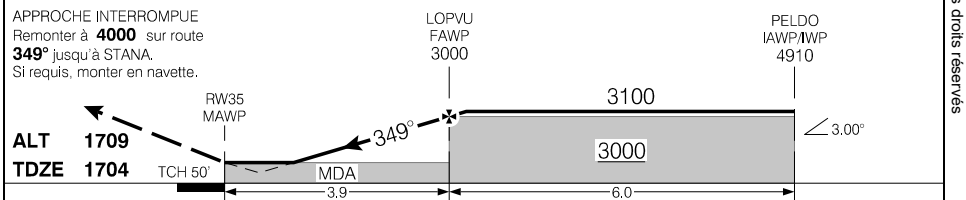
544819N 0664819W DÉC 20°W

CYKL

AWOS – **127.5** (Fr) **124.6** (Ang)		TFC – **122.2** MF*		ARCAL 122.2(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4700**	WAAS **Ch 80570** W35A	APCH CRS **349°**	ALT MIN LOPVU **3000**	LDA **5002**



DIST JUSQU'À RW35	1.2	2	3	**4.2**	5	6	7	8	9	9.9		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	2140	2380	2700	**3100**	3340	3660	3980	4300	4610	4910		



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1948**	(250)	1	
LNAV	**2140**	(442)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 35

CYKL

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

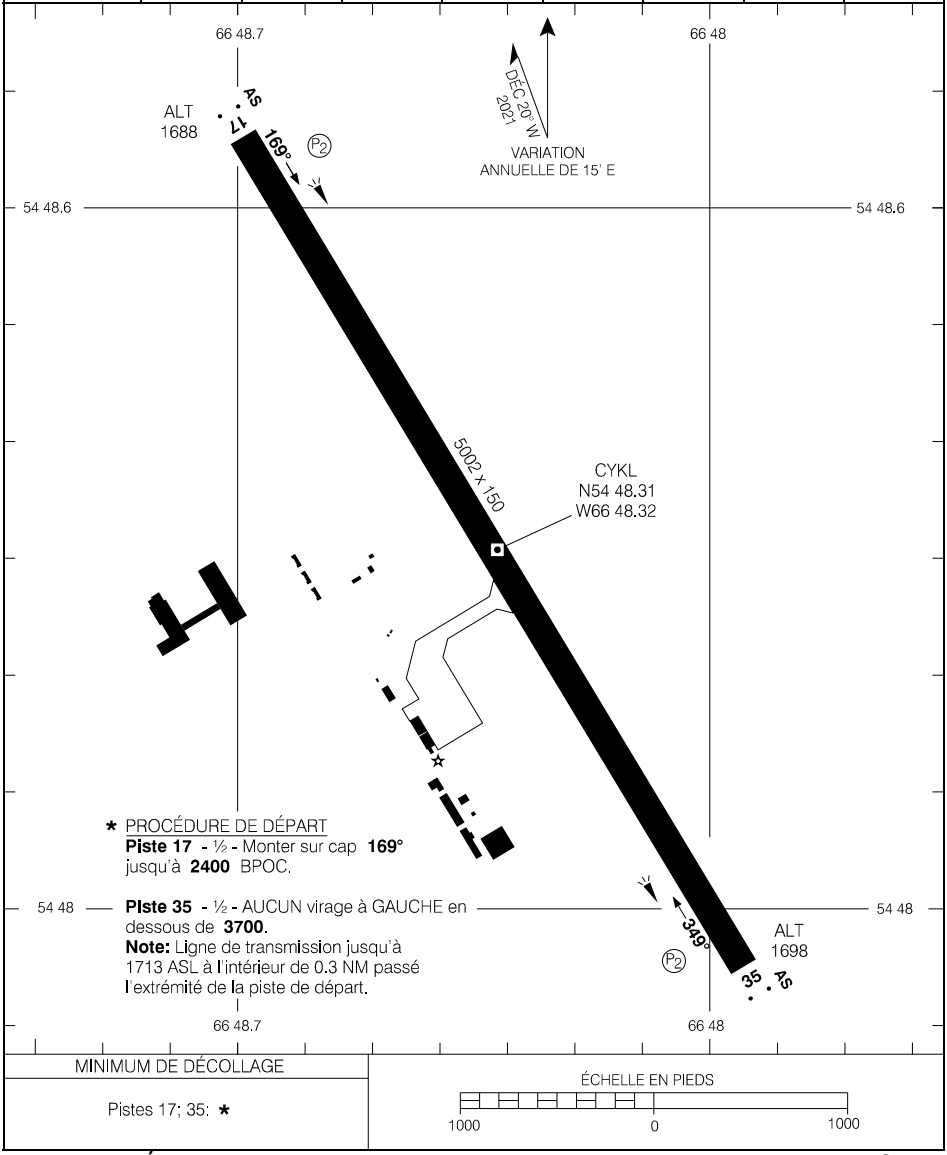
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SCHEFFERVILLE, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYKL

AWOS – **127.5** (Fr) **124.6** (Ang)		TFC – **122.2** MF*	RADIO Quebec – **123.47** **126.7**

DIST DÉCLARÉES	17	35
TORA	5002	5002
TODA	5986	5527
ASDA	5002	5002
LDA	5002	5002



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 17; 35: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

CARTE D'AÉRODROME — CYKL

EFF 27 JAN 22

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES, QC

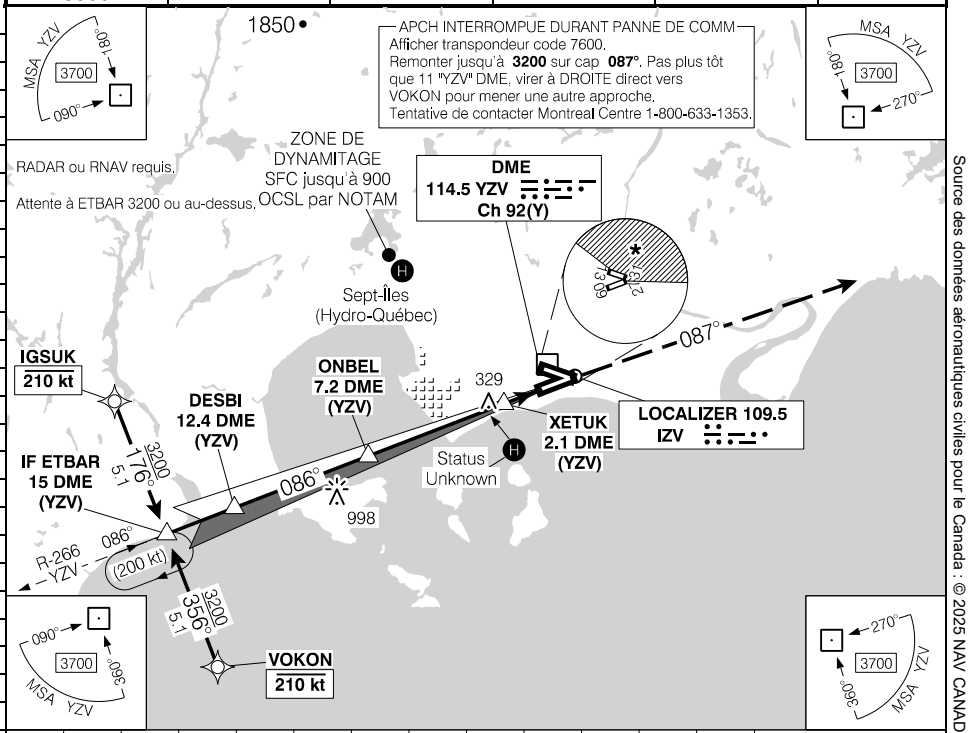
ILS PISTE 09

501324N 0661556W DÉC 18°W

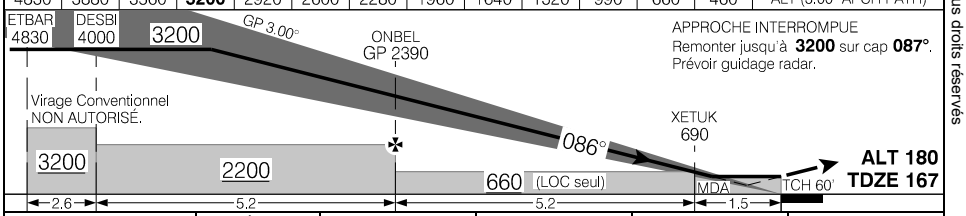
CYZV

ATIS	CTR	RADIO	
ATIS – **134.9** (Fr) **124.8** (Ang)	CTR Montreal – **135.55 381.9**	RADIO – **118.1** MF	

ALT DE SÉCURITÉ	LOC	APCH	GP	LDA	
100 NM **5800**	IZV **109.5**	CRS **086°**	ONBEL **2390**	**6523**	AN



(NM)	15	12	11	**9.9**	9	8	7	6	5	4	3	2	1.4	DIST JUSQU'À DME (YZV)
	4830	3880	3560	**3200**	2920	2600	2280	1960	1640	1320	990	660	460	ALT (3.00° APCH PATH)



CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**367** (200) ½ RVR 26			
LOC/DME	**460** (293) 1 RVR 50			
C APPROCHE INDIRECTE	**560** (380) 1½	**640** (460) 1½	**760** (580) 2	* **760** (580) 2

FAF au RW09 6.7 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**5:45**
90	480	**4:28**
110	580	**3:39**
130	690	**3:06**
150	800	**2:41**

ILS PISTE 09

CYZV

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES, QC

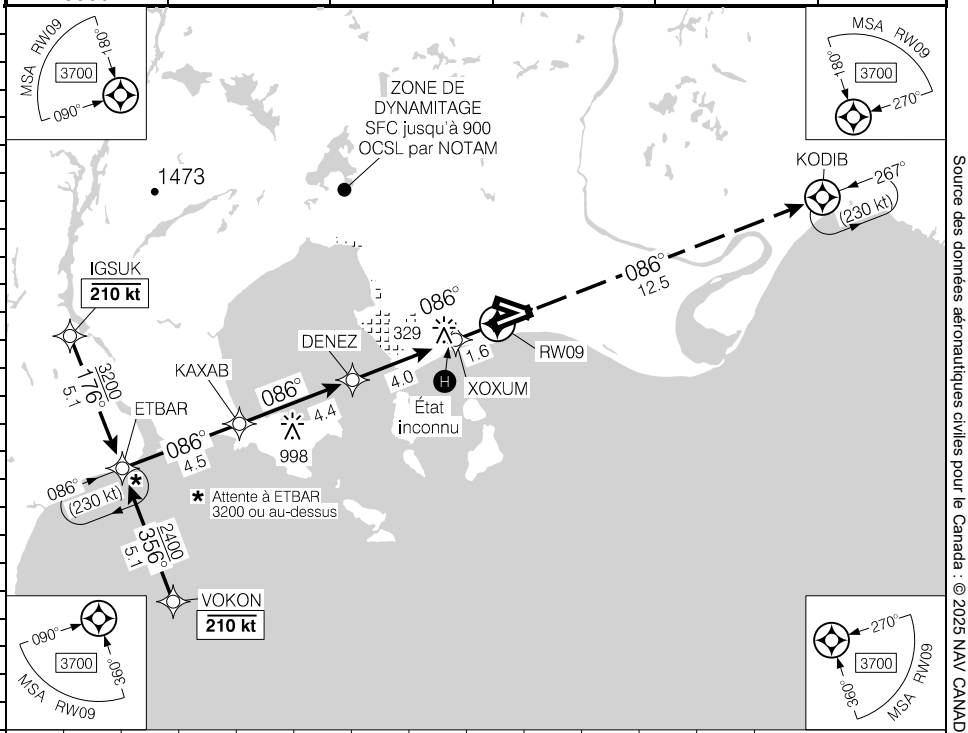
RNAV (GNSS) PISTE 09

501324N 0661556W DÉC 18°W

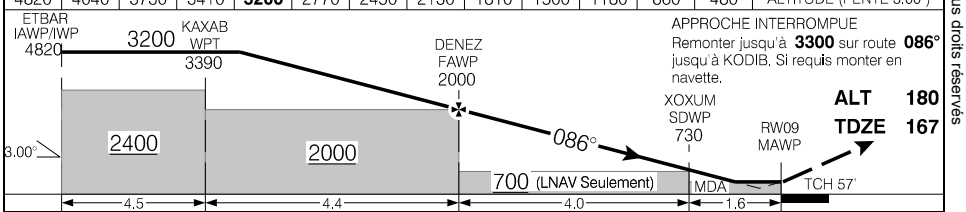
CYZV

ATIS	CTR	RADIO	
ATIS – **134.9** (Fr) **124.8** (Ang)	CTR Montreal – **135.55 381.9**	RADIO – **118.1** MF	

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN DENEZ	LDA
5800	**Ch 80695** W09A	**086°**	**2000**	**6523**



(NM)	14.5	12	11	10	**9.4**	8	7	6	5	4	3	2	0.8	DIST JUSQU'À RW09
	4820	4040	3730	3410	**3200**	2770	2450	2130	1810	1500	1180	860	480	ALTITUDE (PENTE 3.00°)



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**365**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**415**	(250)	1 RVR 50	
LNAV	**480**	(315)	1 RVR 50	

RNAV (GNSS) PISTE 09

CYZV

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

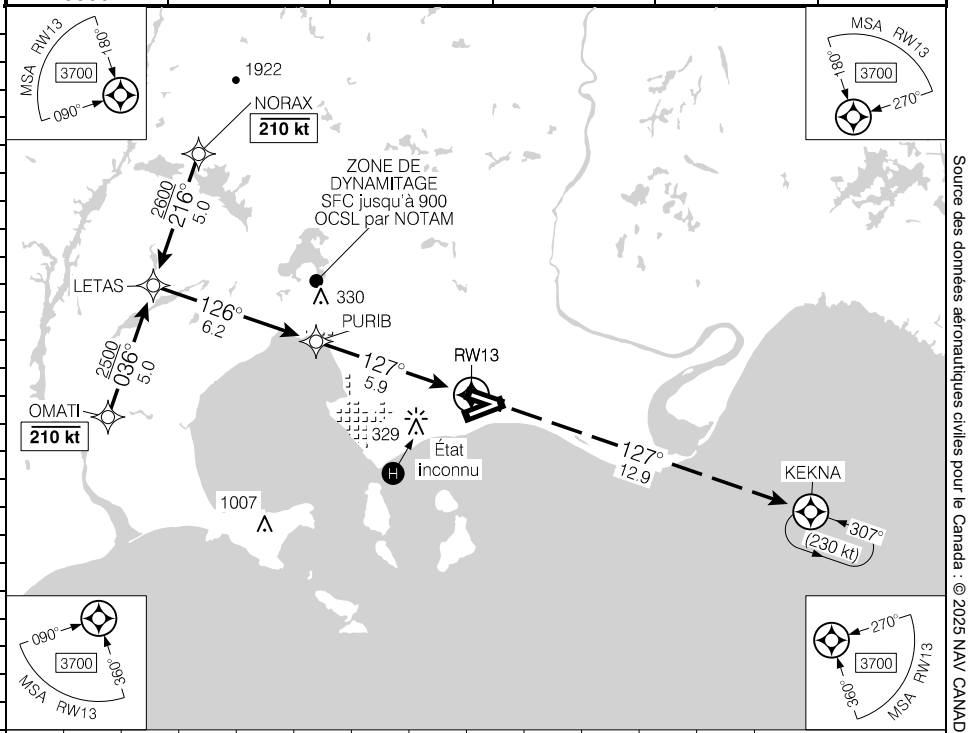
SEPT-ÎLES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

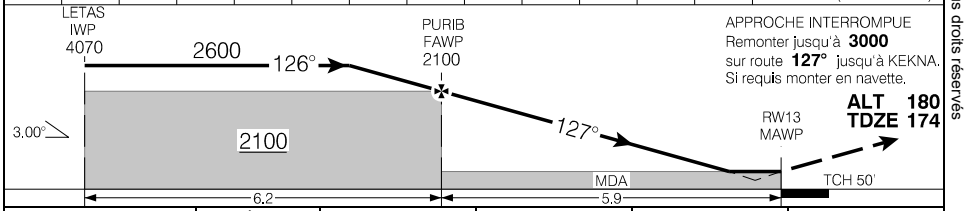
501324N 0661556W DÉC 18°W

CYZV

ATIS – **134.9** (Fr) **124.8** (Ang)	CTR Montreal – **135.55 381.9**	RADIO – **118.1** MF		AD
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5800**	WAAS **Ch 80696** W13A	APCH CRS **127°**	ALT MIN PURIB **2100**	LDA **5771**



(NM)	12.1	11	10	9	8	**7.5**	6	5	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW13
	4070	3720	3400	3090	2770	**2600**	2130	1810	1490	1180	860	520	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**420**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**420**	(250)	1	
LNAV	**520**	(350)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 13

CYZV

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES, QC

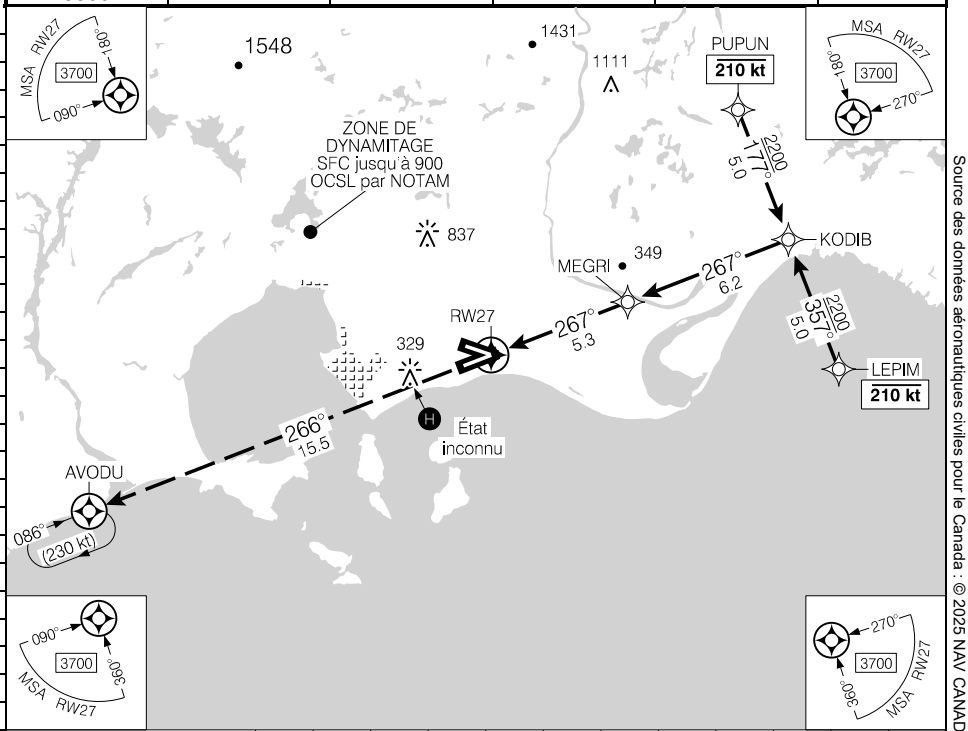
RNAV (GNSS) PISTE 27

501324N 0661556W DÉC 18°W

CYZV

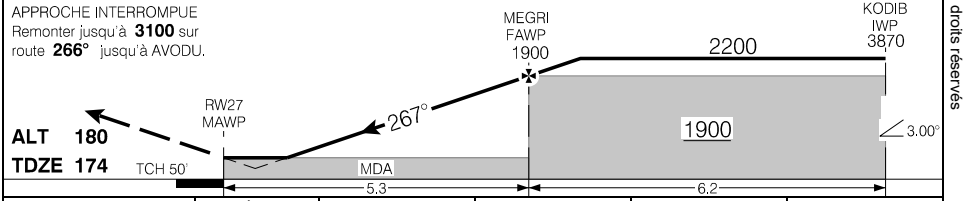
ATIS	CTR	RADIO	
134.9 (Fr) 124.8 (Ang)	Montreal – 135.55 381.9	118.1	MF

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN MEGRI	LDA
5800	Ch 80697 W27A	267°	1900	6523



DIST JUSQU'À RW27	1.1	2	3	4	5	**6.2**	7	8	9	10	11.5
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	560	860	1180	1500	1820	**2200**	2450	2770	3090	3410	3870

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3100** sur route **266°** jusqu'à AVODU.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**424**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**486**	(312)	1	
LNAV	**560**	(386)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 27

CYZV

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

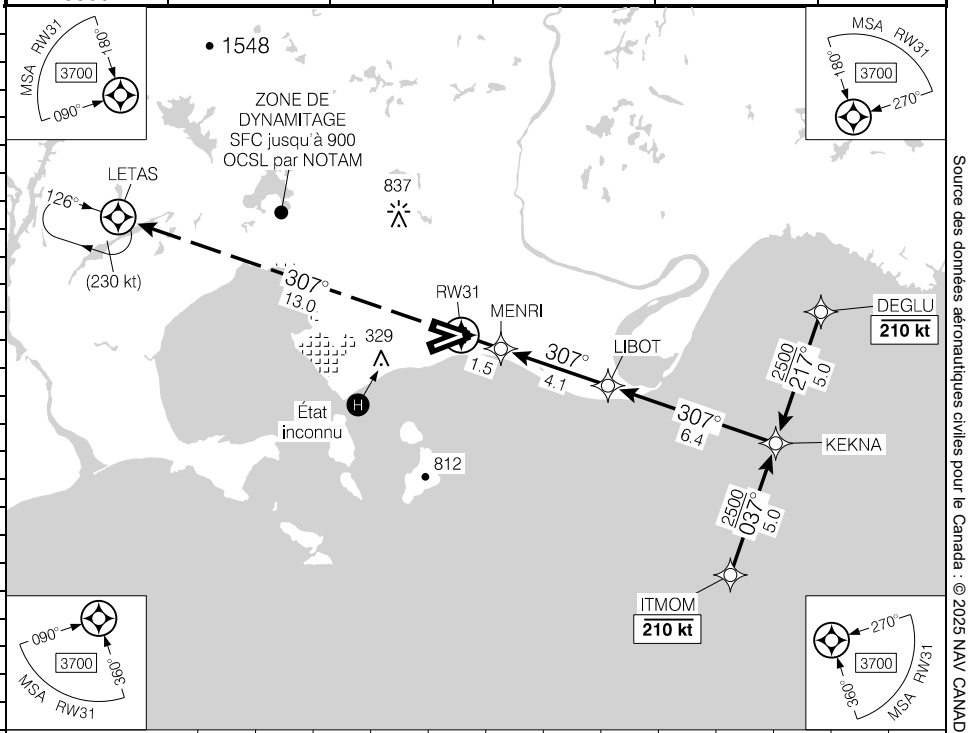
501324N 0661556W DÉC 18°W

CYZV

ATIS – **134.9** (Fr) **124.8** (Ang)	CTR Montreal – **135.55 381.9**	RADIO – **118.1** MF	

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN LIBOT	LDA
5800	**Ch 80698** W31A	**307°**	**2000**	**5771**

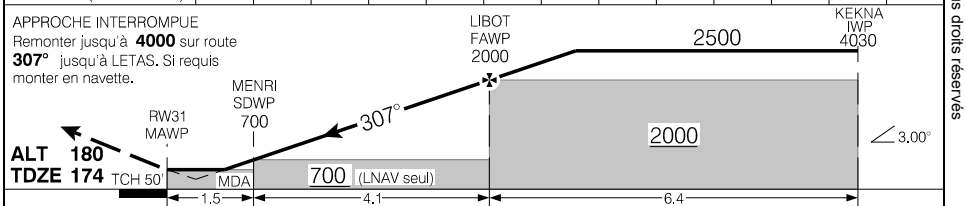
(P2) AD



DIST JUSQU'À RW31	1.0	2	3	4	5	6	**7.1**	8	9	10	11	12
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	540	860	1180	1500	1820	2130	**2500**	2770	3090	3410	3730	4030

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4000** sur route **307°** jusqu'à LETAS. Si requis monter en navette.



Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**424**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**424**	(250)	1	
LNAV	**540**	(366)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 31

CYZV

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Monter jusqu'à et maintenir **5000** ou tel qu'assignée, pour vecteurs radar vers la route assignée.

Piste 09 – ½ : Monter sur un cap de **087**° ou tel qu'assignée.

Piste 13 – ½ : Monter sur un cap de **127**° ou tel qu'assignée.

Piste 27 – ½ : Monter sur un cap de **267**° ou tel qu'assignée.

Piste 31 – ½ : Monter sur un cap de **307**° ou tel qu'assignée.

Panne de communication

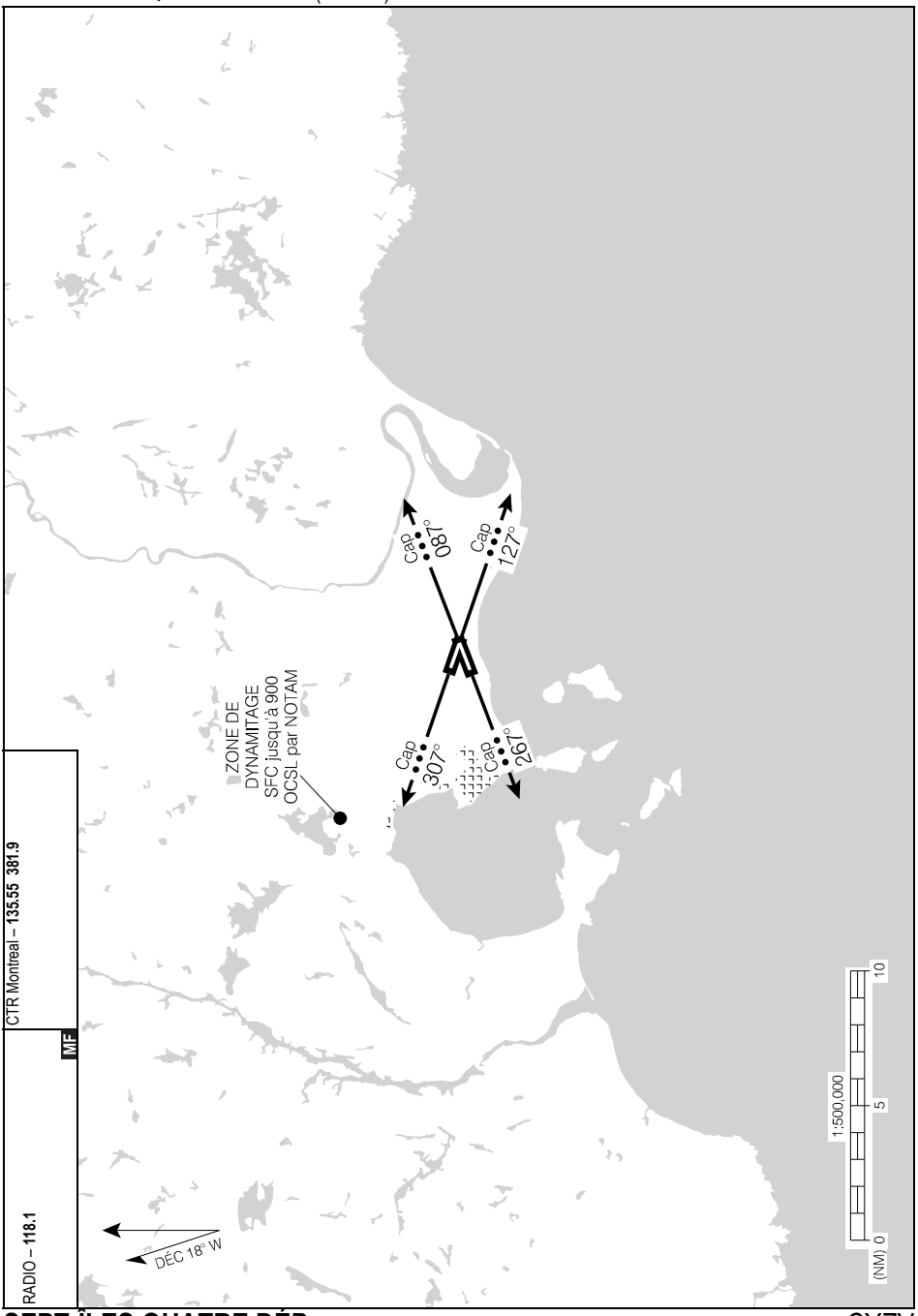
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude du plan de vol 5 minutes après le décollage;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir affiché 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

SEPT-ÎLES QUATRE DÉP (CYZV4.)

SEPT-ÎLES, QC
CYZV



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES QUATRE DÉP (CYZV4.)
CYZV

EFF 2 OCT 25

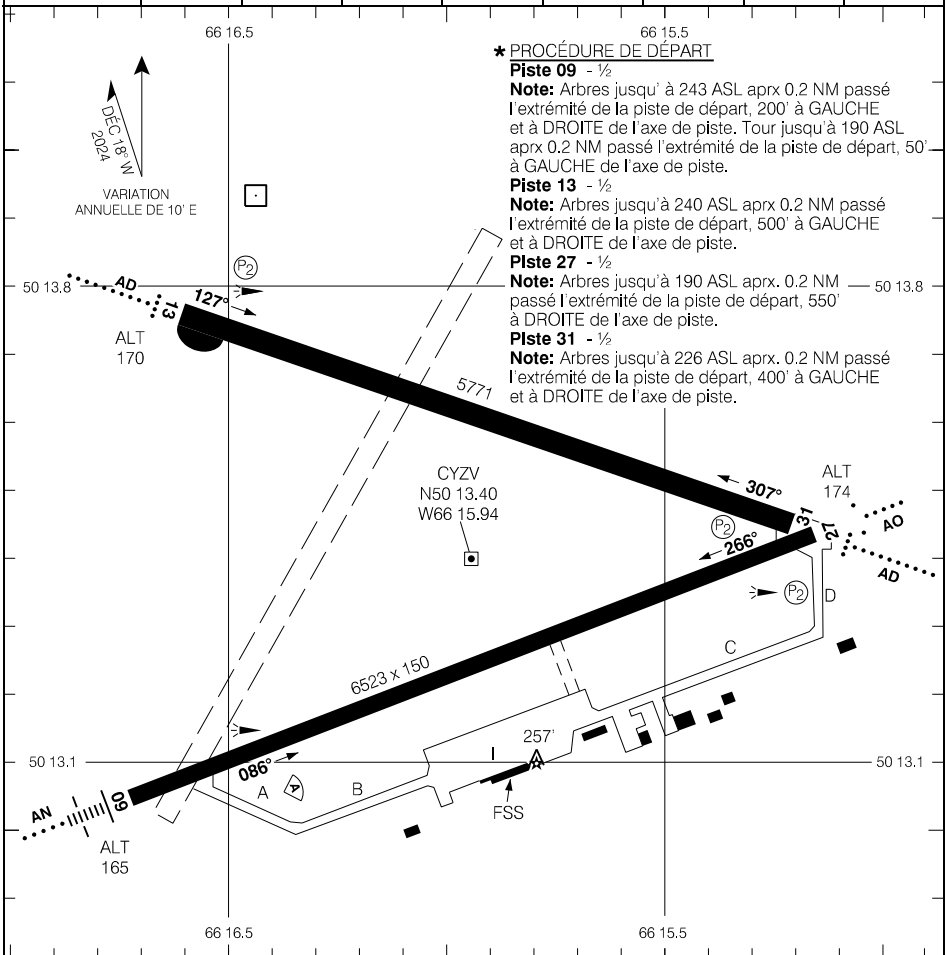
SEPT-ÎLES, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYZV

		RADIO – **118.1** MF	CTR Montreal – **135.55 381.9** RADIO Quebec – **123.27**

DIST DÉCLARÉES	09	27	13	31				
TORA	6523	6523	5771	5771				
TODA	7507	7507	6755	6755				
ASDA	6523	6523	5771	5771				
LDA	6523	6523	5771	5771				



★ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 09 - ½

Note: Arbres jusqu' à 243 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste. Tour jusqu'à 190 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 50' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 13 - ½

Note: Arbres jusqu'à 240 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 27 - ½

Note: Arbres jusqu'à 190 ASL aprx. 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 550' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 31 - ½

Note: Arbres jusqu'à 226 ASL aprx. 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTE 09: RVR 1200 PISTE 27: (¼ sm)	NON AUTORISÉ
MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 09; 13; 27; 31: ★	1000 0 1000 2000

CARTE D'AÉRODROME

CYZV

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Postes de stationnement	Envergure maximale (mètre)	Longueur maximale (mètre)	Restrictions	Plus gros appareil permis	Autres appareils permis
BARRIÈRES RÉSERVÉES					
1, 2, 3, 4	28,4	32,8	• Nez sud-ouest • Refoulement obligatoire • Passagers fouillés principalement aux postes 1, 2 et 3 • Passagers fouillés ou non fouillés au poste 4 • Si appareil au poste 2 alors poste 1B fermé	DHC-8-Q400	DHC-8-300 Saab 340 B1900C B1900D
5	17,7	17,7	• Nez sud-ouest • Refoulement obligatoire • Passagers fouillés ou non fouillés	B1900	B1900C B1900D
1A	35,8	39,5	• Passagers fouillés seulement • Arrivée par twy A et B • Refoulement obligatoire	B737-800	Tous les B737
1B	35,8	39,5	• Aucun appareil autorisé au poste de stationnement 2 • Passagers fouillés seulement • Arrivée par twy C et D • Refoulement obligatoire	B737-800	Tous les B737
STATIONNEMENT EST - Aviation Générale - Pour réservation appeler EXP 418-962-8211					
6, 8	17,7	17,7	• Nez à l'est ou à l'ouest • Préférentiel nez à l'ouest pour le cheminement piétonnier	B1900D	King Air B200 B1900C C550
7	27,5	25,7	• Nez à l'est ou à l'ouest • Préférentiel nez à l'ouest pour le cheminement piétonnier	DHC-8-300	
9	27,5	25,7	• Nez à l'est ou à l'ouest • Préférentiel nez à l'ouest pour le cheminement piétonnier • Priorité au Medevac	DHC-8-300	DHC-8-200 B1900D Challenger 605
10	17	18	• Nez à l'est ou à l'ouest • Préférentiel nez à l'ouest pour le cheminement piétonnier	B1900C	King Air B200
12	17	18	• Nez à l'ouest	B1900C	King Air B200

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Postes de stationnement	Envergure maximale (mètre)	Longueur maximale (mètre)	Restrictions	Plus gros appareil permis	Autres appareils permis
STATIONNEMENT OUEST					
W1	40,4	34,4	• Sortie sur pouvoir autorisé (power out) pour les B737 seulement si les postes W2, 1, 1A et 1B sont inoccupés • Sortie sur pouvoir autorisé (power out) pour les aéronefs à hélices si le poste W2 est inoccupé	B737-300	DHC-8-Q400 B1900
W2	40,4	34,4	• Réservé à C130 Hercules • Sortie sur pouvoir autorisé (power out) si le poste W1 est inoccupé	B737-800	C130 Hercules DHC-8-Q400
STATIONNEMENT NORD - Aviation Générale CTC EXP 418-962-8211					
Autres espaces disponibles en libre-service Possible jusqu'à DHC-8-300 lorsque stationné à angle 45°				DHC-8-300	

Notes :

- La ligne de guidage sur l'aire de trafic principale est restreinte aux appareils de 36 m ou moins d'envergure;
- Le Hercule n'est pas autorisé sur twy C et D; après atterrissage piste 09, circulation à rebours jusqu'au twy A;
- Si impossible de stationner selon le marquage, à cause de contraintes opérationnelles (vent etc.), utiliser le stationnement nord (AVIATION GÉNÉRALE);
- Stationnement nord (AVIATION GÉNÉRALE) restreint aux aéronefs dont l'empennage ne dépasse pas :
  - 17 m lorsque la queue est en bordure de l'aire de trafic, ou
  - 12 m lorsque la queue est stationnée en bordure nord du tablier.

ATTENTION : Stationnement à l'intérieur du périmètre (lignes blanches) seulement afin de ne pas enfreindre le zonage de la piste, de la voie de circulation ou les postes de stationnement.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SEPT-ÎLES, QC

AIRES DE STATIONNEMENT

CYZV

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT

CYZV

EFF 26 DÉC 24

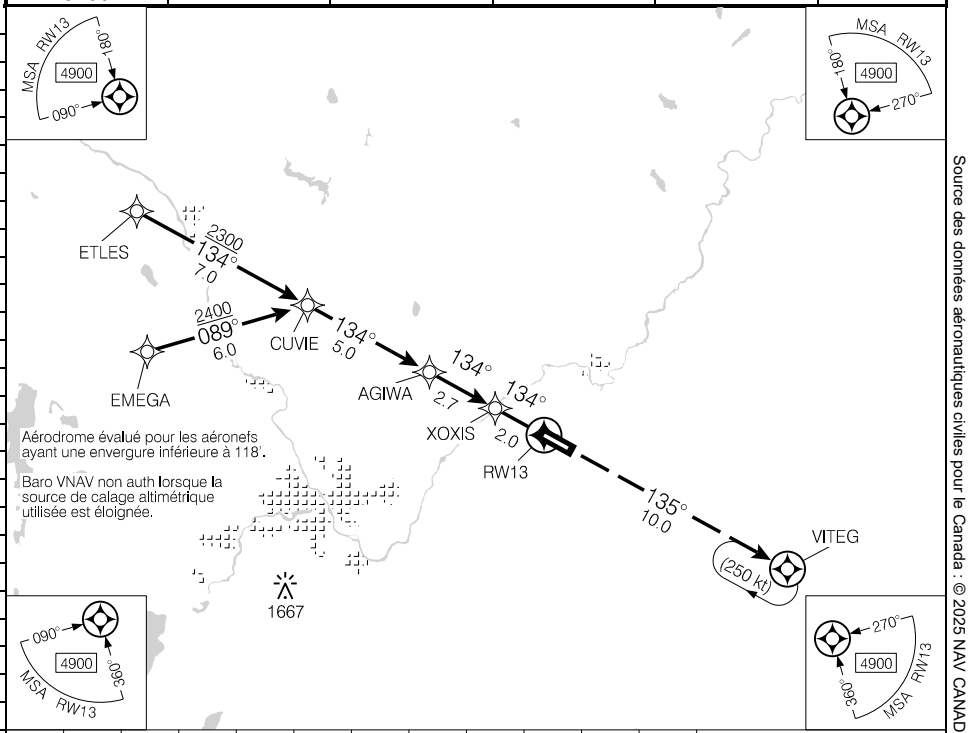
SHERBROOKE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 13

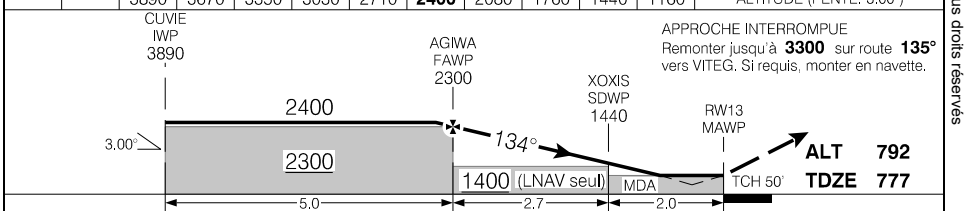
452619N 0714129W DÉC 16°W

CYSC

AWOS – **128.15** (Fr) **126.25** (Ang)	CTR Montreal – **132.55**	UNICOM – **123.5** MF		ARCAL 123.5(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **8400**	WAAS **Ch 80468** W13A	APCH CRS **134°**	ALT MIN AGIWA **2300**	LDA **5901**



(NM)			9.7	9	8	7	6	**5.0**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW13
			3890	3670	3350	3030	2710	**2400**	2080	1760	1440	1160	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYSG est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1004**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1195**	(441)	1½	
LNAV	**1160**	(406)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 13

CYSC

EFF 12 AOÛT 21

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

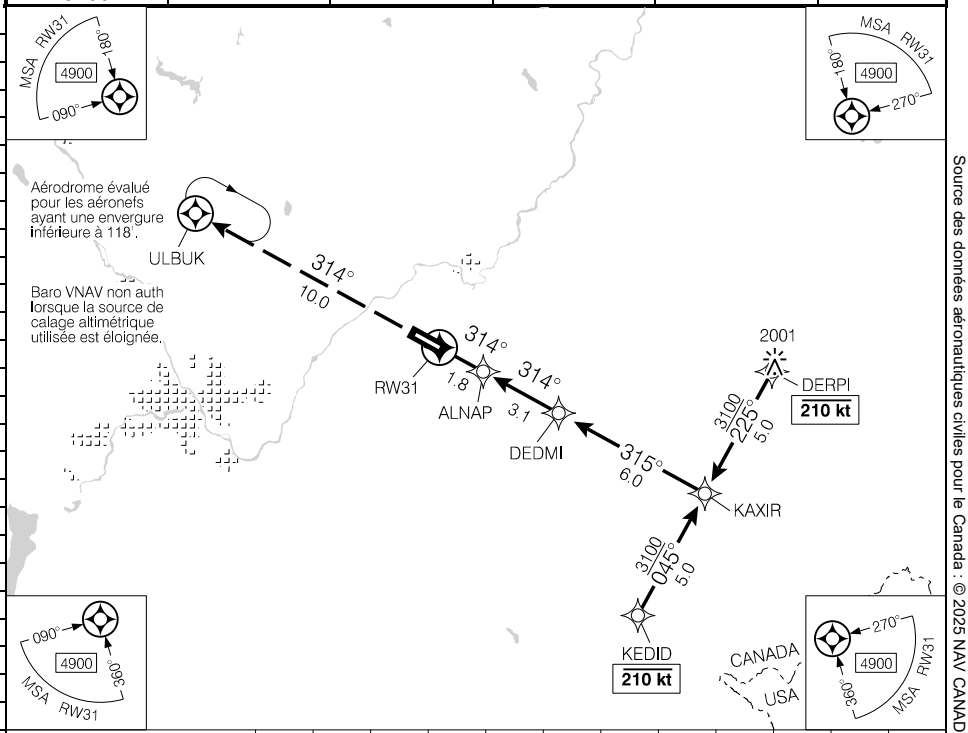
SHERBROOKE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 31

452619N 0714129W DÉC 16°W

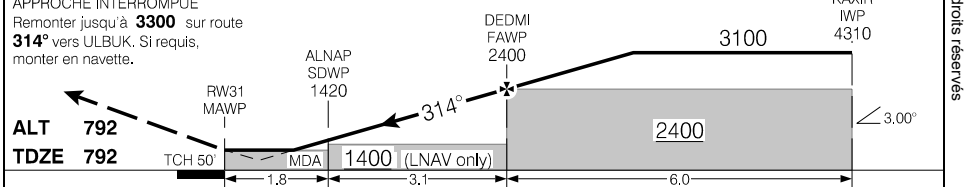
CYSC

AWOS – **128.15** (Fr) **126.25** (Ang)	CTR Montreal – **132.55**	UNICOM – **123.5** MF		ARCAL 123.5(K) P2
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **8400**	WAAS **Ch 80469** W31A	APCH CRS **314°**	ALT MIN DEDMI **2400**	LDA **5901**



DIST JUSQU'À RW31	1.2	2	3	4	5	6	**7.1**	8	9	10	10.9
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1240	1480	1800	2120	2430	2750	**3100**	3390	3710	4030	4310

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3300** sur route **314°** vers ULBUK. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYSG est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1042**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1097**	(305)	1	
LNAV	**1240**	(448)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 31 CYSC

EFF 21 MAI 20

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

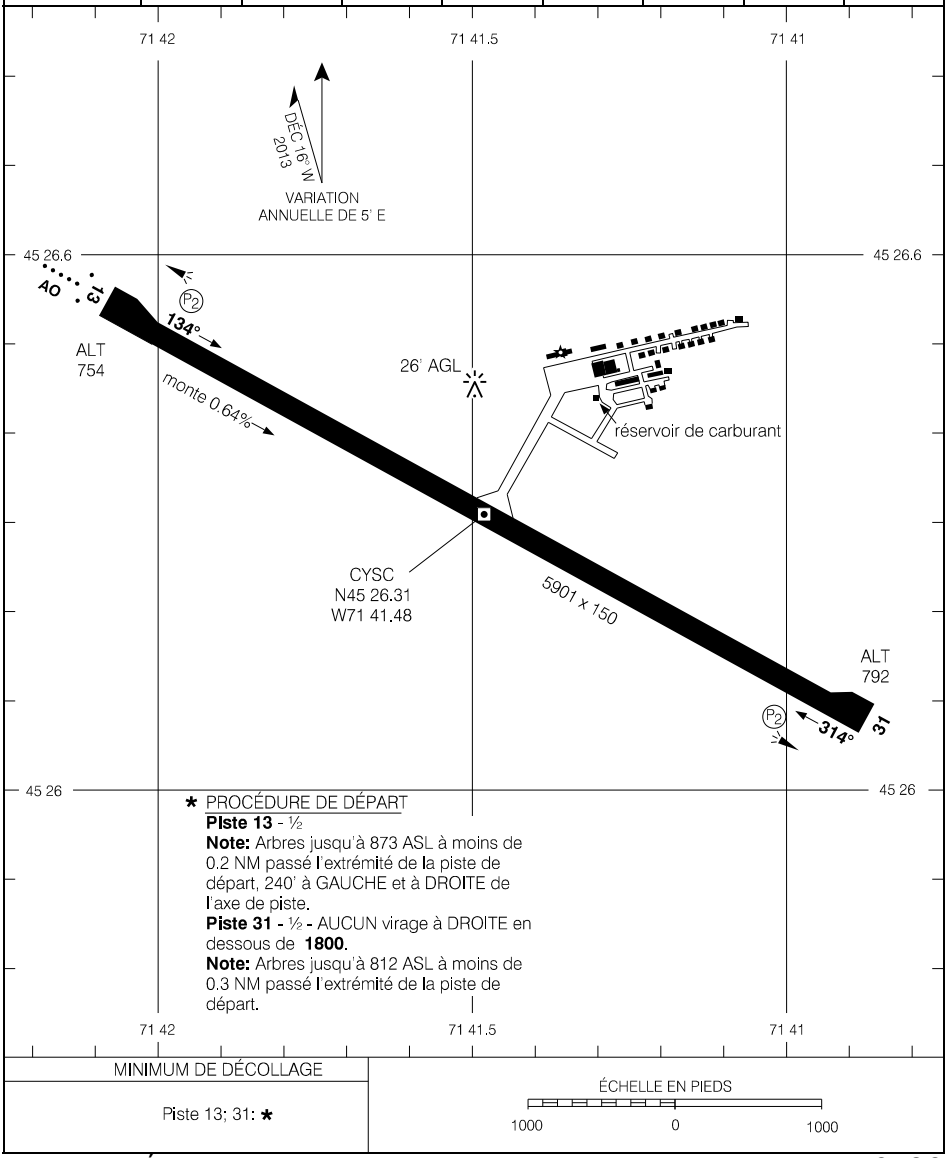
SHERBROOKE, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYSC

AWOS – **128.15** (Fr) **126.25** (Ang)		UNICOM – **123.5** MF	CTR Montreal – **132.55**

DIST DÉCLARÉES	13	31						
TORA	5901	5901						
TODA	6885	6885						
ASDA	5901	5901						
LDA	5901	5901						



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME

CYSC

EFF 21 MAR 24

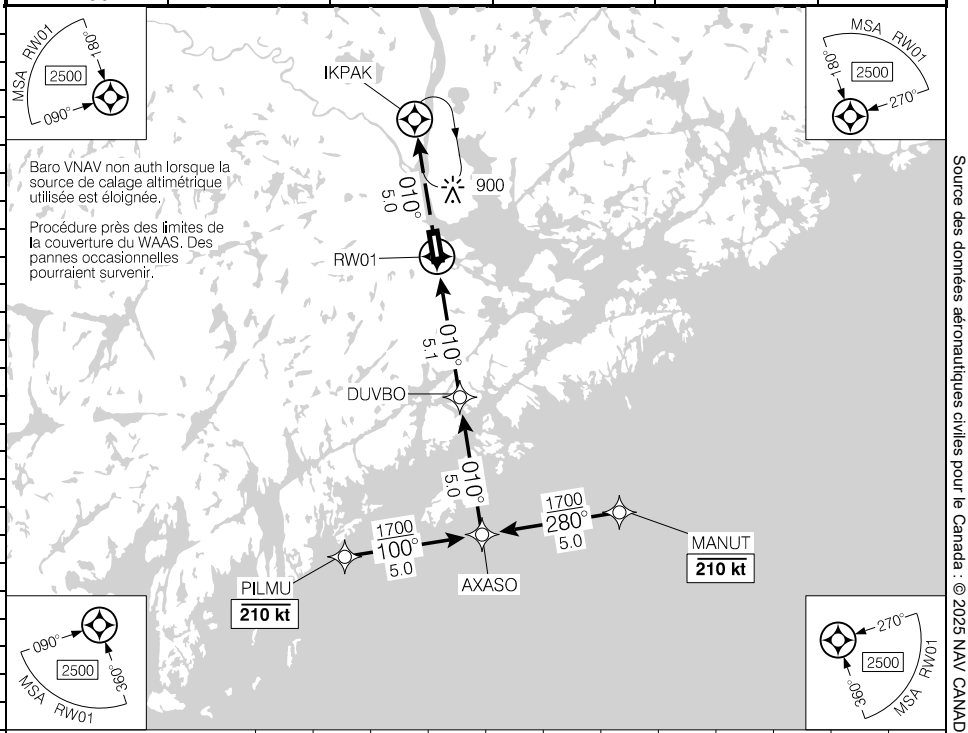
ST-AUGUSTIN, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 01

511236N 0583927W DÉC 19°W

CYIF

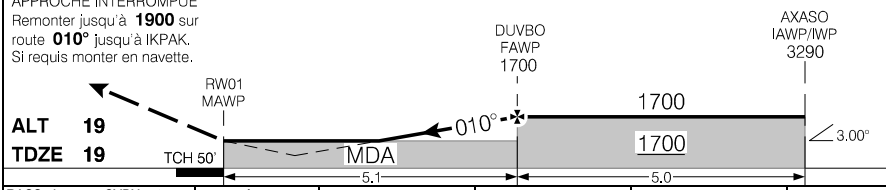
		UNICOM – **123.5** (AU)		ARCAL 123.5(K)
			ATF*	P2 AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4400**	WAAS **Ch 80516** W01A	APCH CRS **010°**	ALT MIN DUVBO **1700**	LDA **4595**



DIST JUSQU'À RW01			2.7	4	**5.1**	6	7	8	9	10.1		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)			940	1340	**1700**	1980	2300	2620	2930	3290		

(NM) 0 5 10 15 20 25

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **1900** sur route **010°** jusqu'à IKPAK.
Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYBX est utiisé ajouter **150'**. Lorsque CYHR est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**316**	(297)	1	
LNAV/VNAV (min. -18°C, max. 54°C)	**673**	(654)	2¼	
LNAV	**940**	(921)	2¾	

RNAV (GNSS) Z PISTE 01

CYIF

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-AUGUSTIN, QC

RNAV (GNSS) Y PISTE 01

511236N 0583927W DÉC 19°W

CYIF

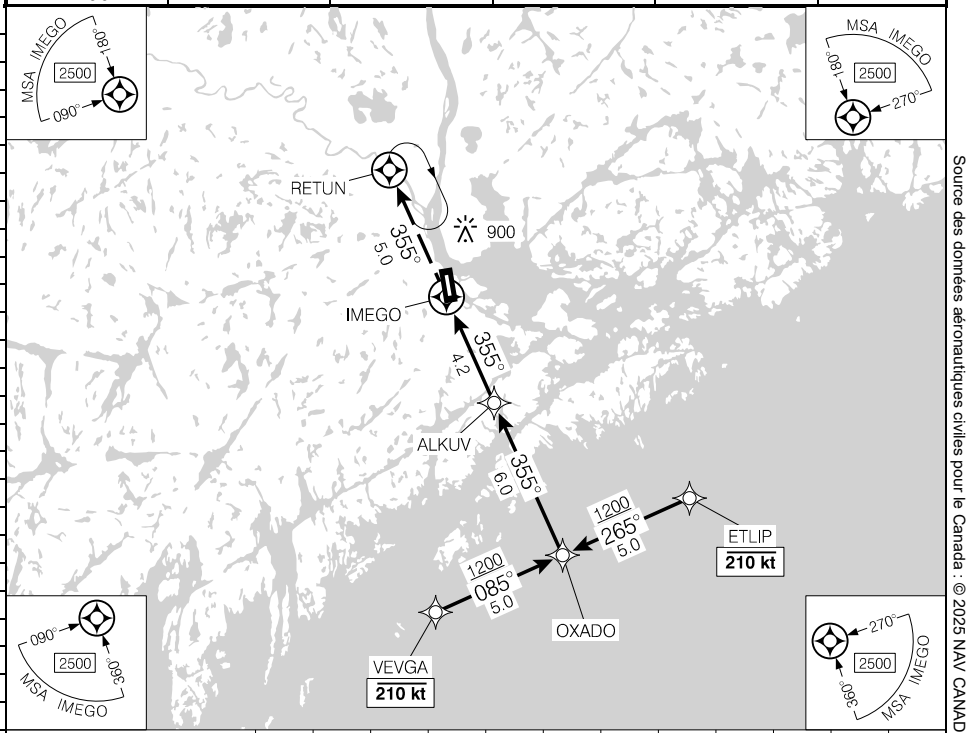
UNICOM – **123.5** (AU)

ATF*

ARCAL 123.5(K)

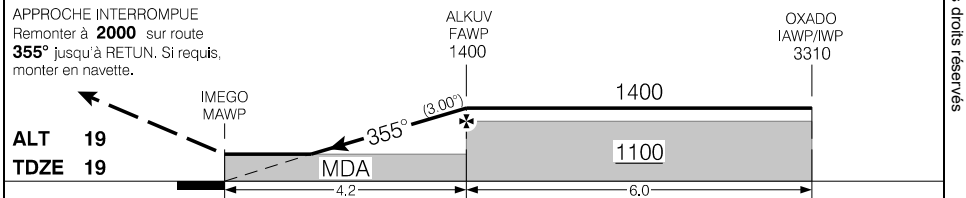
15.0°

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN ALKUV	LDA
4400		**355°**	**1100**	**4595**



DIST JUSQU'À IMEGO		1.5	3	**4.2**	5	6	7	8	9	10.2		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		560	1020	**1400**	1660	1980	2300	2620	2930	3310		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2000** sur route **355°** jusqu'à RETUN. Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYBX est utiisé ajouter **150'**. Lorsque CYHR est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**560**		(541)	1¾

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Y PISTE 01

CYIF

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

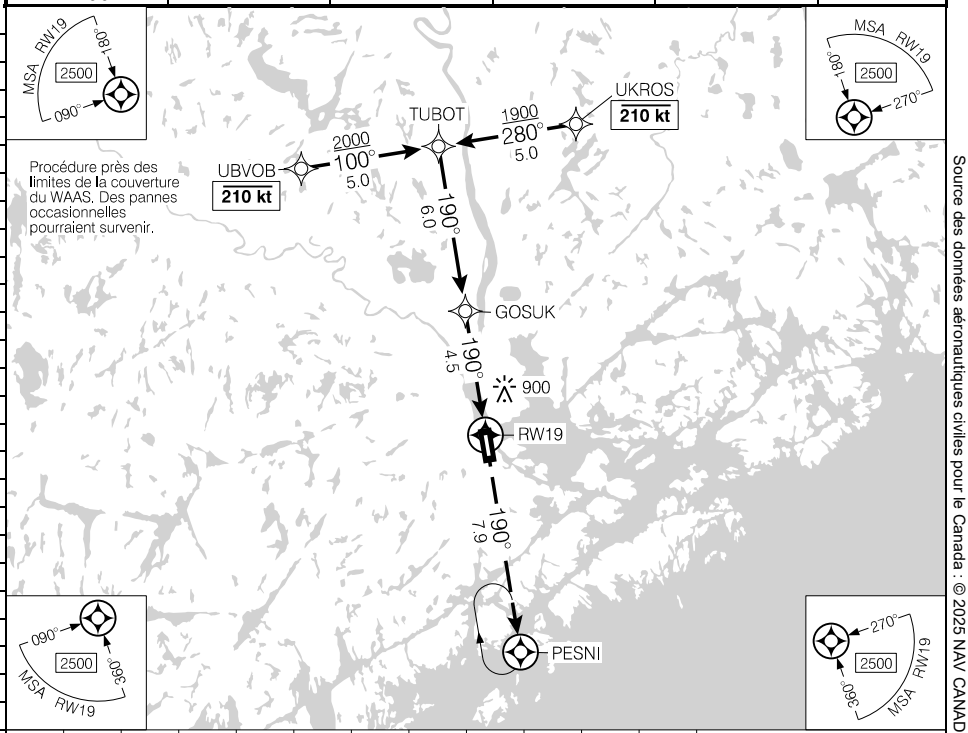
ST-AUGUSTIN, QC

RNAV (GNSS) Z PISTE 19

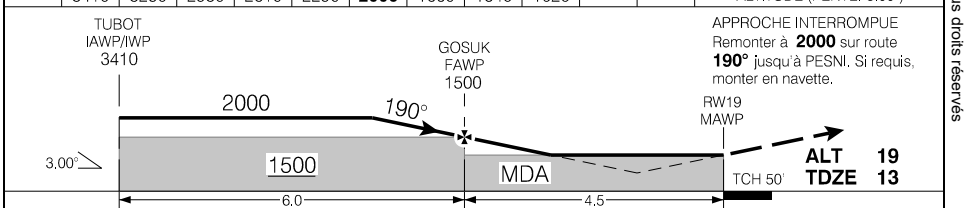
511236N 0583927W DÉC 19°W

CYIF

		UNICOM – **123.5** (AU) ATF*		ARCAL 123.5(K) Ⓟ2 AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **4400**	WAAS **Ch 80138** W19A	APCH CRS **190°**	ALT MIN GOSUK **1500**	LDA **4595**



(NM)	10.5	10	9	8	7	**6.1**	5	4	3.0			DIST JUSQU'À RW19
	3410	3250	2930	2610	2290	**2000**	1660	1340	1020			ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYBX est utiisé ajouter **150'**. Lorsque CYHR est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**297**	(284)	1	
LNAV	**1020**	(1007)	3	

RNAV (GNSS) Z PISTE 19 CYIF

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-AUGUSTIN, QC

RNAV (GNSS) Y PISTE 19

511236N 0583927W DÉC 19°W

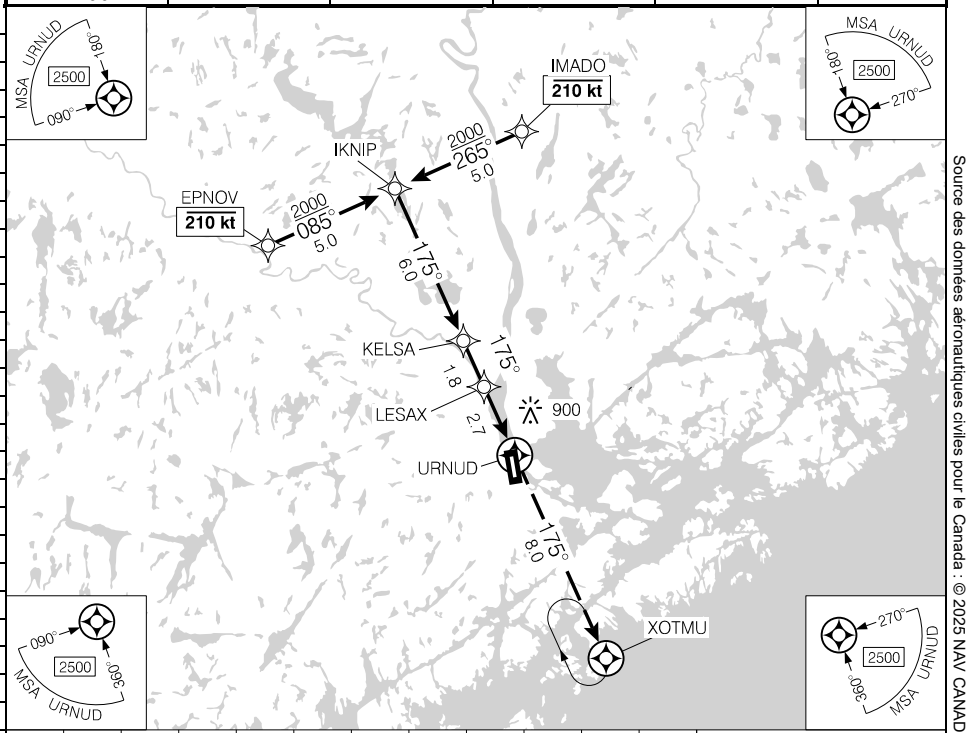
CYIF

UNICOM – **123.5** (AU)

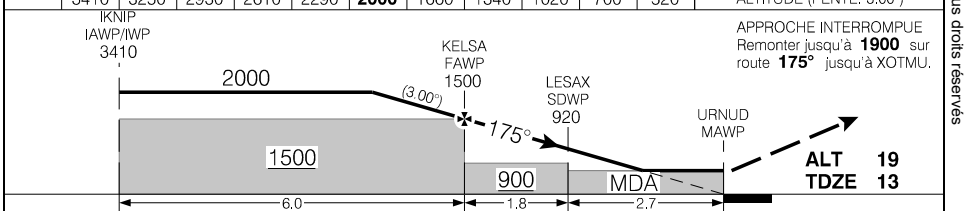
ATF*

ARCAL 123.5(K)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN KELSA	LDA
4400		**175°**	**1500**	**4595**



DIST JUSQU'À URNUD	10.5	10	9	8	7	**6.1**	5	4	3	2	1.4
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	3410	3250	2930	2610	2290	**2000**	1660	1340	1020	700	520



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **1900** sur route **175°** jusqu'à XOTMU.

RASS : Lorsque CYBX est utiisé ajouter **150'**. Lorsque CYHR est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**520**	(507)	1½	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) Y PISTE 19

CYIF

EFF 29 DÉC 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-AUGUSTIN, QC

LOC PISTE 19

511236N 0583927W DÉC 19°W

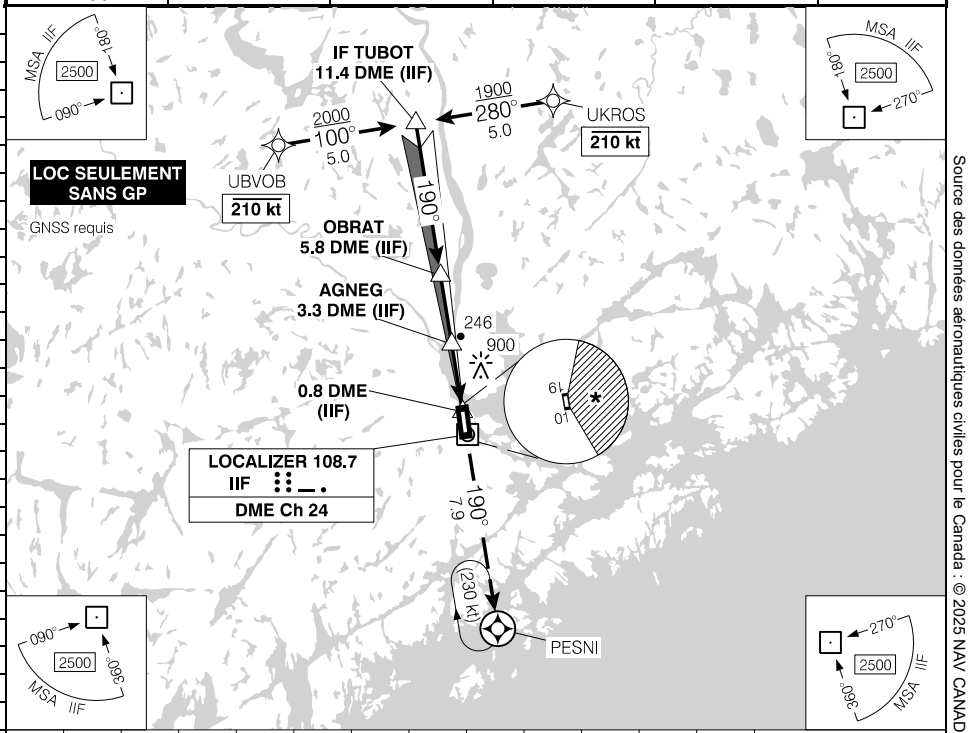
CYIF

UNICOM – **123.5** (AU)

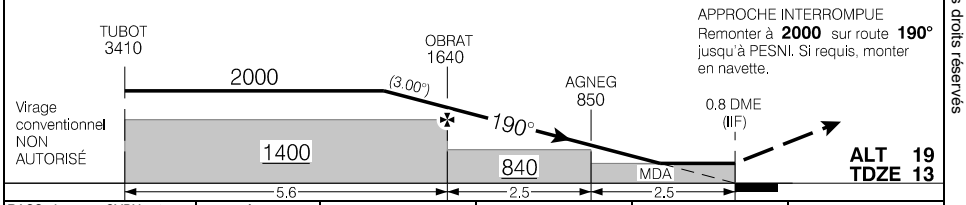
ATF*

ARCAL 123.5(K)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	LOC IIF	APCH CRS	ALT MIN OBRAT	LDA
4400	**108.7**	**190°**	**1400**	**4595**



		11.4	10	9	8	**6.9**	6	5	4	3	2.1		DIST JUSQU'À DME (IIF)
		3410	2980	2660	2340	**2000**	1710	1390	1070	750	480		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYBX est utiisé ajouter **150'**. Lorsque CYHR est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LOC	**480** (467) 1½			
G APPROCHE INDIRECTE	* **700** (681) 1½	* **720** (701) 1½	* **880** (861) 2½	* **880** (861) 2¾

LOC PISTE 19

CYIF

EFF 20 FÉV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

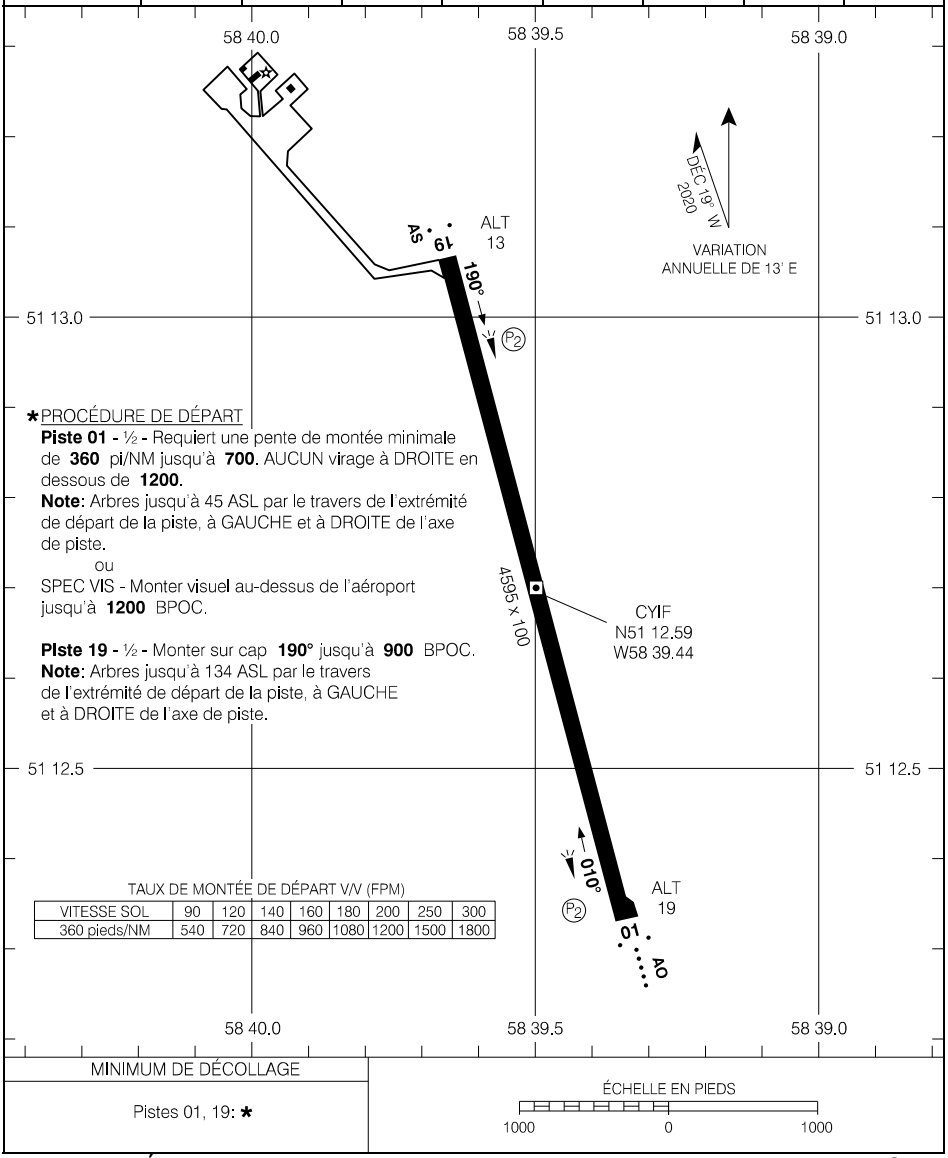
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-AUGUSTIN, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYIF

			UNICOM – **123.5** (AU)			ATF*	RADIO Quebec – **119.57**	
DIST DÉCLARÉES	**01**	**19**						
TORA	4595	4595						
TODA	4595	4595						
ASDA	4595	4595						
LDA	4595	4595						



*****PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 01 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de **360** pi/NM jusqu'à **700**. AUCUN virage à DROITE en dessous de **1200**.
Note: Arbres jusqu'à 45 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS - Monter visuel au-dessus de l'aéroport jusqu'à **1200** BPOC.

PIste 19 - ½ **-** Monter sur cap **190°** jusqu'à **900** BPOC.
Note: Arbres jusqu'à 134 ASL par le travers de l'extrémité de départ de la piste, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME CYIF

EFF 10 SEP 20

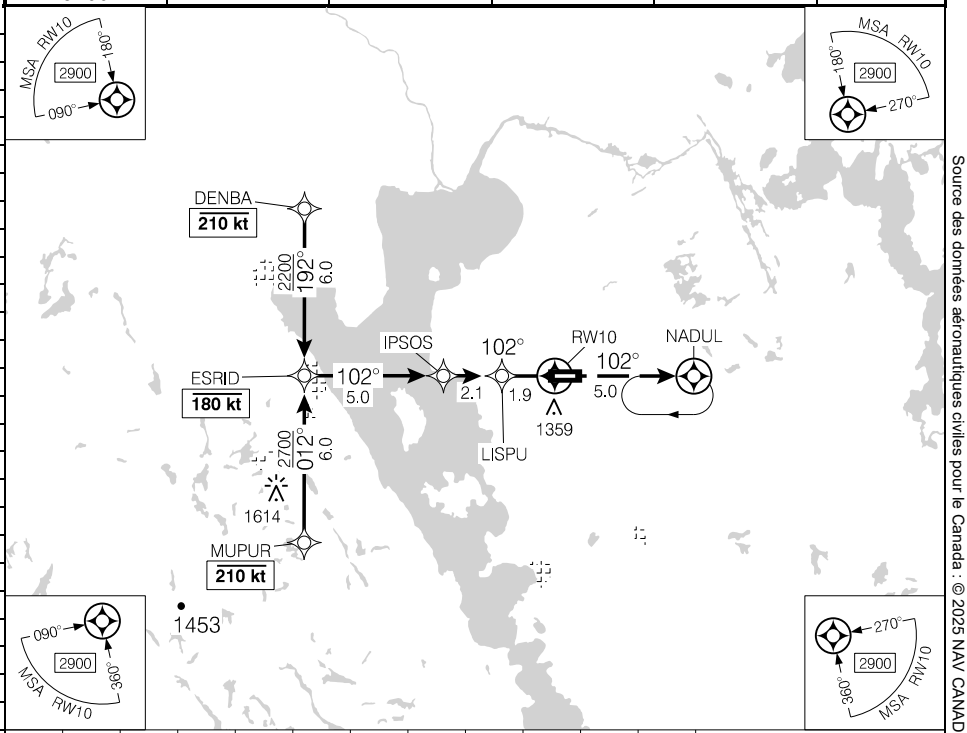
ST-BRUNO-DE-GUIGUES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

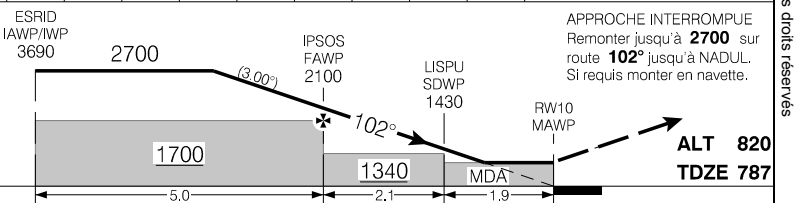
472657N 0792505W DÉC 12°W

CTA4

	RADIO Quebec – **123.47**	TFC – **123.2** ATF		ARCAL 123.2(K) AO
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	RNAV	APCH CRS **102°**	ALT MIN IPSOS **1700**	LDA **4494**



(NM)				9	8	7	**5.9**	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW10
				3690	3370	3050	**2700**	2410	2100	1780	1460	1220	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2700** sur route **102°** jusqu'à NADUL.
Si requis monter en navette.

RASS : Utiliser CYXR.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1220** (448)	1½	**1280** (508)	1½

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 10

CTA4

EFF 23 FÉV 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

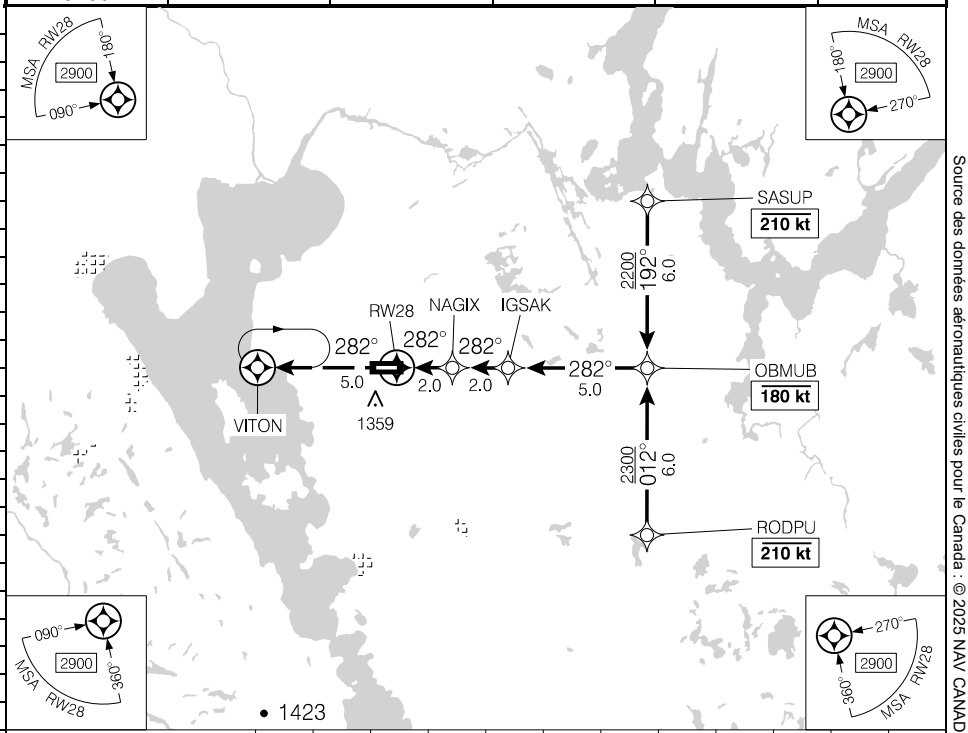
ST-BRUNO-DE-GUIGUES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

472657N 0792505W DÉC 12°W

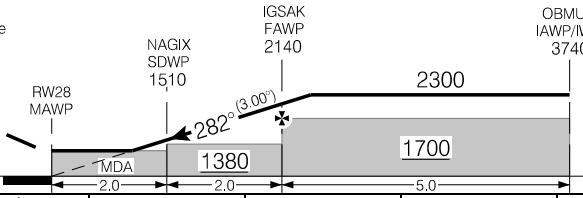
CTA4

	RADIO Quebec – **123.47**	TFC – **123.2** ATF		ARCAL 123.2(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	RNAV	APCH CRS **282°**	ALT MIN IGSAK **1700**	LDA **4494**



DIST JUSQU'À ETBUB		1.4	2	3	**4.5**	5	6	7	8	9		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		1320	1510	1830	**2300**	2460	2780	3100	3420	3740		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2700** sur route **282°** jusqu'à VITON. Si requis, monter en navette.



ALT 820
TDZE 820

RASS : Utiliser CYXR.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**1320** (500)			1½

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 28 CTA4

EFF 23 FÉV 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

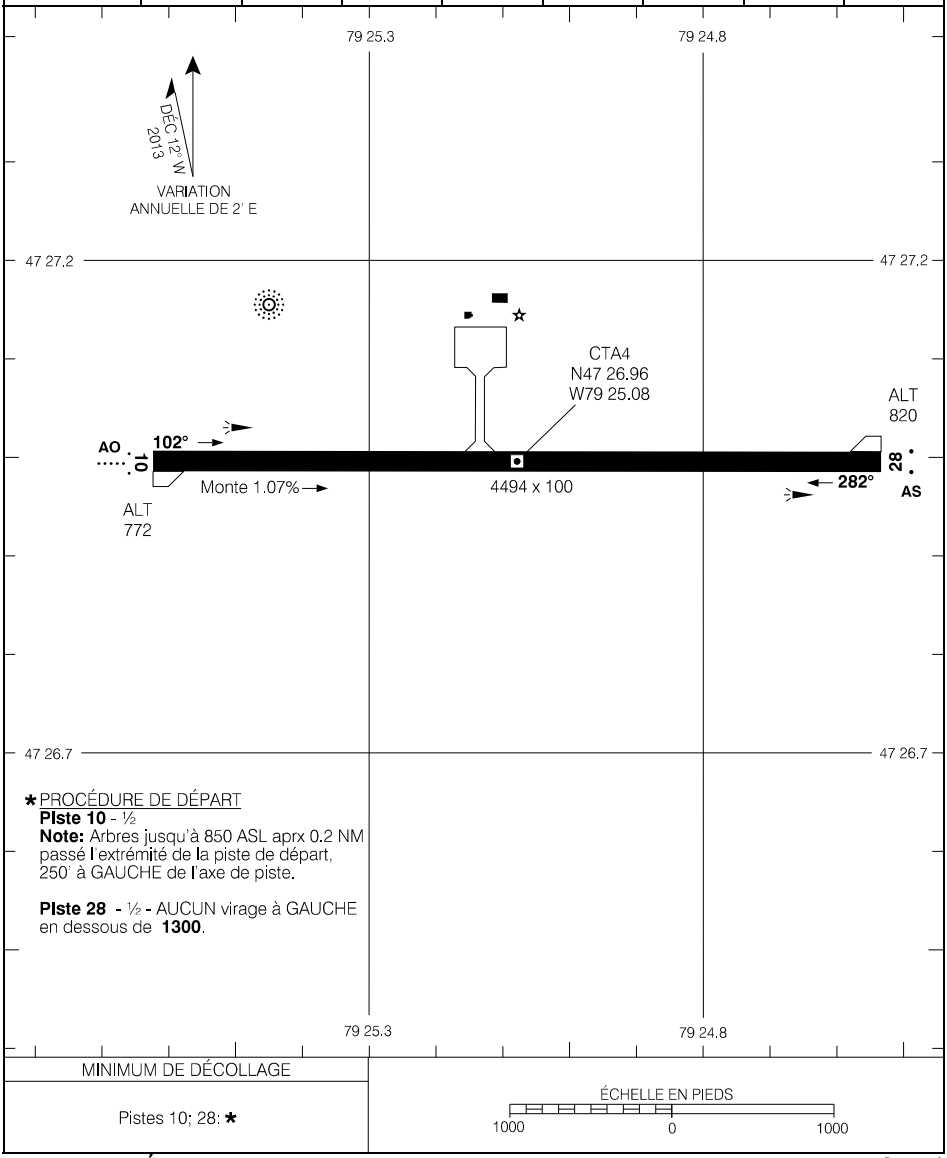
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-BRUNO-DE-GUIGUES, QC

CARTE D'AÉRODROME CTA4

		UNICOM – **123.2** ATF	RADIO Quebec – **123.47**

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	4494	4494						
TODA	5478	5478						
ASDA	4494	4494						
LDA	4494	4494						



✱ PROCÉDURE DE DÉPART
Piste 10 - ½
Note: Arbres jusqu'à 850 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 250° à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 28 - ½ - AUCUN virage à GAUCHE en dessous de **1300**.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 10; 28: ✱	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

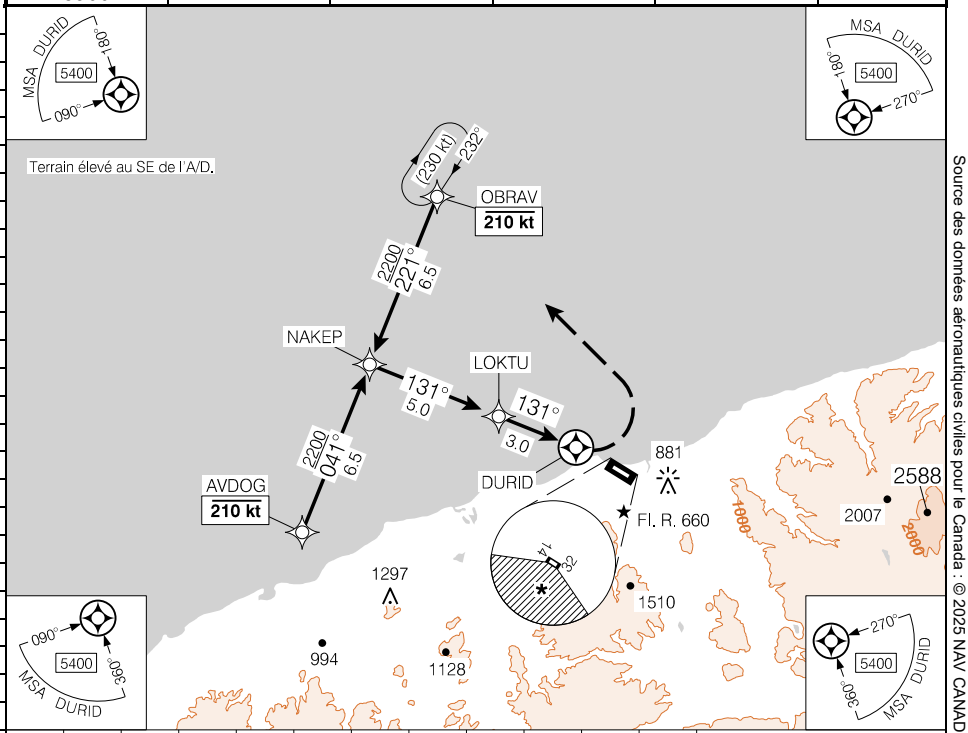
STE-ANNE-DES-MONTS, QC

RNAV (GNSS) PISTE 14

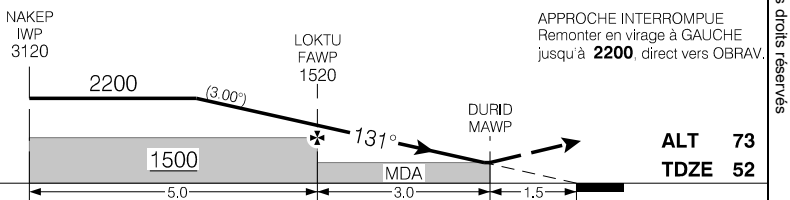
490712N 0663144W DÉC 19°W

CYSZ

AUTO – **122.02**	CTR Montreal – **134.65 227.2**	TFC – **122.8** ATF		ARCAL 122.8(J)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **5900**	RNAV	APCH CRS **131°**	ALT MIN LOKTU **1500**	LDA **3934**



(NM)	8	7	6	5.1	4	3	2	1	0.1	DIST JUSQU'À DURID
	3120	2800	2480	**2200**	1840	1530	1210	890	600	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYBC est utilisé ajouter **150'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**600** (560) 1¾			
G APPROCHE INDIRECTE	* **840** (767) 1¾	* **1200** (1127) 2	* **1420** (1347) 3	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

RNAV (GNSS) PISTE 14

CYSZ

EFF 20 AVR 23

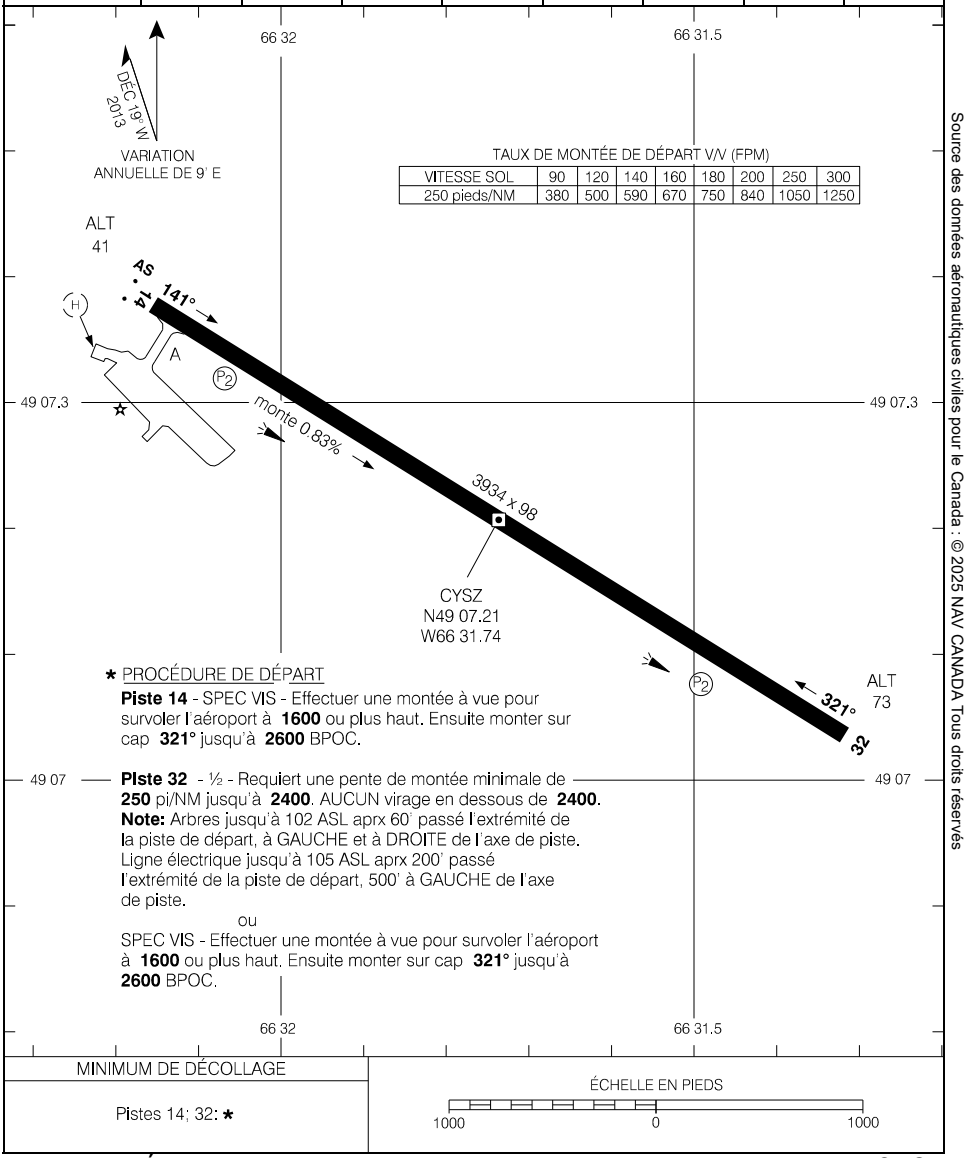
Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

STE-ANNE-DES-MONTS, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYSZ

AUTO – **122.02**			TFC – **122.8** ATF			CTR Montreal – **134.65 227.2**		
DIST DÉCLARÉES	**14**	**32**						
TORA	3934	3934						
TODA	3934	3934						
ASDA	3934	3934						
LDA	3934	3934						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 14; 32: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

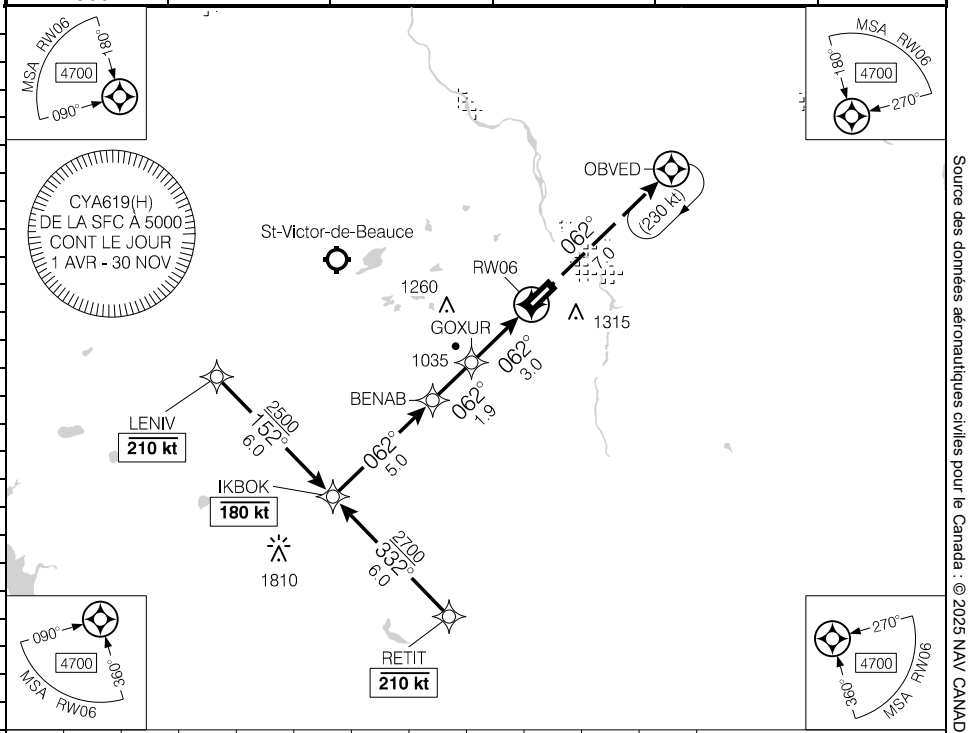
ST-GEORGES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

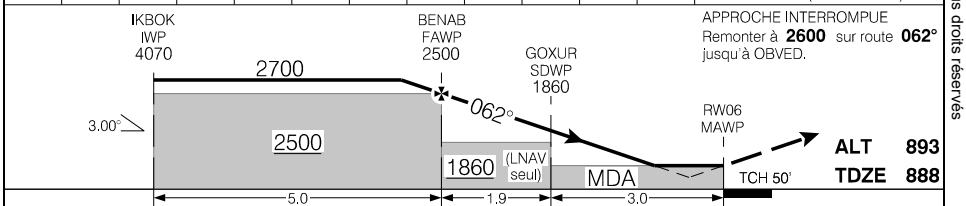
460547N 0704252W DÉC 16°W

CYSG

AUTO – **123.17**	CTR Montreal – **132.35**	◕ UNICOM – **122.15** (AU) MF		ARCAL 122.15(J) (P1)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7300**	WAAS **Ch 80114** W06A	APCH CRS **062°**	ALT MIN BENAB **2500**	LDA **5112**



(NM)			9.9	9	8	7	**5.6**	5	4	3	2	1.2	DIST JUSQU'À RW06
			4070	3770	3460	3140	**2700**	2500	2180	1860	1550	1280	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYQB est utilisé ajouter **210'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1109**	(250)	1	
LNAV	**1280**	(421)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06 CYSG

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

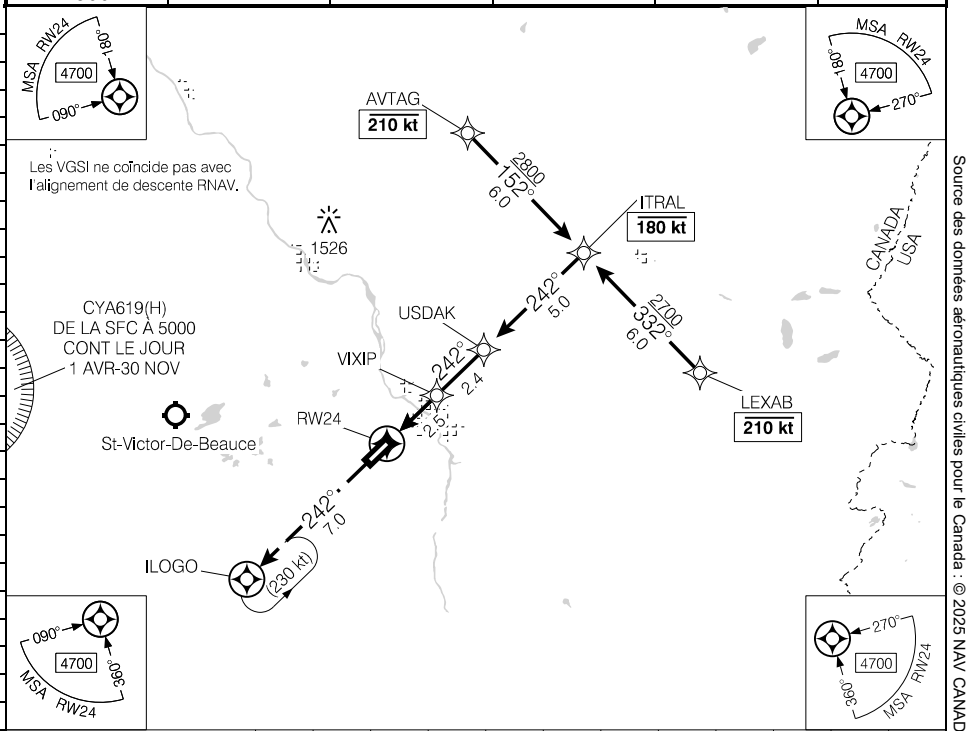
ST-GEORGES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

460547N 0704252W DÉC 16°W

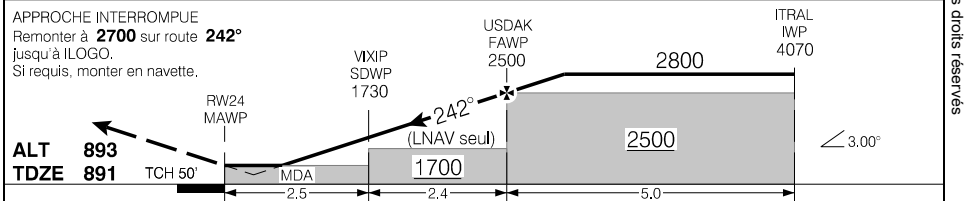
CYSG

AUTO – **123.17**	CTR Montreal – **132.35**	UNICOM – **122.15** (AU) MF			ARCAL 122.15(J) P1 2.5°
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7300**	WAAS **Ch 80115** W24A	APCH CRS **242°**	ALT MIN USDAK **2500**	LDA **5112**	



DIST JUSQU'À RW24	1.0	2	3	4	5	**5.9**	7	8	9	9.9		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1260	1570	1890	2210	2530	**2800**	3160	3480	3800	4070		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2700** sur route **242°** jusqu'à ILOGO.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYQB est utilisé ajouter **210'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1133**	(250)	1	
LNAV	**1260**	(377)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CYSG

EFF 15 JUIN 23

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-GEORGES, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYSG

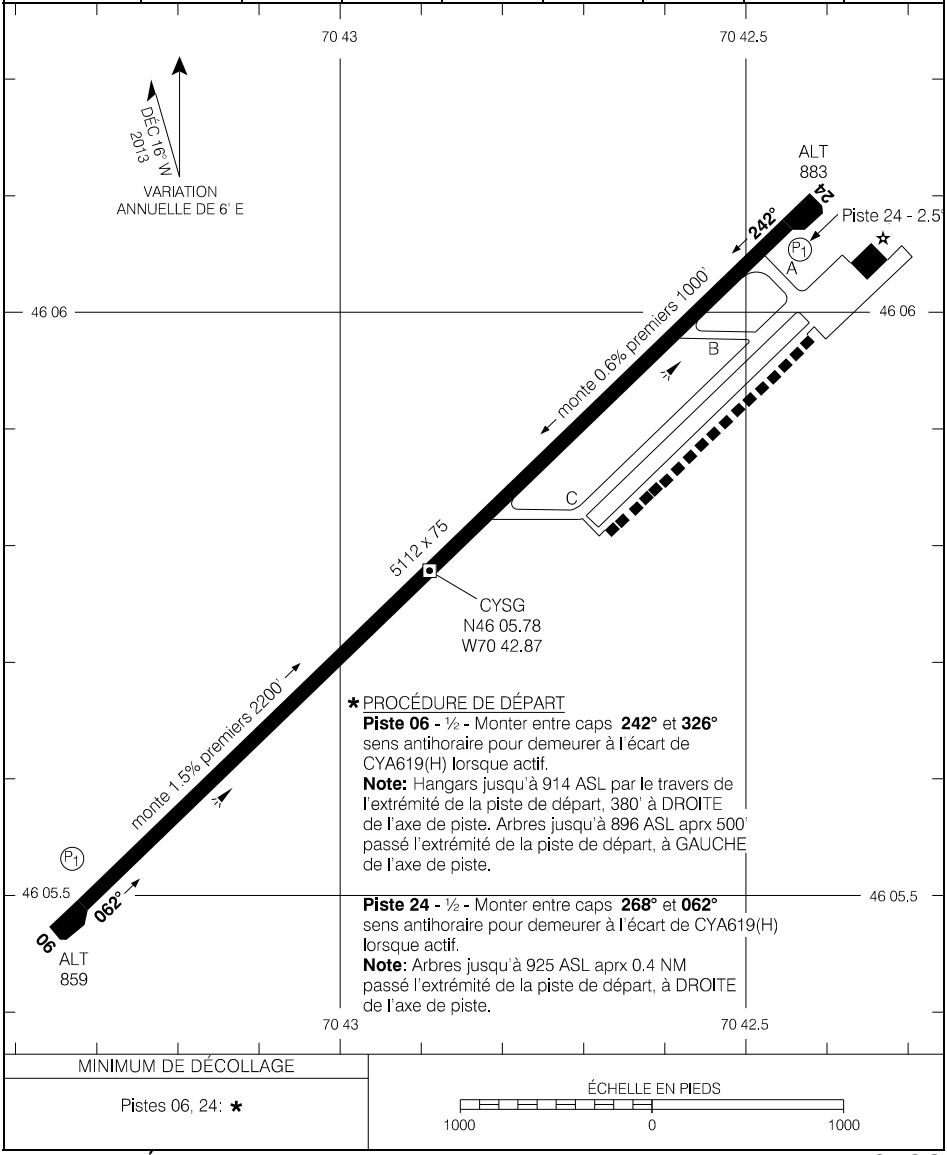
AUTO – **123.17**

UNICOM – **122.15** (AU)

MF

CTR Montreal – **132.35**

DIST DÉCLARÉES	06	24						
TORA	5112	5112						
TODA	5299	6096						
ASDA	5112	5112						
LDA	5112	5112						



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 06 - ½ **-** Monter entre caps **242°** et **326°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA619(H) lorsque actif.
Note: Hangars jusqu'à 914 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 380' à DROITE de l'axe de piste. Arbres jusqu'à 896 ASL aprx 500' passé l'extrémité de la piste de départ, à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 24 - ½ **-** Monter entre caps **268°** et **062°** sens antihoraire pour demeurer à l'écart de CYA619(H) lorsque actif.
Note: Arbres jusqu'à 925 ASL aprx 0.4 NM passé l'extrémité de la piste de départ, à DROITE de l'axe de piste.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 06, 24: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

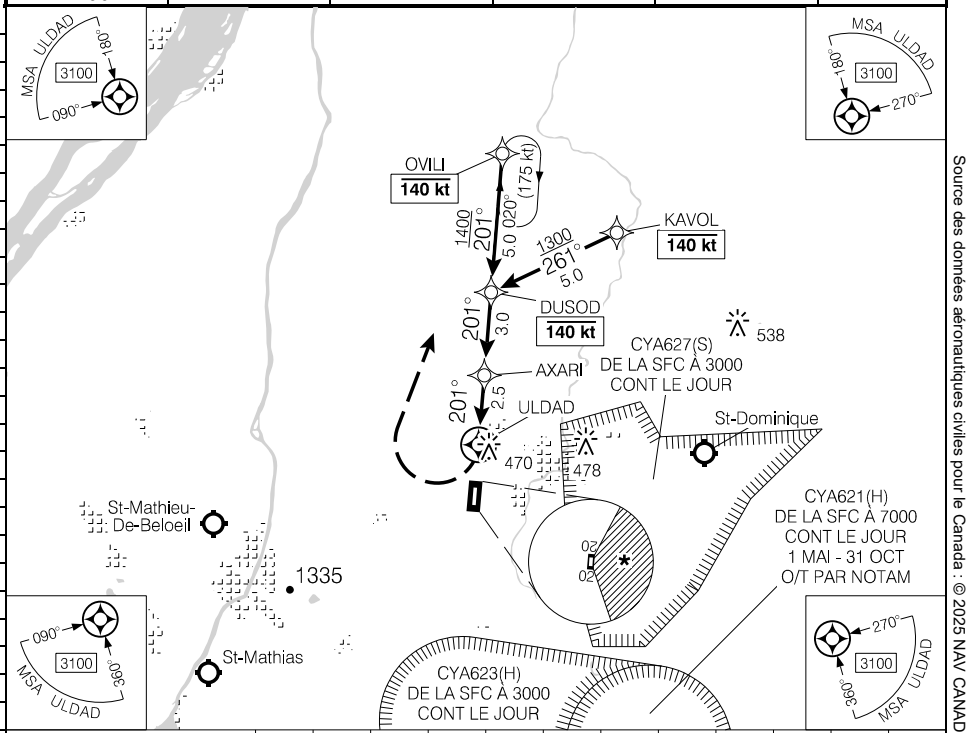
ST-HYACINTHE, QC

RNAV (GNSS) PISTE 20

453624N 0730054W DÉC 16°W

CSU3

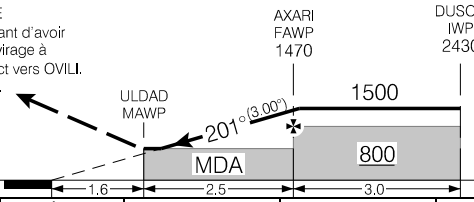
	TML Montreal – **125.15 268.3**	TFC – **123.2** MF		ARCAL 123.2(J)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7400**	RNAV	APCH CRS **201°**	ALT MIN AXARI **800**	LDA **3469**



DIST JUSQU'À ULDAD		0.3	1	2	**2.6**	4	5	5.5				
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		780	990	1310	**1500**	1950	2270	2430				

APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser **130** kt avant d'avoir franchi OVILI. Remonter en virage à DROITE jusqu'à **3000** direct vers OVILI.
Si requis, monter en navette.

ALT 118
TDZE 117



RASS : Utiliser CYHU.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**780** (664)	2	NON AUTORISÉE	
APPROCHE INDIRECTE	* **780** (662)	2	NON AUTORISÉE	

RNAV (GNSS) PISTE 20 CSU3

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

À moins d'assignation contraire de l'ATC :

Toutes les pistes : Maintenir **3000**.

Piste 02 - ½ : Aéronefs de cat. A et B seulement. Monter direct vers OVILI. Si requis, monter en navette et effectuer un circuit d'attente à OVILI comme publié. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Bâtiments jusqu'à 146 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à DROITE de l'axe de piste. Chemin de fer jusqu'à 151 ASL aprx 300' passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 20 - ½ : Aéronefs de cat. A et B seulement. Requiert une pente de montée minimale de **310** pi/NM jusqu'à **900**. Monter sur cap **201°** jusqu'à **900**. Ensuite monter en virage à droite direct vers OVILI. Si requis, monter en navette et effectuer un circuit d'attente à OVILI comme publié. Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après le décollage.

Note : Arbres jusqu'à 167 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 350' à GAUCHE de l'axe de piste. Chemin jusqu'à 143 ASL aprx 200' passé l'extrémité de la piste de départ.

ou

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1200** ou plus haut. Monter entre caps **267°** et **356°** sens horaire pour demeurer à l'écart de CYA621, CYA623 et CYA627. Ne pas monter au-dessus de **3000** sans autre autorisation de l'ATC.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
310 pieds/NM	470	620	730	830	930	1040	1300	1550

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne 5 minutes ou moins après le décollage et en conditions météorologiques IFR, procéder comme suit :

1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Procéder pour le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée;
3. 10 minutes après l'entrée du circuit d'attente, autoriser à CSU3 pour une approche ou à continuer enroute jusqu'à l'altitude du plan de vol.

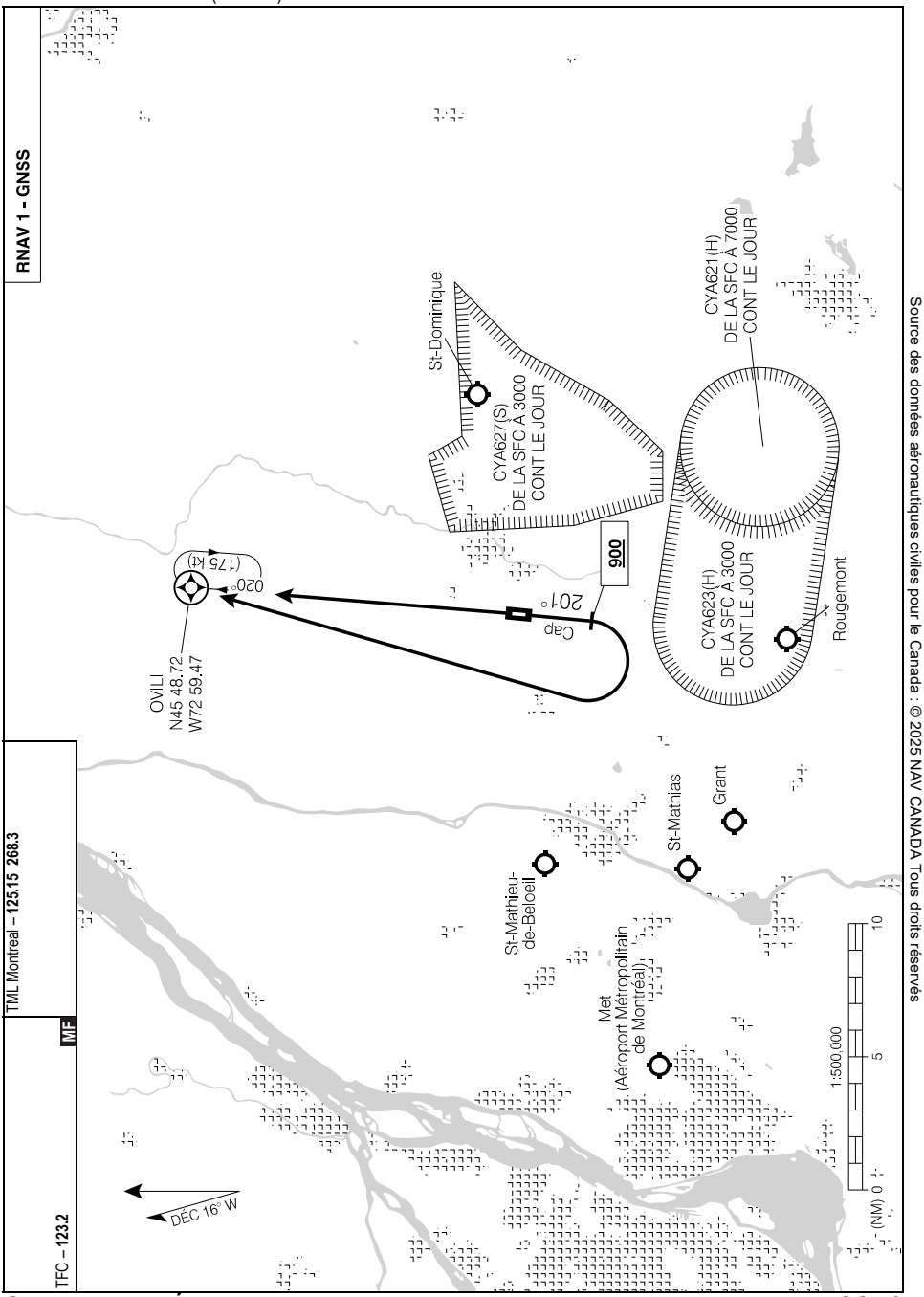
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (RNAV)

OVILI DEUX DÉP (OVILI2.)

ST-HYACINTHE, QC

CSU3



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

OVILI DEUX DÉP (OVILI2.)

CSU3

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ST-HYACINTHE, QC

CARTE D'AÉRODROME

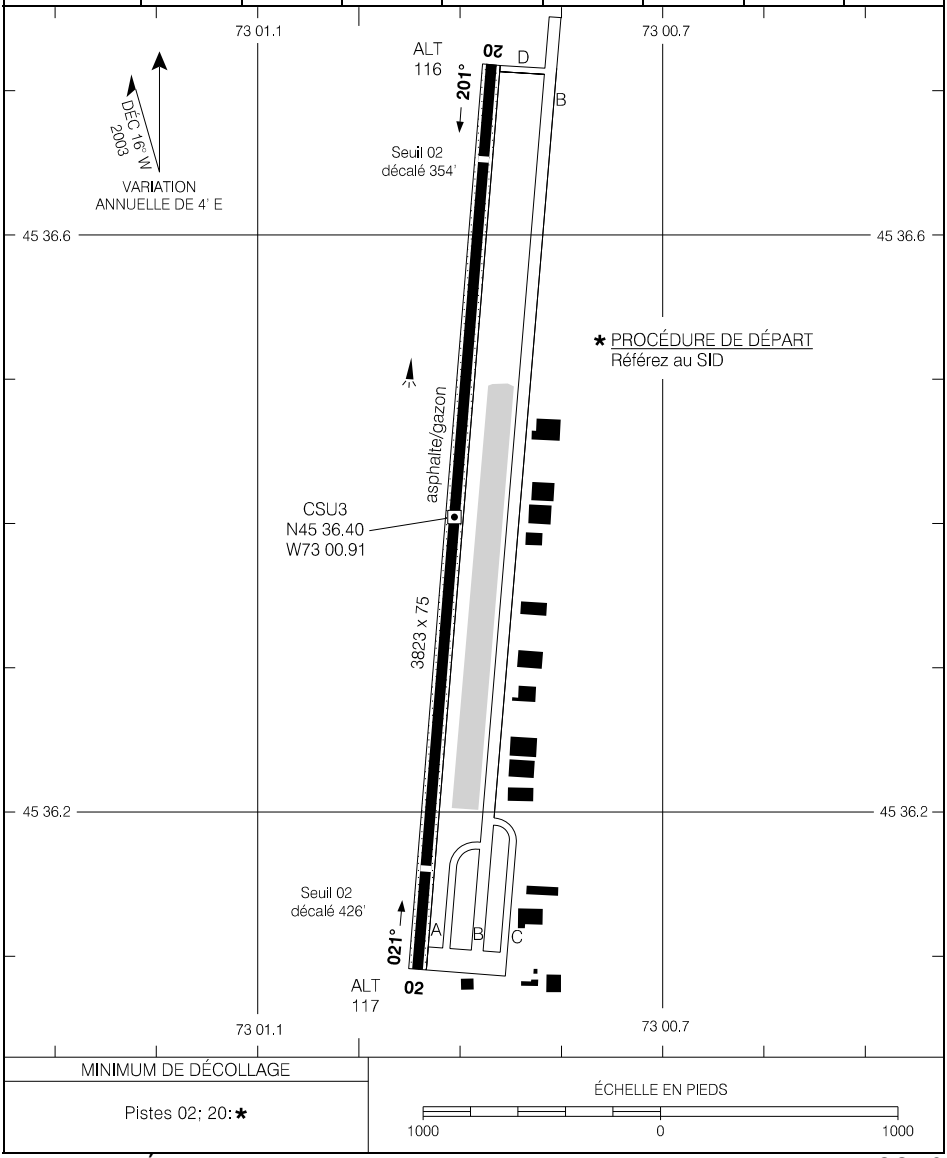
CSU3

TML Montreal – **125.15** **268.3**

TFC – **123.2**

MF

DIST DÉCLARÉES	02	20						
TORA	3823	3823						
TODA	3823	3823						
ASDA	3823	3823						
LDA	3397	3469						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 02; 20: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

ST-JEAN, QC

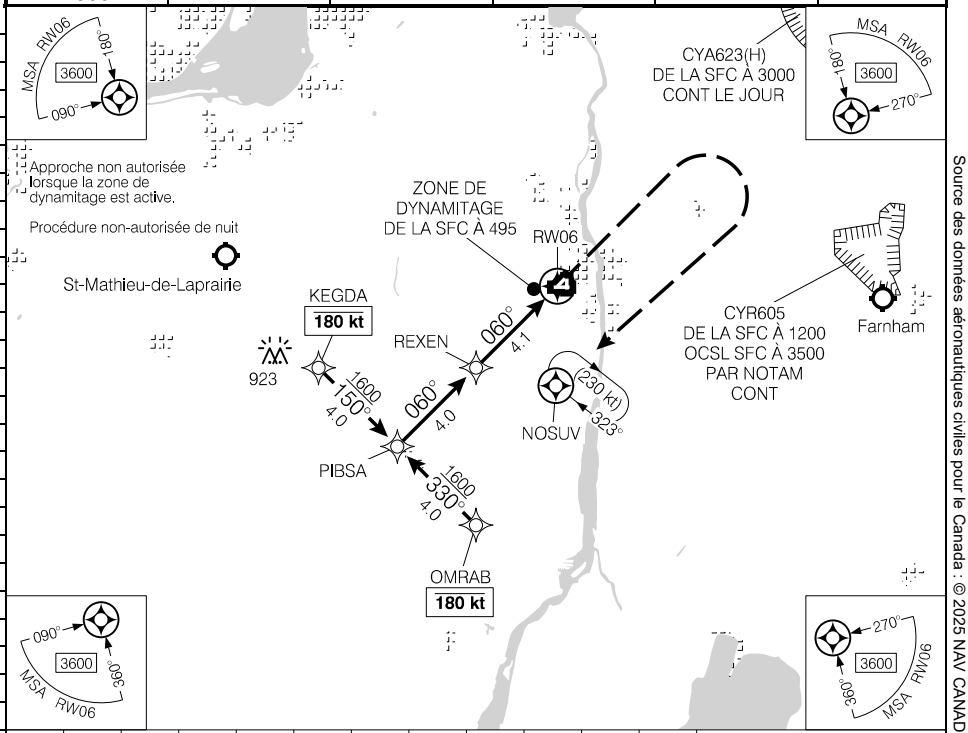
RNAV (GNSS) PISTE 06

451740N 0731654W DÉC 15°W

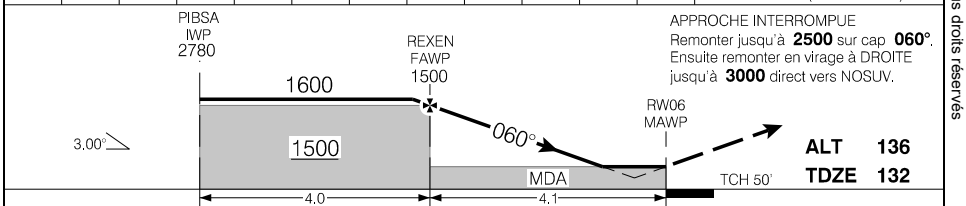
CYJN

TML Montreal – 125.15 268.3	TWR – 118.2 TFC – 118.2 ATF	GND – 121.7	ARCAL 118.2(J)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	WAAS	APCH CRS	ALT MIN REXEN	LDA
7500	**Ch 81090** W06A	**060°**	**1500**	**2349**



(NM)	8.1	7	6	5	**4.4**	3	2	1.1		DIST JUSQU'À RW06
	2780	2410	2090	1780	**1600**	1140	820	540		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYHU est utilisé ajouter **40'**. Lorsque CYUL est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**394** (262)	1	NON AUTORISÉE	
LNAV	**540** (408)	1¼	NON AUTORISÉE	

RNAV (GNSS) PISTE 06 CYJN

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-JEAN, QC

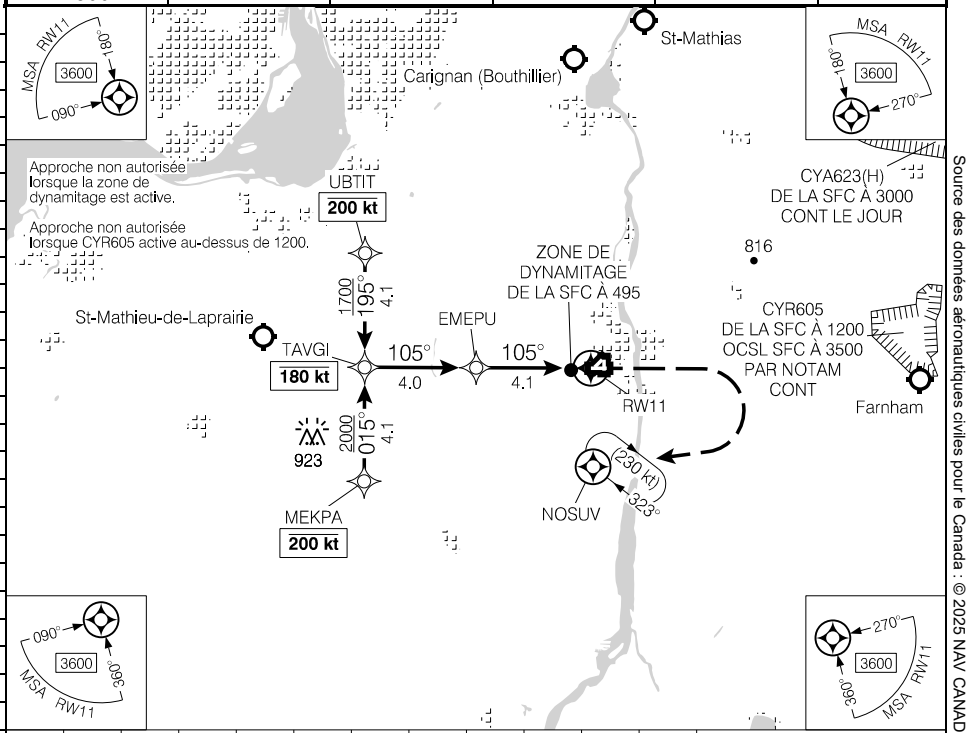
RNAV (GNSS) PISTE 11

451740N 0731654W DÉC 15°W

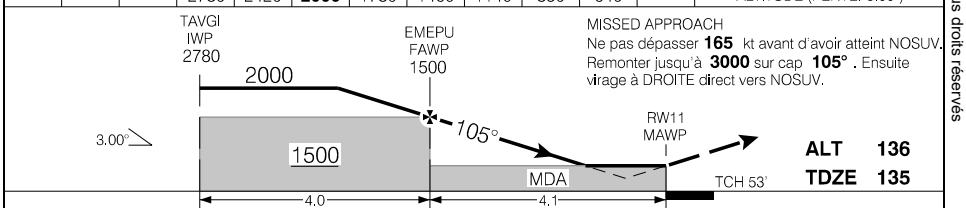
CYJN

TML Montreal – 125.15 268.3	TWR – 118.2 TFC – 118.2 ATF	GND – 121.7	ARCAL 118.2(J)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7500**	WAAS **Ch 81091** W11A	APCH CRS **105°**	ALT MIN EMEPU **1500**	LDA **3412**



(NM)	8.1	7	**5.7**	5	4	3	2	1.4		DIST JUSQU'À RW11
	2780	2420	**2000**	1780	1460	1140	830	640		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYHU est utilisé ajouter **40'**. Lorsque CYUL est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**635**	(500)	1¾	NON AUTORISÉE
LNAV	**640**	(505)	1½	NON AUTORISÉE

RNAV (GNSS) PISTE 11

CYJN

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-JEAN, QC

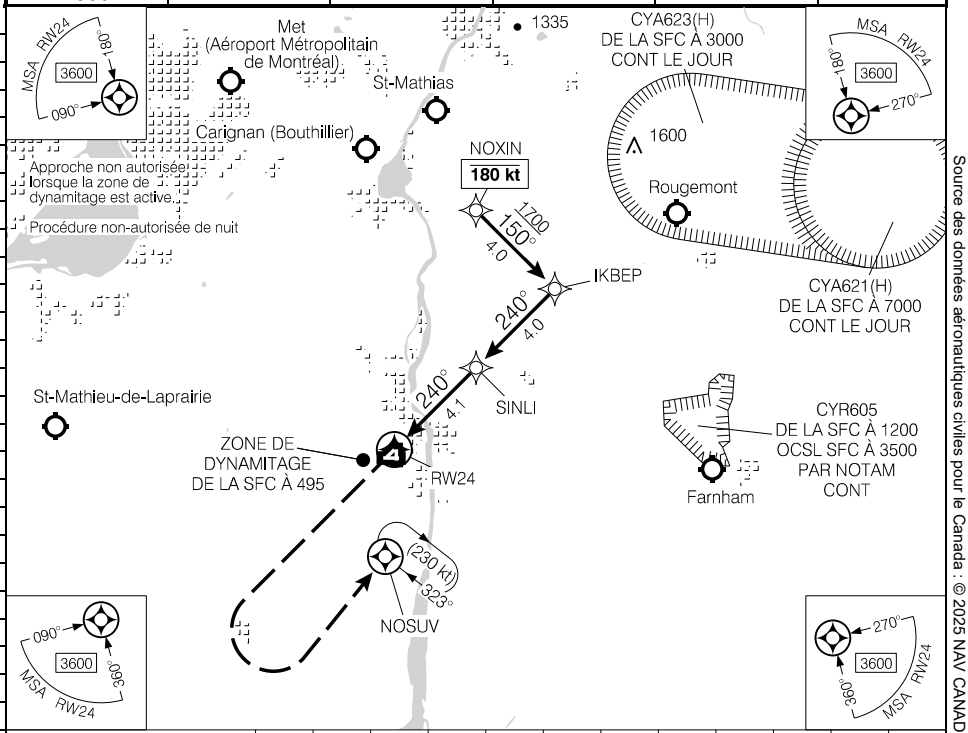
RNAV (GNSS) PISTE 24

451740N 0731654W DÉC 15°W

CYJN

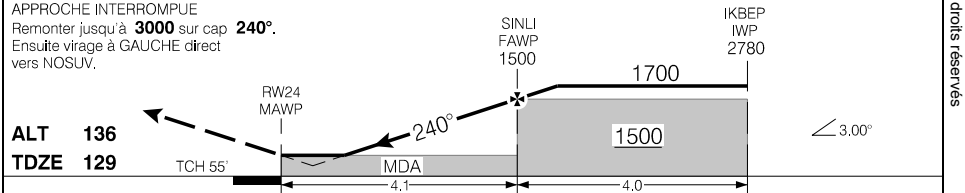
TML Montreal – 125.15 268.3	TWR – 118.2 TFC – 118.2 ATF	GND – 121.7	ARCAL 118.2(J)

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM 7500	WAAS Ch 81092 W24A	APCH CRS 240°	ALT MIN SINLI 1500	LDA 2349



DIST JUSQU'À RW24		1.1	2	3	4	**4.8**	6	7	8.1			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		540	820	1140	1460	**1700**	2090	2410	2780			

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **3000** sur cap **240°**.
Ensuite virage à GAUCHE direct
vers NOSUV.



RASS : Lorsque CYHU est utilisé ajouter **40'**. Lorsque CYUL est utilisé ajouter **60'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**377** (250)	1	NON AUTORISÉE	
LNAV	**540** (413)	1¼	NON AUTORISÉE	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CYJN

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-JEAN, QC

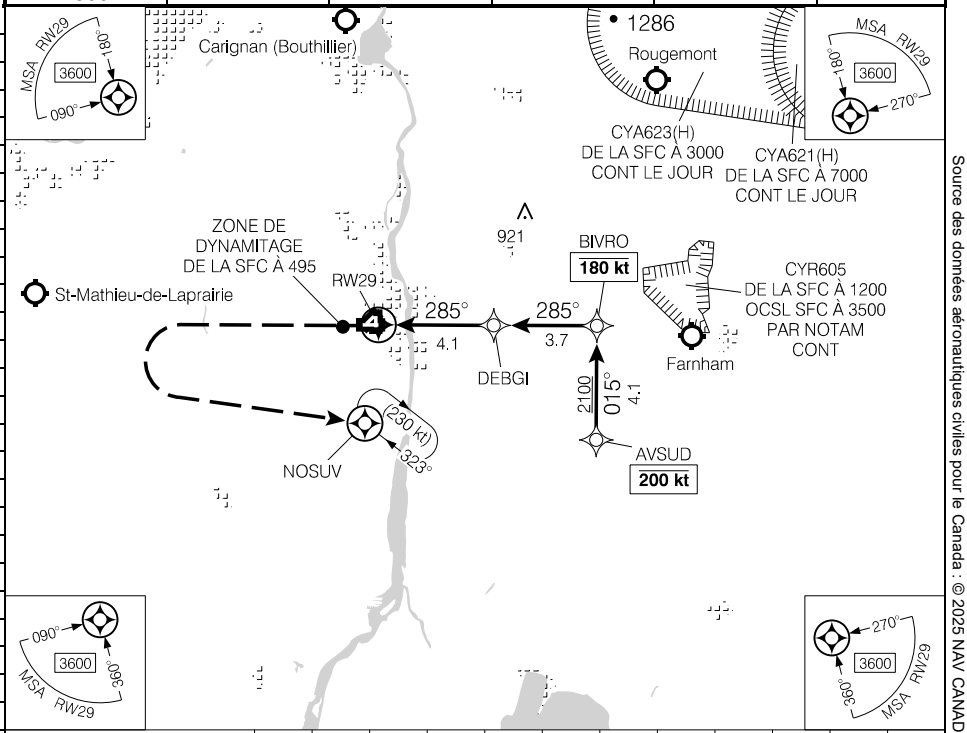
RNAV (GNSS) PISTE 29

451740N 0731654W DÉC 15°W

CYJN

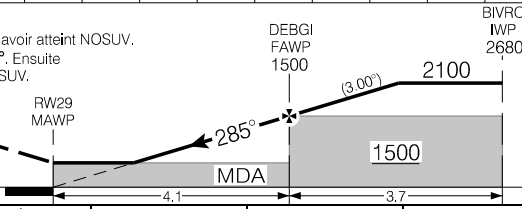
TML Montreal – 125.15 268.3	TWR – 118.2	GND – 121.7	ARCAL 118.2(J)
	TFC – 118.2 ATF		

ALT DE SÉCURITÉ 100 NM	RNAV	APCH CRS	ALT MIN DEBGI	LDA
7500		285°	1500	4012



DIST JUSQU'À RW29		1.4	2	3	4	5	6.0	7	7.8			
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		640	820	1140	1450	1770	2100	2410	2680			

APPROCHE INTERROMPUE
Ne pas dépasser **165** kt avant d'avoir atteint NOSUV.
Remonter à **3000** sur cap **285°**. Ensuite
virage à GAUCHE direct vers NOSUV.



ALT 136
TDZE 131

RASS : Lorsque CYHU est utilisé ajouter **40'**. Lorsque CYUL est utilisé ajouter **60'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**640**	(511)	1½	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 29

CYJN

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)
ST-JEAN SIX DÉP (CYJN6.)

ST-JEAN, QC
CYJN

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **3000**. S'attendre à l'autorisation pour l'altitude planifiée 10 minutes après le décollage.

Piste 02 : Monter sur un cap de **015°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 06 : Monter sur un cap de **060°** jusqu'à **600**. Ensuite monter en virage à GAUCHE sur un cap **020°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 11 : Procédure de départ non authorisée lorsque CYR605 est actif plus haut que **1200**. Monter sur un cap de **105°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 20 : Monter sur un cap de **195°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 24 : Monter sur un cap de **240°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Piste 29 : Requiert une pente de montée minimale de **270** pieds/NM jusqu'à **400**. Monter sur un cap de **285°** ou tel qu'assigné par vecteurs vers la route assignée.

Note : Piste 29 procédure de départ non autorisée pendant que l'opération de dynamitage décrite dans le CFS Attention pour St-Jean est active.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350

Panne de communication

Sur reconnaissance de la panne procéder comme suit :

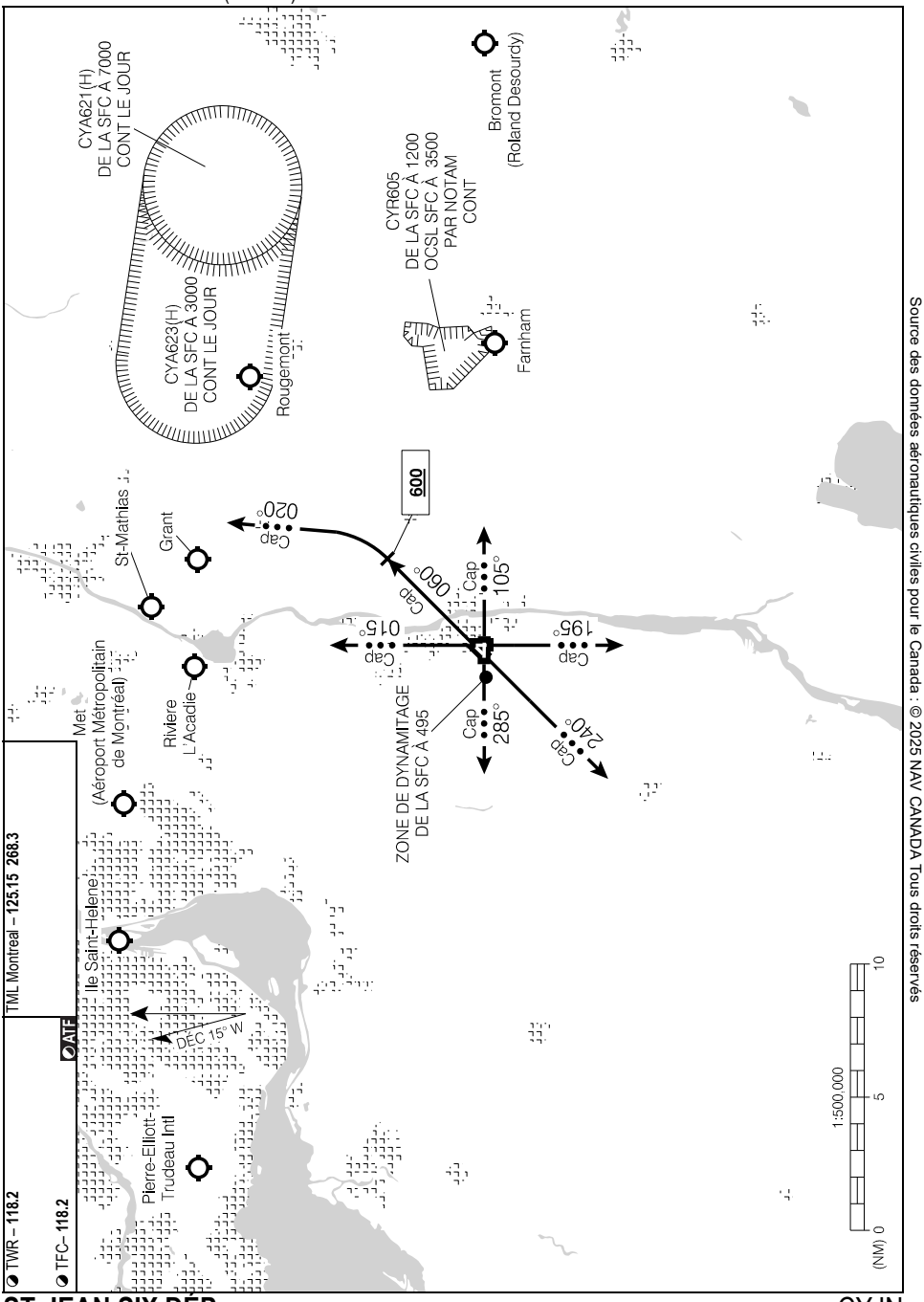
1. Afficher transpondeur code 7600;
2. Monter à l'altitude de plan de vol 5 minutes après le décollage, ensuite;
3. Continuer en route 5 minutes après avoir afficher 7600.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (VECTOR)

ST-JEAN SIX DÉP (CYJN6.)

ST-JEAN, QC
CYJN



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-JEAN SIX DÉP (CYJN6.)

EFF 26 DÉC 24

CYJN

Procédure de départ

Toutes les pistes : Toutes les procédures de départ non autorisées pendant que l'opération de dynamitage décrit dans le CFS pour St-Jean est actif.

Piste 02 – ½ : Monter entre caps **355°** et **195°** sens antihoraire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbes jusqu'à 174 ASL aprx 0.1 passé l'extrémité de la piste de départ. Tour jusqu'à 276 ASL aprx 0.5 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 900' à DROITE de l'axe de piste.

Piste 06 – ½ : Monter entre caps **023°**et **240°** sens antihoraire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbes jusqu'à 200 ASL aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Tour jusqu'à 247 ASL aprx 0.8 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 600' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 11 – ½ : Monter entre caps **131°** et **285°** sens horaire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbres jusqu'à 203 ASL aprx 250' passé l'extrémité de la piste, 200' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 20 – ½ : Monter entre caps **128°** et **015°** sens horaire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbres jusqu'à 207 ASL aprx 0.4 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 500' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 24 – ½ : Monter entre caps **128°** et **028°** sens horaire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbres jusqu'à 217 ASL aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 400' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

Piste 29 – ½ : Requiert une pente de montée minimale de **270** pieds/NM jusqu'à **400**. Monter entre caps **128°** et **028°** sens horaire afin de demeurer a l'écart de CYR605, CYA621 et CYA623.

Note : Arbres jusqu'à 259 ASL aprx 0.1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS – Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **700** ou plus haut, puis continuer la montée entre caps **021º** et **138º** sens antihoraire jusqu'à MEA BPOC.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
270 pieds/NM	410	540	630	720	810	900	1130	1350

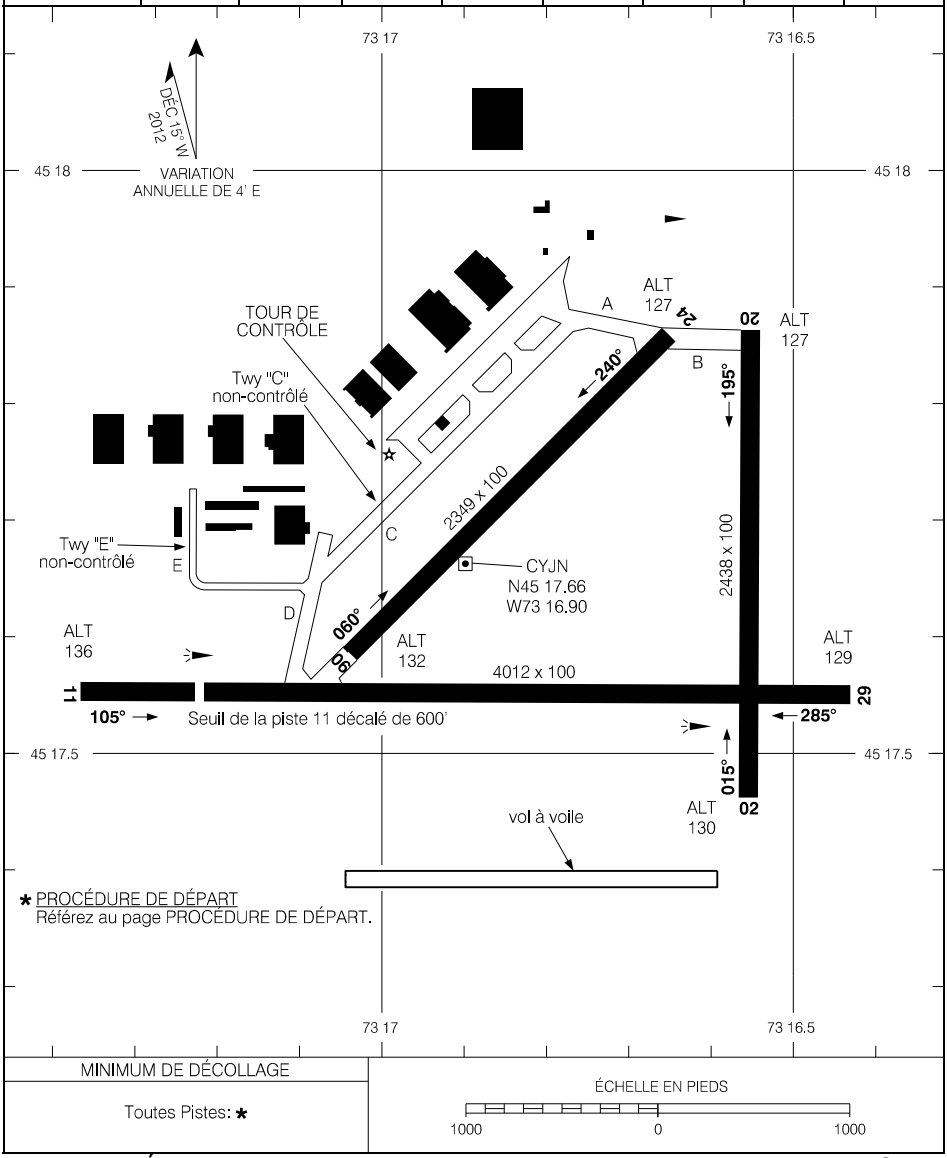
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

ST-JEAN, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYJN

		GND – **121.7**		TWR – **118.2** TFC – **118.2** ATF		TML Montreal – **125.15 268.3**		
DIST DÉCLARÉES	**02**	**20**	**06**	**24**	**11**	**29**		
TORA	2438	2438	2349	2349	4012	4012		
TODA	3088	3422	3333	3333	4262	4287		
ASDA	2438	2438	2349	2349	4012	4012		
LDA	2438	2438	2349	2349	3412	4012		



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Toutes Pistes: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

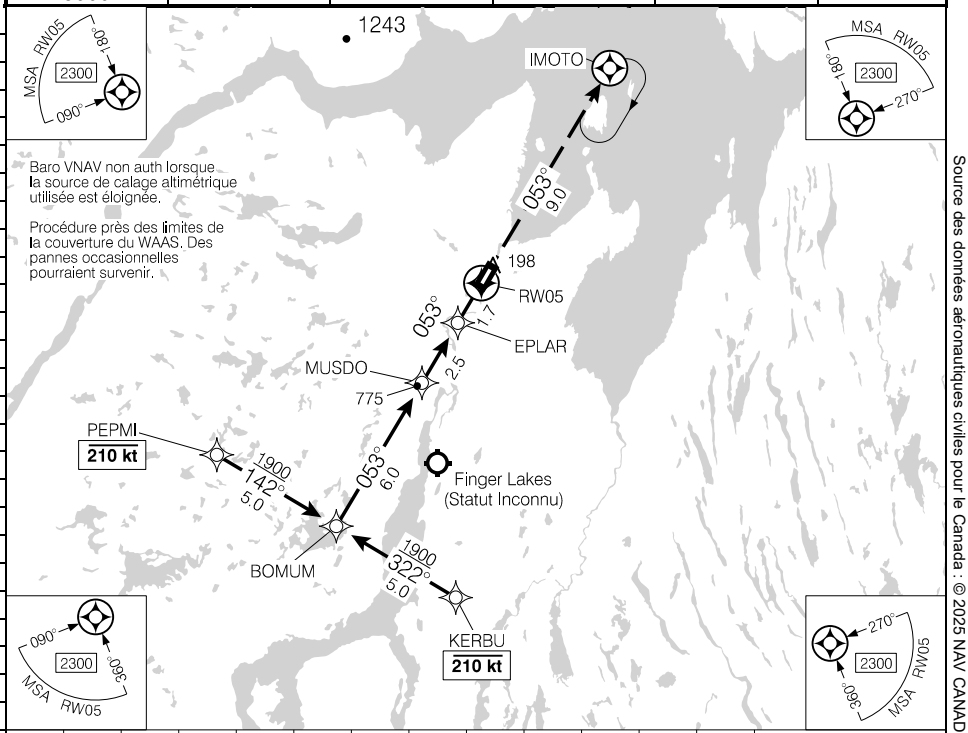
TASIUJAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 05

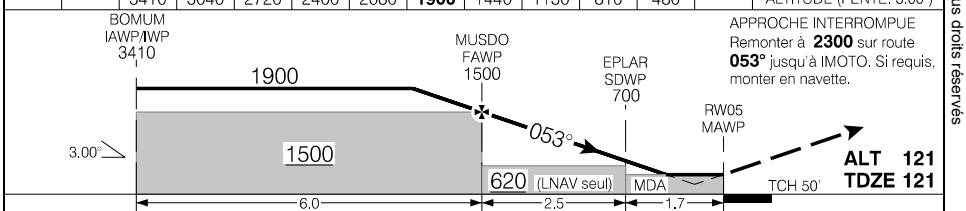
584004N 0695721W DÉC 22°W

CYTQ

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80561** W05A	APCH CRS **053°**	ALT MIN MUSDO **1500**	LDA **3519**	



(NM)			10.2	9	8	7	6	**5.4**	4	3	2	1.0		DIST JUSQU'À RW05
			3410	3040	2720	2400	2080	**1900**	1440	1130	810	480		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** sur route **053°** jusqu'à IMOTO. Si requis, monter en navette.

RASS : Lorsque CYVP est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**371**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**375**	(254)	1	
LNAV	**480**	(359)	1¼	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

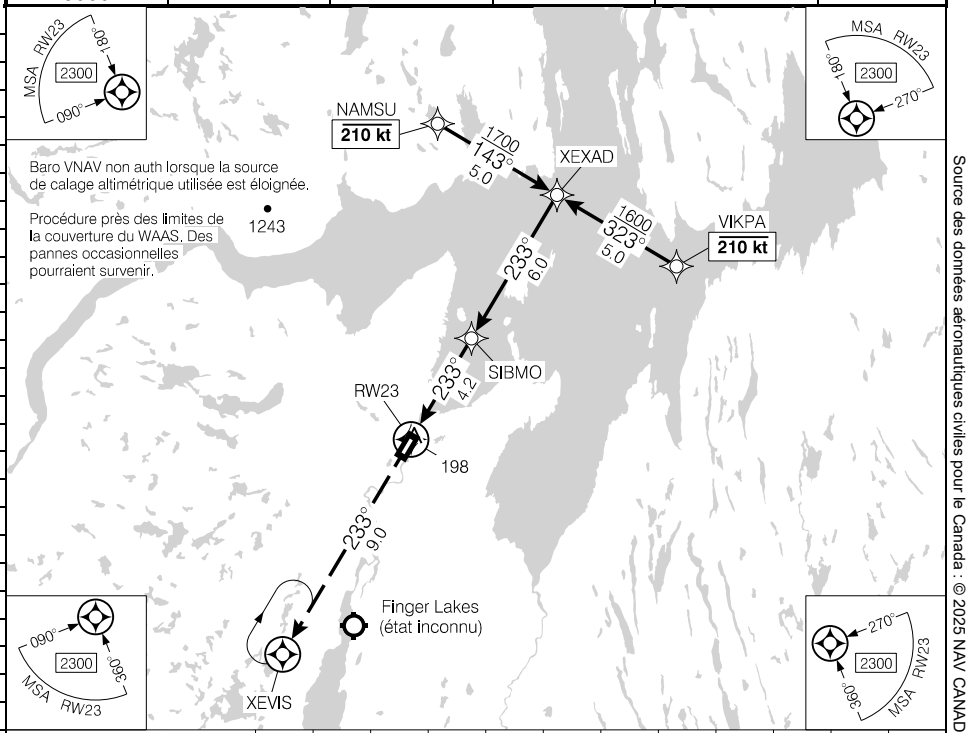
TASIUJAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 23

584004N 0695721W DÉC 22°W

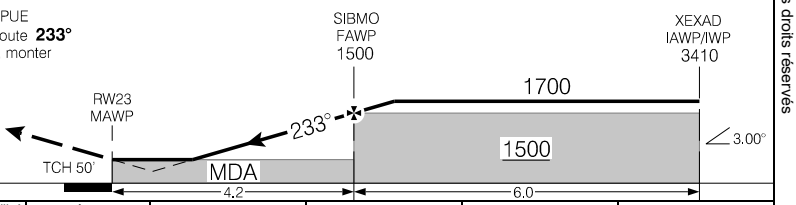
CYTQ

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80562** W23A	APCH CRS **233°**	ALT MIN SIBMO **1500**	LDA **3519**



DIST JUSQU'À RW23		1.4	2	3	4	**4.9**	6	7	8	9	10.2
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		600	790	1110	1430	**1700**	2060	2380	2700	3020	3410

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2300** sur route **233°** jusqu'à XEVIS. Si requis, monter en navette.



ALT **121**
TDZE **103**

RASS : Lorsque CYVP est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**384**	(281)	1	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**595**	(492)	1¾	
LNAV	**600**	(497)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 23

CYTQ

EFF 26 DÉC 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

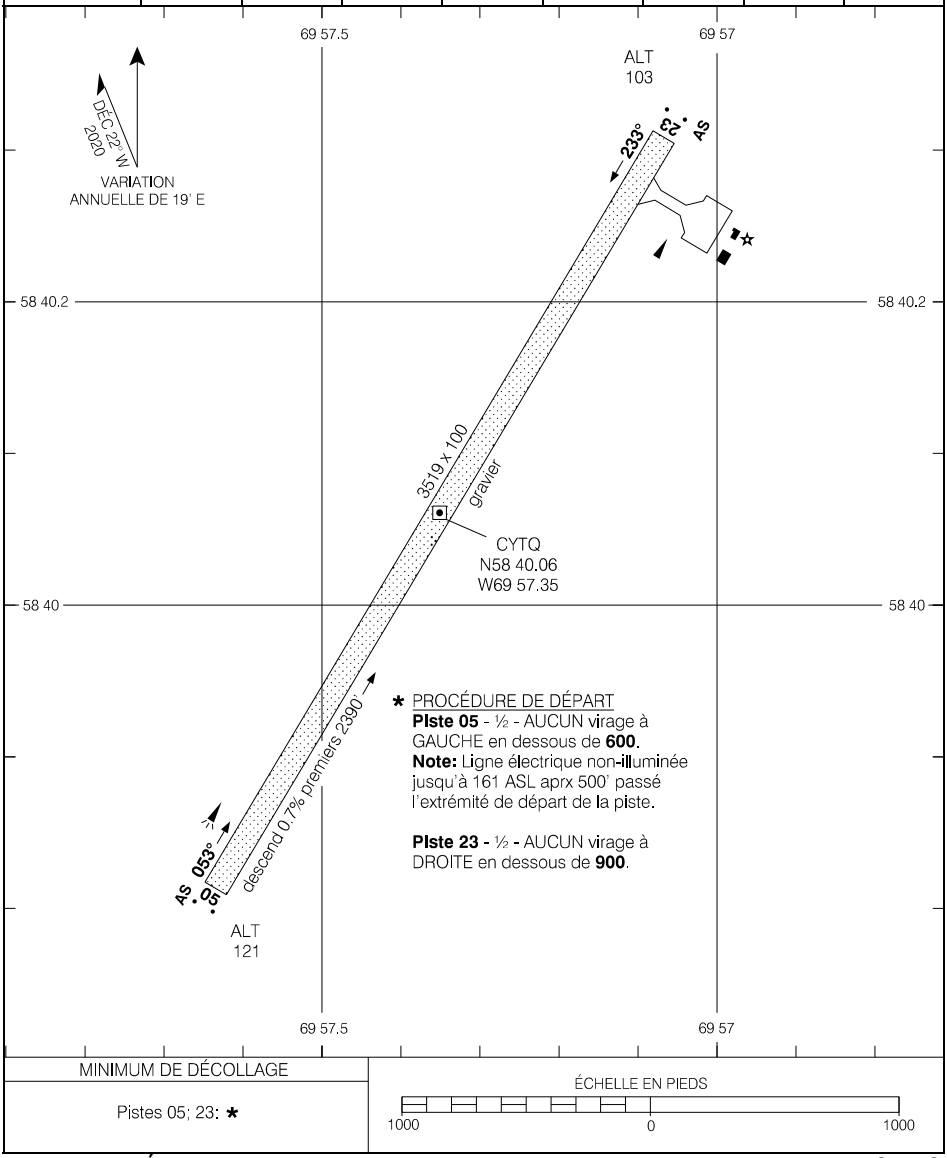
TASIUJAQ, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYTQ

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	05	23						
TORA	3519	3519						
TODA	3519	3519						
ASDA	3519	3519						
LDA	3519	3519						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 05; 23: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

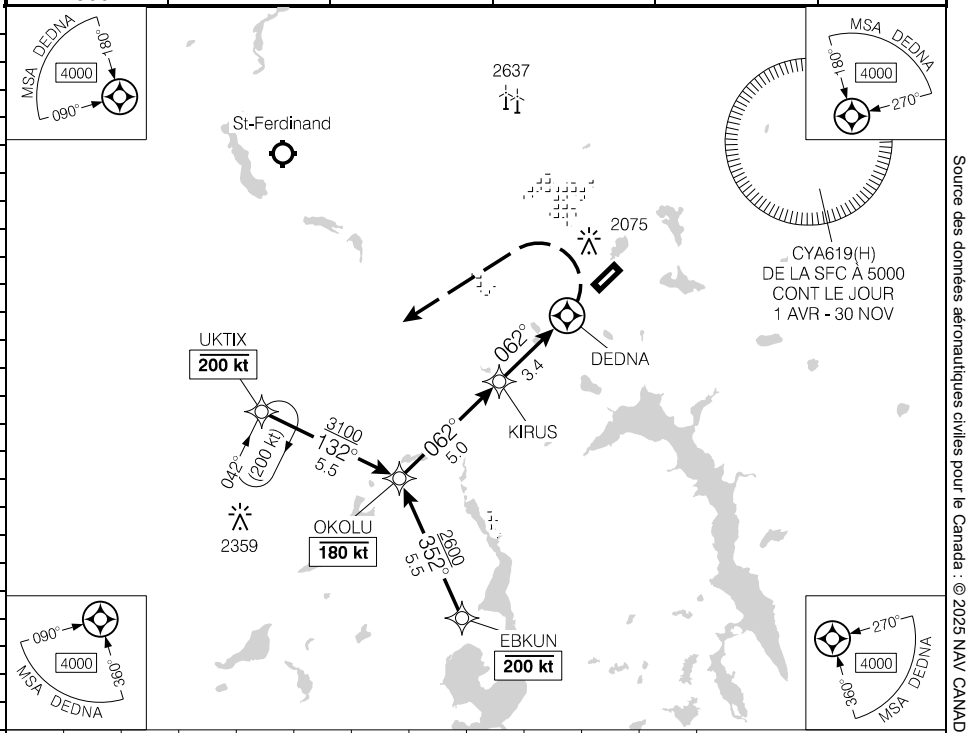
THETFORD MINES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

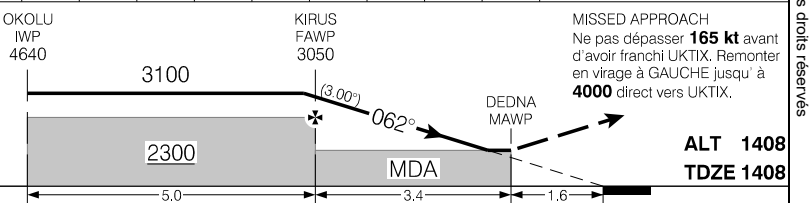
460308N 0711527W DÉC 16°W

CSM3

	CTR Montreal – **132.35**		UNICOM – **122.8** ATF		ARCAL 122.5(J)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7300**	RNAV	APCH CRS **062°**	ALT MIN KIRUS **2300**	LDA **4500**	



			8.4	7	6	5	**3.6**	3	2	1	0.4	DIST JUSQU'À DEDNA
			4640	4200	3880	3560	**3100**	2920	2600	2290	2100	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



MISSED APPROACH
Ne pas dépasser **165 kt** avant d'avoir franchi UKTIX. Remonter en virage à GAUCHE jusqu'à **4000** direct vers UKTIX.

ALT 1408
TDZE 1408

RASS : Utiliser CYSG. Lorsque CYQB est utilisé ajouter **150'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**2100**	(692)	2	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CSM3

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

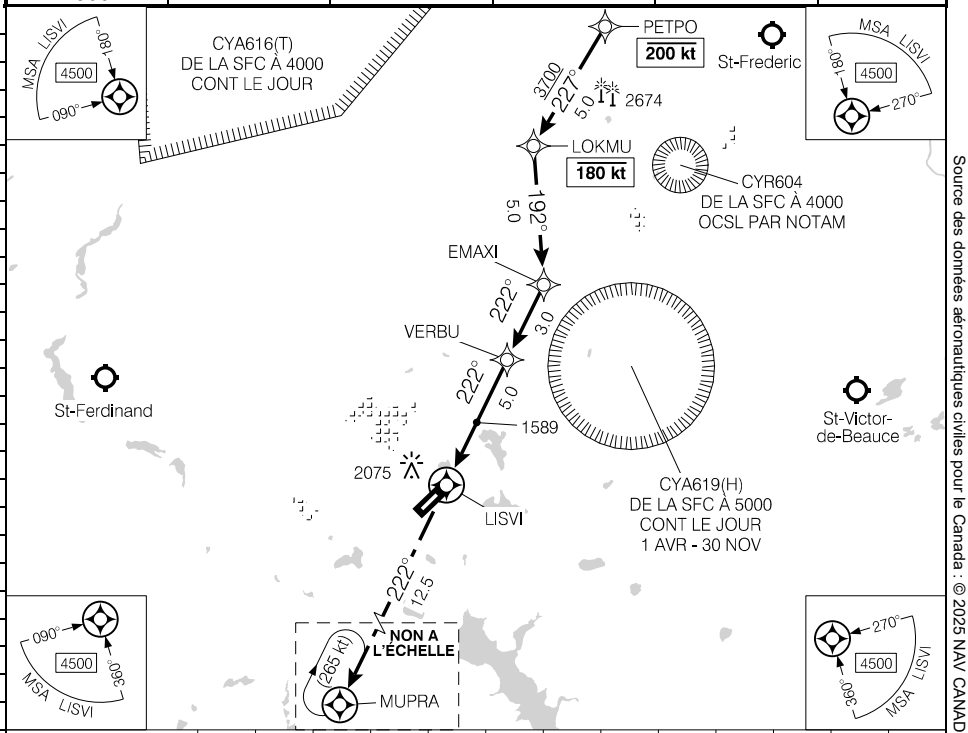
THETFORD MINES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

460308N 0711527W DÉC 16°W

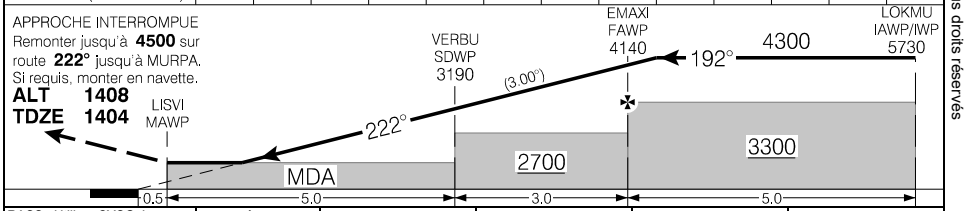
CSM3

	CTR Montreal – **132.35**	UNICOM – **122.8** ATF			ARCAL 122.5(J)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **7300**	RNAV	APCH CRS **222°**	ALT MIN EMAXI **3300**	LDA **4500**	20.0°



DIST JUSQU'À LISVI	1.3	2	3	4	5	6	7	8	**8.5**	10	11	12	13
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	2000	2230	2550	2870	3190	3500	3820	4140	**4300**	4780	5100	5410	5730

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **4500** sur route **222°** jusqu'à MURPA.
Si requis, monter en navette.
ALT 1408
TDZE 1404



RASS : Utiliser CYSG. Lorsque CYQB est utilisé ajouter **150'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LNAV	**2000**	(614)	2	NON AUTORISÉE

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 24

CSM3

EFF 16 MAI 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

THETFORD MINES, QC

CARTE D'AÉRODROME

CSM3

UNICOM – **122.8**

CTR Montreal – **132.35**

ATF

DIST DÉCLARÉES	06	24						
TORA	4500	4500						
TODA	4500	4500						
ASDA	4500	4500						
LDA	4500	4500						

71 15.5 71 15

* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 06 - ½ **-** Lorsque CYA619 n'est pas active: Requiert une pente de montée minimale de **250** pieds/NM jusqu'à **4900**. AUCUN virage en dessous de **2300**.
Note: Arbres jusqu'à 1523 ASL passé l'extrémité de la piste de départ.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2700** BPOC. Lorsque CYA619 est active:
SPEC VIS **-** Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2700** ensuite, continuer à monter entre cap **138°** et **007°** sens horaire jusqu'à **5000** BPOC.
PIste 24 - ½ **-** Lorsque CYA619 n'est pas active:
Monter sur cap **242°** jusqu'à **2200** BPOC.
Lorsque CYA619 est active:
Monter sur cap **242°** jusqu'à **2200**, ensuite, continuer à monter entre cap **113°** et **032°** sens horaire jusqu'à **5000** BPOC.

ALT 1386

24

242°

46 03.3

4500 x 100

CSM3
N46 03.13
W71 15.45

DÉC 16° W 2012

VARIATION ANNUELLE DE 6° E

062°

Descend 0.49%

06

ALT 1408

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250

46 02.8

71 15.5 71 15

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 06; 24: *

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

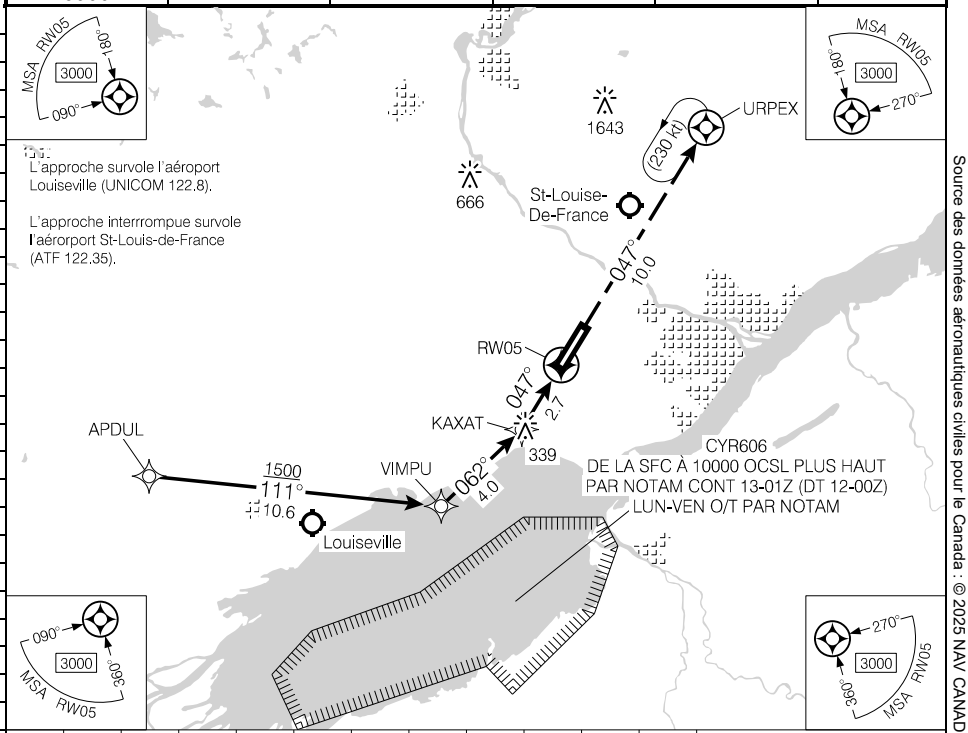
TROIS-RIVIÈRES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 05

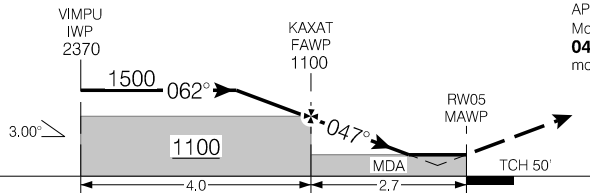
462106N 0724050W DÉC 16°W

CYRQ

MET – **124.82** (Fr) **120.27** (Ang)	CTR Montreal – **128.22**	UNICOM – **122.35** MF	ARCAL 122.35(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6000**	WAAS **Ch 80332** W05A	APCH CRS **047°**	ALT MIN KAXAT **1100**	LDA **9006**



			6.7	6	5	**4.0**	3	2	1.0		DIST JUSQU'À RW05
			2370	2150	1830	**1500**	1190	870	540		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



APPROCHE INTERROMPUE
Monter jusqu'à **2700** sur route **047°** jusqu'à URPEX. Si requis, monter en navette.

ALT 199
TDZE 192

RASS : Lorsque CYQB est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**385**	(200)	½	
LNAV	**540**	(355)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 05 CYRQ

EFF 17 AVR 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

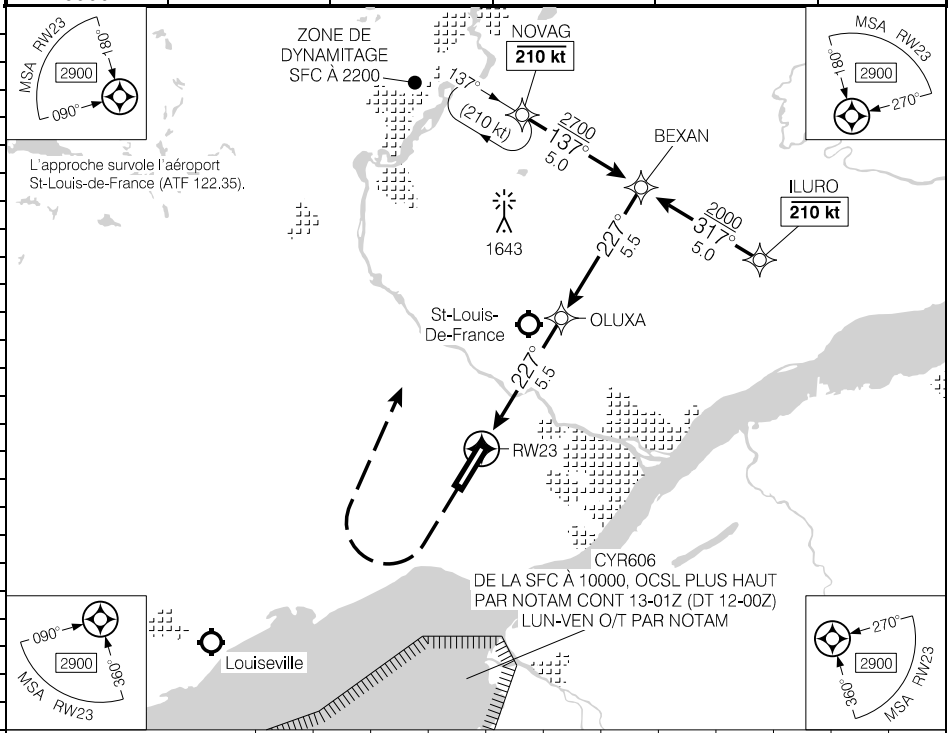
TROIS-RIVIÈRES, QC

RNAV (GNSS) PISTE 23

462106N 0724050W DÉC 16°W

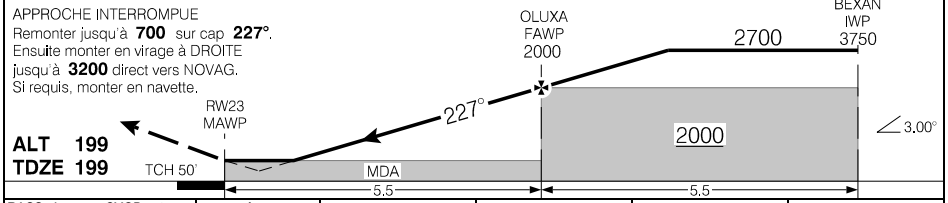
CYRQ

MET – **124.82** (Fr) **120.27** (Ang)	CTR Montreal – **128.22**		UNICOM – **122.35** MF		ARCAL 122.35(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6000**	WAAS **Ch 80205** W23A	APCH CRS **227°**	ALT MIN OLUXA **2000**	LDA **9006**	



DIST JUSQU'À RW23	1.2	2	3	4	5	6	7	**7.7**	9	10	11
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	620	880	1200	1520	1840	2160	2480	**2700**	3110	3430	3750

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **700** sur cap **227°**.
Ensuite monter en virage à DROITE jusqu'à **3200** direct vers NOVAG.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYQB est utilisé ajouter **140'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**447**	(250)	1	
LNAV	**620**	(423)	1¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 23

CYRQ

EFF 31 DÉC 20

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

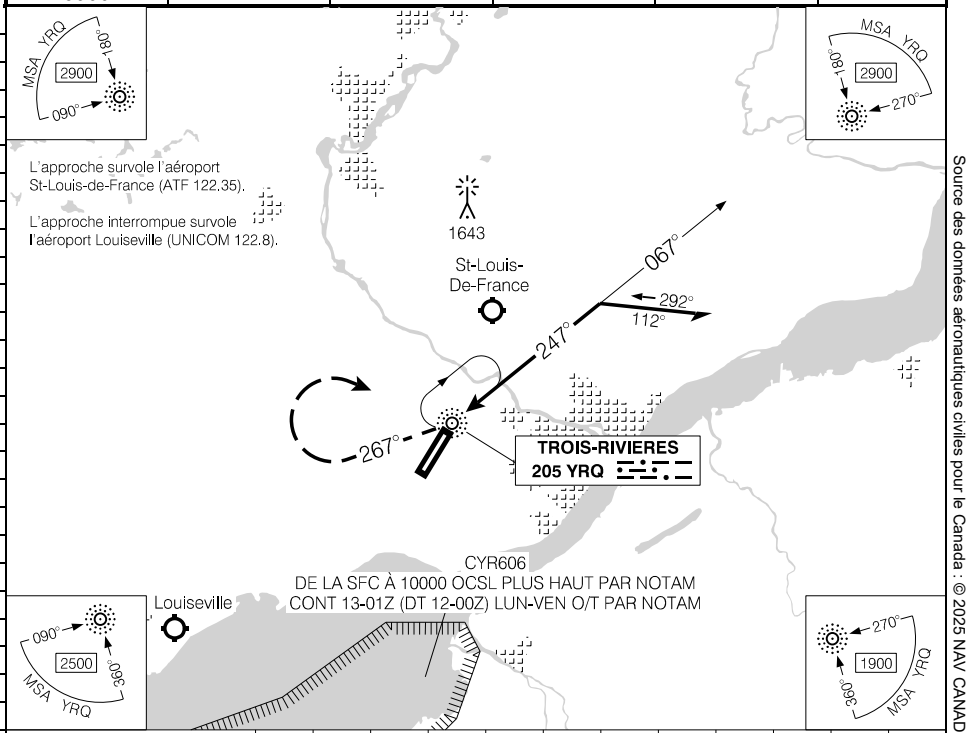
TROIS-RIVIÈRES, QC

NDB PISTE 23

462106N 0724050W DÉC 16°W

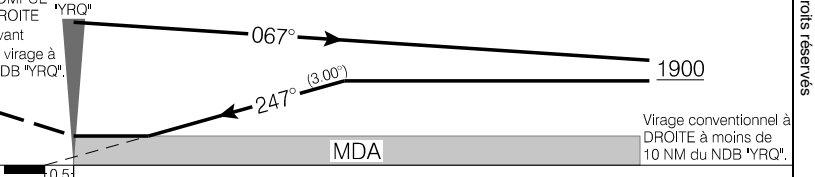
CYRQ

MET – **124.82** (Fr) **120.27** (Ang)	CTR Montreal – **128.22**		◕ UNICOM – **122.35** MF		ARCAL 122.35(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6000**	NDB YRQ **205**	APCH CRS **247°**		LDA **9006**	P3 AO 20.1°



DIST JUSQU'À "YRQ" NDB	1.3	2	3	4	**4.7**	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	820	1040	1350	1670	**1900**	2310	2630	2950	3270	3580		

APPROCHE INTERROMPUE
Monter en virage à DROITE jusqu'à **2700** en suivant route **267°**. Ensuite virage à DROITE direct vers NDB "YRQ".



RASS : Lorsque CYQB est utilisé ajouter **140'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
NDB	**820**	(621)	2	
APPROCHE INDIRECTE	**820**	(621)	2	

NDB PISTE 23

CYRQ

EFF 22 AVR 21

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Piste 05 – ½ : Ne PAS dépasser 210 kt avant d'avoir atteint AVSOG. Monter sur cap **047°** jusqu'à **700**. Monter en virage à GAUCHE direct vers AVSOG. Ensuite monter sur route **258°** jusqu'à NOVID jusqu'à **4000** BPOC.

Note : Tour jusqu' à 264 ASL aprx 0,5 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Tour jusqu' à 305 ASL aprx 0,8 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 23 – ½ : Monter sur cap **227°** jusqu'à **700**. Ensuite monter en virage à DROITE direct vers NOVID jusqu'à **4000** BPOC.

Note : Arbres jusqu' à 226 ASL aprx 0,3 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)

NOVID UN DÉP (NOVID1.)

TROIS-RIVIÈRES, QC

CYRQ

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

NOVID UN DÉP (NOVID1.)

EFF 12 AOÛT 21

CYRQ

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Description des routes de départ

Piste 05 – ½ : Monter sur cap **047°** jusqu'à **700**. Ensuite monter en virage à DROITE direct vers PESAC jusqu'à **4000** BPOC.

Note : Tour jusqu' à 264 ASL aprx 0,5 NM passé l'extrémité de la piste de départ. Tour jusqu' à 305 ASL aprx 0,8 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 200' à GAUCHE de l'axe de piste.

Piste 23 – ½ : Ne PAS dépasser 210 kt avant d'avoir atteint MUVGU. Monter sur cap **227°** jusqu'à **700**. Monter en virage à DROITE direct vers MUVGU. Ensuite monter sur route **093°** jusqu'à PESAC jusqu'à **4000** BPOC.

Note : Arbres jusqu' à 226 ASL aprx 0,3 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

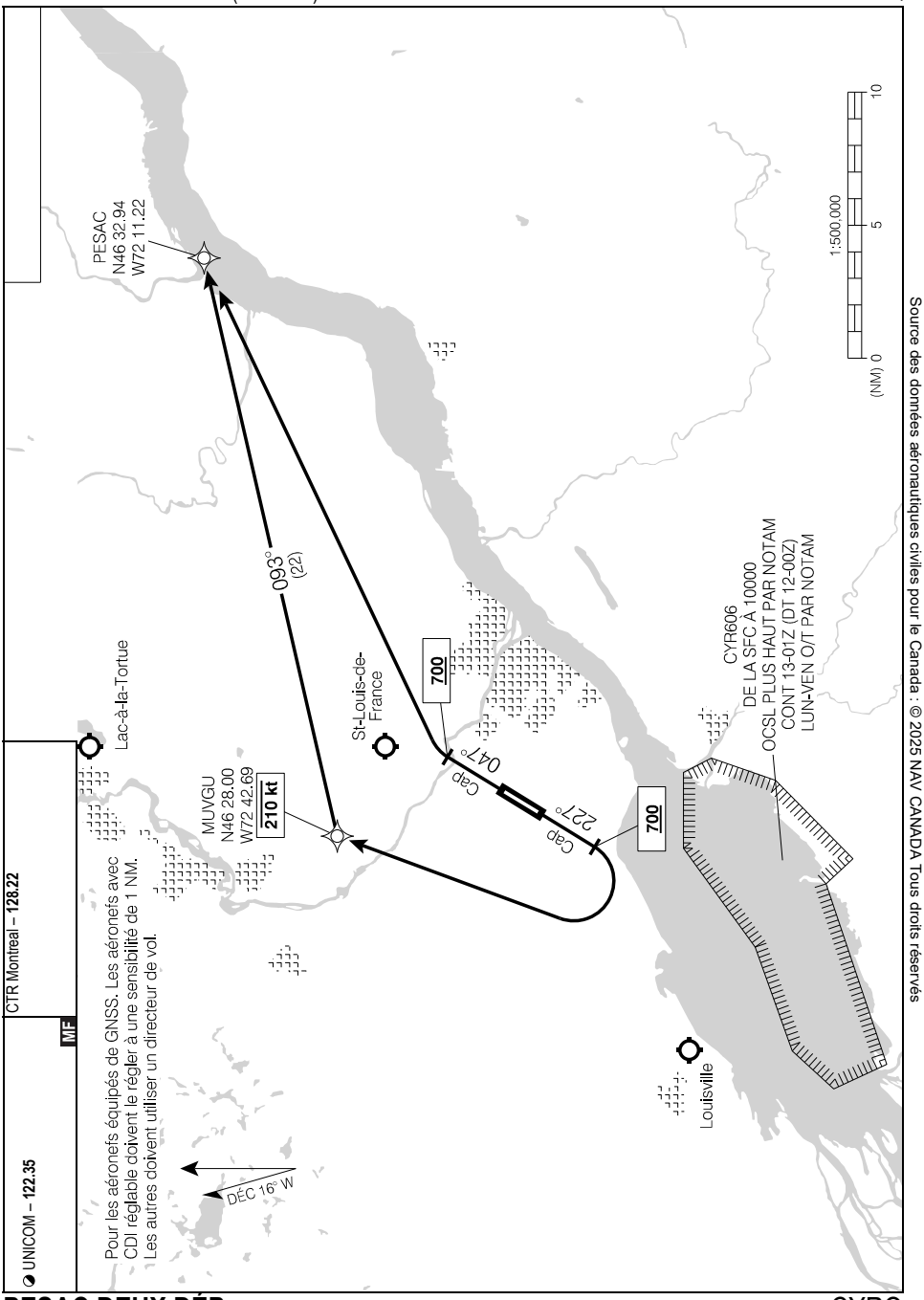
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PROCEDURE DE DÉPART (RNAV)

PESAC DEUX DÉP (PESAC2.)

TROIS-RIVIÈRES, QC

CYRQ



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

PESAC DEUX DÉP (PESAC2.)

EFF 31 OCT 24

CYRQ

TROIS-RIVIÈRES, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYRQ

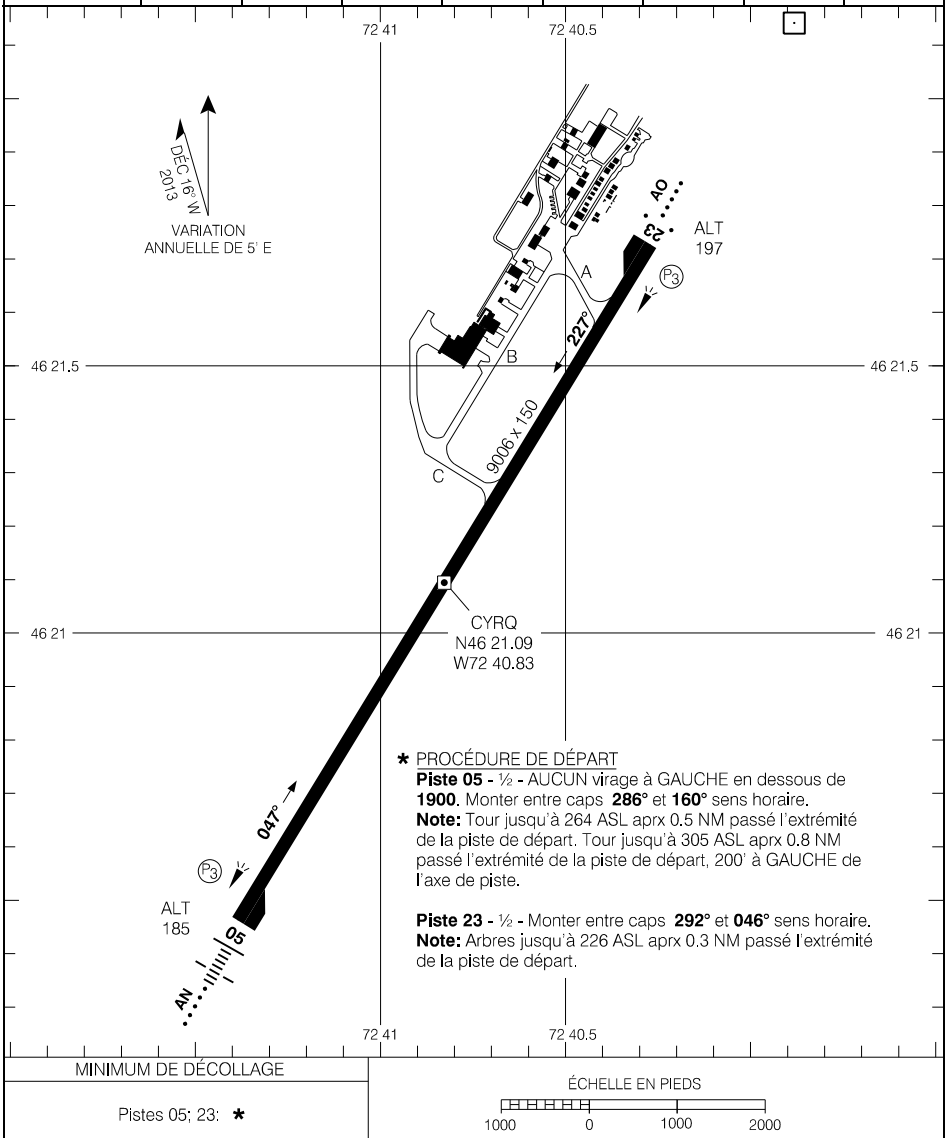
MET – **124.82** (Fr)
120.27 (Ang)

◕ UNICOM – **122.35**

MF

CTR Montreal – **128.22**

DIST DÉCLARÉES	05	23
TORA	9006	9006
TODA	9990	9990
ASDA	9006	9006
LDA	9006	9006



MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 05; 23: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

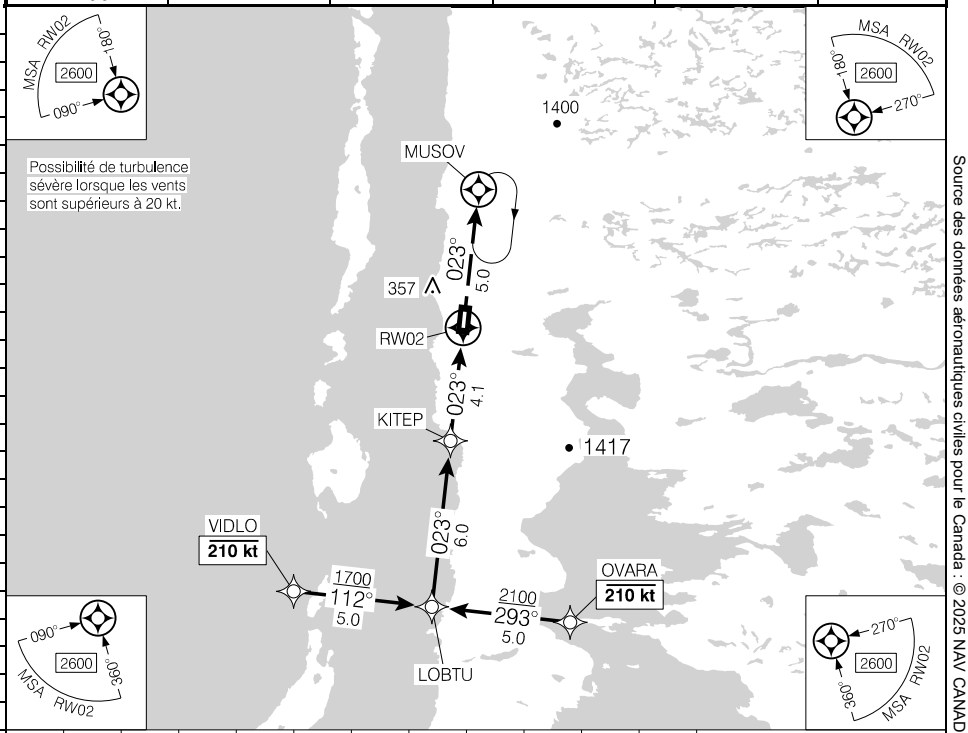
UMIUJAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 02

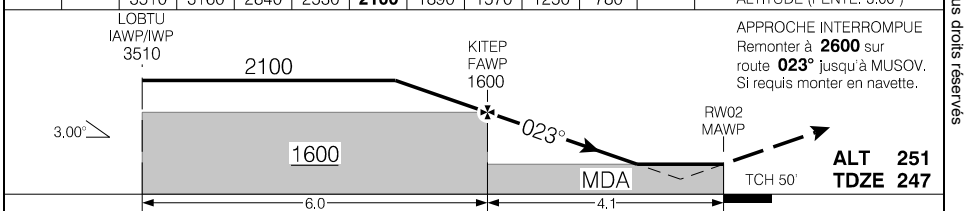
563210N 0763106W DÉC 16°W

CYMU

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS. .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2700**	WAAS **Ch 80767** W02A	APCH CRS **023°**	ALT MIN KITEP **1600**	LDA **3521**



		10.1	9	8	7	**5.7**	5	4	3	1.5		DIST JUSQU'À RW02
		3510	3160	2840	2530	**2100**	1890	1570	1250	780		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**569**	(322)	1	
LNAV/VNAV (min. --19°C, max. 54°C)	**745**	(498)	1¾	
LNAV	**780**	(533)	1¾	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

RNAV (GNSS) PISTE 02

CYMU

EFF 7 AOÛT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

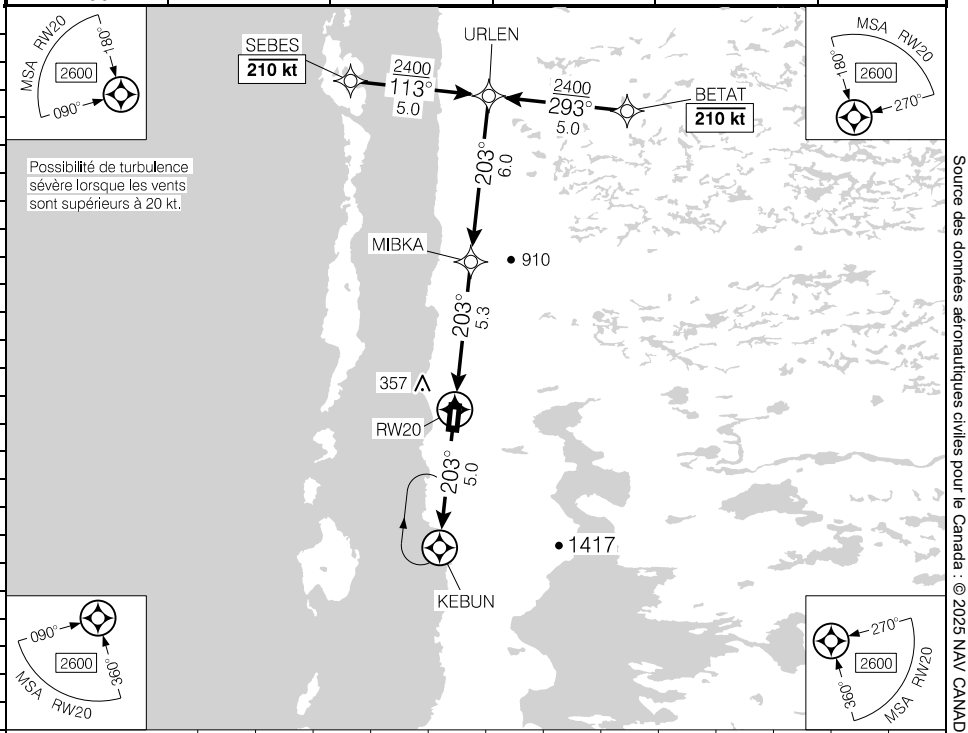
UMIUJAQ, QC

RNAV (GNSS) PISTE 20

563210N 0763106W DÉC 16°W

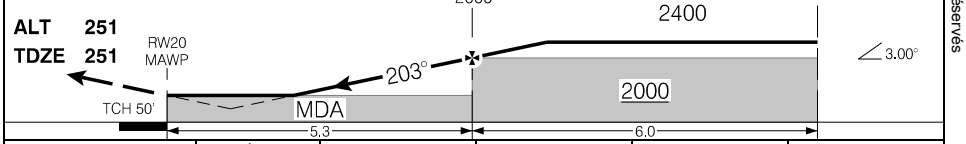
CYMU

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2700**	WAAS **Ch 80768** W20A	APCH CRS **203°**	ALT MIN MIBKA **2000**	LDA **3521**



DIST JUSQU'À RW20		2.2	3	4	5	6	**6.6**	8	9	10	11.3		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)		1000	1260	1570	1890	2210	**2400**	2850	3170	3490	3910		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter à **2600** sur route **203°** jusqu'à KEBUN.
Si requis monter en navette.



CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**786**	(535)	1¾	
LNAV/VNAV (min. -19°C, max. 54°C)	**1066**	(815)	3	
LNAV	**1000**	(749)	2¼	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

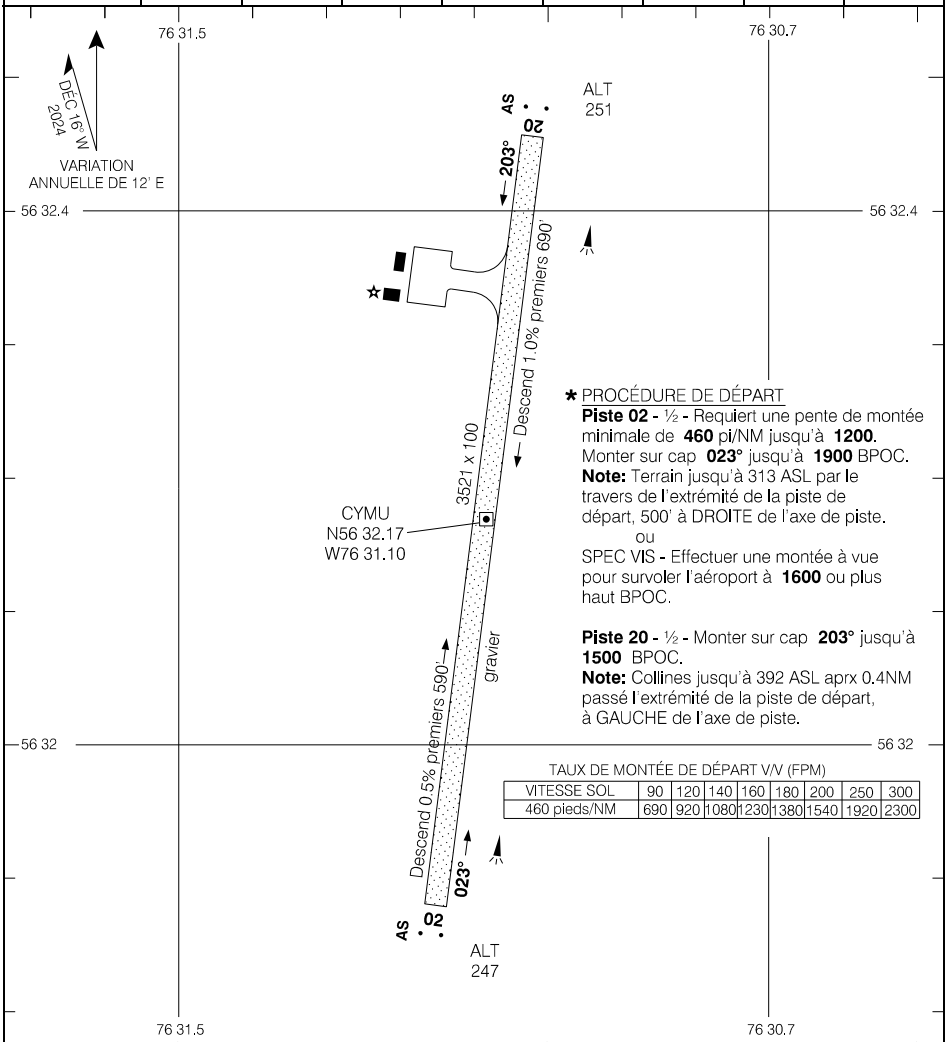
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

UMIUJAQ, QC

CARTE D'AÉRODROME — CYMU

APRT RADIO – **122.1**
TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	02	20
TORA	3521	3521
TODA	3521	3521
ASDA	3521	3521
LDA	3521	3521



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 02 - ½ **-** Requiert une pente de montée minimale de **460** pi/NM jusqu'à **1200**. Monter sur cap **023°** jusqu'à **1900** BPOC.
Note: Terrain jusqu'à 313 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 500' à DROITE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS **-** Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **1600** ou plus haut BPOC.

Piste 20 - ½ **-** Monter sur cap **203°** jusqu'à **1500** BPOC.
Note: Collines jusqu'à 392 ASL aprx 0.4NM passé l'extrémité de la piste de départ, à GAUCHE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
460 pieds/NM	690	920	1080	1230	1380	1540	1920	2300

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 02, 20: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

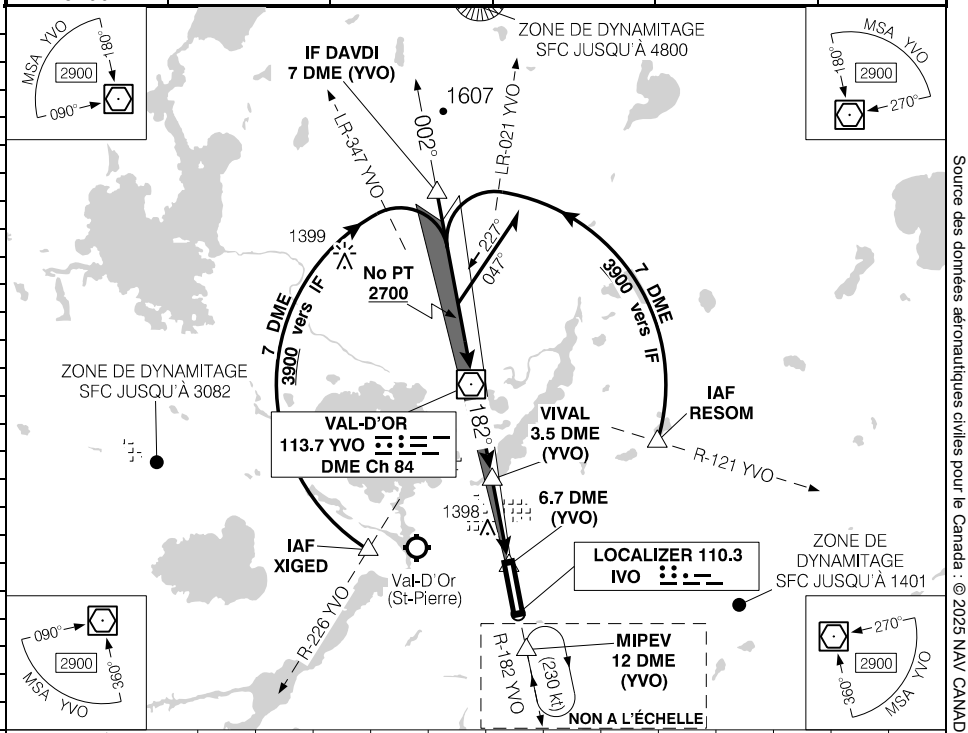
VAL-D'OR, QC

ILS PISTE 18

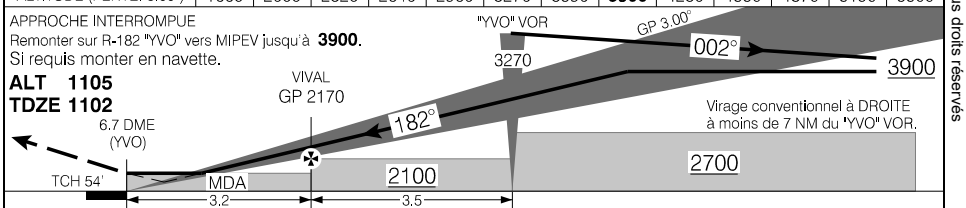
480312N 0774658W DÉC 13°W

CYVO

AWOS – **120.55** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Montreal – **125.9 308.3**	RADIO – **118.5** RADIO Rouyn – **118.5** MF		ARCAL 118.5(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	LOC IVO **110.3**	APCH CRS **182°**	GP VIVAL **2170**	LDA **10000**



DIST JUSQU'À DME (YVO)	5.1	4	3	2	1	YVO	1	**2.0**	3	4	5	6	7
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	1660	2000	2320	2640	2960	3270	3590	**3900**	4230	4550	4870	5190	5500



RASS : Lorsque CYUY est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
ILS/DME	**1302** (200) ½ RVR 26			
LOC/DME	**1660** (558) 1¼			
C APPROCHE INDIRECTE	**1660** (555) 1½	**1700** (595) 1½	**1700** (595) 2	

ILS PISTE 18

CYVO

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

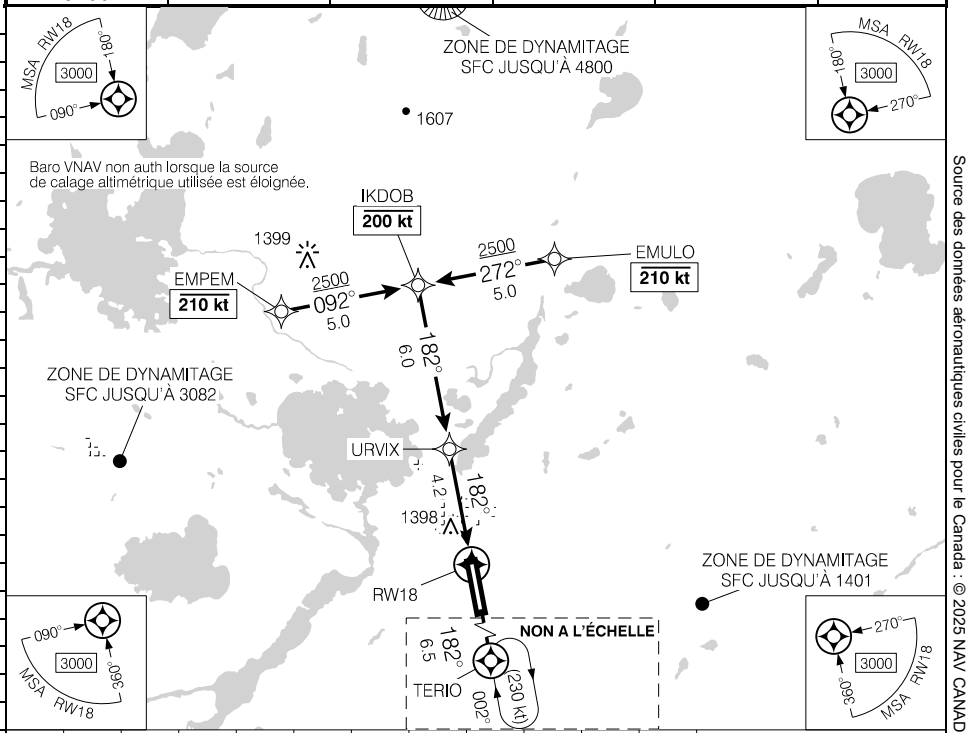
VAL-D'OR, QC

RNAV (GNSS) PISTE 18

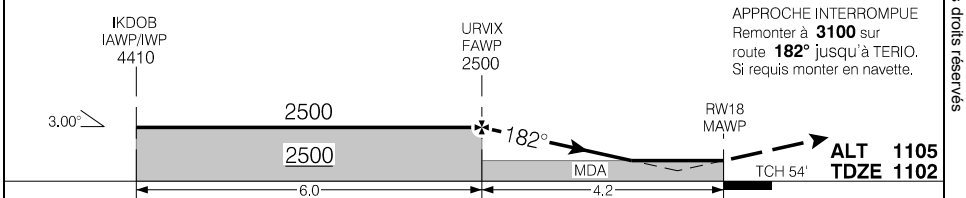
480312N 0774658W DÉC 13°W

CYVO

AWOS – **120.55** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Montreal – **125.9 308.3**	RADIO – **118.5** RADIO Rouyn – **118.5** MF		ARCAL 118.5(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80640** W18A	APCH CRS **182°**	ALT MIN URVIX **2500**	LDA **10000**



		10.2	9	8	7	6	5	**4.2**	3	1.6		DIST JUSQU'À RW18
		4410	4020	3700	3390	3070	2750	**2500**	2110	1660		ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYUY est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1301**	(200)	½ RVR 26	
LNAV/VNAV (min. -20°C, max. 54°C)	**1722**	(621)	1¾	
LNAV	**1660**	(559)	1¼	

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

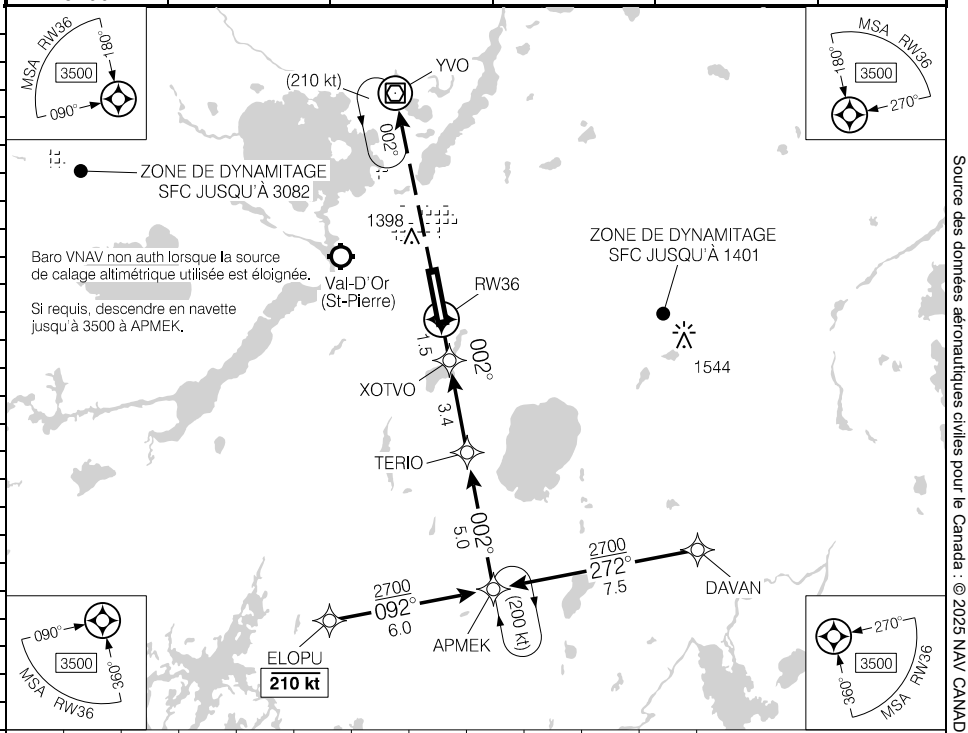
VAL-D'OR, QC

RNAV (GNSS) PISTE 36

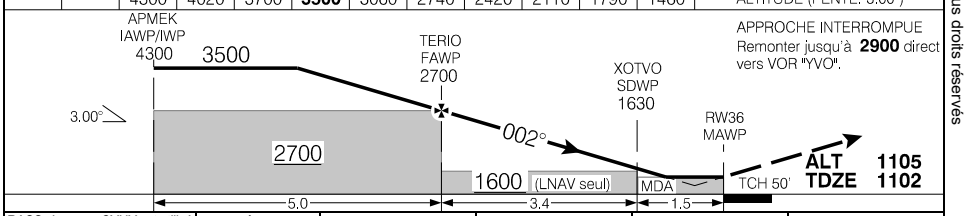
480312N 0774658W DÉC 13°W

CYVO

AWOS – **120.55** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Montreal – **125.9 308.3**	RADIO – **118.5** RADIO Rouyn – **118.5** MF	ARCAL 118.5(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	WAAS **Ch 80641** W36A	APCH CRS **002°**	ALT MIN TERIO **2700**	LDA **10000**



(NM)	9.9	9	8	**7.4**	6	5	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW36
	4300	4020	3700	**3500**	3060	2740	2420	2110	1790	1460	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYUY est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**1349**	(250)	1	
LNAV/VNAV (min. -21°C, max. 54°C)	**1369**	(270)	1	
LNAV	**1460**	(361)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 36 CYVO

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

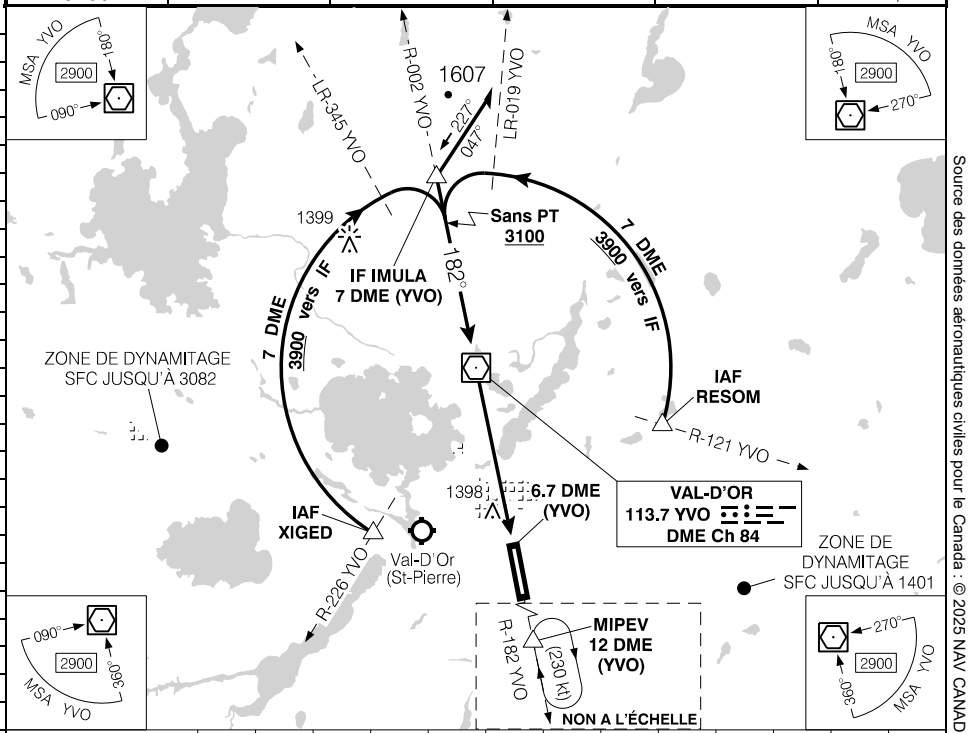
VAL-D'OR, QC

VOR/DME PISTE 18

480312N 0774658W DÉC 14°W

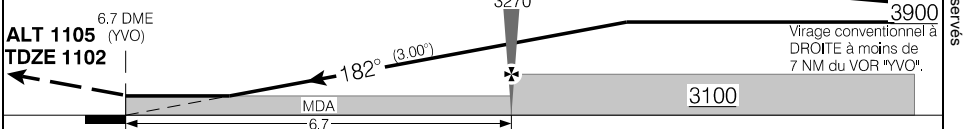
CYVO

◔ AWOS – **120.55** (Fr) **128.15** (Ang)	CTR Montreal – **125.9 308.3**	◔ RADIO – **118.5** ◔ RADIO Rouyn – **118.5** MF			ARCAL 118.5(K)*
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3400**	VOR YVO **113.7**	APCH CRS **182°**	ALT MIN YVO **3100**	LDA **10000**	AN 1.0°



DIST JUSQU'À DME (YVO)	4.9	4	3	2	1	YVO	1	**2.0**	3	4	5	6	7
ALT (3.00° APCH PATH)	1700	2000	2310	2630	2950	3270	3590	**3900**	4230	4540	4860	5180	5500

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter sur R-182 "YVO" vers MIPEV jusqu'à **3900**.
Si requis monter en navette.



RASS : Lorsque CYUY est utilisé ajouter **120'**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
VOR/DME	**1700** (598)			1¼

VOR "YVO" au MAP 6.7 NM

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	**5:45**
90	480	**4:28**
110	580	**3:39**
130	690	**3:06**
150	800	**2:41**

VOR/DME PISTE 18

CYVO

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Description des routes de départ

Toutes les pistes : Maintenir **4200** ou tel qu'assignée.
Anticiper autorisation subséquente 10 minutes après DEGMO.

Piste 18 : Requiert une pente de montée minimale de **250** pieds/NM jusqu'à **3100**. Monter sur cap **182°** jusqu'à **1600**. Monter en virage à GAUCHE direct vers VOR « YVO » puis intercepter **R-300** du VOR « YVO » en éloignement jusqu'à DEGMO.

Piste 36 : Requiert une pente de montée minimale de **290** pieds/NM jusqu'à **1500**. Monter **R-182** en rapprochement vers VOR « YVO » puis intercepter **R-300** du VOR « YVO » en éloignement jusqu'à DEGMO.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250
290 pieds/NM	440	580	680	780	870	970	1210	1450

Panne de communication

1. Afficher transpondeur code 7600.
2. Effectuer le circuit d'attente publié à la dernière altitude assignée.
3. 10 minutes après l'entrée du circuit d'attente, autorisé à effectuer une approche à CYUY ou à continuer en route.

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

SID (NAV PILOTE)

DEGMO TROIS DÉP (CYVO3.)

VAL-D'OR, QC

CYVO

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

DEGMO TROIS DÉP (CYVO3.)

EFF 11 JUIL 24

CYVO

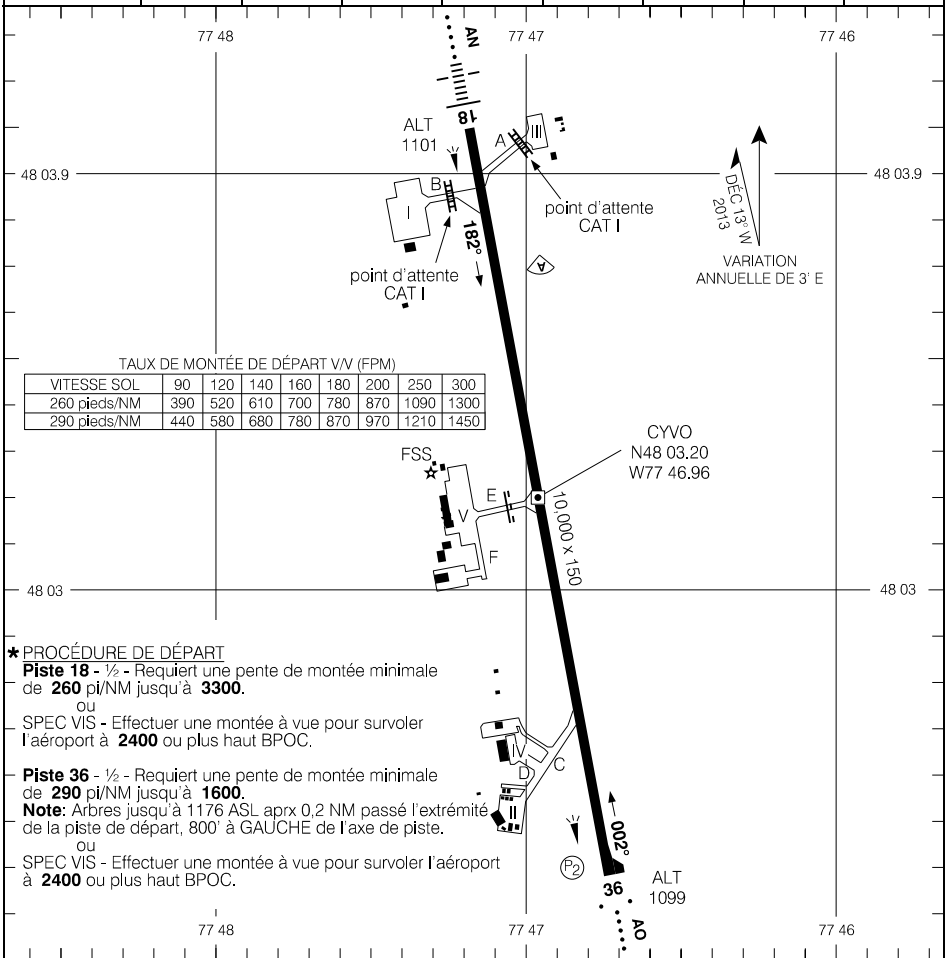
VAL-D'OR, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYVO

AWOS – **120.55** (Fr) **128.15** (Ang)		RADIO – **118.5** RADIO Rouyn – **118.5** MF	CTR Montreal – **125.9 308.3** RADIO Quebec – **122.37**

DIST DÉCLARÉES	18	36
TORA	10000	10000
TODA	10000	10000
ASDA	10000	10000
LDA	10000	10000



TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
260 pieds/NM	390	520	610	700	780	870	1090	1300
290 pieds/NM	440	580	680	780	870	970	1210	1450

★ PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 18 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **260** pi/NM jusqu'à **3300**.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2400** ou plus haut BPOC.

Piste 36 - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **290** pi/NM jusqu'à **1600**.
Note: Arbres jusqu'à 1176 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 800' à GAUCHE de l'axe de piste.
ou
SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **2400** ou plus haut BPOC.

NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE	
RVO	LVO
PISTE 18 : RVR 1200 PISTE 36 : (¼ sm)	NON AUTORISÉ

MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Pistes 18; 36: ★	1000 0 1000 2000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

CARTE D'AÉRODROME

CYVO

EFF 27 NOV 25

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Postes de stationnement	Envergure maximale (mètre)	Longueur maximale (mètre)	Restrictions	Plus gros avions permis	Autres avions permis
1	38.1	47.3	• Priorité Medevac	B757-200	Other D code aircraft
1A	25.9	22.3	• Priorité Medevac	DHC-8-100	B1900D B200 B100
2	35.8	39.5	• Priorité Medevac	B737-800	B737-200 DHC-8-400 DHC-8-300 DHC-8-100 CV580 JS32
2A	17.6	17.6	• Priorité Medevac	B1900D	B100 B200
2B	35.8	39.5	• Vols réguliers uniquement • Vols nolisés autorisés à déposer ou à prendre des passagers uniquement. • Utilisez 1, 1A, 2, 2A, R1, R2, R3, R4 pour une durée de stationnement prolongée.	B737-800	DHC-8-400 DHC-8-300 DHC-8-100 CV580 JS32 B1900D B200 B100
3	35.8	39.5	• Vols réguliers uniquement • Vols nolisés autorisés à déposer ou à prendre des passagers uniquement. • Utilisez 1, 1A, 2, 2A, R1, R2, R3, R4 pour une durée de stationnement prolongée.	B737-800	B737-200 DHC-8-400 DHC-8-300 DHC-8-100 CV580 JS32 B1900D B200 B100
3A	25.9	22.3	• Vols réguliers uniquement • Vols nolisés autorisés à déposer ou à prendre des passagers uniquement. • Utilisez 1, 1A, 2, 2A, R1, R2, R3, R4 pour une durée de stationnement prolongée.	DHC-8-100	JS32 B1900D B200 B100
4	28.4	30.5	• Priorité aux vols nolisés cargo ou miniers	B737-200	DHC-8-400 DHC-8-300 DHC-8-100 CV580 JS32 B1900D B200 B100

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Postes de stationnement	Envergure maximale (mètre)	Longueur maximale (mètre)	Restrictions	Plus gros avions permis	Autres avions permis
5	28.4	30.5	• Priorité aux vols nolisés cargo ou miniers	B737-200	DHC-8-400 DHC-8-300 DHC-8-100 CV580 JS32 B1900D B200 B100
5A	17.6	17.6	• Priorité aux vols nolisés cargo ou miniers	B1900D	B100 B200
5B	17.6	17.6		B1900D	B100 B200
R1	14.0	12.0		B100	smaller
R2	14.0	12.0		B100	smaller
R3	14.0	12.0		B100	smaller
R4	14.0	12.0		B100	smaller

Note : Si impossible de stationner selon le marquage, à cause de contraintes opérationnelles (vent etc.), utiliser les postes de stationnement 1, 1A, 2, 2A.

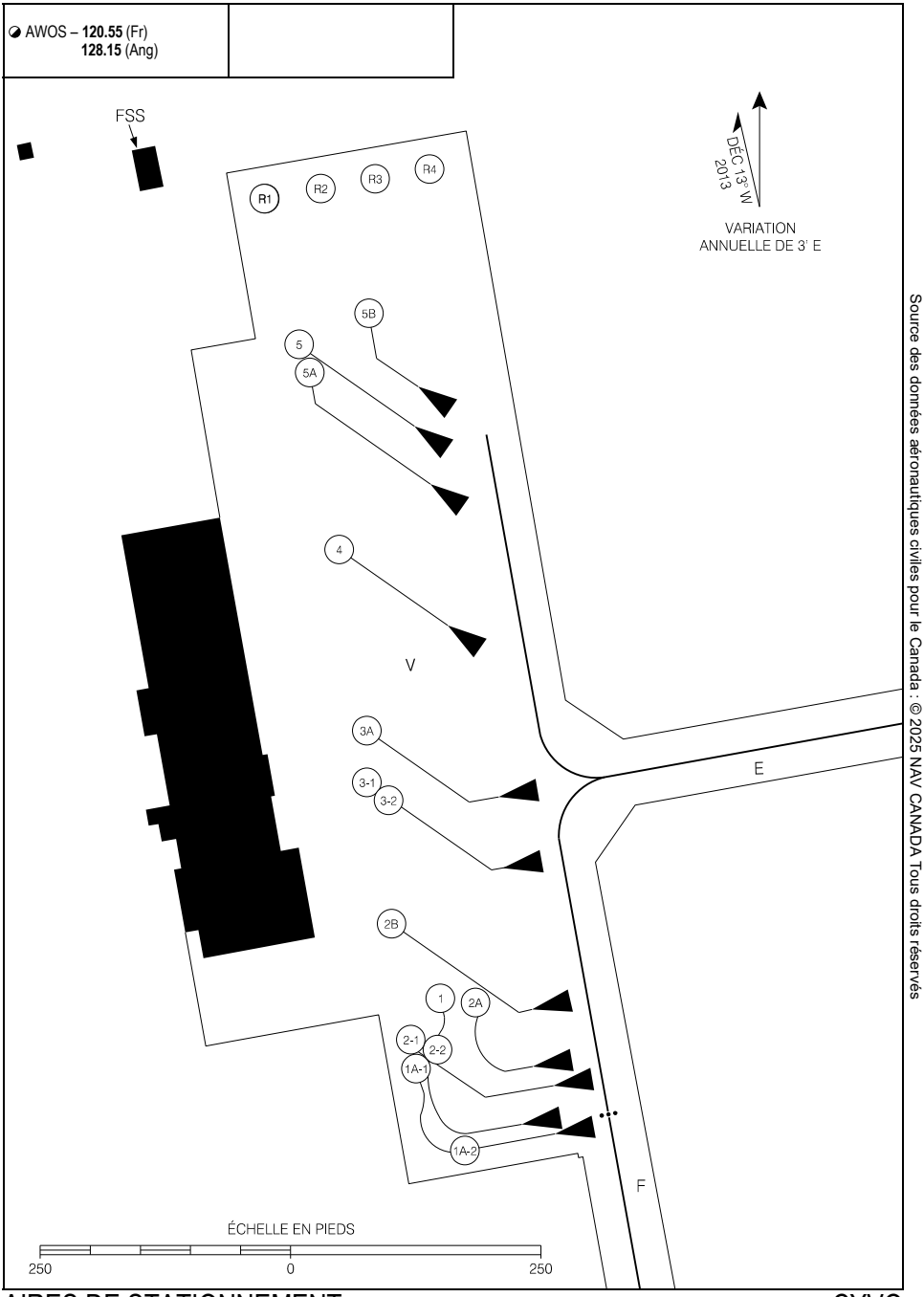
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

VAL-D'OR, QC

AIRES DE STATIONNEMENT

CYVO

AWOS – **120.55** (Fr)
128.15 (Ang)



Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

AIRES DE STATIONNEMENT

CYVO

EFF 23 FÉV 23

Poste de stationnement d'aéronef

Position	Coordonnées	Position	Coordonnées
1	480308.23N 0774710.98W	3A	480310.86N 0774712.12W
1A-1	480307.64N 0774711.31W	4	480312.63N 0774712.54W
1A-2	480306.77N 0774710.62W	5	480314.60N 0774713.11W
2-1	480307.75N 0774711.37W	5A	480314.52N 0774713.04W
2-2	480307.68N 0774711.21W	5B	480314.96N 0774712.15W
2A	480308.20N 0774710.46W	R1	480315.91N 0774713.64W
2B	480308.97N 0774711.72W	R2	480316.01N 0774712.84W
3-1	480310.35N 0774712.12W	R3	480316.12N 0774712.03W
3-2	480310.23N 0774711.85W	R4	480316.22N 0774711.23W

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

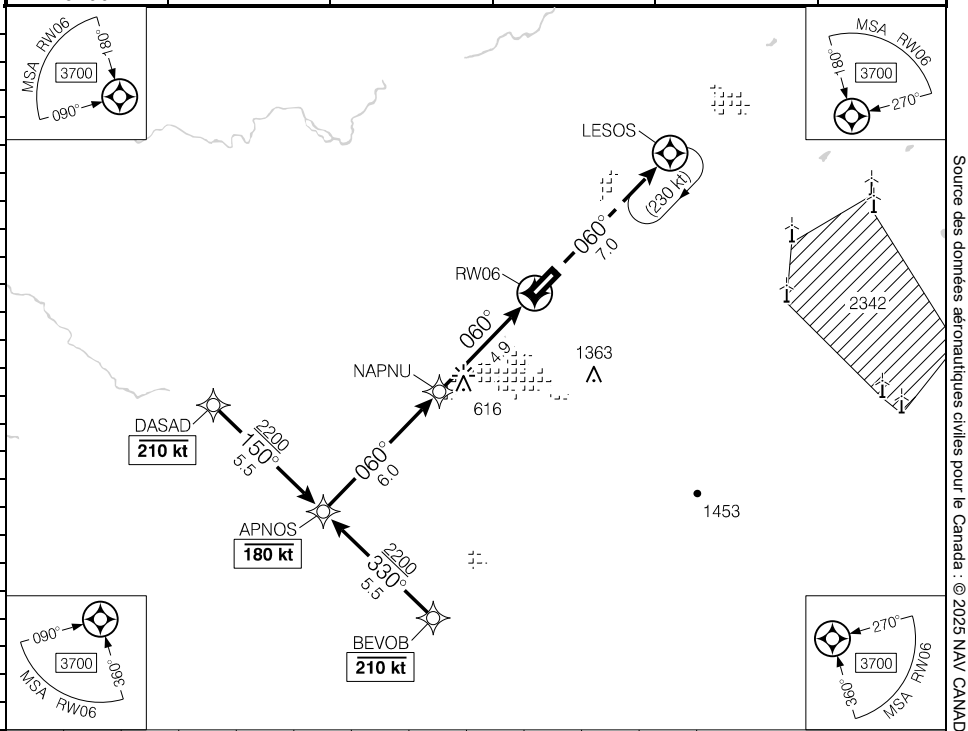
VICTORIAVILLE (ANDRÉ-FORTIN), QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

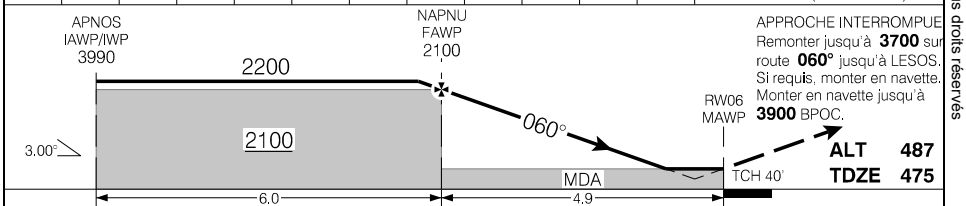
460639N 0715554W DÉC 16°W

CSR3

AWOS – **122.17**	CTR Montreal – **132.35**		UNICOM – **123.35** ATF		ARCAL 123.35(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **6400**	WAAS **Ch 80757** W06A	APCH CRS **060°**	ALT MIN NAPNU **2100**	LDA **5530**	



(NM)	10.9	10	9	8	7	6	**5.3**	4	3	2	1.0	DIST JUSQU'À RW06
	3990	3690	3380	3060	2740	2420	**2200**	1780	1470	1150	820	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYRQ est utilisé ajouter **120'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**720**	(250)	1	
LNAV	**820**	(350)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CSR3

EFF 2 OCT 25

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

Procédure de départ

Piste 06 – ½ : AUCUN virage à DROITE en dessous de **1700**. Requiert une pente de montée minimale de **250** pi/NM jusqu'à **5300** lorsque CYA616 est active et se fait entre caps **031°** et **103°** sens horaire. Lorsque CYR606 est active, monter entre caps **322°** et **240°** sens horaire jusqu'à MEA BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 554 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 490' à GAUCHE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 554 ASL aprx 0,1 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 700' à DROITE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 571 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 510 à DROITE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 538 ASL aprx 0,2 NM passé l'extrémité de la piste départ, 380' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

SPEC VIS – Effectuer une monteé à vue pour survoler l'aéroport à **1800** ou plus haut BPOC. Lorsque CYR606 est active, monter entre caps **267°** et **325°** sens antihoraire jusqu'à MEA BPOC.

Piste 24 – ½ : Monter sur cap **240°** jusqu'à **1300** BPOC. Lorsque CYR606 est active monter entre caps **267°** et **060°** sens antihoraire jusqu'à MEA BPOC.

Note : Arbres jusqu'à 538 ASL par le travers de l'extrémité de la piste, 460' à GAUCHE et 490' à DROITE de l'axe de piste.

Arbres jusqu'à 554 ASL aprx 0,3 NM passé l'extrémité de la piste, 860' à GAUCHE de l'axe de piste.

TAUX DE MONTÉE AU DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
250 pieds/NM	380	500	590	670	750	840	1050	1250

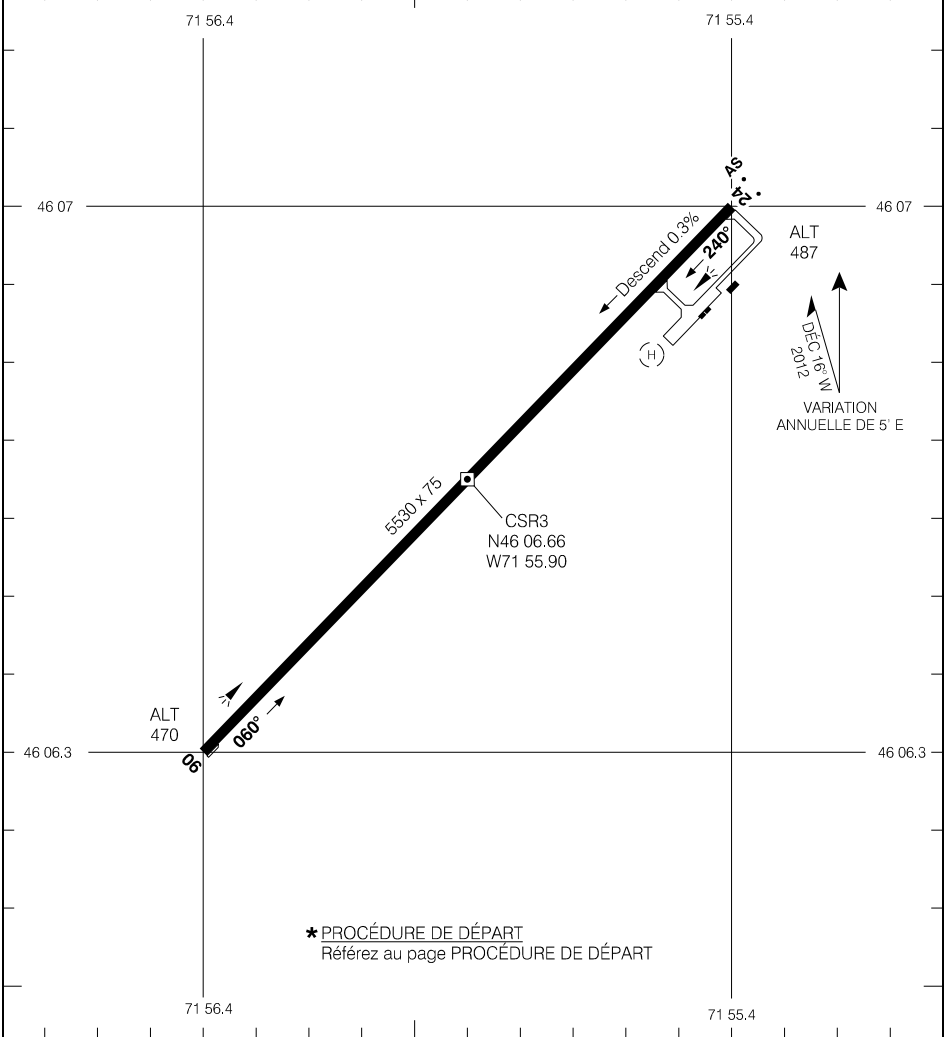
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

VICTORIAVILLE (ANDRÉ-FORTIN), QC

CARTE D'AÉRODROME CSR3

AWOS – **122.17**		UNICOM – **123.35** ATF	CTR Montreal – **132.35**

DIST DÉCLARÉES	06	24						
TORA	5530	5530						
TODA	5530	5530						
ASDA	5530	5530						
LDA	5530	5530						



MINIMUM DE DÉCOLLAGE	ÉCHELLE EN PIEDS
Piste 06, 24: *	1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

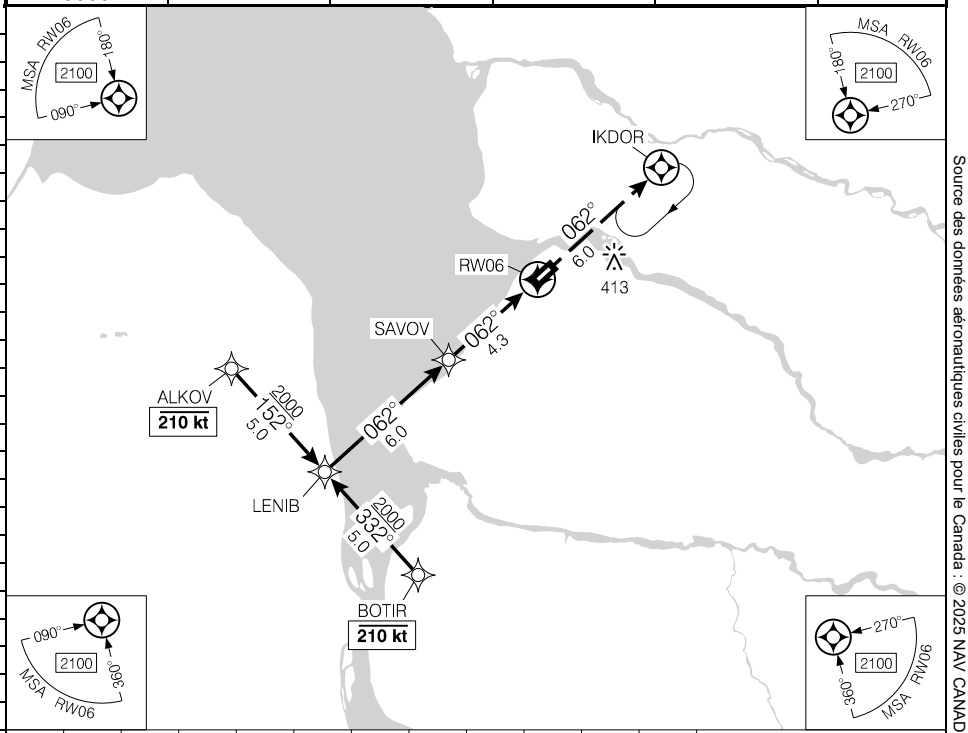
WASKAGANISH, QC

RNAV (GNSS) PISTE 06

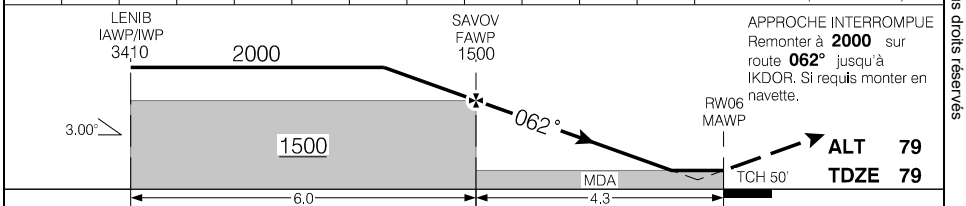
512824N 0784530W DÉC 14°W

CYKQ

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS · ·
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80736** W06A	APCH CRS **062°**	ALT MIN SAVOV **1500**	LDA **3511**



		10.3	9	8	7	**5.9**	5	4	3	2	0.9	DIST JUSQU'À RW06
		3410	2990	2680	2360	**2000**	1720	1400	1080	760	400	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : Lorsque CYMO est utilisé ajouter **170'**. Lorsque CZEM est utilisé ajouter **110'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**328**	(250)	1	
LNAV	**400**	(322)	1	

RNAV (GNSS) PISTE 06

CYKQ

EFF 24 MAR 22

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

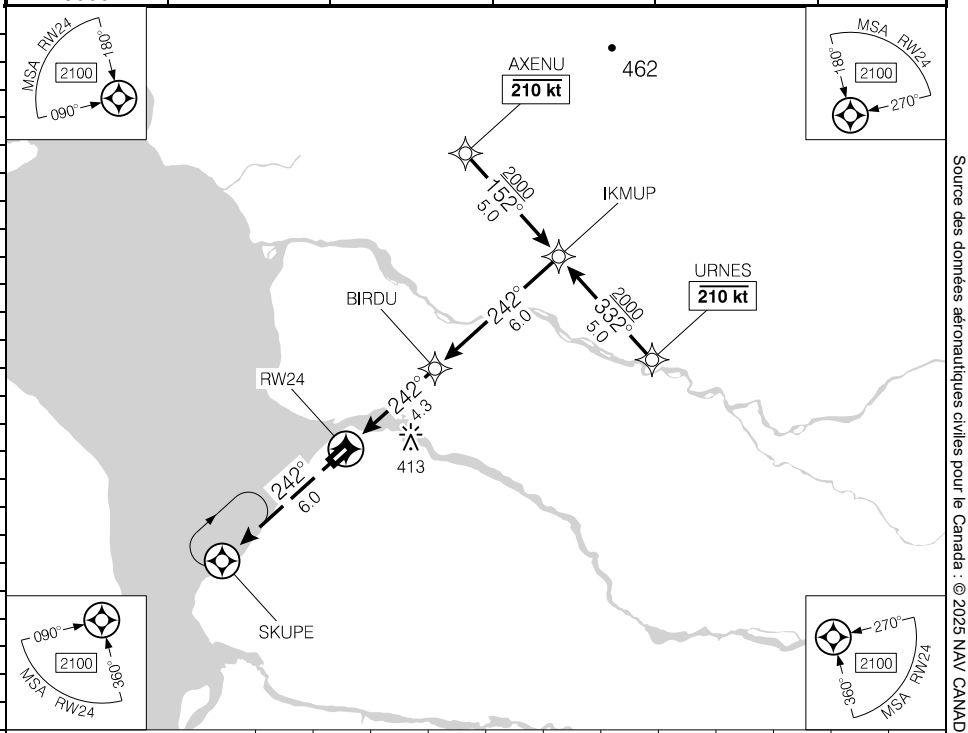
WASKAGANISH, QC

RNAV (GNSS) PISTE 24

512824N 0784530W DÉC 14°W

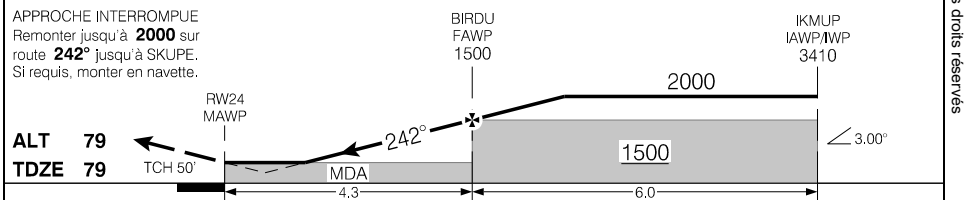
CYKQ

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	WAAS **Ch 80737** W24A	APCH CRS **242°**	ALT MIN BIRDU **1500**	LDA **3511**	



DIST JUSQU'À RW24	1.4	2	3	4	5	**5.9**	7	8	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE 3.00°)	580	760	1080	1400	1720	**2000**	2360	2670	2990	3410		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **2000** sur route **242°** jusqu'à SKUPE.
Si requis, monter en navette.



RASS : Lorsque CYMO est utilisé ajouter **170'**. Lorsque CZEM est utilisé ajouter **110'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**327**	(250)	1	
LNAV	**580**	(503)	1½	

RNAV (GNSS) PISTE 24 CYKQ

EFF 24 MAR 22

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

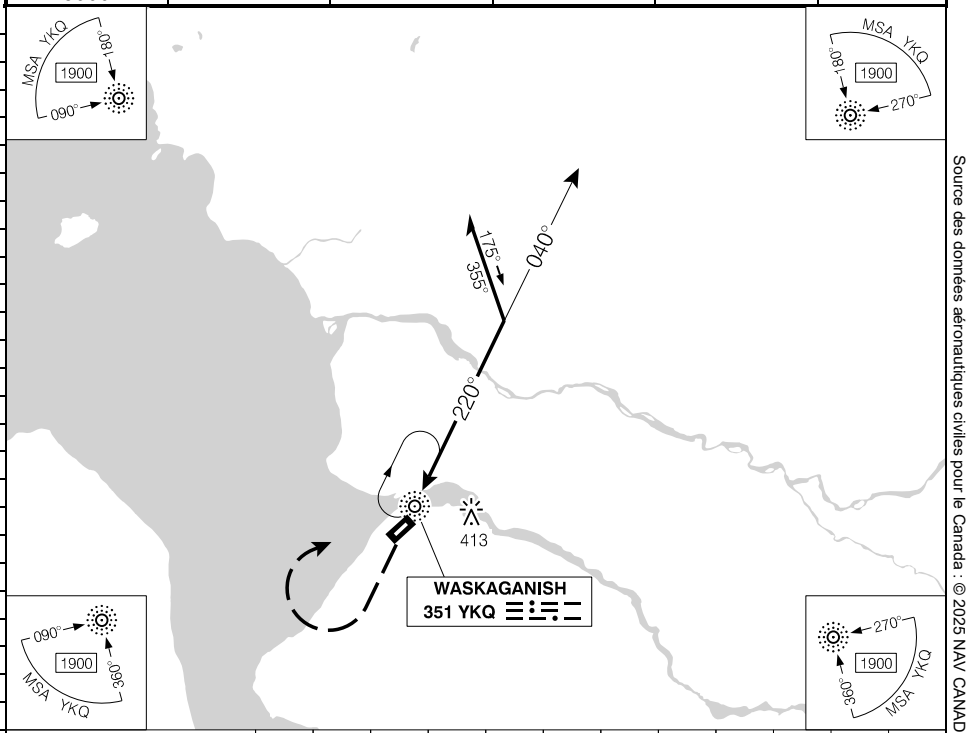
WASKAGANISH, QC

NDB A

512824N 0784530W DÉC 14°W

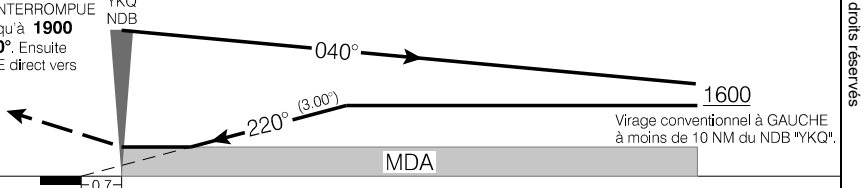
CYKQ

		◒ APRT RADIO – **122.1** ◒ TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K)
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **3000**	NDB YKQ **351**	APCH CRS **220°**		LDA VOIR LA CARTE D'AÉRODROME



DIST JUSQU'À NDB "YKQ"	1.2	2	3	**3.9**	5	6	7	8	9	10		
ALTITUDE (PENTE: 3.00°)	720	990	1310	**1600**	1940	2260	2580	2900	3220	3540		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **1900** sur route **220°**. Ensuite virer à DROITE direct vers NDB "YKQ".



RASS : Lorsque CYMO est utilisé ajouter **170°**. Lorsque CZEM est utilisé ajouter **110°**.

CATÉGORIE	A	B	C	D
APPROCHE INDIRECTE	**720**	(641)	2	

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

NDB A

EFF 24 MAR 22

CYKQ

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

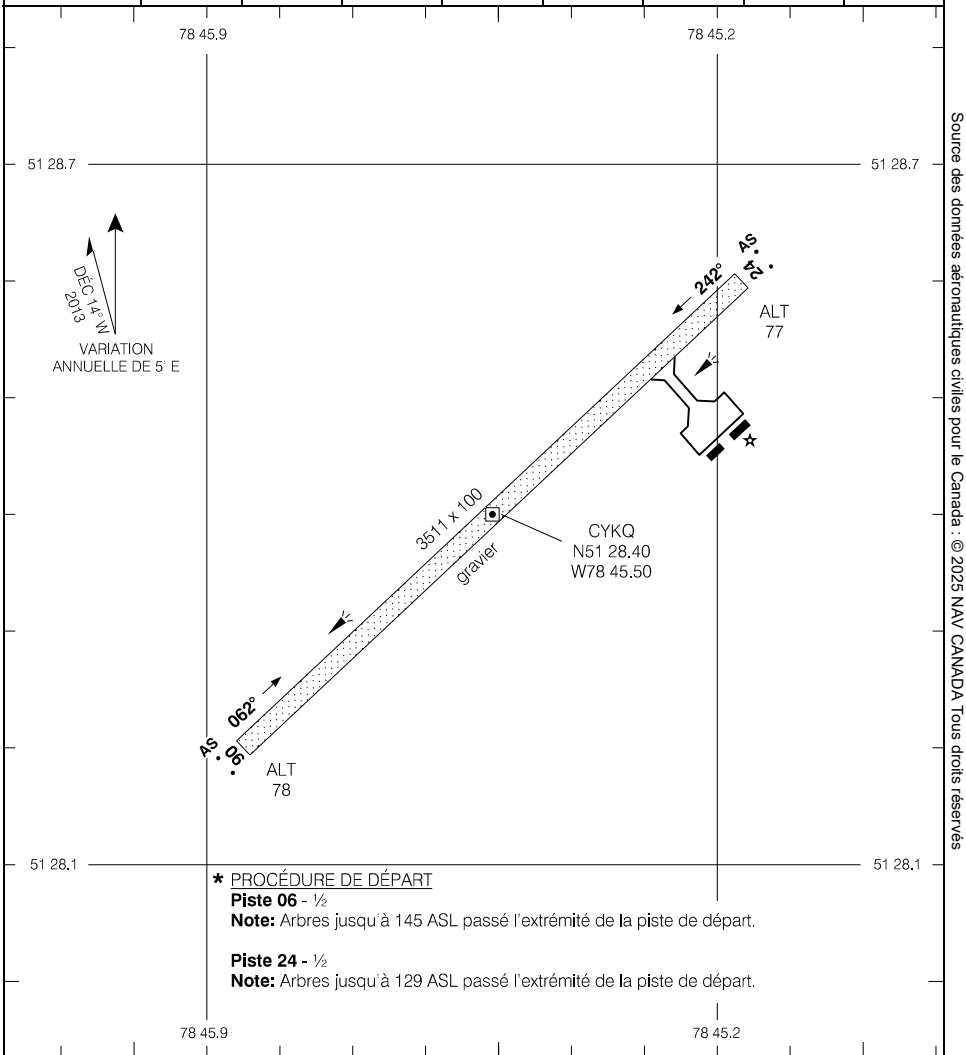
WASKAGANISH, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYKQ

APRT RADIO – **122.1**
TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	06	24
TORA	3511	3511
TODA	3511	3511
ASDA	3511	3511
LDA	3511	3511



* PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 06 - ½
Note: Arbres jusqu'à 145 ASL passé l'extrémité de la piste de départ.

Piste 24 - ½
Note: Arbres jusqu'à 129 ASL passé l'extrémité de la piste de départ.

MINIMUM DE DÉCOLLAGE
Pistes 06, 24: *

ÉCHELLE EN PIEDS
1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

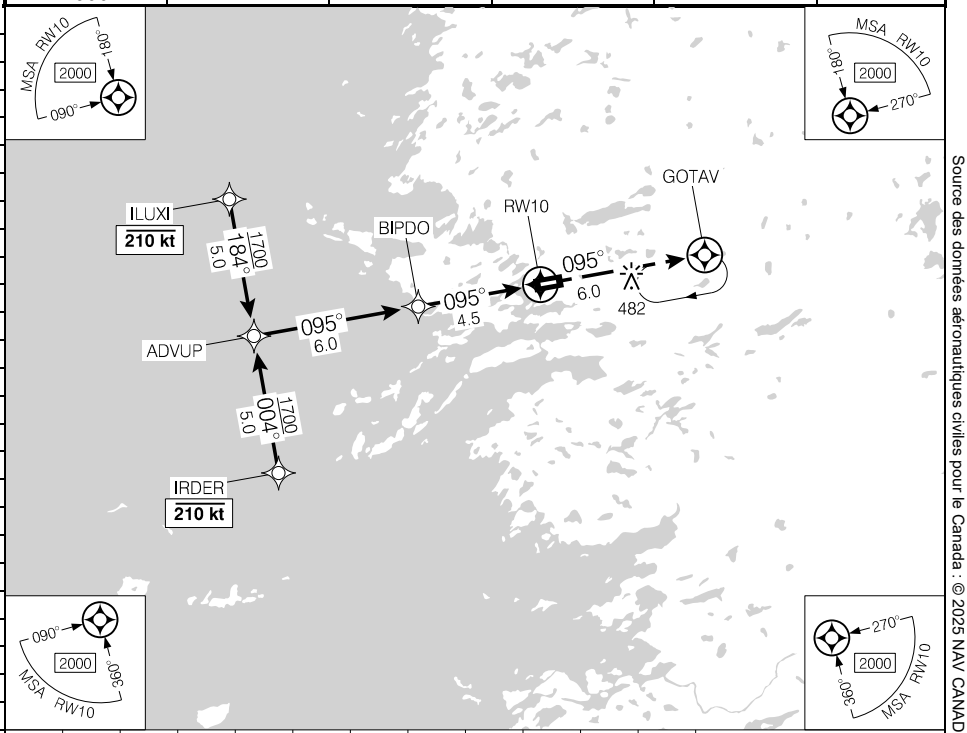
WEMINDJI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 10

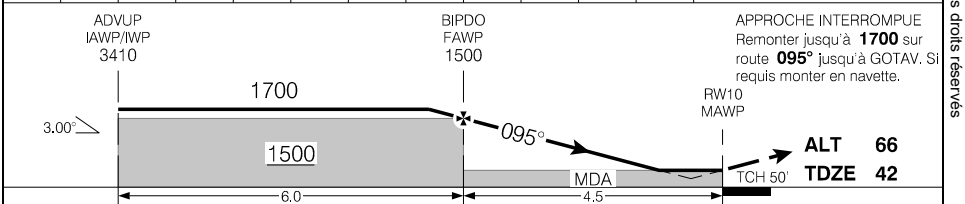
530038N 0784952W DÉC 15°W

CYNC

		◕ APRT RADIO – **122.1** ◕ TFC – **122.1** MF*			ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80738** W10A	APCH CRS **095°**	ALT MIN BIPDO **1500**	LDA **3511**	



		10.5	9	8	7	6	**5.1**	4	3	2	1.1	DIST JUSQU'À RW10
		3410	2950	2630	2310	1990	**1700**	1350	1040	720	420	ALTITUDE (PENTE: 3.00°)



RASS : ◕ Lorsque CSU2 est utilisé ajouter **110'**. Lorsque CYGL est utilisé ajouter **210'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**280**	(250)	1	
LNAV	**420**	(390)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 10

CYNC

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot

En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

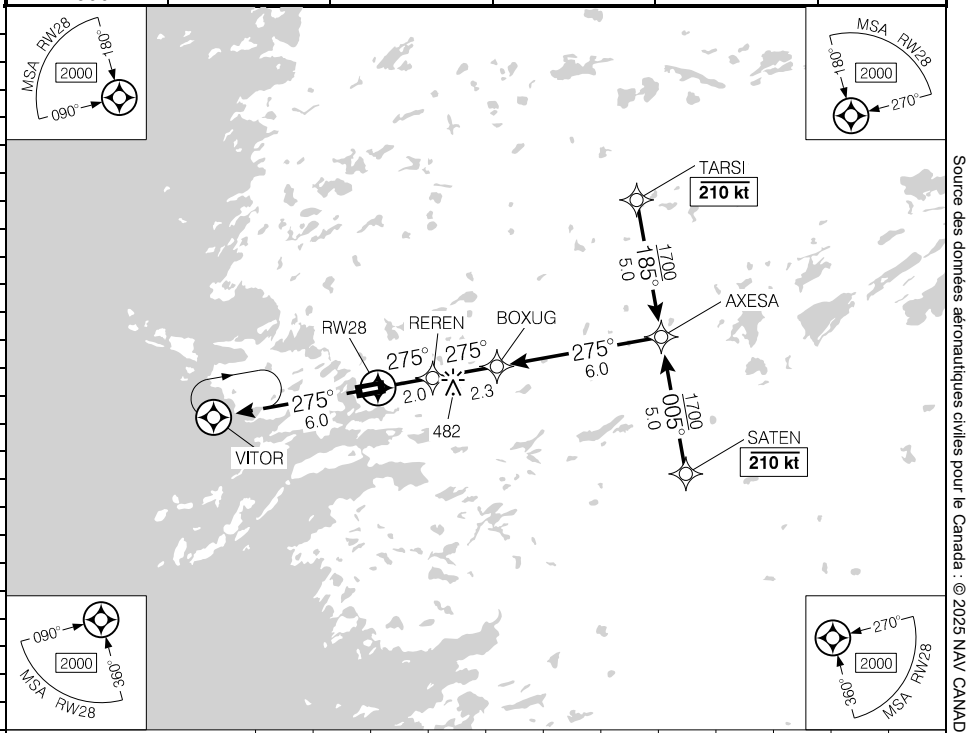
WEMINDJI, QC

RNAV (GNSS) PISTE 28

530038N 0784952W DÉC 15°W

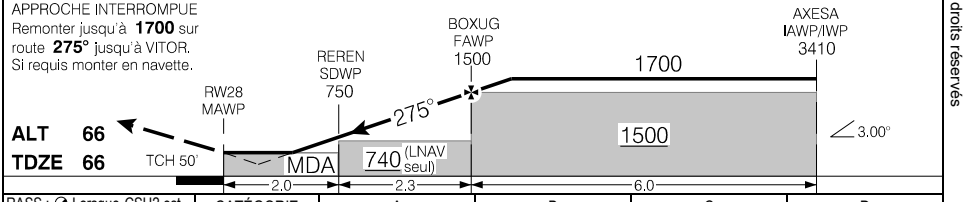
CYNC

		APRT RADIO – **122.1** TFC – **122.1** MF*		ARCAL 122.1(K) AS . .
ALT DE SÉCURITÉ 100 NM **2600**	WAAS **Ch 80739** W28A	APCH CRS **275°**	ALT MIN BOXUG **1500**	LDA **3511**



DIST JUSQU'À RW28	1.2	2	3	4	**5.0**	6	7	8	9	10.3		
ALTITUDE (PENTE 3.00°)	500	750	1070	1390	**1700**	2030	2350	2660	2980	3410		

APPROCHE INTERROMPUE
Remonter jusqu'à **1700** sur route **275°** jusqu'à VITOR.
Si requis monter en navette.



RASS : ◕ Lorsque CSU2 est utilisé ajouter **110'**. Lorsque CYGL est utilisé ajouter **210'**.

Nœuds	pi/min	min : s
70	370	
90	480	
110	580	
130	690	
150	800	

CATÉGORIE	A	B	C	D
LPV	**385**	(319)	1	
LNAV	**500**	(434)	1¼	

RNAV (GNSS) PISTE 28 CYNC

EFF 21 MAR 24

Canada Air Pilot
En vigueur 0901Z 27 NOV 2025 au 0901Z 22 JAN 2026

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés

WEMINDJI, QC

CARTE D'AÉRODROME

CYNC

◕ APRT RADIO – **122.1**
◕ TFC – **122.1**
MF*

DIST DÉCLARÉES	10	28						
TORA	3511	3511						
TODA	3511	3511						
ASDA	3511	3511						
LDA	3511	3511						

78 50.3 78 49.9 78 49.5

DÉC 15° W 2013

VARIATION ANNUELLE DE 6° E

TAUX DE MONTÉE DE DÉPART V/V (FPM)

VITESSE SOL	90	120	140	160	180	200	250	300
380 PIEDS/NM	570	760	890	1020	1140	1270	1590	1900

53 00.8

AS 10 095° ALT 30

monte 1.02%

3511 x 100

gravier

CYNC
N53 00.64
W78 49.87

275° AS 28 ALT 66

***** PROCÉDURE DE DÉPART

Piste 10: - ½ - Requiert une pente de montée minimale de **380** pi/NM jusqu'à **700**.
Note: Arbres jusqu'à 119 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 250' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ, 350' à GAUCHE de l'axe de piste.

ou

53 00.4

SPEC VIS - Effectuer une montée à vue pour survoler l'aéroport à **800** ou plus haut BPOC.

Piste 28: - ½
Note: Arbres jusqu'à 83 ASL par le travers de l'extrémité de la piste de départ, 300' à GAUCHE et à DROITE de l'axe de piste et aprx 0.2 NM passé l'extrémité de la piste de départ.

78 50.3 78 49.9 78 49.5

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Piste 10, 28: *****

ÉCHELLE EN PIEDS

1000 0 1000

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada : © 2025 NAV CANADA Tous droits réservés