CFS

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

VOIR AVIS SPÉCIAUX À LA PAGE A2

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

SUPPLÉMENT DE VOL CANADA

CANADA ET ATLANTIQUE NORD
DONNÉES POUR PHASE TERMINALE ET EN ROUTE

AIP Canada (OACI) Partie 3 – Aérodromes (AD)
Le Ministère de la Défense nationale Flip GPH 205

Au service d'un monde en mouvement
navcanada.ca

NAV CANADA

SUPPLÉMENT DE VOL CANADA

TABLE DES MATIÈRES

AVIS SPÉCIAUX **A2**

SECTION GÉNÉRALE
Table des matières **A3**

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS
Répertoire aérodromes/installations. **B1**

PLANIFICATION
Table des matières **C1**

AIDES DE RADIONAVIGATION ET DE COMMUNICATIONS
Table des matières **D1**

DONNÉES ET PROCÉDURES DE VOL MILITAIRE
Table des matières **E1**

URGENCE
Table des matières **F1**

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

Recyclable

AVIS SPÉCIAUX

Cet espace servira à attirer l'attention des utilisateurs sur les nouvelles procédures ou les changements de procédures. Les avis spéciaux paraîtront normalement dans deux éditions successives. Si aucun avis spécial n'est à publier, le mot "NÉANT" sera imprimé au centre de cet espace. Les avis spéciaux qui concernent uniquement les militaires seront précédés par la mention "MILITAIRE".

Publication d'information au sujet des services et rapports météorologique privé

Dès le 10 octobre 2019, NAV CANADA apportera des modifications à la description des services et rapports météorologiques fournis par des prestataires privés de services météorologiques.

Les utilisateurs peuvent s'attendre à des modifications de la section " MÉTÉO " dans la case " PRÉP/VOL " pour chaque aérodrome pertinent, conformément aux modifications décrites dans la section A - GÉNÉRAL.

Comme de nouvelles données continuent d'être reçues de chaque aérodrome qui fournit des services météorologiques privés, la publication du nouveau format spécifié pour un aérodrome donné n'a peut-être pas encore eu lieu.

Il est recommandé aux utilisateurs de confirmer à l'avance à l'exploitant de l'aérodrome le type et la disponibilité des rapports et services météorologiques pouvant être reçus par UNICOM (AU) tant que cet avis spécial est en vigueur.

Pour plus d'informations sur ces modifications, consultez Service météorologique - observations de la section A - Générale.

Cet avis spécial demeurera en vigueur jusqu'à ce que les modifications de représentation pour tous les aérodromes avec des prestataires privés de services météorologiques aient été apportées.

SECTION GÉNÉRALE

TABLE DES MATIÈRES

Page
PRÉFACE A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS) A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES) A5
COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE A5
CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS) A5
ACQUISITION A5
ABRÉVIATIONS ET SIGLES A7
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS A15
RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME A20
INDICATEURS D'EMPLACEMENTS (AUTRES QUE A/D) UTILISÉS POUR LES NOTAM A23
INDEX DE RENVOI AUX NOMS DES HÉLIPORTS A23
POIDS DES CARBURANTS ET HUILES A24
TABLES DE CONVERSION A25
TRANSMISSION DE L'HEURE - FRÉQUENCES HF A26
CODE MORSE ET ALPHABET PHONÉTIQUE A26
GLOSSAIRE POUR CARTES VFR A27
LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES A30
LÉGENDE DES PLANS D'AÉRODROMES ET DES PROCÉDURES VFR EN RÉGION TERMINALES (VTPC) A31
CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (VTPC) A32
CROQUIS D'AÉRODROME A32
CERCLE DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (OCC) A33
LÉGENDE – AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES A34
SITE A35
RÉFÉRENCE (RÉF) A35
EXPLOITANT (EXP) A37
INSTALLATIONS PUBLIQUES (PF) A38
DOUANES A38
PRÉPARATION DE VOL (PRÉP/VOL) A41
SERVICES A46
DONNÉES DE PISTE ET/OU D'HÉLISURFACE (PISTE, D'HÉLISURFACE) A52
NOTAM SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DE LA PISTE (RSC) A62
BALISAGE LUMINEUX A66
COMMUNICATIONS (COMM) A72
NAVIGATION (NAV) A77
PROCÉDURES (PRO) A78
ATTENTION A79

PRÉFACE

Le Supplément de vol Canada, publié conjointement par les autorités civile et militaire, paraît tous les 56 jours. Il s'agit d'un recueil de renseignements sur les aérodromes terrestres et certains hydroaérodromes, dont la consultation aidera à la préparation et à l'exécution des vols. Il est publié et produit par la section Service d'information aéronautique de NAV CANADA et distribué par la section Ventes et distribution de publications aéronautiques de NAV CANADA. La distribution pour DND se fait par le Dépôt des publications des Forces canadiennes.

Les renseignements figurant dans ce supplément demeurent à jour jusqu'au jour d'envoi à l'impression. Un NOTAM peut modifier ou annuler les renseignements donnés dans ce document. Il faut donc consulter les NOTAM pour être sûr d'utiliser des renseignements à jour durant les vols.

Pour attirer l'attention des usagers sur les nouveautés et les changements apportés au texte de la section B de l'édition précédente, un trait vertical figurera à gauche, tout au long de l'information nouvelle ou révisée.

CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS)

NAV CANADA est responsable de l'information de l'aéronautique civile du Canada, toutefois le Règlement de l'aviation canadien exige que les exploitants d'aérodrome signalent au Ministre des Transports tout changement sur les renseignements contenu dans le CFS. À ce propos, la correspondance peut être envoyée à l'une des adresses de Transports Canada suivantes.

Région du Pacifique -
Transports Canada
Sécurité des aérodromes
7445 Rue 132, Suite 2010
Surrey, BC V3W 1J8
Tél: 1-800-305-2059 Fax: 855-618-6288
E-mail: aviation.pac@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord -
Transports Canada
Aviation civile
C.P. 8550, 344 rue Edmonton
Winnipeg MB R3C 0P6
Tél: 1-888-463-0521
E-mail: aviation.pnr-rpn@tc.gc.ca

Région de l'Ontario -
Transports Canada
Services de l'aviation civile région ontarienne (PAHR)
4900 rue Yonge, 4e étage
Toronto ON M2N 6A5
Tél: 1-800-305-2089 Fax: 1-877-822-2129
TTY/ATS: 1-888-675-6863
E-mail: aviation.ont@tc.gc.ca

Région du Québec -
Transports Canada - Aviation civile
Opérations aériennes - NAHH
Édifice de l'Administration régionale, 700 Leigh-Capréol
Dorval QC H4Y 1G7
Tél: 1-800-305-2059 Fax: 1-855-633-3697
E-mail: aerodromes.quebec@tc.gc.ca

Région de l'Atlantique -
Transports Canada
Sécurité des aérodromes
C.P. 42
Moncton NB E1C 8K6
Tél: 1-800-305-2059 Fax: 1-855-726-7495
E-mail: aviation.atl@tc.gc.ca

NAV CANADA est responsable de l'information aéronautique civile du Canada. En outre, les erreurs, omissions, anomalies, suggestions ou commentaires quant au système de navigation aérienne peuvent être signalés à tout aménagement ATS 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 (en Amérique du Nord)
E-mail: service@navcanada.ca
Heures d'ouverture ordinaires: 0800-1700 (HNE/HAE)

Toutes questions relatives aux données aéronautiques devraient être adressé à:

NAV CANADA
AIS Collection de données
CP 9824 SUCC T CSC
OTTAWA ON K1G 9Z9
E-mail: aisdata@navcanada.ca

CORRECTIONS (UTILISATEURS MILITAIRES)

Les commandants militaires ont la responsabilité de vérifier les renseignements qui concernent les installations relevant de leur compétence. Ils doivent soumettre toute correction ou modification via courriel à: aso@forces.gc.ca.

COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Pour signaler toute réserve relativement à la sécurité ou à la qualité des services assurés par NAV CANADA, veuillez communiquer avec le gestionnaire de l'emplacement local de NAV CANADA ou avec Services à la clientèle et aux parties prenantes:

Service à la clientèle et aux parties prenantes de NAV CANADA

Tél: 1-800-876-4693

(en Amérique du Nord)

E-mail: service@navcanada.ca

Heures d'ouverture ordinaires: 0800-1700 (HNE/HAE)

CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS)

Écrire à: NAV CANADA, Publications aéronautiques, Centre de vente et de distribution, Case postale 9840, Succursale T, Ottawa ON, Canada K1G 6S8. Afin de faciliter le changement d'adresse, veuillez inclure l'étiquette portant votre adresse sur un des derniers envois postaux ou indiquer votre numéro de compte d'abonnement.

ACQUISITION

CIVILS

Achat à l'unité

On peut se procurer des exemplaires du Supplément de vol Canada 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. Vous pouvez aussi appeler les Publications aéronautiques au 1-866-731-PUBS(7827) pour le distributeur le plus près de chez vous.

ACQUISITION (Suite)

Abonnement

Vous pouvez vous abonner à Supplément de vol Canada en vous adressant à:

NAV CANADA
Publications aéronautiques
Centre de vente et de distribution
Case postale 9840
Succursale T
Ottawa ON Canada K1G 6S8
Tél (sans frais): 1-866-731-PUBS (7827)
E-mail: aeropubs@navcanada.ca
www.navcanada.ca (produits aéronautiques)

Le prix est de 99,00$ 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.

MILITAIRES: Toutes questions sur les quantités à recevoir ou pour commander des FLIPs spécifiques doivent être adressées via courriel à: aso@forces.gc.ca.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AAE	- Altitude au-dessus de l'aérodrome
AB	- Alberta
Ab Initio	- Élémentaire
abm	- Par le travers
abn	- phare d'aérodrome (rotatif à moins d'indication contraire)
ACA	- Région de contrôle de l'Arctique
ACC	- Centre de contrôle régional
acft	- avion, aéronef
ACN	- Numéro de classification d'aéronef
A/D	- Aérodrome
ADCUS	- Aviser les Douanes
addn	- Supplémentaire, additionnel
ADF	- Goniomètre automatique
ADIZ	- Zone d'identification de la défense aérienne
adj	- Contigu
ADS-B	- Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	- Surveillance dépendante automatique en mode contrat
advs	- Aviser, consulter
advsy	- Consultatif
AFB	- Base d'aviation
A/G	- Air/Sol
AGL	- Au-dessus du sol
AGN	- Numéro de groupe d'aéronefs
AIP	- Publication d'Information Aéronautique
alt	- Altitude
altn	- Aérodrome de dégagement
AMSCR	- Comptes rendus de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs
AOE	- Aéroport d'entrée
APAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
apch	- Approche
APM	- Gérant de l'aéroport
appr	- Approbation, permission
aprt	- Aéroport
aprx	- Approximatif, environ
ARCAL	- Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

arng	- Arrangement, disposition
ARP	- Point de référence d'aérodrome
arr	- Arriver, arrivée
ARTCC	- Centre de contrôle de la circulation sur les voies aériennes
ASDA	- Distance accélération-arrêt utilisable
ASDE	- Équipement de détection de surface d'aéroport
ASL	- Au-dessus du niveau de la mer
A-SMGCS	- Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface
ASPH	- asphalte
ASR	- Radar de surveillance d'aéroport
assn	- association
ATB	- Aérogare
ATC	- Contrôle de la circulation aérienne
ATF	- Fréquence de trafic d'aérodrome
ATIS	- Service automatique d'information terminale
ATS	- Services de la circulation aérienne
att	- atterrissage
attn	- Attention
AU	- Unicom d'approche
auth	- Autorisé
AUW	- Masse totale au décollage
AVASIS	- Indicateur visuel de pente d'approche simplifié
avbl	- Disponible
Avn	- Aviation
avr	- avril
AWOS	- Système automatique d'observations météorologiques
awy	- Voie aérienne
az	- Azimut
BC	- Colombie-Britannique
BC	- Alignement arrière
bcn	- Phare
bcst	- Emission, diffusion
bdry	- Limite, frontière
Bil	- Bilingue
bldg	- Bâtiments

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

blkd	- Obstrué
BLW	- Au-dessous de
BM	- Radioborne arrière
BPOC	- Avant de poursuivre la route
brg	- Relèvement
btwn	- Entre
CAE	- Région de contrôle prolongée
CAP	- Canada Air Pilot
CARS	- Station radio d'aérodrome communautaire
CAT I	- Catégorie I
CAT II	- Catégorie II
CCTV	- Télévision en circuit fermé
ccw	- Dans le sens contraire des aiguilles d'une montre
CDA	- Espace aérien intérieur du Canada
CDF	- Service de dégivrage central
Cdn	- canadien
ceil	- Plafond
cert	- certificat/certifié
CFA	- Zone d'utilisation de fréquence commune
CFB	- Base des Forces canadiennes
CFS	- Station des Forces canadiennes
CFS	- Supplément de vol Canada
ch, chan	- Canal, fréquence
chg	- Redevance
civ	- Civil
ck	- Contrôle, vérifié
clnc	- Autorisation (Clearance)
clsd	- Fermé
CMC	- Centre Météorologique Conjoint
CMNPS	- Spécifications canadiennes de performances minimales de navigation
comm	- Communications
comsn	- Mise en service
CON	- Carburant à contrat
CONC	- béton
cond(s)	- Condition(s), état(s)
const	- Construction
cont	- Continu
convl	- Conventionnel, classique
Corp	- Corporation
CRFI	- Coefficient canadien de frottement sur piste
crs	- Route

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

cslt	- consultation
CSN	- Réseau canadien des communications par commutation
CTA	- Région de contrôle
ctc	- Contacter, appeler
CTCSS	- Système de silencieux commandé par tonalité
ctl	- Contrôle, contrôlé
ctn	- Mise en garde, attention
ctr	- Centre
cust	- Douanes
CVFR	- Vol VFR contrôlé
cw	- Dans le sens des aiguilles d'une montre
CWAS	- Supplément Hydroaérodromes Canada
CWO	- Observateur météorologique à contrat
CZ	- Zone de contrôle
déc	- décembre
del	- Délivrance
dép	- Départ
Dept	- Ministère
DEP CON	- Contrôle de départ
destn	- Destination
DF	- Radiogoniométrie
DH	- Hauteur de décision
dia	- diamètre
dim	- Dimanche
direc	- Directionnel
displ	- déplacé
dist	- Distance
dly	- Tous les jours, quotidien
DME	- Équipement de mesure de la distance
DND	- Ministère de la Défense nationale
DRCO	- Installation radio télécommandée à composition
DT	- Heure avancée
DTW	- Point de cheminement terminal vent arrière
DUAT	- Terminale à accès direct pour les usagers
dur	- Pendant, durant, durée
DVFR	- Règles militaires de vol à vue
E	- Est

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

EAT	- Heure d'approche prévue
EC	- Environnement Canada
EET	- Délai prévu
EFC	- Heure prévue d'autorisation subséquente
eff	- Efficace
Élect	- Modules de Démarrage Électrique
élév	- Élévation
ELT	- Radiobalise de secours
emerg	- Urgence
ENE	- Est Nord Est
enr	- enregistré
eqpt	- Équipement
ERS	- Services d'intervention d'urgence (aéroports civils seulement)
esc	- escadron
Esca	- Escadre
ESE	- Est Sud Est
ETA	- Heure d'arrivée prévue
ETD	- Temps estimé de départ
ETE	- Temps prévu de vol
ev	- Chaque, tout
exc	- Excepté
EXP	- Exploitant
Ext	- Extension
extv	- Vaste
FAA	- Federal Aviation Administration (É.-U.)
fac	- Installations, services
FACF	- Repère de trajectoire d'approche finale
FATO	- Aire d'approche finale et de décollage
Fax	- Fac-similé ou télécopieur
FC	- Forces canadiennes
fcst	- Prévisions d'approche finale
fév	- février
FIC	- Centre d'information de vol
FIR	- Région d'information de vol
FISE	- Service d'information de vol en route
FL	- Niveau de vol
fld	- Terrain
FLIP	- Publication d'information de vol
flt	- Vol
Flt Pln	- Plan de vol

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

FM	- Modulation de fréquence
freq	- Fréquence
fr	- De
FSS	- Station d'information de vol
G	- Grille
gal	- gallon
GCA	- Approche contrôlée du sol
GCI	- Interception de contrôle du sol
Gén	- Général(e)
gnd	- Sol
GND ADV	- service consultatif sol
gnd con	- Contrôle au sol
GNSS	- Système mondial de navigation par satellite
Govt	- Gouvernement
GP	- Trajectoire de descente
GPI	- Point d'interception au sol
GRVL	- gravier
gr wt	- Poids brut
GS	- Faisceau d'alignement de descente
GTOW	- Masse brute au décollage
GV	- Grivation
H	- Heure-minutes
H24	- Fonctionnement continue
HAA	- Hauteur au-dessus de l'aérodrome
HAT	- Hauteur au-dessus de la zone de poser
hdg	- Cap
Héli	- Héliport, hélicoptère
HF	- Haute fréquence
hg	- hangar
Hg	- Pouces de mercure
hgt	- Hauteur
hi	- Haut, de hauteur
HIAL	- Balisage lumineux d'approche à haute intensité
HIRL	- Feux de piste à haute intensité
HLA	- Espace aérien en haute altitude
hol(s)	- Jours fériés
Hosp	- Hôpital
HQ	- Quartiers généraux
HR	- Route aérienne de l'espace supérieur
hr	- Heure
hvy	- Considérable, fort, lourd

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

IAIP	- Système intégré d'information aéronautique
ident	- Identification
IFF	- Identification ami/ennemi
IFR	- Règles de vol aux instruments
ILS	- Système d'approche aux instruments
IMC/imc	- Conditions météorologique de vol aux instruments
inbd	- En rapprochement
Inc	- Incorporé
INF	- Installations de navigation intérieure
info	- Information
inop	- Inopérant
INS	- Système de navigation par inertie
inst	- Instrument
intl	- International
ints	- Intensité
intsv	- Intensif
intxn	- Intersection
IRU	- Unité de référence inertielle
ISA	- Atmosphère type internationale
J	- Voie aérienne en haute altitude
jan	- janvier
JASU	- Groupe électrogène de démarrage
JB	- Barrière d'arrêt
jeu	- Jeudi
juil	- juillet
kHz	- Kilohertz
kph	- kilomètres à l'heure
kt	- noeuds
kW	- Kilowatt
lat	- Latitude
LAWO	- Observation météorologique limitée pour l'aviation
lb(s)	- Livre(s)
lcl	- Conditions locales, local
lctd	- Situé
lczr	- Radiophare d'alignement de piste
LDA	- Distance d'atterrissage utilisable
LF	- Basse fréquence
lgt	- Feu, balise
lgtd	- Balisé

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

LOC	- Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non-précision
loc	- Situé, endroit
long	- Longitude
LP	- performance d'alignement de piste
ltd	- Limité
lté(e)	- limité(e)
lun	- Lundi
lvl	- Niveau, altitude
LVOP	- Plan opérationnel pour le vol par faible visibilité
LWIS	- Système d'information météorologique limité
m	- mètres
M, mag	- magnétique
MAG VAR	- Variation magnétique (OACI)
maint	- Entretien, maintenance
MANOT	- Avis de disparition d'un aéronef
mar	- Mardi
max	- Maximum
MB	- Manitoba
mb	- Millibar
MDA	- Altitude minimale de descente
MDN	- Ministère de la Défense nationale
Mdt/Hvy	- Modéré/lourd
MEDEVAC	- Vol d'évacuation médicale
MEHT	- Hauteur minimale de l'oeil au-dessus du seuil
mer	- Mercredi
met	- Météorologie
METAR	- Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome
METOC	- Météorologique et Oceanographique
MF	- fréquence obligatoire
MFA	- Zone de vol militaire
MFAU	- Unité militaire de service consultatif en vol
mgr	- Directeur, gestionnaire
MHz	- Megahertz
mic	- microphone
mil	- Militaire
min	- Minimal, minimum
min	- Minutes
misd	- Manqué

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

MNPS	- Spécifications de performances minimales de navigation
MOA	- Zone d'opérations militaires
MOCA	- Altitude minimale de franchissement d'obstacle
msg	- Message
MSL	- Niveau moyen de la mer
MTCA	- Région militaire de contrôle terminale
mtns	- Montagnes
muni	- Municipal, municipalité
N	- Nord, latitude nord
N/A	- Ne s'applique pas
NAT	- Espace régional de l'Atlantique-Nord
nav	- Navigation
NAVAID	- Aide à la navigation
NB	- Nouveau-Brunswick
NCA	- Région de contrôle du nord
NDA	- Espace aérien intérieur du Nord
NDB	- Radiophare non directionnel
NE	- Nord-est
ngt	- Nuit
NL	- Terre-Neuve et Labrador
NM,nm	- Milles marins
NNE	- Nord Nord Est
NNW	- Nord Nord Ouest
no	- Numéro, nombre
NORDO	- sans radio
nov	- novembre
NS	- Nouvelle-Écosse
NT	- Territoires du Nord-Ouest
ntc	- Avis
nu	- inutilisable
NU	- Nunavut
NVG	- Lunettes de vision nocturne
NW	- Nord-ouest
NWS	- Système d'alerte du Nord
OACI	- Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO)
obd	- En éloignement
OBF	- opérateur de base fixe
OBS	- Sélecteur de route
obsn(s)	- Observation(s)
obst	- Obstacle
OC	- Carte d'obstacles
OCA	- Région de contrôle océanique

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

OCC	- Cercle de franchissement d'obstacles
ocsl	- Occasionnel
oct	- octobre
ODALS	- Balisage lumineux d'approche omni-directionnel
ON	- Ontario
opr	- Exploiter, exploitation, exploitant
oprg	- Exploité
ops	- Exploitation, opérations
O/R	- Sur demande
O/S	- Hors service
O/T	- En d'autres temps
PAL	- Station radio périphérique télécommandée
PAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	- Radar d'approche de précision
pax	- passager
PCN	- Numéro de classification du pavé (ICAO)
PCR	- Cote de classification de chaussée
PCT	- Pourcent
PE	- Île-du-Prince-Édouard
perm	- Permanent
perms	- Autorisation, approbation
P-line(s)	- Lignes à haute tension
PMSV	- Service météo destiné aux pilotes
PN	- Avis préalable exigé
posn	- Position
PPR	- Autorisation préalable requise
prkg	- Stationnement
pro	- Procédure
proh	- Interdit
psi	- Livres au pouce carré
psp	- Plaque d'acier perforée
PSR	- Radar de surveillance primaire
pt	- Point
PTC	- Autorisation avant de circuler
ptn	- Circuit de circulation
pub	- Public
PVT	- Privé
QC	- Québec
quad	- Quadrant
RAAS	- Service consultatif télécommandé d'aérodrome

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

RAC	- Règlement de l'aviation canadien
rad	- Axe, radial (VOR)
RAG	- Dispositif d'arrêt de piste
RATCON	- Radiobalise radar
RCAF FOM	- Royal Canadian Air Force Flight Operations Manual
RCAP	- Canada Air Pilot restreint
RCMP	- Gendarmerie royale du Canada
RCO	- Installation radio télécommandée
RCR	- Compte rendu d'état de piste
rcv	- Recevoir
rcvr	- récepteur
rdo	- Radio
RED	- Réseau étendu de la Défense
RESA	- Aire de sécurité d'extrémité de piste
reg	- enregistré
req	- Demande
rgt	- Droit, droite
RIL	- Feu d'identification de piste
rlcd	- Déplacé
rng	- Portée
RNP	- Performances de navigation obligatoires
RNPC	- (Espace aérien des) Performances de navigation obligatoires
RON	- Passer la nuit
rpt	- Rappeler, rapporter, signaler
rqrd	- Requis
RR	- Balises rétro-réfléchissantes
RSC	- Condition de la surface de la piste
rstd	- Restreint
rte	- Route
RTF	- Radiotéléphone
ruf	- Violent, agité, raboteux
RVOP	- Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite
RVR	- Portée visuelle de piste
RVSM	- Minimum réduit d'espacement vertical
rwy	- Piste
S	- Sud, latitude sud
sam	- Samedi
SAR	- Recherches et sauvetage

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

SATCOM	- Communications par satellite
SATP	- Système d'aéronef télépiloté
SATVOICE	- Communications vocales par satellite
SBM	- Surface bitumineuse mince
SCA	- Région de contrôle du Sud
SCON	- Service à contrat
SDA	- Espace aérien intérieur du Sud
SE	- Sud-est
sec	- Seconde(s)
SELCAL	- Système d'appel sélectif
sep	- septembre
sfc	- Surface
SFL	- Feux clignotants en séquence
SID	- Départ normalisé au instruments
SIF	- Dispositif d'identification sélectif
SIGMET	- Avertissement des dangers météorologiques en vol
simul	- Simultané, simultanément
SIVN	- Systeme d'imagerie de vision nocturne
SK	- Saskatchewan
sked	- Itinéraire, horaire
SLIA	- Services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (ARFF)
sm	- milles terrestres
SMGCS	- Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
SOAP	- Huile spectrométrique Programme d'analyse
SPECI	- Message d'observation spéciale sélectionné d'aérodrome
SR	- Levé du soleil
SS	- Coucher du soleil
SSB	- Bande latérale unique
SSE	- Sud Sud Est
SSFO	- Émetteur de fréquence unique simultanée
SSR	- Radar secondaire de surveillance
SSW	- Sud Sud Ouest
STAR	- Acheminement d'arrivées normalisées en région terminale
std	- Standard
stn	- Station
stor	- Entreposage
stu	- Etudiant

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

sum	- Été
sur	- Cerner, entourer
svc(s)	- Service(s)
svcbl	- Utilisable, en état de marche
svcg	- Entretien courant
SW	- Sud-ouest
swy	- Prolongement d'arrêt
T	- Emission seulement
T	- Vrai (après un relèvement)
TA(3000)	- Altitude de transition
TACAN	- Équipement de navigation aérienne tactique
TAF	- Prévision d'aérodrome
TAS	- Vitesse vraie
TC	- Transports Canada
TCA	- Région de contrôle terminal
TCAS	- Système anticollision embarqué
TCH	- Hauteur de franchissement du seuil
TCU	- Unité de contrôle terminal
TDZ	- Zone de poser
TDZE	- Altitude de zone de poser
TDZL	- Balisage de zone de poser
Tél	- Téléphone
tfc	- Trafic, circulation
thld	- Seuil
thru	- À, par l'entremise de
til	- Jusqu'à
TLOF	- Aire de prise de contact et d'envol
tml	- Terminal, aérogare
tng	- Entraînement, formation
TODA	- Distance de décollage utilisable
TORA	- Longueur de roulement utilisable au décollage
tran	- De passage, itinérant
trans	- Émettre
TWR/twr	- Tour de contrôle/tour
twy	- Voie de circulation
UDF	- radiogoniomètre UHF
UHF	- Ultra haute fréquence
unavbl	- Non-disponible
UNICOM	- Service privé de consultation radiophonique situé aux aérodromes non contrôlés
unkn	- Inconnu
unlgtd	- Non balisé
unltd	- non limité

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

unrel	- Fonctionnement incertain
unsked	- Imprévu
u/s	- Hors service
USAF	- U.S. Air Force
USB	- Bande supérieure latérale
USN	- U.S. Navy
UTC	- Temps universel coordonné
VAGS	- Système visuel d'alignement de piste (système de guidage en azimut aux fins d'approche)
var	- Déclinaison
VASIS	- Indicateur visuel de pente d'approche
VCS	- Service de contrôle des véhicules
VDF	- Radiogoniomètre VHF
ven	- Vendredi
VFR	- Règles de vol à vue
VGM	- Module générateur de voix
VGSI	- Indicateur visuel d'alignement de descente
VHF	- Très haute fréquence
vic	- Proximité
vis	- Visible, visibilité
VMC/vmc	- Conditions météorologiques de vol à vue
VNC	- Carte aéronautique de navigation VFR
VOR	- Radiophare omni-directionnel VHF
VORTAC	- Combinaison VOR et TACAN
VTA	- Carte de région terminale VFR
VTPC	- Carte de procédures terminale VFR
W	- Ouest
WI	- Indicateur de direction du vent
win	- Hiver
wk(s)	- Semaine
wkd	- Jour de semaine
wkly	- Hebdomadaire
wknds	- Fins de semaine
wng	- Avertissement
WNW	- Ouest Nord Ouest
WP	- Point de cheminement
WSW	- Ouest Sud Ouest
wt	- Poids
wx	- Météo
xmsn	- Émission

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

YT - Territoire du Yukon

Z - Temps universel coordonné,
Heure zulu

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS

NOTE: Lorsque le texte d'un NOTAM cite une publication, le texte cité peut utiliser les abréviations et acronymes tirés de la publication de référence qui pourraient différer de la liste suivante.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS	
ABN	- Phare d'aérodrome
ABV	- Au-dessus de
ACC	- Centre de contrôle régional ou contrôle régional
ACFT	- Aéronef
ACT	- En service ou en activité ou activité
AD	- Aérodrome
ADDN	- Additionnel
ADIZ	- Zone d'identification de défense aérienne
ADJ	- Adjacent
ADS-B	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	- Surveillance dépendante automatique en mode contrat
ADZ	- Rendez compte
AFT	- Après
AGL	- Au-dessus du niveau du sol
AIC	- Circulaire d'information aéronautique
AIP	- Publication d'information aéronautique
ALS	- Dispositif lumineux d'approche
ALT	- Altitude
AMDT	- Amendement (Amendement AIP)
AMSL	- Au-dessus du niveau moyen de la mer
AP	- Aéroport
APAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
APCH	- Approche
APN	- Aire de trafic
APR	- Avril
APRX	- Approximativement
ARR	- Arrivez ou arrivée
ASDA	- Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ATC	- Contrôle de la circulation aérienne (en général)
ATFM	- Gestion des courants de circulation aérienne

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)	
ATIS	- Service automatique d'information de région terminale
ATS	- Services de la circulation aérienne
AUG	- Août
AUTH	- Autorisé ou autorisation ou autorité
AVBL	- Disponible ou disponibilité
AVGAS	- Carburant d'aviation
AWY	- Voie aérienne
AZM	- Azimut
BCN	- Phare (feu aéronautique à la surface)
BCST	- Émission
BFR	- Avant
BLDG	- Bâtiment
BLW	- Au-dessous de
BRKG	- Freinage
BTN	- Entre
C	- Centre (précédé du numéro d'identification de la piste lorsqu'utilisé pour identifier une piste parallèle)
C	- Degrés Celsius (centigrade)
CAT	- Catégorie
CH	- Canal
CHEM	- Produit chimique ou agent de contrôle de la glace
CL	- Axe ou ligne axiale
CLR	- Autorise ou autorisé ou autorisation
CLRD	- Dégagé (Piste dégagée - tel qu'utiliser dans SNOWiz)
CLSD	- Fermez ou fermé ou ferme
CNL	- Annuler
COM	- Télécommunications
COND	- Condition (s)
CONST	- Construction ou construit
CPDLC	- Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRFI	- Coefficient canadien de frottement sur piste
CTA	- Région de contrôle

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

CTC	- Contactez
CTL	- Contrôle
CUST	- Douane
CYA	- Espace aérien canadien de classe F, zone de service consultatif
CYD	- Espace aérien canadien de classe F, zone dangereuse
CYR	- Espace aérien canadien de classe F, zone réglementée
DA	- Altitude de décision
DEC	- Décembre
DEG	- Degrés
DEP	- Partez ou départ
DEST	- Destination
DH	- Hauteur de décision
DIST	- Distance
DLA	- Retard ou retardé
DME	- Dispositif de mesure de distance
DOM	- Intérieur
DRG	- Durant
DTHR	- Seuil de piste décalé
E	- Est ou longitude est
EMERG	- Urgence
ENE	- Est-nord-est
ENR	- En route
EQPT	- Équipement
ESE	- Est-sud-est
EST	- Estimation (à la suite d'un groupe date-heure)
ETA	- Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue
ETD	- Heure de départ prévue ou départ prévu
EXC	- Excepté
EXER	- Exercices ou exerçant ou exercer
EXP	- Attendez-vous à ou attendu ou s'attendant à
FAC	- Installations et services
FAF	- Repère d'approche finale
FATO	- Aire d'approche finale et de décollage
FAX	- Transmission en fac-similé
FCST	- Prévision, prévu
FEB	- Février
FIC	- Centre d'information de vol

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

FIR	- Région d'information de vol
FL	- Niveau de vol
FLR	- Fusées éclairantes
FLT	- Vol
FLW	- Suit ou suivant
FM	- De ou à partir de ou depuis
FMS	- Système de gestion de vol
FPM	- Pieds par minute
FREQ	- Fréquence
FRI	- Vendredi
FSS	- Station d'information de vol
FT	- Pied(s) (unité de mesure)
GLD	- Planeur
GND	- Sol
GNSS	- Système mondial de navigation par satellite
GP	- Alignement de descente
GPS	- Système mondial de localisation
GRF	- Cadre général de présentation des rapports
GRVL	- Gravier
H24	- Service permanent de jour et de nuit
HAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère
HBN	- Phare de danger
HDG	- Cap
HEL	- Hélicoptère
HELI	- Héliport (à la suite du nom d'un héliport dans le texte d'un NOTAM pour un héliport avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
HGT	- Hauteur ou hauteur au-dessus de
HOL	- Congé férié
HR	- Heures
HYDRO	- Hydroaérodrome (à la suite du nom d'un aérodrome dans le texte d'un NOTAM français pour un hydroaérodrome avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
IAF	- Repère d'approche initiale
ID	- identifiez ou identification
IDENT	- identification
IFR	- Règles de vol aux instruments

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

ILS	- Système d'atterrissage aux instruments
IMC	- Conditions météorologiques de vol aux instruments
INFO	- Information
IN	- Pouce(s) (unité de mesure)
INSTR	- Instrument
INT	- Intersection
INTL	- International
INTST	- Intensité
JAN	- Janvier
JUL	- Juillet
JUN	- Juin
KG	- Kilogrammes
KT	- Nœuds
L	- Gauche (précédé du numéro d'identification de la piste lorsque utilisé pour identifier une piste parallèle)
LDA	- Distance utilisable à l'atterrissage
LDG	- Atterrissage
LGT	- Feu, balisage lumineux ou éclairage
LGTD	- Avec balisage lumineux, éclairé
LNAV	- Navigation latérale
LOC	- Phare d'alignement de piste
LPV	- Performance d'alignement de piste avec guidage vertical
LTD	- Limité
LVL	- Niveau
MAG	- Magnétique
MAINT	- Entretien
MAR	- Mars
MAX	- Maximum
MDA	- Altitude minimale de descente
MEA	- Altitude minimale de croisière
MEDEVAC	- D'évacuation médicale
MEHT	- Hauteur minimale de l'oeil du pilote au-dessus du seuil (dans le cas des indicateurs visuels de pente d'approche)
MET	- Météorologie ou météorologique
METAR	- Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome
MIL	- Militaire

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

MIN	- Minutes
MNPS	- Spécifications de performances minimales de navigation
MOC	- Marge minimale (prescrite) de franchissement d'obstacles
MOCA	- Altitude minimale de franchissement d'obstacle
MON	- Lundi
MSA	- Altitude minimale de secteur
MSG	- Message
N	- Nord ou latitude nord
NAT	- Atlantique Nord
NAV	- Navigation
NAVAID	- Aide à la navigation
NDB	- Radiophare non directionnel
NE	- Nord-est
NGT	- Nuit
NM	- Milles marins
NNE	- Nord-nord-est
NNW	- Nord-nord-ouest
NOV	- Novembre
NPA	- Approche de non-précision
NR	- N'est pas signalé
NW	- Nord-ouest
OBS	- Observation, observé ou observer
OBST	- Obstacle
OCA	- Région de contrôle océanique
OCT	- Octobre
OPN	- Ouvert ou ouverture
OPR	- Exploitant ou exploiter ou en fonctionnement ou en vigueur ou en exploitation
OPS	- Exploitation ou vols
PAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	- Radar d'approche de précision
PCT	- Pourcent
PERM	- Permanent
PN	- Préavis exigé
PPR	- Autorisation préalable nécessaire
PRKG	- Stationnement
PROC	- Procédure
PSR	- Radar primaire de surveillance
PWR	- Puissance
QUAD	- Quadrant

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

R	- Droite (précédé du numéro d'identification de la piste lorsque utilisé pour identifier une piste parallèle)
RAG	- Dispositif d'arrêt de piste
RAIM	- Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RCL	- Axe de piste
RCLL	- Feu (feux) d'axe de piste
RDL	- Radiale
RDO	- Radio
REC	- Récepteur ou réception
REDL	- Feu (feux) de bord de piste
REF	- Référence à… ou référez-vous à
RENL	- Feu (feux) d'extrémité de piste
RMK	- Remarque
RNAV	- Navigation de surface
RNP	- Performances de navigation obligatoires
RSC	- Condition de la surface de la piste
RSR	- Radar de surveillance de route
RTE	- Itinéraire
RTHL	- Feu (feux) de seuil de piste
RTZL	- Feu (feux) de zone de toucher des roues
RVR	- Portée visuelle de piste
RVSM	- Minimum de séparation verticale réduit (1000 ft entre le FL290 et le FL410)
RWY	- Piste
RWYCC	- Code d`état de surface de piste
S	- Sud ou latitude sud
SAR	- Recherches et sauvetage
SAT	- Samedi
SDBY	- Attendez ou de secours
SE	- Sud-est
SEP	- Septembre
SFC	- Surface
SID	- Départ normalisé aux instruments
SKED	- Horaire ou à heures fixes ou régulier
SR	- Lever du soleil
SS	- Coucher du soleil
SSE	- Sud-sud-est

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

SSR	- Radar secondaire de surveillance
SSW	- Sud-sud-ouest
STAR	- Arrivée normalisée aux instruments
SUN	- Dimanche
SUP	- Supplément (Supplément AIP)
SVC	- Message de service ou service
SVCBL	- Utilisable
SW	- Sud-ouest
TACAN	- Système de navigation aérienne tactique
TAF	- Prévision d'aérodrome
TALPA	- Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage
TAR	- Radar de surveillance de région terminale
TCH	- Hauteur de franchissement du seuil
TDZ	- Zone de toucher des roues
TEL	- Téléphone
TEMPO	- Temporaire ou temporairement
TFC	- Circulation ou trafic
THR	- Seuil
THRU	- Par, à travers
THU	- Jeudi
TKOF	- Décollage
TLOF	- Aire de prise de contact et d'envol
TODA	- Distance utilisable au décollage
TORA	- Distance de roulement utilisable au décollage
TRANS	- Émet ou émetteur
TUE	- Mardi
TWR	- Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome
TWY	- Voie de circulation
UDF	- Station radiogoniométrique ultra-haute fréquence
UNL	- Illimité
UNREL	- Peu sûr
U/S	- Hors service
VAR	- Déclinaison magnétique
VASIS	- Indicateur visuel de pente d'approche
VCY	- Abords ou voisinage
VDF	- Station radiogoniométrique très haute fréquence

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

VFR	- Règles de vol à vue
VIS	- Visibilité
VMC	- Conditions météorologiques de vol à vue
VNAV	- Navigation verticale
VOR	- Radiophare omnidirectionnel très haute fréquence
VORTAC	- Combinaison VOR et TACAN
W	- Ouest ou longitude ouest
WAAS	- Système de renforcement à couverture étendue
WATER	- Hydroaérodrome (à la suite du nom d'un aérodrome dans le texte d'un NOTAM anglais pour un hydroaérodrome avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
WDI	- Indicateur de direction du vent
WED	- Mercredi
WIP	- Travaux en cours
WNW	- Ouest-nord-ouest
WSW	- Ouest-sud-ouest
WX	- Temps (conditions météorologiques)
Z	- Temps universel coordonné

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME

Pour les aérodromes hors du Québec veuillez voir la version anglaise.

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME	
CAA2	St-André-Avellin QC
CAA4	St-Apollinaire (AirPro) QC
CAL8	Ste-Anne-du-Lac (Aviation PLMG Inc.) QC
CBB8	Ste-Barbe QC (Héli)
CBS3	Bonaventure (H. Stever) QC (Héli)
CCH7	Québec/Capitale Hélicoptère QC (Héli)
CCP3	Chute-St-Philippe QC
CCS7	Chicoutimi (C.H. de Chicoutimi) QC (Héli)
CCU2	St-Cuthbert (Ulm Québec) QC
CDE2	Lac-des-Écorces/Heliport Belle-Île QC (Héli)
CDN2	Danville QC
CEL8	Éléonore QC
CES2	St-Esprit QC
CFX5	Renard QC
CGN2	Réservoir Gouin/Pourvoirie Escapade QC
CHB4	Sept-Îles/Héli-Boréal
CHE3	Sept-Îles/Mustang Helicopters QC (Heli)
CHP3	Mont-Tremblant/Heliport P3 QC (Héli)
CHS2	Sept-Îles (H. Stever) QC (Héli)
CHS5	Montréal/Heliport Senneville QC (Heli)
CHT3	Mont-Tremblant/St-Jovite Héli-Tremblant QC (Héli)
CIO2	Îles aux Oies QC (Héli)
CJO2	Joliette/St-Thomas QC
CKT6	St-Remi-D'Amherst/Kanata Tremblant Resort QC (Héli)
CLS5	Magog/Lessard QC (Heli)
CMA3	Magog/Aeria Helicentre QC (Héli)
CMH4	Montréal/Mirabel Hélico QC (Héli)
CML8	St-Mathieu-de-Laprairie QC
CML9	St-Michel QC (Héli)
CMN5	Manic-5 QC
CNV9	Québec/Neuville QC
COR2	Val-d'Or (St-Pierre) QC (Héli)
COL5	Saguenay/Oligny QC (Héli)

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME (Suite)	
CPH4	Dolbeau-Mistassini/Potvin Héli-base QC (Heli)
CPM2	Port-Menier (H. Stever) QC (Héli)
CPM3	Pourvoirie Mirage QC
CPP8	Montréal/Passport Hélico QC (Héli)
CPR2	Ottawa/Embrun ON
CPT9	Pintendre QC
CPZ6	Montréal/Point Zero QC (Héli)
CRB4	Rivière Bonnard QC
CRB5	Rivière Bell QC
CRG3	Carignan (Bouthillier) QC
CSA2	Lac Agile (Mascouche) QC
CSB3	St-Mathieu-de-Beloeil QC
CSB4	Chibougamau QC (Héli)
CSC3	Drummondville QC
CSC4	Shefford QC (Héli)
CSC5	Lac Etchemin QC
CSD3	Salaberry-de-Valleyfield QC
CSD4	Mont-Laurier QC
CSD5	Fermont QC (Héli)
CSE2	Chibougamau (Hydro-Québec) QC (Héli)
CSE3	Lourdes-de-Joliette QC
CSE4	Lachute QC
CSE5	Montmagny QC
CSF3	Poste Montagnais (Mile 134) QC
CSG3	Joliette QC
CSG5	St-Jean Chrysostome QC
CSG7	Sherbrooke (CHUS) (François Desourdy) QC (Héli)
CSG9	Sagard QC (Héli)
CSH2	Isle-aux-Grues QC
CSH4	Lebel-sur-Quévillon QC
CSH5	St-Ferdinand QC
CSH6	Montréal/Les Cèdres QC (Héli)
CSH9	Montreal East (AIM) QC (Héli)
CSJ2	Kanawata Aéroparc QC
CSJ4	Louiseville QC
CSJ5	St-Louis-de-France QC
CSK5	St-Raymond/Paquet QC
CSK9	Nicolet QC (Héli)
CSL3	Lac-à-la-Tortue QC
CSL5	St-Victor-de-Beauce QC

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME (Suite)

CSL9	Baie-Comeau (Manic 1) QC
CSM3	Thetford Mines QC
CSM5	St-Michel-des-Saints QC
CSN2	Montréal/Kruger QC (Héli)
CSN7	Farnham QC
CSP5	St-Mathias QC
CSP6	Montréal/Aéroparc Île Perrot QC
CSQ3	Valcourt QC
CSQ4	Casey (Camp de Base) QC
CSR3	Victoriaville (André Fortin) QC
CSR8	La Sarre QC
CSS2	Rivière-du-Loup QC (Héli)
CSS4	St-Dominique QC
CST3	Montréal/St-Lazare QC
CST7	St-Lambert-de-Lauzon QC
CSU2	Chisasibi QC
CSU3	St-Hyacinthe QC
CSU5	Weymontachie QC
CSU7	Lac-à-la-Tortue QC (water aerodrome)
CSV2	Ste-Agathe (AIM) QC (Héli)
CSW5	Montréal (Bell) QC (Héli)
CSX5	St-Mathias/Grant QC
CSY3	Sorel QC
CSY4	St-Donat QC
CSY6	Poste Lemoyne (Complex LG-3) QC (Héli)
CSZ3	Mont-Tremblant/St-Jovite QC
CSZ4	St-Frédéric QC
CSZ6	St-Jérôme (Hydro-Québec) QC (Héli)
CSZ8	Montréal (Sacré-Coeur) QC (Héli)
CTA2	Sept-Îles (Hydro-Québec) QC (Héli)
CTA3	Île aux Coudres QC
CTA4	St-Bruno de Guigues QC
CTA9	Ottawa/Gatineau (Casino) QC (Héli)
CTB6	Tête-à-la-Baleine QC
CTF3	Causapscal QC
CTG2	Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) Heli-Inter QC (Héli)
CTG3	Du Rocher-Percé (Pabok) QC
CTH3	Les Bergeronnes QC
CTH5	Harrington Harbour QC (Héli)

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME (Suite)

CTH7	Rivière-aux-Saumons QC
CTH9	St-Augustin, QC (Héli)
CTP9	Kattiniq/Donaldson QC
CTQ2	Stanstead/Weller QC
CTR4	Granby/Artopex Plus QC (Héli)
CTR6	St-Basile (Marcotte) QC
CTT5	La Romaine QC
CTU2	Fontanges QC
CTU5	La Tabatière QC
CTY5	Rougemont QC
CYAD	La Grande-3 QC
CYAH	La Grande-4 QC
CYAS	Kangirsuk QC
CYBC	Baie-Comeau QC
CYBG	Bagotville QC
CYBX	Lourdes-de-Blanc-Sablon QC
CYDO	Lac-Saint-Jean QC
CYEY	Amos/Magny QC
CYFE	Forestville QC
CYFJ	La Macaza/Mont-Tremblant Intl Inc QC
CYGL	La Grande Rivière QC
CYGP	Gaspé (Michel-Pouliot) QC
CYGR	Îles-de-la-Madeleine QC
CYGV	Havre St-Pierre QC
CYGW	Kuujjuarapik QC
CYHA	Quaqtaq QC
CYHH	Nemiscau QC
CYHR	Chevery QC
CYHU	Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) QC
CYIF	St-Augustin QC
CYIK	Ivujivik QC
CYJN	St-Jean QC
CYKG	Kangiqsujuaq (Wakeham Bay) QC
CYKL	Schefferville QC
CYKO	Akulivik QC
CYKQ	Waskaganish QC
CYLA	Aupaluk QC
CYLQ	La Tuque QC
CYLU	Kangiqsualujjuaq (Georges River) QC
CYME	Matane/Russell-Burnett QC
CYML	Charlevoix QC
CYMT	Chibougamau/Chapais QC
CYMU	Umiujaq QC

RENVOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME (Suite)

CYMW	Maniwaki QC
CYMX	Montréal (Mirabel) QC
CYNA	Natashquan QC
CYNC	Wemindji QC
CYND	Ottawa/Gatineau QC
CYNM	Matagami QC
CYOW	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON
CYOY	Valcartier (W/C J.H.L. (Joe) Lecomte) QC (Héli)
CYPH	Inukjuak QC
CYPN	Port-Menier QC
CYPP	Parent QC
CYPX	Puvirnituq QC
CYQB	Québec/Jean Lesage Intl QC
CYRC	Chicoutimi/St-Honoré QC
CYRI	Rivière-du-Loup QC
CYRJ	Roberval QC
CYRQ	Trois-Rivières QC
CYSC	Sherbrooke QC
CYSG	St-Georges QC
CYSZ	Ste-Anne-des-Monts QC
CYTF	Alma QC
CYTQ	Tasiujaq QC
CYUL	Montréal/Pierre Elliott Trudeau Intl QC
CYUY	Rouyn-Noranda QC
CYVB	Bonaventure QC
CYVO	Val-d'Or QC
CYVP	Kuujjuaq QC
CYXK	Rimouski QC
CYYY	Mont-Joli QC
CYZG	Salluit QC
CYZV	Sept-Îles QC
CZBM	Bromont (Roland Désourdy) QC
CZEM	Eastmain River QC
LFVM	Miquelon France
LFVP	St-Pierre France

INDICATEURS D'EMPLACEMENTS (AUTRES QUE A/D) UTILISÉS POUR LES NOTAM

Indicateur	Emplacement	Service
CYHQ	Ottawa ON	Bureau NOTAM international
CZEG	Edmonton AB	ACC
CZQM	Moncton NB	ACC
CZQX	Gander NL	ACC
CZUL	Montréal QC	ACC
CZVR	Vancouver BC	ACC
CZWG	Winnipeg MB	ACC
CZYZ	Toronto ON	ACC

INDEX DE RENVOI AUX NOMS DES HÉLIPORTS

AERIA HELICENTRE QC	Magog
ARTOPEX PLUS QC	Granby/Artopex Plus
CAPITALE HÉLICOPTÈRE QC	Québec/Capitale Hélicoptère
GATINEAU (CASINO) QC	Ottawa/Gatineau (Casino)
HÉLI-BORÉAL QC	Sept-Îles
HELIPORT BELLE-ÎLE QC	Lac-des-Écorces/Heliport Belle-Île
HELIPORT P3 QC	Mont-Tremblant/Heliport P3
HELIPORT SENNEVILLE QC	Montréal/Heliport Senneville
KANATA TREMBLANT RESORT QC	St-Remi-D'Amherst/Kanata Tremblant Resort
KRUGER QC	Montréal/Kruger
LES CÈDRES QC	Montréal/Les Cèdres
LESSARD QC	Magog/Lessard
MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) HELI-INTER QC	Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) Heli-Inter
MIRABEL HÉLICO QC	Montréal/Mirabel Hélico
MUSTANG HELICOPTERS QC	Sept-Îles/Mustang Helicopters
OLIGNY QC	Saguenay/Oligny
PASSPORT HÉLICO QC	Montréal/Passport Hélico
POINT ZERO QC	Montréal/Point Zero
POTVIN HELI-BASE QC	Dolbeau-Mistassini/Potvin Heli-Base
ST-JOVITE HÉLI-TREMBLANT QC	Mont-Tremblant/St-Jovite Héli-Tremblant

POIDS DES CARBURANTS ET HUILES

Les spécifications pour les carburants et les lubrifiants indiquent la limite de densité pour chacun des produits. Les valeurs des densités du tableau sont basées sur la densité limite maximale de chacun des produits. Le vendeur peut et devrait habituellement fournir les poids réel du carburant pour certaines conditions déterminées. Consultez le CBA (Certified batch analysis).

LB PAR LITRE/**GAL IMP**/GAL. U.S.

Carburant \ Temp	– 40°C	– 20°C	0°C	15°C	30°C
Aviation kérosène CAN/CGSB-3.23 (Jet A, Jet A-1)	1.93 / **8.80** / 7.32	1.90 / **8.65** / 7.19	1.87 / **8.50** / 7.09	1.85 / **8.39** / 7.00	1.83 / **8.27** / 6.91
Aviation coupe large CAN/CGSB-3.22 (JET B)	1.85 / **8.38** / 6.99	1.82 / **8.24** / 6.88	1.79 / **8.11** / 6.78	1.77 / **8.01** / 6.68	1.74 / **7.92** / 6.60
Essence d'aviation (AVGAS) CAN/CGSB-3.25 Classes 80, 100LL	1.69 / **7.68** / 6.41	1.65 / **7.50** / 6.26	1.62 / **7.33** / 6.12	1.59 / **7.20** / 6.01	1.56 / **7.07** / 5.90

Lubrifiant \ Temp	– 10°C	0°C	10°C	20°C	30°C
Moteur à piston Classe 65	1.98 / **8.98** / 7.46	1.97 / **8.92** / 7.46	1.95 / **8.85** / 7.38	1.94 / **8.78** / 7.33	1.92 / **8.71** / 7.28
Classe 120	2.01 / **9.10** / 7.59	1.99 / **9.03** / 7.54	1.97 / **8.96** / 7.46	1.96 / **8.88** / 7.41	1.94 / **8.82** / 7.35

Densité de lubrifiant pour turbine à 15°C
Huile 3cS 2.09 lb/litre; 9.4 lb/gal imp/7.92 lb/gal U.S.
Huile 5cS 2.15 lb/litre; 10.1 lb/gal imp/8.14 lb/gal U.S.

TABLES DE CONVERSION

MILLIBARS EN POUCES DE MERCURE

mb	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	POUCES									
940	27.76	27.79	27.82	27.85	27.88	27.91	27.94	27.96	27.99	28.02
950	28.05	28.08	28.11	28.14	28.17	28.20	28.23	28.26	28.29	28.32
960	28.35	28.38	28.41	28.44	28.47	28.50	28.53	28.56	28.58	28.61
970	28.64	28.67	28.70	28.73	28.76	28.79	28.82	28.85	28.88	28.91
980	28.94	28.97	29.00	29.03	29.06	29.09	29.12	29.15	29.18	29.20
990	29.23	29.26	29.29	29.32	29.35	29.38	29.41	29.44	29.47	29.50
1000	29.53	29.56	29.59	29.62	29.65	29.68	29.71	29.74	29.77	29.80
1010	29.83	29.85	29.88	29.91	29.94	29.97	30.00	30.03	30.06	30.09
1020	30.12	30.15	30.18	30.21	30.24	30.27	30.30	30.33	30.36	30.39
1030	30.42	30.45	30.47	30.50	30.53	30.56	30.59	30.62	30.65	30.68
1040	30.71	30.74	30.77	30.80	30.83	30.86	30.89	30.92	30.95	30.98
1050	31.01	31.04	31.07	31.09	31.12	31.15	31.18	31.21	31.24	31.27

FACTEURS DE CONVERSION

POUR CONVERTIR	EN	MULTIPLIER PAR	POUR CONVERTIR	EN	MULTIPLIER PAR
Centimètres	Pouces	0.394	Lb/gal imp	Kg/litre	0.0998
Pieds	Mètres	0.3048	Lb/gal U.S.	Kg/litre	0.120
Gal U.S.	Litres	3.785	Lb/po	Pouces de Hg	2.040
Gal imp	Gal U.S.	1.201	Litres	Gal U.S.	0.264
Gal imp	Litres	4.546	Litres	Gal imp	0.220
Pouces	Centimètres	2.540	Mètres	Pieds	3.281
Pouces de Hg	Lb/po	0.490	Milles marins	Kilomètres	1.852
Kg/litre	Lb/IGal imp	10.023	Milles marins	Milles anglais	1.151
Kg/litre	Lbs/Gal U.S.	8.333	Livres	Kilogrammes	0.454
Kilogrammes	Livres	2.205	Milles anglais	Kilomètres	1.609
Kilomètres	Milles anglais	0.621	Milles anglais	Milles marins	0.868
Kilomètres	Milles marins	0.540	Gal U.S.	Gal imp	0.833

ÉCHELLES DES TEMPÉRATURES: DEGRÉS C EN DEGRÉS F

°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F	°C	°F
-45	-49.0	-33	-27.4	-21	-5.8	-9	15.8	3	37.4	15	59.0	27	80.6	39	102.2
-44	-47.2	-32	-25.6	-20	-4.0	-8	17.6	4	39.2	16	60.8	28	82.4	40	104.0
-43	-45.4	-31	-23.8	-19	-2.2	-7	19.4	5	41.0	17	62.6	29	84.2	41	105.8
-42	-43.6	-30	-22.0	-18	-0.4	-6	21.2	6	42.8	18	64.4	30	86.0	42	107.6
-41	-41.8	-29	-20.2	-17	1.4	-5	23.0	7	44.6	19	66.2	31	87.8	43	109.4
-40	-40.0	-28	-18.4	-16	3.2	-4	24.8	8	46.4	20	68.0	32	89.6	44	111.2
-39	-38.2	-27	-16.6	-15	5.0	-3	26.6	9	48.2	21	69.8	33	91.4	45	113.0
-38	-36.4	-26	-14.8	-14	6.8	-2	28.4	10	50.0	22	71.6	34	93.2	46	114.8
-37	-34.6	-25	-13.0	-13	8.6	-1	30.2	11	51.8	23	73.4	35	95.0	47	116.6
-36	-32.8	-24	-11.2	-12	10.4	0	32.0	12	53.6	24	75.2	36	96.8	48	118.4
-35	-31.0	-23	-9.4	-11	12.2	1	33.8	13	55.4	25	77.0	37	98.6	49	120.2
-34	-29.2	-22	-7.6	-10	14.0	2	35.6	14	57.2	26	78.8	38	100.4	50	122.0

TRANSMISSION DE L'HEURE - FRÉQUENCES HF

SIGNAUX HORAIRES CANADIENS - La station CHU d'Ottawa, Ontario, émet continuellement sur les fréquences suivantes: 3330, 7850 et 14670 kHz. Les annonces en phonie sont entendues chaque minute de la façon suivante: "CHU CANADA, COORDINATED UNIVERSAL TIME-TEMPS UNIVERSEL COORDONNÉ - HOURS - MINUTES - HEURES - MINUTES" (anglais aux minutes paires, français aux minutes impaires) et chaque heure: "CHU CANADA - COORDINATED UNIVERSAL TIME - TEMPS UNIVERSEL COORDONNÉ - HOURS EXACTLY - HEURES PRÉCISES".

SIGNAUX HORAIRES AMÉRICAINS – WWV et WWVH, émettent continuellement des fréquences nominales et l'heure, selon l'échelle de temps internationalement acceptée, Temps universel coordonné (UTC), sur les fréquences suivantes: WWV - 2.5, 5, 10, 15 et 20 MHz, WWVH - 2.5, 5, 10 et 15 MHz. Les annonces en phonie sont entendues chaque minute comme suit: "At the tone - fourteen hours, thirty five minutes Coordinated Universal Time".

CODE MORSE ET ALPHABET PHONÉTIQUE

A	·–	Alfa	AL fah	N	–·	November	no VÈMM ber
B	–···	Bravo	BRA vo	O	–––	Oscar	OSS kar
C	–·–·	Charlie	TCHAH li	P	·––·	Papa	pah PAH
D	–··	Delta	DEL tah	Q	––·–	Québec	Ké BÉK
E	·	Echo	ÈK o	R	·–·	Romeo	RO mi O
F	··–·	Foxtrot	FOX trott	S	···	Sierra	si ÈR rah
G	––·	Golf	GOLF	T	–	Tango	TANG go
H	····	Hotel	ho TÈLL	U	··–	Uniform	YOU ni form
I	··	India	IN di ah	V	···–	Victor	VIK tar
J	·–––	Juliett	DJOU li ETT	W	·––	Whiskey	OUISS ki
K	–·–	Kilo	KI lo	X	–··–	Xray	ÈKSS RÉ
L	·–··	Lima	LI mah	Y	–·––	Yankee	YANG ki
M	––	Mike	MAik	Z	––··	Zulu	ZOU lou

0	–––––	Zéro	6	–····	Six	Les lettres surmontées d'un trait horizontal ne s'appliquent qu'aux radiophares marins.	
1	·––––	Un	7	––···	Sept		
2	··–––	Deux	8	–––··	Huit		
3	···––	Trois	9	––––·	Neuf		
4	····–	Quatre	Décimal				
5	·····	Cinq	Mille				

a ·–·–
e ··–··
o –––·
u ··––

NOTE: Les syllabes en majuscules sont accentuées. Les deux syllabes de Xray, par exemple, s'énoncent sur un ton uniforme, tandis que dans Whiskey la première syllabe est accentuée.

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR

ANGLAIS	FRANÇAIS
Abandoned	Abandonné, ée
Approximate alignment	Tracé approximatif
Aqueduct	Aqueduc
Bay	Baie
Bldg., Building, Buildings	Bât., Bâtiment, Bâtiments
Breakwater	Brise-lames
Bridge	Pont
Cabin, Cabins	Cabine, Cabines
Cable crossing	Traversée de câble
Cape	Cap
Caution cable span	Attention traversée de câble
Cement plant	Usine de ciment
Cemetery	Cimetière
Chimney	Cheminée
Church	Église
Crater	Cratère
Creek	Ruisseau
Crest of watershed (Position approximate)	Ligne de partage des eaux (Position approximative)
Dam	Barrage
Depot	Dépôt
Drive-in-theatre	Ciné-parc
Dyke	Digue
East	Est
Factory	Fabrique
Fathom	Brasse
Ferry	Traversier
Fire Tower	Tour de garde-feu
Flashing	Clignotant
Golf Course	Terrain de golf
Gravel pit	Carrière de gravier
Harbour	Havre
Hospital	Hôpital
Inlet	Anse
Island	Île
Islet	Îlot
Lagoon	Lagune
Lake	Lac
Lighthouse	Phare

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR (Suite)

ANGLAIS	FRANÇAIS
Limits of 200 foot intermediate contours	Limite des courbes intermédiaires de 200 pieds
Locks	Écluses
Lookout tower	Tour d'observation
Marsh	Marais
Mountain	Montagne
North	Nord
Oil tanks	Réservoirs de pétrole
Paper Mill	Papeterie
Parliament Buildings	Édifices de Parlement
Peak	Sommet
Peninsula	Péninsule
Point	Pointe
Pond	Étang
Power House	Centrale électrique
Power Transmission Line	Ligne de haute tension
Quarry, Quarries	Carrière(s)
Race Track	Piste de courses
Railway	Chemin de fer
Rapids	Rapides
Reef	Récif
Rifle range	Champ de tir
Sand	Sable
School	École
Settling Pond	Étang de sédimentation
Sewage lagoon	Lagune pour égoûts
Shoal	Haut-fond
Shopping centre	Centre commercial
Sound	Détroit
South	Sud
Stadium	Stade
Stream	Ruisseau
Submerged	Submergé
Swamp	Marécage
Tower	Tour
Transformer Station	Poste de transformateurs
Tree line	Délimitation des arbres
Tundra	Toundra
Under Construction	En construction
Vehicle Testing Ground	Terrain d'expérience pour véhicules

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR (Suite)

ANGLAIS	FRANÇAIS
Water Tower	Château d'eau
West	Ouest
Wharf	Quai
Winter trail	Sentier d'hiver
Wreck	Épave

LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES

Symboles des cartes VFR (VTA, VNC)

(Seul les symboles d'interprétation difficile sont montrés)

FRONTIÈRES

Frontière Internationale

Frontière Provinciale, d'État, de territoire

Parcs nationaux et provinciaux

Réserve d'animaux sauvages

Limite d'eau territoriale

Limite extérieure de la zone de pêche.

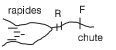
ÉLÉMENTS HYDROGRAPHIQUES

Lac-salsonnier

ou

Ruisseau-saisonnier

Chute et rapides



Barrage



Écluses

Roche à fleur d'eau ou submergées

Marais ou marécage

Terrain sujet à l'inondation

Fondrière

Bordure de récifs

Réservoir (représenté en bleu)



ÉLÉMENTS TOPOGRAPHIQUES

Esker

ou



Moraine

ou

Digues



Dépôt de sable, plage surélevée

Falaise ou dépression

TRANSPORT ROUTIER

Autoroute

Route principale

Route secondaire

Sentier ou ligne ouverte

Voie ferrée simple (avec gare)



Voie ferrée double (avec cour de triage)



Chemin de fer désaffecté

RELIEF

Point coté critique (en pieds)



Point coté (en pieds)



Point coté (basé sur des données incertaines)



Col de montagne



DIVERS

Tunnel

Tour d'observation

Bâtiment sauf autrement étiqueté



Cheminée, silo, réservoir d'eau, etc. (étiqueté)



Puits, autre que d'eau (étiqueté)



Mine

Piste de course

Pipeline (souterrain indiqué)

Ligne de haute tension

ou

Téléphérique, remonte-pente convoyeur à courroie et dispositifs analogues

Le bout pointu de la case indique la direction des altitudes de croisière PAIRES.



ATTENTION ZONE DE DYNAMITAGE
Ne pas survoler à moins de 3000' AGL

LÉGENDE DES PLANS D'AÉRODROMES ET DES PROCÉDURES VFR EN RÉGION TERMINALES (VTPC)

Distances en milles marins. Dimensions des pistes en pieds. Altitudes en pieds ASL. Les relèvements sont magnétiques sauf lorsqu'ils sont indiqués par G (grille) ou T (vrai). LES PLANS D'AÉRODROMES SONT ORIENTÉS SUR LE NORD VRAI. (S'il est impossible d'identifier un symbole, consulter la liste des symboles des cartes VFR). Le texte ou les symboles seront illustrés blanc sur noir lorsqu'ils seront inscrits sur un édifice ou dans une section remplie de noir.

SURFACES DES AÉRODROMES

Aire de demi-tour

Piste en dur

Surface en construction, fermée ou abandonnée

Piste de sable, gravier, gazon, etc.

Piste pour ski, aéronefs ulta-légers, vol à voile (actvité indiquée)

Piste pour ski

Seuil de piste décalé

ou

Voie de circulation, aire de trafic ou aire d'attente

Indicatif de voie de circulation A

FEUX

Phare d'aérodrome (rotatif ou stroboscopique)

Phare de danger

Feux d'obstacle

Obstacles (altitude ASL à moins d'avis contraire) 3600 Éclairé Groupes

Indicateur de direction d'atterrissage Éclairé

Indicateur de direction du vent Éclairé

Annotations pour feux aéronautiques: F-Fixe G-Vert
Fl- Clignotant R-Rouge Bl-bleu Occ-À occultation
Tous les feux sont blancs à moins d'indication contraire

DISPOSITIF LUMINEUX D'APPROCHE

Se raporter à la Section A Balisage lumineux

AIDES RADIO

NDB TACAN

VOR VORTAC

VOR/DME Aide radio (indiquée)

COMMUNICATIONS-ESPACE AÉRIEN DE CLASSE "C"

125 — Le plafond en centaine de pieds ASL
ADVSY — Organisme d'appel
125.4 238.3 — Fréquences
30 — Base en centaine de pieds ASL

ESPACE AÉRIEN

Zone de contrôle de classe "B"

Zone de contrôle de classe "C" ou "D"

Zone de contrôle de classe "E"

Séparation de base

Route VFR-hélicoptères

Route VFR-voilure fixe ou

direction

ESPACE AÉRIEN (Sulte)

Classe "F"

CYA - Service Consultatif CYD - Danger CYR - Réglementée

Code d'activités de zone de service consultatif
(A) Voltige
(F) Zone d'essai d'aéronef
(H) Vol libre
(M) Opérations militaires
(P) Parachutisme
(S) Vol à voile
(T) Entraînement

CYA 125(A) to 5000

Les altitudes des espaces aériens englobent leurs limites sauf indication contraire. ex: (au-dessus de 5000' jusqu'à 10,000') (de 5000' jusqu'en-dessous de 10,000')

DIVERS

Câble d'arrêt uni-directionnel

Câble d'arrêt bi-directionnel

Barrière d'arrêt

Falaise ou dépression

Ligne de haute tension

Traverse de câbles

Arbres

Clôture

Zone d'atténuation de bruit

Agglomération

Cimetière C

Instrument de point de cheminement d'approche

Point de compte-rendu VFR NOM

NOTA: Lorsque le pilote d'un aéronef est autorisé en attente, il devrait demeurer à 2NM du point de compte-rendu. Il est recommandé d'utiliser des virages à gauche.

Heliport (Où la FATO et la TLOF sont intégrées) H

Héliport d'hôpital (Où la FATO et la TLOF sont identiques) H

FATO (Où la TLOF n^est pas identique) F

Plate-forme de stationnement H

Vol à voile

Vol libre

Exploitation d'aéronefs ultra-légers

Entraînement

Parachutisme

Aérodrome terrestre

Hydroaérodrome

Aérodrome état inconnu U

Aérodrome abandonné

CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (VTPC)

Le but de la carte VTPC est de fournir une vue d'ensemble des zones de contrôle, des zones de circulation d'aérodrome ainsi que toute autre zones d'aérodrome telles que définies par l'OCC. Une carte VTPC sera publiée lorsqu'il sera impossible de décrire adéquatement l'information à l'aide de croquis ou de textes.

Cette carte n'est pas faite pour la navigation précise, donc la carte aéronautique VFR appropriée devrait être utilisée pour la navigation aérienne. On peut interpréter la carte VTPC en se référant à la légende des symboles appropriée à l'intérieur de cette section.

À des fins de clarté, uniquement l'obstacle le plus haut à l'intérieur de chaque quadrant de la zone couverte est indiqué sur la VTPC.

La VTPC peut comprendre des routes VFR et/ou des points de compte rendu VFR pour accroître la sécurité des pilotes VFR qui traversent des volumes d'espace aérien achalandés. On encourage les pilotes VFR à se référer à ces cartes pour déterminer où les routes VFR et/ou les points de compte rendu VFR sont publiés et à suivre les recommandations publiées lorsqu'il est sécuritaire de le faire.

CROQUIS D'AÉRODROME

Le croquis d'aérodrome, lorsque fourni, représente de façon générale l'aérodrome et les environs immédiats tels que vus du haut des airs. Il se veut un guide pour les pilotes volant dans des conditions VFR.

Les symboles utilisés sur les croquis peuvent être interprétés en se référant aux légendes des cartes présentées à l'intérieur de cette section. On devrait tenir compte des arbres, lignes de haute tension, obstacles etc., illustrés sur le croquis à proximité de pistes, lorsqu'on évalue un aérodrome.

Les obstacles connus de 300 pieds AGL ou plus qui ne sont pas immédiatement adjacents à un plus haut obstacle, ainsi que ceux de moins de 300 pieds AGL jugés significatifs dans les conditions de vol visuel sont montrés sur le croquis d'aérodrome. Les obstacles significatifs sont des objets fixes construits par l'homme et ont une hauteur verticale significative en relation avec l'entourage et lesquels sont considérés comme un risque potentiel au passage sécuritaire d'un aéronef.

Le cercle de franchissement d'obstacles (OCC) indique l'obstacle connu le plus haut et est expliqué au complet à l'intérieur de cette section. Il devrait être noté que le croquis d'aérodrome représente qu'une partie du cercle de franchissement d'obstacle. Lorsqu'un aérodrome est déjà illustré par une carte de procédures terminale VFR (VTPC), la topographie ne paraîtra pas sur le croquis.

Les aérodromes certifiés (voir **EXPLOITANT** de la Section générale) répondent aux critères de franchissement d'obstacle dans les zones immédiates d'approche et de décollage de piste. Les aérodromes enregistrés n'ont pas été évalués et devraient être considérés en conséquence.

CERCLE DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (OCC)

Le cercle de franchissement d'obstacle, sert de guide aux pilotes exploitant en VFR très près des aérodromes et ne devrait pas être interprété comme donnant l'altitude minimale de descente.

L'altitude unique indiquée est celle qui est associée au cercle de franchissement d'obstacles (OCC) et qui est établie en ajoutant 1 000 pieds à l'obstacle le plus élevé (ASL) situé dans la même région géographique que le cercle donné et arrondie au prochain multiple supérieur de 100 pieds.

Le rayon de la zone de contrôle est indiqué sur la circonférence supérieure extérieure du cercle ainsi que la classe d'espace aérien désignée (voir section Planification) pour la zone de contrôle. L'altitude ASL jusqu'où la zone s'étend sera aussi indiquée. Si la zone s'écartait de la forme cylindrique normale la note "forme irrégulière", devra être indiquée sur la circonférence inférieure extérieure.

Le centre du cercle indique le centre de l'aérodrome.

Le cercle de franchissement d'obstacles ne s'applique pas aux héliports.



TOUTES LES ALTITUDES SONT ASL



LÉGENDE – AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC)

Par suite de la promulgation du RAC, certaines des informations contenues dans les SECTIONS B, C, E et F du Supplément de vol - Canada ont été incorporées par voie de référence. Par conséquent, chaque fois qu'il est fait référence dans le RAC à des informations qui sont énoncées par le Ministre dans le Supplément de vol - Canada, ces informations font partie du règlement et ont force de loi.

Les informations suivantes dans la SECTION B ont été énoncées comme telles par le Ministre:

DONNÉES DE PISTE ET/OU D'HÉLI (PISTE, HÉLI):

Les restrictions relatives à l'exploitation qui sont spécifiées par le Ministre (RAC 602.96) afin de se conformer au Certificat d'aéroport émis pour l'aérodrome/héliport seront indiquées, p. ex.,

HÉLI	Plate-forme de stationnement 4: Utilisation de nuit - Limitée au stationnement seulement (RAC 602.96)

COMMUNICATIONS (COMM):

La désignation d'une zone MF est indiquée par le sous-titre **MF** p. ex.,

COMM **MF**	radio 118.7 04-12Z‡ 5NM 3100 ASL (RAC 602.98)

À l'intérieur des zones MF, les exigences de rapports MF (RAC 602.98) sont obligatoires.

PROCÉDURES (PRO):

Les procédures de circuit à droite (RAC 602.96) sont indiquées, p. ex.,

PRO	Circuits à droite pistes 22, 28 & 34 (RAC 602.96)

Les restrictions relatives à l'exploitation qui sont spécifiées par le Ministre (RAC 602.96) afin de se conformer au Certificat d'aéroport émis pour l'aérodrome/héliport seront indiquées, p. ex.,

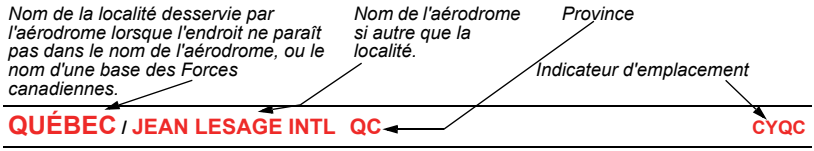
PRO **HÉLI**	Restreinte aux arr/dép 250° de l'héliport seulement (RAC 602.96)

Les critères acoustiques d'utilisation et/ou les pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.105 or 602.106) sont indiquées par le sous-titre BRUIT, p. ex.,

PRO **BRUIT**	Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105) Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106)

LÉGENDE – AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES (Suite)

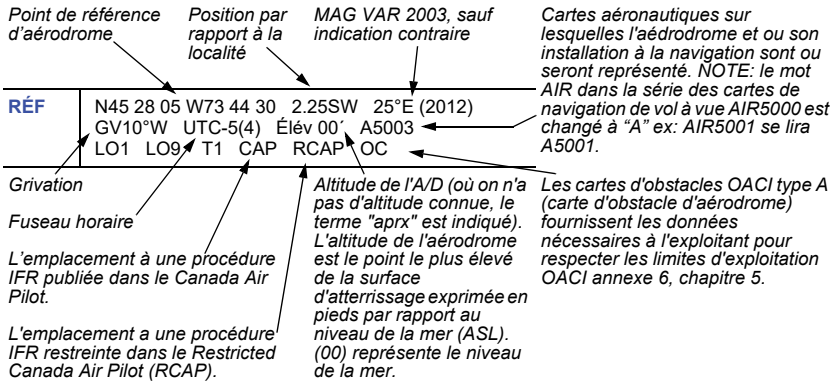
SITE



Si l'aérodrome est utilisable uniquement par hélicoptère, le terme "Héli" sera placé entre parenthèses après le nom de l'aérodrome.

Province/Territoire	Code à deux lettres
Québec	QC
Ontario	ON

RÉFÉRENCE (RÉF)



FUSEAU HORAIRE

Le coefficient des fuseaux horaires est indiqué pour chaque aérodrome sous la rubrique **"RÉF"**. Le coefficient de fuseau horaire du temps universel coordonné (UTC) sera donné, sous forme de valeur positive ou négative, suivi de la valeur de l'heure avancée entre parenthèses le cas échéant, par exemple, UTC-6 ou UTC-5(4).

Certaines parties du Canada fonctionnent en heure normale entre 0200, heure locale, le premier dimanche de novembre et 0200, heure locale le deuxième dimanche de mars, et en heure avancée entre 0200, heure locale, le deuxième dimanche de mars et 0200, heure locale le premier dimanche de novembre. Il y a une différence d'une heure entre les deux, indiquée par le coefficient de fuseau horaire entre parenthèses. Dans les cas où les aérodromes se situent dans une région où l'heure normale ou l'heure avancée est observée toute l'année, le facteur de fuseau horaire sera indiqué sans parenthèses.

Le Canada est divisé en six fuseaux horaires. Les voici, avec leurs coefficients respectifs:

(a)	Terre-Neuve	-3 ½	(2 ½)	(d)	Centre	-6	(5)
(b)	Atlantique	-4	(3)	(e)	Montagne	-7	(6)
(c)	Est	-5	(4)	(f)	Pacifique	-8	(7)

A36 GÉNÉRALE

HEURES D'EXPLOITATION

Les heures normales d'exploitation des installations et services sont indiquées en UTC, exprimées en heure "Z". Le cas échéant, l'heure avancée (DT) d'exploitation sera indiquée par le symbole "‡" suivant l'heure UTC d'exploitation. Le symbole "‡" indique que durant les périodes d'heure avancée, l'heure d'exploitation sera égale à l'heure indiquée moins une, par exemple, **SLIA |** 10-04Z‡ signifie qu'en heure avancée l'horaire d'exploitation sera 09-03Z.

Si, pour une raison quelconque, l'horaire d'exploitation en heure avancée devait différer de l'horaire en heure normale, les heures réelles seraient indiquées entre parenthèses, par exemple, **SLIA |** 10-04Z (DT 08-02Z). S'il n'y a pas de symbole "‡", ou d'horaire DT entre parenthèses, cela signifie que les installations ou les services fonctionnent toute l'année en heure normale seulement.

Pour déterminer les heures d'exploitation des installations et des services en heure locale,

soustrayez le coefficient de fuseau horaire approprié des heures UTC indiquées.

JOURS FÉRIÉS

Lorsqu'un service indique une exception aux heures d'exploitation lors de jours fériés « exc hols », ou de jours fériés fédéraux « exc federal observed hols », utilisez la liste suivante pour déterminer les jours qui sont applicables.

Remarque: Si un jour férié tombe un jour où un service est normalement fermé, le jour férié peut être reporté le jour ouvrable précédant ou suivant le jour férié.

	Date	Jour férié	Jour férié fédéral
Jour de l'An	1er janvier	X	X
Vendredi saint	2 jours avant le dimance de Pâques	X	X
Lundi de Pâques	Jour après le dimance de Pâques	X	
Fête de la Reine	Lundi précédant le 25 mai	X	X
Saint-Jean-Baptiste Day (uniquement au Québec)	24 juin	X	
Fête du Canada	1er juillet	X	X
Congé civique (à l'exception du Québec)	Premier lundi d'août	X	
Fête du travail	Premier lundi de septembre	X	X
Journée nationale de la vérité et de la réconciliation	30 septembre	X	X
Action de grâce	Deuxième lundi d'octobre	X	X
Jour du Souvenir	11 novembre	X	X
Noël	25 décembre	X	X
Lendemain de Noël	26 décembre	X	X

Exemple:

CHICOUTIMI / ST-HONORÉ QC UTC-5(4)

COMM	
TOUR	St-Honoré 118.4 237.4 (V) 13-0130Z‡

Durant la période d'heure normale:

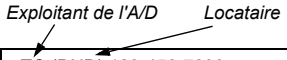
1300-0130Z - 5 = 0800-2030 heure locale.

Durant la période d'heure avancée:

"‡" signifie: (DT 12-0030Z), c.-à-d. une heure plus tôt que l'heure indiquée:

1200-0030Z - 4 = 0800-2030 heure locale.

EXPLOITANT (EXP)



EXP	TC (DND) 123-456-7890 H24 Cert Frais d'atterrissage OPR SIVN AUTH PPR A/D clsd 25 dec & 1 jan

ÉTAT DES AÉRODROMES

Certifié (Cert)

Aérodrome pour lequel un certificat d'aéroport ou d'héliport est délivré, et qui exige que l'exploitant entretienne et fasse fonctionner l'emplacement selon les normes applicables de Transports Canada. Des inspections régulières sont effectuées par le Ministère pour assurer la conformité. Les héliports certifiés dont le certificat comporte des conditions d'exemption générale supplémentaires peuvent porter la mention OPR SIVN AUTH et être utilisés par les exploitants d'hélicoptères autorisés SIVN. Les exploitants aériens fournissant un service régulier de passagers peuvent déterminer les heures d'ouverture de l'aéroport (heures de présence) qui sont spécifiées avant la déclaration Cert.

Enregistré (Enr)

Aérodrome mentionné dans le Supplément et non certifié comme aéroport. Les aérodromes enregistrés ne sont pas sujet à un cycle d'inspection continu. Les pilotes désirant utiliser ces aérodromes devraient obtenir les renseignements courants auprès du propriétaire ou de l'exploitant.

Militaire (Mil)

Aérodrome appartenant et exploité par le MDN. Il n'est ni certifié, ni inspecté par Transports Canada. Dans tous les aérodromes militaires, une autorisation préalable (PPR) est exigée pour les aéronefs civils. L'utilisation des aérodromes/héliports du MDN y compris ceux qui seraient désaffectés, et des installations du MDN pour l'entreposage des produits pétroliers (POL), est strictement interdite sans l'approbation écrite du Ministère. Les demandes pour l'utilisation des aérodromes/héliports du MDN, ou, d'entreposage de POL dans les installations du MDN doivent être adressées au:

Quartier général de la défense nationale

Direction de la gestion du programme d'équipement aérospatial

Système de radar et de communications

101 promenade du Colonel-By

Ottawa ON K1A 0K2

Autorisation préalable nécessaire (PPR)

Le sigle "PPR" indique que l'autorisation du propriétaire ou de l'exploitant est requise avant l'utilisation, sauf en cas d'urgence.

Autorisation préalable requise (PN)

Le sigle "PN" indique que le propriétaire ou l'exploitant devra être notifié avant l'utilisation de façon à ce que l'information courante à propos de l'aérodrome soit fournie.

Frais d'atterrissage

"Frais d'atterrissage" indique que l'exploitant de l'aérodrome impute aux usagers un droit d'utilisation de l'emplacement. Le montant exact peut être établi en consultant l'exploitant en question.

Fermetures

Les périodes ou saisons prévues pour lesquelles un aérodrome/héliport est fermé seront publiées à la fin de la section EXP.

INSTALLATIONS PUBLIQUES (PF)

PF	A-1,2,3,4, 12-23Z B-5

Le code suivant indique la disponibilité en installations publiques, celui-ci peut être utilisé séparement ou par groupe; toutefois les chiffres doivent toujours suivre la ou les lettres.

A Ces installations se trouvent dans l'aérogare où elles peuvent être utilisées, (lorsque "taxi" est placé après cette lettre, celà indique qu'il y a une ligne directe dans l'aérogare ou une zone de stationnement de taxis).

B Ces installations sont situées sur l'aérodrome.

C Ces installations sont situés à l'intérieur des 5nm de l'aérodrome.

D Ces installations sont situés à l'intérieur des 30nm de l'aérodrome.

1 Téléphone.

2 Nourriture.

3 Taxi.

4 Installations médicales (le minimum est une infirmière accréditée).

5 Hôtel(s).

6 Location d'auto.

7 Réseau Wi-Fi public.

8 Accès à Internet public.

DOUANES

DOUANES	AOE/24 888-226-7277 plus de 15 pax PN 14-21Z lun-ven

.

INDICATIFS DES DOUANES

L'indicatif AOE signifie "aéroports d'entrée" et désigne tous les aérodromes où des services douaniers et d'immigration sont offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Les aérodromes à limites de capacité sont indiqués par un numéro précédé d'une barre oblique, p. ex., AOE/44. Si un aérodrome est déterminé comme ayant une limite de capacité de 15, cela veut dire qu'il s'agit d'un aérodrome autorisé par l'ASFC pour l'entrée et la sortie du trafic aérien de l'aviation générale seulement, p. ex., un aéronef appartenant à une entreprise ou un petit aéronef nolisé ne transportant pas plus de 15 passagers et membres de l'équipage ainsi que leurs bagages.

AOE/CAN Aéroport d'entrée désigné uniquement pour les détenteurs de permis CANPASS privés et entreprise qui sont au Canada ou aux États-Unis.

Certaines administrations aéroportuaires ont conclu des ententes de recouvrement des coûts avec l'ASFC afin d'obtenir des services dans des circonstances particulières, y compris des services pendant les heures qui figurent dans le répertoire. Pour obtenir des renseignements complémentaires sur la façon dont le recouvrement des coûts peut s'appliquer à votre situation en particulier, veuillez consulter les administrations aéroportuaires.

PROCÉDURES DE L'ASFC (DOUANES ET IMMIGRATION)

(a) Les pilotes doivent atterrir à un aéroport d'entrée (AOE) autorisé par l'ASFC et présenter un plan de vol pour tous les vols transfrontaliers à NAV CANADA (RAC 602.73).

(b) Les aérodromes désignés comme étant des AOE offrant des services de l'ASFC apparaissent dans le répertoire des installations aéroportuaires. Les avis "ADCUS" sur les plans de vol ne seront plus acceptées, les pilotes d'aéronefs d'aviation générale doivent faire leurs propres arrangements aux fins de dédouanement avec l'ASFC par téléphone, au 1-888-226-7277, au moins 2 heures, mais pas plus de 48 heures avant le vol à destination du Canada. Voir l'AIP GEN 1.2.

Les pilotes doivent également être conscients que, pour les vols arrivant après les heures d'ouverture, l'ASFC ne peut pas toujours offrir les services, et s'ils le sont, des frais de rappel peuvent être exigés.

INDICATIFS DES DOUANES

L'indicatif AOE signifie "aéroports d'entrée" et désigne tous les aérodromes où des services douaniers et d'immigration sont offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Les aérodromes à limites de capacité sont indiqués par un numéro précédé d'une barre oblique, p. ex., AOE/44. Si un aérodrome est déterminé comme ayant une limite de capacité de 15, cela veut dire qu'il s'agit d'un aérodrome autorisé par l'ASFC pour l'entrée et la sortie du trafic aérien de l'aviation générale seulement, p. ex., un aéronef appartenant à une entreprise ou un petit aéronef nolisé ne transportant pas plus de 15 passagers et membres de l'équipage ainsi que leurs bagages.

AOE/CAN Aéroport d'entrée désigné uniquement pour les détenteurs de permis CANPASS privés et entreprise qui sont au Canada ou aux États-Unis.

Certaines administrations aéroportuaires ont conclu des ententes de recouvrement des coûts avec l'ASFC afin d'obtenir des services dans des circonstances particulières, y compris des services pendant les heures qui figurent dans le répertoire. Pour obtenir des renseignements complémentaires sur la façon dont le recouvrement des coûts peut s'appliquer à votre situation en particulier, veuillez consulter les administrations aéroportuaires.

PROCÉDURES DE L'ASFC (DOUANES ET IMMIGRATION) (Suite)

(c) **Centres de déclaration par téléphone:** Les voyageurs à bord d'un aéronef privé enregistré au Canada ou aux États-Unis, d'un aéronef appartenant à une compagnie ou d'un petit aéronef nolisé non régulier ne transportant pas plus de 15 passagers, en provenance directe des États-Unis, peuvent utiliser un système de déclaration téléphonique pour obtenir d'un agent des services frontaliers ou de l'immigration la permission d'entrer au Canada. Ainsi, le pilote doit fournir des informations préalables sur l'arrivée et sur tous les voyageurs et marchandises à bord à l'ASFC au moins 2 heures, mais pas plus de 48 heures avant de s'envoler à destination du Canada en communiquant avec le Centre de déclaration par téléphone au 1-888-226-7277. Voir l'AIP GEN 1.2.

Nous désirons rappeler aux pilotes que la communication d'informations préalables sur l'arrivée au Canada au Centre de déclaration par téléphone ne suffit pas pour répondre aux exigences en matière de planification des vols, un plan de vol doit également être présenté pour tous les vols transfrontaliers à NAV CANADA.

(d) Pour les vols en partance de l'extérieur des zones géographiques accessibles au moyen du numéro 1-888-226-7277 (Amérique du Nord), le numéro suivant est disponible:

Hamilton, ON Tél: 905-679-2073 Fax: 905-308-8740

Veuillez consulter le document Déclaration par téléphone dans les filières de l'aviation générale et de la navigation récréative Mémorandum D2-5-12 à l'adresse https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d2/d2-5-12-fra.html pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de la déclaration par téléphone.

(e) Lorsqu'en raison de mauvaises conditions atmosphériques ou en cas d'urgence les aéronefs doivent se poser à un endroit non désigné pour faire une déclaration à l'ASFC, le pilote doit composer le 1-888-226-7277 ou se rendre au bureau de la Gendarmerie royale du Canada le plus près dans les plus brefs délais.

(f) **Militaires:** Les vols militaires doivent atterrir au Canada à un AOE, à moins qu'il en est été entendu autrement au préalable avec l'ASFC. Les avis "ADCUS" sur les plans de vol ne seront plus acceptées. Les équipes militaires doivent toujours faire leurs propres arrangements d'arrivée et de dédouanement avec le bureau local de l'ASFC par téléphone, par écrit ou par communication HF (par le biais du raccord téléphonique des opérations de l'escadre, etc.).

Les ententes entre l'escadre et les bureaux locaux de l'ASFC peuvent varier; par conséquent, veuillez contacter les opérations de l'escadre concernées pour connaître les procédures locales. Vous pouvez obtenir le numéro de téléphone de bureau de l'ASFC le plus près en composant le 1-888-226-7277. Pour les vols en partance de l'extérieur des zones géographiques accessibles au moyen du numéro 1-888-226-7277, veuillez consulter le paragraphe (d) ci-dessus.

(g) Les vols d'évacuation médicale (MEDEVAC) devraient entrer au Canada par un AOE ou un AOE/15 avec personnel durant les heures d'ouverture indiquées dans le CFS. Toutes les dispositions pour le dédouanement avec l'ASFC doivent être prises au moyen du Centre de déclaration par téléphone de l'ASFC (1-888-226-7277) au moins 2 heures avant l'atterrissage, ou le plus tôt possible pour les vols d'urgence médicale.

INDICATIFS DES DOUANES

L'indicatif AOE signifie "aéroports d'entrée" et désigne tous les aérodromes où des services douaniers et d'immigration sont offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Les aérodromes à limites de capacité sont indiqués par un numéro précédé d'une barre oblique, p. ex., AOE/44. Si un aérodrome est déterminé comme ayant une limite de capacité de 15, cela veut dire qu'il s'agit d'un aérodrome autorisé par l'ASFC pour l'entrée et la sortie du trafic aérien de l'aviation générale seulement, p. ex., un aéronef appartenant à une entreprise ou un petit aéronef nolisé ne transportant pas plus de 15 passagers et membres de l'équipage ainsi que leurs bagages.

AOE/CAN Aéroport d'entrée désigné uniquement pour les détenteurs de permis CANPASS privés et entreprise qui sont au Canada ou aux États-Unis.

Certaines administrations aéroportuaires ont conclu des ententes de recouvrement des coûts avec l'ASFC afin d'obtenir des services dans des circonstances particulières, y compris des services pendant les heures qui figurent dans le répertoire. Pour obtenir des renseignements complémentaires sur la façon dont le recouvrement des coûts peut s'appliquer à votre situation en particulier, veuillez consulter les administrations aéroportuaires.

PROCÉDURES DE L'ASFC (DOUANES ET IMMIGRATION) (Suite)

(h) **Service des douanes des États-Unis:** Les Douanes americaines et Protection de la frontière des États-Unis (CBP) exigent que les pilotes d'aéronefs privés ou leurs représentants désignés transmettent électroniquement au CBP le manifeste en ce qui a trait à chaque passager à bord d'un aéronef au départ de l'étranger à destination des États-Unis ou au départ des États-Unis à destination de l'étranger. Le CBP exige également que les pilotes d'aéronefs privés ou leurs représentants désignés soumettent un avis de départ et fournissent des données supplémentaires lorsqu'ils soumettent un avis d'arrivée. Les pilotes d'aéronefs privés ou leurs représentants désignés doivent soumettre au CBP un avis d'arrivée ou un avis de départ au même moment où ils transmettent le manifeste correspondant sur les passagers à l'arrivée ou au départ par l'entremise du Système électronique d'information préalable sur les voyageurs (eAPIS) ou d'un autre système approuvé. Les données doivent être reçues par le CBP au plus tard 60 minutes avant le départ d'un aéronef privé de l'étranger à destination des États-Unis et avant le départ d'un aéronef privé des États-Unis à destination de l'étranger. Les avis ADCUS et CANPASS sur les plans de vol ne seront plus acceptés pour les vols au départ des États-Unis ou du Canada.

Les pilotes d'aéronefs privés ou leurs représentants désignés doivent créer un compte eAPIS au moins cinq jours avant leur premier vol transfrontalier. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site Web du CBP à www.cbp.gov/.

PRÉPARATION DE VOL (PRÉP/VOL)

Hrs d'exp., si moins de H24, indiquées sous APRT RDO dans COMM

PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Plans de vol IFR 123-456-7
MIL	123-456-7890 CSN 765-4321
CARS	123-456-7890 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR H24 TAF H24, hrs d'émission: 05, 11, 17, 23Z. 123-456-7890 CSN 123-4567 disp 10-24Z; svc lté 00-10Z (voir COMM)
DUAT	Club de vol Haut-Ciel

NOTAM:

Pour plus d'information sur la façon d'obtenir les NOTAM, sur les régions de NOTAM et les catégories de dissémination, consultez l'AIP Canada (ICAO).

CENTRE D'INFORMATION DE VOL **(FIC):**

Les centres d'information de vol assurent les services pré-vol et vol en-route (FISE). Les services incluent la provision de, ou la consultation sur les services d'exposés météorologiques aux pilotes, l'information météorologique, l'information aéronautique, l'assistance à la navigation, la préparation de vol et le service de message régularisé d'alerte de vol VFR, et autres services d'information associés.

Pour accès aux services fournis par le FIC, des numéros de téléphone sont disponibles sans frais dans l'ensemble du Canada seulement.

1-866-WXBRIEF (1-866-992-7433). Les appels à ce numéro sont acheminés au FIC désservant la région d'où l'appel provient.

1-866-GOMÉTÉO (1-866-466-3836). Tous les appels à ce numéro sont acheminés au FIC de Québec. Ce numéro est prévu pour le service bilingue.

À cause des limitations de certains fournisseurs de service de télécommunication, les appels originant d'un téléphone cellulaire ou satellitaire, peuvent ne pas être acheminés au 1-866-WXBRIEF/GOMÉTÉO. Le cas échéant, la liste suivante de numéros uniques sans frais fournie l'accès sans frais (à partir du Canada et les État-Unis continental) à tous les FICs. Si les appelants ne sont pas en mesure de rejoindre le FIC en utilisant ces numéros sans frais, nous avons aussi inclus dans cette liste les numéros de téléphone sans frais qui dirigeront les appelants directement au même endroit que l'appel au 1-866-WXBRIEF ou 1-866-GOMÉTÉO.

FIC de Kamloops:	1-866-541-4101 ou 250-376-8392
FIC de Edmonton:	1-866-541-4102 ou 780-890-8386
FIC de London:	1-866-541-4104 ou 519-452-4040
FIC de Quebec (service bilingue):	1-866-541-4105 ou 418-871-8678

CENTRE DE CONTRÔLE RÉGIONAL **(ACC):**

Aux emplacements spécifiés, l'ACC fournit des informations météorologiques (compte rendus horaires et spéciaux seulement) et des NOTAM, et accepte aussi les plans de vol. Les appels à frais virés sont acceptés s'ils proviennent d'endroits où il n'y a pas de service de la circulation aérienne. Aux autres emplacements, l'ACC accepte le dépôt des plans de vol directement par Fax, et la présence de ce service est indiquée par la remarque suivante: "plan vol par Fax 123-456-7890".

MILITAIRE **(MIL):**

Installation militaire de préparation de vol; normalement restreinte à des fins militaires seulement. L'information canadienne NOTAM est disponible sur le RED à: http://met.forces.gc.ca, et sur le réseau à: http://www.flightplanning.navcanada.ca. NOTAMs internationale est disponible sur le RED et sur le réseau à: https://www.notams.jcs.mil et https://www.notams.faa.gov.

STATION RADIO D'AÉRODROME COMMUNAUTAIRE **(CARS):**

Les stations au sol utilisant l'indicatif d'appel "RADIO D'AÉROPORT" sont d'ordinaire exploitées par des stations radio d'aérodrome communautaire (CARS). Le service radio d'aéroport (APRT RDO) est normalement fourni par des observateurs/communicateurs (O/C) qui sont certifiés pour faire les observations météorologiques de l'aviation et les communications radio afin de faciliter les départs et les arrivées des aéronefs (les O/C sont autorisés à fournir un calage altimétrique pour une approche aux instruments) aux aérodromes non contrôlés (voir l'AIM de TC RAC).

Les fréquences utilisées par APRT RDO/CARS et les heures de fonctionnement (si le service fonctionne moins de 24 heures par jour) **COMM**, ex., **APRT RDO |** 122.1 (V) 13-21Z‡ lun & mer-ven, 16-24Z‡ mar, sauf jours fériers fédéraux.

Remarque: Lorsqu'un jour férié fédéral tombe un jour où une station d'aérodrome communautaire (CARS) est normalement fermée, le jour férié est reporté au jour ouvrable suivant.

MÉTÉOROLOGIE **(MÉTÉO):**

Aux fins de l'aviation civile, NAV CANADA est responsable de la diffusion des informations, observations et prévisions météorologiques afin de répondre aux besoins de sécurité et d'efficacité du système de la navigation aérienne.

On peut obtenir le service d'exposé au pilote par téléphone.

La météo en direct est disponible à partir du site Web de NAV CANADA à:

http://www.flightplanning.navcanada.ca.

Aux fins de l'aviation militaire, le Service météorologique et océanographique des Forces canadiennes a les mêmes responsabilités mais normalement réservé à l'usage des militaires seulement. La météo pour les services militaires est disponible sur le RED à http://met.forces.gc.ca. Les services d'exposés météorologique aux pilotes sont disponibles en appelant sans frais le 1-800-WXMETEO (1-800-996-3836), CSN 432-2613, ou ligne régulière (506) 422-2613.

L'information sur les observations météorologiques, les observations et les prévisions provenant d'un service météorologique non lié à NAV CANADA et non militaire sont considérées comme étant fournies par un prestataire privé de services météorologiques.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE - OBSERVATIONS

Les observations météo de surface en format METAR, faites par des observateurs humains ou par un Système automatisé d'observations météorologiques (AWOS), sont effectuées dans un rayon de 1,6 NM du centre de l'aérodrome.

L'AWOS est un système d'observations météorologiques précis et vigilant. L'état du ciel, la quantité de nuages, la visibilité et les précipitations sont déterminés à partir d'un petit échantillon d'air prélevé à l'emplacement de l'AWOS et au-dessus de ce dernier. Par conséquent, le système ne " verra " et ne signalera que les conditions météorologiques qui se produisent à l'intérieur de la zone d'échantillonnage. Il peut donc s'écouler 15 minutes ou plus avant que les conditions météorologiques passent devant le capteur, qu'elles puissent être détectées et que les algorithmes ne commencent à traiter les données. Ce facteur, ainsi que l'emplacement même de l'AWOS, peut à l'occasion donner lieu à des observations météorologiques qui diffèrent des conditions qui prévalent aux alentours de l'aérodrome.

Si un indicateur d'emplacement de station météorologique diffère d'un indicateur d'emplacement d'aérodrome / héliport ou la station se trouve à plus de 1,6 NM d'un aérodrome / héliport, et les services fournis sont utilisés pour la navigation aérienne, la distance, la direction et / ou l'indicateur d'emplacement de la station météorologique sera fourni.

MÉTÉO METAR H24 (CWAA)

MÉTÉO METAR H24 4.5SE (CWAB)

Pour chaque emplacement pertinent dans le CFS, les services et les rapports météorologiques suivants apparaissent sous " MÉTÉO " dans la case " PRÉP/VOL " :

METAR	Observations météorologiques METAR et SPECI faites par un observateur humain qualifié qui produit un rapport codé METAR ou SPECI à chaque heure qui est diffusé au-delà de la zone de l'aérodrome local par le réseau de télécommunications approuvé. Les heures des METAR seront incluses.
METAR AUTO	Observations météorologiques METAR et SPECI faites par un Système automatisé d'observations météorologiques (AWOS) autonome qui produit un rapport codé METAR ou SPECI à chaque heure qui est diffusé au-delà de la zone de l'aérodrome local par le réseau de télécommunications approuvé. (Voir le *NOTA comprenant les améliorations du AWOS de NC notées ci-après). Les systèmes AWOS situés à l'extérieur de la couverture du Réseau canadien de détection de la foudre ne reçoivent pas les données sur la foudre et, par conséquent, ne peuvent pas émettre de rapport sur les activités orageuses ou la foudre. Des exemples de stations METAR AUTO sont les AWOS de NAV CANADA (AWOS de NC) et les AWOS du MDN.
LWIS	Système d'information météorologique limitée (LWIS) - Système automatisé d'observations météorologiques qui produit un rapport codé METAR ou SPECI à chaque heure qui est diffusé au-delà de la zone de l'aérodrome local par le réseau de télécommunications approuvé. Le rapport LWIS codé ne contient que la vitesse et la direction du vent, la température, le point de rosée et le calage altimétrique seulement. (Voir le *NOTA sur les améliorations aux LWIS de NC).
AUTO	Système automatisé d'observations météorologiques qui ne répond pas aux exigences de production des rapports codés METAR, SPECI ou LWIS. Les rapports ne sont donc pas disponibles sur le réseau de télécommunications approuvé principal. Ces systèmes peuvent rapporter divers éléments météorologiques observés. Communiquez avec l'exploitant d'aérodrome afin d'obtenir de plus amples renseignements sur les caractéristiques propres à ce système ainsi que la façon d'obtenir ses rapports.
LAWO	Observation météorologique limitée pour l'aviation (LAWO) - Observations visuelles de la visibilité tour dominante et du plafond tour faites par les contrôleurs d'aéroport depuis l'intérieur de la tour de contrôle pour fournir des renseignements météorologiques limités destinés aux opérations aériennes locales. Ces observations ne sont destinées ni à la transmission, ni à la distribution, ni à l'utilisation à l'extérieur de la zone de contrôle. Ces renseignements font habituellement partie de l'enregistrement ATIS et sont mis à jour selon les besoins, ou sont donnés oralement aux aéronefs arrivant à l'aéroport local ou partant de celui-ci.
ALTIMÈTRE	Rapport de calage altimétrique dérivé à l'aide de deux altimètres d'aéronef. Le rapport privé de calage altimétrique constitue un service météorologique fourni à l'appui d'une station UNICOM d'approche (AU). Pour de plus amples renseignements sur les caractéristiques propres à ce service, communiquer avec l'exploitant d'aérodrome.
VENT	Évaluation humaine de la direction et de la vitesse du vent. Le rapport privé de direction/vitesse du vent constitue un service météorologique fourni à l'appui d'une station UNICOM d'approche (AU). Pour de plus amples renseignements sur les caractéristiques propres à ce service, communiquer avec l'exploitant d'aérodrome.
Cam météo	Indique qu'une caméra météo à l'aviation de NAV CANADA est installée à l'emplacement. Des images fixes sont transmises au site Web de la météorologie à l'aviation de NAV CANADA toutes les dix minutes.
Webcam	Indique qu'une ou plusieurs caméras n'appartenant pas à NAV CANADA ont été installées à cet emplacement. Pour de plus amples renseignements sur les caractéristiques propres à ce système, communiquer avec l'exploitant d'aérodrome.

Les observations par METAR AUTO et LWIS autonome sont disponibles durant les heures publiées par l'entremise des systèmes normaux d'information météorologique. À certains emplacements, les dernières observations peuvent être diffusées vocalement grâce à un émetteur VHF. Le cas échéant, la fréquence VHF sera affichée dans la case **COMM** (p. ex., **COMM AWOS** 124.7, **COMM AUTO**

122.025). Dans les cas où ALTIMÈTRE et (ou) VENT est diffusé par l'entremise d'une station UNICOM d'approche (AU), la fréquence est affichée dans la case COMM (p. ex. COMM ATF UNICOM (AU) 122.7).

HEURES D'EXPLOITATION

Les heures de couverture pour les observations METAR, METAR AUTO, AUTO, LWIS, LAWO, ALTIMÈTRE et(ou) VENT sont indiquées (p. ex. METAR 09-21Z). Aux emplacements avec une couverture de 24 heures, la couverture est indiquée comme étant H24 (p. ex. METAR H24, METAR AUTO H24). Aux emplacements où une combinaison de programmes d'observations météorologiques est en place, la couverture sera indiquée comme étant METAR xx-xxZ O/T METAR AUTO ou LWIS (p. ex. METAR 12-20Z O/T LWIS). Les emplacements ayant des heures de couverture limitées et non spécifiées seront indiqués comme étant " hrs ltées " (p. ex. ALTIMÈTRE hrs ltées). Pour de plus amples renseignements sur les particularités des heures d'exploitation, communiquer avec l'exploitant d'aérodrome (OPR).

***NOTA:**

Les systèmes automatisés d'observations météorologiques de NAV CANADA (AWOS de NC et LWIS de NC) sont dotés des caractéristiques suivantes:

- **Signalement des orages** (AWOS de NC) aux emplacements qu'englobe le Réseau canadien de détection de la foudre (RCDF). L'activité orageuse, établie en fonction de la proximité de la foudre par rapport à l'emplacement, sera indiquée comme suit:
  - TS - Orage (à l'emplacement) si la foudre est détectée dans un rayon de 6 SM ou moins;
  - VCTS - Orage à proximité de l'emplacement si la foudre est détectée à une distance de plus de 6 SM à 10 SM; et
  - LTNG DIST (direction) si la foudre est détectée à une distance de plus de 10 SM à 30 SM; la foudre éloignée comprenant une orientation cardinale marquée par les octants de compas doit être indiquée dans la case "Remarques", p. ex., LTNG DIST NE, S, SW;
  - LTNG DIST ALL QUADS - La foudre éloignée détectée dans tous les quadrants sera indiquée dans la case "Remarques" si elle est détectée dans quatre octants ou plus.
- **Anémomètre résistant à la glace** (AWOS de NC et LWIS de NC) - Cette technologie résistante à la glace permet essentiellement d'éliminer la dégradation de la performance de l'anémomètre attribuable à la contamination occasionnée par les précipitations verglaçantes, le brouillard givrant ou la neige.
- **Rapport sur l'altitude-densité** (AWOS de NC et LWIS de NC) - Les données du rapport sur l'altitude-densité à l'emplacement seront indiquées en centaines de pieds dans la case "Remarques" de l'observation si elle est supérieure à l'altitude de l'aérodrome.
- **Célomètre laser** (AWOS de NC) - L'AWOS est capable de fournir les données sur la base des nuages jusqu'à une altitude de 25 000 pieds.
- **Fonction améliorée de signalement des "obstacles à la visibilité"** (AWOS de NC) - L'AWOS est capable de signaler la brume sèche (HZ), la brume (BR), le brouillard (FG), le brouillard verglaçant (FZFG) et la poudrerie élevée (BLSN).
- **Sous-système générateur de voix** (VGSS) - Ce nouveau sous-système permet la transmission VHF des rapports météorologiques aux pilotes.
- **Rapport sur la portée visuelle de piste (RVR)** (AWOS de NC) - Ce rapport est disponible aux emplacements où des capteurs RVR sont installés.
- **Fonction de télémaintenance** (AWOS et LWIS de NC) - Cette fonction permet la surveillance, la réinitialisation et la mise à niveau à distance des systèmes.
- **Algorithmes météorologiques actualisés** - Cette mise à jour réduit le nombre de rapports SPECI injustifiés (AWOS de NC).
- **Caméras météo numériques pour l'aviation (WxCam)** - Ces caméras météo sont installées à de nombreux emplacements AWOS de NC et LWIS de NC, ainsi qu'à des emplacements autonomes.

Les emplacements figurant dans le Supplément de vol - Canada (CFS) où des caméras météo pour l'aviation seront installées verront ce service identifié dans la liste d'information par la mention "**Cam météo**" dans la case "**PRÉP/VOL**", sous **MÉTÉO**.

Tous les METAR, les SPECI et les images des caméras météo sont disponibles sur le site Web des Services de planification de vol en collaboration (CFPS) de NAV CANADA à l'adresse

https://plan.navcanada.ca/wxrecall.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE - PRÉVISIONS

Les prévisions d'aérodrome (TAF) sont normalement émises aux 6 heures durant les périodes où des observations sont effectuées. Elles sont normalement valides pour 12 heures; cependant, la période réelle de validité des TAF est mentionnée dans le texte de la prévision d'aérodrome.

Les heures de couverture pour les prévisions TAF sont indiquées. Les TAF ne sont pas toutes émises aux mêmes heures par un centre météorologique aéronautique du Canada d'Environnement Canada ou par le Service météorologiques et océanographique des Forces canadiennes. Les heures d'émission des prévisions TAF sont donc données, p. ex., TAF de 24 heures, heures d'émission: 00, 06, 12, 18Z.

SERVICE MÉTÉO DESTINÉ AUX PILOTES **(PMSV):**

Les Forces armées canadiennes exploitent un PMSV sur des bases choisies afin de fournir aux équipages militaires un contact radio direct avec les sections Météorologiques locales. Les détails de ce service et les fréquences réelles à utiliser sont indiqués sous la rubrique **COMM**, p. ex., **PMSV |** 344.6. Lorsque ce service est disponible, une remarque "(voir COMM)" est ajoutée sous le sous-titre **MÉTÉO**.

PRÉSENTATION MÉTÉO OPÉRATIONNELLE POUR LES FORCES CANADIENNES

Les équipages militaires qui ont un besoin opérationnel d'un exposé météorologique peuvent communiquer avec le Centre météorologique conjoint (CMC) en composant sans frais le 1-800-WXMETEO (1-800-996-3836), CSN 432-2613 ou le numéro normal : (506) 422-2613.

Le CMC peut aussi être joint par courriel à " +GAG JMC Remote Brief Req@Joint Met Centre@Gagetown " ou à " GAGJMCRemoteBriefReq@forces.gc.ca ". Ces services sont disponibles pour les militaires ayant un besoin opérationnel d'information météo et qui n'ont aucun accès aux autres services météorologiques. Ce service peut être interrompu en raison d'opérations ayant une priorité supérieure.

PRÉP/VOL/COMM Météo, exemple civil:

PRÉP/VOL **FIC** **MÉTÉO**	Kamloops 866-WXBRIEF (sans frais au Canada) ou 866-541-4101 (sans frais au Canada et aux É-U) METAR dur hrs d'exp FSS O/T METAR AUTO 123-456-7123 (voir COMM). TAF 16-10Z, hrs d'émission: 16, 22, 04Z.
COMM **AWOS**	124.7

PRÉP/VOL/COMM Météo, exemple militaire:

PRÉP/VOL **MIL** **MÉTÉO**	123-456-7890 CSN 654-3890 Exposé Met pour mil seulement. Section Lcl Met CSN 123-4567 O/T CMC 1-800-WXMETEO (996-3836) ou CSN 432-2613. (voir COMM). METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 05, 11, 17 & 23Z.
COMM **PMSV**	344.6 svc lté 22-08Z‡

PRÉP/VOL/COMM Météo, exemple privé:

PRÉP/VOL **FIC** **MÉTÉO**	Kamloops 866-WXBRIEF (sans frais au Canada) ou 866-541-4101 (sans frais au Canada et aux É-U) ALTIMÈTRE/VENT hrs ltées (voir COMM)
COMM **ATF**	UNICOM (AU) hrs ltées O/T tfc 122.7

ACCÈS DIRECT DE L'UTILISATEUR AU TERMINAL **(DUAT):**

L'Accès direct de l'utilisateur au terminal peut donner la météo sous forme graphique/alphanumérique ou des NOTAM et permettre le dépôt de plans de vol. Les emplacements exacts des installations sont indiqués sous **PRÉP/VOL** comme suit:

DUAT	Club de vol Haut-Ciel

SERVICES

Cette rubrique mentionne les services qui sont généralement utilisables dans les limites de l'aérodrome pour l'aviation générale. Si un service, un équipement ou un point particulier n'est pas énuméré, c'est qu'il n'existe probablement pas. L'information sur les services à un aérodrome, est fournie par la compagnie ou la personne offrant ce service. Transports Canada n'est pas responsable pour cette information

Frais de rappel

Lorsque des "frais de rappel" sont indiqués, l'exploitant d'aérodrome exige des frais à tous les utilisateurs qui utilisent un ou plusieurs services à l'aérodrome. Pour prendre connaissance des frais exacts, communiquer avec l'exploitant.

SERVICES	Redevance possible pour quelques services
CARB	100LL, F-44, JB (FSII avbl), HPR
HUILE	65, 80, 100
S	2 12-03Z‡ lun-ven, 1100-0230Z‡ sam & dim, 4,5
SLIA	DÉSIGNÉ CAT 6 (CAT 7 1 hr PN) 1100-0500Z‡, O/T 519-452-4000 redevance.
SUP FL	Liquide de dégivrage - d'antigivrage LHOX LOX
JASU	Démarrage électrique 10/15 (MIL-CE 13, 14, 16, CA 1, 2, 3)
CSLT MIL	Ops de l'Ère 308.8 1300-2130Z lun-ven
CSLT PRIVÉ	Innotech 122.95 123-456-7890 10-04Z‡
MIL CON	Aviation B & W 705-779-3962, 1030-0200Z‡ lun-ven, O/T redevance

CARBURANT **(CARB)**:

CODE	CLASSE/DESCRIPTION	SPÉC
	carburant d'aviation	
100LL	AVGAS 100LL bleu(a)	CAN/CGSB -3.25
	carburéacteur – type kérosène	
JA	Carburéacteur – type kérosène JET A – (sans FSII) Point de congélation -40°C	CAN/CGSB-3.23 ASTM D 1655 (b)
JA-1	Carburéacteur – type kérosène – ASTM – JET A-1 (sans FSII) OTAN F-35-Point de congélation -47°C	CAN/CGSB -3.23
F-34	Carburéacteur – type kérosène – Contient FSII – Désignation militaire U.S. JP-8	CAN/CGSB-3.24 (c)
F-37	Carburéacteur – type kérosène - Contient FSII, +100(e) - Désignation militaire U.S. JP-8+100	
F-44	Carburéacteur – type kérosène à point d'éclaire élevé - Contient FSII – Désignation militaire U.S. JP-5. FSII Désignation militaire U.S. JP-5	CAN/CGSB-3.24
	carburéacteur – coupe large	
JB	Carburéacteur – type coupe large JET B (sans FSII) Point de congélation -51°C	CAN/CGSB -3.22 (classe JET B)
	carburant diésel – classe arctique	
DFA	Carburant diésel (sans FSII)	CAN/CGSB -3.6 (type A ou B)
	MOGAS essence automobile sans plomb (d)	CAN/CGSB -3.5
MG-1	AKI de 87.0	(classe 1)

CARBURANT **(CARB)**: (Suite)

CODE	CLASSE/DESCRIPTION	SPÉC
MG-2	AKI de 89.0	(classe 2)
MG-3	AKI de 91.0	(classe 3)
MG-4	AKI de 93.0	(classe 4)

(D)	Carburant disponible en baril seulement.
IP	Mise à bord
AP	Livré près de l'aéronef
SP	Avitaillement en un seul point
HPR	Avitaillement haute pression
FSII	Inhibiteur antigel de carburant: La mention (FSII avbl) doit suivre immédiatement le carburant auquel elle fait référence (JA, JA-1 ou JB). Cela signifie qu'un FSII est disponible à l'aéroport et qu'il est déjà mélangé au carburant ou qu'il peut y être ajouté sur demande. Lorsque la méthode de livraison est requise, communiquer avec le fournisseur de carburant à l'aéroport.

NOTE:

(a) 100LL (bleu) AVGAS, disponible dans tous les pays de l'OTAN et à plusieurs endroits au Canada. À utiliser aux réglages de puissance du 100/130 (vert).
(b) ASTM – American Society for Testing and Materials.
(c) Spéc. américaine, MIL-DTL-83133 Grade F-34, F44.
(d) AKI = Anti-Knock Index.
(e) +100 additif = Stabilité Thermique Additif, OTAN code S-1749.

CARBURANT À CONTRAT DU MDN

Pour l'achat de produits pétroliers d'aviation au Canada, les équipages de bord militaires veilleront, dans la mesure du possible, à bénéficier des contrats du MDN de mise à bord de carburant. Les cartes de crédit du gouvernement du Canada ne seront utilisées qu'en l'absence d'un tel contrat ou en cas d'urgence.

Carburant à contrat du MDN est indiqué entre parenthèse ex. (CON I IP F-44). Les détails du fournisseur sont sous **MIL CON.**

CON	Contrat	S	Shell
I	Imperial oil	SP	Avitaillement en un seul point
P	Petro Canada	HPR	Avitaillement haute pression

NOTE 1: Sur les aérodromes civils, les services suivants, même s'ils sont offerts par le contracteur, ne sont pas couverts dans le contract de carburant et doivent être payés d'une autre façon (i.e. carte de crédit, comptant) par l'utilisateur:
Guidage de l'appareil, placier et enlèvement des cales à l'aéronef.
Ravitaillement des aéronefs par du personnel qualifié.
Placement et enlèvement des échelles ou des escaliers.
Fluides fournis pour la vérification et remplissage des circuits hydrauliques de l'aéronef
Vérification et remplissage des circuits oxygènes gazeux.
Nettoyants fournis pour le nettoyage de la verrière ou du pare-brise.
Mise en place et utilisation des systèmes de démarrage pneumatiques ou divers.
Remorquage si barre de remorquage disponible.
Fournir ou prendre des dispositions pour le dégivrage des surfaces de l'aéronef.
Fournir ou prendre des dispositions pour entreposage de l'aéronef.

NOTE 2: Le guidage de l'appareil par un placier au sol peut ne pas être disponible immédiatement, mais pourra être fourni sur demande selon la disponibilité du personnel du sous-traitant. Les pilotes doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils décident de procéder sans placier au sol ou d'attendre l'arrivée d'un placier.

A48 GÉNÉRALE

L'information sur la disponibilité de pétrole aux États-Unis ou à l'étranger est disponible dans l'internet sous l'adresse suivante: HTTP://www.desc.dla.mil

HUILE:

INFORMATION SUR LES HUILES À USAGE CIVIL

Si la classe de l'huile est connue, elle est indiquée comme suit: **HUILE |** 65, 80 etc. Les mentions "**HUILE |** Toutes" indique que des huiles pour toutes saisons sont disponibles.

INFORMATION SUR LES HUILES À USAGE MILITAIRE
HUILE CANADIENNES ET AMÉRICAINES D'AVIATION (SPÉCIFICATIONS MILITAIRES)

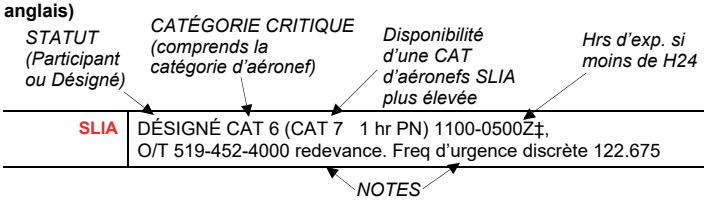
CODE FLIP	CODE OTAN	CLASSE	TYPE	SPÉCIFICATIONS
117	0-117	SAE 50	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (huile minérale non dispersante) SAE J 1966	SAE
123	0-123	SAE 40	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (dispersant sans cendre) SAE J 1899	SAE
128	0-128	SAE 60	Huile lubrifiante, moteur à piston d'aéronef (dispersant sans cendre) SAE J 1899	SAE
132	0-132	1005	Huile de turboréacteur	(MIL-L-6081)
133	0-133	1010	Huile de turboréacteur	(MIL-L-6081)
148	0-148	3	Huile à turbomoteur (base synthétique)	(MIL-L-7808)
156	0-156	aucune	Turbomoteur (base synthétique)	(MIL-L-23699)
163	0-163	4	Huile à turbomoteur (base synthétique)	MIL-L-7808

PROGRAMME D'ANALYSE SPECTROMÉTRIQUE DES HUILES (SOAP). Ouvert du lundi au vendredi, de 8 h 00 à 16 h 30. Analyse effectuée sur demande après les heures régulières de travail.
*États-Unis uniquement.

SERVICE **(S)**

1. Entreposage disponible
2. Entretien courant réparation mineure
3. Réparation majeure
4. Stationnement à long terme
5. Installations d'amarrage
6. Installations de prises de courant
7. Embarquement/ débarquement seulement. Pas de stationnement a long terme

SERVICES DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS **(SLIA/ARFF en anglais)**



Aérodrome et aéroport participant ou désigné

À un aérodrome terrestre ou un aéroport, afin d'aider les exploitants aériens soumis au RAC 602.96 (6), le terme "DÉSIGNÉ" ou "PARTICIPANT" précède la catégorie critique sous la rubrique SLIA.

Catégorie critique – SLIA (ARFF)

L'exploitant d'un aéroport ou d'un aérodrome qui fournit les services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs publie un numéro correspondant à la catégorie critique des services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs fournie à cet aéroport ou aérodrome. Ce numéro se trouve sous la rubrique SLIA (ARFF).

Heuresd'exploitation des SLIA (ARFF)

Aéroports et aérodromes

Les aérodromes et les aéroports fournissant les SLIA (ARFF) publient dans le présent document les heures auxquelles la prestation des services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs est assurée sous la rubrique SLIA (ARFF). Si le numéro correspondant à une catégorie critique de services SLIA (ARFF) n'est pas suivi des heures auxquelles ces services sont offerts, cela signifie que ceux-ci sont offerts 24 heures sur 24.

Communication sur fréquence discrète et SLIA (ARFF)

La capacité de communication par l'entremise d'une fréquence discrète est habituellement offerte aux aéroports qui fournissent des services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA/ARFF); veuillez communiquer avec les ATS.

Exigences en matière d'agents extincteurs et de véhicules pour les SLIA (ARFF)

Le tableau qui suit indique les catégories critiques de services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs en ce qui a trait à la taille de l'aéronef, à la quantité requise d'eau et d'agents extincteurs complémentaires, au nombre minimal de véhicules de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs et à la capacité totale de débit. Pour faciliter l'interprétation, le tableau qui suit résulte de la combinaison des deux tableaux contenus dans la sous-partie 303 du RAC.

SERVICES DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS (Suite)

Catégorie d'acft	Longueur hors tout de l'acft	Largeur maximale du fuselage de l'acft	Quantité d'eau (en litres)	Quantité d'agents extincteurs complémentaires (en kilogrammes)	Nombre minimale de véhicules de SLIA	Capacité totale de débit (en litres par minute)
1	moins de 9 m	2 m	230	45	1	230
2	au moins 9 m et moins de 12 m	2 m	670	90	1	550
3	au moins 12 m et moins de 18 m	3m	1200	135	1	900
4	au moins 18 m et moins de 24 m	4 m	2400	135	1	1800
5	au moins 24 m et moins de 28 m	4 m	5400	180	1	3000
6	au moins 28 m et moins de 39 m	5 m	7900	225	2	4000
7	au moins 39 m et moins de 49 m	5 m	12 100	225	2	5300
8	au moins 49 m et moins de 61 m	7 m	18 200	450	3	7200
9	au moins 61 m et moins de 76 m	7 m	24 300	450	3	9000
10	au moins 76 m	8 m	32 300	450	3	11 200

SERVICES DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS (Suite)

Aéroports militaires

Lorsqu'ils sont publiés dans le présent document, les services de SLIA (ARFF) offerts par le Ministère de la Défense Nationale (MDN) sont au moins équivalents à ceux fournis aux aéroports civils. Les catégories de SLIA (ARFF) du MDN inclus des ressources de lutte contre les incendies sur place contrairement aux aéroports civils qui n'en tiens pas compte.

FLUIDES DES CIRCUITS AUXILIAIRES ET OXYGÈNE **(SUP FL)**

ADI	Fluide d'injection antidétonant pour moteur alternatif
D-Ice	Fluide de dégivrage
A-Ice	Fluide antigivrant
PRESAIR	Compresseurs débitant 3000 lb/po ou plus
LPOX	Ravitaillement en oxygène à basse pression
HPOX	Ravitaillement en oxygène à haute pression
LHOX	Ravitaillement en oxygène à basse et haute pression
LOX	Ravitaillement oxygène liquide
OXRB	Bouteille de rechange d'oxygène

NOTE: La combinaison des symboles figurant ci-dessous permet de signaler l'existence d'un service complet d'approvisionnement en oxygène, bouteille de rechange comprise, c.-à-d.: LHOX-RB, désigne un service de ravitaillement d'oxygène haute et basse pressionavec bouteille de rechange; LPOX-RB uniquement, désigne un service de ravitaillement en bouteille de rechange d'oxygène à basse pression uniquement, etc.

MODULES DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE **(JASU)** CANADA

	JASU CIVIL
	MODULES DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE
10/15	1000/1500 A
	MODULES DE DÉMARRAGE PNEUMATIQUE
120/350	120 lbs/min à 350 psi
	JASU MILITAIRE
	MODULES DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE
code FLIP	puissance de sortie ou description
CE 1	115/200VAC 37.5 KVA 400 Hz 3ph
CE 2	120/208VAC 10 KW 400 Hz 3ph
CE 3	120/208VAC 15 KW 400 Hz 3ph
CE 4	120/208VAC 18 KVA 400 Hz 3ph
CE 5	120/208VAC 10 KVA 400 Hz 3ph
CE 6	120/208VAC 15 KVA 400 Hz 3ph
CE 7	115VAC 5 KVA 400 Hz 1ph
CE 8	115VAC/200VAC 40 KVA 400 Hz 3ph
CE 9	120/208VAC 37.5 KVA 400 Hz 3ph
CE 10	115/200VAC 20 KVA 400 Hz 3ph
CE 11	120/208VAC 8.8 KVA 400 Hz 3ph
CE 12	115/200VAC 140 KVA 400 Hz 3ph
CE 13	115/200VAC 60 KVA 400 Hz 3ph
CE 14	115/208VAC/DC 60 KVA 400 Hz 3ph 28 VDC 1500 A
CE 15	26-33 VDC 500 A CONTINU 1100 A INTERMITTENT

MODULES DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE **(JASU)** CANADA

CE 16	26-32 VDC 500 A CONTINU
	1500 A INTERMITTENT (démarrage automatique)
	MODULES DE DÉMARRAGE PNEUMATIQUE
CA 1	MA1A 36-45 lb/po de jauge, 82-90 lbs/min
CA 2	ASA 45.5 lb/po de jauge, 116.4 lbs/min
CA 3	MC 11 4000 lb/po de jauge, 15 pi /min
	MODULES DE DÉMARRAGE PNEUMATIQUE-ÉLECTRIQUE
CEA 1	120/208VAC 60 KVA 400 Hz 3ph
	28VDC 75 A
	AIR 47 lb/po de jauge, 112.5 lb/min
CEA 2	120/208VAC 75 KVA 400 Hz 3ph
	AIR 47 lb/po de jauge, 116.4 lb/min

SERVICE CONSULTATIF MILITAIRE **(CSLT MIL)**

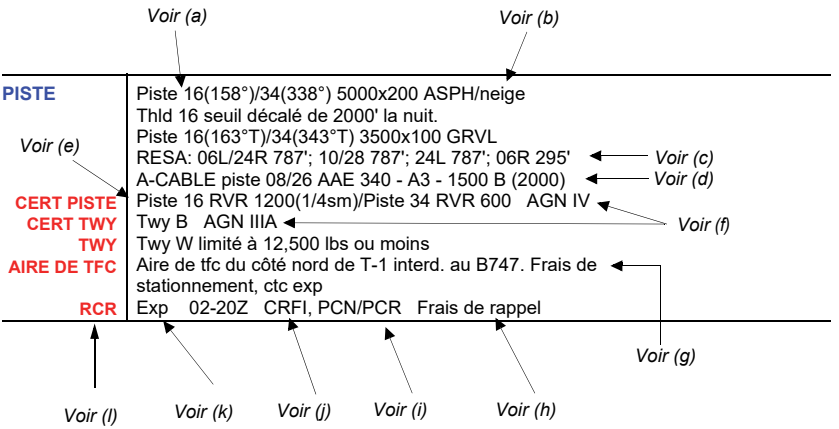
SERVICE CONSULTATIF PRIVÉ **(CSLT PRIVÉ)**

DONNÉES DE PISTE ET/OU D'HÉLISURFACE (PISTE, D'HÉLISURFACE)

Pour les aérodromes terrestres, la rubrique **PISTE** sera toujours indiquée; la rubrique **HÉLISURFACE** peut aussi être indiquée, s'il y a lieu. Dans le cas des aérodromes qui sont exclusivement des héliports, seule la rubrique **HÉLISURFACE** sera indiquée.

Les restrictions d'exploitation établies par le ministre aux fins de conformité avec le certificat d'aéroport délivré pour l'aérodrome/l'héliport seront indiquées à l'article 602.96 du RAC.

Dans l'espace aérien intérieur du Sud et du Nord, les pistes sont identifiées par deux numéros suivis de la lettre "L", "R" ou "C", si besoin est. Les pistes sont énumérées en paires et par ordre décroissant de longueur de piste.



(a) Indicatif de la piste, relèvement magnétique ou vrai actuel, longueur et largeur, type de surface, restriction opérationnelle. 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.

(b) Indique que la piste est en opération dur l'hiver pour avions sur ski.

(c) Dimension de l'aire de sécurité d'extrémité de piste s'appliquant à la piste spécifiée.

(d) Type de câble d'arrêt.

(e) L'expression "RVR 1200(1/4 sm)" indique que la piste satisfait aux exigences pour les opérations sur piste et voie de circulation lorsque la RVR est inférieure à RVR 2600(1/2 sm) jusqu'à la RVR 1200(1/4 sm) inclusivement.
L'expression "RVR 600" indique que la piste satisfait aux exigences pour les opérations sur piste et voie de circulation lorsque la RVR est inférieure à RVR 1200(1/4 sm) jusqu'à la RVR 600 inclusivement.
NOTA: Aux fins de la circulation au sol seulement, une visibilité correspondant à une RVR 600 équivaut à une visibilité au sol signalée de 1/8 sm.
L'expression "jour seulement" indique que le niveau de service précisé n'est approuvé que pour des opérations durant le jour.
L'expression "nuit seulement" indique que le niveau de service précisé n'est approuvé que pour les opérations durant la nuit.
L'absence de l'expression "jour seulement" et "nuit seulement" indique que le niveau de service est approuvé pour les opérations durant le jour et la nuit.
Si aucune portée visuelle de piste (RVR) n'est publiée pour une piste, les opérations sur cette piste sont limitées à une visibilité de 2600(1/2 sm) et plus.
Le cas échéant, des restrictions ou des procédures spéciales de visibilité faible/réduite destinées aux pilotes seront diffusées dans la ou les publications aéronautiques appropriées. Les pistes certifiées aux fins de procédures de visibilité réduite (RVR inférieure à RVR 2600(1/2 sm) jusqu'à la RVR 1200(1/4 sm) inclusivement) ne nécessitent pas de procédures spéciales à l'intention des pilotes, et des procédures spéciales peuvent ne pas être publiées à ce sujet.
Ces renseignements n'indiquent que le niveau de service que l'aérodrome offre à l'égard des opérations des pistes et des voies de circulation dans des conditions de visibilité faible ou réduite. Pour pouvoir évoluer dans une RVR inférieure à RVR 2600(1/2sm) les pilotes et les exploitants aériens doivent s'assurer de satisfaire à toutes les autres exigences réglementaires pertinentes, notamment le minimum d'atterrissage, le minimum de décollage, les procédures d'atténuation du bruit et de départ publiées.
Les opérations d'aéronefs militaires sont assujetties aux consignes de vol militaires. Les pilotes civils et les exploitants d'aérodromes civils devraient tenir compte du fait que dans des conditions de visibilité faible ou réduite, il peut arriver que les aéronefs militaires opèrent à des niveaux de service inférieurs à ce qui est publié et dans des conditions où les opérations d'aéronefs civils sont interdites. Les articles précédents s'appliquent autant aux aérodromes militaires que civils.
La mention "AGN IV" indique que la piste satisfait aux exigences en ce qui a trait à la zone dégagée d'obstacles afin de permettre l'exploitation aérienne et terrestre d'aéronefs d'une envergure inférieure à 52,12 m (171 pieds). Nota: L'AGN est seulement publié pour les aéroports (aérodromes certifiés) et les aérodromes enregistrés utilisant une procédure d'approche aux instruments avec une attestation d'aérodrome valide signée par l'exploitant d'aérodrome.
Consultez le tableau suivant pour voir le classement des envergures par AGN. En ce qui concerne l'environnement de piste, l'AGN est établi en fonction de la V_{ref} obtenue en fonction de la masse maximale à l'atterrissage d'un aéronef dont les volets sont en configuration de déploiement maximal admissible. Il ne tient pas compte d'ajustements opérationnels à la V_{ref} liés aux conditions environnementales (vent en état stable, rafales, givrage, etc.) ni de la configuration anormale ou d'urgence de l'aéronef (blocage des becs ou des volets, etc.).

Groupes d'aéronefs – Environnement de piste		
Numéro de groupe d'aéronefs (AGN)	**Envergure critique de l'aéronef**	**Vitesse de référence à l'atterrissage critique de l'aéronef (VREF)**
I	Moins de 14,94 m (49 pi)	Moins de 121 kt
II	De 14,94 m jusqu'à 24,10 m (79 pi) non inclusivement	Moins de 121 kt
IIIA	De 24,10 m jusqu'à 36,00 m (118 pi) non inclusivement	Moins de 121 kt

Groupes d'aéronefs – Environnement de piste		
IIIB	Jusqu'à moins de 36,00 m (118 pi)	121 kt ou plus
IV	De 36,00 m jusqu'à 52,12 m (171 pi) non inclusivement	S.O.
V	De 52,12 m jusqu'à 65,23 m (214 pi) non inclusivement	S.O.
VI	De 65,23 m jusqu'à 79,86 m (262 pi) non inclusivement	S.O.

En ce qui concerne les aéroports, l'AGN de l'environnement de voie de circulation est déterminé en fonction de l'envergure seulement, conformément au tableau suivant. L'AGN des voies de circulation n'est publié que s'il est inférieur à celui de la piste ayant le plus haut niveau de certification.

Nota: L'AGN de la voie de circulation n'est pas fourni pour les aérodromes enregistrés.

Groupes d'aéronefs – Environnement de voie de circulation	
Numéro de groupe d'aéronefs (AGN)	**Envergure critique de l'aéronef**
I	Moins de 14,94 m (49 pi)
II	De 14,94 m jusqu'à 24,10 m (79 pi) non inclusivement
IIIA / IIIB	De 24,10 m jusqu'à 36,00 m (118 pi) non inclusivement
IV	De 36,00 m jusqu'à 52,12 m (171 pi) non inclusivement
V	De 52,12 m jusqu'à 65,23 m (214 pi) non inclusivement
VI	De 65,23 m jusqu'à 79,86 m (262 pi) non inclusivement

(f) Un numéro de groupe d'aéronefs est utilisé pour communiquer l'envergure de l'aéronef, compte tenu de la vitesse de référence et d'approche pour l'environnement de piste, pour la partie de l'aérodrome qui est évaluée.

(g) Lorsque des "frais de stationnement" sont indiqués, l'exploitant d'aérodrome exige des frais à tous les utilisateurs qui stationnent leur aéronef à l'aérodrome. Pour prendre connaissance des frais exacts, communiquer avec l'exploitant.

(h) Lorsque des "frais de rappel" sont indiqués, l'exploitant d'aérodrome exige des frais à tous les utilisateurs qui utilisent un ou plusieurs services à l'aérodrome. Pour prendre connaissance des frais exacts, communiquer avec l'exploitant.

(i) Pour les A/D civ, indique que l'info PCN et/ou PCR est disponible de l'exp. ACN/PCN pour A/D mil; les valeurs réelles PCN/PCR et/ou les codes de force portante des pistes mil peuvent être indiqués. Lorsque le PCN/PCR (ou ACN/PCN) n'est pas indiqué, cela signifie que les surfaces de l'A/D n'ont pas été évaluées. S'il y a lieu d'imposer des limites de poids, une mention limitant les pistes à des aéronefs d'un poids déterminé peut être indiquée, p. ex., Piste 28 restreinte aux aéronefs de GTOW de moins de 7000 lbs.

(j) Disponibilité du coefficient canadien de frottement sur piste (voir tableau).

(k) Organisme et numéro de téléphone, s'il est différent de celui de l'exploitant.

(l) Compte rendu d'état de piste. L'organisme qui fournit les conditions de piste.

HÉLISURFACE

À tous les héliports, l'aire de sécurité est une aire dégagée d'obstacles qui n'est pas considérée comme une surface portante, et aucun type de surface ne sera indiqué.

Aux héliports surélevés ou sur toit, la FATO peut ne pas être une surface portante, et cela sera indiqué si tel est le cas.

Les données d'héliport seront publiées en fonction de trois scénarios possibles:

1. FATO & TLOF (aux endroits où la FATO et la TLOF sont intégrées): dimensions de la FATO et type de surface, dimensions de la TLOF et type de surface. Les dimensions de l'aire de sécurité peuvent suivre.

Exemple:

HÉLI-SURFACE	FATO 85' dia CONC, TLOF 30' dia CONC, Aire de sécurité 144' x 100' pi

2. FATO/TLOF (aux endroits où la FATO et la TLOF coïncident [même taille]): dimensions de la FATO/TLOF et type de surface. Les dimensions de l'aire de sécurité peuvent suivre.

Exemple:

HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 60' x 60' ASPH Aire de sécurité 74' x 74'

3. Une FATO où la TLOF ne coïncide pas: dimensions de la FATO et type de surface. Les dimensions de l'aire de sécurité peuvent suivre.

Exemple:

HÉLI-SURFACE	FATO 85' dia CONC, Aire de sécurité 144' x 100'

Les dimensions ci-dessus peuvent être suivies par:

- les restrictions relatives au site et la longueur hors tout maximale d'hélicoptère autorisé en pieds
- les dimensions de(s) plate-forme(s) de stationnement, le type de surface et restrictions
- le type d'héliport surélevé, le cas échéant

Exemple:

HÉLI-SURFACE	FATO 85' CONC, TLOF 30' CONC, Aire de sécurité 144' x 100' 20 500 lb. Longueur hors tout maximale héli 57' Plate-forme de stationnement 1: 30' dia ASPH 11 400 lbs. Plate-forme de stationnement 2: 40' dia métal 20 500 lbs. Plate-forme de stationnement 3: 40' dia gazon 11 400 lbs.

DISPOSITIFS D'ARRÊT CANADIENS

La liste suivante énumère les divers dispositifs d'arrêt actuellement utilisés par la DN au Canada.

(a) CÂBLE

(1) Bidirectionnel

BAK-12	Frein rotatif à frottement
AAE 44B-3H	Amortisseur hydraulique
*AAE 340-A3-1000	Amortisseur hydraulique
*AAE 340-A3-1500	Amortisseur hydraulique
BLISS 500S	Frein rotatif frottement

*Ces dispositifs sont identiques à l'exception de la longueur d'extension qui est respectivement 1000 et 1500 pieds.

(2) Unidirectionnel

E-5	À chaîne

(b) BARRIÈRE

(1) Bidirectionnelle

NÉANT

(2) Unidirectionnelle

MA-1A — Filet de sangle tendu entre des montants qui sont reliés à des chaînes d'amortissement. Ces barrières sont conçues principalement pour engager le train d'atterrissage principal, mais des essais ont démontré qu'elles pouvaient également être utilisées efficacement avec des crochets d'arrêt.

(c) BARRIÈRE/CÂBLE

Les dispositifs d'arrêt mixtes BARRIÈRE/CÂBLE ne sont pas disponibles au Canada.

DISPOSITIFS D'ARRÊT ÉTRANGERS

AVERTISSEMENT: Les dispositifs énumérés ci-dessous n'ont pas été évalués par le Canada. Lorsqu'un dispositif d'arrêt étranger a un équivalent canadien, cette information n'est donnée qu'à titre de guide et n'indique pas que l'un ou l'autre des systèmes a les spécifications techniques de l'autre. La comparaison est basée sur les meilleures données disponibles au moment de la publication et ne devrait pas être interprétée comme une autorisation d'utilisation. Obtenir l'autorisation de la tour avant l'atterrissage.

(a) CÂBLE

Identification du dispositif	Équivalent canadien le plus proche. Capacité d'absorption
BAK-6	AAE 340-A3-1000
BAK-9	AAE 340-A3-1000
BAK-13	Aucun
E-14	AAE 340-A3-1000
E-28	Aucun
M-2	Aucun
M-21	UNI 700
AAE-44B-2H	AAE 44B-3H
SAF 21.2	Aucun
SAFH 12.3	Aucun
HKB	Aucun
AAE-44B-2C	BAK-12
AAE-44B-2D	Aucun
BLISS 500 S6	BLISS 500 S
BLISS 500 S8	BAK-12
RHAG Mk 1	Aucun
PUAG Mk 21	Aucun
SPRAG	Aucun
CHAG	E-5
BEFAB 21:2	Aucun
AAE 34B-1C	AAE 340-A3-1000
BEFAB 6:3	Inconnu
BEFAB 12:3	Inconnu
Jet-Stop	AAE 340-A3-1000

(b) BARRIÈRE

Identification du dispositif	Équivalent canadien le plus proche. Capacité d'absorption
AAE-44B-2C/A-30 (Filet)	Aucun
F-30 ROLBA (Filet)	Aucun
F-30 ROLBATWIN (Filet)	Aucun
F-40 BLISS S6 (Filet)	Aucun
F-40 BLISS S8 (Filet)	Aucun
RAF MK5 (Filet)	MA1A
RAF MK6	Aucun
RAF MK12c	Aucun
RAF MK12A	Aucun
BEFAB 6:3 (Filet)	Inconnu
BEFAB 12:3 (Filet)	MA1A

DISPOSITIFS D'ARRÊT ÉTRANGERS (Suite)

(c) BARRIÈRE/CÂBLE

Néant.

(d) Les dispositifs suivants sont utilisés avec certains dispositifs d'arrêt:
BAK-11 Dispositif d'engagement à relevage automatique avec un absorbeur d'énergie mécanique (BAK-9, BAK-12) permettant d'engager le train d'atterrissage principal.

Le BAK-14 est un dispositif qui soulève un câble d'arrêt, hors d'une rainure dans la surface de la piste qui sur demande, est activé à distance par la tour.

MANUEL DE VOL ET D'UTILISATION DE L'AÉRONEFS

Consulter le manuel de vol et d'utilisation en vigueur pour connaître la masse et la vitesse d'engagement applicables en fonction des limites structurales de l'aéronef et du dispositif d'arrêt. Un préavis maximum de 15 minutes peut être nécessaire pour la mise en place du dispositif d'engagement en fin d'approche. Le dispositif MA-1A ne peut être utilisé pour ce type d'engagement.

EMPLACEMENT DES DISPOSITIFS D'ARRÊT

Les dispositifs d'arrêt utilisables sont indiqués après l'indicatif de la piste ou les indicatifs, si ces derniers sont communs à plus d'une piste. Les dispositifs utilisables dans les deux sens et pouvant servir pour les approches d'urgence et les engagements sont indiqués par la lettre "B" placée immédiatement après le type de dispositif. Le nombre entre parenthèses indique la distance du dispositif par rapport au bout de la piste.

Un préavis maximum de 15 minutes peut être nécessaire pour la mise en place du dispositif d'engagement en fin d'approche. Le dispositif MA-1A ne peut être utilisé pour ce type d'engagement.

AVERTISSEMENT

Rouler, décoller ou atterrir sur des câbles d'arrêt peut causer des dommages à certains types d'aéronefs.

CODES MILITAIRES RELATIFS À LA FORCE PORTANTE DES PISTES

NOTE: Aérodromes militaires seulement.

S	Train d'atterrissage à roue simple
T	Train d'atterrissage à diabolo (C9A, etc.)
ST	Train d'atterrissage à bogie simple (C-130)
TT	Train d'atterrissage à double bogie (B-52, C-135, etc.)
TDT	Train d'atterrissage à double bogie en delta (C5)
DDT	Diabolo double en tandem (E4A, 747)

SWL	Charge par roue
PSL	Livres par pouce carré
AUW	Masse total. La force portante maximale quel que soit le genre de train d'atterrissage.

La force portante de la piste (masse totale de l'aéronef), se détermine en ajoutant "000" au chiffre à la suite de S, T, ST, TT, TDT ou DDT. Les masses totales sont indiquées pour la piste principale et le réseau des voies de circulation qui la dessert. Sauf indication particulière, l'utilisation des autres aires en dur devrait être autorisée séparément. La forme simplifiée exprime la limite de charge propre à l'aéronef le plus contraignant de chaque groupe de train d'atterrissage et, de ce fait, cette forme peut être restrictive dans le cas de trains d'atterrissages moins contraignants. La décision de permettre une utilisation répétée de la piste à un aéronef dont les contraintes sont supérieures à celles mentionnées, devrait être basée sur une formule plus complète d'appréciation de la résistance de la piste, celle que permet, par exemple, le système PCR.

SYSTÈME DE COTE DE CLASSIFICATION D'AÉRONEF ET DE COTE DE CLASSIFICATION DE CHAUSSÉE (ACR/PCR)

1. Le système ACR/PCR est la méthode normalisée de l'OACI pour signaler la résistance des chaussées dont la force portante est supérieure à 12,500 lbs (5700 kg).
2. La cote de classification d'aéronef (ACR) exprime l'effet relatif de la masse d'un aéronef sur une chaussée. Les valeurs ACR des aéronefs des F.C. sont stipulées dans les instructions d'exploitation des aéronefs (IEO) pertinentes. En comparant l'ACR et le PCR, on peut déterminer si un aéronef d'une masse donnée peut être exploité sur une section donnée de chaussée. S'il est supérieur au PCR, on doit se conformer aux critères établis pour le contrôle des opérations en surcharge.
3. La cote de classification de chaussée (PCR) est établie par une évaluation technique et exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction. Pour les pistes ayant été évaluées par le système ACR/PCR, le PCR sera exprimé sous la forme d'un code en cinq éléments (ex: PCN 540 R/B/W/T). La signification des éléments de ce code est la suivante:
   (1) Le numéro PCR - Le PCR rapporté indique qu'un aéronef dont l'ACR est égal ou inférieur au PCR signalé peut être exploité sans restriction sur la chaussée sous réserve des limitations du code de pression des pneus (alinéa (4)).
   (2) Le type de chaussée
   R - Dur
   F - Flexible
   (3) La catégorie du terrain de fondation :
   A - Élevée
   B - Moyenne
   C - Faible
   D - Très faible
   (4) La pression maximale admissible des pneus est rapporté par soit :
   W - Illimité, pas de limitation de la pression des pneus
   X - Élevée, limitée à 1.75 MPa (254 lb/po2)
   Y - Moyenne, limitée à 1.25 MPa (181 lb/po2)
   Z - Basse, limitée à 0.50 MPa (73 lb/po2)
   (5) Méthode d'évaluation de la chaussée :
   T - Évaluation technique
   U - Par expérience des aéronefs qui utilisent la chaussée

NOTE: La permission préalable des autorités de l'aéroport est requise lorsque l'ACR de l'aéronef est supérieur au PCR publié, ou lorsque la pression des pneus de l'aéronef est supérieure aux limites publiées.

SYSTÈME DE NUMÉRO DE CLASSIFICATION D'AÉRONEF ET DE NUMÉRO DE CLASSIFICATION DE CHAUSSÉE (ACN/PCN)

1. Le système ACN/PCN est l'ancienne méthode normalisée de l'OACI pour signaler la résistance des chaussées dont la force portante est supérieure à 12,500 lbs (5700 kg).

2. Le numéro de classification d'aéronef (ACN) qui exprime l'effet relatif de la masse d'un aéronef sur une chaussée. Les valeurs ACN des aéronefs des F.C. sont stipulées dans les instructions d'exploitation des aéronefs (IEO) pertinentes. En comparant L'ACN et le PCN, on peut déterminer si un aéronef d'une masse donnée peut être exploité sur une section donnée de chaussée. Lorsque l'ACN est inférieur ou égal au PCN de l'aéronef, il n'y a aucune restriction d'exploitation. S'il est supérieur au PCN, on doit se conformer aux critères établis pour le contrôle des opérations en surcharge.

3. Le numéro de classification de chaussée (PCN) est établi par une évaluation technique et il exprime la force portante d'une chaussée pour une exploitation sans restriction. Pour les pistes ayant été évaluées par le système ACN/PCN, le PCN sera exprimé sous la forme d'un code en cinq éléments (ex: PCN 80 R/B/W/T). La signification des éléments de ce code est la suivante:

   (1) Le numéro PCN - Le PCN rapporté indique qu'un aéronef dont l'ACN est égal ou inférieur au PCN signalé peut être exploité sans restriction sur la chaussée sous réserve des limitations du code de pression des pneus (alinéa (4)).

   (2) Le type de chaussée
   R - Dur
   F - Flexible

   (3) La catégorie du terrain de fondation:
   A - Élevée
   B - Moyenne
   C - Faible
   D - Très faible

   (4) La pression maximale admissible des pneus est rapporté par soit:
   W - Illimité, pas de limitation de la pression des pneus
   X - Élevée, limitée à 1.75 MPa 254 lb/po^2
   Y - Moyenne, limitée à 1.25 MPa 181 lb/po^2
   Z - Basse, limitée à 0.50 MPa 73 lb/po^2

   (5) Méthode d'évaluation de la chaussée:
   T - Évaluation technique
   U - Par expérience des aéronefs qui utilisent la chaussée

NOTE: La permission préalable des autorités de l'aéroport est requise lorsque l'ACN de l'aéronef est supérieur au PCN publié, ou lorsque la pression des pneus de l'aéronef est supérieure aux limites publiées.

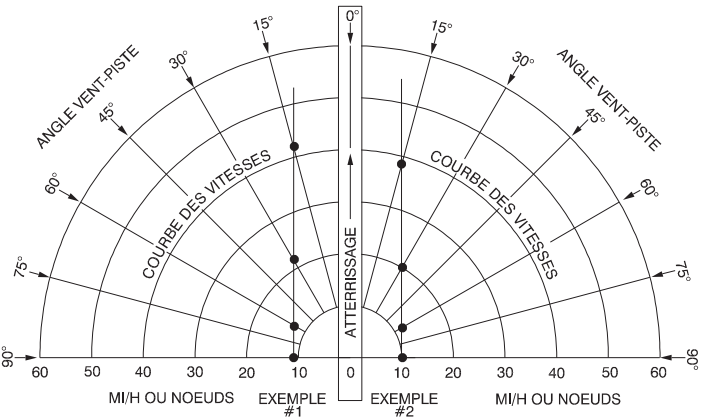
NOTE: Les valeurs ACN/PCN sont décrites uniquement pour les aérodromes militaires dans cette publication. Pour les autres aérodromes, contactez l'exploitant.

ATTERRISSAGES PAR VENT DE TRAVERS — AÉRONEFS LÉGERS

Environ 10% de tous les accidents survenus, au Canada, à des appareils légers sont attribués à l'erreur des pilotes qui n'ont pas compensé les conditions de vent de travers lors de l'atterrissage.

Les avions de fabrication américaine sont conçus de façon à résister à la tendance au cheval de bois lorsqu'ils atterrissent par des vents de travers de 90 degrés dont la vitesse ne dépasse pas 0.2 (20%) de leur vitesse de décrochage.

Ceci étant connu, de même que la vitesse de décrochage d'un avion donné, on peut, à l'aide du graphique ci-après représentant les composantes des vents de travers, établir une **"règle générale"** applicable à la plupart des avions légers construits aux États-Unis. Le manuel de vol d'un avion peut indiquer un vent de travers plus élevé ou un vent de travers 'limite'. Des exemples qui illustrent la méthode utilisée dans cette interpolation figurent ci-après:



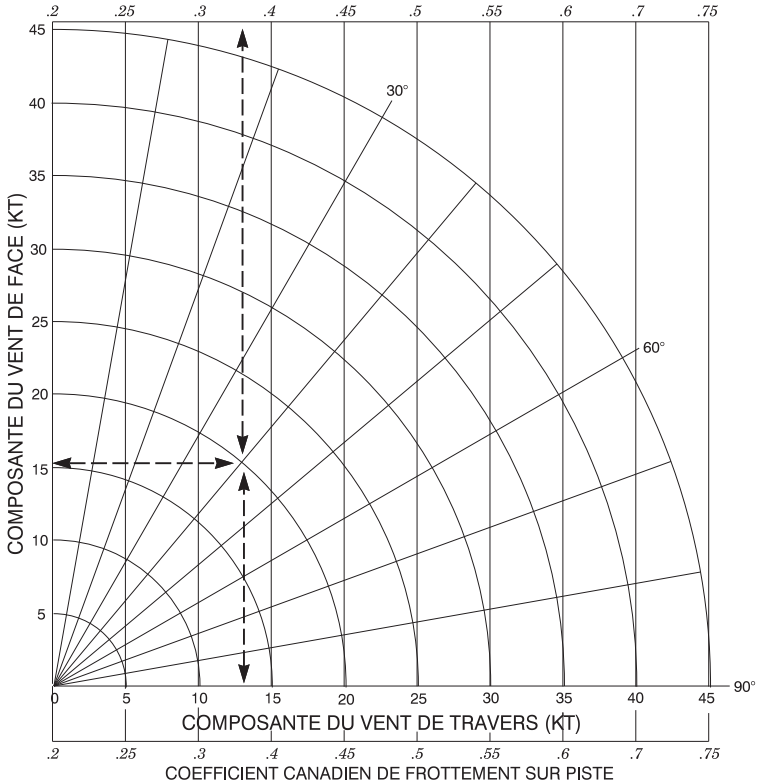
EXEMPLE # 1 — Aéronef ayant une vitesse de décrochage de 60 m/h:

Angle vent-piste		Vitesses de vent admissibles
90 degrés	(60 mi/h de vitesse de décrochage x 0.2)	12 mi/h
60 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	14 mi/h
30 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	24 mi/h
15 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	45 mi/h

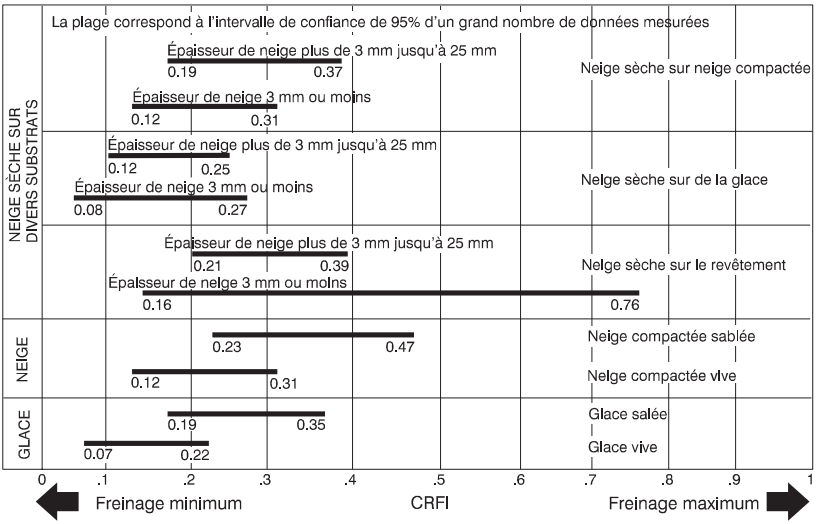
EXEMPLE # 2 — Aéronef ayant une vitesse de décrochage de 50 kt:

Angle vent-piste		Vitesses de vent admissibles
90 degrés	(50 kt de vitesse de décrochage x 0.2)	10 kt
60 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	12 kt
30 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	20 kt
15 degrés	En utilisant le graphique des vents de travers	38 kt

LIMITES DE VENT DE TRAVERS EN FONCTION DES INDICES CRFI



ÉTAT DE SURFACE DE LA PISTE (RSC) ET CRFI ÉQUIVALENT



CRFI MINIMUMS ET MAXIMUMS POUR DIVERSES SURFACE

SURFACE	LIMITE INFÉRIEURE DU CRFI	LIMITE SUPÉRIEURE DU CRFI
Glace vive	Pas de limite	0.3
Neige compactée vive	0.1	0.4
Glace sablée	0.1	0.4
Neige compactée sablée	0.1	0.5
Neige sèche sur de la glace (épaisseur de 3 mm ou moins)	Pas de limite	0.4
Neige sèche sur de la glace (épaisseur de 3 mm à 25 mm)	Pas de limite	0.4
Neige sèche sur de la neige compactée (épaisseur de 3 mm ou moins)	0.1	0.4
Neige sèche sur de la neige compactée (épaisseur de 3 mm à 25 mm)	0.1	0.4
Neige sèche sur le revêtement (épaisseur de 3 mm ou moins)	0.1	Revêtement sec
Neige sèche sur le revêtement (épaisseur de 3 mm à 25 mm)	0.1	Revêtement sec

NOTAM SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DE LA PISTE (RSC)

Les NOTAM RSC sont publiés pour avertir les pilotes que des contaminants naturels à la surface de la piste, tels que la neige, la glace ou la neige fondante, risquent de nuire au freinage des aéronefs. La partie du compte rendu consacrée au RSC contient des renseignements sur la surface de la piste qui décrivent, en langage clair abrégé, l'état de la piste, tandis que celle consacrée au CRFI décrit le freinage de façon quantitative à l'aide d'un coefficient numérique décrit dans la section l'AIM de TC AIR.

Lorsque des renseignements sur les pistes sont transmis par des tiers, un code d'état de piste (RWYCC) est communiqué pour chacun des tiers. Ces codes d'état de piste figurent dans une échelle de 0 à 6, où 0 représente les conditions les plus glissantes et 6 représente une piste sèche.

NOTAM SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DE LA PISTE (RSC) (Suite)

Des NOTAM sur l'état de la surface de la piste (RSC) sont émis lorsque des contaminants sont présents sur une aire de mouvement, comme suit :

(a) au début des heures publiées dans le compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR);

(b) pour les aérodromes certifiés, au minimum une fois toutes les huit heures par la suite;

(c) lorsque survient un changement important dans l'état de surface de la piste;

(d) à la suite de tout accident ou incident dans lequel les conditions hivernales peuvent s'avérer un facteur déterminant; et

(e) lorsque la largeur dégagée de la surface de la piste devient inférieure à la largeur complète.

Lorsqu'elle est disponible, une lecture CRFI sera émise avec le RSC afin de fournir un aperçu global de l'état de la piste et pour quantifier le freinage.

En raison des limites mécaniques et opérationnelles, les lectures de frottement sur piste faites à l'aide du décéléromètre peuvent être erronées en présence de certaines conditions de piste. Par conséquent, des lectures de frottement sur piste seront prises et des CRFI seront fournis aux services de la circulation aérienne (ATS) ou aux pilotes uniquement lorsque l'une des conditions suivantes est présente :

(a) glace;

(b) glace mouillée qui consiste en une couche de glace recouverte d'une mince couche d'eau;

(c) neige compactée;

(d) neige fondante sur glace;

(e) neige sèche d'une profondeur ne dépassant pas 2,5 cm (1 pouce);

(f) produits chimiques utilisés pour le dégivrage ou sable sur glace; ou

(g) givre.

Le compte rendu RSC contiendra une lecture CRFI, lorsque cette dernière est disponible, qui servira à donner une image globale de l'état de la piste.

Un NOTAM RSC doit aussi être fourni lors de tout changement important, y compris :

(a) lorsque le RWYCC change (s'il y a lieu);

(b) lorsque la valeur du CRFI change de 0,05 ou plus;

(c) lorsque le type de contaminant change;

(d) lorsque le recouvrement du contaminant à signaler change d'au moins 20%;

(e) lorsque la profondeur du contaminant change de 1/8 de pouce pour les flaques d'eau et la neige fondante, de 1/4 de pouce pour la neige mouillée et de 3/4 de pouce pour la neige sèche;

et

(f) toute autre information qui, selon les techniques d'évaluation appliquées, est considérée comme significative. Par exemple, à la suite de l'application ou de l'enlèvement de sable ou de produits chimiques, à la suite du déneigement ou du balayage, des changements de conditions causés par des augmentations ou des diminutions rapides de la température.

L'épaisseur du dépôt s'exprime en pouces ou en pieds, ou dans les deux valeurs. Les nombres entiers sont utilisés lorsque l'épaisseur dépasse 2 pouces (2 po.). Lorsque l'épaisseur est au-dessous de 2 pouces, les fractions sont employées.

Si fournies par le responsable de l'aérodrome, les conditions des voies de circulation et aires de trafic sont incluses dans le NOTAM RSC.

Un NOTAM RSC est valide pour un maximum de 8 heures pour les aérodromes certifiés ou pour un maximum de 24 heures pour les aérodromes non certifiés, après quoi il est supprimé de la base de données.

Les renseignements sur le RSC et le CRFI peuvent être diffusés sur l'ATIS ou être disponibles comme avis consultatifs auprès de la tour de contrôle aux aérodromes contrôlés et auprès de la FSS aux aérodromes non contrôlés si le service consultatif d'aéroport ou le RAAS est fourni.

TABLEAU 1

COEFFICIENT CANADIEN DE FROTTEMENT SUR PISTE (CRFI)
DISTANCES D'ATTERRISSAGE RECOMMANDÉES
(SANS EFFET DE DISQUE/INVERSION DE POUSSÉE)

COEFFICIENT CANADIEN DE FROTTEMENT SUR PISTE (CRFI) DONNÉ														
Distance d'atterrissage (pieds) Piste sèche Non pondérée	0,60	0,55	0,50	0,45	0,40	0,35	0,30	0,27	0,25	0,22	0,20	0,18	Longueur de piste d'atterrissage (pieds) Piste sèche	
	Distances d'atterrissage recommandées (sans effet de disque/ inversion de poussée)												Pondérée à 60 %	Pondérée à 70 %
1800	3120	3200	3300	3410	3540	3700	3900	4040	4150	4330	4470	4620	3000	2571
2000	3480	3580	3690	3830	3980	4170	4410	4570	4700	4910	5070	5250	3333	2857
2200	3720	3830	3960	4110	4280	4500	4750	4940	5080	5310	5490	5700	3667	3143
2400	4100	4230	4370	4540	4740	4980	5260	5470	5620	5880	6080	6300	4000	3429
2600	4450	4590	4750	4940	5160	5420	5740	5960	6130	6410	6630	6870	4333	3714
2800	4760	4910	5090	5290	5530	5810	6150	6390	6570	6880	7110	7360	4667	4000
3000	5070	5240	5430	5650	5910	6220	6590	6860	7060	7390	7640	7920	5000	4286
3200	5450	5630	5840	6090	6370	6720	7130	7420	7640	8010	8290	8600	5333	4571
3400	5740	5940	6170	6430	6740	7110	7550	7870	8100	8500	8800	9130	5667	4857
3600	6050	6260	6500	6780	7120	7510	7990	8330	8580	9000	9320	9680	6000	5143
3800	6340	6570	6830	7130	7480	7900	8410	8770	9040	9490	9840	10220	6333	5429
4000	6550	6780	7050	7370	7730	8170	8700	9080	9360	9830	10180	10580	6667	5714

Utilisation du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI).

1. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 1 offrent un niveau de confiance de 95 %, ce qui signifie que pour 19 atterrissages sur 20, la distance que donne le tableau 1 sera largement suffisante pour un atterrissage correctement effectué avec tous les systèmes en état de fonctionner sur une piste de CRFI correspondant.
2. Le tableau 1 indique aussi des distances largement suffisantes pour les avions turboréactés ou turbopropulsés avec inversion de poussée, et plus encore pour les avions turbopropulsés qui bénéficient d'un effet de disque additionnel.
3. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 1 des CRFI tiennent compte de l'utilisation des techniques de pilotage normalisées pour des distances minimales d'atterrissage à partir de 50 pieds, y compris une approche stabilisée à V_{ref} avec un angle de descente de trois degrés jusqu'à 50 pieds ou plus bas, un toucher des roues ferme, un délai minimal avant abaissement de l'avant, un délai minimal avant sortie des destructeurs de portance au sol et serrage de freins, et un freinage maximal soutenu avec antidérapage jusqu'à l'arrêt.
4. La longueur de piste d'atterrissage est la distance d'atterrissage divisée par 0,6 (turboréacteurs) ou par 0,7 (turbopropulseurs). Si le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de distance d'atterrissage, utilisez la colonne se trouvant à l'extrême gauche du tableau. Si, par contre, le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de longueur de la piste d'atterrissage, utilisez l'une des deux colonnes se trouvant à l'extrême droite du tableau après avoir vérifié quel facteur a été utilisé dans le manuel de vol de l'avion.

TABLEAU 2

COEFFICIENT CANADIEN DE FROTTEMENT SUR PISTE (CRFI)
DISTANCES D'ATTERRISSAGE RECOMMANDÉES
(AVEC EFFET DE DISQUE/INVERSION DE POUSSÉE)

Coefficient Canadien de Frottement sur Piste (CRFI) Donné														
Distance d'atterrissage (pieds) Piste sèche Non pondérée	0,60	0,55	0,50	0,45	0,40	0,35	0,30	0,27	0,25	0,22	0,20	0,18	Longueur de piste d'atterrissage (pieds) Piste sèche	
	Distances d'atterrissage recommandées (avec effet de disque/ inversion de poussée)												Pondérée à 60 %	Pondérée à 70 %
1200	2000	2040	2080	2120	2170	2220	2280	2340	2380	2440	2490	2540	2000	1714
1400	2340	2390	2440	2500	2580	2660	2750	2820	2870	2950	3010	3080	2333	2000
1600	2670	2730	2800	2880	2970	3070	3190	3280	3360	3460	3540	3630	2667	2286
1800	3010	3080	3160	3250	3350	3480	3630	3730	3810	3930	4030	4130	3000	2571
2000	3340	3420	3520	3620	3740	3880	4050	4170	4260	4400	4510	4630	3333	2857
2200	3570	3660	3760	3880	4020	4170	4360	4490	4590	4750	4870	5000	3667	3143
2400	3900	4000	4110	4230	4380	4550	4750	4880	4980	5150	5270	5410	4000	3429
2600	4200	4300	4420	4560	4710	4890	5100	5240	5350	5520	5650	5790	4333	3714
2800	4460	4570	4700	4840	5000	5190	5410	5560	5670	5850	5980	6130	4667	4000
3000	4740	4860	5000	5160	5340	5550	5790	5950	6070	6270	6420	6580	5000	4286
3200	5080	5220	5370	5550	5740	5970	6240	6420	6560	6770	6940	7110	5333	4571
3400	5350	5500	5660	5850	6060	6310	6590	6790	6930	7170	7340	7530	5667	4857
3600	5620	5780	5960	6160	6390	6650	6960	7170	7320	7570	7750	7950	6000	5143
3800	5890	6060	6250	6460	6700	6980	7310	7540	7700	7970	8160	8380	6333	5429
4000	6070	6250	6440	6660	6910	7210	7540	7780	7950	8220	8430	8650	6667	5714

Utilisation du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI).

1. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 2 offrent un niveau de confiance de 95 %, ce qui signifie que pour 19 atterrissages sur 20, la distance que donne le tableau 2 sera largement suffisante pour un atterrissage correctement effectué avec tous les systèmes en état de fonctionner sur une piste de CRFI correspondant.
2. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 2 tiennent compte de la réduction de la distance d'atterrissage permise par le recours à l'effet de disque et l'inversion de poussée sur les avions turbopropulsés ou par l'inversion de poussée sur les avions turboréactés. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 2 ont été calculées à partir de celles du tableau 1 en tenant compte de l'effet de disque et de l'inversion de poussée. Les valeurs de référence choisies pour l'effet de disque et l'inversion de poussée sont faibles et, par conséquent, les distances d'atterrissage indiquées sont largement suffisantes pour un atterrissage correctement effectué avec certains avions munis d'un effet de disque et d'une inversion de poussée d'une grande efficacité.
3. Les distances d'atterrissage recommandées du tableau 2 des CRFI tiennent compte de l'utilisation des techniques de pilotage normalisées pour des distances minimales d'atterrissage à partir de 50 pieds, y compris une approche stabilisée à V_{ref} avec un angle de descente de trois degrés jusqu'à 50 pieds ou plus bas, un toucher des roues ferme, un délai minimal avant abaissement de l'avant, un délai minimal avant sortie des destructeurs de portance au sol et serrage de freins, application de l'effet de disque et inversion de poussée, et un freinage

maximal soutenu avec antidérapage jusqu'à l'arrêt. Dans le tableau 2, la distance dans les airs de la hauteur-écran de 50 pieds jusqu'au toucher des roues et la distance de roulage due au délai d'application des freins après le toucher sont identiques à celles du tableau 1. L'effet de disque et l'inversion de poussée n'ont été pris en compte que pour calculer la réduction de la distance d'arrêt du freinage maximal jusqu'à l'arrêt complet.

4. La longueur de piste d'atterrissage est la distance d'atterrissage divisée par 0,6 (turboréacteurs) ou par 0,7 (turbopropulseurs). Si le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de distance d'atterrissage, utilisez la colonne se trouvant à l'extrême gauche du tableau. Si, par contre, le manuel de vol de l'avion exprime les performances à l'atterrissage en terme de longueur de la piste d'atterrissage, utilisez l'une des deux colonnes se trouvant à l'extrême droite du tableau après avoir vérifié quel facteur a été utilisé dans le manuel de vol de l'avion.

BALISAGE LUMINEUX

Le sous-titre **BALISAGE** décrit les types de balisage disponibles pour chacune des pistes aux aérodromes terrestres et pour les surfaces aux héliports (les systèmes de balisage aux héliports sont décrits à la fin de cette section).

Dans les espaces aériens intérieurs du Sud et du Nord les pistes opérationnelles sont identifiées par deux numéros d'identification et s'il le faut, suivis de 'L', 'R' ou 'C'. Pour le balisage aux aérodromes terrestres, le numéro d'identification d'une piste est suivi par un tiret court et par les feux d'approche, puis par les feux de seuil et de piste entre parenthèses, et finalement par des indicateurs visuels de pente d'approche. Ces derniers sont en code et peuvent être identifiés à l'aide de la légende. Les pistes sont énumérées par paires et par ordre croissant des numéros d'identification, p. ex., 05L-23R, 05R-23L, et 10-28.

Certains aérodromes sont continuellement éclairés. Cependant plusieurs aérodromes sont éclairés sur demande ou par radio (ARCAL). La méthode d'utilisation et les heures d'exploitation sont décrites pour des systèmes non-continus.

Phare d'aérodrome: À certains aérodromes, le phare d'aérodrome fonctionne également par le système ARCAL. À ces emplacements, le phare d'aérodrome peut être allumé en appuyant le bouton du microphone dans la séquence indiquée dans ce Supplément pour activer le type J ou le type K du système ARCAL. Le phare d'aérodrome commençera alors le cycle de minutage d'exploitation de 15 minutes avec l'autre balisage lumineux de l'aérodrome.

Certains aérodromes peuvent utiliser des balises rétro-réfléchissantes au lieu de feux pour indiquer les bords d'une piste ou d'une hélisurface. Un feu blanc fixe ou un feu à éclats sera installé à chaque extrémité de la piste dans le but d'aider les pilotes à localiser et à aligner l'aéronef avec la piste afin que les phares d'atterrissage de l'aéronef soient réfléchis par les balises. Les balises rétro-réfléchissantes sont indiquées sous **BALISAGE** par le code “RR”.

BALISAGE	05-AD(TE ME) V1, 23-AD(TE ME) 09-AE(TE HI), 27-AD AS(TE HI) V2 13-AD(TE ME), 31-AD(TE ME) P2 2.5° ARCAL-122.8 type J

VASIS & PAPI-L'angle d'apch indiqué s'il est autre que 3°; Dist opérationnelle du seuil de piste indiquée si moindre que 4NM

Radio télécommandé pour éclairage d'aérodrome

BALISAGE LUMINEUX D'AÉRODROME TÉLÉCOMMANDÉ (ARCAL)

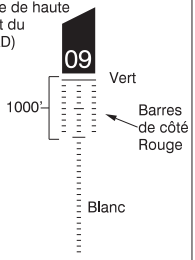
Type J Pour allumer le balisage d'aérodrome pour une durée approximative de 15 minutes appuyer 5 fois sur le bouton du microphone à l'intérieur d'un délai de 5 secondes. Le cycle de minutage peut être remis en marche n'importe quand en répétant la séquence de manipulation.

NOTE: Certains systèmes indiqueront l'arrêt du fonctionnement par un clignotement des feux deux minutes avant de s'éteindre complètement. D'autres systèmes, n'offrent aucune indication de la fin du fonctionnement. Le système de commande fonctionne 24 heures par jour ou entre le coucher et le lever du soleil, sauf indications contraires.

Type K Pour allumer le balisage d'aérodrome pour une durée approximative de 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 en-deça 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, éteindra ces feux.

FEUX D'APPROCHE

AC RANGÉE CENTRE
CATÉGORIE II
HAUTE INTENSITÉ
(composée de haute intensité et du système AD)



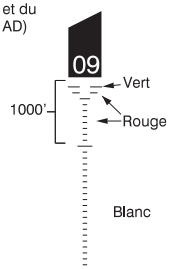
LONGUEUR MINIMALE 2400'

AD RANGÉE CENTRE
BASSE INTENSITÉ



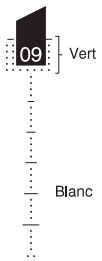
LONGUEUR MINIMALE 2400'

AE RANGÉE CENTRE
CATÉGORIE I
HAUTE INTENSITÉ
(composée de haute intensité et du système AD)



LONGUEUR MINIMALE 2400'

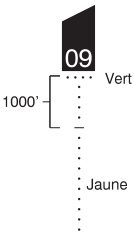
AF RANGÉE CENTRE
CALVERT MODIFIÉ DE HAUTE INTENSITÉ
(composée de haute intensité et du système AD)



NOTA:
Contour du seuil feux VERTS aux bases MDN seulement

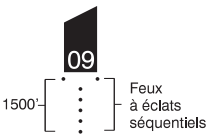
LONGUEUR MINIMALE 2400'
Les feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000'

AJ RANGÉE CENTRE
BASSE INTENSITÉ



LONGUEUR MINIMALE 2400'
Les feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000'

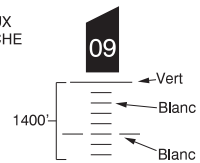
AO ODALS
BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE OMNI-DIRECTIONNEL



LONGUEUR NORMALE 1500'

AR MALS
MOYENNE INTENSITÉ BALISAGE LUMINEAUX D'APPROCHE

AW SSALS
HAUTE INTENSITÉ



LONGUEUR NORMALE 1400'

AS FEUX D'IDENTIFICATION DE SEUIL DE PISTE
(FEUX À DÉCHARGE DE CONDENSATEUR UNIDIRECTIONNELS)



AZ SYSTÈME VISUEL D'ALIGNEMENT DE PISTE ET FEUX D'IDENTIFICATION DE PISTE
(FAISCEAUX ROTATIFS UNIDIRECTIONNELS CRÉANT UN ÉCLAT LUMINEUX)

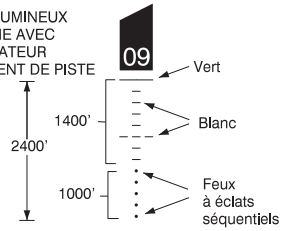


SF
Les feux séquentiels à décharge de condensateur installés aux feux d'approche de certains aérodromes. Le système comprend les feux d'identification de piste.

LES SYMBOLES DE BALISAGE **NE SONT PAS** À L'ÉCHELLE SUR LES CROQUIS

FEUX D'APPROCHE

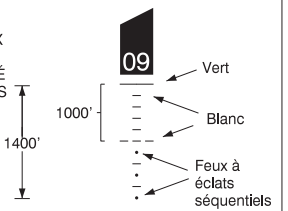
AM MALSR
MOYENNE INTENSITÉ
BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE AVEC FEUX INDICATEUR D'ALIGNEMENT DE PISTE



LONGUEUR NORMALE 2400'

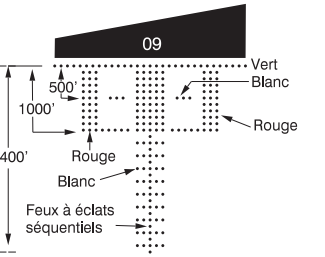
AN SSALR
HAUTE INTENSITÉ

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



LONGUEUR NORMALE 1400'

AL ALSF-2
CATÉGORIE II / III
HAUT INTENSITÉ

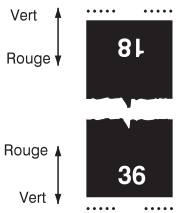


LONGUEUR NORMALE 2400'

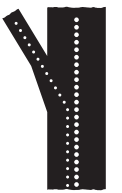
NOTA: Peut fonctionner comme des feux d'approche SSALS ou SSALR pendant des conditions atmosphériques favorables.

FEUX DE SEUIL ET DE PISTE

TE SEUIL ET EXTRÉMITÉ DE PISTE

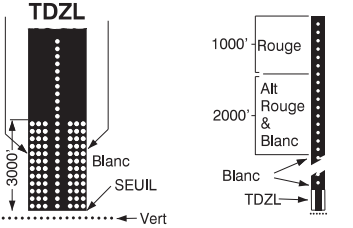


A FEUX D'AXE DE PISTE ET DE SORTIE DE LA VOIE DE CIRCULATION

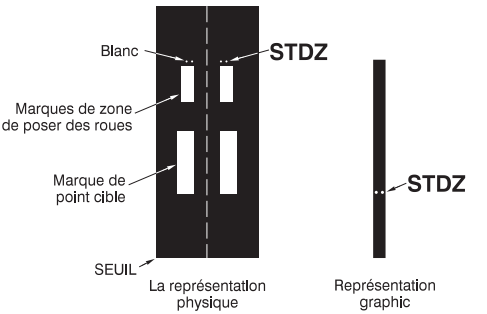


BALISAGE DE ZONE DE POSER ET FEUX D'AXE DE PISTE

TDZL



STDZ FEUX DE ZONE DE POSER SIMPLIFIÉS



CODES POUR FEUX DE BORDS DE PISTE

T	Seul, indique des feux verts de seuil.	**TDZL**	Balisage de zone de poser.
LO	Feux de bords de piste à basse intensité.	**STDZ**	Feux de zone de poser simplifiés.
ME	Feux de bords de piste à intensité moyenne, variable à 3 intensités.	**CL**	Balisage d'axe de piste de haute intensité, variable à 5 intensités.
HI	Feux de bords de piste à haute intensité, variable à 5 intensités.	**RR**	Balises rétro-réfléchissantes.

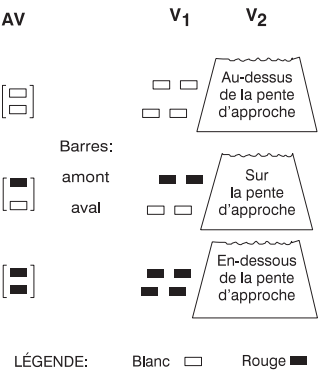
INDICATEURS VISUELS D'ALIGNEMENT DE DESCENTE (VGSI)

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).

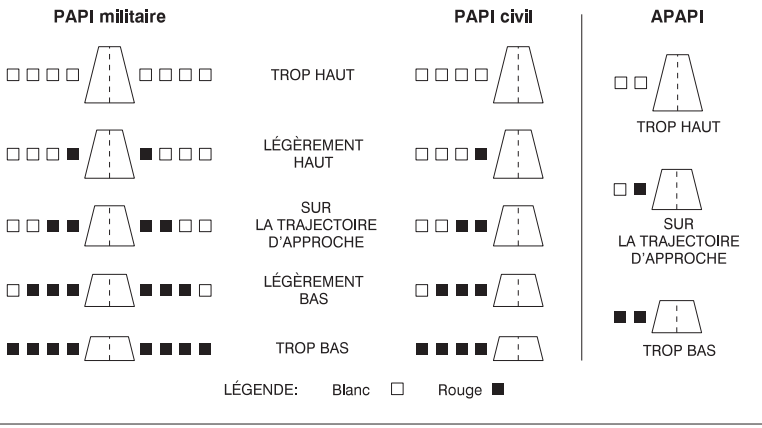
V_1 VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10' (DC-3 et plus petits).
V_2 VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25' (DC-8 et plus petits).
AV AVASIS - VASIS simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10' (montrées entre les crochets, 2 unités de lumière).

VASIS À DEUX BARRES



INDICATEUR DE TRAJECTOIRE D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAPI) Ⓟ

P_1 PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10'.
P_2 PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25'.
P_3 PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 45'.
A_P APAPI - PAPI simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10'.



BALISAGE LUMINEUX D'HÉLIPORT

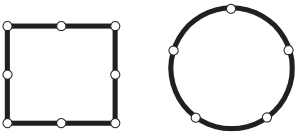
DR- Feux de direction d'arrivée et de départ (facultatif)





5 feux jaunes ou blancs omni-directionnels ou séquentiels utilisés afin d'éviter les obstacles ou les zones sensibles au bruit.

RY- Feux de périmètre jaunes de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)

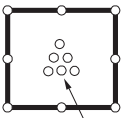


RF- Éclairage par projecteur de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)

NOTA: On peut utiliser des feux de périmètre ou une bande réfléchissante en plus des projecteurs.

RW- Aire d'approche finale et de décollage (FATO)

Blanc ou vert



Point de visée indiqué par des feux rouges.

INTENSITÉ/GENRE

Feux du périmètre du TLOF/FATO
LO - Feux à basse intensité
ME - Feux à moyenne intensité (variable à 3 intensités)
HI - Feux à haute intensité (variable à 3 intensités)
RR- Rétro-réfléchissantes
LED- Diodes électroluminescentes

Projecteur
FH - Surélevé
FL - Bas
FP - Projecteur portatif

COMMUNICATIONS (COMM)

FRÉQUENCES:

Une fréquence suivie de la lettre “X” signifie que celle-ci peut être demandée par l'intermédiaire de l'organisme de contrôle sous lequel elle est indiquée. Lorsqu'il existe d'autres restrictions, celles-ci seront mentionnées. Lorsqu'une fréquence est suivie de la lettre “T” ou “R”, la station ne peut qu'émettre (T) ou recevoir (R) sur cette fréquence; lorsqu'elle est suivie de la lettre “P”, cette fréquence est utilisée en secours pour l'approche de précision radar (voir la partie “NAVIGATION” pour la légende). Lorsque les fréquences VHF sont indiquées à trois décimales, cela indique un espacement de 25 KHz. Les fréquences HF utilisées par les stations d'information de vol canadiennes émettent et reçoivent uniquement en SSB J3E. Les fréquences imprimées en caractères gras sont réservées à l'espace aérien supérieur (commençant au FL180 et au-dessus, à moins d'indication contraire).

FRÉQUENCES D'URGENCE:

Dans le présent document, les fréquences d'urgence sont énumérées par (V) signifiant 121.5, (U) 243.0 et (E) 121.5 et 243.0.

COMM	
RADIO	122.2 236.1 PTC avbl (E) (urgence seulement 867-979-5685)
RCO	Québec rdo 126.9 (RAAS) 126.7 (FISE)
DRCO	Québec rdo 126.9 (RAAS) 126.7 (FISE) 236.1 (FISE)
ATIS	114.8 124.6
CLNC DEL	121.4
AIRE DE TFC	122.4
SOL	121.9
GND ADV	121.9
TOUR	118.7 124.0 (en rapprochement) 226.5
MF	radio 118.7 04-12Z‡ 5NM 3100 ASL (RAC 602.98)
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 4000 ASL
TML	124.65 **134.475**
ARR	120.8 352.7
DEP	120.5 363.8
CSLT VFR	terminal 125.2
PAL	Kecpart Ctr 125.9 308.3
UNICOM	122.8
APRT RDO	122.1 (V) 14-06Z‡
A/G	4895
MIL	Ops de l'Ère 264.6
VDF	118.7
UDF	227.6 (U)
AIR INTL	6350 (Selcal)
AWOS	124.7
LWIS	128.7
AUTO	122.025
PMSV	344.6

Indicatif d'appel

Transpondeur aérien international

KECPART CENTRE

132.35 **133.225** **134.4** 229.2
Gatineau 133.4 **133.4** 240.5 **240.5**

Station périphérique

En caractères gras, les fréquences des altitudes supérieures (commençant au FL180 et au-dessus, à moins d'indication contraire).

En caractères fins, les fréquences des altitudes inférieures

KECPART FSS – RCO

Moosonee 122.5 (RAAS) 12-02Z‡ (N51 17 W80 38)
Muskoka 122.3 (RAAS) (N44 58 W79 18)

PACIFIC RADIO – RCO (KAMLOOPS FIC)

Abbotsford 122.5 (FISE) 126.7 (bcst) (N49 02 W122 22)
Bella Bella (Campbell Island) 126.7 (FISE) (N52 11 W128 09)

INDICATIF D'APPEL:

Le nom de l'aéroport tel que publié dans le CFS sert à former l'indicatif d'appel associé à une station au sol. Lorsque le nom de l'aéroport est différent de la communauté locale, il sera publié après le nom de la communauté locale et séparé par une diagonale (/). Pour les cas spéciaux où l'indicatif d'appel est différent du nom de l'aéroport, l'indicatif d'appel sera ajouté avant la fréquence.

Lorsque le terme "tfc (trafic)" est indiqué (après l'indicatif d'appel dans les cas spéciaux), une station au sol peut ne pas nécessairement exister. Dans ce cas une transmission d'information trafic doit être émise.

SERVICE CONSULTATIF EN VOL ET SERVICE D'INFORMATION DE VOL:

NAV CANADA exploite des stations d'information de vol et des centres d'information de vol en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité des vols. On obtient ces services en mentionnant le nom de la FSS ou du FIC suivi du mot RADIO. Les services fournis par les FSS et les FIC sont énumérés ci-dessous; pour plus ample information, voir l'AIM de TC RAC.

(a) Stations d'information de vol et Centre d'information de vol **(RADIO)**

Des FSS sont présentes à certains aérodromes du Canada. Elles fournissent le service consultatif d'aéroport, le service de contrôle des véhicules et le service de radiogoniométrie VHF. Ces services visent essentiellement les phases d'arrivée et de départ des vols aux aérodromes situés dans une zone MF ainsi que la traversée d'une telle zone lorsqu'elle est desservie par une FSS.

Les FIC se trouvent à divers endroits au Canada. On y offre le service d'exposés aux pilotes, le service d'information de vol en route (FISE), le service de diffusion aéronautique, le service d'alerte pour plans de vol VFR et le service des messages intéressant la régularité des vols. Ces services visent la planification et la phase en route des vols.

FSS et FIC fournissent le service d'alerte, le service d'aide en cas d'urgence et le service de renseignements sur les NOTAM. Certaines unités fournissent le service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS), le service consultatif aux véhicules et le service d'observation météorologique.

Autorisation avant de circuler
Les pilotes peuvent recevoir une autorisation avant de circuler (PTC), qui leur permet de saisir l'information sur l'autorisation dans leur système de gestion de vol (FMS) avant l'heure de départ proposée. Ainsi, au moment de circuler au sol, ils peuvent accorder leur attention au trafic.
Lorsqu'ils sont prêts à circuler, les pilotes reçoivent une validation d'autorisation ou une autorisation modifiée. Il leur incombe de s'assurer qu'ils ont reçu une validation d'autorisation avant de décoller. La mention "PTC avbl" suivant la fréquence COMM applicable indique que la PTC est disponible.

(b) Installation radio télécommandée **(RCO)**

Une installation radio télécommandée (RCO) consiste d'un émetteur-récepteur installé à une certaine distance d'une FSS qui sert à établir la communication entres les aéronefs et cette FSS ou ce FIC. Une RCO permet à une FSS ou un FIC de fournir le RAAS aux aérodromes situés à l'intérieur d'une zone MF et à un FIC de fournir le FISE sur la fréquence FISE.

Aux sites RCO où les fréquences FISE et 126.7 (bcst) sont indiqués, la fréquence 126.7 MHz est sans surveillance et inactive. Toutefois, l'équipement de communication 126.7 est disponible à ces sites RCO et les spécialistes de service en vol au FIC activeront sélectivement le transmetteur 126.7 MHz du RCO lorsque requis pour pourvoir le service de transmission aéronautique (SIGMET, messages de sécurité PIREP urgent) ou exécuter des recherches par moyens de communication d'aéronefs en retard. Lorsque le transmetteur 126.7 MHz est

sélectionné, le transmetteur FISE est aussi activé pour des communications simultanées sur les deux fréquences.

Aux aérodromes offrant le RAAS à temps partiel, pendant les heures ou le RAAS n'est pas fourni, il est possible d'obtenir les renseignements requis pour effectuer une procédure d'approche aux instruments (direction/vitesse du vent, calage altimétrique, état des pistes), pour une approbation spéciale VFR (pour les emplacements situés dans une zone de contrôle) et pour une autorisation de départ IFR, auprès d'un FIC par l'entremise de la fréquence RCO du FISE ou auprès d'un ACC par l'entremise de la fréquence PAL, selon le cas. De plus, en l'absence de RAAS, les conducteurs de véhicules doivent écouter la MF pendant qu'ils se trouvent sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome. Les pilotes communiqueront directement

avec les conducteurs de ces véhicules afin d'obtenir la position du véhicule et les intentions de son conducteur pour ainsi coordonner l'arrivée ou le départ de l'aéronef. Une RCO peut être utilisée pour recevoir les comptes rendus de position et pour retransmettre les autorisations ATC.

NOTE: Voir l'AIM de TC RAC pour plus de détails.

(c) Installation radio télécommandée à composition **(DRCO)**

Une DRCO est une RCO standard munie d'un bloc de numérotation qui permet de relier le pilote avec un centre d'information de vol par l'intermédiaire d'une ligne téléphonique commerciale. La ligne est "ouverte" ou "activée" par le pilote ou par le centre d'information de vol.

Le pilote active le système en appuyant 4 fois sur le bouton du microphone de l'émetteur radio réglé sur la fréquence DRCO, d'un mouvement délibéré et constant. Le pilote doit enfoncer le bouton du microphone pendant une fraction de seconde (idéalement 1/4 de seconde) sans dépasser 1 seconde entre chaque enfoncement. Le cycle devrait durer un peu moins de 10 secondes.

L'unité radio télécommandée à composition est conçue pour ce genre de manipulation constante et délibérée afin de réduire la possibilité d'une activation par inadvertance provenant d'une autre source. Par conséquent, lorsqu'on enfonce le bouton du microphone plus de 4 fois ou trop rapidement (ou trop lentement), le système ne s'active pas.

Une fois la communication établie, le pilote reçoit de la DRCO un message vocal préenregistré en guise de réponse: "lien établi/link established". Seule l'unité ATS peut effectivement déconnecter la ligne.

<u>Mise en fonction de la DRCO - Procédures que doivent suivre les pilotes</u>

(i) Afficher la fréquence RCO publiée sur l'émetteur-récepteur radio de bord.

(ii) Enfoncer le bouton du microphone de la radio 4 fois d'affilée en tâchant de ne pas dépasser 1 seconde entre chaque enfoncement. Si le contact est établi, vous entendrez une tonalité, une signalisation (p. ex., téléphone à clavier) et finalement un signal d'appel (voir NOTE).

Si le contact est établi mais que la ligne est occupée, la radio se déconnectera automatiquement et vous entendrez le message "Essayez de nouveau".

(iii) Attendre que l'équipement DRCO réponde au message vocal préenregistré: "lien établi/link established". Cette réponse confirme que la liaison téléphonique avec l'ATS a été établie. Vous devez à présent effectuer les conversations radio selon les pratiques radiotéléphoniques conventionnelles (par exemple, "Québec Radio, ici CESSNA GOLF ALFA DELTA TANGO, à vous". Il est important de noter que le spécialiste ATS peut être dans l'impossibilité d'accuser réception de votre appel radio sur-le-champ parce qu'il s'affaire probablement à d'autres tâches (p. ex., il travaille sur une autre fréquence ou effectue une observation météorologique).

(iv) Seule l'unité ATS peut effectivement couper la liaison RCO.

(v) Un message "Appel terminé" indique que la ligne téléphonique a été déconnectée par inadvertance.

NOTE: Si vous n'entendez pas la tonalité, la signalisation et le signal d'appel, vous pouvez supposer l'existence de l'une ou l'autre des situations suivantes:

(i) la RCO ne se trouve pas dans la portée radio de l'émetteur-récepteur de l'aéronef; ou
(ii) la ligne RCO a été déjà ouverte et il y a une pause dans les communications entre le pilote

d'un autre aéronef et l'unité ATS. Vous pouvez présumer que la ligne est ouverte et essayer d'entrer en communication avec l'ATS.

Si vous ne recevez aucune réponse de l'ATS dans un intervalle de temps raisonnable, vous répétez la procédure d'enfoncement du bouton du micro lorsque vous êtes plus près de la RCO.

FRÉQUENCE OBLIGATOIRE **(MF):**

La désignation d'une zone MF est indiquée par le sous-titre **MF**, p. ex.,

COMM **MF**	radio 118.7 04-12Z‡ 5NM 3100 ASL (RAC 602.98)

À l'intérieur des zones MF, les exigences de rapports MF (RAC 602.98) sont obligatoires.

Transport Canada a attribué une fréquence obligatoire (MF) qui doit être utilisée à certains aérodromes non contrôlés ou à des aérodromes non contrôlés à certaines heures. Les aéronefs qui évoluent dans une zone où la MF est applicable (zone MF), tant au sol qu'en vol, doivent être équipés d'une radio en état de fonctionnement, permettant d'établir des communications. Ces aéronefs doivent également suivre les procédures spécifiées.

Une zone MF sera établie à un aérodrome où le volume et la diversité du trafic sont tels que la mise en place de procédures MF contribuerait à améliorer la sécurité. La station au sol où une zone MF a été établie peut être ou non en service. Lorsque la station au sol est en service, par exemple, une FSS, un RAAS fourni par l'intermédiaire d'une RCO, une CARS ou un UNICOM d'approche (AU), tous les comptes rendus obligatoires pour évoluer à l'intérieur, ou avant d'entrer dans la MF devront être adressés à la station au sol. Toutefois, lorsque la station au sol n'est pas en service, les comptes rendus obligatoires pour évoluer à l'intérieur, ou avant d'entrer dans la MF, devront être diffusés.

Le rayon à partir du centre de l'aérodrome ainsi que la limite verticale de l'espace aérien au-dessus du niveau moyen de la mer (ASL), auxquels s'applique la MF, seront indiqués sous la rubrique **MF.**

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.

FRÉQUENCE DE TRAFIC D'AÉRODROME **(ATF):**

Une fréquence de trafic d'aérodrome (ATF) est publiée dans les Suppléments et est généralement assignée aux aérodromes non contrôlés, qui sont utilisés, mais ne rencontrant pas les critères pour les fréquences obligatoires. Ceci permet à tous les aéronefs équipés d'un émetteur-récepteur qui évoluent au sol ou à l'intérieur de la zone de la fréquence de trafic d'aérodrome, d'être à l'écoute sur une fréquence commune et de suivre une procédure commune de compte rendu. L'ATF sera généralement la fréquence de la station au sol, (UNICOM ou radio aéroport), là où une existe, ou 123.2 MHz dans le cas contraire.

Le rayon à partir du centre de l'aérodrome ainsi que la limite verticale de l'espace aérien au-dessus du niveau de la mer (ASL), auxquels s'applique la fréquence de l'ATF, seront indiqués sous la rubrique **COMM**.

CONTACT INITIAL D'ARRIVÉE **MF/ATF:**

Conformément à l'article 602.97 (1) et (2) du RAC, le commandant de bord qui utilise un aéronef VFR ou IFR, muni d'équipement de radiocommunications, à l'intérieur d'une zone MF doit maintenir l'écoute permanente sur la fréquence obligatoire précisée pour cette zone.

Conformément à l'article 602.101 (a) du RAC, le commandant de bord d'un aéronef VFR qui arrive à un aérodrome non contrôlé qui se trouve à l'intérieur d'une zone MF doit signaler avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone, la position de l'aéronef, l'altitude, l'heure d'atterrissage prévue et ses intentions concernant la procédure d'arrivée.

Conformément à l'article 602.104 (2) (a) (i) du RAC, le commandant de bord d'un aéronef IFR qui prévoit effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé, doit signaler ses intentions concernant l'utilisation de l'aéronef cinq minutes avant l'heure prévue du commencement de la procédure d'approche, en précisant l'heure d'atterrissage prévue.

Ces procédures devraient s'appliquer également aux aérodromes utilisant une fréquence ATF.

AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS SANS **ATF** PUBLIÉE

Lorsqu'aucune ATF n'a été publiée dans les Suppléments, la fréquence commune pour la diffusion des positions d'aéronefs et des intentions des pilotes en vol à proximité d'un aérodrome non contrôlé est 123.2 MHz.

UNICOM:

L'acronyme UNICOM, tiré de " Universal communications " (communications universelles), est une installation de communications air-sol privée offrant un service consultatif privé aux aérodromes non contrôlés. Le choix de fréquences pour ces stations est 122.7, 122.8, 123.0, 123.3, 123.5, 122.35, 122.95, 123.35, 122.725, 122.775 et 122.825 MHz.

L'usage de renseignements obtenus d'une station UNICOM est entièrement à la discrétion du pilote. Les fréquences sont publiées dans les publications d'information aéronautique à titre de " service " aux pilotes, mais Transports Canada n'assume aucune responsabilité pour l'usage qui est fait des fréquences UNICOM.

Une station UNICOM d'approche (AU) offre un service de communications air-sol et peut fournir de l'information aux pilotes en vol IFR concernant les approches et les atterrissages. Le prestataire de services doit veiller à ce que:

a) les instruments météorologiques utilisés afin de fournir l'information concernant les approches et les décollages soient conformes aux normes prévues par l'alinéa 804.01(1)(c) du Règlement de l'aviation canadien ou par une exemption pertinente;

b) les exploitants de stations AU satisfassent aux exigences de formation prévues à l'alinéa 804.01(1)(c) du Règlement de l'aviation canadien ou par une exemption pertinente.

Lorsque les normes figurant ci-dessus sont respectées, l'exploitant de la station AU peut indiquer un calage altimétrique de station aux fins de l'exécution d'une procédure d'approche aux instruments. La vitesse et la direction du vent pour les atterrissages directs effectués à la suite d'une approche aux instruments, peut être ou ne pas être disponible à ces installations. Consulter la section PRÉV/VOL MÉTÉO pour déterminer la disponibilité des rapports de direction/vitesse du vent ainsi que les rapports de calage altimétrique de la station UNICOM d'approche.

Les exploitants de stations AU peuvent aussi informer les pilotes sur l'état de la surface de la Piste et sur la position de véhicules ou d'aéronefs sur l'aire de manoeuvre.

Une station UNICOM d'approche sera indiquée par " UNICOM (AU) " dans le Canada Air Pilot et le Supplément de vol - Canada (CFS).

RADIO D'AÉROPORT **(APRT RDO):**

Le service radio d'aéroport est fourni par des observateurs/communicateurs (O/C) qui sont certifiés pour faire les observations météorologiques de l'aviation et les communications radio afin de faciliter les départs et les arrivées des aéronefs (les O/C sont autorisés à fournir un calage altimétrique pour une approche aux instruments) aux aérodromes non contrôlés (voir l'AIM de TC RAC).

ACTIVITÉS DE VOL À VOILE:

La fréquence 123.4 MHz est assignée aux activités de vol à voile, incluant les ballons, les planeurs, les ultra-légers et les vols libres. Elle peut aussi être désignée comme une ATF aux aérodromes dont le vol à voile constitue l'activité principale.

UNITÉ MILITAIRE DE SERVICE CONSULTATIF EN VOL (MFAU):

La désignation d'une MFAU est indiquée par une entrée MF aux aérodromes militaires. Par exemple:

COMM	
MF	Namao advsy 118.0 ltd hrs O/T tfc 118.0 5 NM 3400 ASL

Le MDN exploite des MFAU qui fournissent des services d'information de vol qui rehaussent la sécurité et l'efficacité des vols. On peut obtenir ces services en appelant la station compétente suivie de "Advisory" (p. ex. "Namao Advisory"). La MFAU fournit des services d'information de vol en route, des services consultatifs d'aéroport, le contrôle au sol, les rapports de condition du champ d'aviation, la planification de vol, les services d'alerte, l'aide à la navigation, les NOTAM, PIREP et rapports météorologiques. On peut utiliser une MFAU pour accepter et transmettre des rapports de position VFR et IFR et des autorisations ATC.

NOTE: MFAUs fourni le contrôle intégral au sol. Ce contrôle est différent du contrôle des véhicules en ce qu'il s'applique également aux aéronefs au sol. Ils fournissent aussi des signaux visuels aux aéronefs en vol. Les signaux ont la même signification que dans l'AIM de TC. C'est à la discrétion des pilotes de les accepter. Ce ne sont pas des instructions de contrôle mais consultatif seulement.

NAVIGATION (NAV)

Hauteur (ASL) de l'antenne, si connue

Arrêts imprévus ne font pas l'objet d'un NOTAM

Codes complémentaires *Installation non NAV CANADA*

NAV	
NDB	X 385 (TL) N43 44 17 W79 34 18 Privé Non surveillé
	UPLANDS (YUP) 352 (M) N45 13 45 W75 29 36
VOR/DME	YYZ 112.15 Ch 58(Y) N43 39 29 W79 37 54 (541´)
VORTAC	SSM 112.2 Ch 59 N46 24 43 W84 18 53 (1770´)
DME	PLL 110.75 Ch 44(Y) N53 18 37 W110 04 53 (2210')
TACAN	UMJ Ch 36 N50 19 51 W105 33 43 sur l'A/D
ILS	IYY-109.7 (piste 06) RVR
PAR	119.0 134.1 226.3 289.4 304.6 341.3 378.5 352 (E)

Canal apparié à la fréquence DME en mode "X" sauf lorsque (Y) indique mode "Y". Référer à la section D pour le plan d'appariement de fréquences DME.

NOTE: Pour toute NAVAID situé à l'intérieur du NDA, la variation magnétique ne s'applique pas; tout VOR ou TACAN situé à l'intérieur du NDA est orienté au nord vrai.

ÉNUMÉRATION DES AIDES À LA NAVIGATION:

Toutes les aides à la navigation figurent dans la section D, Aides de radionavigation et de communications, sous la rubrique **AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR**.

Les installations de navigation qui ne sont pas reliées à un aérodrome, servant d'aides d'approche aux instruments, portant le même nom, ou étant dans un rayon de 5NM de l'aérodrome, figurent également sous la rubrique **NAV** pour cet aérodrome. Les installations situées à plus de 5NM d'un aérodrome fournissant un avantage opérationnel (p. ex., aérodrome éloigné) peuvent également figurer sous la rubrique **NAV.** Toutefois, aucune aide à la navigation n'y figurera si elle est à plus de 25NM de l'A/D, à moins qu'elle ne soit utilisée pour des approches aux instruments.

Les installations de navigation qui ne sont pas dans ces catégories figurent dans la section D, Aides de radionavigation et de communications, sous la rubrique **AIDES RADIONAVIGATION PAR LOCALITÉ.**

NOTE: Les pilotes désirant utiliser les coordonnées géographiques sous forme décimale peuvent consulter la section D sous la rubrique **AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR**.

CODES COMPLÉMENTAIRES:

Ces codes peuvent apparaître après les fréquences des installations de navigation soit seuls, soit groupés. Ils ont les significations suivantes:

A	ATIS (Service automatique d'information de région terminale)
T	Une agence de la ATC (sauf PAR) peut transmettre mais non recevoir sur cette fréquence
L	NDB puissance d'émission inférieure à 50 watts
M	NDB puissance d'émission entre 50 et jusqu'à 2000 watts
H	NDB puissance d'émission supérieure ou égale à 2000 watts
Z	75 MHz - radioborne

RADAR D'APPROCHE DE PRÉCISION **(PAR)**

Tous les PAR militaires fonctionnent de façon continue par condition météorologique de vol aux instruments, sauf indication contraire.

PROCÉDURES (PRO)

PRO **HÉLI** **BRUIT**	Arr 2000 ASL, dép 1500 ASL. Ops sur skis interdites. Utiliser les routes héli telles que montrées sur la VTPC Montréal ou telles qu'avisées par ATC. Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105): A. Piste 11 préférentielle. B. Départ piste 29: monter dans l'axe de piste jusqu'à 1000 ASL. C. Les posés-décollés piste 29 ne sont pas permis entre 23-06 (heure locale). Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106): Circuits piste 29: monter dans l'axe de piste, tourner à gauche, suivre les lignes à haute tension et la route 337 jusqu'à la hauteur du centre-d'achats puis tourner à gauche en vent arrière pour le circuit piste 29.

Critères acoustiques d'utilisation/Pistes soumises aux critères acoustiques

Procédures concernant les hélicoptères

La rubrique **PRO** concerne les circuits et les altitudes, les routes VFR particulières dans les zones, les restrictions à certains types de trafic, d'autres activités aériennes dans les zones, les procédures particulières concernant les hélicoptères et les Critères acoustiques d'utilisation/ Pistes soumises aux critères acoustiques.

Les restrictions relatives à l'exploitation qui sont spécifiées par le Ministre afin de se conformer au Certificat d'aéroport émis pour l'aérodrome/héliport seront indiquées par (RAC 602.96).

Les circuits se font à gauche à moins que la mention de circuits obligatoires à droite ne soit spécifiée (RAC 602.96), p. ex.,

PRO	Circuits à droite pistes 22, 28 & 34 (RAC 602.96)

Les Critères acoustiques d'utilisation et/ou les Pistes soumises aux critères acoustiques, sont indiquées dans (RAC 602.105) ou (RAC 602.106) respectivement. Pour de plus amples renseignements au sujet des Critères acoustiques d'utilisation et/ou les Pistes soumises aux critères acoustiques, consulter l'AIP AD 2.21.

Les trajets d'approche et de départ sont identifiés par leur relèvement arr/dép par rapport à l'héliport, la pente en pourcentage (si elle est fournie), la classification (H1, H2 ou H3) et toute autre restriction.

Classification des héliports:

H1 : Les hélicoptères autorisés à utiliser un héliport H1 (arr/dép) sont des hélicoptères multi-moteurs qui peuvent demeurer à au moins 4,5 m (15 pi) au-dessus de tous les obstacles en conformité avec les opérations avec un moteur inopérant du manuel de vol de l'aéronef.

H2 : Les hélicoptères autorisés à utiliser un héliport H2 (arr/dép) sont des hélicoptères multi-moteurs.

H3 : Les héliports H3 (arr/dép) sont disponibles pour les hélicoptères monomoteurs ou multi-moteurs.

Cette rubrique est utilisée en conjonction avec le croquis d'aérodrome et la Carte de procédures terminale VFR (VTPC) lorsque fournis.

PRO	Arr/dép 053° & 233° du héli, pente 16 % (H2) Arr/dép entre 270° & 040° du héli, pente 4.5 % (H1) Arr/dép 105° du héli, pente 6 % (H3), utilisation de jour seulement Arr/dép 356° du héli, pente 12 % (H2), utilisation jour/nuit Arr/dép 140° du héli, pente 12 % (H2), SIVN requis la nuit (RAC 602.96)

ATTENTION

Information brève décrivant des conditions de nature permanente (90 jours ou plus), concernant des installations aéronautiques ou une situation dangereuse, dont la connaissance est essentielle à l'exploitation des aéronefs en toute sécurité.

LAISSÉ

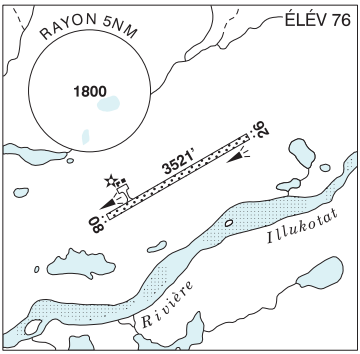
EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT

AÉROPARC ÎLE PERROT QC — Voir MONTRÉAL / AÉROPARC ÎLE PERROT

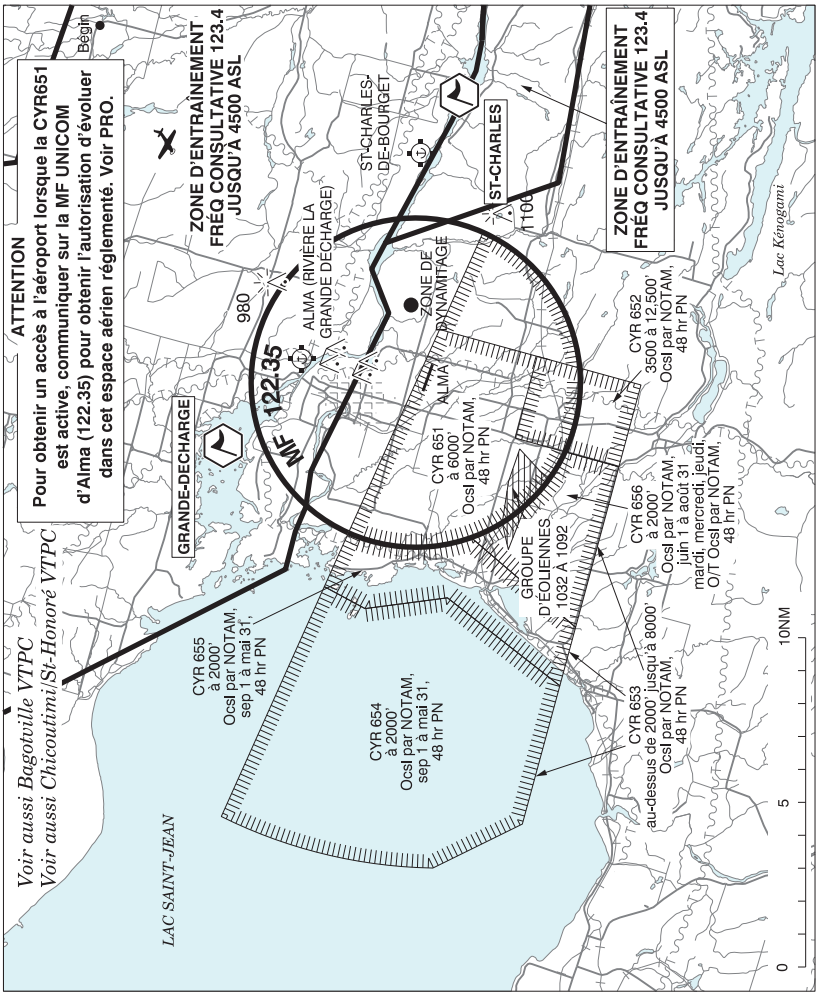
AKULIVIK QC

CYKO



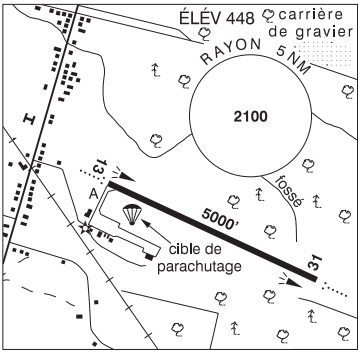
RÉF	N60 49 07 W78 08 55 1.5SW 19°W (2020) UTC-5(4) Élév 76' A5032 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-496-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS
PISTE	Piste 08(079°)/26(259°) 3521x100 GRVL Piste 26 descend 0.97%
CERT PISTE	Piste 08/26 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI; PCN
BALISAGE	08-AS(TE ME), 26-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡

ALMA CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
GRANDE-DECHARGE	VCGRD	N48° 36' 48" W071° 41' 00"
ST-CHARLES	VCSTC	N48° 29' 30" W071° 24' 30"

ALMA QC — CYTF



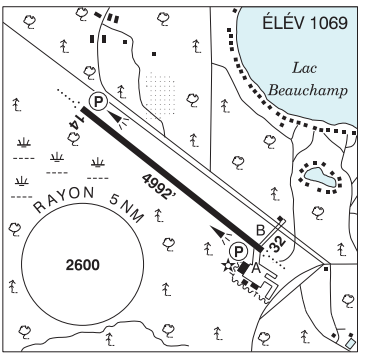
RÉF	N48 30 31 W71 38 29 2.2S 17°W (2014) UTC-5(4) Élév 448' A5010 LO6 LO7 HI5 HI6 CAP
EXP	Développement Économique Alma Lac Saint-Jean 418-669-5104 13-21Z‡ lun-ven Cert Frais d'atterrissage, frais d'usage du tml
PF	A-1,2,7 C-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO 418-669-5406 (voir COMM)
SERVICES	1230-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés, O/T 1 hr PN 418-480-8686. Redevance possible pour quelques svcs.
CARB	100LL (borne de gestion de carburant avbl, ctc exp pour recevoir un code), JA-1 (FSII avbl), SP
S	1(ltée),2,3,4,5,6
JASU	Démarrage électrique 10/15
PISTE	Piste 13(131°)/31(311°) 5000x100 ASPH. Piste 31 descend 0.37%.
CERT PISTE	Piste 13/31 AGN IIIA
CERT TWY	Twy A AGN II
RCR	Exp CRFI Déneigement O/R 1530-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés, O/T 3 hrs PN 418-480-8686. Redevance possible. PCN
BALISAGE	13-AO(TE ME), 31-AO(TE ME) ARCAL-122.35 type K
COMM	
CLNC DEL	Les pilotes au dép doivent au préalable ctc Bagotville Tml pour leur autorisation IFR au 888-813-8508.
MF/ATF	UNICOM 1330-2030Z‡ lun-ven, exc jours fériés (RAC 602.98) O/T tfc 122.35 5NM 3500 ASL
TML	Bagotville 127.2 227.6
CSLT VFR	Bagotville Tml 121.2
AUTO	123.175
NAV	
DME	ITF 110.7 Ch 44 N48 30 14 W71 37 47 (458´)
LOC	ITF 110.7 (piste 13)

ALMA QC (Suite) CYTF

PRO	Plusieurs zones réglementées (CYR) de classe F ont été établies dans la région d'Alma aux fins d'essai des aéronefs télépilotés (RPA). Ces CYR sont activées à l'occasion par NOTAM 48 heures à l'avance. Tel qu'indiqué dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH), il est interdit de piloter un aéronef dans une CYR active sans avoir obtenu une autorisation de vol préalable de l'organisme utilisateur. Lorsque la CYR651 est active et qu'un accès à l'aéroport d'Alma est requis, les pilotes devraient, pour éviter des retards, prendre au préalable des dispositions avec l'organisme utilisateur pour obtenir une autorisation d'évoluer dans la CYR. Les pilotes peuvent communiquer sur la fréquence obligatoire (MF) UNICOM d'Alma (122.35) pour obtenir une autorisation. Cependant, à moins qu'il ne s'agisse d'un vol essentiel, tel qu'un vol MEDEVAC, de la police, d'urgence, etc., l'accès pourrait être retardé. Après avoir obtenu une autorisation, les pilotes doivent entrer dans la CYR651 et en sortir par le nord-est, et les opérations sont limitées aux procédures de circuit pour les arrivées et les départs à l'aéroport seulement. Consulter la VTPC d'Alma pour voir une représentation des CYR.
ATTENTION	Sauts en parachute jusqu'à 12,500 ASL, (DT 12-24Z) mai-sept. Possibilité d'eqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops. Oiseaux migrateurs avr-nov.

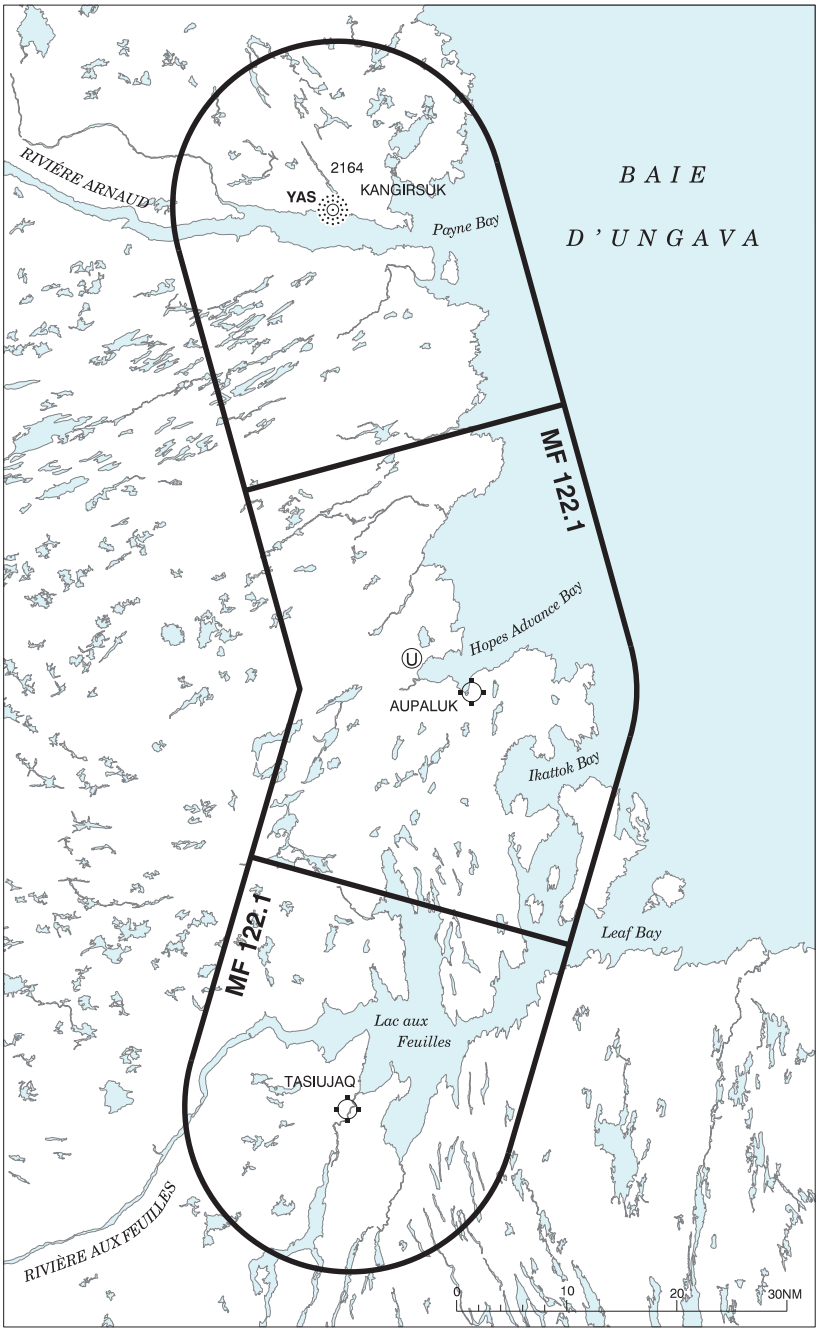
AMOS / MAGNY QC CYEY

RÉF	N48 33 54 W78 14 57 5W 13°W (2016) UTC-5(4) Élév 1069' A5009 LO3 LO4 LO7 HI1 HI5 CAP
EXP	Ville 819-732-4828 Ext 1, Directeur Ext 2 Enr
PF	A-1,2,3,7,8 B-6 C-4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES	11-23Z lun-ven, 13-23Z‡ sam-dim O/T redevances 30 min PN
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl)
HUILE	W100, 20W50
S	1,2,3,4,5,6
SUP FL	D & A-Ice



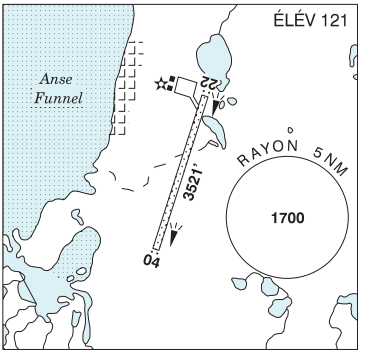
PISTE	Piste 14(141°)/32(321°) 4992x100 asphalte Piste 14 descend 0.4%
TWY	Twy B entretien lté l'hiver
RCR	Exp 11-23Z lun-ven, 13-23Z‡ sam-dim O/T 1 hr PN pour CRFI, 2 hrs PN pour déneigement, frais de rappel
BALISAGE	14-AO(TE HI) P2, 32-AO(TE HI) P2 ARCAL-123.0 type K
COMM	
ATF	UNICOM 11-23Z lun-ven, 13-23Z‡ sam-dim O/T tfc 123.0 5NM 4100 ASL
ATTENTION	Exploitation d'hydravions au lac Beauchamp adj NE. Fréq commune 123.0.

AUPALUK / KANGIRSUK / TASIUJAQ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



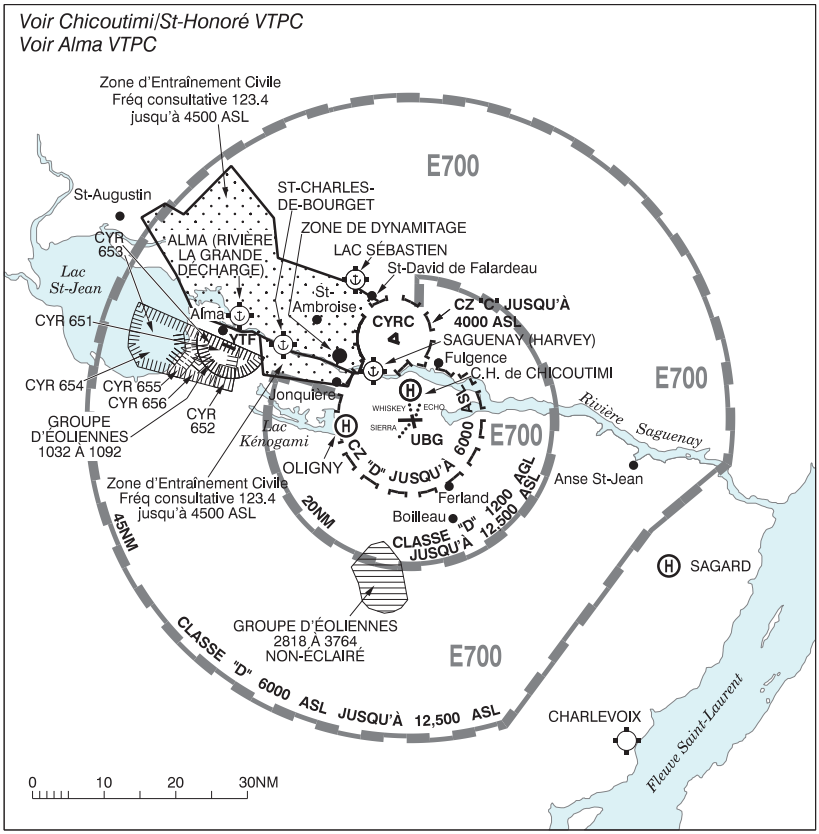
AUPALUK QC

CYLA



RÉF	N59 17 48 W69 35 59 0.2E 22°W (2021) UTC-5(4) Élév 121´ A5027 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-491-1530, hrs d'ops 1230-2230Z‡
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS
PISTE	Piste 04(037°)/22(217°) 3521x100 gravier Piste 04 monte 1.33%.
CERT PISTE	Piste 04/22 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI; PCN.
BALISAGE	04-AS(TE HI), 22-AS(TE HI) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM joignant les cercles MF de Kangirsuk et Tasiujaq par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3500 ASL (RAC 602.98), voir Aupaluk/Kangirsuk/Tasiujaq VTPC.
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡

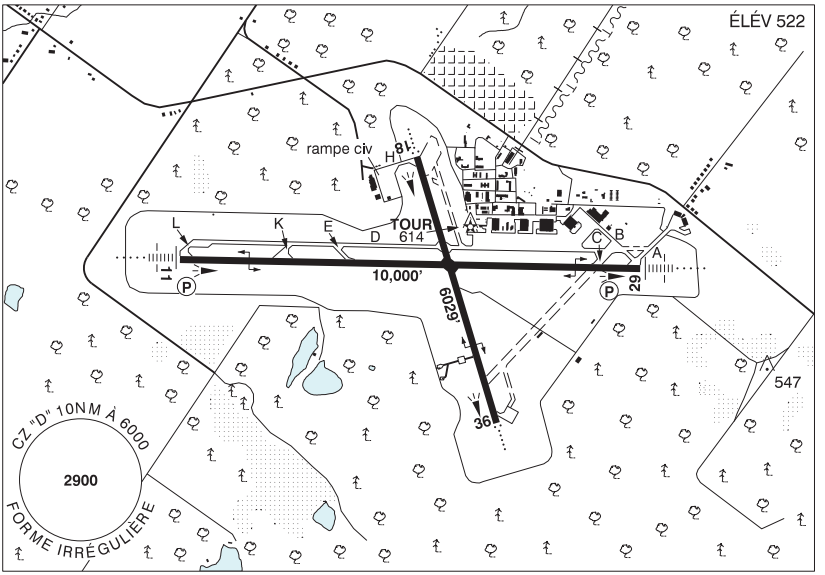
BAGOTVILLE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



ESPACE AÉRIEN DE CLASSE D DE BAGOTVILLE

Afin d'augmenter la capacité du svc radar tml à Bagotville, les aéronefs avec un code transpondeur permanent désirant pénétrer l'espace aérien de classe D de Bagotville doivent ctc le tml de Bagotville sur la fréq 121.2 avant de pénétrer l'espace de classe D. Tous les aéronefs VFR désirant pénétrer l'espace aérien de classe D de Bagotville et n'ayant pas déposé un plan de vol avec arr ou dép à/de TCA Bagotville ou St-Honoré, peuvent obtenir un code transpondeur en vol sur la fréq 121.2 ou par téléphone au numéro suivant 1-888-813-8508, avant de pénétrer l'espace aérien de classe D du TCA de Bagotville. En vigueur quotidiennement. Tout utilisateur d'aéronef télépiloté (RPA) souhaitant opérer dans l'espace aérien de classe D Bagotville doit contacter le centre des ops au 418-677-7342.

BAGOTVILLE QC — CYBG



RÉF	N48 19 50 W70 59 47 4.5W 18°W UTC-5(4) Élév 522´ A5010 LO7 HI5 HI6 CAP RCAP
EXP	MDN (Aéroport Saguenay-Bagotville) Mil: Airlift msg ou PN CSN 319-661-7342 Civ: 48hrs PN ctc 418-677-7342 ET 418-677-2651 ext 6900 Frais d'atterrissage, frais de services obligatoires
PF	A-1,2,3,6 C-4,5 48 hrs préavis par téléphone pour B-5 (Mil seulement)
DOUANES	AOE/M Ops de 3 Esca CSN 319-661-7342, 418-677-4000 Ext 7342 PN obligatoire. PN dur opr hrs 12 à 72 hrs avant l'ETA; AOE/30 418-698-5732, 888-226-7277 1300-2130Z‡ lun a ven exc fériés
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO or 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4105 (Toll free within Canada & USA)
MIL	418-677-7342, CSN 319-661-7342, NTAS 269-5342
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12 & 18Z (plus 15 et 21Z dur mil flt ops). Exposé Met pour mil seulement. Section Lcl Met CSN 661-7648. O/T CMC 1-800-WXMETEO (996-3836) ou CSN 432-2613. (Voir COMM).

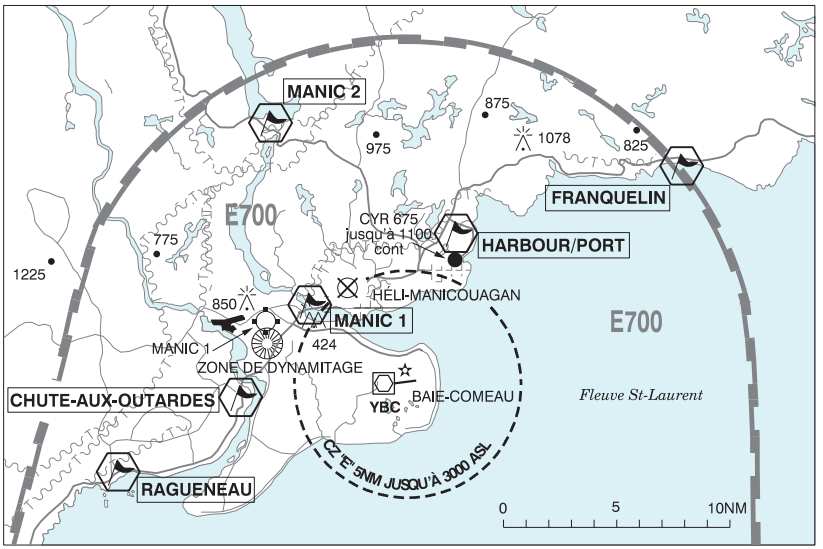
BAGOTVILLE QC (Suite) CYBG

SERVICES	Mil: PPR requis pour tous les aéronefs via Ops ERE CSN 319-677-7342, NTAS 269-5342, 418-677-7342. Tran svcg 08-17 hrs lcl lun-ven sauf jours fériés, A/T par arng spécial. PN ou Airlift msg requis. Tran svcg lté au stationnement des aéronefs, au ravitaillement et démarrage. Équipages doivent faire l'inspection avant vol et superviser les techniciens au sol, le ravitaillement et l'installation des goupilles de Sureté. Équipages et pers qui désirent sortir et rentrer le CYBG GRA doivent obtenir une carte visiteur GRA de la cabane de garde en sortant. Accès interdit au CYBG GRA avec une carte d'accès d'une autre base uniquement. Les cartes visiteur doivent être remis avant le départ. Civ : PPR requis pour tous les acft non FC, 48 hrs PN Ops ERE 418-677-7342. Tous les aéronefs civ sont requis de coord via Trans-Sol Aviation 418-677-2227.
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), F-34, SP
HUILE	123, 128, 133, 148, 156, SOAP, (15W50, W80 disponibles par l'entremise d'Avjet 418-677-2555 Page 418-693-7116)
S	1(lté), 2,3. Svc sanitaire (toilettes) disponible 48 hrs PN par l'entremise d'Ops de l'Ère. Civ: Svc sanitaire (toilettes) via Trans-Sol Aviation 418-677-2227. Civ4 (lté), 6
SLIA	CAT 5
SUP FL	D & A ice, LHOX, LOX
JASU	CE1,3,13,15,16, CA2, CEA1,2
CSLT MIL	Ops de l'Ère 264.6 Aéronefs mil itinérant appelez pour signaler vos besoins 10 min avant l'atterrissage
CSLT PRIVÉ	Trans-sol 122.9 418-677-2227
PISTE	Piste 11(109°)/29(289°) 10000x150 asphalte/béton Piste 18(181°)/36(001°) 6029x150 asphalte RAG: Piste 11 BAK-12 Smart Arrest, B, (1500'); Piste 29 BAK-12 Smart Arrest, B, (1500'); Piste 36 BAK-12 Smart Arrest (1600')
RCR	Exp Hydroplannage peut survenir sur la piste 11/29 (surtout à l'intxn de la piste 18/36) lors de fortes précipitations ou de précipitations prolongées. CRFI, PCN. Piste 11/29 PCN 91/F/A/W/T. Piste 18/36 PCN 54/F/A/W/T.
BALISAGE	11-AN(TE HI) P2 GPI 1000' TCH 52', 29-AN(TE HI) P2 GPI 1000' TCH 55', 18-AO(TE HI), 36-AO(TE HI)
COMM	Avis de vol, les heures et les dates d'opérations peuvent varier et seront diffusées sur ATIS.
ATIS	125.8 (français) 124.2 (anglais) 302.5
CLNC DEL	119.0 384.5
SOL	121.7 275.8
TOUR	126.2 236.6 337.7 (E)
TML	127.2 227.6 (E)
CSLT VFR	121.2
PMSV	344.6 ltd hrs.
NAV	
NDB	YBG 356 N48 20 02 W71 08 46
TACAN	UBG 110.0 Ch 37 N48 19 46 W70 59 44 (531') Aléatoire entre 030°-080° & 200°-250° au-delà de 35NM à moins de 6000'. Entretien préventif 12-16Z‡ chaque mar.
ILS	ITV 110.15 (Piste 11) RVR, IBG 111.5 (Piste 29) Entretien préventif chaque mer 17-21Z‡ exc dur IFR & les jours fériés.

BAGOTVILLE QC (Suite) CYBG

PRO	Circuit à droite pistes 11 & 18 (RAC 602.96). Alt circuit héli 1000 ASL, convl 1500 ASL, aéronef à réaction de chasse 2000 ASL. Dans les conditions VMC, les aéronefs effectuant une apch IFR ou VFR ne doivent pas au décollage ou sur la remontée voler au-dessus de 1500 ASL jusqu'à la limite de fin de piste. Aucun vol d'entraînement civ n'est permis de 2100 à 0700 hrs lcl. Dégivrage - Communiquer avec 3 Wg Ops Ctr au 418-677-7283. Piste 11, aéronefs civ prévoyez décoller du twy K afin d'éviter le câble d'arrêt. Avisez si impossible. Longueur de piste restante 7800', 6300' avant le câble d'arrêt. Entretien préventif du Radar de surveillance de région terminale 0130-0530Z‡ chaque mer. Procédure d'évitement du souffle des avions lorsque la piste 29 est active: Quand le câble d'arrêt de l'est est en opération, circulez à contresens piste 29, effectuez le virage de 180° en avant du câble en pointant le souffle des moteurs vers le sud en tout temps. Les approches radar de précision (Mil seulement) sont disponibles seulement avec la coordination antérieure avec le terminal CYBG CSN 319-661-7407, les aéronefs itinérants doivent se coordonner à l'avance pour assurer la disponibilité.
HELI	VFR, arr/dep req Echo, Sierra ou Whiskey rtes. Voir VTPC. Echo, demeurez au N de la piste 11/29. Sierra, demeurez au S de la piste 11/29 jusqu'à l'autorisation de l'ATC. Whiskey, demeurez au N de la piste 11/29. Dep maintenir 500 AGL dans un rayon de 5NM de l'aprt ou tel qu'autorisé par l'ATC. Arr maintenir 500 AGL dans un rayon de 1NM de l'aprt. **Ops aériennes de sondages/photo:** CYBG MTCA - 48 hrs PN. CYR/CYA - 7 jours PN. Toutes demandes via: coe@forces.gc.ca. Pour info ctc la 3ème Esca au Ctr des plans vols au 418-677-4000 poste: 7342.
ATTENTION	Tfc considérable aéronefs à réaction de chasse dans la zone tml. Achalandage intense de planeurs jusqu'à 3500 ASL N de la piste 11/29 W de la piste 18/36 à l'intérieur de 3NM fin de semaine/jours fériés mai-oct, quotidiennement juil-août. Évitez CZ St-Honoré 4NM N (à 4000 ASL), Tour 118.4/237.4. Activites de paramoteurs NORDO a base altitude au environ de Bagotville A/D

BAIE-COMEAU CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR

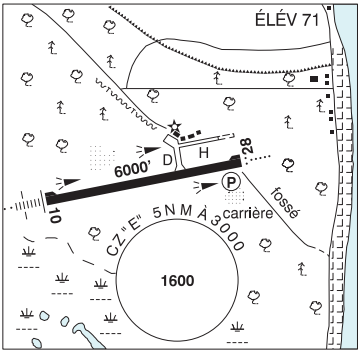


BAIE-COMEAU CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
CHUTE-AUX-OUTARDES	VCHUT	N49° 07' 31" W068° 23' 34"
FRANQUELIN	VCFRN	N49° 17' 35" W067° 53' 59"
HARBOUR/PORT	VCHBR	N49° 13' 59" W068° 07' 53"
MANIC 1	VCMNC	N49° 11' 28" W068° 19' 46"
MANIC 2	VCMNK	N49° 19' 14" W068° 20' 52"
RAGUENEAU	VCRAG	N49° 04' 12" W068° 32' 03"

BAIE-COMEAU QC CYBC

RÉF	N49 07 57 W68 12 16 5SSW 18°W (2015) UTC-5(4) Élév 71' A5010 LO7 HI6 CAP
EXP	MRC Manicouagan 418-589-9177 1030-0230Z‡ lun-ven; 13-21Z‡ dim O/T 2 hrs PN 855-295-8585 Cert Frais d'usage du tml, Frais d'atterrissage
PF	A-1,2,3,6,7 C-5 D-4
DOUANES	AOE/CAN
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z. Cam météo



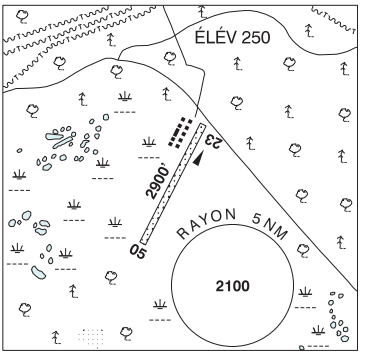
SERVICES	Redevance possible pour svcs
CARB	100LL, JA-1, HPR
HUILE	15W50
S	1,2,3,4,5,6
SUP FL	D-ice Type I, IV 3 hrs PN
JASU	10/15
CSLT PRIVÉ	AVJET 123.0 13-21Z‡ lun-ven O/T 1 hr PN 418-589-8923.
PISTE	Piste 10(098°)/28(278°) 6000x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 10/28 AGN IV
CERT TWY	Twy H AGN IIIB
TWY	Voie de circulation H 35´ de large non controlé.
RCR	Exp 09-01Z‡ lun-ven exc hols O/T 3 hrs PN 855-295-8585 CRFI, PCN Aucun entretien l'hiver sur la voie de circulation H.
BALISAGE	10-AN(TE HI), 28-AO(TE HI) P2 ARCAL-118.3 type K
COMM	
RCO	Mont-Joli rdo 118.3 PTC avbl (RAAS)
MF	Mont-Joli rdo 118.3 5NM 3000 ASL (RAC 602.98)
AWOS	128.15 (français) 125.85 (anglais)

BAIE-COMEAU QC (Suite) — CYBC

NAV	
VOR/DME	YBC 117.7 Ch 124 N49 08 03 W68 13 17 (98')
ILS	IBC 110.3 (piste 10) RVR
PRO	Stationnement d'aéronefs au S de la rampe.
ATTENTION	Dynamitage périodique 6.5NM NW et 6NM N de l'aprt.

BAIE-COMEAU (MANIC 1) QC — CSL9

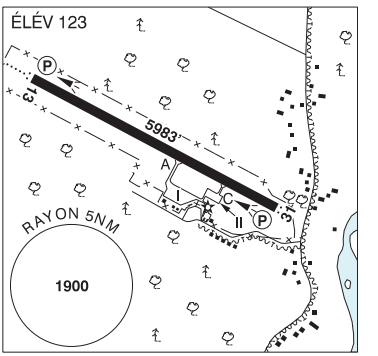
RÉF	N49 11 04 W68 21 45 2SSW 18°W (2015) UTC-5(4) Élév 250´ A5010
EXP	Association des pilotes de Manicouagan 418-296-5359 Enr PPR
PF	C-1,2,3,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 05/23 2900x75 sable
RCR	Exp Entretien ltée



COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3300 ASL à l'extérieur CYBC MF (118.3)
PRO	Circuit à droite piste 23 (RAC 602.96).
ATTENTION	Activité d'ultra-légers. Antenne 850 ASL 1.5NM NW. Dynamitage périodique 1.2NM SSW.

BONAVENTURE QC — CYVB

RÉF	N48 04 16 W65 27 37 1.6NE 17°W (2025) UTC-5(4) Élév 123' A5010 LO8 HI6 CAP
EXP	Administration 418-534-2154; Ministère des transports et de la mobilité durable 418-534-2162 Cert
PF	A-6 C-2,3,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO 418-534-4566 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 418-534-2162 11-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam (voir COMM) Cam météo

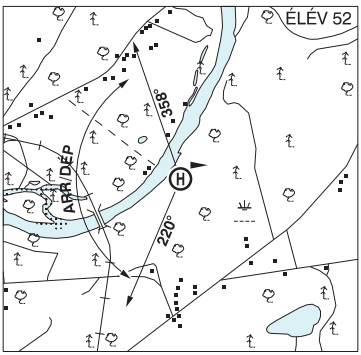


BONAVENTURE QC (Suite) CYVB

SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) 13-23Z‡ lun-ven, 14-17Z‡ sam-dim & hols, oct-avr; 13-23Z‡ lun-ven, 14-20Z‡ sam-dim & hols, mai-sep O/T redevances 1 hr PN Avjet 418-534-2528
HUILE	W15W50
S	4,5,6
PISTE	Piste 13(132°)/31(312°) 5983x148 ASPH
CERT PISTE	Piste 13/31 AGN IIIB
CERT TWY	Twy C AGN II
TWY	Voie de circulation C disponible pour aéronefs légers, 1 mai-1 nov.
RCR	Exp 12-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam, O/T MEDEVAC seulement 3 hr PN, CRFI PCN
BALISAGE	13-AO(TE ME) P2, 31-AS(TE ME) P2 ARCAL-123.0 type K Voie de circulation C non éclairée.
COMM	
DRCO	Québec rdo 123.55 (FISE)
MF/ATF	UNICOM (AU) 11-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam O/T tfc 123.0 5NM 3200 ASL (CAR 602.98)
AUTO	122.05
ATTENTION	Activités aviaires intensives mai-nov. P-line non-éclairée 384 ASL (182 AGL) aprx entre 1.5 et 2.1NM N à NE de l'A/D. Clôture aprx 10 AGL traverse l' apch piste 13 aprx 840' du seuil de piste.

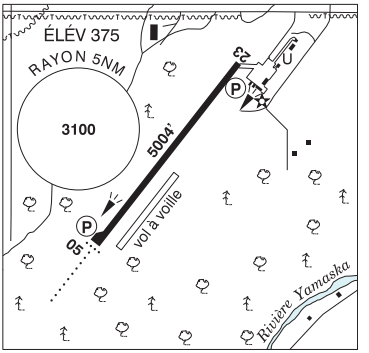
BONAVENTURE (H. STEVER) QC (Héli) CBS3

RÉF	N48 03 04 W065 26 48 1.4ESE 17°W (2024) UTC-5(4) Élév 52' A5010
EXP	Harvey Stever 418-877-2434 Enr PPR
PF	C-1,2,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HELI-SURFACE	FATO/TLOF 64' x 64' ASPH Aire de sécurité 85' x 85' Longueur hors tout maximale héli 43'
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver.



COMM	
DRCO	Québec rdo 123.55 (FISE)
MF/ATF	UNICOM (AU) 11-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam O/T tfc 123.0 5NM centrée sur l'aéroport Bonaventure 1.3NM N 3200 ASL (CAR 602.98).
PRO	Arr/dép entre 220° et 358° du héli.
ATTENTION	Lignes à haute tension 25 AGL aprx 164' S du héli. Arbres 25 AGL aprx 656' N et 1312' W du héli.

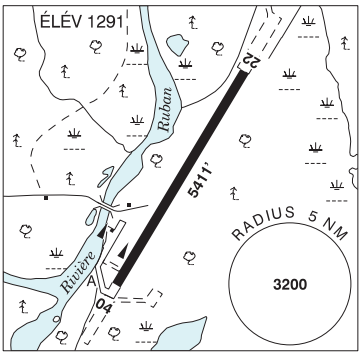
BROMONT (ROLAND DÉSOURDY) QC — CZBM



RÉF	N45 17 27 W72 44 31 3.4WSW 15°W (2012) UTC-5(4) Élév 375' VTA A5002 LO6 LO8 HI5 CAP
EXP	Régie Aéroportuaire Régionale des Cantons de l'Est 450-534-2325 Enr
PF	A-1,2,6 (les hrs d'ops de l'aprt) C-3,4,5
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 1330-0500Z‡ lun-dim exc jours fériers
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng flts PPR. Plans de vol par facsimilé au 514-633-2877 & ajouter numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép.
MÉTÉO	AUTO 450-919-0840 H24 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 450-534-2325 12-22Z‡ (voir COMM) Webcam
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1, SP, HPR
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5,6 12-22Z‡
JASU	CE14
CSLT PRIVÉ	122.15
PISTE	Piste 05(053°)/23(233°) 5004x100 ASPH Piste 23 descend 0.6% AGN IIIB
TWY	Twy U Pvt
AIRE DE TFC	Code d'accès 2305
RCR	Exp 12-22Z‡ O/T 1 hr PN (Frais) 450-535-2325 ou 450-531-7288 / 450-525-0861 PCN
BALISAGE	05-AD (non-std 2600') (T LO) P2, 23-(T LO) P2 ARCAL-122.15 type J
COMM	
CLNC DEL	Les pilotes au dép doivent au préalable ctc le FIC de Québec pour les autorisations IFR au 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF
MF/ATF	UNICOM (AU) 12-22Z‡ O/T tfc 122.15 5NM 3400 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.975
PRO	**Circuits:** Circuit à droite piste 23 (RAC 602.96). Aucun survol de l'aéroport durant les opérations de planeurs. **Ops de planeurs Mil (jaune):** Circuits à gauche piste 23, circuits à droite piste 05 (RAC 602.96). Toutes ops de planeurs et décollage du remorqueur se font parallèle et 300 pieds E de la piste. Priorité au planeurs en approche (RAC 602.19). **Ops de Planeur Civil (haute performance):** Planeurs civils sont blancs, hautes performances, joignent circuit normal et ldg/tkof sur piste asphalte. Lgt pour P-lines doit être activé en entrant dans la zone MF/ATF la nuit par ARCAL (voir BALISAGE). **Entrainement:** Entrainement VFR et IFR non auth 03-12Z‡ nov-avr, 02-12Z‡ mai-oct. Posés-décollés non auth 03-12Z‡ nov-avr, 02-12Z‡ mai-oct.
ATTENTION	**Parachutage:** Activités de sauts en parachute 10NM W. P-Lines balisées 187 AGL aprx 2NM NE de l'A/D

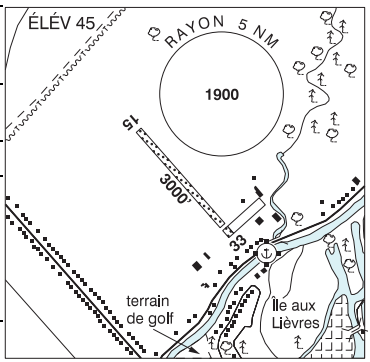
CASEY (CAMP DE BASE) QC — CSQ4

RÉF	N47 56 15 W74 05 26 4.6ENE 14°W (2022) UTC-5(4) Élév 1291' A5009
EXP	Stratos Aero (9351-3711 Québec Inc.) 514-478-1636 Enr PPR
PF	A-1,2,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
S	4,5, 6 (urgence seulement)
PISTE	Piste 04(045°)/22(225°) 5411x100 ASPH/NEIGE
TWY	Twy A non avbl aux acft avec envergure plus grand que 54'.
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver, piste parfois damée en hiver pour avion sur ski uniquement.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4300 ASL
ATTENTION	Possibilité de faune et des débris sur la piste. Collines de plus de 1900 ASL entourant la piste.



CARIGNAN (BOUTHILLIER) QC — CRG3

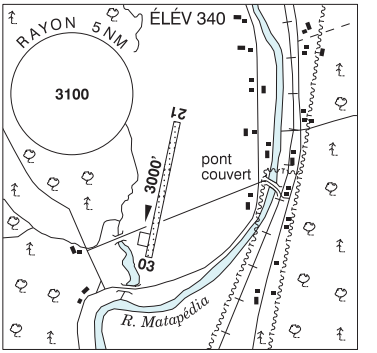
RÉF	N45 28 40 W73 18 05 1.1NNE 15°W (2015) UTC-5(4) Élév 45' VTA A5002
EXP	Serge Bouthillier 514-216-5634 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
S	1,4
PISTE	Piste 15/33 3000x50 GAZON Seuil 33 décalé 200'
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM en-dessous de 2000 ASL à l'extérieur de la CZ de CYHU
TML	Montréal 134.15 2000 ASL et au-dessus
ATTENTION	Hydroaérodrome adj E. Fréq commune. Sfc nivelée ltée. Fossés de chaque côté en bordure de la piste. Arbres 60' finale piste 33. Ligne de transmission électrique balisée 150 AGL 0.3NM NW du seuil de la piste 15.



CAUSAPSCAL QC

CTF3

RÉF	N48 18 41 W67 15 05 2SSW 18°W (2015) UTC-5(4) Élév 340´ A5010
EXP	Ferme Gendron 418-756-3366 Enr
PF	C-1,3,5,6 D-2
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 03/21 3000x75 gravier Exp Aucun entretien l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3400 ASL

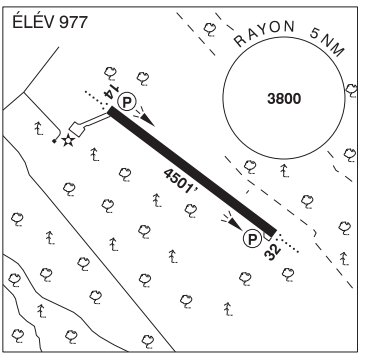


CHAPAIS QC — Voir CHIBOUGAMAU / CHAPAIS

CHARLEVOIX QC

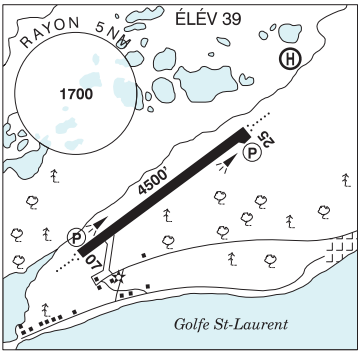
CYML

RÉF	N47 35 51 W70 13 26 16°W (2022) UTC-5(4) Élév 977' A5002 LO7 CAP
EXP	Muni 418-489-2010 Fax 418-452-3247 Enr Frais d'atterrissage (aéronef 2000 kg et plus seulement)
PF	A-1 C-2,3 D-4,7
DOUANES	AOE/CAN
PRÉP/VOL FIC ACC MÉTÉO	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) Montréal 800-633-1353 AUTO 418-489-2016 (voir COMM) Cam météo
SERVICES CARB HUILE SUP FL JASU	PN 13-21Z lun-ven 15 mai-16 jun et 9 oct-13 oct, 13-21Z 17 jun-8 oct, Redevance possible pour quelques svcs 100LL, JA-1 15W50 D & A-ice PPR Démarrage électrique 10/15
PISTE RCR	Piste 14(143°)/32(323°) 4501x150 ASPH Piste 32 monte 0.51%. Exp 1330-2130Z‡ 1 mai-29 oct; Aucun entretien l'hiver.
BALISAGE	14-AO(TE ME) P2, 32-AO(TE ME) P2 ARCAL-123.0 type K
COMM ATF AUTO	 UNICOM hrs ltée O/T tfc 123.0 5NM 4000 ASL 122.55 (anglais seulement)



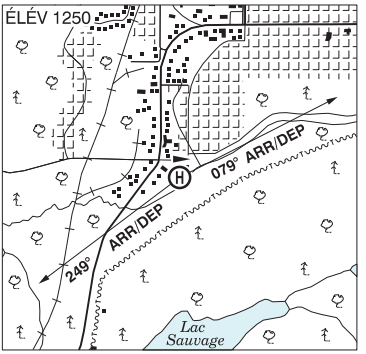
CHEVERY QC — CYHR

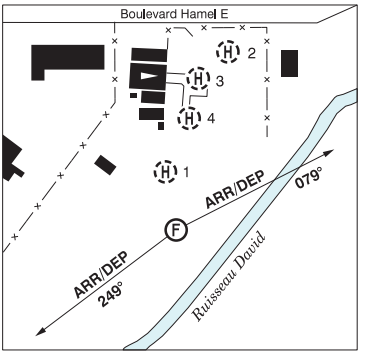
RÉF	N50 28 08 W59 38 12 18°W (2024) UTC-4 Élév 39' A5011 A5012 LO7 LO8 HI6 CAP
EXP	Municipalité de la Côte Nord du Golfe St-Laurent 418-787-2215 Cert
PF	B-1,7 C-2,3,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO (voir COMM) 418-787-2389 svc en français non disponible Cam météo



SERVICES **CARB**	 JA-1 11-23Z lun-ven O/T redevance, 48 hr PN sam-dim 418-787-0187, 581-621-1750 emerg 514-772-9255
PISTE	Piste 07(073°)/25(253°) 4500x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 07/25 AGN IIIA
RCR	Exp ou 819-213-2088 12-21Z lun-ven O/T 3 hr PN PCN
BALISAGE	07-AO(TE ME) P2, 25-AO(TE ME) P2 ARCAL-123.5 type K
COMM **ATF**	 tfc 123.5 corridor voir section PRO
AUTO	122.55 (anglais seulement)
PRO	Activités d'hélicoptères au NE (1500 pieds) du seuil 25. Pour des utilisations héliportuaires de l'hydro-Québec, maintenir 500 ASL ou plus bas dans un rayon de 3 NM. Demeurer à l'écart de l'axe d'approche de la piste 25. En cas de conflit, la priorité doit être accordée aux aéronefs établis dans le circuit ou en approche aux instrument. tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Activité aviaire avr-sep

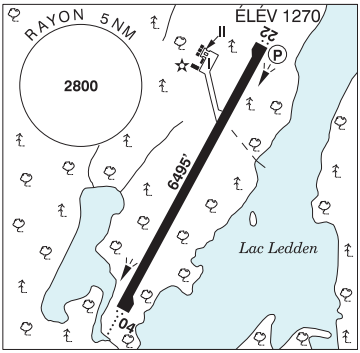
CHIBOUGAMAU QC (Héli) CSB4





RÉF	N49 54 16 W74 23 02 Adj SW 16°W (2015) UTC-5(4) Élév 1250' A5009
EXP	Hamel Multiservices Inc. 581-445-2015, 418-770-1650 Enr PPR Frais d'atterrisage
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	Redevance possible pour svcs, 24 hr PN 1,4,6
HÉLI-SURFACE	FATO 100' x 100' GRVL Aire de sécurité 114' x 114' Longueur hors tout maximale héli 57.4' Plate-forme de stationnement 1: 65' dia GRVL Plate-forme de stationnement 2: 48' dia GRVL Plate-forme de stationnement 3: 48' dia GRVL Plate-forme de stationnement 4: 48' dia GRVL
COMM **ATF**	Gardez l'écoute sur Val d'Or rdo 11-01Z‡ O/T tfc 122.0 5NM 4300 ASL
PRO	Arr/dép 079º & 249º du héli, pente 8%

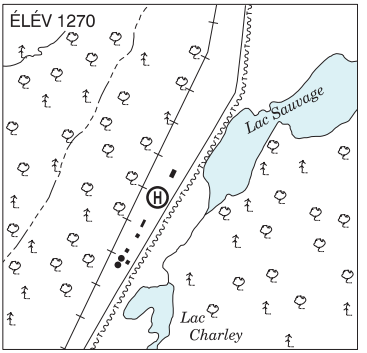
CHIBOUGAMAU / CHAPAIS QC — CYMT



RÉF	N49 46 19 W74 31 41 10.7SW 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 1270´ A5009 LO3 LO7 HI1 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-748-2211 ext 5 Cert H24
PF	A-1 C-2 D-3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) Cam météo TAF 13-01Z‡, hrs d'émission: 13, 18Z (DT 12, 18Z).
SERVICES	
CARB	100LL, JA, HPR 418-748-4429 12-03Z‡ mai-oct, 12-22Z‡ nov-avr.
HUILE	W80, W15W50
S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 04(044°)/22(224°) 6495x148 ASPH
CERT PISTE	Piste 04/22 AGN IIIB
RCR	Exp 1130-0200Z‡ lun-ven, 1300-2130Z‡ sam & dim O/T 3hrs PN MEDEVAC seulement ctc Exp CRFI. Entretien l'hiver 10-03Z‡ lun-ven, 10-21Z‡ sam & dim pour vols réguliers.
BALISAGE	04-AO(TE ME), 22-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.0 type K
COMM	
RCO	Val d'Or rdo 122.0 (RAAS) 11-01Z‡ Québec rdo 123.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	Val d'Or rdo 11-01Z‡ O/T tfc 122.0 5NM 4300 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 127.3
AWOS	(Anglais) 126.25 (Français) 128.75
NAV	
NDB	CHIBOO MT 209 (M) N49 47 58 W74 29 43
DME	CHIBOO YMT 112.1 Ch 58 N49 48 00 W74 29 44 (1340´)
ATTENTION	Activité d'hydravions adjacent sur le lac Ledden. Possibilité d'animaux sauvages à proximité de la piste. Activité aviaire avr-mai/sep-oct. Zone boisée jusqu'à 1355 ASL aprx 1149'-2839' avant thld 22 et 418'-745' NW prolongement de l'axe de piste. Zone boisée jusqu'à 1314 ASL aprx 1026' S avant thld 04 et 473' NW prolongement de l'axe de piste.

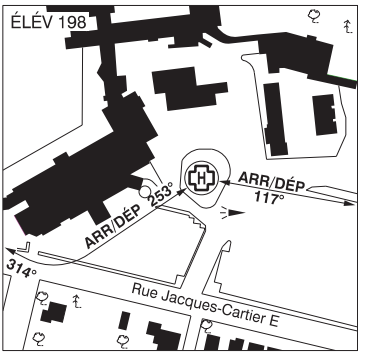
CHIBOUGAMAU (HYDRO-QUÉBEC) QC (Héli) CSE2

RÉF	N49 53 16 W74 24 01 Adj SW 16°W (2014) UTC-5(4) Élév 1270´ A5009
EXP	Hydro-Québec 418-590-9459 Enr PPR
PF	B-1 D-2,3,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	66´ x 66´
COMM	
ATF	Gardez l'écoute sur Val d'Or rdo 11-01Z‡ O/T tfc 122.0 5NM 4300 ASL
A/G	122.9



CHICOUTIMI (C.H. DE CHICOUTIMI) QC (Heli) CCS7

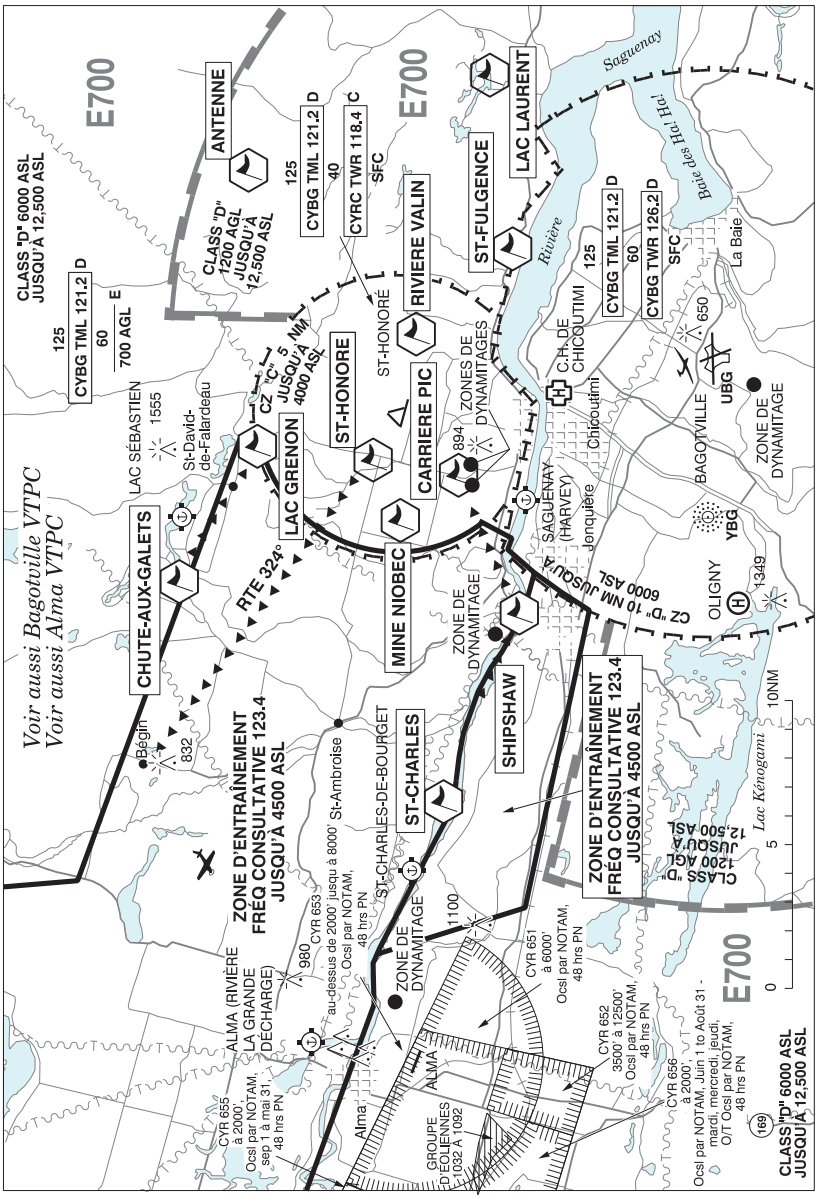
RÉF	N48 25 33 W71 02 52 17°W (2014) UTC-5(4) Élév 198' A5010
EXP	CIUSSS du Saguenay-Lac St-Jean 418-541-1012 Cert PPR 418-541-1234 ext 2811 avant dep, 1 hr avant arr
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO 84' dia ASPH TLOF 24' dia CONC Aire de sécurité 98' Longueur hors tout maximale héli 56.2' (RAC 602.96)
RCR	Exp
BALISAGE	DR(ME) RY(ME) RF RW(ME) O/R Sécurité 418-541-1234 ext 3401 allumer ext 3400 éteindre
COMM	
ATIS	(français) 125.8 (anglais) 124.2
TOUR	Bagotville 126.2
TML	Bagotville 127.2
A/G	Sécurité Hosp 122.75 MHZ 5-10 min PN



CHICOUTIMI (C.H. DE CHICOUTIMI) QC (Heli) (Suite) CCS7

PRO	Arr/dép 117° du héli (H1) (RAC 602.96). Arr/dép trajectoire courbe 253° à 314° du héli, longeant la route Jacques-Cartier (H1) (RAC 602.96). Héli de classe H1, rstd aux hélicoptères multimoteurs rencontrant les exigences de performance de catégorie A, en tout temps (RAC 602.96). Les exploitants aériens qui désirent obtenir le relevé des obst, à jour, des trajectoires d'apch et de dép pour leurs calculs de performances peuvent en faire la demande auprès du directeur de l'héli. **Procédure d'arrivée:** 5-10 min avant l'arr, ctc 122.75 MHZ ou 418-541-1234 ext 2811. Advs vos intentions (apch de l'Ouest ou de l'Est) et attendre la confirmation que l'héli est sécurisé. Sécurité de l'Hosp doivent sécuriser l'héli avant tous les mouvements d'héli. Une remise des gaz lors de l'apch, ou le délai de votre tkof, pourrait être nécessaire.
ATTENTION	Garage d'ambulances 250' SW de l'héli aprx 30 AGL. Arbres 40 AGL S de la rue Jacques-Cartier dans l'axe arr/dép 253° de l'héli. Pente ascendante prononcée du terrain S de la rue Jacques-Cartier. L'héli à l'intérieur de la CZ de Bagotville.

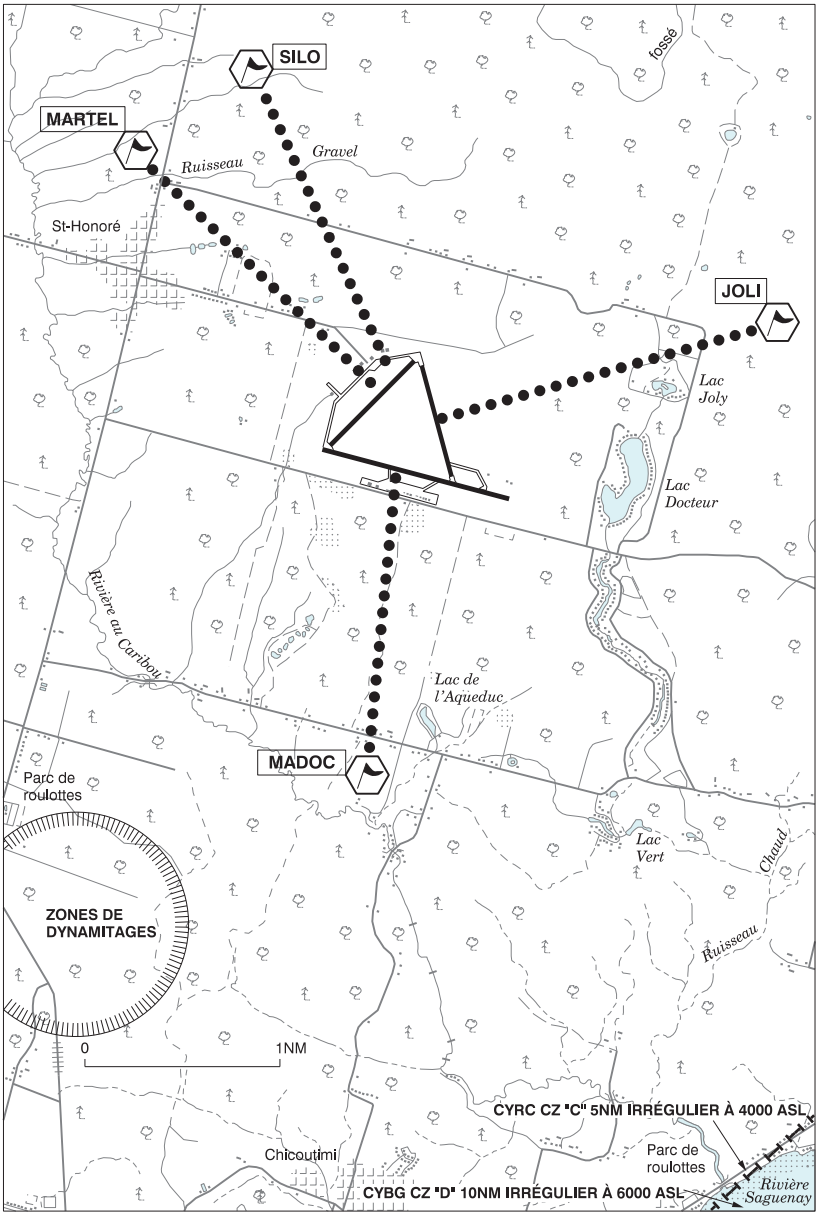
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



CHICOUTIMI/ST-HONORÉ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
ANTENNE	VCANT	N48° 36' 04" W070° 49' 44"
CARRIERE PIC	VCARI	N48° 28' 55" W071° 07' 00"
CHUTE-AUX-GALETS	VCGAL	N48° 39' 15" W071° 13' 00"
LAC GRENON	VCGRN	N48° 36' 15" W071° 04' 45"
LAC LAURENT	VCLLR	N48° 28' 00" W070° 44' 40"
MINE NIOBEC	VCBEC	N48° 31' 55" W071° 09' 28"
RIVIERE VALIN	VCVLN	N48° 30' 30" W070° 58' 15"
SHIPSHAW	VCSSZ	N48° 26' 45" W071° 14' 00"
ST-CHARLES	VCSTC	N48° 29' 30" W071° 24' 30"
ST-FULGENCE	VCFUL	N48° 27' 00" W070° 54' 30"
ST-HONORE	VCHON	N48° 32' 00" W071° 05' 30"

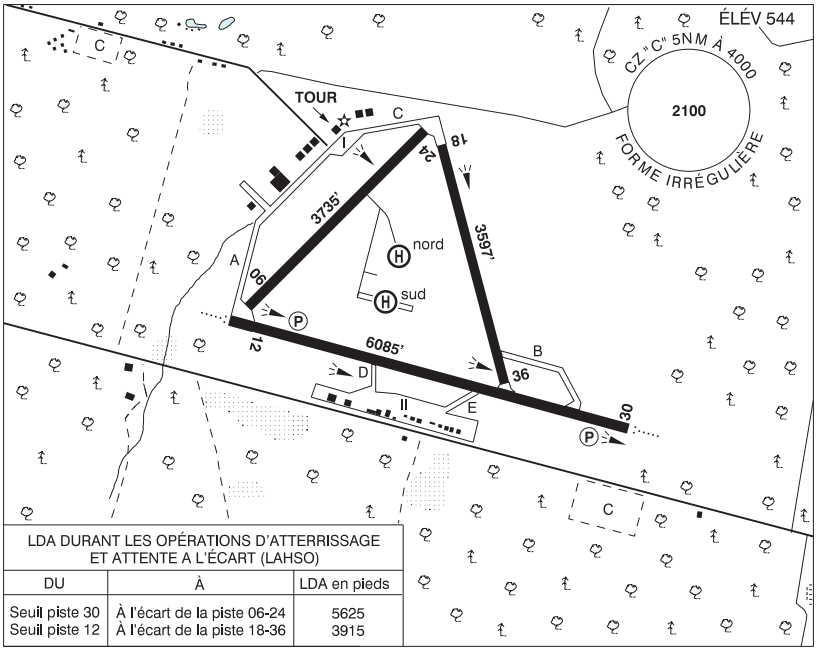
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ HÉLI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



CHICOUTIMI/ST-HONORÉ HÉLI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
JOLI	VCJOL	N48° 31' 47" W071° 00' 19"
MADOC	VCMDC	N48° 29' 20" W071° 03' 31"
MARTEL	VCMTL	N48° 32' 39" W071° 05' 16"
SILO	VCSLO	N48° 33' 04" W071° 04' 22"

CHICOUTIMI / ST-HONORÉ QC CYRC

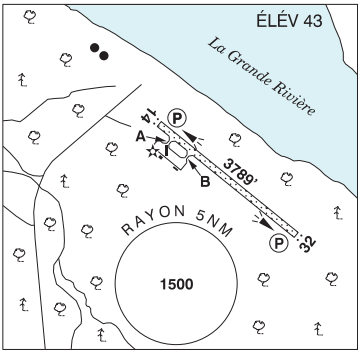


RÉF	N48 31 15 W71 03 02 1.5ESE 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 544' A5010 LO7 HI5 HI6 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-673-4245 (Administration), 418-812-4524 (Entretien) Cert
PF	B-1,2,7 D-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	LWIS H24 LAWO 1300-0130Z‡; 13-03Z‡ lun-ven 1300-0130Z‡ sam-dim 15 oct-16 nov et 15 fév-2 mar. Cam météo

CHICOUTIMI / ST-HONORÉ QC (Suite) CYRC

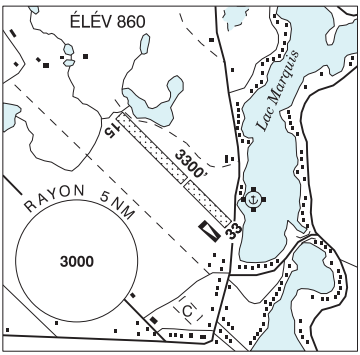
SERVICES	
CARB	100LL, JA
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5,6,7
CSLT PRIVÉ	Exact Air/Petro T 129.15 418-673-3522; AirMédic 13-22Z‡ 418-673-3838 O/T 418-718-5648 redevances
PISTE	Piste 12(122°)/30(302°) 6085x150 asphalte Piste 06(062°)/24(242°) 3735x148 asphalte Piste 18(182°)/36(002°) 3597x148 asphalte Mauvais écoulement des eaux peut causer de l'hydroplanage.
CERT PISTE	Piste 12/30 AGN IIIB Piste 06/24 AGN II Piste 18/36 AGN II
RCR	Exp 12-03Z‡ lun-ven 12-24Z‡ sam-dim CRFI Piste 06/24 aucun entretien l'hiver.
HÉLI-SURFACE	Nord: TLOF 65' x 65' ASPH Sud: TLOF 65' x 820' ASPH
BALISAGE	12-AO(TE ME) P2, 30-AO(TE ME) P2, 18-(TE ME), 36-(TE ME) ARCAL-118.4 type K
COMM	
ATIS	(français) 124.95; (anglais) 134.8
CLNC DEL	Les pilotes au départ doivent au préalable ctc Bagotville Tml pour leur autorisation IFR au 888-813-8508 lorsque TWR fermée.
SOL	St-Honoré 121.9 1300-0130Z‡; 13-03Z‡ lun-ven 1300-0130Z‡ sam-dim 15 oct-16 nov et 15 fév-2 mars.
TOUR	St-Honoré 118.4 (V) 1300-0130Z‡; 13-03Z‡ lun-ven 1300-0130Z‡ sam-dim 15 oct-16 nov et 15 fév-2 mars. (urgence seulement 418-673-4353)
ATF	tfc 118.4 0130-1300Z‡; 03-13Z‡ lun-ven 0130-1300Z‡ sam-dim 15 oct-16 nov et 15 fév-2 mars. 5NM forme irrégulière 4000 ASL
TML	Bagotville 127.2 227.6
CSLT VFR	Bagotville Tml 121.2
PRO	**TFC itinérant: Voir la VTPC de Bagotville.** **Zone d'entraînement:** Trajectoires d'arrivées & départs voir la VTPC. Arrivées: Monomoteurs: Alt minimum 2000 ASL. Hélicoptères: Alt maximum 1000 ASL à l'intérieur de 2.5NM de l'A/D. (voir Héli VTPC). Autres: Alt minimum 2500 ASL. Circuits à droite pistes 06, 12 et 36 (RAC 602.96)
HÉLI	**Arrivées & départs:** Alt maximum 1000 ASL entre l'A/D & les points de compte-rendu. **Départs**: Tous les héli doivent ctc le ctl sol. **Points de compte-rendu:** JOLI (2NM E) arr/dep cap 274°/094°. MARTEL (2NM NW) arr/dep cap 154°/334°. MADOC (1.4NM SW) arr/dep cap 024°/204°. SILO (2NM N) arr/dep cap 169°/349°. **RESTRICTIONS HÉLIPAD:** Hélipads Nord et Sud avbl seulement avec autorisation écrite de l'Exp (RAC 602.96 (3) (d)). Hélipads Nord et Sud avbl durant les hrs d'ops de la TWR seulement (RAC 602.96 (3) (d)).
ATTENTION	**Entraînement:** Entraînement intense à l'ouest de l'aprt à partir de la limite ouest de la CZ jusqu'à St-Augustin (fréq 123.4). **Dynamitage:** Zone de dynamitage rayon 0.54NM centre N48 28 38 W071 06 46 (aprx 3.6NM SW A/D) sfc à 3800 ASL. Zone de dynamitage rayon 0.54NM centre N48 28 41 W071 05 41 (aprx 3.1NM SW A/D) sfc à 3800 ASL.

CHISASIBI QC — CSU2



RÉF	N53 48 21 W78 55 01 1.7NW 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 43´ A5018 LO3 CAP
EXP	Nation Cri de Chisasibi 819-855-2665 ou 819-855-6670 Cert
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
WX	AUTO H24 (see COMM)
PISTE	Piste 14(144°)/32(324°) 3789x100 gravier
CERT PISTE	Rwy 14/32 AGN IIIA
RCR	APM 819-855-2665 13-22Z‡ O/T 3hrs PN
BALISAGE	14-AS(TE ME) P1, 32-AS(TE ME) P1 ARCAL-123.2 type K
COMM	
RCO	Quebec rdo (La Grande) 123.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	tfc 123.2 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.175

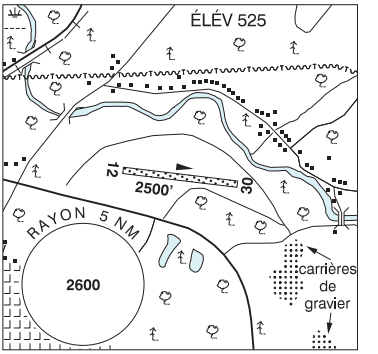
CHUTE-ST-PHILIPPE QC — CCP3



RÉF	N46 39 40 W75 14 42 Adj N 15°W UTC-5(4) Élév 860´ A5002
EXP	Yves Sigouin 819-425-4017, 819-585-2824 Enr PPR
PF	C-1,2,3
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
CARB	100LL
PISTE	Piste 15/33 3300x125 gravier/gazon/neige Piste 33 seuil décalé 1250´.
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver. Ops sur ski.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3900 ASL
ATTENTION	Ligne électrique 50´ du seuil de la piste 33.

DANVILLE QC — CDN2

RÉF	N45 47 39 W71 59 42 Adj 15°W (2024) UTC-5(4) Élév 525' A5002
EXP	Erick Dupuis 819-578-0673 Enr PPR
PF	C-2, 3, 4, 5
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 12/30 2500x50 GAZON Exp
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3600 ASL
PRO	Circuit à droite piste 30 (RAC 602.96).
ATTENTION	Possibilité de faune sur la piste.



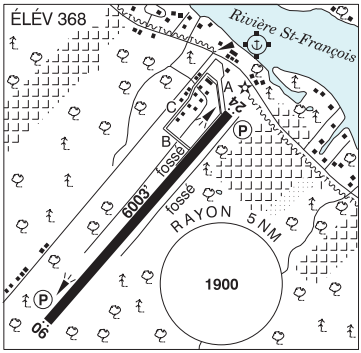
DOLBEAU-MISTASSINI/POTVIN HELI-BASE QC (Héli) — CPH4

RÉF	N48 55 51 W72 12 18 17°W (2014) UTC-5(4) Elev 425' A5010
EXP	R. Potvin 418-671-1222 Reg PPR
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	24' x 60' asphalte Exp
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3500 ASL

DONALDSON QC — Voir KATTINIQ / DONALDSON

DRUMMONDVILLE QC

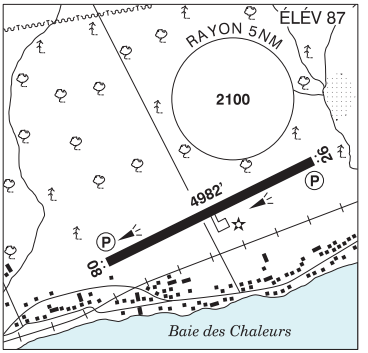
CSC3



RÉF	N45 50 37 W72 23 51 4ESE 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 368' A5002 LO6 LO7 LO8 CAP
EXP	DE (Drummond Économique) Aéroport Drummondville 819-472-1011 Enr
PF	B-1,7,8 C-2,3,4,5,6
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 1330-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
WX	AUTO 819-850-0624 H24 (voir COMM)
SERVICES	Redevances
CARB	100LL, JA
HUILE	80, 100, 15W50
S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 06(056°)/24(236°) 6003x100 ASPH AGN IIIA RESA: 06/24 197'
TWY	Aéronefs tran doivent utiliser la voie de circulation A. Twy B pour tfc lcl. Twy C pour tfc pvt. Véhicule à proximité de la voie de circulation C.
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
BALISAGE	06-AS(TE HI) P1, 24-AS(TE HI) P1 ARCAL-122.8 type K
COMM	
MF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3400 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.55
PRO	Activité de planeurs autour de l'A/D sfc jusqu'à 3000 ASL. De jour sam-dim et jours fériés de la mi-mai à mi-juin et de la mi- août à fin oct. **Considération d'atténuation du bruit**: a) **Piste préférentielle**: Décollage et atterrissage piste 24 lorsque l'aéroport et les conditions de vents le permettent (vitesse moins de 5 kts). b) **Départ**: Monter cap de piste jusqu'à 1000 AGL avant de procéder en route ou dans le circuit. Meilleur taux de montée lorsque possible.
ATTENTION	Possibilité de chevreuils sur la piste la nuit.

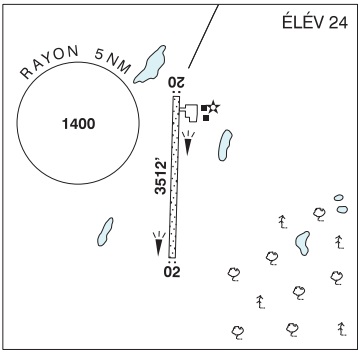
DU ROCHER-PERCÉ (PABOK) QC

CTG3



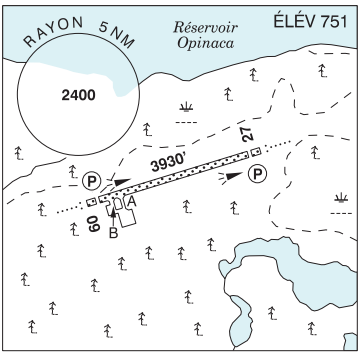
RÉF	N48 23 02 W64 33 46 4W 19°W (2014) UTC-5(4) Élév 87' A5011 LO8 CAP
EXP	MRC du Rocher-Percé 418-385-3709 Enr
PF	A-1,7 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO 418-385-2978 H24 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT hrs ltées (voir COMM)
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 13-20Z‡ lun-sam, O/T PN redevance.
S	4,5,6
SUP FL	D & A-ice 1hr PN 13-20Z‡ lun-sam, O/T redevances.
PISTE	Piste 08(083°)/26(263°) 4982x100 asphalte RESA: 08/26 492'
CERT PISTE	Piste 08/26 AGN IIIA
RCR	Exp 13-20Z‡ lun-sam, O/T redevance.
BALISAGE	08-AS(TE ME) P2, 26-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.35 type K
COMM	
ATF	UNICOM (AU) hrs ltées O/T tfc 122.35 5NM 3100 ASL
AUTO	122.975
ATTENTION	Activités aviaires intensives mai à oct.

EASTMAIN RIVER QC — CZEM



RÉF	N52 13 35 W78 31 21 1SW 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 24' A5009 A5018 LO3 CAP
EXP	Transports Canada (Exp) Nation Crie d'Eastmain (APM) 819-977-0333, 819-977-5364 ou 819-977-5481 Cert 14-22Z‡ Frais d'usage du terminal et d'atterrissage (avions turboréactés ou turbopropulsés seulement)
PF	A-1 C-2,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-977-0332, 819-977-0333 ou 819-977-5332 Fax 819-977-0387 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS O/T LWIS
PISTE	Piste 02(019°)/20(199°) 3512x100 GRVL
CERT PISTE	Piste 02/20 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement.
RCR	APM 819-977-0333, 819-977-5364 ou 819-977-5481 14-22Z‡ O/T 3 hrs PN
BALISAGE	02-AS(TE ME), 20-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 14-21Z‡ lun-ven; 15-20Z‡ dim
ATTENTION	Activité aviaire migratoire.

ÉLÉONORE QC — CEL8



RÉF	N52 43 07 W76 04 49 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 751' A5018 LO3 CAP
EXP	Newmont, Mine Éléonore Jour 819-865-4300/7046 Nuit 819-865-7046/7072/0099 Enr PPR
PF	A-1 C-2, 4
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO (bil) 819-865-4416 (voir COMM)

ÉLÉONORE QC (Suite) CEL8

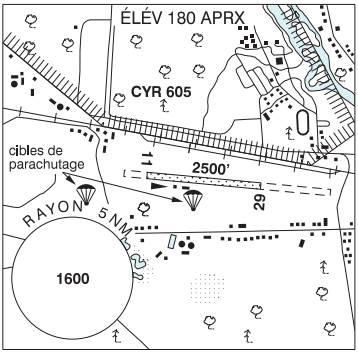
SERVICES	PPR Redevances possibles
CARB	JA-1 HPR
S	6
SUP FL	Liquide de dégivrage - d'antigivrage
JASU	10
PISTE	Piste 09(090°)/27(270°) 3930x120 gravier Piste 09 seuil décalé 193' Piste 27 seuil décalé 194' AGN IIIA
RCR	Exp lun-ven 10-22Z‡ O/T PN Entretien lté l'hiver
BALISAGE	09-AO(TE ME) P1, 27-AO(TE ME) P1 ARCAL-123.2 type K
COMM	
MF	tfc 123.2 15NM 3800 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.55
ATTENTION	Présence d'oiseaux migrateur mai-oct. Présence de caribou sur la piste oct-mai. Possibilité d'eqpt d'entretien sur la piste ctc Exp. Ops de dynamitage occasionnelle, des NOTAM seront émis si nécessaire, ctc Exp avant d'entrer dans la région. Tour 1144 ASL 1.6NM WSW.

EMBRUN ON — Voir OTTAWA / EMBRUN

FARNHAM QC

CSN7

RÉF	N45 17 08 W73 00 28 0.5NM 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 180' aprx A5002 VTA
EXP	Parachute Montreal Rive Nord & Rive Sud 450-577-1862, 450-602-8981 Enr PPR
PF	A-1,2 C-3,5,6 D-4
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 11/29 2500x40 gravier Exp Aucun entretien l'hiver Piste molle

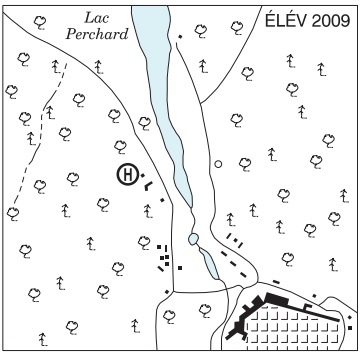


COMM ATF	tfc 123.3 5NM 3200 ASL
PRO	Circuit à droite piste 11 (RAC 602.96). Acft itinerant non auth.
ATTENTION	Sauts en parachute avr-nov jusqu'à 16,500 ASL.

FERMONT QC (Héli)

CSD5

RÉF	N52 48 22 W67 06 08 Adj NW 18°W (2025) UTC-5(4) Élév 2009´ A5019
EXP	Héli Fermont Enr 418-287-5666 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,4
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES CARB	JA (FSII avbl) 709-944-0514, 709-280-5668 PN

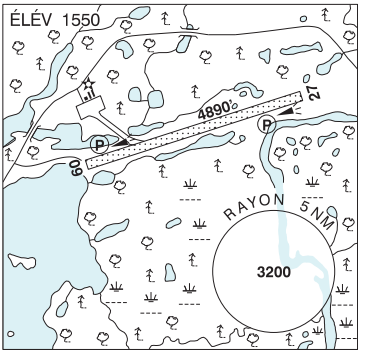


HÉLI-SURFACE	85' x 85'
COMM ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 5100 ASL
ATTENTION	Ops de dynamitage minier dans un rayon de 1.5NM N52 50 12 W067 18 16 (aprx 7.6NM WNW de l'A/D) jusqu'à 6923 ASL et dans un rayon de 3.2NM N52 45 35 W067 18 46 (aprx 8NM W de l'A/D) jusqu'à 8000 ASL. Ctc Québec rdo 123.375 pour temps de dynamitage.

FONTANGES QC

CTU2

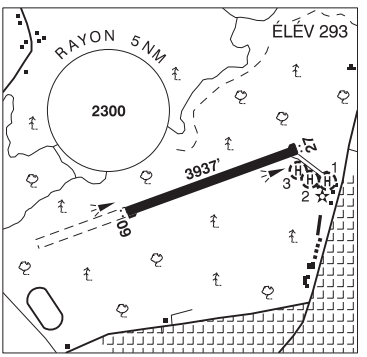
RÉF	N54 33 14 W71 10 24 3.7E 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 1550' A5019 LO5 CAP
EXP	Hydro-Québec 819-853-7301 Fax 819-853-7307 Enr 48 hrs PPR 12-21Z‡ jeu seulement
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO H24 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 819-853-7301 12-21Z‡ jeudi seulement (voir COMM)
PISTE **RCR**	Piste 09(091°)/27(271°) 4890x150 GRVL AGN IIIA Exp 12-21Z‡ jeu Entretien l'hiver 12-21Z‡ jeu. Piste compactée avec un mélange de neige et de GRVL durant les conds hivernales. Sfc peut être molle durant les périodes de gel et dégel.
BALISAGE	09-(TE HI) P2, 27-(TE HI) P2
COMM **MF**	UNICOM (AU) 12-21Z‡ jeudi seulement O/T tfc 123.0 15NM 4600 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.175
ATTENTION	Possibilité d'eqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops.



FORESTVILLE QC

CYFE

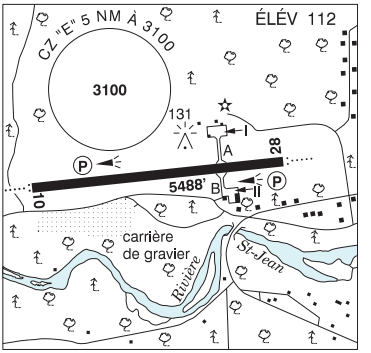
RÉF	N48 44 46 W69 05 50 Adj W 18°W (2014) UTC-5(4) Élév 293 A5010 LO7
OPR	Ville 418-587-2285 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
MÉTÉO	AUTO H24 (voir COMM)
SERVICES	418-587-8991 15 min PN
CARB	100LL, JA-1
HUILE	W100, 15W50
PISTE **RCR**	Piste 09/27 3937x148 ASPH 2165' avant le seuil 09 désaffectés Exp Piste, plate-forme 2 & 3: 12-16Z‡ & 17-20Z‡ lun-jeu, 12-16Z‡ ven 15 juin-1 sep; 13-17Z‡ & 18-21Z‡ lun-ven 15 mai-14 juin & 2 sep-15 nov. Plate-forme 1 13-21‡ lun-jeu 13-17‡ ven. Piste et plate-formes 2 & 3 clsd 15 nov-15 mai.
HÉLI-SURFACE	Plate-forme de stationnement 1: 50' dia ASPH/CONC Plate-forme de stationnement 2 & 3: 50' dia ASPH
BALISAGE	09-AS(TE ME), 27-AS(TE ME) ARCAL-123.2 type J



FORESTVILLE QC CYFE

COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3300 ASL
AUTO	122.975

GASPÉ (MICHEL-POULIOT) QC — CYGP

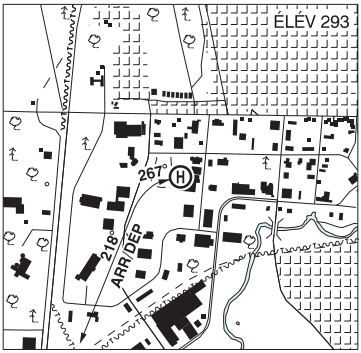


RÉF	N48 46 30 W64 28 54 3.5W 19°W (2013) UTC-5(4) Élév 112' A5011 LO7 LO8 HI6 CAP
EXP	Ville 418-368-2104 Ext 8514/8512 0930-0130Z‡ 01 oct-30 avr, 12-02Z‡ 01 mai-30 sep Cert
PF	A-2,6,7,8 C-1,3,4,5
DOUANES	AOE/CAN 888-226-7277
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. AUTO (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z.
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1 12-24Z‡ lun-ven O/T 30 min PN MEDEVAC seulement 418-361-2946
S	1 (ctc 418-361-2946),4,5,6
SUP FL	D & A-ice 1hr PN 418-361-2946
JASU	10/15
PISTE	Piste 10(103°)/28(283°) 5488x150 ASPH Piste 10 descend 0.43% RESA: 10/28 492'
CERT PISTE	Piste 10/28 AGN IIIA
RCR	Exp 10-03Z‡ lun-ven, 10-21Z‡ sam, 13-03Z‡ dim, 1 oct-30 avr; 13-21Z lun-ven, 1 mai-30 sep. CRFI, PCN
BALISAGE	10-AO(TE ME) P2, 28-AO(TE ME) P2 ARCAL-122.3 type K
COMM	
RCO	Mont-Joli rdo 122.3 PTC avbl (RAAS) Québec rdo 123.475 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	Mont-Joli rdo 122.3 5NM 3100 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 134.175
A/G	123.025
AUTO	124.9 (français) 127.8 (anglais)
NAV	
VOR/DME	YGP 115.4 Ch 101 N48 45 47 W64 24 17 (346')
LOC	IGP 110.3 (piste 10)
PRO	Circuits 1600 ASL. Les pilotes opérant entre les A/Ds CYGR et CYGP peuvent demander des msgs ATC du Ctr de Moncton en français par relais via Madeleine rdo.

GATINEAU QC — Voir OTTAWA / GATINEAU

GRANBY / ARTOPEX PLUS QC (Héli) CTR4

RÉF	N45 23 27 W72 45 58 16°W UTC-5(4) Élév 293´ VTA A5002
EXP	Groupe Pro-Plus Inc. 450-378-0189 Fax 450-378-4003 Cert PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 62' dia ASPH/neige compactée Aire de sécurité 82' dia Longueur hors tout maximale héli 41.5'
RCR	Exp Entretien lté l'hiver.
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3300 ASL à l'extérieur de la zone MF/ATF de Bromont
PRO	Arr/dép courbe 267° à 218° du héli (RAC 602.96) pente 6% (H3), utilisation de jour seulement.

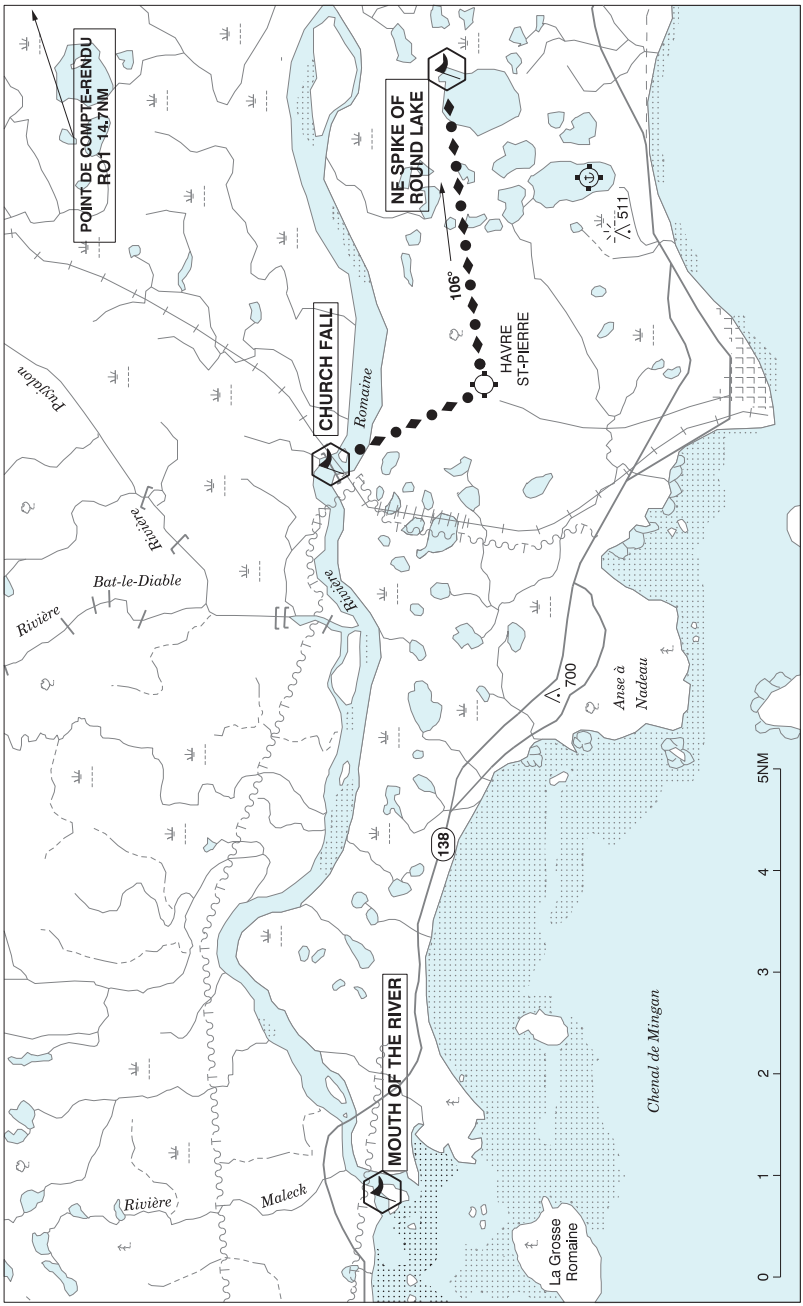


GRANT QC — Voir ST-MATHIAS / GRANT

HARRINGTON HARBOUR QC (Héli) CTH5

RÉF	N50 29 51 W59 28 53 18°W (2025) UTC-4 Élév 93´ A5011
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-538-2866 Enr
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 64’ x 64’ BOIS Aire de sécurité 75’ x 75’ Longueur hors tout maximale héli 42.7’ Dispensaire de Harrington Harbour 418-795-3325
BALISAGE	RY LO ARCAL-123.5 type J
COMM **ATF**	tfc 123.5 corridor voir section PRO
PRO	Arr/dép NE & SE. tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.

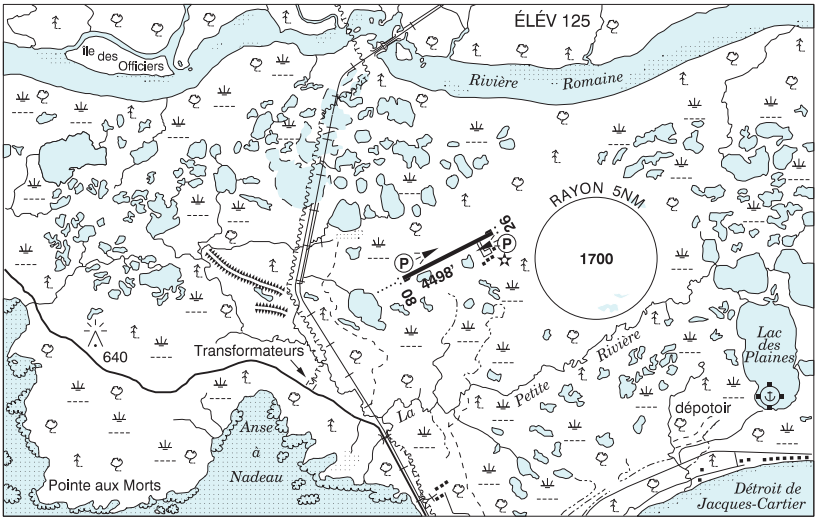
HAVRE ST-PIERRE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



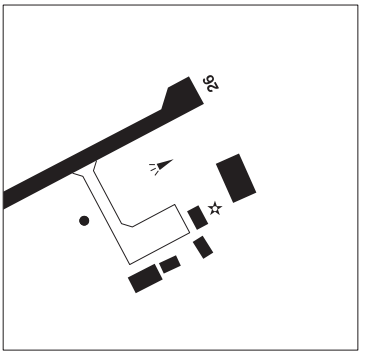
HAVRE ST-PIERRE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
CHURCH FALL	VCPNT	N50° 18' 31" W063° 37' 19"
MOUTH OF THE RIVER	VCEMB	N50° 18' 05" W063° 48' 20"
NE SPIKE OF ROUND LAKE	VCHSP	N50° 17' 27" W063° 31' 13"
RO 1	VCRMS	N50° 23' 05" W063° 15' 53"

HAVRE ST-PIERRE QC CYGV



RÉF	N50 16 55 W63 36 40 3N 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 125' A5011 LO7 CAP
EXP	OPSIS Services Aéroportuaires Inc (APM) 418-473-8761 1230-1700Z‡ & 1800-2130Z‡ lun-ven O/T 3 hrs PN frais de rappel Cert Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé seulement), Frais d'usage du tml
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z. Cam météo



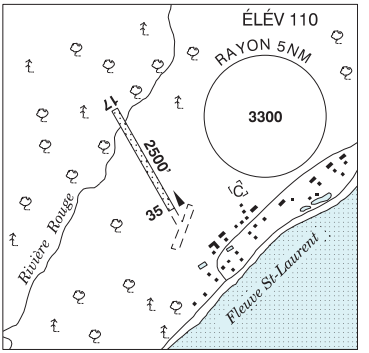
HAVRE ST-PIERRE QC (Suite) CYGV

SERVICES	13-21Z‡ lun-ven O/T 1 hr PN. Redevance hors les hrs d'ops.
CARB	100LL, JA-1
HUILE	15W50
S	2,5,6
SUP FL	D-Ice
JASU	10/15
CSLT PRIVÉ	Avjet/TSAS 418-355-8760
PISTE	Piste 08(081°)/26(261°) 4498x100 asphalte Piste 08 monte 0.33%
CERT PISTE	Piste 08/26 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	APM 1230-1700Z‡ & 1800-2130Z‡ lun-ven O/T 3 hr PN, frais de rappel. H24 pour MEDEVAC 3 hr PN. CRFI 1 hr PN, PCN.
BALISAGE	08-AO (non-std 1400´) (TE ME) P1, 26-AS(TE ME) P1 ARCAL-122.0 type K
COMM	
RCO	Madeleine rdo 122.0 (RAAS) 11-03Z‡
MF	Madeleine rdo 11-03Z‡ O/T tfc 122.0 15NM 3200 ASL (RAC 602.98) Voir section PRO
AWOS	125.95 (anglais) 128.3 (français)
PRO	Altitude de circuit 1500 ASL. Corridor ATF à l'extérieur de la zone MF (fréquence 123.5), voir Section C – Zones avec fréquences air-air discrètes. **HÉLICOPTÈRES:** Interdiction de survoler la piste avec une charge externe (élingage).
ATTENTION	**OBST:** Antenne 640 ASL (584 AGL) 2.3NM W balisée. Tour balisée 486 ASL (427 AGL) aprx 4NM SE. **A/D:** Exploitation d'hydravion au Lac des Plaines 2.4NM SE. Activités aviaires intsv de juin à septembre. **HÉLI:** Hélicoptères devraient éviter de survoler le secteur de la station AWOS, aprx 300' au S de la piste, à l'ouest de la voie de circulation, afin de ne pas fausser les lectures des capteurs automatiques qui génèrent alors des rapports météorologiques (METARS) erronés. **DYNAMITAGE:** Dynamitage périodique 18NM NE de l'aprt sfc jusqu'à 4265 ASL dans un rayon de 1.1NM autour de la carrière 13-23Z‡.

ÎLE AUX COUDRES QC

CTA3

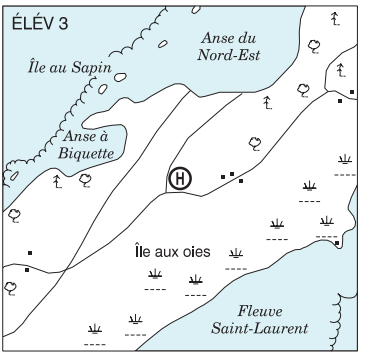
RÉF	N47 23 22 W70 23 04 1.3SW 17°W (2014) UTC-5(4) Élév 110´ A5002
EXP	Services d'aviation Wyman 438-832-2983 ou 514-607-4987 Enr
PF	A-1 C-2,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	1,4
PISTE **RCR**	Piste 17/35 2500' x 40' gazon/gravier Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.7 5NM 3200 ASL
ATTENTION	Piste traversant fossé 320' du seuil 17



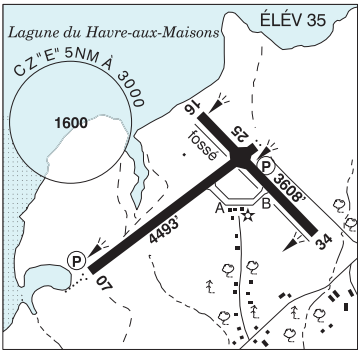
ÎLES AUX OIES QC (Héli)

CIO2

RÉF	N47 08 15 W70 28 42 4.9NE 15°W (2024) UTC-5(4) Élév 3' A5002 CAP
EXP	Les Hélicoptères Canadiens Ltée 450-452-3025 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO 90' x 90' GRVL/GAZON TLOF 20' dia GRVL Aire de sécurité 125' x 125' Exp Aucun entretien l'hiver.
COMM **MF**	UNICOM Montmagny 12-22Z‡ O/T tfc 122.7 5NM centré sur Isle-aux-Grues joignant le cercle MF de Montmagny par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 2000 ASL (RAC 602.98), voir MONTMAGNY/ISLE-AUX-GRUES VTPC.



ÎLES-DE-LA-MADELEINE QC — CYGR

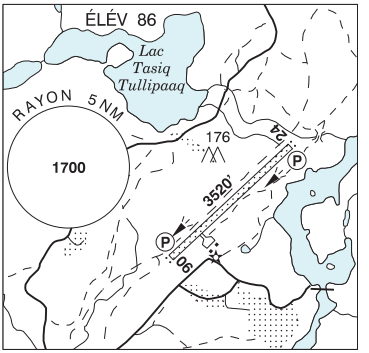


RÉF	N47 25 30 W61 46 41 1.7NE 19°W (2012) UTC-4(3) Élév 35' A5003 LO8 HI6 CAP
EXP	TC (EXP) Aéropro (APM) 418-969-2180 Cert 09-03Z‡, Frais d'atterrissage (avions turboréactés ou turbopropulsés seulement). Frais d'usage de tml.
PF	A-1,6,7 C-2,3,4,5
DOUANES	AOE/15 418-986-3480 ou 1-888-226-7277 1200-2030Z‡ lun-ven exc jours fériés
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR 1000-0330Z‡ O/T LWIS TAF 12-03Z‡, hrs d'émission: 12, 14, 20Z (DT 11, 14, 20Z).
SERVICES	
CARB	JA-1 12-21Z‡ lun-ven exc jours fériés, Page vocal 418-937-3027 ou 418-986-2135 O/T redevance de svc PN ctc svcs avant dep de l'origine.
S	4,6
SUP FL	D-Ice 418-956-8087, 418-590-0577
JASU	Démarreur élect 10/15 581-232-9970 ou 418-360-3886
PISTE	Piste 07(072°)/25(252°) 4493x150 ASPH Piste 25 monte 0.75% premiers 700' Piste 16(155°)/34(335°) 3608x150 ASPH Piste 16 monte 0.7%
CERT PISTE	Piste 07 RVR 1200(1/4sm)/Piste 25 RVR 1200(1/4sm) AGN IIIA Piste 16 RVR 1200(1/4sm) Jour seulement/Piste 34 RVR 1200(1/4sm) Jour seulement AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	APM Entretien l'hiver 09-03Z‡ O/T 3 hrs préavis. H24 pour Medevac 3 hrs PN 418-937-4210. CRFI 1 hr PN, PCN
BALISAGE	07-AO(non-std espacement lumineux a tout les 394') (TE ME) P2, 16-(TE ME), 25-AS(TE ME) P2, 34-(TE ME), ARCAL 123.15 type K
COMM	
RADIO	Madeleine rdo 123.15 (V) 1000-0330Z‡ (urgence seulement 418-969-4332)
RCO	Mont-Joli rdo 123.15 (RAAS) 0330-1000Z‡ Québec rdo 123.55 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	rdo 1000-0330Z‡ O/T Mont-Joli 123.15 25NM 3000 ASL (RAC 602.98)
PAL	(Grindstone) Moncton Ctr 134.35 (anglais seulement)
NAV	
LOC	IGR 109.9 (piste 07)
PRO	Les pilotes opérant entre les A/Ds CYGR et CYGP peuvent demander des msgs ATC du Ctr de Moncton en français par relais via Madeleine rdo.
ATTENTION	Activité aviaire. Centre de matières résiduelles à proximité de l'AD.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE FSS - RCO

Renvoyez à MADELEINE RADIO - RCO

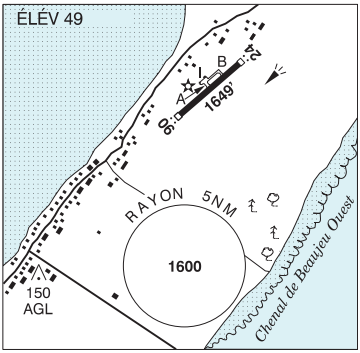
INUKJUAK QC — CYPH



RÉF	N58 28 19 W78 04 37 Adj NW 17°W (2020) UTC-5(4) Élév 86´ A5026 LO5 HI1 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO (voir COMM). TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z. Cam météo
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) Ité. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-254-8608 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-254-8969 redevance. Visa et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 06(064°)/24(244°) 3520x100 GRVL Piste 06 monte 0.69% premiers 1015´. Piste 24 monte 0.41% premiers 2214´.
CERT PISTE	Piste 06/24 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI; PCN.
BALISAGE	06-AS(TE HI) P2, 24-AS(TE HI) P2 ARCAL-122.1 type K
COMM	
RCO	Québec rdo 123.55 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	UNICOM (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 119.15
UNICOM	122.1 (V) 1230-2230Z‡
AWOS	127.7 (français) 125.3 (anglais)
ATTENTION	Des lancements quotidiens de ballons radiosonde d'une vitesse ascentionnelle de 1000 pi/min ont lieu tous les jours entre 1115-1345Z et entre 2315-0145Z.

ISLE-AUX-GRUES QC

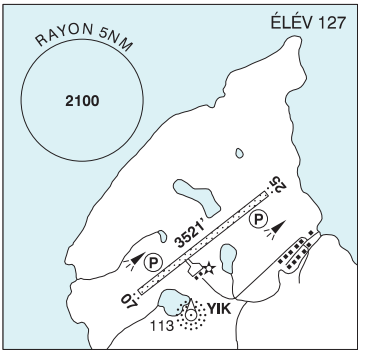
CSH2



RÉF	N47 04 20 W70 32 00 0.5NE 16°W (2020) UTC-5(4) Élév 49' A5002
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-241-1773, 418-802-6953 Cert
PF	A-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **CERT PISTE** **RCR**	Piste 06(065°)/24(245°) 1649x75 ASPH Piste 06/24 AGN I Opr 12-22Z‡ O/T 3 hrs PN MEDEVAC seulement CRFI PCN
BALISAGE	06-AS(TE ME), 24-AS(TE ME) ARCAL-122.7 type K
COMM **MF**	UNICOM Montmagny 12-22Z‡ O/T tfc 122.7 5NM joignant le cercle MF de Montmagny par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 2000 ASL (RAC 602.98), voir MONTMAGNY / ISLE-AUX-GRUES VTPC.
PRO	Circuit à droite piste 06 (RAC 602.96). **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	Activités aviaires intensives avr-oct. Possibilité de chasseurs de sauvagine autour de l'aprt avr-mai et sep-oct. Chemins agricoles traversent l'apch pistes 06 & 24 172' du thld. Possibilité de faune sur la piste. Multiple silos non-balisés 122 ASL (90 AGL) aprx 0.2NM ENE thld 24 (obst surface transition). Tour éclairée 214 ASL (159 AGL) aprx 0.7NM W thld 06. Dynamitage OCSL 7NM SW de l'A/D. **Ops de nuit:** Seulement les pilotes familiers avec la région immédiate devraient utiliser cet A/D durant les hrs de noirceur à cause des obst.

IVUJIVIK QC

CYIK

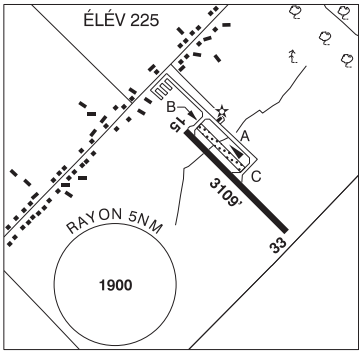


RÉF	N62 25 02 W77 55 31 20°W (2023) UTC-5(4) Élév 127' A5032 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-922-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs du CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 15Z‡.
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) lté. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-922-9923 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-922-9922 redevance. Visa et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 poste 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 07(069°)/25(249°) 3521x100 GRVL Piste 07 monte 1.4% premiers 2100´. Piste 25 monte 0.4% premiers 1411´.
CERT PISTE	Piste 17/35 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc jours fériés 1 mai-30 sep; entretien l'hiver 13-21Z‡ exc jours fériés, O/T 3 hr PN 1 oct-30 avr. CRFI, PCN
BALISAGE	07-AS(TE ME) P2, 25-AS(TE ME)P2 ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3200 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
NAV	
NDB	YIK 225 (M) N62 24 51 W77 55 28 Sans surveillance dur la fermeture du CARS
ATTENTION	Écart entre les vents rapportés et les vents réels provenant du secteur S à cause de la topographie environnante.

JEAN LESAGE INTL QC — Voir QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL

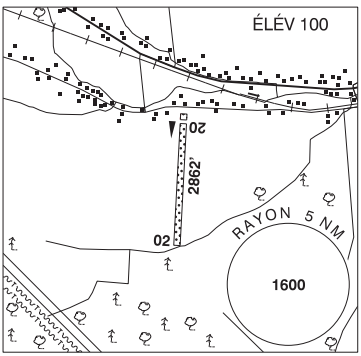
JOLIETTE QC CSG3

RÉF	N46 02 41 W73 30 06 2.2NW 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 225' VTA A5002 LO6 LO7 LO8
EXP	Aéroclub de Joliette Inc 450-759-6252 Enr
PF	A-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES CARB	100LL, JA-1 PN
S	1,4,5,6
PISTE	Piste 15(150°)/33(330°) 3109x75 asphalte
TWY	Voie de circulation A limitée aux aéronefs d'une envergure de moins de 49'.
RCR	Exp Entretien lté l'hiver.
BALISAGE	15-(TE ME), 33-(TE ME) ARCAL-123.5 type J
COMM ATF	tfc 123.5 5NM 3300 ASL
PRO	Circuit à droite piste 15 (RAC 602.96). Aire de décollage/atterrissage gazonnée/neige 1500x35 adj NE piste 15/33 entre la voie de circulation B et C.
ATTENTION	A/D Lourdes-de-Joliette 4.5NM NE, tfc 123.5. Possibilité de tfc ultra-léger NORDO dans le circuit. Deux tours balisées 512 ASL (253 AGL) 1NM NE de l'A/D. Lignes à haute tension 40 AGL aprx 1320' du Seuil 15.



JOLIETTE / ST-THOMAS QC CJO2

RÉF	N46 00 26 W73 22 58 1.5ESE 15°W (2016) UTC-5(4) Élév 100' VTA A5002
EXP	Robert Côté 450-757-0685 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES S	7
PISTE	Piste 02(018°)/20(198°) 2862x40 GAZON Piste 20 seuil décalé 129'
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver.

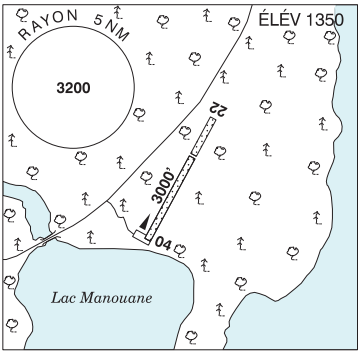


JOLIETTE / ST-THOMAS QC (Suite) CJO2

COMM	
ATF	tfc 123.5 5NM 3100 ASL
ATTENTION	Fossés en bordure de la piste. Sfc nivelée ltd. Lignes à haute tension non-balisées 40 AGL, 200' du seuil 20. A/D Joliette (CSG3) à 5.5NM NW tfc 123.5.

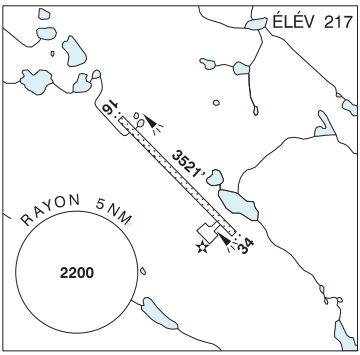
KANAWATA AÉROPARC QC — CSJ2

RÉF	N47 35 41 W74 08 01 21SSW 16°W UTC-5(4) Élév 1350´ A5002
EXP	Kanawata 2021 Inc 450-875-0977 Enr PPR
PF	C-1,5 Ité
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 04/22 3000x100 sable/gravier Piste 22 seuil décalé 900' Exp Aucun entretien l'hiver. Ops sur ski.
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3400 ASL



KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER) QC — CYLU

RÉF	N58 42 41 W65 59 34 1.2NW 23°W (2019) UTC-5(4) Élév 217´ A5027 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-337-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS
SERVICES **CARB**	JA1(D), 100LL(D), Les pilotes doivent avoir leur propre pompe. PPR. hrs ltées 819-337-5476. Carte de crédit VISA seulement. Autres cartes avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 429.
PISTE	Piste 16(158°)/34(338°) 3521x100 gravier Piste 16 monte 1.9% premiers 2620´. Piste 34 descend 0.9% premiers 890´.
CERT PISTE	Piste 16/34 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI, PCN.
BALISAGE	16-AS(TE ME), 34-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K

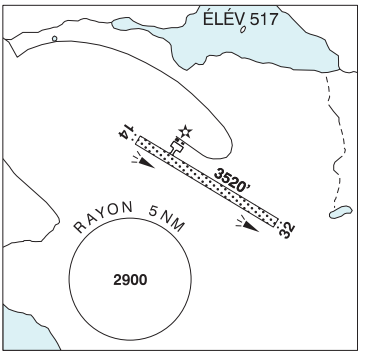


KANGIQSUALUJJUAQ (GEORGES RIVER) QC (Suite) CYLU

COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3300 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
ATTENTION	**Vents:** Écart possible entre les vents rapportés et les vents réels à cause de la topographie environnante. **Terrain:** Montagnes 575 ASL 0.75NM E et 625 ASL 0.75NM S. **Communication:** Possibilité de communications VHF intermittentes dans le quadrant SW.

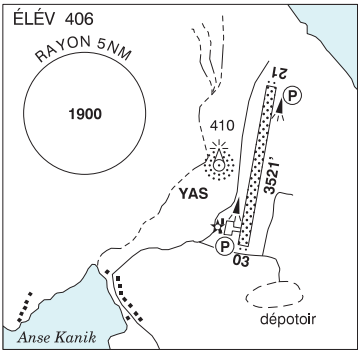
KANGIQSUJUAQ (WAKEHAM BAY) QC CYKG

RÉF	N61 35 19 W71 55 46 0.7SE 22°W (2024) UTC-5(4) Élév 517' A5033 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-338-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 1440Z (DT 1340Z)



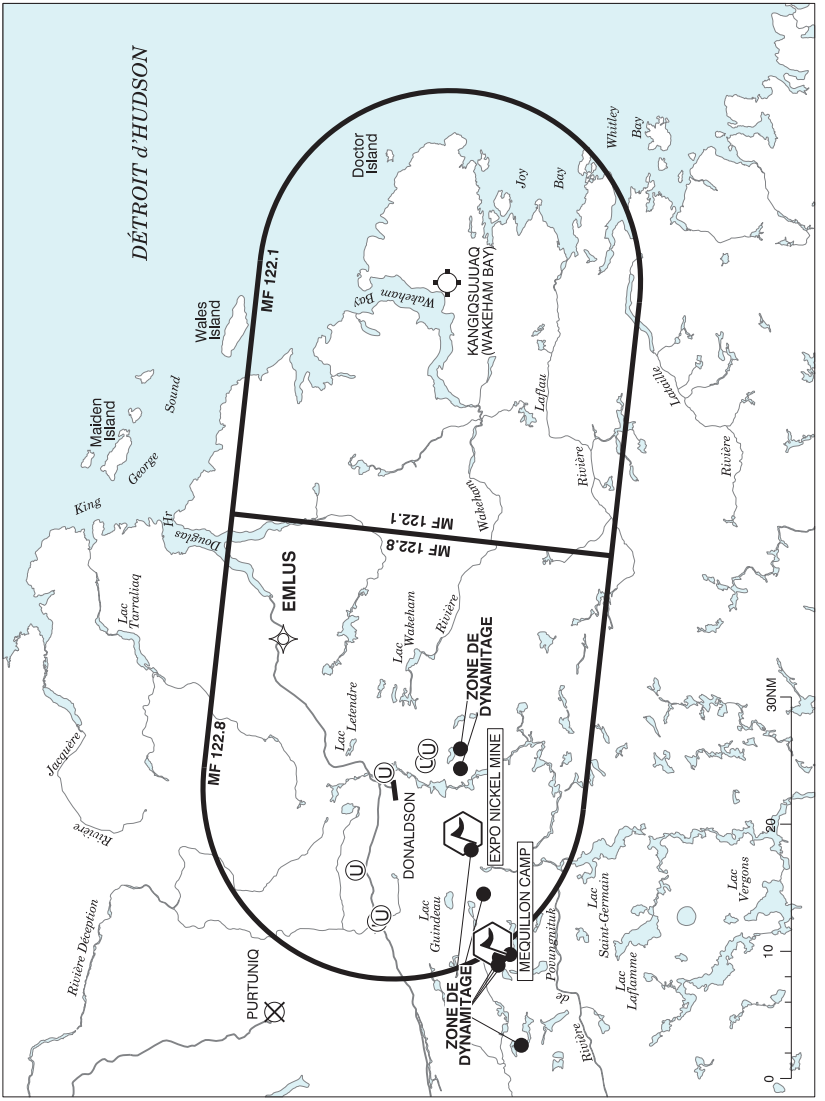
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) Ité. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-338-3334 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-338-3252 redevance. VISA et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 14(143°)/32(323°) 3520x100 gravier Piste 14 descend 1.7% derniers 1378´ descend 0.3%.
CERT PISTE	Piste 14/32 AGN IIIA
RCR	Exp 1230-2030Z‡ lun-ven exc jours fériés 1 may-30 sep; Entretien l'hiver 1230-2030Z‡ exc jours fériés, O/T 3hr PN 1 oct-30 avr. CRFI, PCN.
BALISAGE	14-AS(TE ME), 32-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type J, RIL situé 20' à l'extérieur du bord de piste.
COMM	
DRCO	Québec rdo 123.475 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15 NM joignant le cercle MF de Kattiniq/Donaldson par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3900 ASL (RAC 602.98), voir VTPC Kattiniq/Donaldson & Kangiqsujuaq
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
ATTENTION	Possibilité de turbulence et de cisaillement du vent lorsque les vents sont supérieurs à 20 kt.

KANGIRSUK QC — CYAS



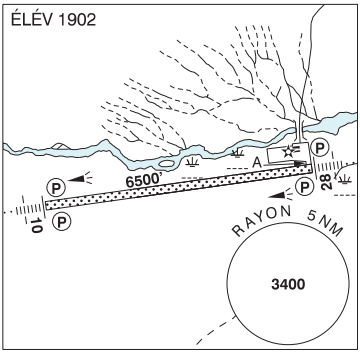
RÉF	N60 01 38 W69 59 57 0.5E 22°W (2023) UTC-5(4) Élév 406' A5033 A5027 LO5 HI1 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-935-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 1440Z (DT 1340Z)
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) lté. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-935-4686 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-935-4382 redevance. VISA et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 03(032°)/21(212°) 3521x100 GRVL Piste 21 descend 1.82%.
CERT PISTE	Piste 03/21 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI, PCN.
BALISAGE	03-AS (TE ME) P2, 21-AS (TE ME) P2 ARCAL-122.1 type K, RIL situé 20' à l'extérieur du bord de piste.
COMM	
DRCO	Québec rdo 126.7 (FISE)
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM joignant le cercle MF de Aupaluk par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3500 ASL (RAC 602.98), voir Aupaluk/Kangirsuk/Tasiujaq VTPC.
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
NAV	
NDB	YAS 221 (M) N60 01 32 W70 00 17
ATTENTION	**Vents:** Écart possible entre les vents rapportés et les vents réels à cause de la topographie environnante. **Approche:** Route, 400´ du seuil 03, traverse l'approche pour la piste 03.

KATTINIQ / DONALDSON & KANGIQSUJUAQ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



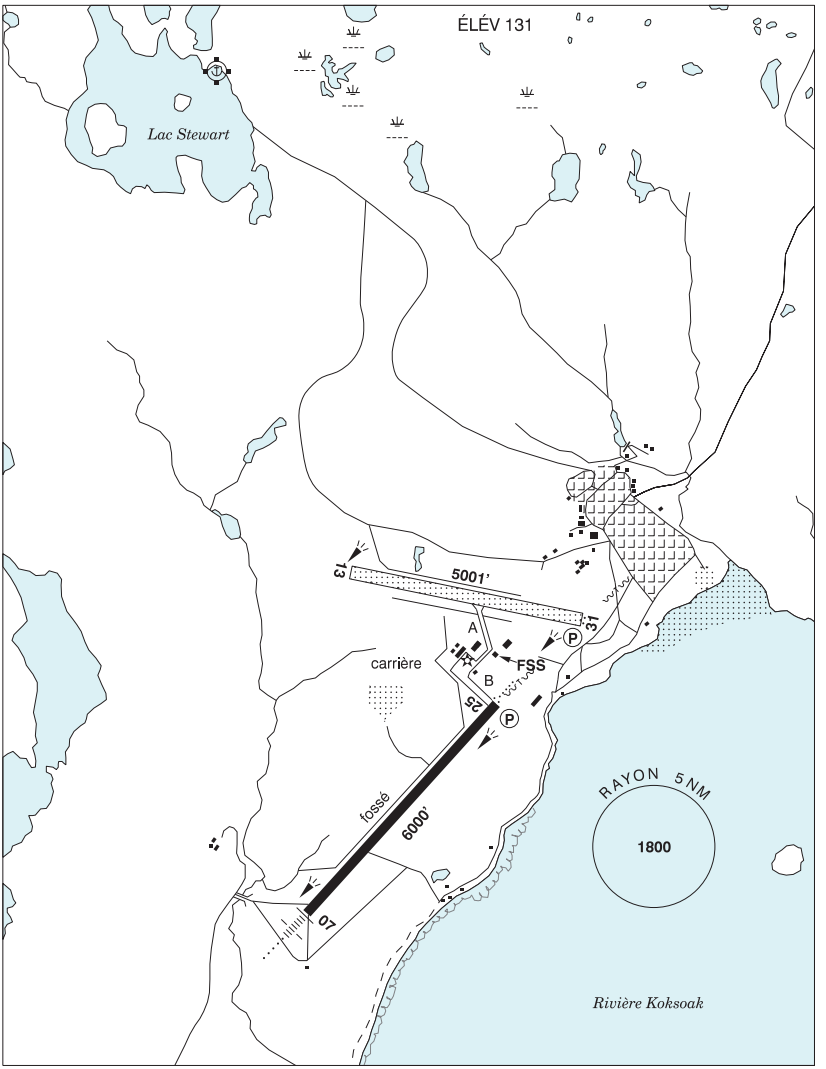
NOM	IDENT	LAT/LONG
EXPO NICKEL MINE	VCENM	N61° 33' 17" W073° 27' 07"
MEQUILLON CAMP	VCMQL	N61° 30' 43" W073° 45' 19"

KATTINIQ / DONALDSON QC CTP9



RÉF	N61 39 44 W73 19 17 10SE 21°W (2024) UTC-5(4) Élév 1902´ A5033 LO5 HI1 CAP
EXP	Glencore Canada Corporation - Mine Raglan 450-668-2112 Ext 5183/5020 1230-2300Z‡ Lun-Ven Cert PPR
PF	C-1
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT 819-762-7800 ext 5183 1230-2300Z‡ lun-ven (voir COMM)
PISTE	Piste 10(104°)/28(284°) 6500x150 gravier Piste 10 descend 0.66%.
CERT PISTE	Piste 10/28 AGN IIIB
AIRE DE TFC	Prkg ltd face à l'aérogare. Hauteur d'empennage max 25'. Si hauteur de plus de 25', prkg à l'ouest de l'aérogare.
RCR	Exp CRFI Sfc peut être molle dur les périodes de gel et dégel. Entretien l'hiver 1230-2300Z‡ lun-ven sep-mai O/T 2 hrs PN.
BALISAGE	10-AN(TE HI) P2, 28-AN(TE HI) P2
COMM	(bil)
MF	UNICOM (AU) 1230-2300Z‡ lun-ven O/T tfc 122.8 15NM joignant le cercle MF de Kangiqsujuaq (Wakeham Bay) par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3900 ASL (RAC 602.98), voir VTPC Kattiniq/Donaldson & Kangiqsujuaq.
ATTENTION	Possibilité de turbulence et de cisaillement du vent lorsque les vents sont supérieur à 20 kt. Ops de dynamitage, 7 sites aprx 4NM S, 5NM SE, 6NM & 7NM SW, 6, 9 & 18NM WNW de l'A/D avec projections et ondes de choc 2NM radius jusqu'à 6500 ASL. Obstacle éclairé 2036 ASL (158 AGL) 0.86NM NNE du seuil 28. Ctc UNICOM avant d'entrer dans la région. Présence importante de caribous et d'oiseaux migrateurs, mai-oct. Marqueurs de distance bilatéraux lgtd aux 1000' débutant à 1100' du seuil de la piste 28 et se terminant à 5100'.

KUUJJUAQ QC CYVP

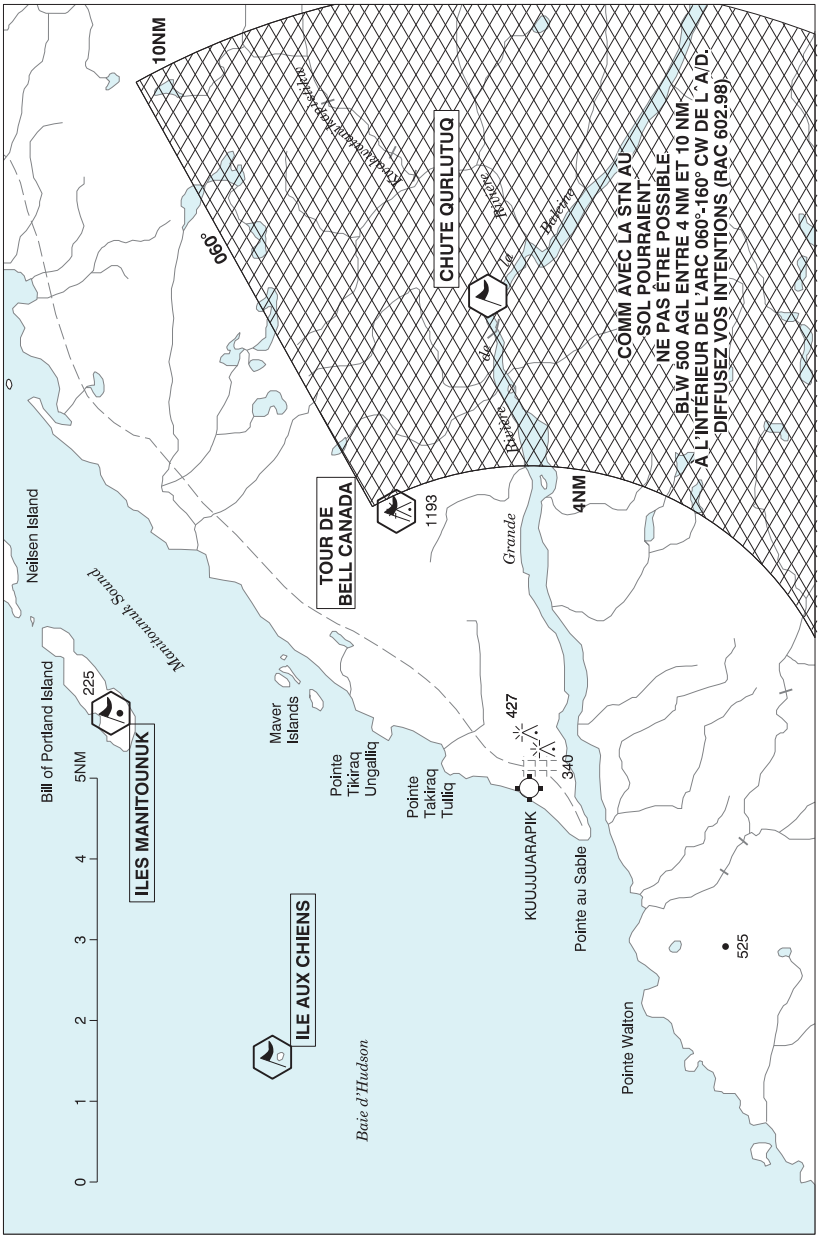


RÉF	N58 05 42 W68 25 20 1.5SW 22°W (2020) UTC-5(4) Élév 131´ A5027 LO5 HI1 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,3,4,5,7

KUUJJUAQ QC (Suite) CYVP

PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24.TAF H24, hrs d'émission:00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	Halutik Fuel Inc 819-964-6413/2978 1330-2200Z‡ lun-ven O/T Redevance possible pour svc. Fax 819-964-0230
CARB	JA-1, 100LL(D) Ité. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. Halutik Fuel Inc 819-964-2978/2585 ou CELL 819-964-6413 13-22Z‡ lun-ven O/T redevance. VISA, Master Card et American Express acceptés. Crédit disponible avec arng seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
HUILE	15W50
S	2
PISTE	Piste 07(064°)/25(244°) 6000x150 ASPH Piste 25 descend 0.55% Piste13(124°)/31(304°) 5001x100 GRVL Piste13 descend 1.34%. Piste 13/31 non recommandée pour aéronefs à haute performance ou d'une envergure de plus de 24m (79'). Communiquer avec exp.
CERT PISTE	Piste 07/25 AGN IV Piste 13/31 AGN IIIA
CERT TWY	Twy A AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI, PCN.
BALISAGE	07-AN(TE HI), 25-AO(TE HI) P2, 13-(TE ME), 31-AS(TE ME) P2 O/R FSS.
COMM	
RADIO	122.3 296.6 (E) (urgence seulement 819-964-2841)
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) 5680
MF	rdo 122.3 15NM 3200 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 135.1
NAV	
VOR/DME	KUJACK YVP 112.5 Ch 72 N58 05 46 W68 25 38 (152')
ILS	IVP 110.3 (piste 07) RVR
PRO	Les vols nécessitant une autorisation océanique doivent ctc la FSS 10 min avant de démarrer les moteurs, pour éviter tout délai dans l'émission de l'autorisation.
ATTENTION	Twr lgtd 643 ASL (197 AGL) 3.8NM NNE de l'A/D. **Piste:** Piste 07/25 mal drainée. Risque d'hydroplanage **Faune:** Présence possible de gros animaux à l'intérieur du périmètre de l'aprt. **Hydravions:** Activités d'hydravion au Lac Stewart (2.5NM au N de l'aprt). **Radiosonde:** Des lancements quotidiens de ballons radiosonde d'une vitesse ascentionnelle de 1000 pi/min ont lieu tous les jours entre 1115-1345Z et entre 2315-0145Z.

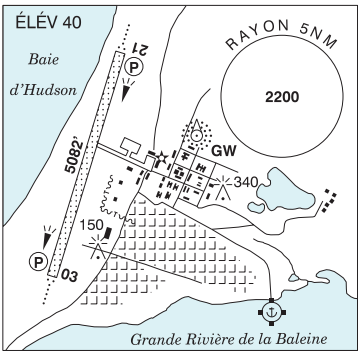
KUUJJUARAPIK CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



KUUJJUARAPIK CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
CHUTE QURLUTUQ	VCHTT	N55° 17' 11" W077° 35' 14"
ILE AUX CHIENS	VCBRK	N55° 20' 16" W077° 51' 08"
ILES MANITOUNUK	VCNUK	N55° 21' 49" W077° 44' 11"
TOUR DE BELL CANADA	VCBCE	N55° 18' 22" W077° 39' 57"

KUUJJUARAPIK QC CYGW



RÉF
N55 16 55 W77 45 55 Adj
15°W (2024) UTC-5(4) Élév 40'
A5018 LO5 HI1 CAP

EXP
Administration Régionale Kativik
819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T
819-964-3434 Ext 154 Fax
819-964-2462 Cert

PF
A-1 C-2,4,5,7

PRÉP/VOL

FIC
Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)

ACC
Montréal 800-633-1353

MÉTÉO
METAR AUTO H24.
TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
Cam météo

SERVICES
Redevance possible pour svc

CARB
JA-1, 100LL(D) Ité. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-929-3205 ou CELL 819-929-0148 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-929-3266 redevance. VISA et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.

S
6

PISTE
Piste 03(033°)/21(213°) 5082x150 GRVL Piste 21 monte 0.4% premiers 2960'.

CERT PISTE
Piste 03/21 AGN IIIA

RCR
Exp 1130-1930Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30. Entretien l'hiver avbl 1230-2030Z‡ lun-ven exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN. CRFI PCN

BALISAGE
03-AO(TE ME) P2, 21-AO(TE ME) P2 ARCAL-122.2 type K

COMM

RCO
La Grande rdo 122.2 (RAAS) Québec rdo 123.475 5680 (FISE) 126.7 (bcst)

MF
La Grande rdo 122.2 15NM 3100 ASL (RAC 602.98) Comm avec la stn au sol pourraient ne pas être possible blw 500 AGL entre 4 NM et 10 NM à l'intérieur de l'arc 060°-160° cw de l'A/D. Diffusez vos intentions (RAC 602.98)

AWOS
124.35 (anglais) 125.15 (français)

NAV

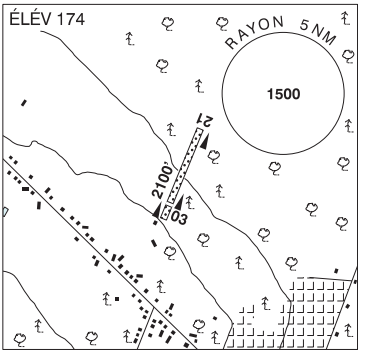
NDB
JARPIK GW 371 (M) N55 17 05 W77 45 05

ATTENTION
Twr lgtd 340 ASL (240 AGL) 0.5NM ESE de A/D.

LAC AGILE (MASCOUCHE) QC

CSA2

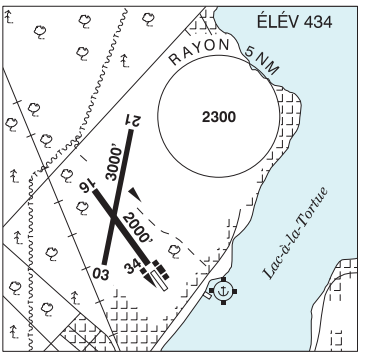
RÉF	N45 47 28 W73 38 17 3.5NNW 15°W (2015) UTC-5(4) Élév 174' A5002 VTA
EXP	Gestion Wilburdea Inc 514-249-4040 ou 450-675-0350 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	1,4
PISTE **RCR**	Piste 03/21 2100x50 gazon Piste 03 seuil décalé 300'. Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 2NM 2000 ASL
PRO	Circuit à droite piste 21 (RAC 602.96). Aucun posés-décollés.
ATTENTION	Possibilité d'animaux sauvages sur la piste.



LAC-À-LA-TORTUE QC

CSL3

RÉF	N46 37 18 W72 37 49 2.6E 15°W (2015) UTC-5(4) Élév 434' A5002
EXP	Bel Air Laurentian Aviation Inc 819-538-8623 Enr
PF	A-1 13-17Z‡ & 18-22Z‡ C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **HUILE** **S**	100LL Toutes 1,2,3,4,5,6 Bel Air Laurentien Aviation
PISTE **RCR**	Piste 03/21 3000x40 ASPH Piste 16/34 2000x40 ASPH Exp 13-17Z‡ & 18-22Z‡ exc sam & dim. En période de dégel (mi-mars à la fin mai) le secteur nord-est de l'aérodrome peut être inondé rendant les pistes non-utilisable. Aucun entretien l'hiver piste 03/21. Piste 16/34 entretien limité l'hiver. Ctc exp.
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.7 5NM 3500 ASL

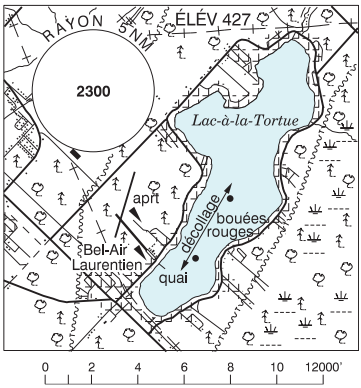


LAC-À-LA-TORTUE QC (Suite) CSL3

PRO	Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie. Voir Section C Planification. Circulation d'hydravions pour le lac adj.
ATTENTION	**PISTE:** Fissures sur la piste 16/34. **OBST:** Lignes à haute tension non-balisée au N du seuil 16. Quatre tours balisées jusqu'à 706 ASL aprx 1.5NM NW A/D. **DYNAMITAGE:** Ops de dynamitage, 0.4NM de rayon de N46 34 53 W72 43 44 (4.7NM WSW de l'A/D), alt max 2200 ASL.

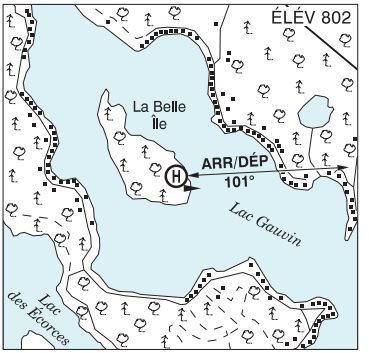
LAC-À-LA-TORTUE QC (hydroaérodrome) CSU7

RÉF	N46 37 00 W72 37 33 2.6E Grand-Mère 17°W UTC-5(4) Élév 427´ A5002
EXP	Bel Air Laurentian Aviation Inc 819-538-8623 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6 à l'A/D adj.
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 13-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **HUILE** **S**	 100LL Toutes 1,2,3,4,5
INFO A/D	Eau libre mai-oct incl. Rampe, treuil, plage sablonneuse.
COMM **ATF**	 UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.7 5NM 3500 ASL
PRO	Considérations d'atténuation du bruit: a.Décollage lorsque les conditions de vent le permettent, du centre du lac en direction parallèle aux bouées rouges (voir croquis). b.Appliquer la puissance progressivement. c.Après le décollage, aussitôt que possible lorsque sécuritaire, réduire la puissance (aéronefs à hélices à pas variable). d.Éviter de survoler à basse altitude les résidences. Conformément au RAC 602.105, les vols touristiques commerciaux sont autorisés durant les périodes suivantes SEULEMENT: de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (heure locale). Durant les mois de juin, juillet et août, AUCUN vol touristique commercial ne sera autorisé les samedis, les dimanches, ainsi que les jours fériés.
ATTENTION	**OBST:** Lignes de haute tension 514 ASL 1NM W. Quatre tours balisées jusqu'à 706 ASL aprx 1.5NM NW A/D. **A/D:** A/D terrestre adj W. **DYNAMITAGE:** Ops de dynamitage, 0.4NM de rayon de N46 34 53 W72 43 44 (4.8NM W de l'A/D), alt max 2200 ASL.



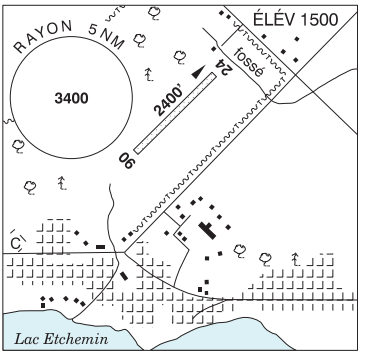
LAC-DES-ÉCORCES / HELIPORT BELLE-ÎLE QC (Héli) CDE2

RÉF	N46 31 30 W75 23 07 2.1SW 14°W (2016) UTC-5(4) Elév 802' A5000 A5002
EXP	Excellence Aviation SB Inc. 514-943-5555 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 68' x 68' GAZON Safety Area 98' x 98' Longueur hors tout maximale héli 45'
COMM **ATF**	tfc 122.8 5NM 3800 ASL
PRO	Arr/dép 101° du héli, pente non-évaluée, utilisation de jour seulement.



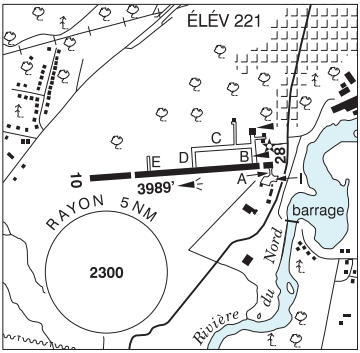
LAC ETCHEMIN QC CSC5

RÉF	N46 24 26 W70 30 05 Adj N 16°W (2015) UTC-5(4) Élév 1500' A5002
EXP	Ville 418-625-4521 Enr 15 mai-15 oct
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	4,5
PISTE **RCR**	Piste 06/24 2400x85 gazon Piste 06 monte 1.28% première moitié Opr Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 4500 ASL
ATTENTION	Tour éclairée 1821 ASL (249 AGL) 0.4NM SE A/D.



LACHUTE QC

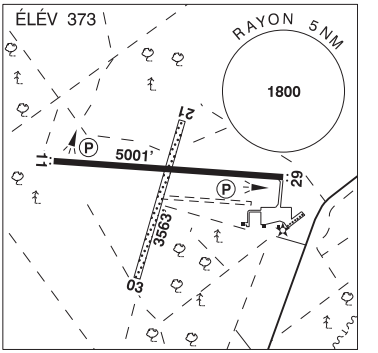
CSE4



RÉF	N45 38 22 W74 22 14 1SW 15°W UTC-5(4) Élév 221´ VTA A5002 LO6 LO7 LO8 T2 CAP
EXP	Lachute Aviation 450-562-1330 Enr
PF	B-1,2 C-3,4,5,6
DOUANES	AOE/CAN 888-226-7277
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter les numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Autorisation IFR ou activation 514-633-3211.
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1
S	1,2,3,4,5,6
PISTE	Piste 10(101°)/28(281°) 3989x100 ASPH Piste 10 seuil décalé 895´ et piste 28 seuil décalé 210´. AGN IIIA
RCR	Exp
BALISAGE	10-(TE ME), 28-(TE ME) ARCAL-123.0 type K
COMM	
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 123.0 5NM 2500 ASL À l'extérieur de l'espace aérien de classe "C"
TML	Montréal 124.65 268.3
PRO	Vol d'entraînement VFR non auth 03-12Z‡.
ATTENTION	À cause de la topographie environnante, les vents de surface peuvent causer des indications différentes des manches à vent à l'aprt. Possibilité de chevreuil sur la piste.

LAC-SAINT-JEAN QC — CYDO

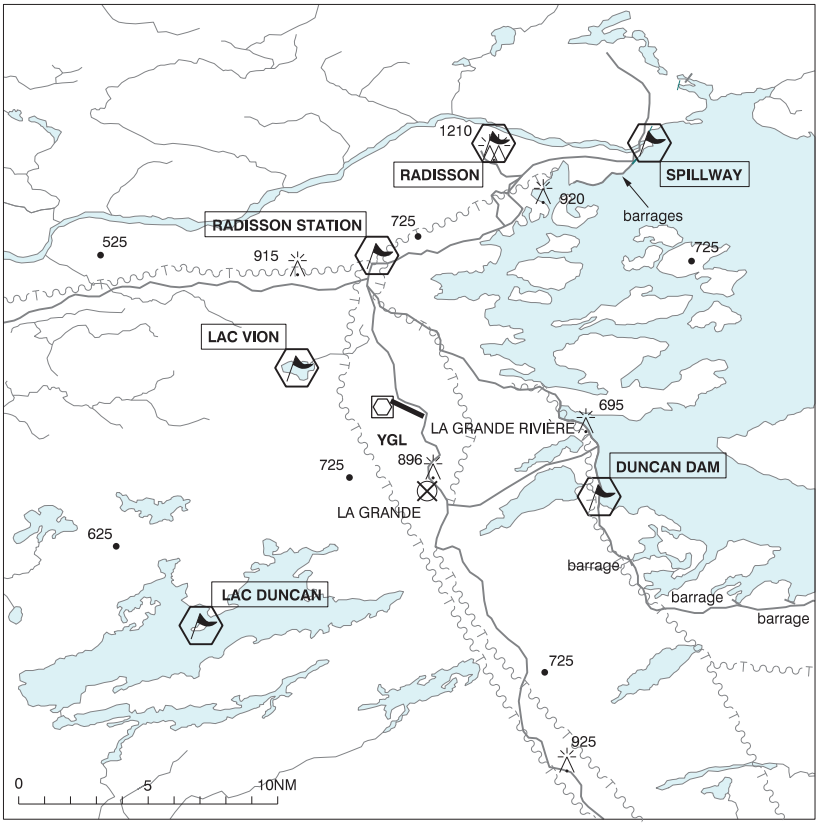
RÉF	N48 46 36 W72 22 30 7.8NE St-Félicien 16°W (2020) UTC-5(4) Élév 373´ A5010 LO7 HI1 HI5 HI6 CAP
EXP	Aérodrome Lac-Saint-Jean 418-679-3543/7621, 418-637-0188 Enr Frais d'atterrissage (aéronefs commerciaux)
PF	A-1,7 (hrs ltées) C-3,4,5,6 D-2
PRÉP/VOL **FIC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353



SERVICES	13-21Z‡
CARB	100LL, JA-1 418-637-0188, 418-679-3543 O/T redevance.
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5,6
PISTE	Piste 11(110°)/29(290°) 5001x100 ASPH AGN IIIB Piste 03(032°)/21(212°) 3563x72 GRVL Fermée 01 nov-30 avr
RCR	Exp Entretien l'hiver 12-23Z O/T MEDEVAC seulement 3 hrs PN 418-637-0188, 514-607-8080.
BALISAGE	11-AS(TE ME) P1, 29-AS(TE ME) P1 ARCAL-122.7 type K
COMM	
ATF	tfc 122.7 5NM 3400 ASL

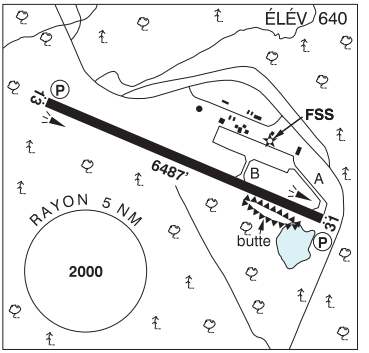
LAC ST-AUGUSTIN QC — Voir QUÉBEC / LAC ST-AUGUSTIN

LA GRANDE RIVIÈRE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
DUNCAN DAM	VCDND	N53° 34' 30" W077° 30' 01"
LAC DUNCAN	VCDKN	N53° 29' 02" W077° 56' 01"
LAC VION	VCION	N53° 39' 09" W077° 49' 21"
RADISSON	VCRAD	N53° 47' 37" W077° 36' 51"
RADISSON STATION	VCRDS	N53° 43' 32" W077° 44' 02"
SPILLWAY	VCSPW	N53° 47' 05" W077° 27' 17"

LA GRANDE RIVIÈRE QC — CYGL

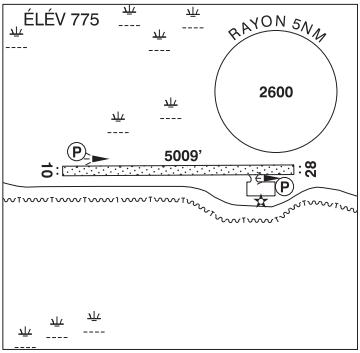


RÉF	N53 37 31 W77 42 15 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 640' A5018 LO3 HI1 HI4 CAP
EXP	Société de Développement de la Baie James 819-638-8847, 819-638-8333 (Emerg/MEDEVAC) 11-23Z‡ O/T 1 hr PN pour MEDEVAC, frais applicable. Cert Redevance d'atterrissage
PF	A-1,2 D-3,4 Hrs ATB 11-05Z
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) 11-23Z‡ O/T 1 hr PN Pétronor Inc. 819-638-9104
S	1,4,6 1330-2100Z‡ 24 hrs PN 819-638-8847
PISTE	Piste 13(129°)/31(309°) 6487x150 ASPH Piste 31 descend 0.69%
CERT PISTE	Piste 13/31 AGN IIIB
AIRE DE TFC	Frais de stationnement après 3 hrs, ctc exp. Voir CAP AIRES DE STATIONNEMENT.
RCR	Exp RCR/CRFI 10-24Z‡ O/T 2 hr PN RCR MEDEVAC seulement 819-638-8333, entretien l'hiver 10-21Z‡ lun-ven, 11-20Z‡ sam-dim et jours fériés O/T 3 hr PN pour entretien hivernal MEDEVAC seulement 873-995-0041.
BALISAGE	13-AS(TE ME) P2, 31-AS(TE ME) P2
COMM	
RADIO	LA GRANDE 122.3 (V) (urgence seulement 819-638-8513)
RCO	Québec rdo 123.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	rdo 122.3 à l'intérieur de 15NM jusqu'à 3600 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 132.1
NAV	
VOR/DME	YGL 112.2 Ch 59 (M) N53 37 32 W77 42 58 (626')
ATTENTION	Butte de roches côté sud de la piste. Possibilité d'animaux sauvages à proximité et sur la piste principalement des caribous durant la période de migration oct-mars. Possibilités d'oiseaux migrateurs principalement mouettes, perdrix et grues du Canada.

LA GRANDE FSS - RCO

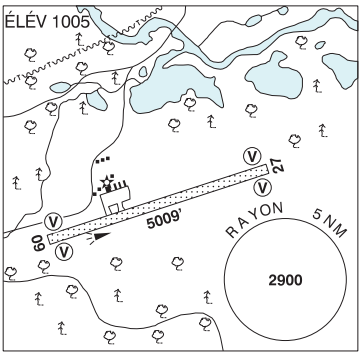
Kuujjuarapik 122.2 (RAAS) (N55 16 55 W77 45 55)

LA GRANDE-3 QC — CYAD



RÉF	N53 34 18 W76 11 47 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 775´ A5018 LO3 HI1 HI4 CAP
EXP	Hydro-Québec 819-638-2988 Fax 819-638-2976 Enr 48 hrs PPR 12-22Z‡
PF	B-1 D-2,5 PN exp
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO H24 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 819-638-2988 12-22Z‡ (voir COMM)
PISTE	Piste 10(104°)/28(284°) 5009x150 GRVL Piste 10 descend 0.56% AGN IIIA
RCR	Exp Entretien l'hiver 12-22Z‡ lun-ven. Piste compactée avec un mélange de neige et de GRVL durant les conds hivernales. Sfc peut être molle durant les périodes de gel et dégel.
BALISAGE	10-AS(TE ME) P2, 28-AS(TE ME) P2
COMM	
MF	UNICOM (AU) 12-22Z‡ O/T tfc 123.0 15NM 3800 ASL (RAC 602.98)
AUTO	123.175
ATTENTION	Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops. Tour balisée par intermittence 1050 ASL (210 AGL) aprx 3NM WNW du seuil 10.

LA GRANDE-4 QC — CYAH



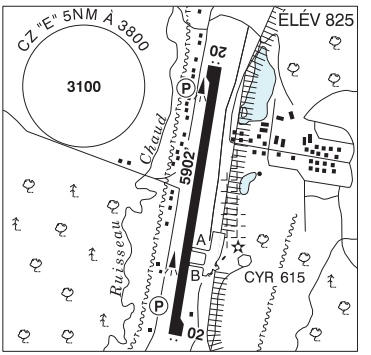
RÉF	N53 45 17 W73 40 31 18°W (2015) UTC-5(4) Élév 1005´ A5019 LO3 LO5 HI1 CAP
EXP	Hydro-Québec 819-854-6117 Fax 819-854-6109 Enr 48 hrs PPR 12-22Z‡
PF	B-1 D-2,4,5 PN exp
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO (voir COMM). ALTIMÈTRE/VENT 819-854-6117 12-22Z‡ (voir COMM) TAF 12-22Z‡, hrs d'émission: 12, 18Z. Cam météo

LA GRANDE-4 QC (Suite) CYAH

PISTE **RCR**	Piste 09(091°)/27(271°) 5009x150 gravier AGN IIIA Exp 12-22Z‡ Entretien l'hiver 12-22Z‡ lun-ven. Piste compactée avec un mélange de neige et de GRVL durant les conds hivernales. Sfc peut être molle durant les périodes de gel et dégel.
BALISAGE	09-(TE HI) V2, 27-(TE HI) V2
COMM **DRCO** **MF** **AWOS**	 Québec rdo 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) UNICOM (AU) 12-22Z‡ O/T tfc 131.2 15NM 4100 ASL (RAC 602.98) 119.65 (français) 118.45 (anglais)
ATTENTION	Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops. Des lancements quotidiens de ballons radiosonde d'une vitesse ascentionnelle de 1000 pi/min ont lieu tous les jours entre 1115-1345Z et entre 2315-0145Z.

LA MACAZA / MONT-TREMBLANT QC CYFJ

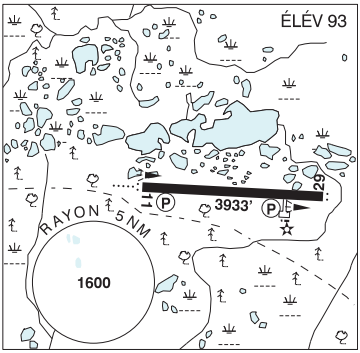
RÉF	N46 24 33 W74 46 48 2.5N 14°W (2013) UTC-5(4) Élév 825' A5002 LO6 LO7 HI5 CAP
EXP	Mont-Tremblant Intl Inc 819-275-9099 12-04Z‡ Cert PPR 24 hrs Frais d'atterrissage
PF	A-1,6 C-3,4,5
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 13-01Z‡
PRÉP/VOL **FIC** **ACC** **MÉTÉO**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) Montréal 800-633-1353 ALTIMÈTRE/VENT hrs ltées (voir COMM) Cam météo



SERVICES **CARB** **SUP FL**	 100LL, JA-1 (FSII avbl) PPR D & A-ice PPR
PISTE **CERT PISTE** **CERT TWY** **RCR**	Piste 02(025°)/20(205°) 5902x150 ASPH Piste 02/20 AGN IIIB Twy B AGN IIIA Exp 13-04Z‡ CRFI 3 hrs PN, PCN
BALISAGE	02-AS(TE ME) P2, 20-AS(TE ME) P2 O/R Exp
COMM **MF** **PAL**	 UNICOM (AU) hrs ltées O/T tfc 122.7 5NM 3800 ASL (RAC 602.98) Montréal Ctr 133.9
PRO	Circuit à droite piste 20 (RAC 602.96). CYR 615 de la sfc à 1800 ASL à l'est de la piste. Sauf pour la circulation IFR au-dessus de 1200 ASL, personne ne doit piloter un aéronef dans la zone décrite sans autorisation de vol préalable de l'organisme utilisateur/de contrôle.
ATTENTION	Activités d'hydravions sur le lac au nord de la piste. Tours 1245 et 1242 ASL 3NM S. Tour 1450 ASL 2NM W.

LA ROMAINE QC

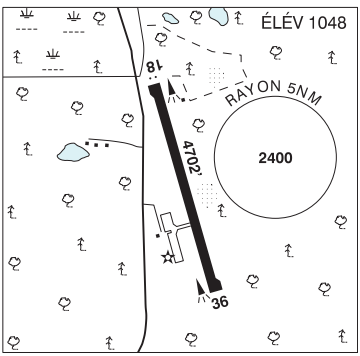
CTT5



RÉF	N50 15 35 W60 40 26 2.5N 20°W (2016) UTC-4 Élév 93' A5011 A5012 LO7 LO8 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-229-2984 11-23Z lun-ven, 13-16Z 17-20Z dim, O/T 3 hr PN pour MEDEVAC Cert
PF	A-1 C-1,2,4
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT 418-229-2984 11-23Z lun-ven, 13-16Z 17-20Z dim (voir COMM)
PISTE	Piste 11(113°)/29(293°) 3933x100 ASPH
CERT PISTE	Piste 11/29 AGN IIIA
RCR	Exp Déneigement 10-24Z dim-ven 1 oct-31 mai O/T 3 hr PN, PCN
BALISAGE	11-AO(TE ME) P2, 29-AS(TE ME) P2 ARCAL 123.5 type K
COMM	
ATF	UNICOM (AU) 123.5 (Français seulement) 11-23Z lun-ven, 13-16Z 17-20Z dim O/T tfc 123.5 corridor voir section PRO
PRO	tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Possibilité d'animaux sur la piste. Piste non recommandée pour les aéronefs haute performance à cause des dangers d'objets étrangers, ctc opr. À cause de bâtiments environnants, les vents de surfaces soufflant du S peuvent causer des indications inexactes de l'WD de la Piste 29.

LA SARRE QC

CSR8

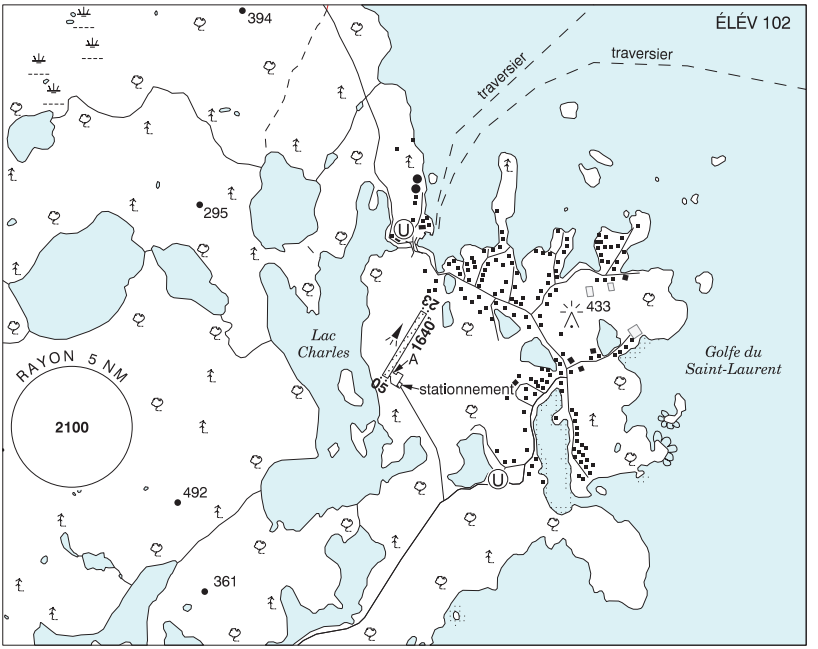


RÉF	N48 55 00 W79 10 45 7.5NE 13°W UTC-5(4) Élév 1048' A5009 LO3 LO4 LO7 CAP RCAP
EXP	Ville 819-333-7506 Enr A/D fermé 1 nov - 30 avr
PF	A-1 D-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Toronto 888-217-1241
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 13-21Z‡ lun-ven O/R 819-333-7506, O/T & hols 1 hr PN redevances. Carte de crédit/débit seulement.
PISTE	Piste 18(177°)/36(357°) 4702x100 ASPH AGN IIIA
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver

LA SARRE QC (Suite) CSR8

BALISAGE	18-AS(TE ME), 36-(TE ME) ARCAL-123.2 type K
COMM	
ATF	tfc 122.8 5NM 4100 ASL

LA TABATIÈRE QC CTU5

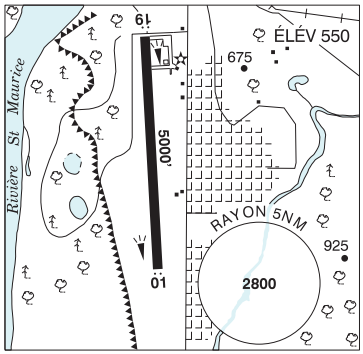


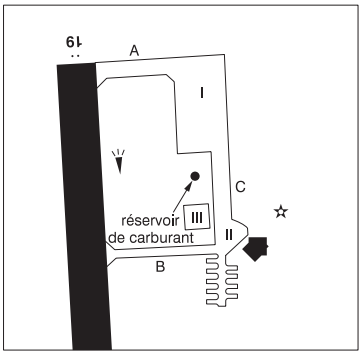
RÉF	N50 49 51 W58 58 32 20°W (2014) UTC-4 Elev 102´ A5011
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-773-2545 12-20Z lun-ven, 11-15Z dim Cert
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 05(051°)/23(231°) 1640x82 GRVL
CERT PISTE	Piste 05/23 AGN II
RCR	Exp Déneigement 10-20Z lun-ven, 11-15Z dim, O/T 3 hr PN
BALISAGE	05-AS(TE ME), 23-AS(TE ME) ARCAL-123.5 type K
COMM	
ATF	tfc 123.5 corridor voir section PRO

LA TABATIÈRE QC (Suite) CTU5

PRO	tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	**Ops de nuit:** Seulement les pilotes familiers avec la région immédiate devraient utiliser cet A/D durant les hrs de noirceur à cause de la topographie environnante. Possibilité d'animaux sauvages sur la piste. Twr lgtd 433 ASL (262 AGL) aprx 0.6NM E de l'A/D. Hydrobase statut unkn aprx 0.4NM N de l'A/D. Héliports statut unkn 0.4NM NNE et 0.6NM SSE de l'A/D. Montagne 165 AGL aprx 1.4NM SW de la piste 05. Faire preuve de vigilance à l'apch de la piste 05, surtout dans les conds de vis réduite.

LA TUQUE QC CYLQ





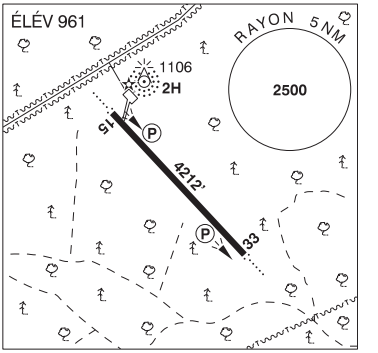
RÉF	N47 24 33 W72 47 21 Adj S 15°W (2020) UTC-5(4) Élév 550' A5002 LO6 LO7 HI1 HI5 HI6 CAP
EXP	Air Aviation Inc. 819-523-8932 O/T 819-523-8776 ou 819-676-6522 Enr
PF	A-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT 819-523-8932 13-22Z‡ (voir COMM) AUTO H24 (voir COMM) Cam météo
SERVICES	1230-2200Z‡ fév-avr, 1230-2400Z‡ mai-août, 1230-2230Z‡ sep-oct, 1230-2130Z‡ nov-jan
CARB	100LL, JA-1 O/T redevances plus que 30 min en dehors des hrs d'ops.
HUILE	Toutes
PISTE	Piste 01(011°)/19(191°) 5000x150 ASPH AGN IIIA
AIRE DE TFC	Aire de tfc III: réservé aux héli
RCR	Exp PCN
BALISAGE	01-AS(TE ME), 19-AS(TE ME) ARCAL-122.325 type K
COMM	
RCO	Québec rdo 123.475 (FISE) 126.7(bcst)
ATF	UNICOM (AU) 13-22Z‡ O/T tfc 122.325 5NM 3600 ASL
PAL	Montréal Ctr 134.5
AUTO	122.975

LA TUQUE QC (Suite) CYLQ

PRO	Circuit à droite piste 19 (RAC 602.96).
ATTENTION	Obst 1.7NM NNW du seuil de la piste 19 (N47 26 25 W72 48 48) 1149 ASL 300 AGL.

LEBEL-SUR-QUÉVILLON QC CSH4

RÉF	N49 01 47 W77 00 59 3SW 14°W (2013) UTC-5(4) Élév 961' A5009 LO3 LO7 HI1 HI5 CAP
EXP	Ville de Lebel-sur-Quévillon 819-755-3826 Enr PPR Frais d'atterrissage
PF	B-1,7 avbl lun-ven 1300-2130Z‡ C-2,3,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353

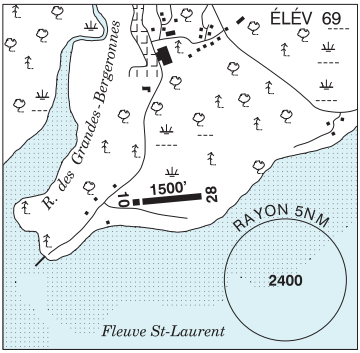


SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) Lun-ven 13-21Z‡ exc hols O/T 819-755-7827 1hr PN redevances
S	6
SUP FL	D & A-ice
PISTE	Piste 15(151°)/33(331°) 4212x100 ASPH Piste 15 descend 0.42% AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	Entretien lté l'hiver, 24 hrs PN pour déneigement 819-755-3826/7629/7152
BALISAGE	15-AO(TE ME) P1, 33-AO(TE ME) P1 ARCAL-123.2 type K
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4000 ASL
NAV	
NDB	2H 261 (M) N49 02 09 W77 01 12 Privé
ATTENTION	Ocsl véhicules de maint NORDO sur la piste.

LES BERGERONNES QC

CTH3

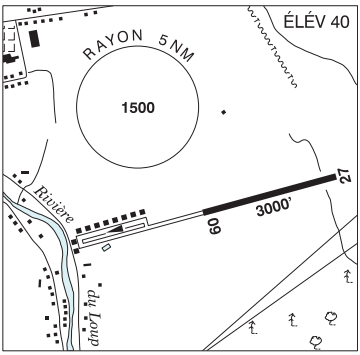
RÉF	N48 14 W69 33 1S 17°W (2015) UTC-5(4) Élév 69' A5010
EXP	Municipalité Les Bergeronnes 418-232-6244 Enr
PF	C-1,2,3 D-4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 10/28 1500x50 ASPH Piste 10 seuil décalé 150' Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3100 ASL



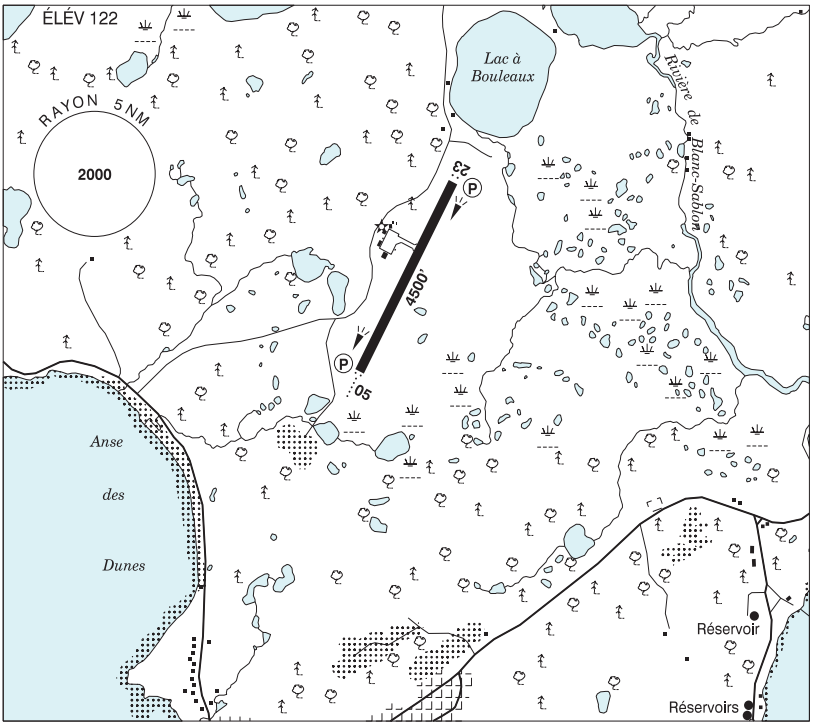
LOUISEVILLE QC

CSJ4

RÉF	N46 14 46 W72 54 16 1.5SE 16°W UTC-5(4) Élév 40' A5002
EXP	Jardins Ricard Inc 819-228-5393 Enr
PF	A-1 C-2,3,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	1,4,5
PISTE **RCR**	Piste 09/27 3000x75 ASPH Exp Entretien lté l'hiver. Ops sur skis
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3100 ASL
ATTENTION	Act d'acft miniatures téléguidés jusqu'à 700 ASL à partir du côté E de la piste avr-oct. Diffusez vos intentions sur l'ATF 15 min avant l'arr. **PISTE:** Larges fissures sur toutes les surfaces. Non-recommandé pour les aéronefs hautes performances. **ESPACE AÉRIEN:** Acft volant à l'aprt de Trois-Rivières (11.3NM NE de l'A/D de Louiseville) en apch aux instruments peuvent survoler l'A/D de Louiseville à 1600 ASL.



LOURDES-DE-BLANC-SABLON QC CYBX



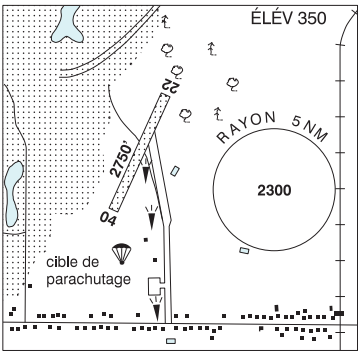
RÉF	N51 26 31 W57 11 10 2N 19°W (2024) UTC-4 Élév 122' A5011 LO7 HI1 HI6 CAP
EXP	TC 418-461-2514, 418-997-2089 Cert Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé seulement) Frais d'usage du tml
PF	A-1,2 C-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24, AUTO (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z.
SERVICES	
CARB	100LL, JA (par camion), JA-1
HUILE	Toutes
S	1
SUP FL	D-ice
CSLT PRIVÉ	BX Flight Services 418-461-2619, 709-931-2196 ou Page 418-461-3115
PISTE	Piste 05(046°)/23(226°) 4500x150 ASPH Piste 05 monte 0.96%
CERT PISTE	Piste 05/23 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	Exp 11-01Z dim-ven O/T 3 hrs PN PCN
BALISAGE	05-AO(TE ME) P2, 23-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.0 type K

LOURDES-DE-BLANC-SABLON QC (Suite) CYBX

COMM	
RCO	Mont-Joli rdo 122.0 (RAAS)
MF	Mont-Joli rdo 122.0 15NM 3100 ASL (RAC 602.98) Voir section PRO
AUTO	128.15 (anglais) 124.35 (français)
NAV	
DME	IBX 109.1 Ch 28 N51 26 57 W57 10 53 (132˚)
LOC	IBX 109.1 (piste 05)
PRO	Corridor ATF à l'extérieur de la zone MF, voir Section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Activités aviaires intensives juin à oct.

LOURDES-DE-JOLIETTE QC CSE3

RÉF	N46 06 34 W73 27 10 1N 15°W (2015) UTC-5(4) Élév 350' VTA A5002
EXP	École De Parachutisme Voltige 2001 Inc 450-752-0385 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
S	1



PISTE	Piste 04/22 2750x100 gravier/gazon
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver. Sfc de piste molle durant le dégel printanier.
COMM	
ATF	tfc 123.5 5NM 3400 ASL
ATTENTION	Sauts en parachute BLW 18,000 ASL. A/D Joliette 4.5NM SW, tfc 123.5.

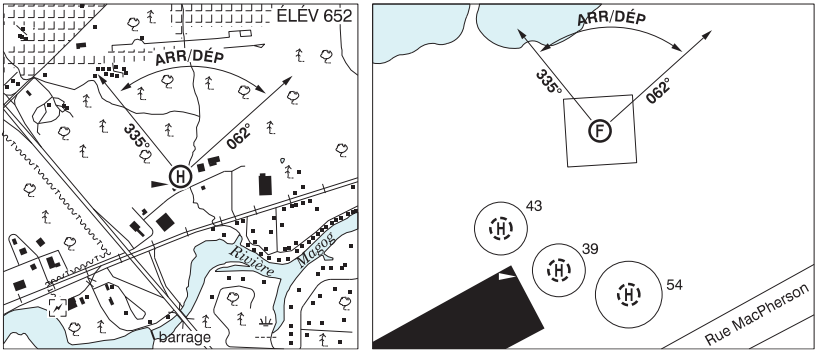
MACDONALD-CARTIER INTL ON — Voir OTTAWA / MACDONALD-CARTIER INTL

MADELEINE RADIO - RCO (ÎLES-DE-LA-MADELEINE FSS)

Havre St-Pierre 122.0 (RAAS) 11-03Z‡ (N50 16 W63 40)
Natashquan 122.2 (RAAS) 13-23Z‡ (N50 11 W61 49)

MAGNY QC — Voir AMOS / MAGNY

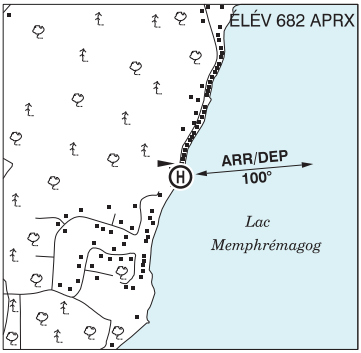
MAGOG / AERIA HÉLICENTRE QC (Héli) CMA3



RÉF	N45 16 55 W72 06 11 2.2ENE 14°W (2024) UTC-5(4) Élév 652' A5002
EXP	Aeria Hélicentre – Magog 819-578-5253 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6,7,8
PRÉP/VOL **FIC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI SURFACE **RCR**	FATO 65' x 65' GAZON Aire de sécurité 87' x 87' Longueur hors tout maximale héli 43' Plate-forme de stationnement 39: 47' dia ASPH Plate-forme de stationnement 43: 52' dia ASPH Plate-forme de stationnement 54: 65' dia ASPH/GRVL Exp
COMM **ATF**	 tfc 123.2 5NM 3700 ASL
PRO	Arr/dép 335° à 062° du héli
ATTENTION	P-lines non-balisées 0.03NM W du FATO et p-lines balisées S du FATO aprx 685' ASL (40' AGL). Réservoir de carburant adj au coin SW du FATO.

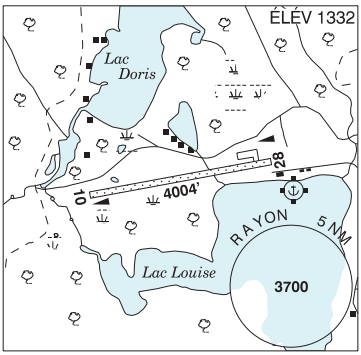
MAGOG / LESSARD QC (Héli) CLS5

RÉF	N45 14 53 W72 11 54 2.4WSW 15°W (2020) UTC-5(4) Élév 682´ aprx A5002
EXP	Louis Lessard 819-446-5755 Enr PPR
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI SURFACE	FATO/TLOF 40' dia PAVÉ UNIS/GAZON Aire de sécurité 65' x 65' Longueur hors tout maximale héli 38.6'
RCR	Exp
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3700 ASL
PRO	Arr/dép 100° du héli, utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Aire de sécurité partie en gazon pente descendante aprx 5%. Arbre aprx 16 AGL 50' SSE de l'héli.



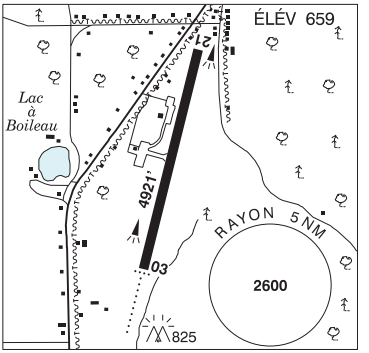
MANIC-5 QC CMN5

RÉF	N50 39 27 W68 49 57 4WNW 19ºW (2013) UTC-5(4) Élév 1332' A5010
EXP	Société de protection forêts contre le feu (SOPFEU) 418-571-3310 Enr PPR A/D en service seulement lors des luttes contre les feux de forêts.
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 10(099°)/28(279°) 4004x100 gravier
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 4300 ASL
ATTENTION	Hydrobase Manic-5/Lac Louise adj S



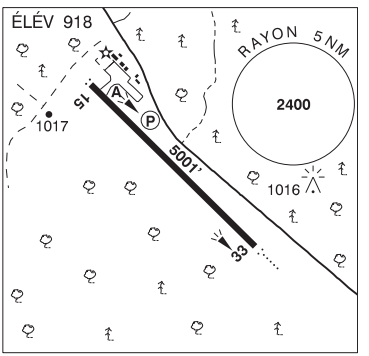
MANIWAKI QC — CYMW

RÉF	N46 16 22 W75 59 26 5.3S 14°W (2012) UTC-5(4) Élév 659' A5000 A5001 A5002 LO6 LO7 HI5 CAP RCAP
EXP	Régie Intermunicipale de l'Aprt Maniwaki 819-449-6103, 819-441-4567/6184 ou 819-334-1911 Enr
PF	C-1,2,3,4,5,6,7,8
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	Cam météo
SERVICES	13-22Z‡ O/T redevance 819-449-6103 ou 819-441-4567/6184
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl)
HUILE	Toutes
S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 03(030°)/21(210°) 4921x150 ASPH Piste 03 monte 0.85% AGN II
RCR	Exp Entretien lté l'hiver. 13-22Z‡ avr-nov O/T 819-441-4567/6184 PCN
BALISAGE	03-AD(TE ME), 21-(TE ME) ARCAL-122.8 type J
COMM	
RCO	Québec rdo (Mont-Laurier) 123.475 (FISE)
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3700 ASL
ATTENTION	**TERRAIN:** Colline proéminente balisée 825 ASL à 0.5NM du seuil et à l'E de l'axe de Piste 03. **FAUNE:** Possibilité d'animaux sauvages sur la piste.



MATAGAMI QC — CYNM

RÉF	N49 45 42 W77 48 10 6W 14°W (2013) UTC-5(4) Élév 918' A5009 LO3 LO7 HI1 HI4 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 819-739-2926/8141 Enr
PF	A-1 D-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) Cam météo
SERVICES	O/T redevances
CARB	100LL, JA-1 1130-2100Z‡ ctc 819-739-2926 O/T 819-739-8141

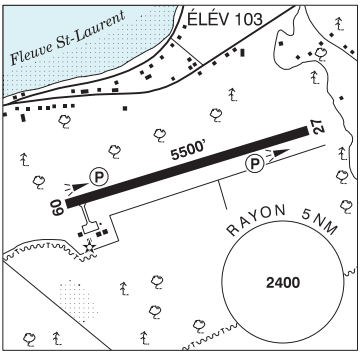


MATAGAMI QC (Suite) CYNM

PISTE	Piste 15(148°)/33(328°) 5001x100 ASPH Piste 15 descend 0.5% première moitié. Piste 33 descend 0.84% première moitié AGN IIIA
RCR	Exp 12-23Z‡. O/T 2 hrs PN (MEDEVAC seulement) 819-739-8141 CRFI
BALISAGE	15-AS(TE ME) P2, 33-AO(TE ME) ARCAL-122.8 type K
COMM	
DRCO	Québec rdo 123.55 (FISE) 126.7 (bcst)
ATF	tfc 122.8 5NM 4000 ASL
AWOS	125.3 (français) 127.45 (anglais)
ATTENTION	Animaux sauvages et oiseaux migrateur à proximité de la piste. Ctc opr.

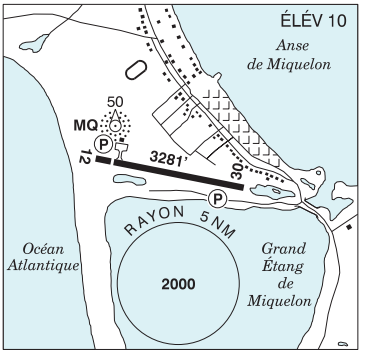
MATANE / RUSSELL-BURNETT QC CYME

RÉF	N48 51 23 W67 27 08 2.5E 19°W (2013) UTC-5(4) Élév 103' A5010 LO7 HI6 CAP
EXP	Ville 418-562-2333 ou 418-560-2271 (surveillant) Enr
PF	A-7,8 C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES	Redevance possible 1 hr PN Avjet 581-232-9970
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) SP
HUILE	15W50
S	4,5,6
PISTE	Piste 09(090°)/27(270°) 5500x150 asphalte AGN IIIA
RCR	Exp (surveillant) Entretien lté l'hiver PCN
BALISAGE	09-(TE ME) P2, 27-(TE ME) P2 ARCAL-122.8 type K
COMM	
ATF	UNICOM hrs ltée O/T tfc 122.8 5NM 3200 ASL
ATTENTION	**Éoliennes:** Groupe d'éoliennes 5NM SW de l'A/D, alt max 998 ASL. **Paramoteurs:** Activités de paramoteurs entre St-Fabien, Rimouski, Mont-Joli et Matane, sfc jusqu'à 500 ASL ocsl 1200 ASL.)



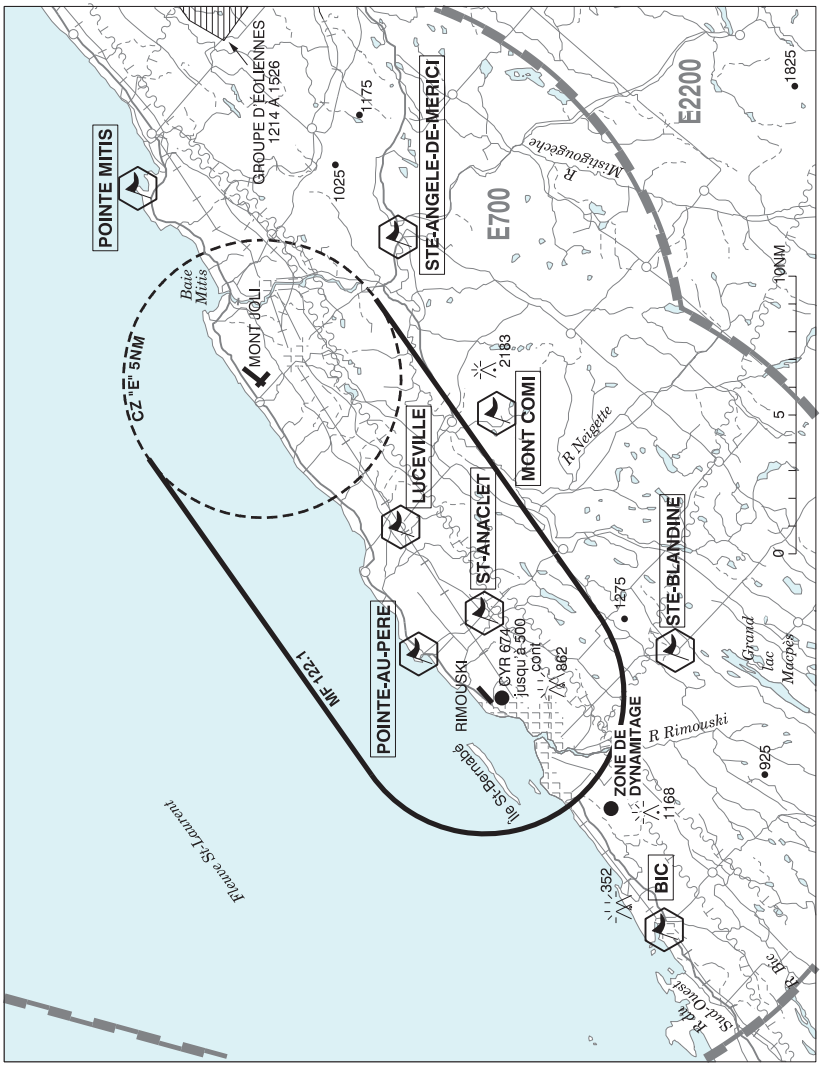
MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) QC — Voir MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL)

MIQUELON FRANCE — LFVM



RÉF	N47 05 05 W56 23 04 Adj SW 18°W (2020) UTC-3(2) Élév 10' A5012 LO8
EXP	DTAM TWR St-Pierre tél 0-11-508-41-18-22. ATS O/R pour les vols commerciaux, MEDEVAC & SAR. Autres vols PPR 1 jour avant 1800Z
PF	A-1 C-2,3,4,5
DOUANES	Non avbl. Tous les vols internationaux doivent préalablement dédouaner à St-Pierre.
PRÉP/VOL	Prép/vol & NOTAM avbl de la TWR de St-Pierre tél 0-11-508-41-18-22 fax 0-11-508-41-18-20
FIC	London 519-452-4040 (anglais)
SERVICES	
SLIA	CAT 2 (CAT 3 PPR)
PISTE	Piste 12(116°)/30(296°) 3281x66 ASPH Piste 12 seuil décalé 361'
RCR	Exp TWR de l'aprt tél 0-11-508-41-64-60
BALISAGE	12-(TE HI) P1, 30-(TE HI) P1 3.5°
COMM	
TOUR	Miquelon Info 119.1
ATF	tfc 119.1 5NM 6000 ASL
TML	St-Pierre 119.1 11-22Z‡ O/T Gander Ctr 134.9
PAL	Gander Ctr 134.9
NAV	
NDB	MQ 402 (L) N47 05 51 W56 23 09 à l'A/D
PRO	Circuits à la droite Piste 12
ATTENTION	Présence d'oiseaux de mer toute l'année. Le site est susceptible d'être envahi en quelques minutes par du brouillard d'advection.

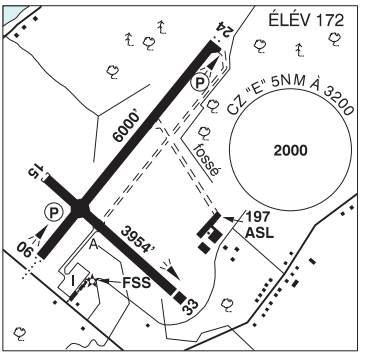
MONT-JOLI - RIMOUSKI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



MONT-JOLI - RIMOUSKI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
BIC	VCBIC	N48° 22' 18" W068° 42' 24"
LUCEVILLE	VCLCV	N48° 31' 44" W068° 20' 37"
MONT COMI	VCCMS	N48° 27' 55" W068° 12' 31"
POINTE MITIS	VCMIT	N48° 40' 50" W068° 02' 08"
POINTE-AU-PERE	VCPAP	N48° 30' 38" W068° 27' 34"
ST-ANACLET	VCANA	N48° 28' 38" W068° 25' 26"
STE-ANGELE-DE-MERICI	VCMRC	N48° 31' 31" W068° 04' 51"
STE-BLANDINE	VCSBD	N48° 21' 41" W068° 27' 39"

MONT-JOLI QC — CYYY



RÉF	N48 36 32 W68 12 29 1.5NNW 18°W (2012) UTC-5(4) Élév 172´ A5010 LO7 HI6 CAP
EXP	Régie Intermunicipale 418-775-3347 Urgence 418-318-5740 1130-0130Z‡ lun-ven, 13-22Z‡ sam-dim exc hols, O/T 2 hr PN, redevances. Cert Frais d'atterrissage, frais d'usage du tml.
PF	A-1,2,3,6,7,8
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z.
SERVICES	418-775-4020
CARB	100LL, JA Avjet 418-775-4020 12-22Z‡ lun-ven, 13-22Z‡ sam-dim O/T redevances.
HUILE	Toutes
S	4,5,6
SUP FL	D-Ice Type 1 & 4, 12-22Z‡ lun-ven, 13-22Z‡ sam-dim, redevances.
PISTE	Piste 06(057°)/24(237°) 6000x150 ASPH. Piste 06 descend 0.38%. Piste 15(150°)/33(330°) 3954x150 ASPH. Piste 15 monte 1.03%. Piste 33 seuil décalé 230'.
CERT PISTE	Piste 06/24 AGN IV Piste 15/33 AGN IIIA
RCR	Exp CRFI Entretien l'hiver 1230-2300Z‡ lun, 1130-2400Z‡ mar-mer, 1130-0200Z‡ jeu, 1230-2400Z‡ ven, PN seulement sam-dim exc hols, nov 15-avr 15 O/T 2 hr PN 418-732-8231, redevances. Piste 15/33 fermée du 1 nov au 1 mai, avbl comme twy btwn piste 06/24 et twy A. PCR
BALISAGE	06-AO(TE HI) P2, 24-AS(TE HI) P2, 15-(TE ME), 33-(TE ME)

MONT-JOLI QC (Suite) CYYY

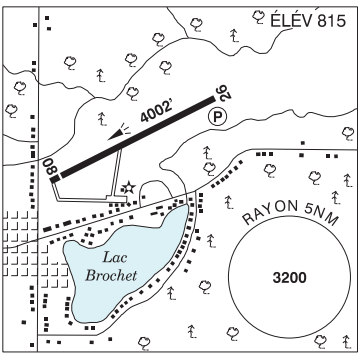
COMM	
RADIO	122.1 PTC avbl (V) (urgence seulement 418-775-0055)
RCO	Québec 123.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	radio 122.1 5NM joignant le cercle MF de Rimouski par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3200 ASL (RAC 602.98), voir Mont-Joli - Rimouski VTPC
PAL	Montréal Ctr 134.65 227.2
NAV	
DME	YYY 115.9 Ch 106 N48 36 44 W68 12 32 (168')
LOC	IYY 109.7 (piste 06) RVR
PRO	Circuit à droite piste 24 (RAC 602.96).
ATTENTION	Activités de paramoteurs entre St-Fabien, Rimouski, Mont-Joli et Matane, sfc jusqu'à 500'ASL ocsl 1200'ASL. Activités d'ultra-légers 2NM SO de l'A/D, 700 ASL max. Activités aviaires intensives durant périodes migratoires 21 sep - 21 nov.

MONT-JOLI FSS – RCO

Baie-Comeau 118.3 (RAAS) (N49 08 W68 12)
Gaspé 122.3 (RAAS) (N48 47 W64 29)
Îles-de-la-Madeleine 123.15 (RAAS) 0330-10Z‡ (N47 22 W61 54)
Lourdes-de-Blanc-Sablon 122.0 (RAAS) (N51 27 W57 11)

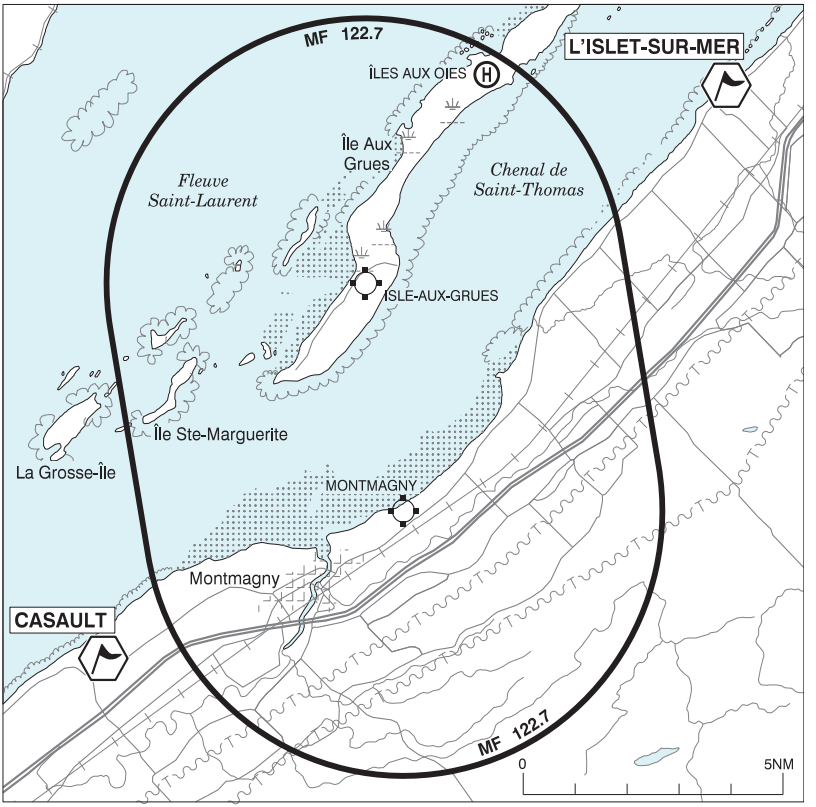
MONT-LAURIER QC CSD4

RÉF	N46 33 53 W75 34 34 3W 14°W (2013) UTC-5(4) Élév 815´ A5000 A5002 LO6 LO7 CAP
EXP	Association des Pilotes et Propriétaires d'aéronefs 819-623-5475 Enr
PF	A-1,2 C-3,4,5,6,7,8
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO (voir COMM) Cam météo



SERVICES	13-22Z‡ O/T ctc Exp
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl)
HUILE	15W50
S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 08(077°)/26(257°) 4002x75 asphalte Piste 08 seuil décalé 197´ AGN IIIA
RCR	Exp Anticipez des délais pour le déneigement.
BALISAGE	08-(TE ME), 26-(TE ME) P1 (pas de variation d'intensité à ME) ARCAL-122.8 type J
COMM	
RCO	Québec rdo (Mont-Laurier) 123.475 (FISE)
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3900 ASL
PAL	Montréal Ctr 126.575
AUTO	123.425 (français)
ATTENTION	Possibilité de chevreuil sur la piste.

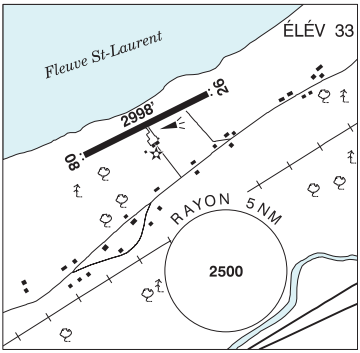
MONTMAGNY / ISLE-AUX-GRUES VFR TERMINAL PROCEDURES CHART



NOM	IDENT	LAT/LONG
CASAULT	VCCAS	N46° 57' 04" W070° 39' 34"
L'ISLET-SUR-MER	VCISM	N47° 07' 43" W070° 22' 16"

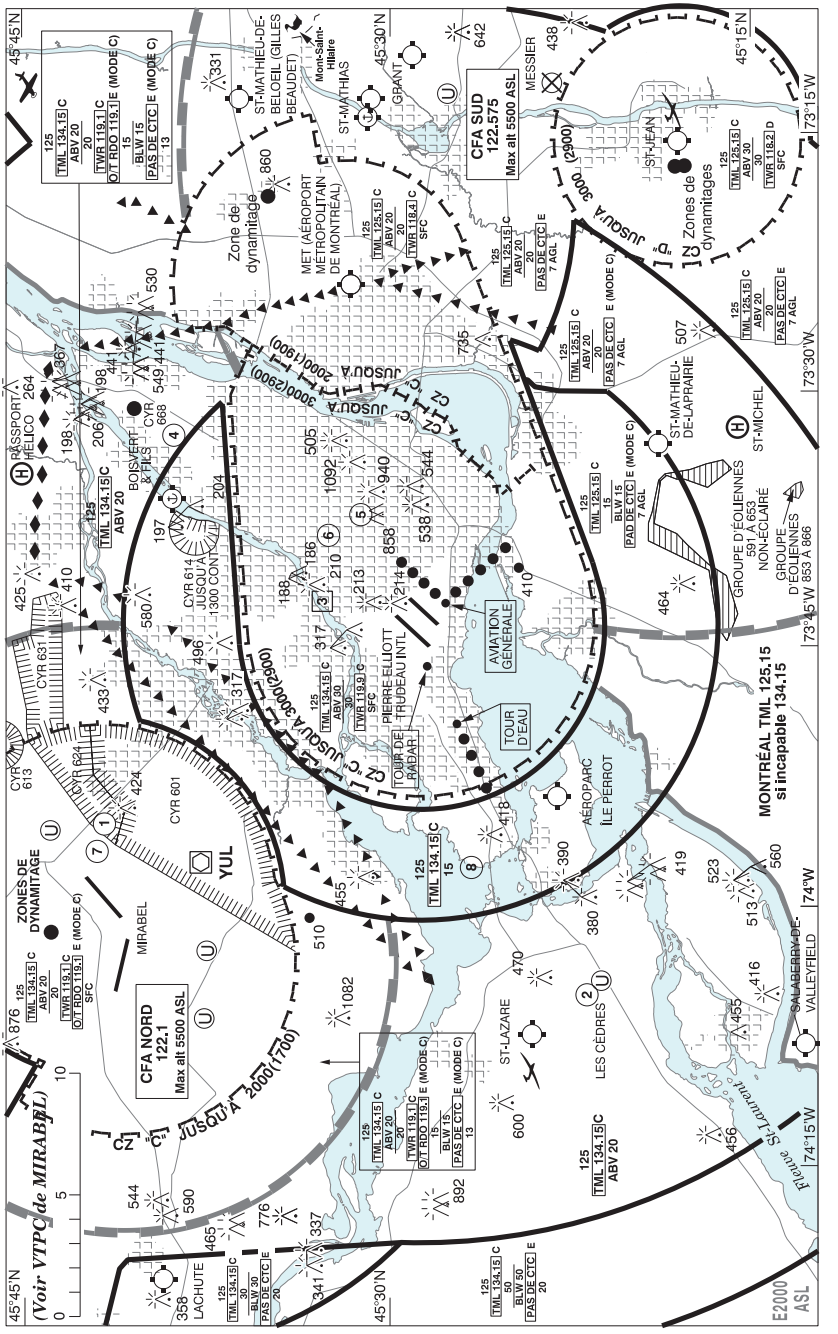
MONTMAGNY QC

CSE5

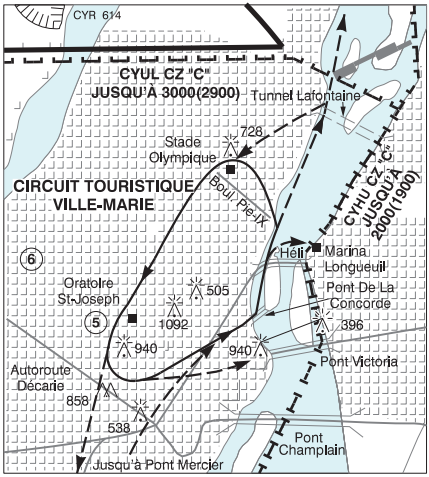


RÉF	N47 00 07 W70 30 57 1.7NE 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 33' A5002 LO7 LO8
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-248-7423, 418-473-8407 Cert
PF	A-1 B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	Air Montmagny 418-248-3545 13-20Z‡ lun-ven O/T 1 hr PN redevances après les hrs
CARB	100LL
S	1,4,5,6
PISTE	Piste 08(076°)/26(256°) 2998x75 ASPH
CERT PISTE	Piste 08/26 AGN I
RCR	Exp 12-22Z‡ O/T 3 hrs PN MEDEVAC seulement CRFI PCN
BALISAGE	08-AS(TE ME), 26-AS(TE ME) ARCAL-122.7 type K
COMM **MF**	UNICOM 12-22Z‡ O/T tfc 122.7 5NM joignant le cercle MF d'Isle-aux-Grues par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 2000 ASL (RAC 602.98), voir MONTMAGNY / ISLE-AUX-GRUES VTPC.
PRO	Circuit à droite piste 08 (RAC 602.96). **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	Activités aviaires intensives avr-oct. Tour éclairée 439 ASL 2.9NM SW du seuil 08. Tour éclairée 403 ASL 2.5NM NE du seuil 26. Dynamitage ocsl 4NM SW de l'A/D. Activité de chasse autour de l'aprt avr-mai et sep-oct. Possible présence de faune sur la piste durant l'hiver.

MONTRÉAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



MONTRÉAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)



HÉLIPORTS

1 MONTRÉAL (BELL)
2 MONTRÉAL / LES CÈDRES
3 MONTRÉAL (SACRÉ-COEUR)
4 MONTRÉAL EAST (AIM)
5 MONTRÉAL / KRUGER
6 MONTRÉAL / POINT ZERO
7 MONTRÉAL / MIRABEL HÉLICO
8 MONTRÉAL / HELIPORT SENNEVILLE

PROCÉDURES DE VOL VFR

ARRIVÉES: Les aéronefs à l'arrivée devraient établir le contact 5NM avant de pénétrer l'espace aérien de classe "C".

DÉPARTS: Les aéronefs au départ devraient aviser la tour de contrôle de leurs intentions d'évoluer dans l'espace aérien de classe "C" avant de circuler.

DESCRIPTION DES ROUTES VFR:
ROUTE ALPHA: (Terrebonne/Oka)
Direction sud-ouest: de Terrebonne nord de l'autoroute 640 puis en suivant la rive Nord jusqu'à Oka.
Direction nord-est: d'Oka à la rive Sud de la rivière des Mille-Îles (Laval) puis à Terrebonne nord de l'autoroute 640.
ROUTE BRAVO: (Terrebonne/St-Hubert)
Direction nord: de l'aprt Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) à Repentigny puis en direction ouest à Terrebonne nord de l'autoroute 640.
Direction sud: de Terrebonne nord de l'autoroute 640 à Repentigny à CARRIÈRE VARENNES à IREQ puis à l'aprt.

MONTRÉAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE MONTRÉAL/TRUDEAU, MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), MONTRÉAL (MIRABEL) ET DU TERMINAL DE MONTRÉAL

Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, une procédure permettant au pilote d'obtenir un code transpondeur avant son décollage a été mise à la disposition des aéronefs VFR. Cette procédure obligatoire s'applique aux aéronefs sans plan de vol ou itinéraire de vol déposé auprès de NAV CANADA et désirant pénétrer ou opérer dans l'espace aérien de classe C de Montréal/Trudeau, Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal), Montréal (Mirabel) et du terminal de Montréal. Tout aéronef ne respectant pas la procédure pour les codes transpondeur ne sera pas accepté dans l'espace aérien de classe C de Montréal/Trudeau, Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal), Montréal (Mirabel) et du terminal de Montréal.

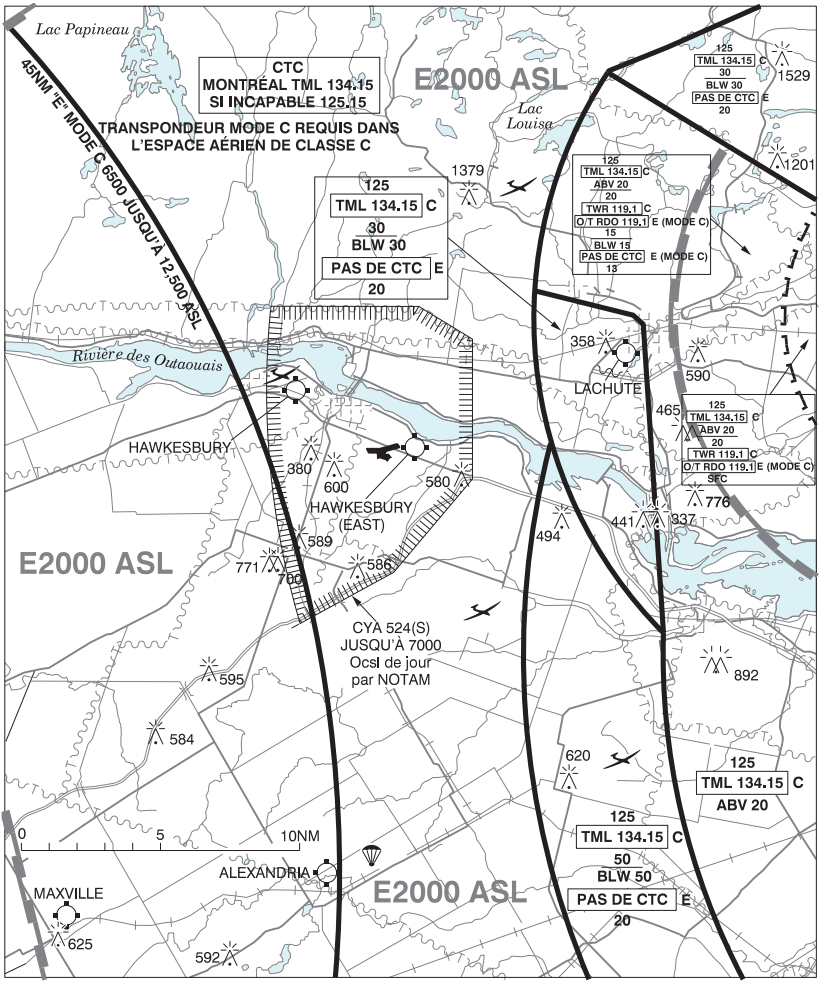
Pour obtenir un code transpondeur:
Un code transpondeur discret doit être obtenu avant de décoller pour l'espace aérien de classe C de Montréal/Trudeau, Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal), Montréal (Mirabel) ou l'espace aérien de classe C du tml en contactant l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633) pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre le vol. Pour toute destination autre que le circuit touristique Ville-Marie de la zone de contrôle de Montréal/Trudeau, les aéronefs au départ de CYJN, CYHU ou CYMX obtiendront leur code transpondeur auprès de la Tour de contrôle ou de la FSS.

Procédures en vol:
1. Réglez votre transpondeur sur le code assigné avant votre première communication avec l'ATC.
2. Ctc l'ATC au moins 5NM avant de pénétrer dans l'espace aérien de classe C de Montréal/Trudeau, Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal), Montréal (Mirabel) et du terminal de Montréal.

ESPACE AÉRIEN DE CLASSE G DE MONTRÉAL

Afin de normaliser l'utilisation des fréquences dans l'espace aérien non contrôlé (classe G) de la région de Montréal, diffuser vos intentions et garder l'écoute, si possible, sur les fréquences communes appropriées et maintenir les phares d'atterrissage allumés. Voir section *Planification – Zones avec fréquences air-air discrètes – Zones d'utilisation de fréquence commune de Montréal*.

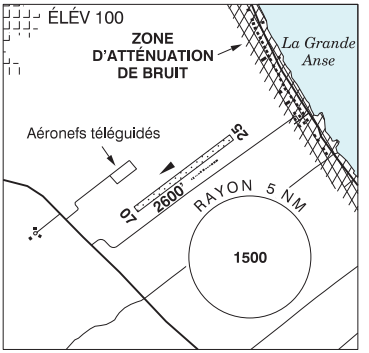
MONTRÉAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - OPÉRATIONS DE PLANEURS



OPÉRATIONS DE PLANEURS
Ops de vol libre aura lieu du 15 avr au 1 déc, de la surface jusqu'à-dessous de 5000 ASL.

MONTRÉAL / AÉROPARC ÎLE PERROT QC — CSP6

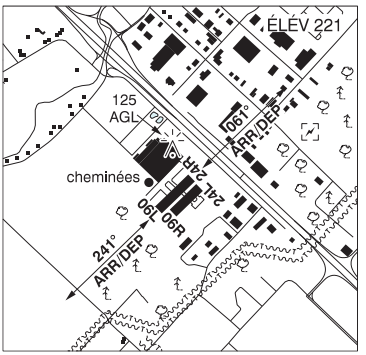
RÉF	N45 22 34 W73 54 26 1.2SE 15°W UTC-5(4) Élév 100´ VTA A5002
EXP	Paul Fréchette 514-953-2203 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 07(067°)/25(247°) 2600x60 gazon/neige Exp Entretien lté l'hiver



COMM **TOUR** **ATF** **CSLT VFR**	Montréal 119.9 (Limite de la CZ à moins de 2NM NE du seuil 25) tfc 123.2 2NM à l'extérieur de l'espace aérien de classe C Montréal Tml 134.15
PRO	Piste 25 préférentielle pour les décollages, piste 07 préférentielle pour les atterrissages. Les posés-décollés non permis. Circuits à droite piste 07 (RAC 602.96).
ATTENTION	**Piste:** Piste raboteuse. Piste molle lorsque mouillée. **Aéronefs téléguidés:** Aéronefs téléguidés adj NW. **Ligne à haute tension:** Non-balisée en travers de l'apch de la piste 07. **Faune:** Champs cultivés aux deux extrémités de la piste, activités aviaires intensives avr-oct.

MONTRÉAL (BELL) QC (Héli) — CSW5

RÉF	N45 41 06 W73 55 52 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 221' VTA A5002
EXP	Bell Helicopter Textron 450-437-8039 Enr PPR
PF	A-1 C-2,3,4
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	514-633-3211
SERVICES **SLIA**	CAT 3

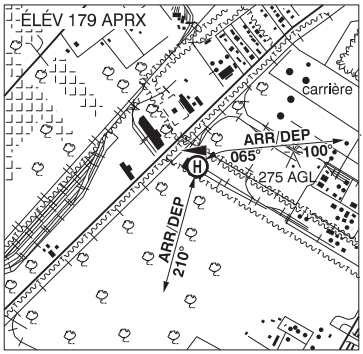


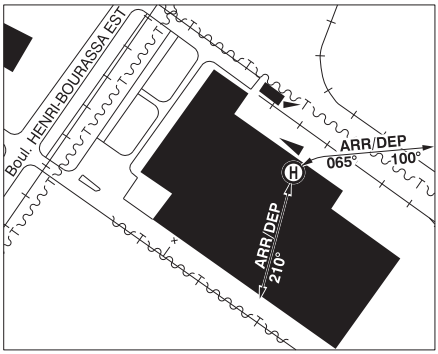
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 06L(061°)/24R(241°) 1000' x 100' ASPH Ops de jour FATO/TLOF 06R(061°)/24L(241°) 800' x 100' ASPH Ops de jour FATO/TLOF 92' x 92' ASPH Aire de sécurité 100' x 100' Ops de jour Longueur hors tout maximale héli 61'
BALISAGE	FH (aire de traffic)

MONTRÉAL (BELL) QC (Héli) (Suite) CSW5

COMM	
RADIO	Mirabel 119.1 (E) 03-11Z‡
TOUR	Mirabel 119.1 (E) 11-03Z‡
A/G	Tour de Bell 130.25 382.6 1200-2230Z‡
PRO	Autorisation requise pour pénétrer dans CYR601, CYR624 et CYR631. Voir Montréal (Mirabel) VTPC.
ATTENTION	Double lignes à haute tension aprx 1550' S et SE de l'héli aprx 410 ASL (190 AGL). Ligne du sud balisée. Deux antennes lgtd sur le toit du bâtiment principal aprx 346 ASL (125' AGL).

MONTRÉAL EAST (AIM) QC (Héli) CSH9

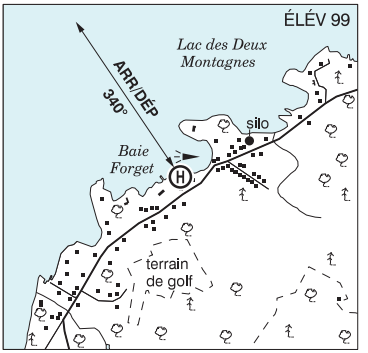




RÉF	N45 38 09 W73 33 44 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 179' aprx VTA
EXP	American Iron & Metal GP Inc 514-494-2000 Cert PPR Héli clsd de 1 nov-1 avr
PF	B-1,4 C-3,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 64' dia héli sur toit de bois Aire de sécurité 100' x 100' 5000 lbs Longueur hors tout maximale héli 43'
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
COMM	
TOUR	Montréal 119.9
ATF	tfc 123.2 5NM à l'extérieur de la CZ Montréal 1300', et à l'extérieur de la TCA 2000'
TML	Montréal 134.15
PRO	Arr/dép 210° du héli (H3), utilitsation de jour seulement. Arr/dép courbe 065° à 100° du héli (H3), utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Lignes à haute tension non balisées aprx 200' longeant cotés E et N de l'héli aprx 250 AGL. Cheminée balisée aprx 500' SE de l'héli aprx 250 AGL. Activités de grues mobiles et fixes aprx de 500' à 1,000' de l'héli max 200 AGL. Ctc opr pour les info de pente.

MONTRÉAL / HELIPORT SENNEVILLE QC (Heli) CHS5

RÉF	N45 26 34 W73 57 38 Adj 14°W (2015) UTC-5(4) Élév 99' VTA A5002
EXP	Richard Touchette 514-944-6565 Enr PPR
PF	C1
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SUFACE	FATO/TLOF 64' dia GAZON Aire de sécuritié 82' dia Longueur hors tout maximale heli 40'



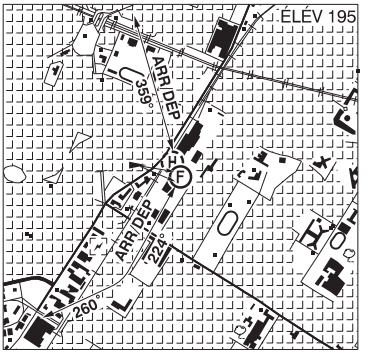
COMM	
TOUR	Montréal 119.9 (Limite de la CZ à moins de 2.3NM E de l'héli)
ATF	tfc 123.2 2.3NM à l'extérieur de l'espace de classe C
CSLT VFR	Montréal Tml 134.15
PRO	Arr/dép 340° du héli, utilisation de jour seulement.

MONTRÉAL CENTRE (urgence seulement 514-633-3365) CZUL

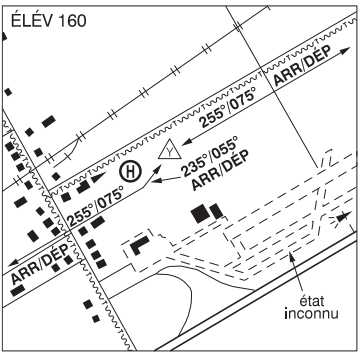
118.9 **118.9** 120.42 **120.42** (En-dessous du FL230) 124.65 **124.65** (En-dessous du FL240) 125.15 **125.15** (En-dessous du FL290) 126.9 **126.9** & 132.85 **132.85** (En-dessous du FL240) 134.15 **134.15** (En-dessous du FL290) 134.4 **134.4** (En-dessous du FL290) **135.6** (FL290 & au-dessus) 245.0 **245.0** (En-dessous du FL290) 268.3 **268.3** (En-dessous du FL240) **287.2** (FL290 & au-dessus) 294.0 **294.0** (En-dessous du FL290)
Brevoort 132.025 **132.025** (en-dessous de FL290) **134.85** (FL290 & au-dessus)
Brisay **119.4** & **134.325** (FL290 & au-dessus) 132.775 **132.775** (En-dessous FL290)
Brockville Regional Tackaberry Aprt 134.675 **134.675** (En-dessous du FL240)
Campbellford 135.05 **135.05** (En-dessous du FL240)
Chibougamau 127.3 **127.3** (En-dessous du FL290) **133.025** & **253.2** (FL290 & au-dessus)
Chisasibi **132.325** (FL290 & au-dessus)
Gaspé 134.175 **134.175** (En-dessous du FL290)
Inukjuak 119.15 **119.15** (En-dessous du FL290) **132.675** (FL290 & au-dessus)
Iqaluit **132.8** (FL290 & au-dessus) 134.55 **134.55** (En-dessous du FL290)
Kapuskasing **133.975** (FL290 & au-dessus)
Kuujjuaq **132.45** & **133.2** (FL290 & au-dessus) **134.2** (FL290 & au-dessus) 135.1 **135.1** (En-dessous du FL290) **135.8** (FL290 & au-dessus)
La Grande Rivière (LG-2) 132.1 **132.1** (En-dessous du FL290) **133.775** (FL290 & au-dessus)
La Tuque 134.5 **134.5** (En-dessous du FL290)
Lac Levesque **134.225** (FL290 & au-dessus)
Mont-Joli **132.625** (FL290 & au-dessus) 134.65 **134.65** & 227.2 **227.2** (En-dessous du FL290)
Mont-Laurier 126.575 **126.575** (En-dessous du FL290) **127.875** (FL290 & au-dessus)
Mont-Tremblant 133.9 (15,000 et en-dessous)
Moosonee **118.975** (FL290 & au-dessus)
Natashquan 134.825 **134.825** (En-dessous FL290)
Ottawa 124.275 **124.275** (En-dessous du FL290) 127.7 **127.7** (En-dessous du FL290) 128.175 (En-dessous 14,000) 128.775 **128.775** (En-dessous du FL240) 134.975 **134.975** (En-dessous du FL290) 135.15 (En-dessous 14,000) 266.8 **266.8** (En-dessous du FL290)
Pembroke 135.2 **135.2** (En-dessous du FL240)
Puvirnituq 132.275 **132.275** (En-dessous du FL290) **134.725** (FL290 & au-dessus)
Quaqtaq 128.25 **128.25** (En-dessous du FL290) **134.8** (FL290 & au-dessus)
Québec 124.0 & 127.85 (En-dessous 14,000) 135.025 **135.025** & 270.9 **270.9** (En-dessous du FL290) 322.8 (En-dessous 14,000)
Rivière-du-Loup 125.1 **125.1** & 299.6 **299.6** (En-dessous du FL290)
Rouyn **120.725** (FL290 & au-dessus)
St-Adrien **123.925** (FL290 & au-dessus) 132.35 **132.35** (En-dessous du FL290) **133.225** (FL290 & au-dessus)
Schefferville 132.9 **132.9** (En-dessous du FL290) 312.7 **312.7** (En-dessous du FL290)
Sept-Îles 135.55 **135.55** & 381.9 **381.9** (En-dessous du FL290)
Sherbrooke 132.55 **132.55** (En-dessous du FL290)
Timmins **133.975** (FL290 & au-dessus)
Trois-Rivières 128.225 **128.225** (En-dessous du FL290)
Val-d'Or 125.9 **125.9** & 308.3 **308.3** (En-dessous du FL290)
Wabush 132.25 **132.25** (En-dessous du FL290)

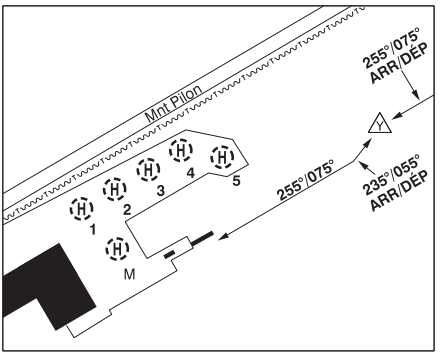
MONTRÉAL / KRUGER QC (Héli) CSN2

RÉF	N45 30 25 W73 38 09 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 195´ VTA A5002
EXP	Kruger Inc 514-737-1131, 514-813-1992 Cert PPR
PF	B-1
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO 64' x 64' gazon Aire de sécurité 85' x 85' Plate-forme de stationnement: 52' dia ASPH Longueur hors tout maximale héli 42.7' Exp
COMM **TOUR**	 Montréal 119.3 119.9
PRO	Arr/dép trajectoire courbe 224°-260° de l'aire de vol stationnaire, pente 16% (H2). Arr/dép 359° de l'aire de vol stationnaire, pente 16% (H2). **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633) pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Montréal.
ATTENTION	Arbres entourant l'aire de vol stationnaire et la plate-forme de stationnement.



MONTRÉAL / LES CÈDRES QC (Héli) CSH6



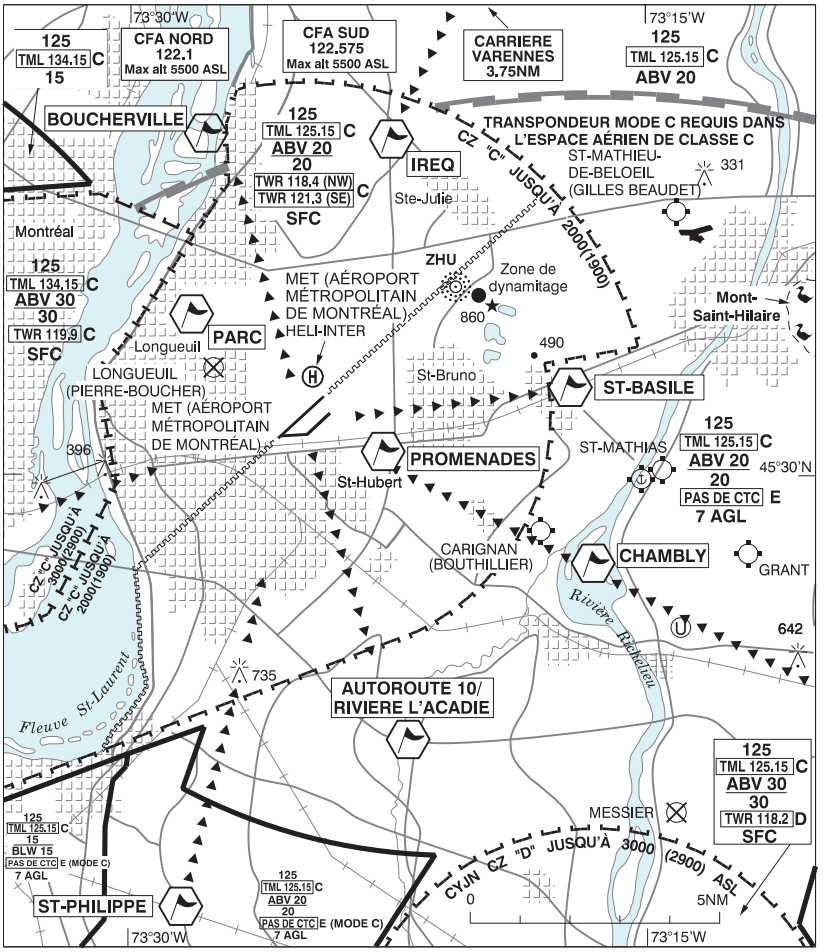


RÉF	N45 20 52 W74 05 07 15°W UTC-5(4) Élév 160' VTA A5002
EXP	Les Hélicoptères Canadiens Ltée 450-452-3000 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)

MONTRÉAL / LES CÈDRES QC (Héli) (Suite) CSH6

SERVICES	
CARB	JA-1
HUILE	156
S	2,3,6,7
HÉLI-SURFACE	FATO 95’ x 95’ GAZON Aire de sécurité 95’ x 95’ Longueur hors tout maximale héli 63.3' Plate-forme de stationnement 1-4: 52’ dia ASPH Plate-forme de stationnement 5: 58’ dia ASPH Plate-forme de stationnement M: 70’ dia ASPH Entretien seulement
COMM	
ATF	tfc 123.5 5NM centré sur l'A/D à N45°20’51” W74°04’36” Adj E joignant le cercle ATF de St-Lazare par un corridor égal à la largeur de leur diamètre excluant la portion au N de la voie ferrée passant par Saint-Clet 2000 ASL, excluant l’espace aérien de classe C du terminal de Montréal, voir VTPC Montréal / St-Lazare-Les Cèdres (Héli).
PRO	Arr/dép 075° et 235° du FATO seulement, puis ensuite bifurquer sur une route de 255° comme indiqué sur le diagramme de l'héliport. Circuits du côté N de l'héliport 500 AGL.

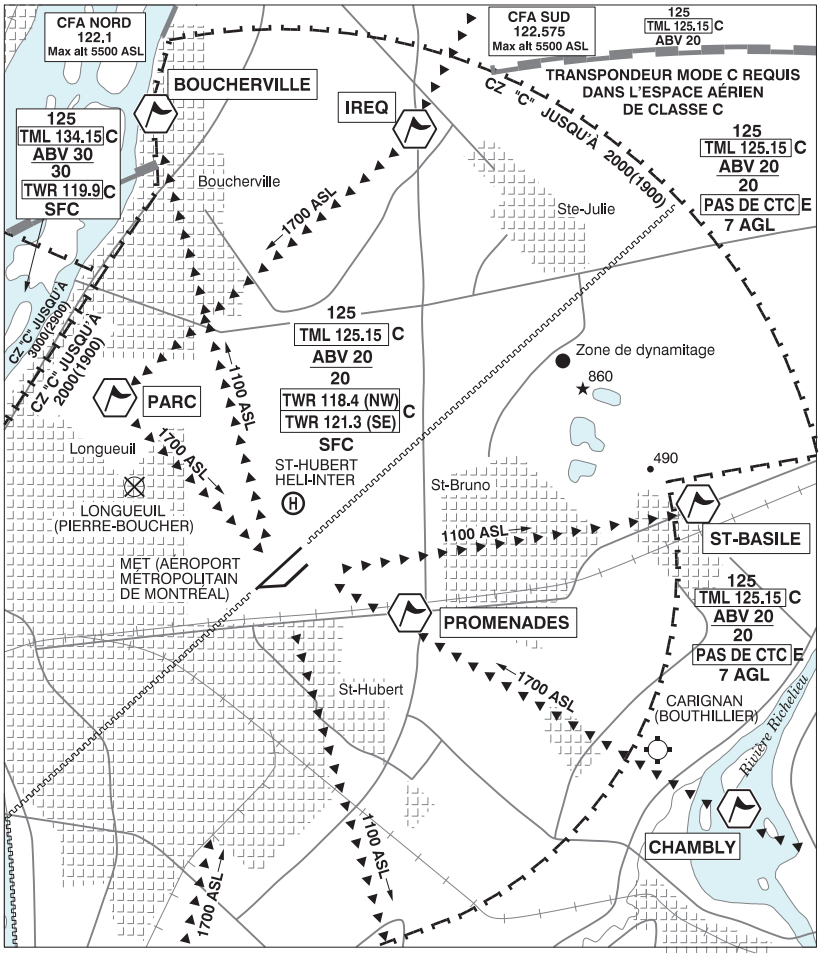
MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



ESPACE AÉRIEN DE MONTRÉAL DE CLASSE G

Afin de normaliser l'utilisation des fréquences dans l'espace aérien non contrôlé (classe G) de la région de Montréal, diffuser vos intentions et garder l'écoute, si possible, sur les fréquences communes appropriées et maintenir les phares d'atterrissage allumés. Voir section *Planification – Zones avec fréquences air-air discrètes – Zones d'utilisation de fréquence commune de Montréal*.

MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - PROCÉDURES D'ARRIVÉES ET DÉPARTS



MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - PROCÉDURES D'ARRIVÉES ET DÉPARTS (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
AUTOROUTE 10 / RIVIERE L'ACADIE	VCACD	N45° 24' 28" W073° 22' 06"
BOUCHERVILLE	VCBSV	N45° 36' 48" W073° 27' 24"
CARRIERE VARENNES	VCCVS	N45° 39' 55" W073° 20' 08"
CHAMBLY	VCBCY	N45° 27' 40" W073° 16' 38"
IREQ	VCIRE	N45° 36' 46" W073° 23' 02"
PARC	VCPRK	N45° 33' 05" W073° 28' 11"
PROMENADES	VCPMM	N45° 30' 19" W073° 22' 42"
ST-BASILE	VCSTB	N45° 31' 36" W073° 17' 20"
ST-PHILIPPE	VCLPR	N45° 21' 10" W073° 28' 29"

DÉPARTS

- Toutes les pistes, à moins d'indication contraire de l'ATC, pas plus haut que 1100 ASL jusqu'à la sortie de zone.

ARRIVÉES

Suivre les routes d'arrivées, à moins d'indication contraire de l'ATC.

Arrivée CHAMBLY

- 24L: procéder via les PROMENADES, joindre mi-vent arrière gauche, pas plus bas que 1700 ASL
- 06R: procéder via les PROMENADES, joindre mi-vent arrière droit, pas plus bas que 1700 ASL

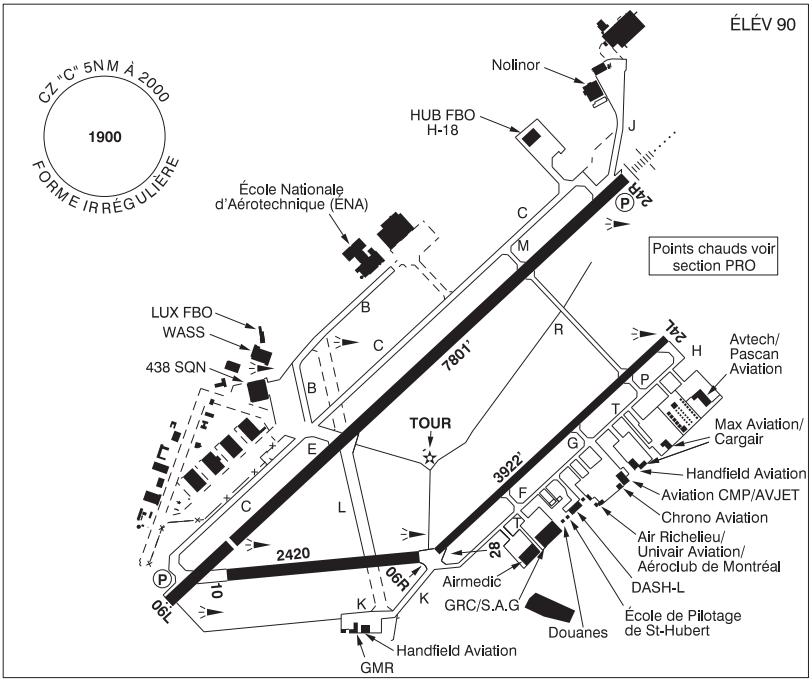
Arrivée ST-PHILIPPE

- 24L: procéder via les PROMENADES, joindre vent arrière gauche, pas plus bas que 1700 ASL
- 06R: joindre approche directe, pas plus bas que 1700 ASL

Arrivée VARENNES

- 24R: procéder via IREQ, puis via le PARC, joindre mi-vent arrière droit, pas plus bas que 1700 ASL
- 06L: procéder via IREQ, puis via le PARC, joindre mi-vent arrière gauche, pas plus bas que 1700 ASL

MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) QC — CYHU



RÉF	N45 31 05 W73 25 01 3E 15°W (2010) UTC-5(4) Élév 90' VTA A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 T2 CAP
EXP	DASH-L 450-678-6030 Fax 450-462-0346 Cert Frais d'atterrissage
PF	B-1,2,3,6 C-4,5
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 1330-0300Z‡ lun-ven exc jours fériers
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng flts PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép.
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z. Cam météo

MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) QC (Suite) CYHU

SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), JP-4, F-34
HUILE	Toutes (Mil 123, 128, 133, 148, 156)
S	1 ltd, 2,4,5,7
SUP FL	D & A-Ice, LHOX 13-21Z‡ mar-ven exc jours fériés
JASU	Mil CE15, 16, CA2
CSLT MIL	438 Esc Ops - Indicatif d'appel "WILDCAT OPS" 322.1 135.9 450-462-8777 ext 7216 CSN 472-7216 13-21Z‡ lun-ven. Entretien courant de passage ltd. Sur demande 24 hrs PN.
CSLT PRIVÉ	AvJet Distribution 123.025 450-678-4440; Pascan 131.17 888-313-8777, 450-443-0500; HUB FBO H-18 122.8 450-468-4400; LUX FBO 122.470 514-312-1885
MIL CON	Avjet Holding Inc 450-678-4440
PISTE	Piste 06L(062°)/24R(242°) 7801x150 ASPH Piste 06L seuil décalé 1105'. Piste 06R(062°)/24L(242°) 3922x100 ASPH Piste 10(100°)/28(280°) 2420x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 06L/24R AGN IIIB Piste 06R/24L AGN IIIA Piste 10/28 AGN II
CERT TWY	Twy: F, G, H, J, K, P, R, T AGN IIIA
TWY	Twy B: Premier 500' de l'ENA non contrôlé.
RCR	Exp 1200-2030Z‡ 1 avr-30 nov, 0330-2030Z‡ lun-ven O/T 3 hrs PN 1 déc-31 mars. Piste 06R/24L clsd 0400-1045Z‡ lun-ven, 0100-1045Z‡ sam-dim déc-mar; avbl comme twy btwn twy P et twy R. Piste 10/28 clsd 0400-1045Z‡ lun-ven, 0100-1045Z‡ sam-dim déc-mar. Hydroplanage peut survenir sur la piste 06L/24R (surtout à l'intxn de la voie de circulation L) lors de fortes précipitations. CRFI, PCN.
MIL	S50, T75, ST140, TT198
BALISAGE	06R-(TE ME), 06L-AS(TE HI) P2, 10-(TE HI), 24L-(TE ME), 24R-AN(TE HI) P2, 28-(TE HI) ARCAL-118.4 type K pour la piste 06L/24R, PAPI & feux de twy B, C, E, J, K, M, P, R, T.
COMM	
RCO	Rouyn rdo 118.4 (RAAS) 0500-1045Z‡ mar-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mar-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar
ATIS	124.1 (français) 124.9 (anglais) 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mar
SOL	St-Hubert 126.4 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mar
TOUR	St-Hubert 118.4 (ARR VFR Nord) 121.3 (ARR VFR Sud et Est) (V) 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mar (urgence seulement 450-926-6458)
MF	Rouyn rdo 118.4 0500-1045Z‡ mar-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mar-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar 5NM forme irrégulière 2000 ASL (RAC 602.98)
ARR	Montréal 125.15 268.3
DEP	Montréal 125.15 268.3
CSLT VFR	Montréal Tml 125.15
MIL	438 Esc Ops 322.1 135.9
AWOS	124.1 (français) 124.9 (anglais) 0500-1045Z‡ mar-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mar-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar
NAV	
DME	IHU 111.1 Ch 48 N45 31 21 W73 24 30 (113')
ILS	IHU 111.1 (Piste 24R) RVR

MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) QC (Suite) CYHU

PRO

Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV.

Les pilotes sont priés d'éviter de voler en dessous de 2000 AGL lorsqu'ils survolent le Refuge d'oiseaux migrateurs du Mont-Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, QC N45 33 00 W73 09 00)

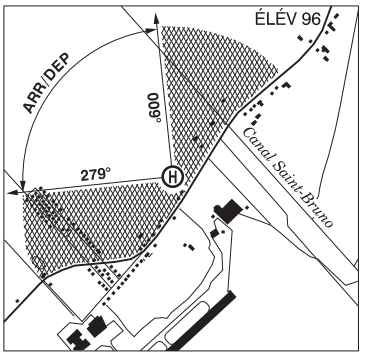
Circuits: Circuits à droite pistes 06R, 24R & 28 (RAC 602.96).
Piste préférentielle: Entre 04-12Z‡, tout les aéronefs doivent, lorsque les conditions météorologiques et d'aéroport le permettent, atterrir piste 24R et décoller piste 06L.
Départ: 24L ltée aux monomoteurs ayant GTOW de moins de 5000 lbs. Piste 24L et 24R monter cap de piste jusqu'à 1100 ASL avant de procéder en route ou dans le circuit.
Tous les aéronefs VFR quittant la CZ, monter pas plus haut que 1100 ASL ou tel qu'assigné par ATC.
Codes VFR: Référez à MONTRÉAL VTPC section VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE MONTRÉAL/TRUDEAU, MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), MONTRÉAL (MIRABEL) ET DU TERMINAL DE MONTRÉAL.
Aéronefs VFR en direction de Montréal/Trudeau: En dehors des heures d'exploitation de la tour de contrôle de St-Hubert, les aéronefs VFR se dirigeant vers la zone de contrôle de Montréal/Trudeau sont tenus de procéder via le tunnel Lafontaine à 2000 ASL ou moins si nécessaire en raison des conditions météorologiques.
Rampe militaire: PPR 48 hrs 438 Esc Ops CSN 472-7216.
Espace aérien: Utilisation normalisée des fréqs communes 122.1 (nord) et 122.575 (sud) dans l'espace aérien de classe G autour de la CZ. CYA 627(S) aprx 20NM NE de l'aprt, jusqu'à 3000 ASL cont le jour.
Entraînement: Circuits VFR PPR 1-800-633-1353
Zones d'entraînement: Voir la VTPC de Montréal Terminal.

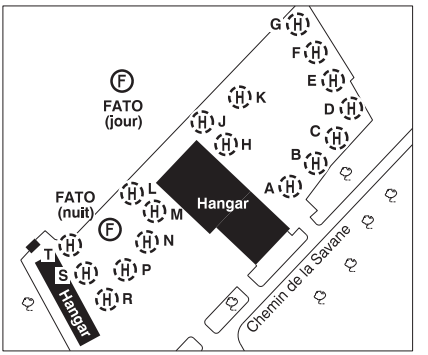
CZ MONTREAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) DIVISÉE POUR LES VOLS VFR
Durant les heures d'opération de la tour de contrôle, CZ CYHU est divisée en deux secteurs pour les arrivées VFR avec des fréquences séparées:
- Tous les arrivées VFR en provenance de CARRIÈRE VARENNES contacter TOUR de St-Hubert sur 118.4 (ARR VFR Nord).
- Tous les arrivées VFR en provenance de CHAMBLY et ST-PHILIPPE contacter TOUR de St-Hubert sur 121.3 (ARR VFR Sud et Est).

MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) QC (Suite) CYHU

PRO (Cont'd)	**VFR ARR/DÉP ROUTES** Tous les aéronefs VFR devraient suivre les routes d'arrivées et de départs, à moins d'indication contraire de l'ATC. Voir la "CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - PROCÉDURES D'ARRIVÉES ET DÉPARTS" pour obtenir plus de détails.
HÉLI CIV	Au départ ctc le sol sur 126.4. Faire demande pour une route de DEP ou d'ARR, soit Marina, Tunnel, Nord ou Tour ou tel qu'autorisé par l'ATC. Voir la VTPC HÉLI pour les routes et les altitudes.
HÉLI MIL	Au départ ctc le sol sur 126.4 et aviser du point de dép. Le point d'attente piste 06L désigné comme hélisurface d'atterrissage ou de décollage. Voir la VTPC HÉLI pour les routes et les altitudes.
BRUIT	**Posé/décollé:** Conformément au RAC 602.105, les exigences de contrôle de bruit suivantes s'appliquent à l'aéroport Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) Pistes 24L & 24R non auth 01 oct-30 avr 24-08 hr lcl lun-ven, 19-08 hr lcl sam-dim. Pistes 24L & 24R non auth 01 mai-30 sep 23-08 hr lcl lun-ven, 15-08 hr lcl sam, Nil dim et jours fériés. Critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit en vigueur voir CAP.
ATTENTION	**Dynamitage:** Ops de dynamitage à 9.5NM NE. **A/D Beloeil:** A/D situé à 8NM NE des pistes 24. (Circuits à 1000 ASL). **Voie de circulation:** À cause de la disposition de l'aprt, la voie de circulation "T" peut être confondue avec la piste 24L. **Champ de tir:** Situé à 4.9NM NE des pistes 24. **Rampe militaire:** Grande anomalie magnétique devant le hr de l'esc 438 faisant dévier la boussole jusqu'à 90°.

MONTRÉAL / MET AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) HELI-INTER QC (Héli) CTG2



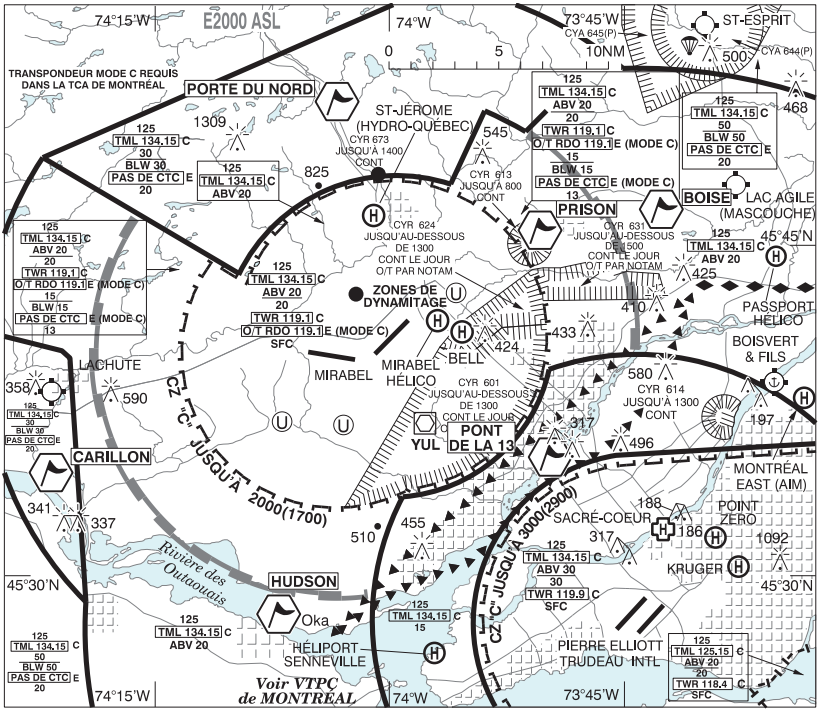


RÉF	N45 31 54 W73 24 43 3E 15°W (2014) UTC-5(4) Élev 96´ VTA A5002
EXP	Héli-Inter Inc 450-468-3431 Enr PPR
PF	B-1 avbl 12-23Z C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	12-03Z PPR
CARB	100LL, JA 514-686-7046
HUILE	Toutes
S	1 (lté),2,3,6

MONTRÉAL / MET AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) HELI-INTER QC (Héli) (Suite)

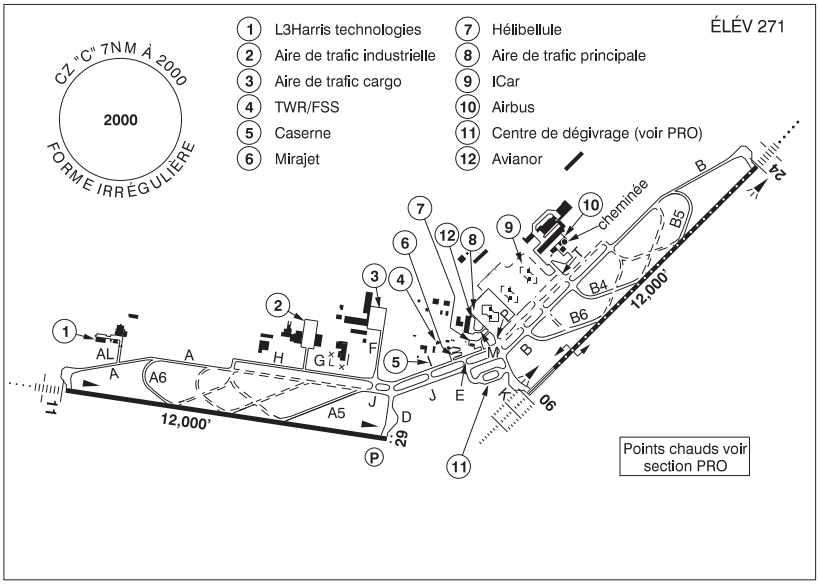
HÉLI-SURFACE	Ops de jour: FATO 120' x 120' GAZON Aire de sécurité 135' x 135' Ops de nuit: FATO 68' x 68' ASPH Aire de sécurité 85' x 85' Plate-formes de stationnements A-J, L & T: 43' dia ASPH Plate-formes de stationnements M, N & R: 31' dia ASPH Plate-formes de stationnements P & S: 39' dia ASPH Plate-forme de stationnement K: 61' dia ASPH
BALISAGE	RF FH ou FL Tous les obstacles munies de ruban réflecteur
COMM	
RCO	Rouyn rdo (St-Hubert) 118.4 (RAAS) 0500-1045Z‡ mardi-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mardi-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar
ATIS	124.1 (français) 124.9 (anglais) 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mar
SOL	St-Hubert 126.4 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mars
TOUR	St-Hubert 118.4 (V) 1045-0500Z‡ lun-ven, 1045-0300Z‡ sam-dim avr-oct; 1045-0400Z‡ lun-ven, 1045-0100Z‡ sam-dim nov-mar
MF	Rouyn rdo 118.4 0500-1045Z‡ mardi-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mardi-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar 5NM forme irrégulière centrée sur l'A/D de Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) adj 2000 ASL (RAC 602.98).
CSLT VFR	Montréal Tml 125.15
PRO	Arr/dép entre 279°-009° du héli en-dessous de 400 ASL (300 AGL). Faire la demande pour une route de dép ou d'arr soit Marina, Tunnel, Nord ou Tour ou tel qu'autorisé par l'ATC. Voir la VTPC Montréal/St-Hubert Héli pour les routes et les altitudes. Tout héli au départ contactez le sol sur 126.4
ATTENTION	Tfc intense d'héli autour de l'aprt et de l'aire d'atterrissage/décollage d'hélicraft/Héli-Inter.

MONTRÉAL (MIRABEL) CARTE DE PROCÉDURES TERMINAL VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
BOISE	VCBOI	N45° 46' 11" W073° 42' 59"
CARILLON	VCCAR	N45° 34' 05" W074° 23' 01"
HUDSON	VCHYC	N45° 27' 45" W074° 08' 25"
PONT DE LA 13	VCPDT	N45° 34' 59" W073° 50' 24"
PORTE DU NORD	VCPDN	N45° 50' 31" W074° 04' 09"
PRISON	VCARC	N45° 45' 00" W073° 51' 25"

MONTRÉAL (MIRABEL) QC — CYMX



RÉF	N45 40 47 W74 02 19 21NW 15°W UTC-5(4) Élév 271' VTA A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 T2 CAP OC
EXP	Aéroports de Montréal 514-633-3223 H24 Cert Frais d'atterrissage
PF	C-1,2,3,5,6 D-4
DOUANES	AOE/15 13-01Z‡, PAX et équipages seulement Hélibellule FBO 24 hrs PN 450-476-1000 Fax 450-476-1002 cargo 13-22Z‡ lun-ven (exc jours fériés) 450-476-3168.
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng flts PPR. Plans de vol par facsimilé au 514-633-2877 et ajouter numéros de tél où le pilote peut être rejoint avant le dép.
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL. JA-1 disponible avec Swissport Canada Fuel Services Inc 514-601-8403 ou Hélibellule FBO. 100LL disponible avec Hélibellule FBO.
S	2
SUP FL	D & A-ice 122.25 Dim à partir de 07Z‡, disponible sur demande seulement 1 hr PN
CSLT MIL	Aéronefs de passage à L3Harris Technologies Inc. ctc svcg (123.25)
CSLT PRIVÉ	Aeromag 2000 122.25 450-476-1850 Hélibellule FBO 122.325 450-476-1000 12-22Z‡ lun-ven, 13-22Z‡ sam-dim. O/T redevances.

MONTRÉAL (MIRABEL) QC (Suite) CYMX

PISTE	Piste 06(060°)/24(240°) 12,000x200 CONC Piste 11(113º)/29(293º) 12,000x200 béton Piste 29 descend 0.65% premiers 3412' RAG: Piste 06/24 (seuil 06) BAK 12 (1358'). NOTAM émis lorsque que le cable est levé. Disponibilité du câble 12-21Z‡ lun-ven exc jours fériés. 24 hrs PN. Redevance, 450-476-4490 ou 514-883-6989. Tout acft nécessitant câble 2 hrs PN à L3Harris Technologies Inc. 450-476-4455.
CERT PISTE	Piste 06 RVR 600/Piste 24 RVR 1200(1/4sm) AGN V Piste 11/29 AGN V
CERT TWY	Twy M AGN IIIB
TWY	Voies de circulation 23m avec accotements de 13m. Twy AL, G, P & T: Non-contrôlée Twy M: Non-contrôlé. Acft doivent être remorqués entre le point d'arrêt et le hangar.
AIRE DE TFC	**Toutes les aires de trafic:** Non-contrôlées; signifier vos intentions sur 122.4 avant toutes manoeuvres. Aires de trafic Airbus, Avianor, Mirajet, Helibellule, L3Harris Technologies: Pvt
RCR	Exp 07-17Z‡ lun-ven, 08-17Z‡ sam-dim. AMSCR/CRFI O/T redevances.
BALISAGE	06-AL(TE HI CL TDZL), 24-AN(TE HI CL), 11-AN(TE HI), 29-AS(TE HI) P3
COMM	
RADIO	Mirabel 119.1 (E) 03-11Z‡ (urgence seulement 450-476-3141)
ATIS	126.1 (français); 125.7 (anglais)
CSLT AIRE DE TFC	tfc 122.4
SOL	121.8 11-03Z‡
GND ADV	121.8 PTC avbl 03-11Z‡ (urgence seulement 450-476-3141)
TOUR	119.1 (E) 11-03Z‡ (urgence seulement 450-476-3141)
MF	rdo 119.1 03-11Z‡ (urgence seulement 450-476-3141) forme irrégulière (voir Montréal (Mirabel) VTPC) 7NM 2000 ASL et de 7-11NM entre 1500-2000 ASL (RAC 602.98)
ARR	Montréal 124.65 268.3
DEP	Montréal 124.65 268.3
CSLT VFR	Montréal 134.15
NAV	
ILS	IKP 111.3 (Piste 06) RVR IIT 111.7 (Piste 24) RVR .

MONTRÉAL (MIRABEL) QC (Suite) CYMX

PRO

CZ et régions de contrôle terminal Classe C lorsque TWR en exploitation O/T Classe E.

Transpondeur Mode C requis dans la CZ de classe E, les régions de contrôle terminal de classe E et les zones de transition - voir MONTRÉAL (MIRABEL) CARTE DE PROCÉDURES TERMINAL VFR.

Circuits à droite pistes 24 et 11 (RAC 602.96)

Conformément à l'alinéa 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.

Le ministre a autorisé des restrictions opérationnelles particulières en ce qui a trait aux communications au sein de la MF ainsi que l'instauration d'une fréquence de service consultatif sol (GND ADV) conformément au paragraphe 602.97 (2), au paragraphe 602.98 (1) et à l'article 602.99 du RAC.

Procédure au départ: Avant de circuler au sol pour un départ, communiquez avec GND ADV sur la fréquence 121,8 pour obtenir l'autorisation et l'avis consultatif initial. Une fois l'avis consultatif initial reçu, les communications sur GND ADV seront transférées à RADIO sur la fréquence 119,1 avant la circulation sur la piste/l'aire de départ. Les pilotes sont tenus de s'assurer qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou un véhicule avant le départ (conformément aux alinéas 602.96 2a) et b) du RAC.

Procédure à l'arrivée: Après avoir quitté la piste/la surface d'arrivée et en avoir rendu compte sur la fréquence radio, les pilotes recevront l'instruction d'entrer en contact avec GND ADV sur la fréquence 121,8 pour obtenir les renseignements sur le trafic et la circulation au sol avant de s'engager sur la voie de circulation.

TWR et RADIO 24hres

Après atterrissage piste 06, virages à gauche sur twy B6 ou B4 non autorisés pour aéronefs à réaction de 24m (79') ou plus d'envergure.

Aéronefs de plus de 65m (213') d'envergure stationnent aux postes 111 et 116 et dégivrent au poste 116 seulement.

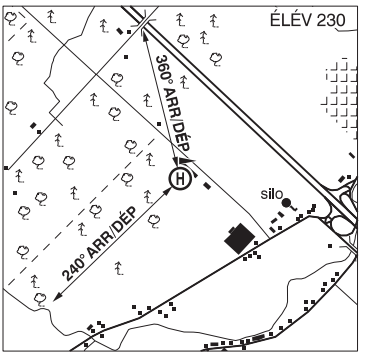
Centre de dégivrage procédure des feux de guidage: Panneau lumières de direction; lorsque rouge, garder position. Lorsque illuminé vert suivre le sens des flèches. Panneau de lumières de stationnement; lorsque illuminé vert circuler droit devant jusqu'à ce que le feu tourne au rouge.

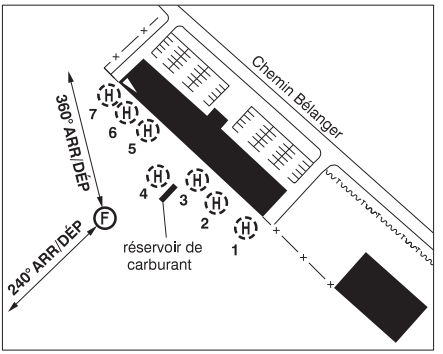
Procédure Centre de dégivrage:
1. **1 hre avant le refoulement**, ctc AÉROMAG sur fréq 122.25 ou 450-476-1850, et confirmer le type de dégivrage.
2. **Immédiatement avant le refoulement**, vérifier le temps d'attente.
3. Sur Twys J ou K à l'écart du tablier de dégivrage, ctc AÉROMAG sur 122.25.
4. Suivez les instructions d'AÉROMAG et les lignes de guidage jusqu'à la baie sud et confirmer que les **"freins sont serrés"**, que l'aéronef est configuré et que les moteurs sont au ralenti.
5. Lorsque le dégivrage est complété, **avant tout mouvement**, attendez instructions d'AÉROMAG.
6. A la sortie du tablier de dégivrage, sur instructions d'AÉROMAG, ctc twr/rdo Mirabel sur 119.1.

MONTRÉAL (MIRABEL) QC (Suite) CYMX

PRO (Suite)	**Distance entre l'axe du poste de stationnement et les obstacles:** - Côté droit avec le lampadaire: 40m - Côté gauche avec le bâtiment: 40.5m **Procédures en conditions de visibilité réduite:** Voir CAP. **Espace aérien:** Utilisation normalisée de la fréq commune 122.1 dans l'espace aérien de classe G autour de la CZ. **Entraînement:** Circuits VFR PPR 1-800-633-1353 durant hrs d'ops de la TWR. **Aire de tfc:** Circuler en sens horaire sauf aéronefs de 65m (213') et plus d'envergure en sens anti-horaire pour accéder aux postes 111 et 116. Mirabel est à l'intention des aéronefs cargo cédulés et de l'aviation générale. Pour les svcs d'aviation générale PN avec Hélibellule (voir CSLT PRIVÉ). **Avions de chasse seulement:** Pour réduire les risques d'ingestion de débris lors d'ops sur les pistes 06 et 24, toujours utiliser les voies de circulation suivantes: Au départ: voies de circulation A, H, I, K (remonter la piste pour décollage 24). A l'arrivée: voies de circulation K, J, F, H et A (remonter la piste si atterrissage 06). Lors d'ops sur la piste 11/29 au départ piste 29 toujours utiliser la voie de circulation suivante: twy A et remonter la piste jusqu'au seuil 29. **Codes VFR:** Référez à MONTRÉAL VTPC section VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE MONTRÉAL/TRUDEAU, MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), MONTRÉAL (MIRABEL) ET DU TERMINAL DE MONTRÉAL. Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV CANADA.
ATTENTION	Vols d'essais d'Hélicoptères Bell entre 1300 et 2000 ASL au-dessus des CYR601 et CYR624

MONTRÉAL / MIRABEL HÉLICO QC (Héli) CMH4



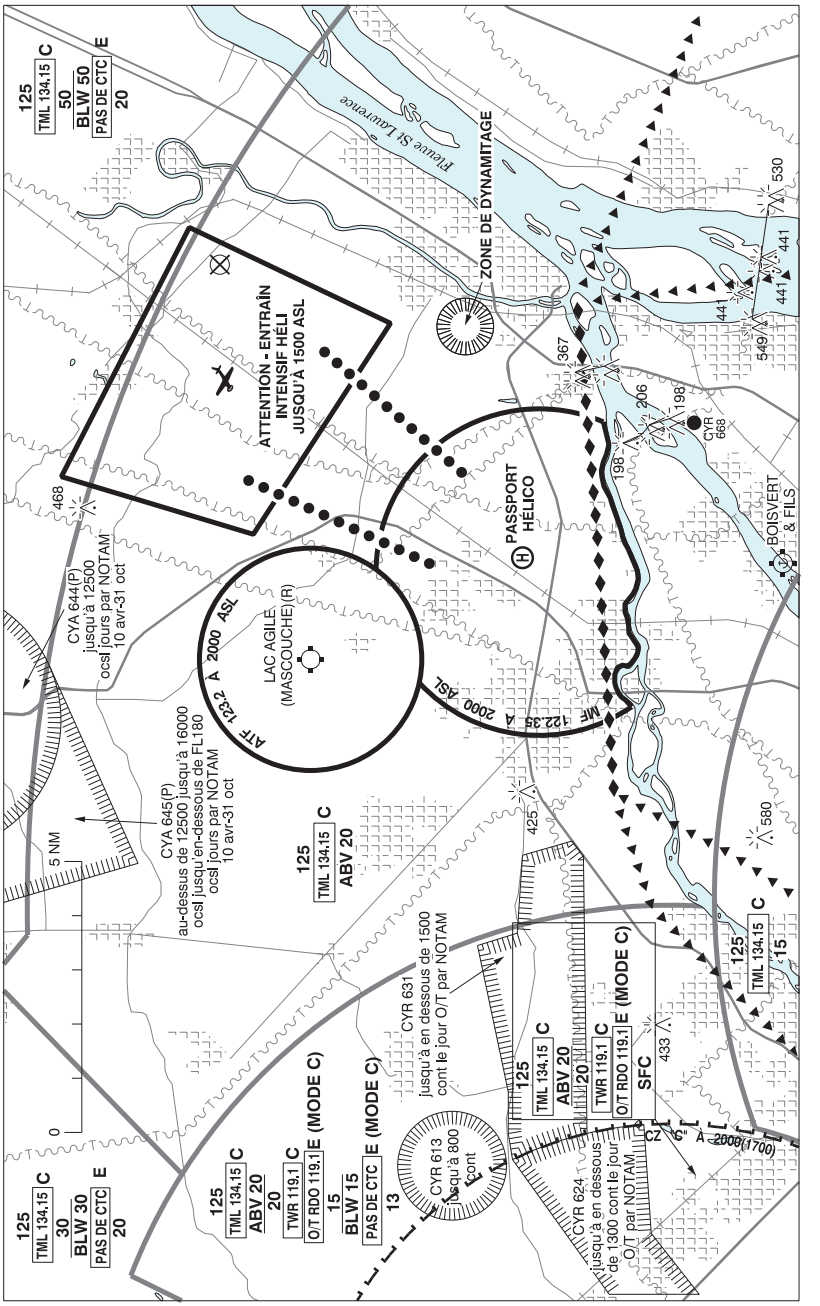


RÉF	N45 41 44 W73 57 09 Adj 14°W (2015) UTC-5(4) Élév 230' VTA A5002
EXP	Mirabel Hélico 514-703-5507 Fax 450-963-1960 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMETEO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)

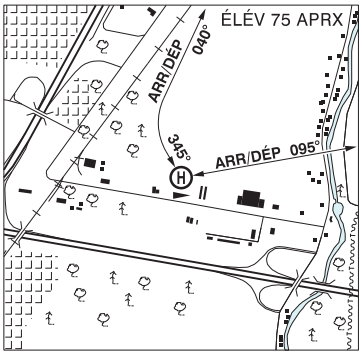
MONTRÉAL / MIRABEL HÉLICO QC (Héli) (Suite) CMH4

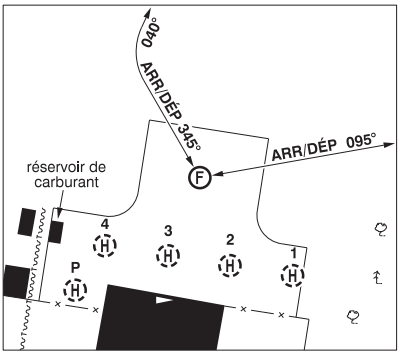
SERVICES	Redevance possible pour svcs.
CARB	100LL, JA
OIL	Toutes
S	1,2,3,4 12-21Z‡ lun-ven
HÉLI-SURFACE	FATO 64' x 64' ASPH Aire de sécurité 85' x 85' Longueur hors tout maximale héli 43' Plate-forme de stationnement 1-7: 51' dia ASPH
COMM	
RADIO	Mirabel 119.1 (E) 03-11Z‡
ATIS	126.1 (français); 125.7 (anglais)
TOUR	Mirabel 119.1 (E) 11-03Z‡
A/G	Tour de Bell 130.25 382.6 5560.4 4242 1200-2230Z‡
PRO	Arr/dep 240° & 360° du héli, pente 8%, utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Stationnement situé moins de 15' du réservoir de carburant.

MONTRÉAL / PASSPORT HÉLICO CARTE DE PROCÉDURES TERMINAL VFR - ZONES D'ENTRAÎNEMENT



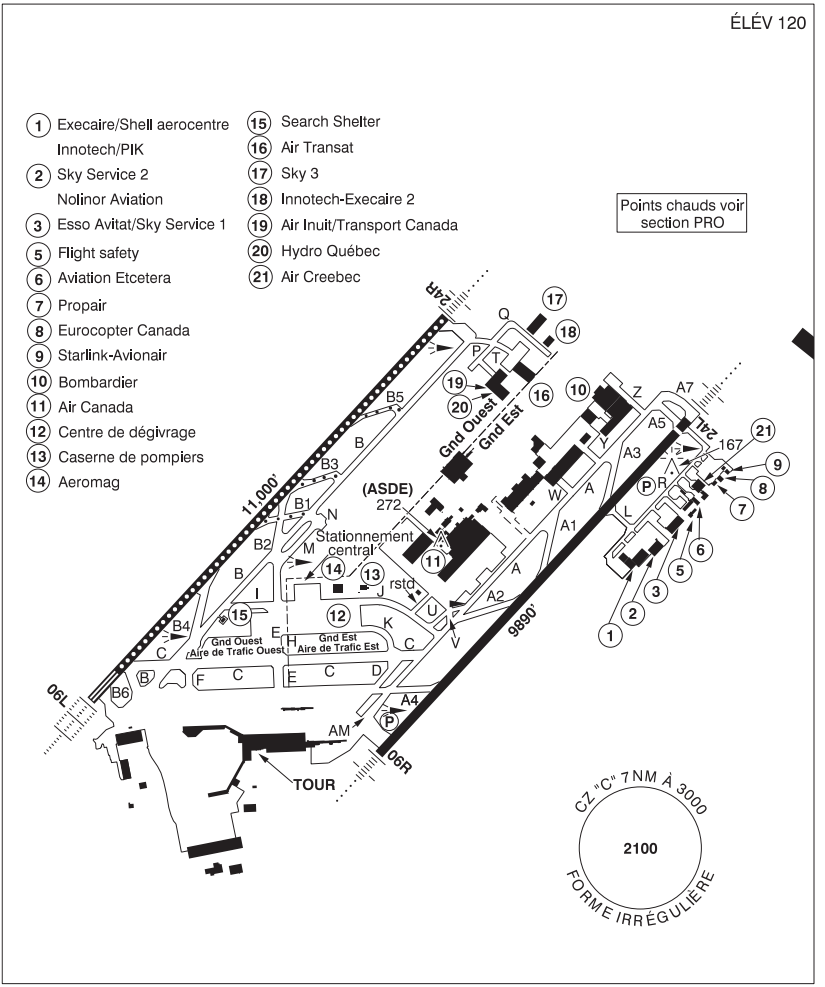
MONTRÉAL / PASSPORT HÉLICO QC (Héli) CPP8





RÉF	N45 43 21 W73 35 43 1SE 15°W (2016) UTC-5(4) Élév 75' aprx VTA A5002
EXP	Passport Hélico 450-474-4888 Fax 450-474-6323 Enr PPR
PF	A-1,3,6,7,8 C-2,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter les numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Autorisation IFR ou activation 514-633-3014.
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1
HUILE	15W50, Mobil 254
S	1,2,3,4,6
HÉLI-SURFACE	FATO 64' x 64' GRVL Aire de sécurité 85' x 85' Longueur hors tout maximale héli 43' Plate-forme de stationnement 1, 2 & 3: 38' dia ASPH Plate-forme de stationnement 4: 40' dia ASPH Plate-forme de stationnement P: 20' x 20' ASPH
RCR	Exp
BALISAGE	RF(FH)
COMM	
MF	tfc 122.35 (sans station au sol) 3NM excluant la partie au S de la rive Nord de la rivière des Milles-Îles et la partie 2NM autour de l'A/D du Lac Agile (Mascouche) 2000 ASL (RAC 602.98)
PRO	Arr/dép 095° du héli, utilisation de jour seulement. Arr/dép courbe 345° à 040° du héli, utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Les dimensions des postes de stationnement sont inférieures à la longueur hors tout de la plupart des types d'héli.

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC — CYUL



RÉF	N45 28 14 W73 44 27 Adj SW 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 120' VTA A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 T2 CAP OC
EXP	Aéroports de Montréal 514-633-3223 H24 Cert Frais d'atterrissage
PF	A-1,2,3,4,5,6,7
DOUANES	AOE 888-226-7277

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC (Suite) CYUL

PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng flts PPR. Plans de vol par facsimilé au 514-633-2877 et ajouter numéros de tél où le pilote peut être rejoint avant le dép.
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18, 21Z.
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1(FSII avbl), F-34, JB
HUILE	Toutes
S	1,2,3
SLIA	DÉSIGNÉ CAT 9
SUP FL	ADI, D & A-ice 514-636-1850, LHOX
JASU	Démarreur élect 10/15
CSLT PRIVÉ	Esso Avitat 122.85; Shell Aerocentre 129.3; Aeromag 122.525 1 oct-30 avr, Iceman 123.125 514-636-1850; Starlink-Avionair 123.075 514-631-7500; Aviation Etcetera 122.725 800-319-7849 or 514-633-7000; MONTRÉAL DÉGIVRAGE 123.425 Air Inuit 129.05 514-905-9413 Fax 514-905-9881
MIL CON	Sky Service 514-420-2351

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC (Suite) CYUL

PISTE	Piste 06L(057°)/24R(237°) 11,000x200 CONC Piste 06R(057°)/24L(237°) 9890x200 CONC Piste 24L seuil décalé 286'. RESA: 06R/24L 492'; 06L 984'; 24R 886' Les départs de l'axe intérieur de la baie d'attente Piste 06R soustraire 276' des distances déclarées.
CERT PISTE	Piste 06L RVR 600/Piste 24R RVR 1200(1/4sm) AGN V Piste 06R RVR 1200(1/4sm)/Piste 24L RVR 1200(1/4sm) AGN V
CERT TWY	Twy: L, Q, R AGN IIIB
TWY	Voies de circulation A5: Accotement 10.5m. Voies de circulation C: 61m (200'). Toutes les autres voies de circulation 23m (75'). 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. Voie de circulation B3, B5: Virages à gauche sur Twy B interdits aux aéronefs de 36m (118') et plus d'envergure. Voies de circulation L et R limitées aux aéronefs avec une envergure de moins de 36m (118') et de 95,500kg ou moins. Voie de circulation U: Circulation direction NE seulement. Voie de circulation Q non contrôlée, limitée aux aéronefs d'une envergure de moins de 36m (118') 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 et B777: Virage à droite interdit de A4 vers D. Virages d'A4 à droite (nord) sur A non recommandé aux aéronefs de moins de 36m (118') d'envergure survirage requis, et interdit aux aéronefs de 36m (118') d'envergure et plus. 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.
AIRE DE TFC	**Rampe sud** entre l'édifice du terminal et l'aéroquai interdite aux aéronefs de 36m (118') ou plus d'envergure. Ligne guide entre les barrières 73A et 85: interdite aux aéronefs de 36m (118') ou plus d'envergure. Aire de tfc Air Canada: Prolongement de l'aire de trafic: Rstd aux aéronefs en remorquage seulement. **Baies de dégivrage:** 1 & 3: envergure max 36m(118'); 2: envergure max 80m (262'); 4, 5 & 9: envergure max 65m (213'); 6 & 8: envergure max 36m (118'); 7: envergure max 45.8m (150').
RCR	Exp AMSCR/CRFI, PCN Plan d'opérations pour A380 disponible sur demande au 514-633-3363
BALISAGE	06R-AN(TE HI) P3, 06L-AL(TE HI A TDZL), 24R-AN(TE HI CL), 24L-AN(TE HI) P3
COMM	
RCO	Québec 123.55 (FISE) 126.7 (bcst)
ATIS	127.5 (français); 133.7 (anglais)
CLNC DEL	Montréal 125.6 Tous les aéronefs au dép contactent autorisations IFR
AIRE DE TFC	Montréal 122.275 (Ouest) 122.075 (Est)
SOL	Montréal 121.0 (Ouest) 121.9 (Est) 275.8
TOUR	Montréal 119.3 119.9 124.3 (vieux port) 267.1 (E) (urgence seulement 514-633-3311)
ARR	Montréal Tml 118.9 126.9 132.85 268.3
DEP	Montréal Tml 120.42 124.65 268.3
CSLT VFR	Montréal Tml 134.15

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC (Suite) CYUL

NAV

VOR/DME YUL 116.3 Ch 110 N45 36 57 W73 58 15 (178´)

DME IUL 109.3 Ch 30 N45 27 51 W73 45 48 (143')
IOA 110.5 Ch 42 N45 27 33 W73 44 15 (125´)

ILS IZZ 111.9 (Piste 24R) RVR
IMQ 110.5 (Piste 24L) RVR
IOA 110.5 (Piste 06R) RVR
IUL 109.3 (Piste 06L) RVR

PRO

Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV.
Créneaux: Les aéronefs de l'aviation générale doivent obtenir l'autorisation du système de coordination en ligne des réservations de créneaux (OCS) de YUL H24 sauf pour les hélicoptères et les MEDEVAC. Pour info CTC 514-633-3488.
Circuits: Circuits à droite pistes 06R & 24R (RAC 602.96).
Transpondeur: Transpondeur avec mode "C" requis dans la CZ.
Multilatération: Les pilotes doivent garder leur transpondeur allumé en tout temps lorsqu'en mouvement sur l'aéroport (allumer avant le défreinage et à l'arrivée, jusqu'à l'arrêt du dernier moteur). Les pilotes qui n'auront pas reçu de code transpondeur émis par l'ATC devront afficher le code 1000 lorsqu'en mouvement sur l'aéroport.
Heures de pointe: 1100-1330Z‡ et 2000-0030Z‡ dly.
Circulation au sol: Avant de circuler au sol, obtenez l'auth IFR et ctc le ctl du tablier en leur spécifiant votre position et la piste auth.

Aéronefs de code F: Routes normalisées. Suivre les instructions d'ATC et contrôle du tablier

A380: voir CAP

Espace aérien: Utilisation normalisée des fréq communes 122.1 (nord) et 122.575 (sud) dans l'espace aérien de classe G autour de la CZ.
Entraînement: Aucun entraînement de vol de base (Ab Initio).

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 au 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. A 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 I à l'écart Twy E.

Note: 1 mai–30 sep ctc aire de tfc 122.075

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC (Suite) CYUL

PRO (Suite)

ATC:
ACCUSÉ DE RÉCEPTION D'AUTORISATION IFR: relecture de l'autorisation IFR avec clnc del de la tour de Montréal doit comprendre l'indicatif d'appel d'aéronef, le nom du SID assigné et le code de transpondeur.

Codes VFR: Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, une procédure obligatoire demandant de ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633) pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Montréal.

CIRCUIT TOURISTIQUE (Voir VTPC)
Circuit Ville-Marie:
a) Du pont-tunnel Lafontaine, procéder vers le stade olympique en le contournant de près du côté N, puis vers l'oratoire St-Joseph, contourner le Mont-Royal en sens anti-horaire tout en demeurant à l'E de l'autoroute Décarie, puis se diriger vers le pont de la Concorde et enfin suivre la rive W du fleuve St-Laurent pour rejoindre le pont-tunnel Lafontaine.
b) Du pont Mercier, procéder vers le pont de la Concorde en longeant l'autoroute 20 et suivre la rive W du fleuve St-Laurent, traverser le boulevard Pie-IX et procéder vers le stade olympique en le contournant de près du côté N, et enfin vers l'oratoire St-Joseph pour rejoindre le pont Mercier.
Procédures:
1. Respectez l'altitude assignée par la tour de contrôle de Montréal.
2. Informez la tour de contrôle de Montréal de votre intention de quitter le circuit lorsque vous êtes aux abords du Mont-Royal.
3. Vous devez quitter le circuit aux points suivants:
   A. Pont Victoria pour une sortie vers St-Hubert pour aéronefs à voilure fixe,
   B. Marina Longueuil pour une sortie vers St-Hubert pour les héli,
   C. Pont-tunnel Lafontaine pour une sortie vers le N,
   D. Pont Mercier pour une sortie vers le S ou le SW.
4. Pour demeurer dans le circuit après le passage au pont de la Concorde, suivre la rive W du fleuve St-Laurent, traverser le boulevard Pie-IX et procéder vers le stade olympique en le contournant de près du côté N, puis reprendre le circuit vers l'oratoire St-Joseph.

Vols de bannière et de photographie aérienne: Les vols VFR à caractère spécifique tels que les vols de bannière et de photographie aérienne doivent être coordonnées avec le surveillant de la tour de contrôle de Montréal au numéro 514-633-3311 avec au moins une hr de préavis.

Procédures en conditions de visibilité réduite: Voir CAP.

MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC (Suite) CYUL

PRO (Suite)

Plan d'opérations en l'absence de contrôle sur l'aire de trafic

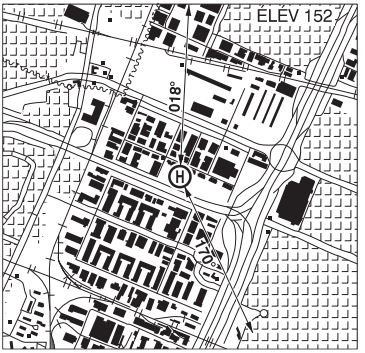
1. Général
   - 1.1 La circulation des aéronefs doit se faire en respectant les sens uniques sur carte du CAP. Attention: Entre postes 47 et 49 interdit aux aéronefs avec envergure de 36m (118') ou plus.
   - 1.2 Avant tout mouvement, annoncer vos intentions sur la fréquence 122.075 Mhz en anglais.
   - 1.3 Un aéronef en mouvement a priorité sur tout autre aéronef. Un aéronef se préparant à refouler ne doit pas interférer avec un aéronef déjà en mouvement.
   - 1.4 Si une partie de l'aire de trafic devient inutilisable à la suite d'un incident, un système d'escorte à l'aide de véhicules "Follow-me" est mis en place autour du secteur affecté.
   - 1.5 Pour assistance d'un véhicule "Follow-me", contacter le Centre d'appel d'ADM au 514-420-5000.
2. Refoulements
   - 2.1 Du poste 85, refouler face au nord sur le point de départ 1.
   - 2.2 Des postes 56, 58, 60, 64, 66, 73 et 73A, B737 et aéronefs de plus de 36m (118') d'envergure remorquer au point B face à l'ouest.
   - 2.3 Du poste 11B, aéronefs avec une envergure de 36m (118') ou plus, refoulement au point de départ 10 et circuler vers Alpha Mike pour toutes les pistes sauf 06R.
   - 2.4 Des postes 67 et 68 refoulement face au nord sur la taxilane est.
3. Sorties de l'aire de trafic
   - 3.1 Les points de sortie de l'aire de trafic sont associés à la piste de décollage assignée par ATC. Ils sont indiqués sur la carte du CAP 6. Respecter les sens de circulation.
   - 3.2 Contacter le contrôle au sol sur la fréquence 121.0 ou 121.9 Mhz avant de vous engager sur une voie de circulation ou une piste.
4. Arrivées
   - 4.1 Tous les postes domestiques: Point d'entrée sur l'aire de trafic via TWY A4 et arrêter au point de départ 10. Diffuser clairement vos intentions afin d'éviter un face à face;
   - 4.2 Pour postes 80, 82, 84, 86: Arrêter vis-à-vis le poste W2B sur la ligne ouest et diffuser clairement vos intentions afin d'éviter face à face;
   - 4.3 Rampe sud en direction ouest: Arrêter à la hauteur du poste 65 et diffuser clairement vos intentions avant de vous engager sur la voie Ouest;
   - 4.4 Pour les postes internationaux et transfrontaliers (47 à 89), entrez sur l'aire de trafic uniquement via TWY B.

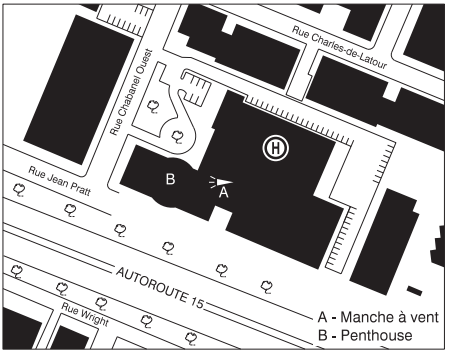
HÉLI Utiliser les routes héli telles que montrées sur VTPC ou telles qu'avisées par ATC.

BRUIT Critères acoustiques d'utilisation et procédures d'atténuation du bruit en vigueur voir CAP.

ATTENTION Chaleur d'échappement de soufflerie aérodynamique puissante et dangereuse N45 28 07 W73 42 38 (aprx 0.5 NM SSE seuil 24L) peut causer turbulence mécanique. SFC à 1000 AGL.

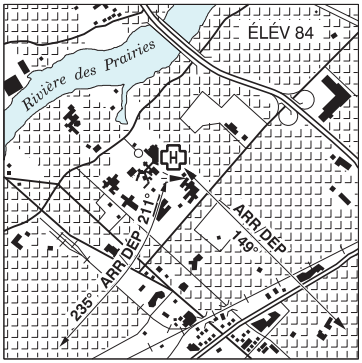
MONTRÉAL / POINT ZERO QC (Héli) CPZ6

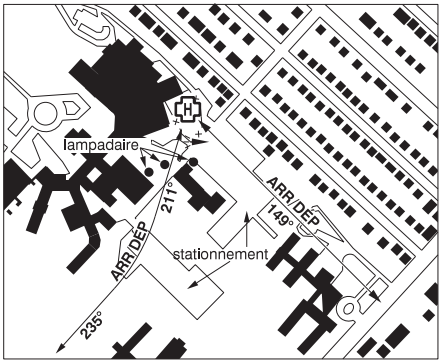




RÉF	N45 31 47 W73 39 27 15ºW (2014) UTC-5(4) Élév 152' VTA A5002
EXP	Point Zero 514-384-0140 Cert PPR Héli fermé 2 nov - 14 avr
PF	A-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO 84' dia CONC TLOF 56' dia CONC Aire de sécurité 112' Longueur hors tout maximale héli 55.8' Héli sur le toit 17,000 lbs Exp ext 310 1300-2100Z‡ lun-ven
BALISAGE	RY(LO) (avec des feux verts)
COMM **TOUR** **TML**	 Montréal 119.9 Montréal 134.15
PRO	Arr/dép 018° & 170° du héli, pente 12% (H1) (RAC 602.96). Ctc la Tour de Montréal avant décollage.
ATTENTION	Penthouse SW heli marquee par manche à vent éclairé. Tour de comm éclairée 272' AGL, 1167' nord du héli. Bldg aprx 300' W héli 65' au-dessus de l'élévation de l'héli. Multiples lampadaires SE héli 233' ASL. Multiples obst sur le toit à l'extérieur de FATO.

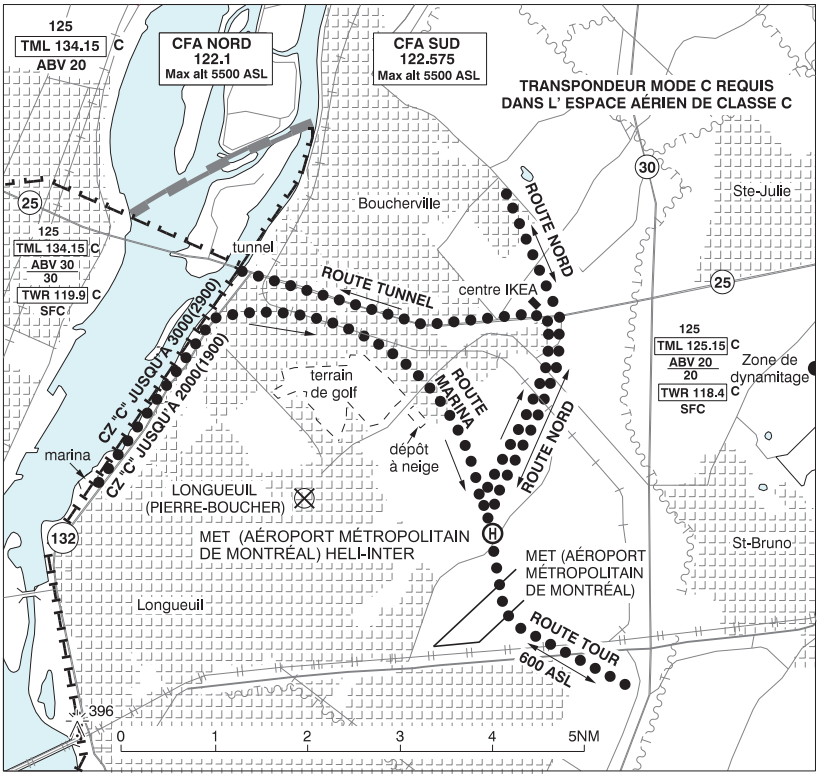
MONTRÉAL (SACRÉ-COEUR) QC (Héli) CSZ8





RÉF	N45 31 59 W73 42 45 Adj 14°W (2024) UTC-5(4) Élév 84' VTA A5002
EXP	Hôpital Sacré-Coeur 514-338-2103 (sécurité) et 514-338-2000 (urgence) Cert PPR
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 64' x 64' ASPH Aire de securité 84' x 84' Longeur hors tout maximale héli 42.7' (RAC 602.96) Exp
BALISAGE	DR RW(LO) verte LED
COMM **TOUR**	Montréal 119.9
PRO	Arr/dép 149° du héli (H1) (RAC 602.96) Arr/dép trajectoire courbe 211° à 235° du héli (H1) (RAC 602.96) H1 ops PPR (RAC 602.96) et doit répondre aux critères de performance requis par RAC 325.19. **Procédure d'arrivée**: 5-10 min avant l'arr, contacter 514-338-2103 ou 438-861-6371. Advs vos intentions (apch choisie) et attendre la confirmation que l'héli est sécurisé. Sécurité de l'Hosp doivent avoir sécurisé l'héli avant tous les mouvements d'héli. Une remise des gaz lors de l'apch, ou le délai de votre tkof pourrait être nécessaire. **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633) pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Montréal.
ATTENTION	Obst près de trajectoire arr/dép 211° côté WSW: plusieurs bldg. Obst dans surface arr/dép 149°: lampadaires balisés de jour et clôture de périmètre 5 AGL. Obst dans aire de sécurité coin E: clôture de périmètre. Obst antenne lgtd sur toit de l'Hosp 225 ASL.

MONTRÉAL / ST-HUBERT CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR HÉLI



ESPACE AÉRIEN DE MONTRÉAL DE CLASSE G

Afin de normaliser l'utilisation des fréquences dans l'espace aérien non contrôlé (classe G) de la région de Montréal, diffuser vos intentions et garder l'écoute, si possible, sur les fréquences communes appropriées et maintenir les phares d'atterrissage allumés. Voir section *Planification – Zones avec fréquences air-air discrètes – Zones d'utilisation de fréquence commune de Montréal*.

DÉPARTS

Route Tunnel: traverser l'autoroute 20 à 1100 ASL ou tel qu'assigné par ATC, suivre l'autoroute 20 jusqu'au Tunnel Lafontaine, ATC assignera 1500 ASL dès que possible.

Route Nord: traverser l'autoroute 20 à 1100 ASL ou tel qu'assigné par ATC.

Route Tour: traverser l'aéroport à 600 ASL ou tel qu'assigné par ATC, procéder en direction sud-est vers le centre d'achat des Promenades.

ARRIVÉES

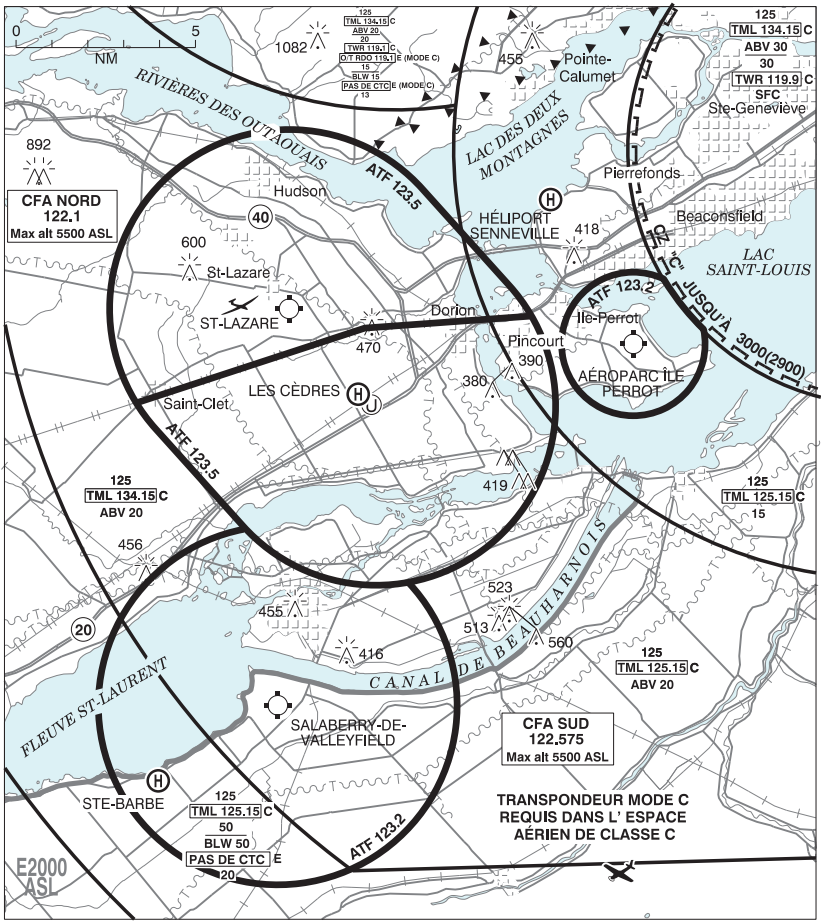
Route Marina: maintenir 1500 ASL le plus longtemps possible. Suivre la route 132 vers le nord, survoler le secteur industriel en contournant le golf vers le nord-est, pas plus bas que 1100 ASL jusqu'au dépôt à neige ou tel qu'assigné par ATC.

Route Nord: traverser l'autoroute 20 à 1100 ASL ou tel qu'assigné par ATC.

Route Tour: traverser l'aéroport à 600 ASL ou tel qu'assigné par ATC.

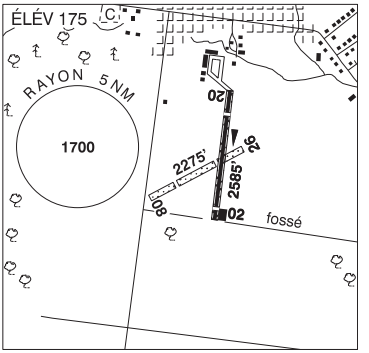
MONTRÉAL / ST-HUBERT HELI-INTER QC — Voir MONTRÉAL / MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL) HELI-INTER

MONTRÉAL / ST-LAZARE - LES CÈDRES (HÉLI) CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



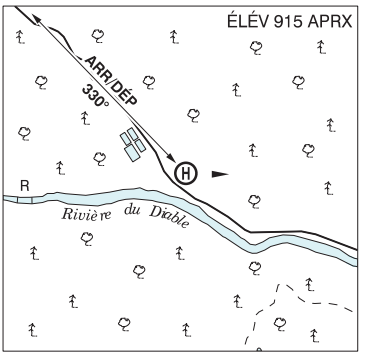
MONTRÉAL / ST-LAZARE QC — CST3

RÉF	N45 23 33 W74 08 03 Adj S 15°W UTC-5(4) Élév 175´ VTA A5002
EXP	6174892 Canada Inc 514-608-0091 Enr
PF	C-1,2,3,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 02/20 2585x50 ASPH/GAZON centre 30' ASPH Piste 02 seuil décalé 200´ Piste 20 seuil décalé 475´. Piste 08/26 2275x65 gazon Piste 08 seuil décalé 600´. Piste 26 seuil décalé 600´
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
COMM ATF	UNICOM ltd hrs O/T tfc 123.5 5NM joignant le cercle ATF de Montréal / Les Cèdres (Héli) par un corridor égal à la largeur de leur diamètre excluant la portion au S de la voie ferrée passant par Saint-Clet 2000 ASL, excluant l'espace aérien de classe C du terminal de Montréal, voir VTPC Montréal / St-Lazare - Les Cèdres (Héli).
PRO	Piste 02/20: Piste 20 préférentielle pour les décollages, piste 02 préférentielle pour les atterrissages. Posé-décollés et arrêt-décollés à répétition non permis piste 02.



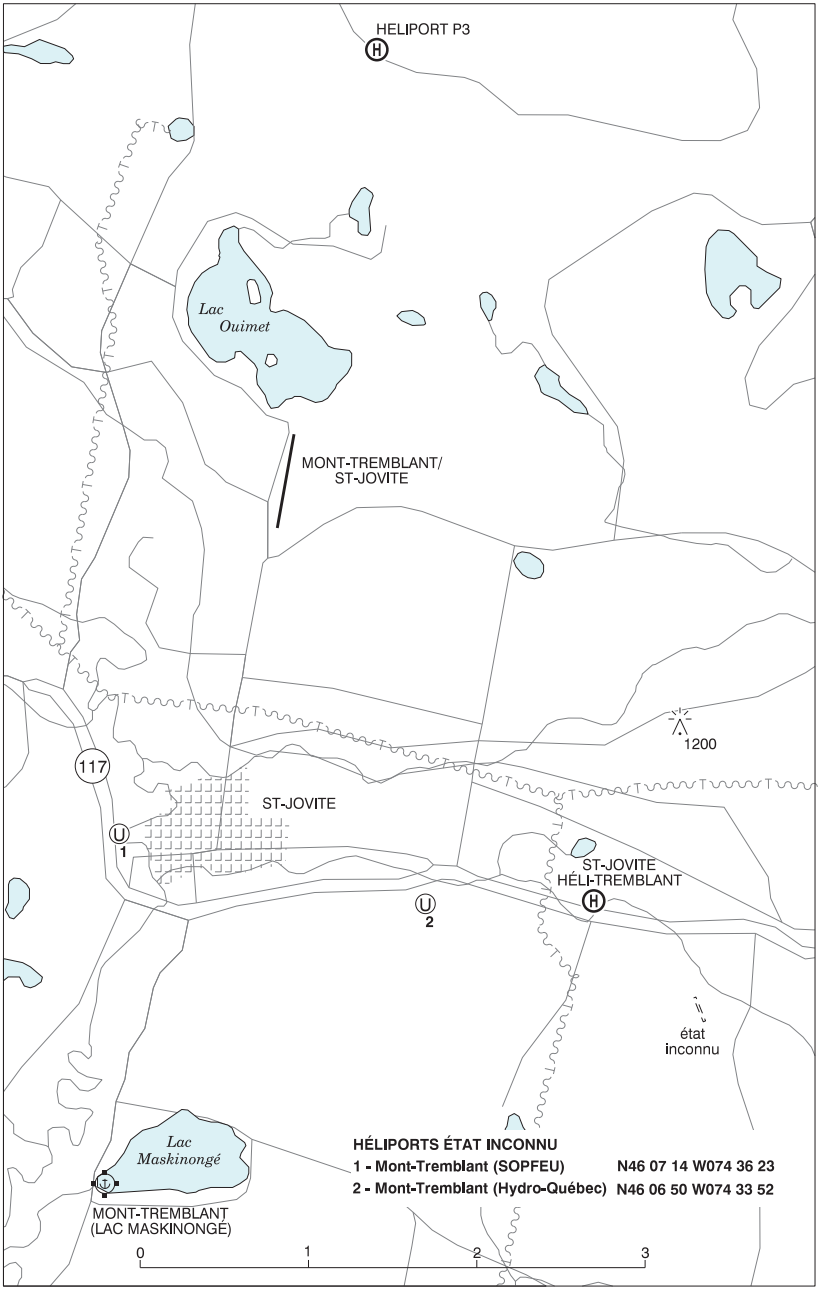
MONT-TREMBLANT / HELIPORT P3 QC (Héli) — CHP3

RÉF	N46 11 43 W74 34 16 Adj S 14°W (2016) UTC-5(4) Élév 915' aprx VTA A5002
EXP	Héli-Tremblant 819-425-5662 Fax 819-425-2862 Enr PPR
PF	B-3 C-5
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO 40' x 40' GRVL TLOF 24' x 24' BOIS Aire de sécurité 60' x 60' Longueur hors tout maximale heli 45'
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3700 ASL
PRO	Arr/dep 330° du heli, utilisation de jour seulement. Plusieurs héliports/aérodromes à l'intérieur de 5NM de Mont-Tremblant/St-Jovite A/D. Freq commune. Voir Mont-Tremblant VTPC.

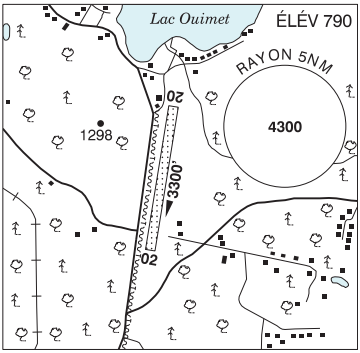


MONT-TREMBLANT QC — Voir LA MACAZA / MONT-TREMBLANT

MONT-TREMBLANT CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR

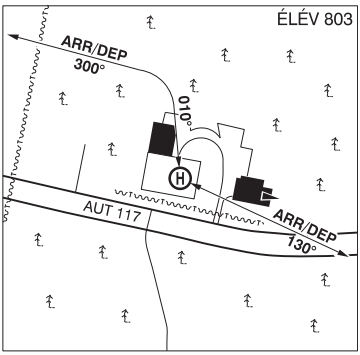


MONT-TREMBLANT / ST-JOVITE QC CSZ3



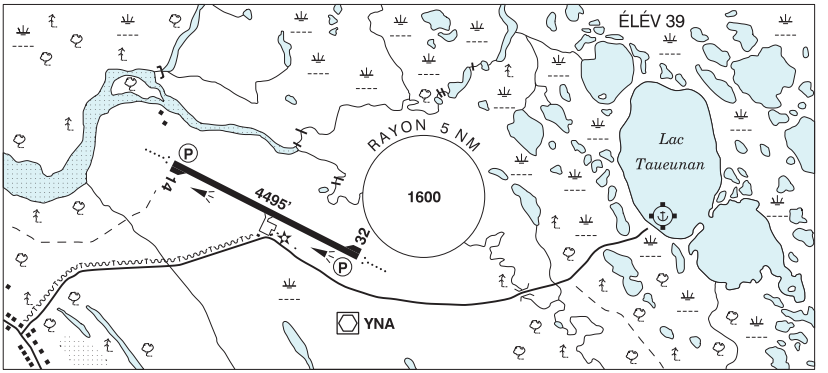
RÉF	N46 09 15 W74 35 01 1.7N 15°W UTC-5(4) Élév 790' VTA A5002
EXP	Aéroport Mont-Tremblant Inc 819-425-9494 Enr PPR Frais d'atterrissage
PF	B-1 C-2,5 D-3,4,6 13-22Z‡
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 02/20 3300x150 gazon Exp 1 mai-31 oct Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3800 ASL
PRO	Pas de poser/décoller. Pas de décollage ou d'atterrissage avant 0900 hr lcl ou après 1800 hr lcl. Plusieurs héliports/aérodromes à l'intérieur de 5NM de Mont-Tremblant/St-Jovite A/D. Freq commune. Voir Mont-Tremblant VTPC.
ATTENTION	Colline 1298 ASL 0.25NM W du seuil piste 20.

MONT-TREMBLANT / ST-JOVITE HÉLI-TREMBLANT QC (Héli) CHT3



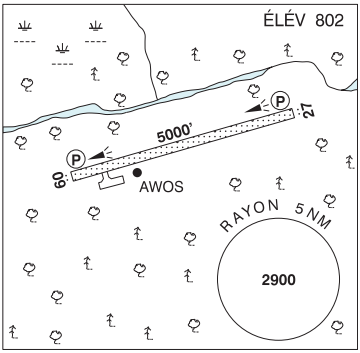
RÉF	N46 06 52 W74 32 31 1ESE 15ºW UTC-5(4) Élév 803 VTA A5002
EXP	Héli-Tremblant 819-425-5662 Fax 819-425-2862 Enr PPR
PF	A-1 C-2,3,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB**	100LL
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 80' x 100' ASPH Exp
COMM **ATF**	(bil) tfc 123.2 5NM 3900 ASL
PRO	Arr/dép courbé 010° à 300° du héli. Arr/dép 130° du héli. Considérations d'atténuation du bruit: Suivre les axes arrivées/départs tel qu'indiqué sur le schéma du héli. Éviter de survoler le site en dessous de 1500 ASL avant d'intégrer les axes d'approches. Plusieurs héliports/aérodromes à l'intérieur de 5NM de Mont-Tremblant/St-Jovite A/D. Freq commune. Voir Mont-Tremblant VTPC.
ATTENTION	P-line 1600' NW du Héli 900 ASL (100 AGL) trajet N-S. Ligne électrique au S du FATO 830 ASL (30 AGL) qui longe l'autoroute.

NATASHQUAN QC — CYNA



RÉF	N50 11 24 W61 47 20 Adj NE 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 39' A5011 LO7 LO8 HI1 HI6 CAP
EXP	Municipalité du Canton de Natashquan 418-726-3273/3362 Cert
PF	B-1 C-2,3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z. Cam météo
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 PN
CSLT PRIVÉ	Avjet/TSAS PN lun-ven 13-22Z‡ O/T redevance 418-355-9003
PISTE	Piste 14(136°)/32(316°) 4495x100 ASPH
CERT PISTE	Piste 14/32 AGN IIIA
RCR	Exp 418-726-3273 ou 581-622-0059 1230-2130Z‡ lun-ven O/T 3 hrs PN CRFI, PCN
BALISAGE	14-AO(TE ME) P2, 32-AO(TE ME) P2 ARCAL-122.2 type K
COMM	
RCO	Madeleine rdo 122.2 (RAAS) 13-23Z‡ Québec rdo 123.85 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	Madeleine rdo 13-23Z‡ O/T tfc 122.2 15NM 3000 ASL (RAC 602.98) Voir section PRO
PAL	Montreal Ctr 134.825
AWOS	125.3 (français) 126.25 (anglais)
NAV	
VOR/DME	NATASH YNA 113.6 Ch 83 N50 11 01 W61 46 51 (63')
PRO	Activités d'hydravions secteur de la Rivière Aguanus (13NM W de l'aprt). Corridor ATF à l'extérieur de la zone MF, voir Section C – Zones avec fréquences air air discrètes.
ATTENTION	Activités aviaires août-sep.

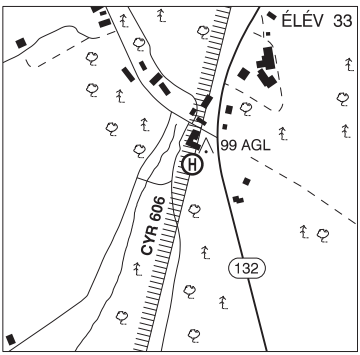
NEMISCAU QC — CYHH



RÉF	N51 41 28 W76 08 08 4SE 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 802´ A5009 LO3 HI1 CAP
EXP	Hydro-Québec 819-672-3642 Enr 12-22Z‡ PPR 48 hrs
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
WX	AUTO H24 (voir COMM) VENT 819-672-3642 12-22Z‡ (voir COMM)
PISTE	Piste 09(090°)/27(270°) 5000x150 GRVL Piste 09 descend 0.36% AGN IIIA
RCR	Exp Entretien l'hiver 12-22Z‡ lun-ven. Piste compactée avec un mélange de neige et de GRVL durant les conds hivernales. Sfc peut être molle durant les périodes de gel et dégel.
BALISAGE	09-AS(TE HI) P2, 27-AS(TE HI) P2
COMM	
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	UNICOM (AU) 12-22Z‡ O/T tfc 131.7 15NM 3900 ASL (RAC 602.98)
AUTO	122.975
ATTENTION	Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops.

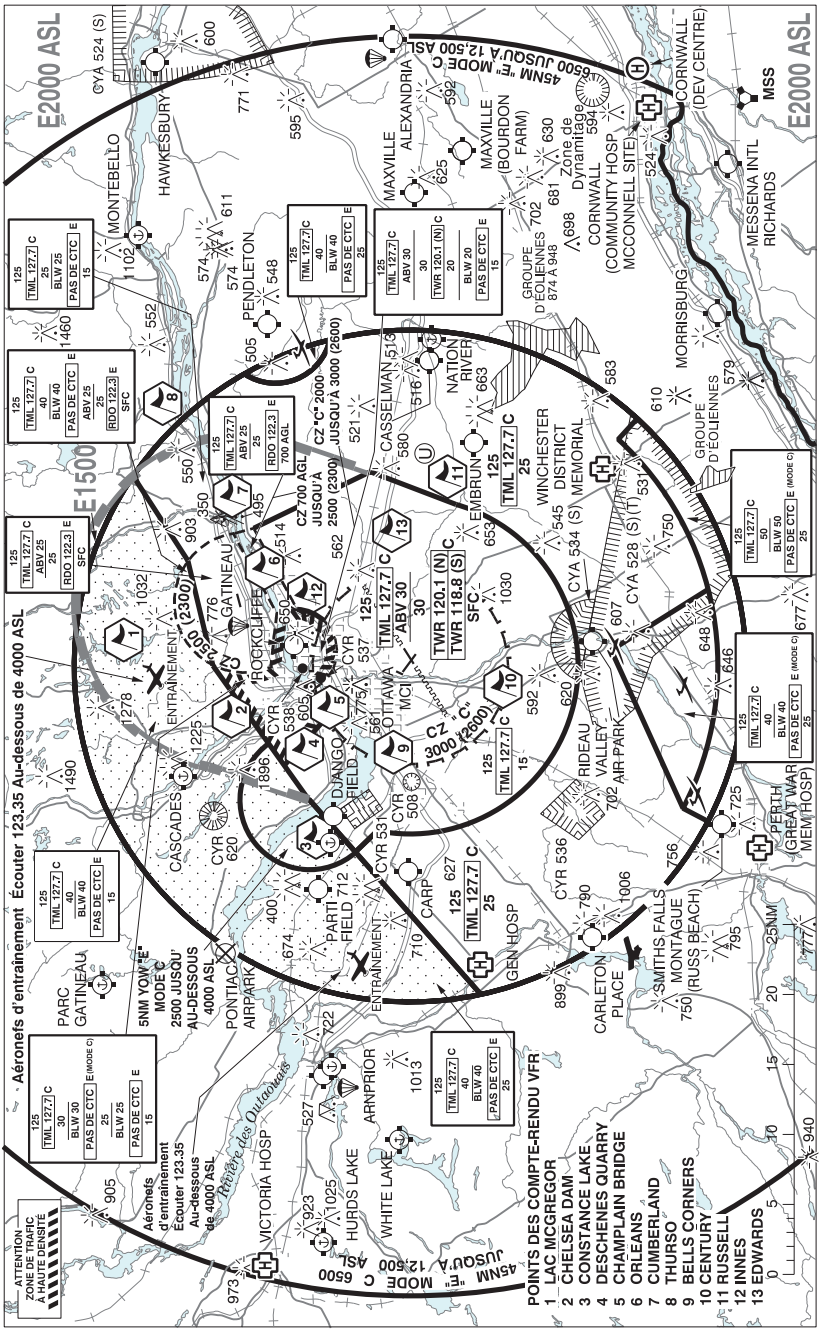
NEUVILLE QC — Voir QUÉBEC / NEUVILLE

NICOLET QC (Héli) — CSK9



RÉF	N46 13 13 W72 38 52 3E 16°W UTC-5(4) Élév 33' A5002
EXP	MDN Contrôleur du champ de tir 819-293-2004 Mil PPR
PRÉP/VOL	
MIL	819-293-2004 aux heures de travail ou aux périodes d'utilisation du champ de tir
HÉLI-SURFACE	125' x 250'
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3000 ASL exc l'espace aérien de CYR 606 et à l'extérieur de la zone MF de Trois-Rivières (CYRQ)
PRO	L'héliport se trouve à la limite EST de la zone réglementée CYR 606. Pour une approche en toute sécurité, il faut rester à l'extérieur de la zone réglementée jusqu'à ce qu'il soit possible d'effectuer une approche par l'EST. Cap 089° obligatoire au départ.

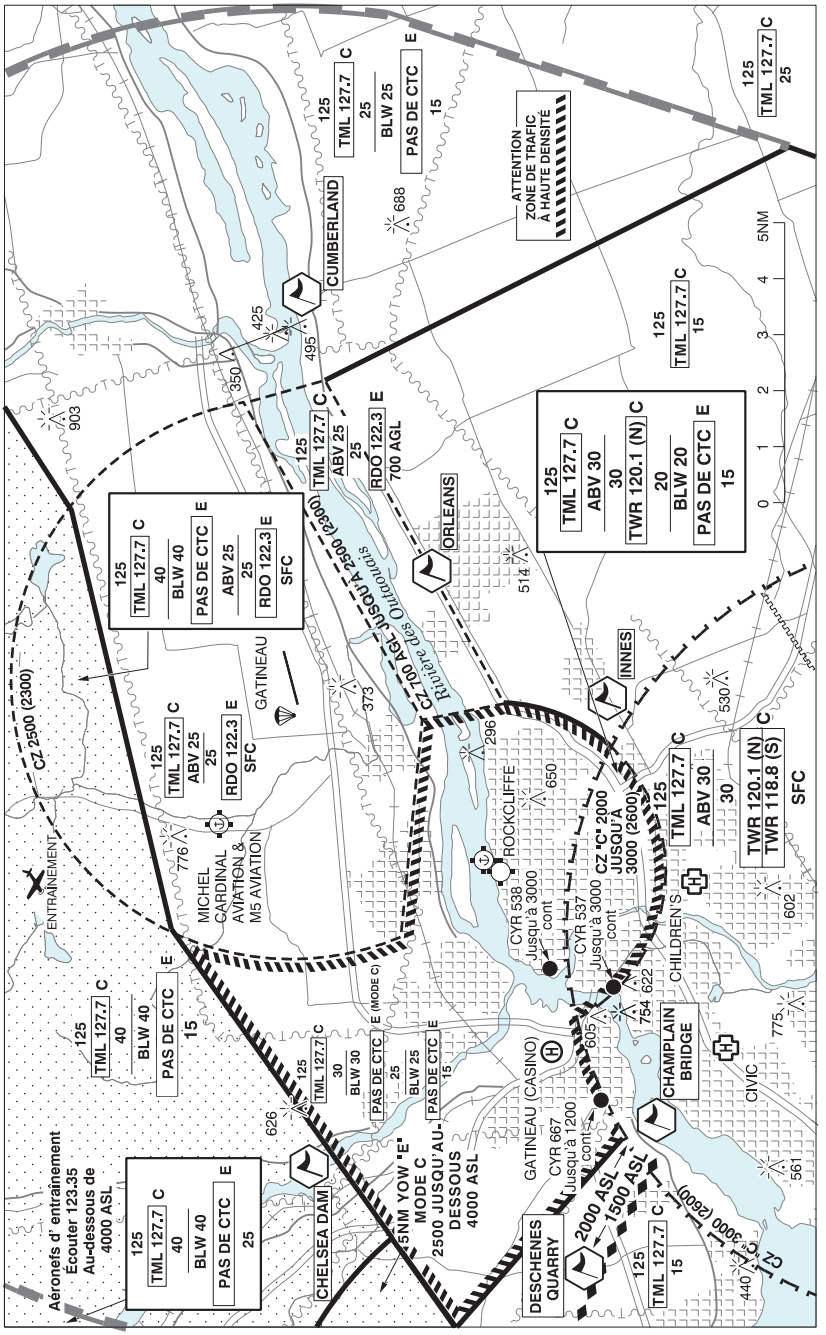
OTTAWA TCA CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



OTTAWA TCA CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
BELLS CORNERS	VCBCR	N45° 19' 12" W075° 50' 00"
CENTURY	VCNTY	N45° 11' 22" W075° 43' 16"
CHAMPLAIN BRIDGE	VCCHB	N45° 24' 30" W075° 45' 30"
CHELSEA DAM	VCHEL	N45° 30' 48" W075° 46' 32"
CONSTANCE LAKE	VCCON	N45° 25' 00" W075° 59' 00"
CUMBERLAND	VCMBL	N45° 31' 00" W075° 24' 36"
DESCHENES QUARRY	VCQRY	N45° 25' 48" W075° 49' 12"
EDWARDS	VCEDW	N45° 19' 23" W075° 27' 58"
INNES	VCINS	N45° 25' 25" W075° 34' 47"
LAC MCGREGOR	VCPOU	N45° 38' 37" W075° 38' 52"
ORLEANS	VCORL	N45° 28' 34" W075° 31' 27"
RUSSELL	VCRSL	N45° 15' 27" W075° 22' 00"
THURSO	VCGUY	N45° 35' 55" W075° 14' 43"

OTTAWA / ROCKCLIFFE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



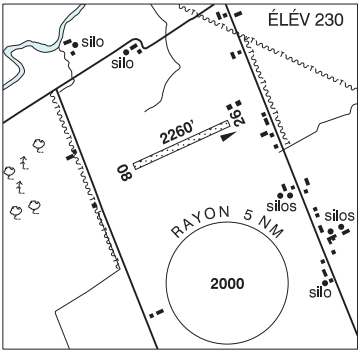
OTTAWA / ROCKCLIFFE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
CHAMPLAIN BRIDGE	VCCHB	N45° 24' 30" W075° 45' 30"
CHELSEA DAM	VCHEL	N45° 30' 48" W075° 46' 32"
CUMBERLAND	VCMBL	N45° 31' 00" W075° 24' 36"
DESCHENES QUARRY	VCQRY	N45° 25' 48" W075° 49' 12"
INNES	VCINS	N45° 25' 25" W075° 34' 47"
ORLEANS	VCORL	N45° 28' 34" W075° 31' 27"

OTTAWA / EMBRUN ON

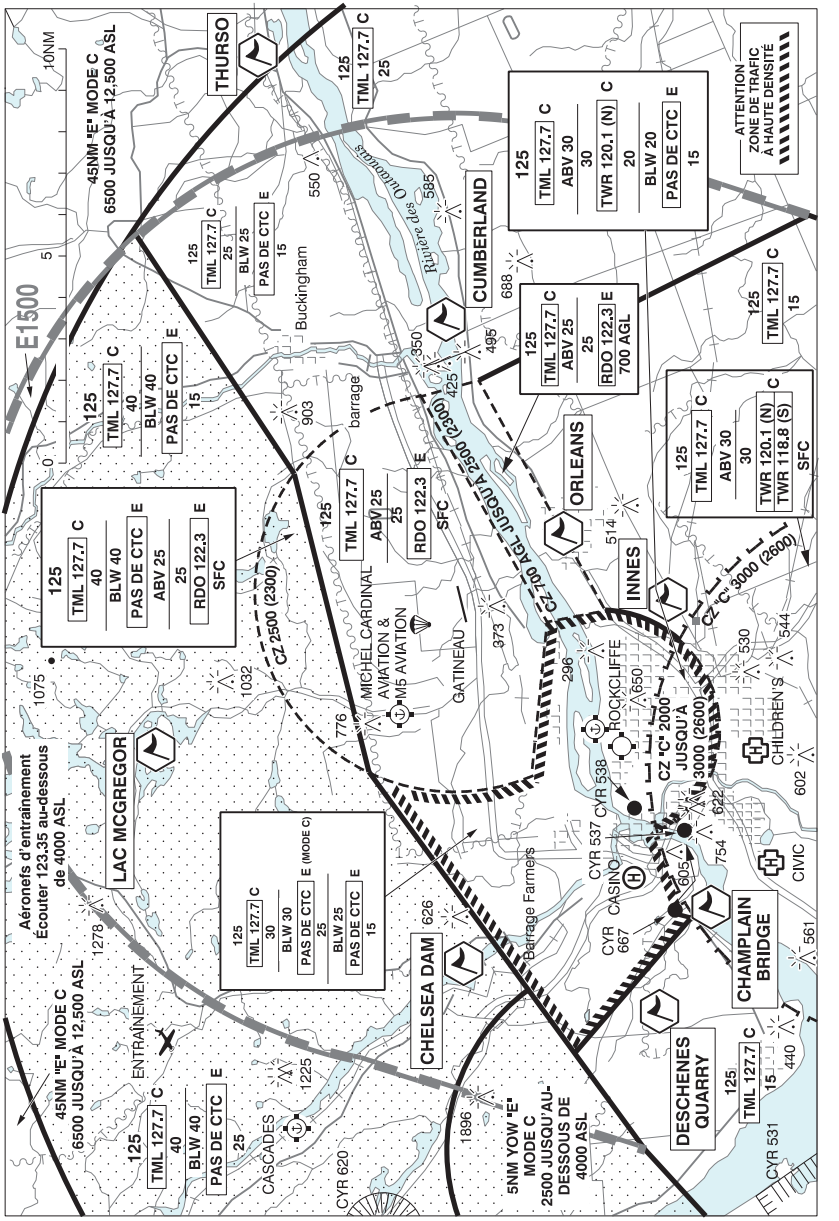
CPR2

RÉF	N45 14 28 W75 17 55 2SW 14°W UTC-5(4) Élév 230´ A1905 A5000 A5002
EXP	Aéroport d'Embrun Inc./ Serge Boucher 613-443-1469 Enr hrs ltées
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 08/26 2260x50 gazon Exp Aucun entretien l'hiver



COMM **ATF**	tfc Embrun 123.2 5NM 3200 ASL à l'exception de la portion de cet espace se trouvant à l'intérieur de l'espace aérien de Classe C du TCA d'Ottawa.
PRO	**Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 866-VFR-CODE (866-837-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C d'Ottawa.
ATTENTION	Trois twrs: 547 ASL aprx 2.5NM NNW, 560 ASL aprx 1.5NM NNW & 580 ASL aprx 5NM NNW de A/D. P-line 35' aprx 700' du seuil de la piste 26. P-line 30' aprx 600' du seuil de la piste 08. Éoliennes lgtd jusqu'à 948 ASL (657 AGL) aprx 2.5NM SE de l'A/D.

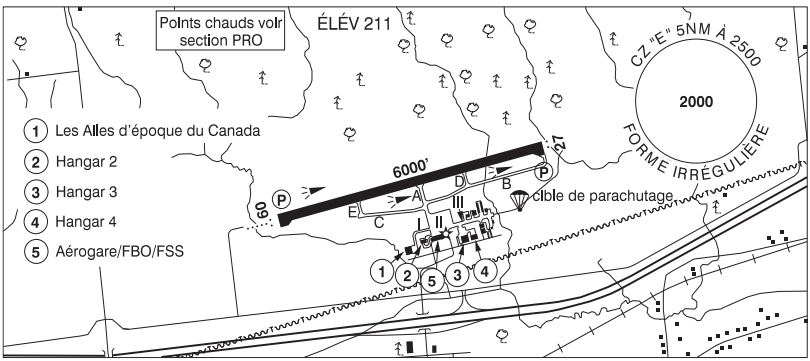
OTTAWA / GATINEAU CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



OTTAWA / GATINEAU CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
CHAMPLAIN BRIDGE	VCCHB	N45° 24' 30" W075° 45' 30"
CHELSEA DAM	VCHEL	N45° 30' 48" W075° 46' 32"
CUMBERLAND	VCMBL	N45° 31' 00" W075° 24' 36"
DESCHENES QUARRY	VCQRY	N45° 25' 48" W075° 49' 12"
LAC MCGREGOR	VCPOU	N45° 38' 37" W075° 38' 52"
INNES	VCINS	N45° 25' 25" W075° 34' 47"
ORLEANS	VCORL	N45° 28' 34" W075° 31' 27"
THURSO	VCGUY	N45° 35' 55" W075° 14' 43"

OTTAWA / GATINEAU QC CYND

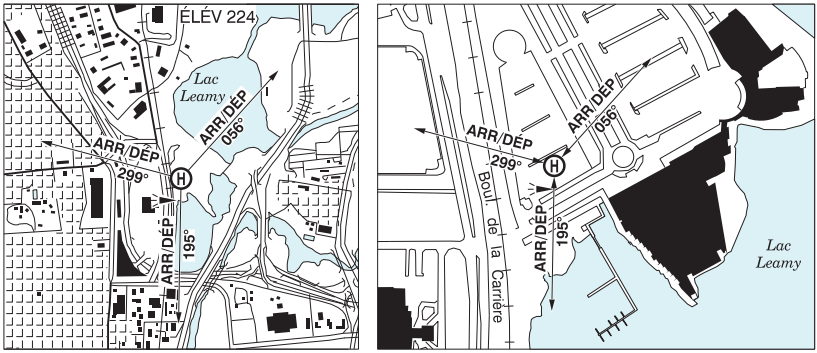


RÉF	N45 31 18 W75 33 49 Adj E 14°W UTC-5(4) Élév 211' A1905 A5000 A5002 LO6 LO7 HI5 T2 CAP
EXP	La Corp de l'Aéroport Exécutif Gatineau-Ottawa 819-743-8883 Cert
PF	A-1,2,7 12-01Z‡ B-3,6 C-4,5
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 13-21Z‡ lun-ven
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353, plans de vol IFR, vols d'entrainement IFR PPR
MÉTÉO	METAR 12-02Z‡ O/T LWIS TAF 14-02Z‡, hrs d'émission: 00, 14, 18Z (DT 00, 13, 18Z).
DUAT	ATB accès durant les heures d'ops du TML
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), SP, HPR 12-01Z‡ O/T redevance 2 hr PN 819-665-7024, 819-743-8883
HUILE	Toutes
S	1,2,4,5,6
SUP FL	D & A-Ice
CSLT PRIVÉ	Exp 123.4
MIL CON	Aéroport Exécutif Gatineau-Ottawa 123.4 819-665-7024

OTTAWA / GATINEAU QC (Suite) CYND

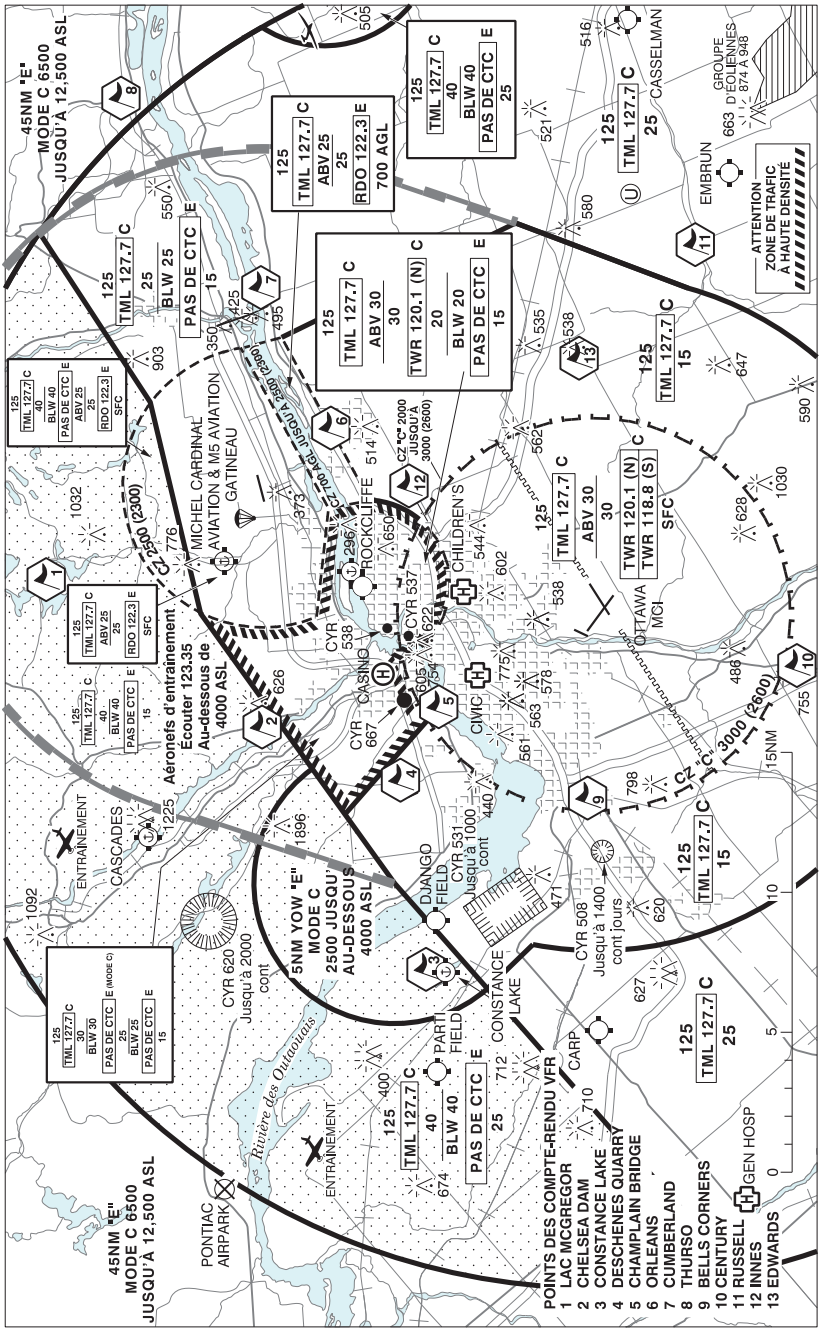
PISTE	Piste 09(089°)/27(269°) 6000x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 09/27 AGN IIIB
TWY	Tablier I et III sont restreints à moins de 26,000 kg pour la portance
RCR	Aprt 819-598-8407 CRFI disponible 11-02Z‡ lun-ven, 13-00Z‡ sam-dim Exp Déneigement 11-02Z‡ O/T 3 hr PN. PCN
BALISAGE	09-AO(TE ME) P2, 27-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.3 type K 0215-1130Z‡
COMM	
RADIO	Gatineau 122.3 PTC avbl (V) 1130-0215Z‡ (urgence seulement 819-643-2961)
RCO	Québec rdo 123.375 (FISE)
GND ADV	122.6 1130-0215Z‡ (urgence seulement 819-643-2961)
MF/ATF	Gatineau rdo tfc 122.3 5NM forme irrégulière 2500 ASL (RAC 602.98) 1130-0215Z‡ O/T ATF 122.3
TML	Ottawa 127.7 128.175
CSLT PRIVÉ	Ottawa Tml 127.7
PRO	Circuit à droite piste 27 (RAC 602.96). Turbulence possible en apch piste 27 avec vent du N. VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN D'OTTAWA DE CLASSE C ET TERMINAL DE CLASSE C VOIR OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL POUR PROCÉDURES. **SERVICE CONSULTATIF SOL:** Le ministre a autorisé des restrictions opérationnelles particulières en ce qui a trait aux communications au sein de la MF ainsi que l'instauration d'une fréquence de service consultatif sol (GND ADV) conformément au paragraphe 602.97 (2), au paragraphe 602.98 (1) et à l'article 602.99 du RAC. **Départ:** Avant de circuler au sol pour un départ, communiquez avec GND ADV sur la fréquence 122.6 pour obtenir l'autorisation et l'avis consultatif initial. Une fois l'avis consultatif initial reçu, les communications sur GND ADV seront transférées à RADIO sur la fréquence 122.3 avant la circulation sur la piste/l'aire de départ. Les pilotes sont tenus de s'assurer qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef ou un véhicule avant le départ (conformément aux alinéas 602.96 2a) et b) du RAC. **Arrivée:** Après avoir quitté la piste/la surface d'arrivée et en avoir rendu compte sur la fréquence radio, les pilotes recevront l'instruction d'entrer en contact avec GND ADV sur la fréquence 122.6 pour obtenir les renseignements sur le trafic et la circulation au sol avant de s'engager sur la voie de circulation. Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV CANADA. En raison d'une vis bloquée de la FSS, tous les aéronefs qui procèdent au seuil 27 via Twy B doivent aviser radio Gatineau dès leur arr à la ligne d'attente à l'écart et de nouveau en entrant sur la piste 27 (voir ATTENTION).
ATTENTION	**Visibilité FSS:** Premiers 670' Twy B du seuil 27 non visibles de la FSS. **Entretien:** Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver NORDO sur la piste hors des hrs d'ops de la FSS. **Parachutage:** Au-dessus de l'aprt alt max ocsl 15,000 ASL, 11-05Z‡. **Espace aérien:** Tfc en rapprochement ctc Gatineau rdo 5 min avant de pénétrer la zone MF. **Champ de tir:** Aprx 0.5NM NW du seuil 09, actif 15 mai-1 nov de jour. **Faune:** Possibilité d'animaux sur la piste, activité aviaire de mai-oct. **Acrobaties:** Possibilité d'activité acrobatique au-dessus de A/D entre le sol et 8500 ASL.

OTTAWA / GATINEAU (CASINO) QC (Héli) CTA9



RÉF	N45 26 48 W75 43 36 Adj 14°W UTC-5(4) Élév 224' A1905 A5000 A5002
EXP	Casiloc Inc 819-772-6262 Ext 3636 Fax 819-772-3704 Cert PPR
PF	C-1,2,3,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 79' dia CONC Aire de sécurité 94' dia Longueur hors tout maximale héli 47' (RAC 602.96) Exp
BALISAGE	RY RF ARCAL-123.2 type J
COMM **RCO** **ATF**	Québec rdo (Gatineau) 123.375 (FISE) Rockcliffe UNICOM hrs ltd O/T tfc 123.5 5NM 3200 ASL excluant CZ Gatineau, CZ Ottawa/MacDonald-Cartier Intl et l'espace se trouvant à l'intérieur de l'espace de classe C du TCA d'Ottawa.
PRO	Arr/dép 056° & 299° du héli (H1) (RAC 602.96) Arr/dép 195° du héli, pente 6% (H3) (RAC 602.96). H1 ops PPR (RAC 602.96) et doit répondre aux critères de performance requis par RAC 325.19. Survol des embarcations interdit. **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 866-VFR-CODE (866-837-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C d'Ottawa.

OTTAWA M.-C.I. CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



OTTAWA M.-C.I. CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
BELLS CORNERS	VCBCR	N45° 19' 12" W075° 50' 00"
CENTURY	VCNTY	N45° 11' 22" W075° 43' 16"
CHAMPLAIN BRIDGE	VCCHB	N45° 24' 30" W075° 45' 30"
CHELSEA DAM	VCHEL	N45° 30' 48" W075° 46' 32"
CONSTANCE LAKE	VCCON	N45° 25' 00" W075° 59' 00"
CUMBERLAND	VCMBL	N45° 31' 00" W075° 24' 36"
DESCHENES QUARRY	VCQRY	N45° 25' 48" W075° 49' 12"
EDWARDS	VCEDW	N45° 19' 23" W075° 27' 58"
INNES	VCINS	N45° 25' 25" W075° 34' 47"
LAC MCGREGOR	VCPOU	N45° 38' 37" W075° 38' 52"
ORLEANS	VCORL	N45° 28' 34" W075° 31' 27"
RUSSELL	VCRSL	N45° 15' 27" W075° 22' 00"
THURSO	VCGUY	N45° 35' 55" W075° 14' 43"

VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C des CZ et TCA OTTAWA/MACDONALD-CARTIER

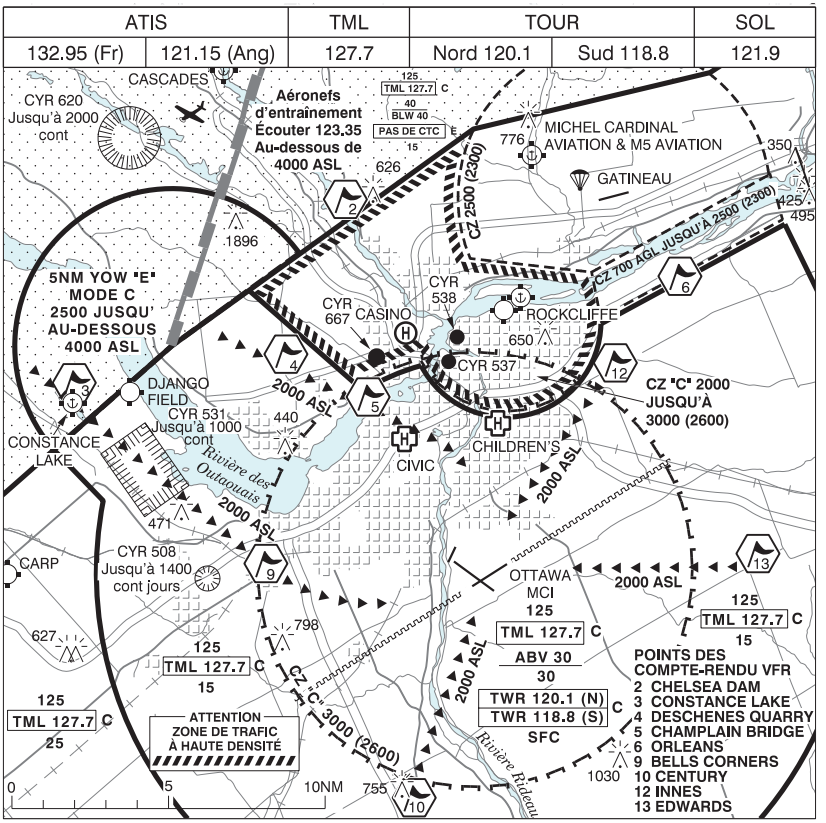
Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, une procédure permettant au pilote d'obtenir un code transpondeur avant son décollage a été mise à la disposition des aéronefs VFR. Cette procédure obligatoire s'applique aux aéronefs sans plan de vol ou itinéraire de vol déposé auprès de NAV CANADA et désirant pénétrer ou opérer dans l'espace aérien de classe C d'Ottawa/MacDonald-Cartier et classe C du terminal d'Ottawa. Tout aéronef ne respectant pas la procédure pour les codes transpondeur ne sera pas accepté dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA Ottawa/MacDonald-Cartier.

Pour obtenir un code transpondeur:
Un code transpondeur discret doit être obtenu avant de décoller pour l'espace aérien de classe C d'Ottawa/MacDonald-Cartier et classe C du terminal d'Ottawa en contactant l'ACC de Montréal au 866-VFR-CODE (866-837-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre le vol. Les aéronefs au départ de CYUL, CYJN, CYHU, CYOW, CYMX ou CYND obtiendront leur code transpondeur auprès de la Tour de contrôle ou FSS.

Procédures en vol:
Réglez votre transpondeur sur le code assigné avant votre première communication avec l'ATC. Dans la mesure du possible, ctc l'ATC au moins 5NM avant de pénétrer dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA d'Ottawa/MacDonald-Cartier.

OTTAWA M.-C.I. CARTE DES PROCÉDURES D'ARRIVÉE VFR

ATIS		TML	TOUR		SOL
132.95 (Fr)	121.15 (Ang)	127.7	Nord 120.1	Sud 118.8	121.9



PROCÉDURES:

Arrivée Bells Corners: Procédez via le côté W de la rivière des Outaouais jusqu'à CONSTANCE LAKE puis direct BELLS CORNERS à 2000 ASL.

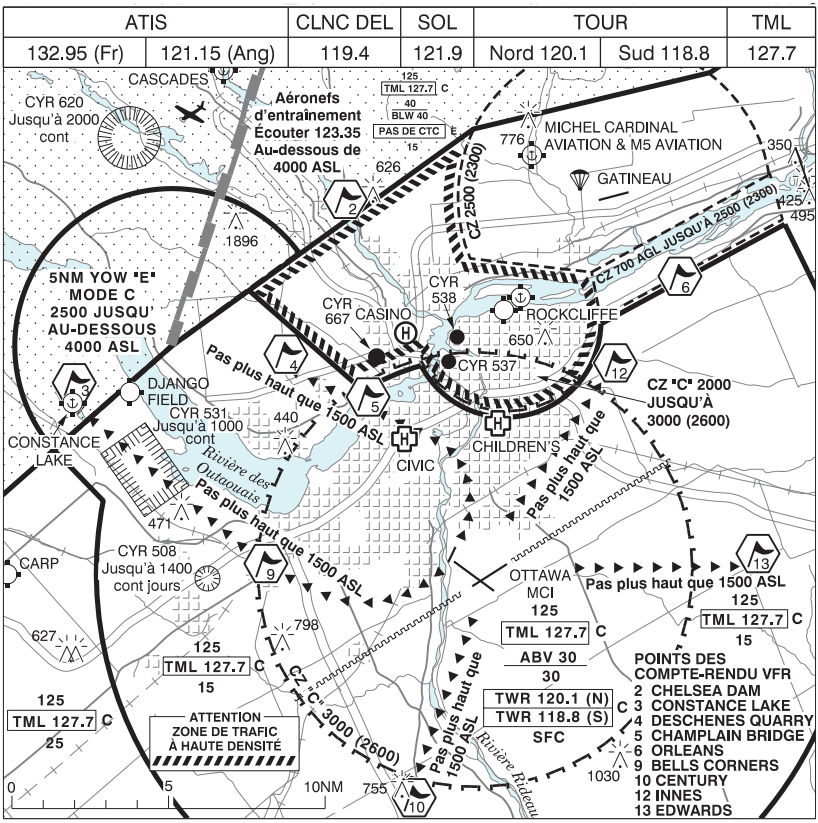
Arrivée Champlain Bridge: Procédez via le côté E de la rivière des Outaouais jusqu'à DESCHENES QUARRY puis direct CHAMPLAIN BRIDGE à 2000 ASL.

Arrivée Century: Procédez vers CENTURY à 2000 ASL.

Arrivée Edwards: Procédez vers EDWARDS à 2000 ASL.

Arrivée Innes: Procédez vers INNES à 2000 ASL.

OTTAWA M.-C.I. CARTE DES PROCÉDURES DE DÉPART VFR



PROCÉDURES:

À moins d'instruction contraire de l'ATC, contactez Tour nord sur la fréquence 120.1 lorsque prêt au décollage.

Départ Bells Corners: Montez cap de piste jusqu'à la Rivière Rideau en restant au nord de l'axe de la piste 25 en tout temps. À la rivière Rideau, virez à droite cap 250, monter à 1300 ASL. À 1300 ASL, continuez la montée pas plus haut que 1500 ASL direct BELLS CORNERS puis vers CONSTANCE LAKE. Contactez le terminal d'Ottawa sur 127.7 à BELLS CORNERS.

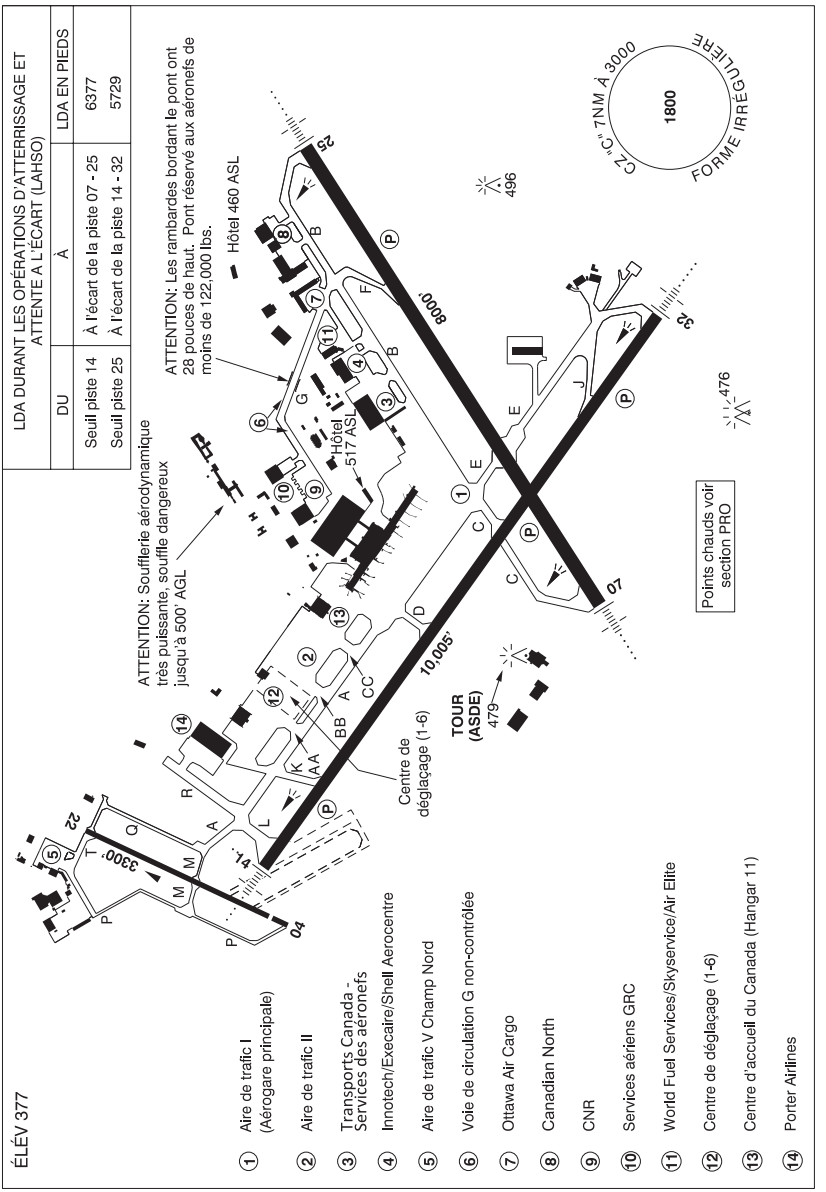
Départ Champlain Bridge: Procédez direct CHAMPLAIN BRIDGE puis direct DESCHENES QUARRY, pas plus haut que 1500 ASL. Contactez le terminal d'Ottawa au 127.7 à CHAMPLAIN BRIDGE.

Départ Century: Procédez direct CENTURY, pas plus haut que 1500 ASL.

Départ Edwards: Procédez direct EDWARDS, pas plus haut que 1500 ASL.

Départ Innes: Procédez direct INNES, pas plus haut que 1500 ASL.

OTTAWA / MACDONALD-CARTIER INTL ON — CYOW



RÉF	N45 19 21 W75 40 02 Adj S 14°W UTC-5(4) Élév 377' A1905 A5000 A5002 LO6 LO7 HI5 T2 CAP OC
EXP	Ottawa Macdonald-Cartier Intl Aprt Authority 613-248-2200 H24 Cert

OTTAWA / MACDONALD-CARTIER INTL ON (Suite) CYOW

PF	A-1,2,3,6,7 C-4,5
DOUANES	AOE 888-226-7277. Pilotes priés de communiquer avec opr de svc aéronautique approprié (OBF) avant l'att sur la freq cslt privée et demander que les douanes soient informées de l'endroit choisi pour le dédouanement. Pour autorisation douanière à l'aire de tfc II 12-05Z‡ 1 hr PN.
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353, plans de vol IFR, vols d'entrainement IFR PPR
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18 & 21Z.
DUAT	Ottawa Flying Club; World Fuel Services/Skyservice/Air Elite; Innotech/Execaire/Shell Aerocentre
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1
HUILE	Toutes
S	1 (lté), 2,3,4 (lté)
SLIA	DÉSIGNÉ CAT 8
SUP FL	LHOX PN, D & A-ice
CSLT PRIVÉ	Ottawa Flying Club (nord) 123.35 12-02Z‡; Innotech/Execaire/Shell Aerocentre (sud) 123.0 11-03Z‡; World Fuel Services/Skyservice/Air Elite 129.85 10-05Z‡, O/T 613-739-3776
MIL CON	Sky Service FBO Inc. 613-739-3776
PISTE	Piste 14(140°)/32(320°) 10,005x197 ASPH rainuree Piste 07(071°)/25(251°) 8000x197 ASPH rainuree Piste 04(039°)/22(219°) 3300x75 ASPH Piste 04 seuil décalé 250'. Piste 04 descend 0.36%. Rstd aux acft d'un poids inférieur à 60,000 lbs. Svc pax sked non auth. RESA: 07/25 984'; 14/32 1000' Au-delà de 15ºC, aucun acft de plus de 100 pax ou de plus de 85,000 lbs, n'est auth à effectuer un virage à 180º sur les pistes sans perms 613-248-2013
CERT PISTE	Piste 14 RVR 1200(1/4sm)/Piste 32 RVR 1200(1/4sm) AGN V Piste 07 RVR 1200(1/4sm)/Piste 25 RVR 1200(1/4sm) AGN V Piste 04/22 AGN II
CERT TWY	Twy A: AGN V de l'aire de tfc I à Twy L & AGN II de Twy L à Twy M Twy G AGN IIIB Twy K: AGN V de Piste 14/32 à Twy A & AGN IIIB de Twy A à l'aire de tfc II Twy: M, P, Q, T AGN II
TWY	Twy G: Non-contrôlée. Poids max du pont 122,000 lbs. Twy M, P, Q et T rstd aux acft d'un poids inférieur à 60,000 lbs. Twy R: Non-contrôlée.
AIRE DE TFC	**Baie de dégivrage** Baie 1, 3, 4, 6 - Peuvent être utilisées par les aéronefs d'envergure de 36m (118') ou moins Baie 2 - Peut être utilisée par un aéronef ayant une envergure de 65m (213') ou moins. Si CC est utilisée, le taxi doit être sur la ligne de taxi Est uniquement vers/de la Baie 2. Baie 5 - Peut être utilisée par un aéronef ayant une envergure de 65m (213') ou moins. Si CC est utilisée, le taxi doit être sur la ligne de taxi Est uniquement avec vers/de la Baie 5.
RCR	Exp CRFI. PCN
BALISAGE	07-AN(TE HI) P3, 25-AN(TE HI) P3, 14-AN(TE HI) P3, 32-AN(TE HI) P3

OTTAWA / MACDONALD-CARTIER INTL ON (Suite) CYOW

COMM	
RCO	Québec rdo 123.15 (FISE) 126.7 (bcst)
ATIS	(français) 132.95 (anglais) 121.15
CLNC DEL	Ottawa 119.4 **tous les aéronefs au départ, contacter clnc del**
SOL	Ottawa 121.9
TOUR	Ottawa 118.8 (VFR Sud) 120.1 (VFR Nord) 118.8 341.3 (V) (urgence seulement 613-248-3814)
TML	Ottawa 127.7
ARR	Ottawa ARR 135.15
DEP	Ottawa DEP 128.175
NAV	
DME	YOW 114.6 Ch 93 N45 26 30 W75 53 49 (482')
DME	IOW 109.5 Ch 32 N45 18 50 W75 40 01 (398´)
ILS	IOW 109.5 (piste 07) RVR IRP 110.3 (piste 32) RVR
PRO	Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV. **ATC:** ACCUSÉ DE RÉCEPTION D'AUTORISATION IFR: relecture de l'autorisation IFR avec clnc del de la tour d'Ottawa doit comprendre l'indicatif d'appel d'aéronef, le nom du SID assigné et le code de transpondeur. **CIRCUITS:** Circuit à droite pistes 07, 14 & 22 (RAC 602.96). **FOD:** Le grade de sable utilisé couramment sur l'aprt durant les mois d'hiver pourrait poser des risques de dommages FOD à certains aéronefs. Les ops de vol qui inclus des manoeuvres de formation en ligne devraient inclure des pro pour empêcher l'ingestion de ces matériaux. **PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT:** Aéronefs à turboréacteur et turboréacteur à double flux; référez-vous à CAP; pour avions à hélices: départ piste 32 monter dans l'axe de piste jusqu'à 1500 ASL avant de virer au cap désiré. Procédures d'ARR: circuit 1500 ASL. Maintenir 1500 ASL pour piste 04 & 14 jusqu'à l'approche finale (si les nuages le permettent). Vols d'entraînement permis entre 0815-2359 hrs lcl; aucun circuit d'entraînement en VFR sur les pistes 14 & 32 en-dessous de 1500 ASL, pas de virages conventionnels d'entraînement permis sur la piste 14. Pour les pratiques d'apchs IFR aux pistes IFR en usage dur les hrs de pointe 1315-1400Z‡ & 1930-2400Z‡ lun-ven, ctc Montréal Plans de Vol 514-633-3211 ou 800-633-1353, pour délais possibles & info des pistes. Décollage et atterrissage interdit aux turboréacteurs sur piste 04/22. **VFR ARR/DÉP ROUTES:** Tous les aéronefs VFR devraient suivre les routes d'arrivées et de départs, à moins d'indication contraire de l'ATC. Voir OTTAWA M.-C.I. CARTE DES PROCÉDURES DE DÉPART VFR et OTTAWA M.-C.I. CARTE DES PROCÉDURES D'ARRIVÉE VFR pour obtenir plus de détails.

OTTAWA / MACDONALD-CARTIER INTL ON (Suite) CYOW

PRO (Suite)

OPÉRATION DÉGIVRAGE
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

VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C des CZ et TCA OTTAWA/MACDONALD-CARTIER
Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, une procédure permettant au pilote d'obtenir un code transpondeur avant son décollage a été mise à la disposition des aéronefs VFR. Cette procédure obligatoire s'applique aux aéronefs sans plan de vol ou itinéraire de vol déposé auprès de NAV CANADA et désirant pénétrer ou opérer dans l'espace aérien de classe C d'Ottawa/MacDonald-Cartier et classe C du terminal d'Ottawa. Tout aéronef ne respectant pas la procédure pour les codes transpondeur ne sera pas accepté dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA Ottawa/MacDonald-Cartier.
Pour obtenir un code transpondeur:
Un code transpondeur discret doit être obtenu avant de décoller pour l'espace aérien de classe C d'Ottawa/MacDonald-Cartier et classe C du terminal d'Ottawa en contactant l'ACC de Montréal au 866-VFR-CODE (866-837-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre le vol. Les aéronefs au départ de CYUL, CYJN, CYHU, CYOW, CYMX ou CYND obtiendront leur code transpondeur auprès de la Tour de contrôle ou FSS.
Procédures en vol:
1.Réglez votre transpondeur sur le code assigné avant votre première communication avec l'ATC.
2.Dans la mesure du possible, ctc l'ATC au moins 5NM avant de pénétrer dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA d'Ottawa/MacDonald-Cartier.

CZ OTTAWA DIVISÉE POUR LES VOLS VFR
CZ YOW est divisée en deux secteurs avec des fréquences séparées. Contacter TOUR D'OTTAWA sur 120.1 lorsqu'au Nord de l'axe de piste 07/25 et TOUR D'OTTAWA sur 118.8 lorsqu'au Sud de l'axe de piste 07/25 ou en finale pour la piste 07/25. À l'écart de la piste 04/22, contacter TOUR D'OTTAWA sur 120.1 lorsque prêt au décollage.

CAUTION Activité aviaire migratoire mar-avr, sep-oct.

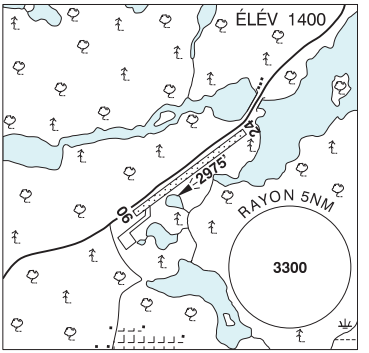
OTTAWA TERMINAL (urgence seulement 514-633-3365)

PAQUET QC — Voir ST-RAYMOND / PAQUET

PARENT QC

CYPP

RÉF	N47 55 55 W74 36 29 14°W (2025) UTC-5(4) Élév 1400' A5002 A5009 LO6 LO7
EXP	Air Aviation Inc. 819-523-8932 1230-2130Z‡ O/T 819-676-6522 Enr
PF	C-1,2,3,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 06/24 2975x75 gravier Exp Entretien lté l'hiver Accotements de piste mous
BALISAGE	06-(TE LO), 24-(TE LO) ARCAL-123.2 type J
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 4400 ASL
PRO	Circuit à droite piste 24 (RAC 602.96).

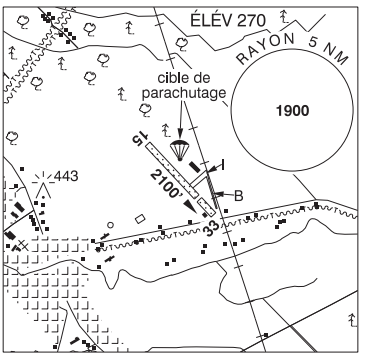


PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL QC — Voir MONTRÉAL / PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL

PINTENDRE QC

CPT9

RÉF	N46 45 27 W71 06 33 Adj E 16°W (2013) UTC-5(4) Élev 270' A5002
EXP	Jacques Bernier 418-833-2821 ou 418-952-2821 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et des États-Unis) ou 418-871-8678
SERVICES CARB HUILE S	 100LL, JA lté ctc EXP Shell W 15W50 1,4,5,6
PISTE RCR	Piste 15(153°)/33(333°) 2100x30 GRVL Piste 33 seuil décalé 450' Exp Entretien lté l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 1500 ASL excluant la CZ CYQB et la TCA de Québec

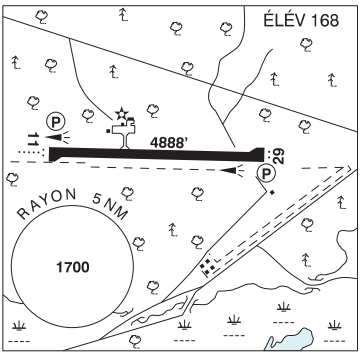


PINTENDRE QC (Suite) CPT9

PRO	**Piste préférentielle:** Piste 15 pour les décollages. Piste 33 pour les atterrissages **Circuits:** Circuit à droite piste 33 (RAC 602.96). Les circuits ne doivent pas excéder 1300 ASL. **Posés/décollés:** Aucun posé/décollé. **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	Apch aux instruments à CYQB: Acft volant à l'aprt de Québec/Jean-Lesage Intl (zone de contrôle 4.8NM WNW de l'A/D de Pintendre) en apch aux instruments piste 29 peuvent survoler l'A/D de Pintendre en dessous de 3000 ASL. A/D de St-Jean-Chrysostome 4.5NM WSW freq commune. Possibilité de chevreuils sur la piste. Ligne électrique balisée courte finale piste 33. Deux lignes haute tension non balisées 0.5NM finale piste 15. Sauts en parachute (jusqu'à 12,500 ASL) SR-SS mi-avr à mi-oct.

PORT-MENIER QC CYPN

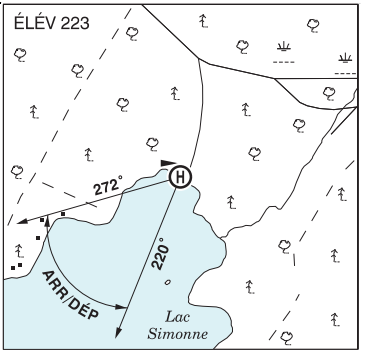
RÉF	N49 50 11 W64 17 19 2.7E 20°W (2014) UTC-5(4) Élév 168' A5011 LO7 CAP
EXP	Administration 418-553-8517; Ministère des transports et de la mobilité durable 418-535-0327 Cert
PF	A-1,6 C-2,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO 418-535-0056 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 11-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam (voir COMM) Cam météo



PISTE	Piste 11(111°)/29(291°) 4888x148 ASPH Pistes 11 & 29 monte 0.5% premiers 1800´.
CERT PISTE	Piste 11/29 AGN IIIA
RCR	Exp 12-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam, O/T 3 hr PN MEDEVAC seulement CRFI PCN
BALISAGE	11-AO(TE ME) P2, 29-AS(TE ME) P2 ARCAL-123.5 type K
COMM	
ATF	UNICOM (AU) 11-23Z‡ dim-ven, hrs ltées sam (Français seulement) 123.5 O/T tfc corridor voir section PRO
AUTO	(bil) 122.175
PRO	O/T tfc corridor 123.5 aprx 55NM de large le long du Détroit de Jacques Cartier jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir Section C – Zones avec fréquences air air discrètes.
ATTENTION	Possiblité de chevreuils et d'activités aviaires dans le périmètre de pistes.

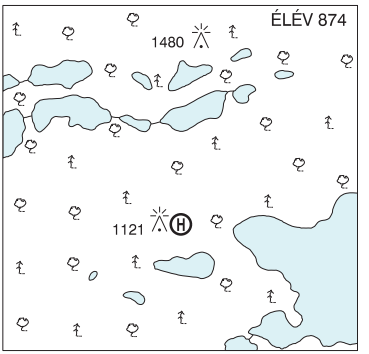
PORT-MENIER (H. STEVER) QC (Héli) CPM2

RÉF	N49 50 48 W64 06 12 10E 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 223' A5011
EXP	Harvey Stever 418-877-2434 Enr PPR
PF	D-1,2,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 64' x 64' GAZON/GRVL Aire de sécurité 85' x 85' Longueur hors tout maximale héli 43' Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.5 corridor aprx 55NM de large le long du Détroit de Jacques Cartier jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir Section C – Zones avec fréquences air air discrètes.
PRO	Arr/dép entre 220° et 272° du héli.



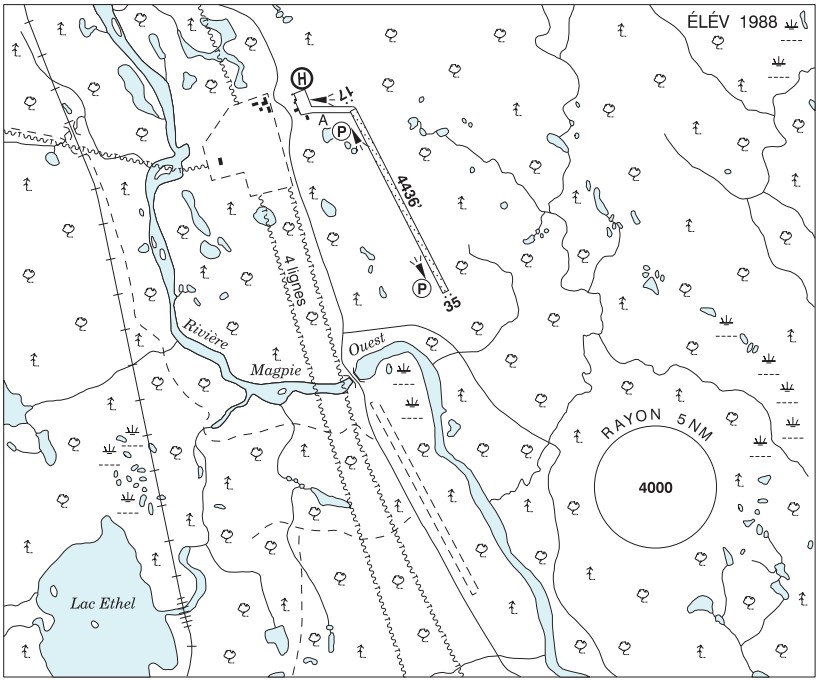
POSTE LEMOYNE (COMPLEX LG-3) QC (Héli) CSY6

RÉF	N53 28 58 W75 01 53 5E 18°W (2014) UTC-5(4) Élév 874' A5018 A5019
EXP	Hydro-Québec 819-638-2988 Fax 819-638-2976 Enr PPR
PF	C-1 PN
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	115' x 115' Entretien lté l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3900 ASL



POSTE MONTAGNAIS (MILE 134) QC

CSF3

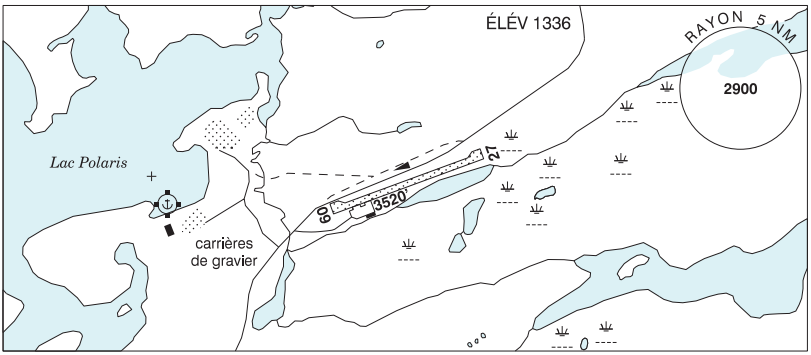


RÉF	N51 53 17 W65 42 52 20°W (2017) UTC-5(4) Élév 1988' A5010 LO7 CAP
EXP	Hydro-Québec 418-962-5689 Fax 418-964-4307 Enr 48 hrs PPR 12-22Z‡
PF	C-1,2
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
WX	AUTO H24 (voir COMM) ALTIMÈTRE/VENT 418-962-5689 12-22Z‡ (voir COMM)
SERVICES	PPR redevances possible pour un ou plusieurs svcs
S	1
PISTE	Piste 17(173°)/35(353°) 4436x98 gravier AGN II
RCR	Exp Entretien l'hiver 12-22Z‡ lun-ven. Piste compactée avec un mélange de neige et de GRVL durant les conds hivernales. Sfc peut être molle durant les périodes de gel et dégel.
BALISAGE	17-AS(TE HI) P2, 35-AS(TE HI) P2 Feux de piste H24, RIL O/R
COMM	
CLNC DEL	Pour autorisation IFR ctc Centre de Montréal au 800-633-1353
ATF	UNICOM (AU) 12-22Z‡ O/T tfc 131.7 5NM 5000 ASL
AUTO	(bil) 122.55
ATTENTION	Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver sur la piste hors des hrs d'ops de l'UNICOM.

POURVOIRIE ESCAPADE QC — Voir RÉSERVOIR GOUIN / POURVOIRIE ESCAPADE

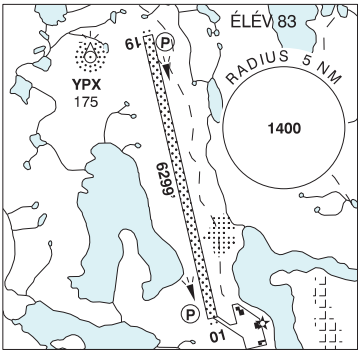
POURVOIRIE MIRAGE QC

CPM3



RÉF	N53 48 09 W72 50 29 19°W (2015) UTC-5(4) Élév 1336' A5019 LO5 CAP
EXP	Pourvoirie Mirage Inc 819-854-5151 Fax 819-854-5154 Enr PPR Frais d'atterrissage
PF	C-1,2,5
PRÉP/VOL **FIC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **HUILE** **S**	 100LL, JA W100, 25W60, 15W50, 80, TURBO 4, 6
PISTE **RCR**	Rwy 09(085°)/27(265°) 3520x85 gravier et roche concassée AGN IIIA Exp Entretien lté l'hiver. Véhicule NORDO sur la piste pendant l'entretien d'hiver.
COMM **ATF**	 tfc 122.85 5NM 4400 ASL
PRO	Circuit à droite piste 09 (RAC 602.98). Hydoaérodrome 0.5NM W. Survoler la pourvoirie 2NM S avant l'atterrissage si aucune comm, ou si en dehors des heures normales d'opération (13-23Z‡).

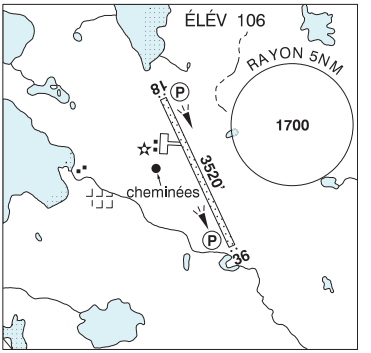
PUVIRNITUQ QC — CYPX



RÉF	N60 03 08 W77 17 15 1N 19°W (2021) UTC-5(4) Élév 83´ A5026 A5032 A5033 LO5 HI1 HI2 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	Ctc exp
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 0540, 1140, 1740, 2340Z Cam météo
SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) Ité. Pilotes doivent fournir une pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-988-2525 ou CELL 819-988-9234 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-988-2972 redevance. VISA et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 01(006°)/19(186°) 6299x148 GRVL Piste 19 descend 0.46%
CERT PISTE	Piste 01/19 AGN IIIB
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols 1 mai-30 sep. Entretien l'hiver 13-21Z‡ exc hols O/T 3 hr PN 1 oct-30 avr. CRFI, PCN.
BALISAGE	01-AS(TE HI) P2, 19-AS(TE HI) P2 ARCAL-123.5 type K
COMM	
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	UNICOM (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 123.5 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 132.275
UNICOM	123.5 (V) 1230-2230Z‡
AWOS	120.45 (français) 128.65 (anglais)
NAV	
NDB	YPX 338 (M) N60 03 30 W77 17 51
DME	YPX 113.5 Ch 82 N60 03 32 W77 17 48 (129´)
ATTENTION	Aire nivelée dimension non-standard. Présence de tuyaux de ventillation du pergélisol dans la bande de piste. Terrain accidenté au NE de la piste 01/19. Possibilité de caribous sur la piste mai-nov.

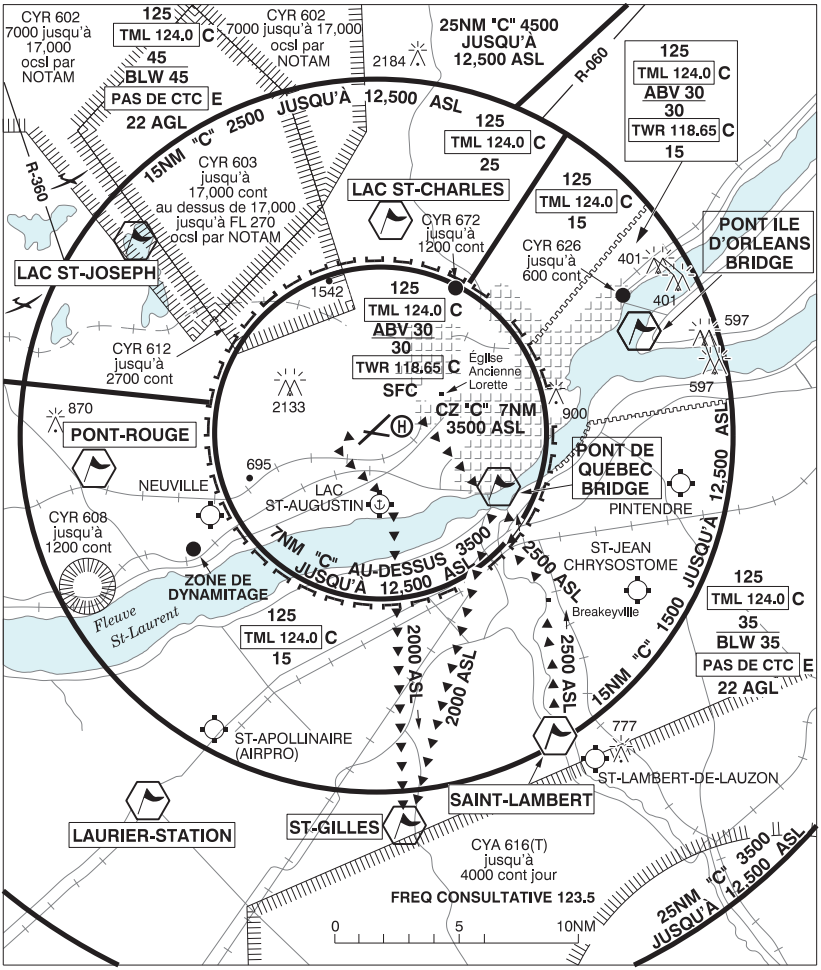
QUAQTAQ QC

CYHA



RÉF	N61 02 47 W69 37 04 24°W (2019) UTC-5(4) Élév 106´ A5033 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-492-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 15Z‡.
PISTE	Piste 18(179°)/36(359°) 3520x100 GVRL Piste 18 monte 1.3% premiers 820´.
CERT PISTE	Piste 18/36 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc jours fériés 1 mai-30 sep; Entretien l'hiver 13-21Z‡ exc jours fériés, O/T 3 hr PN 1 oct-30 avr. CRFI, PCN
BALISAGE	18-AS(TE ME) P2, 36-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.1 type K, RIL situé 20' à l'extérieur du bord de piste.
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3200 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 128.25
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
ATTENTION	Activités aviaire au dépotoir, situé aprx 800´ au NE du seuil 18.

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
LAC ST-CHARLES	VCLSC	N46° 56' 00" W071° 23' 00"
LAC ST-JOSEPH	VCLSJ	N46° 55' 00" W071° 38' 38"
LAURIER-STATION	VCLST	N46° 32' 21" W071° 37' 57"
PONT DE QUEBEC BRIDGE	VCQBR	N46° 44' 42" W071° 17' 18"
PONT ILE D'ORLEANS BRIDGE	VCTMN	N46° 52' 45" W071° 08' 00"
PONT-ROUGE	VCRED	N46° 45' 00" W071° 42' 00"
SAINT-LAMBERT	VCLAM	N46° 35' 00" W071° 12' 28"
ST-GILLES	VCGLS	N46° 30' 30" W071° 21' 58"

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE QUÉBEC/JEAN LESAGE ET CLASSE C DU TERMINAL DE QUÉBEC

Afin de limiter les délais en vol, la congestion des fréquences ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, une procédure permettant au pilote d'obtenir un code transpondeur avant son décollage a été mise à la disposition des aéronefs VFR. Cette procédure obligatoire s'applique aux aéronefs sans plan de vol ou itinéraire de vol déposé auprès de NAV CANADA et désirant pénétrer ou opérer dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA de Québec/Jean Lesage. Tout aéronef ne respectant pas la procédure pour les codes transpondeurs ne sera pas accepté dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA Québec/Jean Lesage.

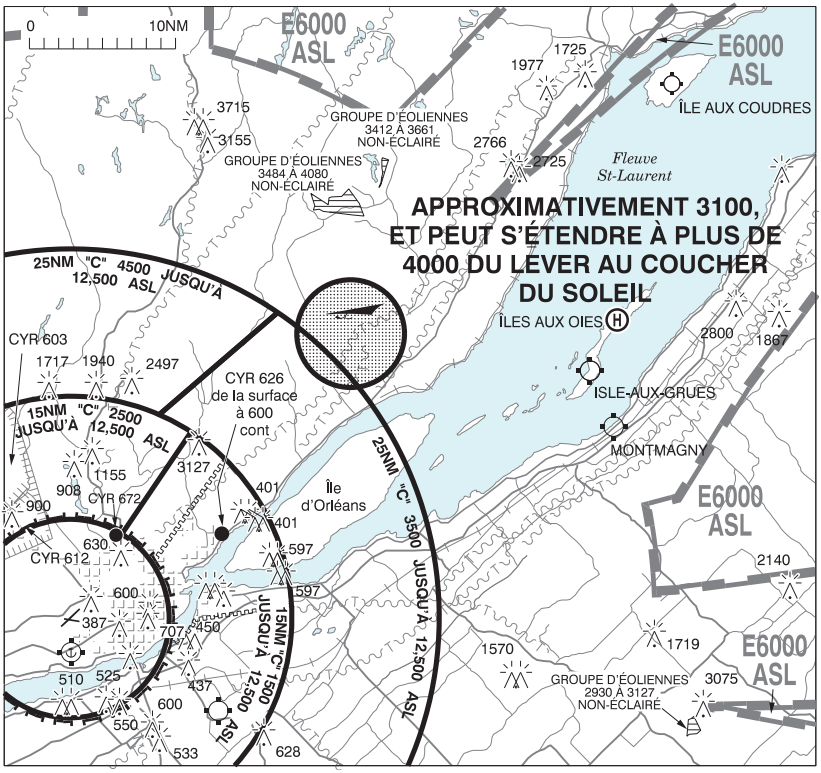
Pour obtenir un code transpondeur:

Un code transpondeur discret doit être obtenu avant de décoller pour l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA Québec/Jean Lesage contactant l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les informations relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre le vol.

Procédures en vol:

1. Réglez votre transpondeur sur le code assigné avant votre première communication avec l'ATC.
2. Dans la mesure du possible, ctc l'ATC au moins 5NM avant de pénétrer dans l'espace aérien de classe C de la CZ et TCA Québec/Jean Lesage.

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - OPÉRATIONS DE PARAPENTE

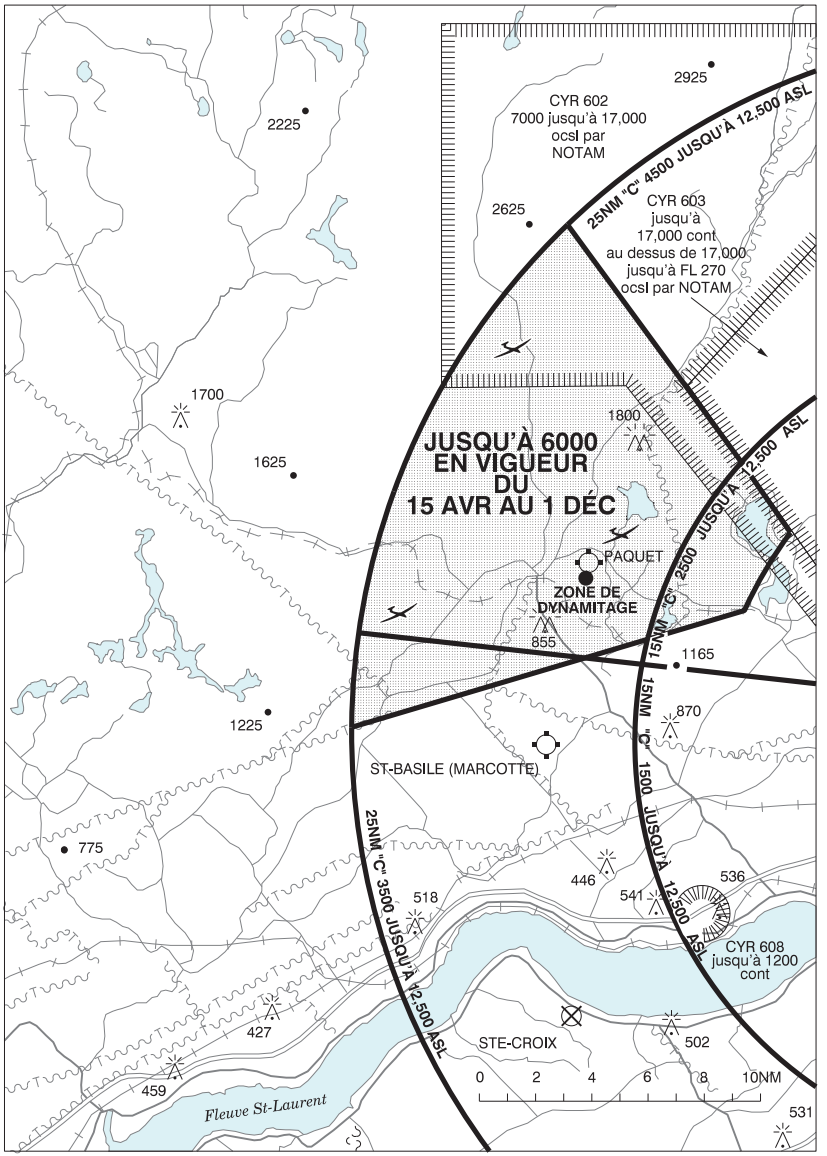


OPÉRATIONS DE PARAPENTE

Des envolées de parapente sont effectuées à partir du sommet du Mont-Ste-Anne du lever au coucher du soleil. La zone d'évolution lors de l'entraînement des parapentistes s'étend jusqu'à approximativement 3100 ASL, et celle des parapentistes accrédités peut s'étendre à plus de 4000 ASL dans un rayon de 3NM à l'exclusion de l'espace aérien de classe C du Terminal de Québec.

Il existe une forte densité de trafic causée par les activités de parapente, la proximité de voies aériennes, de routes VFR ainsi que des vols touristiques locaux, et par conséquent, les pilotes qui évoluent dans cette région doivent être extrêmement vigilants. Si vous avez des commentaires, vous pouvez communiquer avec Transport Canada au 514-633-3240.

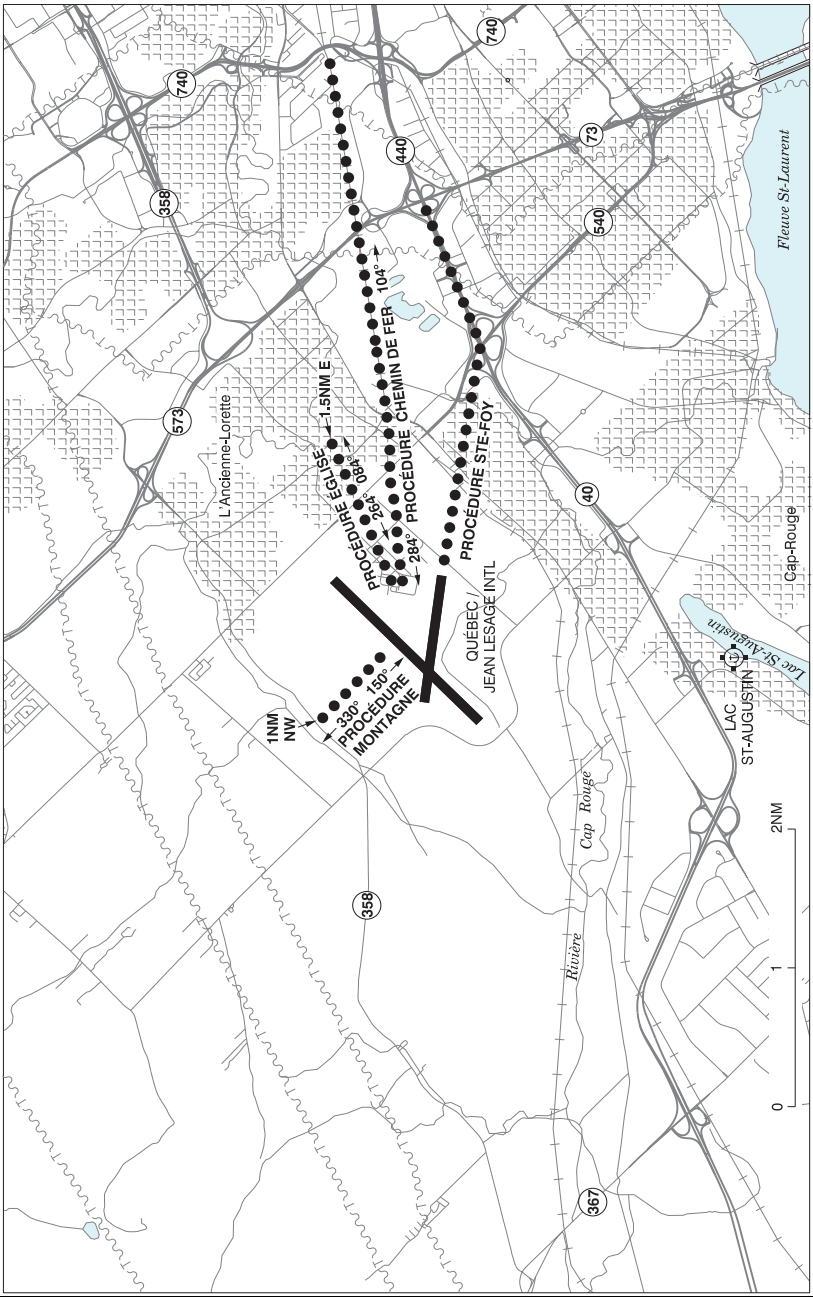
QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - OPÉRATIONS DE PLANEURS



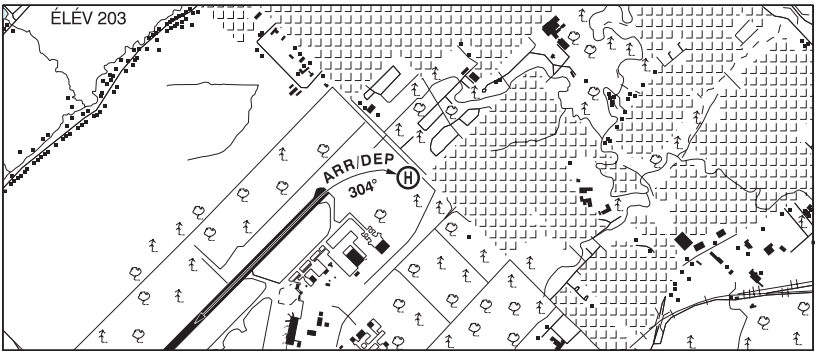
OPÉRATIONS DE PLANEURS

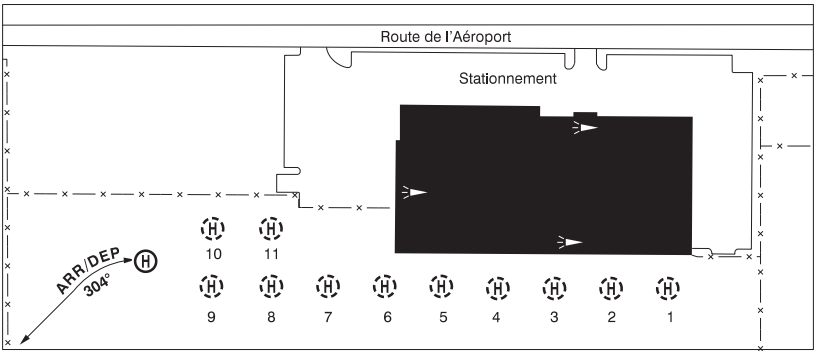
Des ops de planeurs auront lieu dans la région définie ci-dessus, du 15 avr au 1 déc, de la sfc à 6000 ASL inclusivement. Ctc le tml de Québec (fréq 124.0) pour connaître l'utilisation de cette région dans l'espace aérien de classe C.

QUÉBEC HÉLI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



QUÉBEC / CAPITALE HÉLICOPTÈRE QC (Héli) CCH7





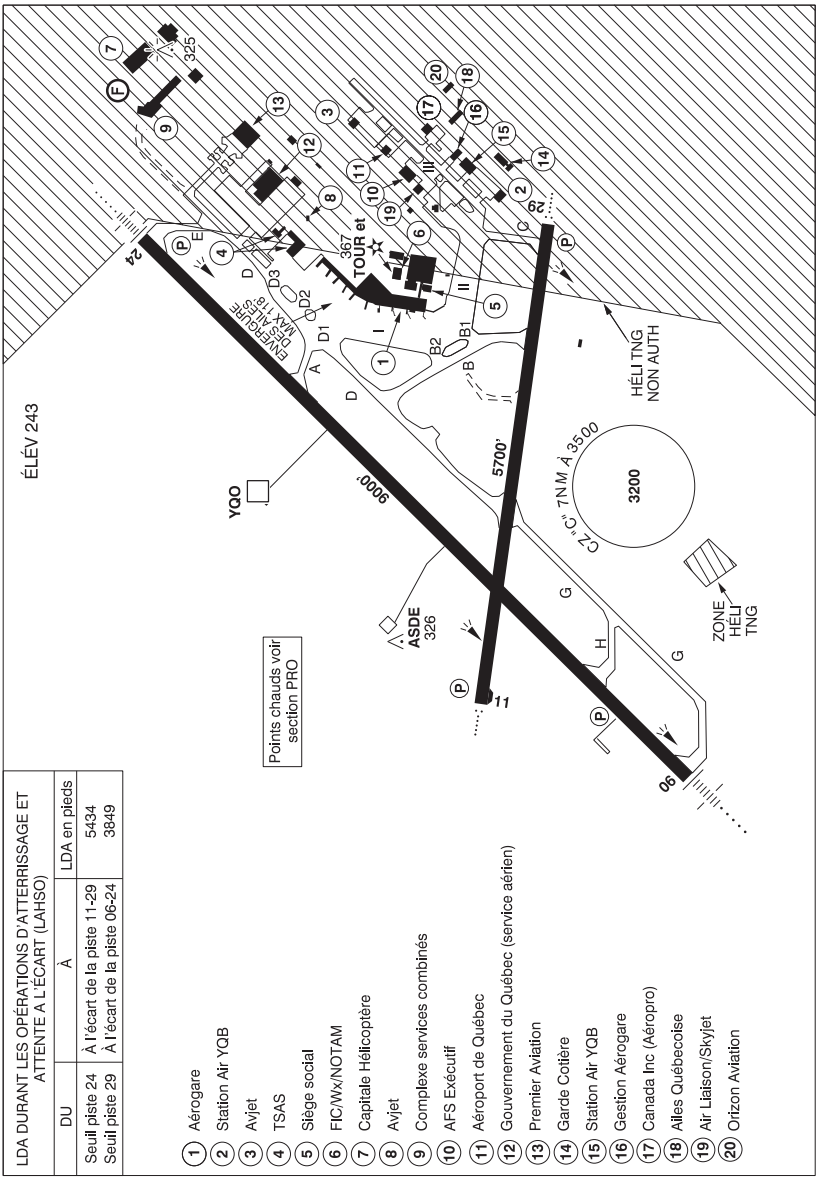
RÉF	N46 48 03 W71 22 27 6WSW 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 203' A5002
EXP	Centre d'Affaires Capital Hélipro Inc. 581-995-9997 Cert 24hr PN
PF	A-1,2,7 C-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) ou 418-871-8678
SERVICES	12-22Z‡ O/T redevances possibles, 25 déc et 1 jan clsd
S	1,2,3,4,6
HELI-SURFACE	FATO/TLOF 64' dia ASPH Aire de sécurité 85' dia Longueur hors tout maximale héli 43' 11 postes de stationnements de 51' dia ASPH
RCR	Exp
BALISAGE	RF(FH)
COMM	
ATIS	(anglais) 134.6; (français) 128.3
SOL	Québec 121.9
TOUR	Québec 118.65
TML	Québec 124.0 VFR

QUÉBEC / CAPITALE HÉLICOPTÈRE QC (Héli) (Suite) CCH7

PRO	Arr/dép trajectoire courbe 304° du héli vers le seuil de piste 24 CYQB, sauf si instruction contraire de la tour de Québec, pente 6% (H3) utilisation jour/nuit. Tous héli doivent ctc le ctl sol de Québec avant départ du FATO et la tour de Québec lorsque prêt pour le décollage. Activer le mode "altitude" du transpondeur en éloignement seulement.
ATTENTION	Ligne électrique non-balisée 670' S du FATO 247' ASL (42 AGL). Tour balisée 787' ESE du FATO 312' ASL (102 AGL).

QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL QC

CYQB



RÉF	N46 47 28 W71 23 36 6WSW 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 243' A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 HI6 T2 CAP OC
EXP	Aéroport de Québec Inc 418-640-0707 H24 Cert Mil (Mil PN 72 hrs)
PF	A-2,3,6 10-05Z‡ A-1 C-4,5

QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL QC (Suite) CYQB

DOUANES	AOE 888-226-7277 H24 1 déc-30 avr, 13-05Z‡ 1 mai-30 nov
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) ou 418-871-8678
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353, plans de vol IFR, vols d'entrainement IFR PPR
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1
HUILE	Toutes
S	1,2,4,5,6
SLIA	DÉSIGNÉ CAT 7
SUP FL	D & A-ice
JASU	Démarreur élect 10/15
CSLT PRIVÉ	Avjet 123.0/122.95 10-02Z‡ 418-871-1958; TSAS 122.9 10-03Z‡ lun-ven, 1000-0230Z‡ sam-dim 418-877-6708, 888-592-3835; Services Aériens du Québec ctc dispatch 129.625 avant arr et dép 20 min PPR; Air Liaison/Skyjet 129.17 11-15Z‡ 2030-2300Z‡ lun-ven 418-872-0999; AFS Exécutif 123.525 10-02Z‡ 418-877-4419; Les Ailes Québécoises Inc. 129.85; Lux FBO 122.825 10-03Z‡ 418-649-8999
MIL CON	Avjet Distributions Inc. 418-871-1958
PISTE	Piste 06(061°)/24(241°) 9000x150 ASPH Piste 24 monte 0.3% Piste 11(114°)/29(294°) 5700x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 06 RVR 1200(1/4sm)/Piste 24 RVR 1200(1/4sm) AGN V Piste 11/29 AGN IIIB
CERT TWY	Twy A AGN IV Twy C AGN IIIB
AIRE DE TFC	Aire de tfc I: Entre poste 33-37 circulation rstd aux aéronefs qui circulent avec une envergure de moins de 118'. Aire de tfc II et III restreints aux aéronefs qui circulent avec une envergure de moins de 118'. Aéronefs avec une envergure de 118' ou plus doivent être remorqués. Aucun stationnement sur l'aire de trafic III. Stationnement interdit sans perms 418-640-0707.
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven mai 1-oct 31, H24 nov 1-avr 30. CRFI, PCN
BALISAGE	06-AN(TE HI) P3, 24-AN(TE HI) P3, 11-AO(TE ME) P2 désaxé de 12° vers le S, 29-AO(TE ME) P2
COMM	
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst)
ATIS	(anglais) 134.6; (français) 128.3
SOL	Québec 121.9 250.0
TOUR	Québec 118.65 236.6 (E) (urgence seulement 418-871-7691)
TML	Québec 124.0 VFR 127.85 IFR 322.8
PAL	Montréal Ctr 135.025 270.9
NAV	
DME	YQO 113.2 Ch 79 N46 47 49 W71 23 34 (312')
ILS	IQB 109.5 (Piste 06) RVR
PRO	Certains acft code AGN IIIB, AGN IV et plus, ne sont pas auth à effectuer un virage de 180° sur les pistes sans perms 418-640-0707. Dép vers la zone d'entrainement CYA616T selon la route indiquée sur la VTPC: **Dép pistes 24 et 29:** Traversez Lac St-Augustin à 2000 ASL puis maintenez 2000 ASL jusqu'à ST-GILLES. **Dép pistes 06 et 11:** Procédez vers le PONT DE QUÉBEC BRIDGE, maintenez 2000 ASL jusqu'à ST-GILLES.

QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL QC (Suite) CYQB

PRO (Suite)

Arr: Ctc le tml en quittant CYA616T, dirigez-vous vers SAINT-LAMBERT puis le PONT DE QUÉBEC BRIDGE selon la route indiquée sur la VTPC, maintenez 2500 ASL.

Les pilotes devraient consulter les cartes d'aéroport canadien (CAC) pour obtenir des détails sur les points chauds établis, avant d'opérer sur des aires de manœuvre. Les CAC sont disponibles gratuitement sur le site Web de NAV.

Vol de parapente: Vol de parapente dans la région du Mont-Ste-Anne se référer à la QUÉBEC VTPC - OPÉRATIONS DE PLANEURS.

Circuits: Circuit à droite piste 24 (RAC 602.96).

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.

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.

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.

DÉPART: Dép dans CZ à l'extérieur des limites de l'aprt de QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL, ctc Québec sol avant décollage. Sinon, appelez la tour de Québec au 418-871-7814.

QUÉBEC / JEAN LESAGE INTL QC (Suite) CYQB

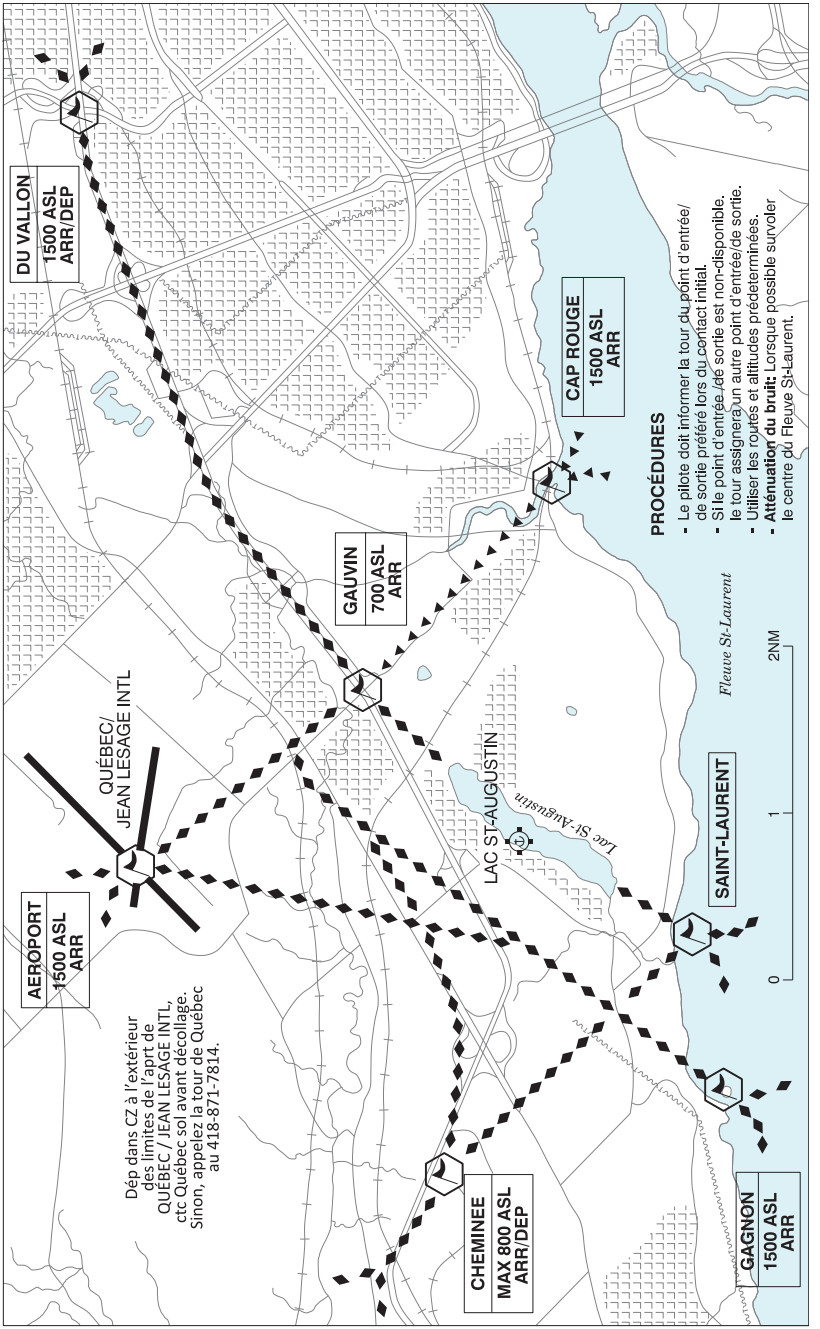
PRO (Suite)	**NIVEAU DE SERVICE DE LA PISTE** **Piste 06 RVR 1200** **Piste 24 (1/4 sm)** **Piste préférentielle:** Anticipez piste 06/24 avec des vents traversiers jusqu'à 25 kt à 90°plutôt que la piste 11. **BRUIT:** À moins d'instruction contraire de l'ATC, meilleur taux de montée pour tous les hélicoptères en montée au-dessus de zones peuplées et évitez de survoler à basse altitude les zones peuplées. **ATC:** Accusé de réception d'autorisation IFR: Relecture de l'autorisation IFR avec sol de la tour de Québec doit comprendre l'indicatif d'appel d'aéronef, le nom du SID assigné et le code de transpondeur. **MULTILATÉRATION:** Les pilotes doivent garder leur transpondeur allumé en tout temps lorsqu'en mouvement sur l'aéroport (allumer avant le défreinage et à l'arrivée, jusqu'à l'arrêt du dernier moteur).
HÉLI	Tous héli doivent ctc le ctl sol. Évitez de survoler la rive Nord du lac St-Augustin. ROUTES: (Voir Québec Héli VTPC) -Église: Pour arr & dep via Église, procédez à un point 1.5NM E, CAP 264°/084°. -Montagne: Pour arr & dep via Montagne, procédez à un point 1NM NW, CAP 150°/330° pas plus haut que 750 ASL. -Chemin de fer: Pour dep via Chemin de fer, procédez CAP 104° jusqu'à un point 1.7NM SE, et survolez le chemin de fer jusqu'à l'autoroute Robert-Bourassa. Pour arr via Chemin de fer, survolez le chemin de fer à partir de l'autoroute Robert-Bourassa jusqu'à un point à un point 1.7NM SE et procédez CAP 284°. -Ste-Foy: À partir de l'autoroute Henry IV, suivre l'autoroute Charest en direction ouest jusqu'à l'interception de la finale de la piste 29 à 1000 pieds ASL ou plus haut. Procéder ensuite vers l'aéroport en suivant l'approche de la piste 29. Éviter de survoler la piste 29. Capitale Hélicoptère proc arr/dep: referrer à QUÉBEC / CAPITALE HÉLICOPTÈRE QC (Heli) PRO. Largage et accrochage de bannière interdit PPR Exp 418-640-0707 Zone héli tng avbl 3hr PPR 418-640-2700 ext 3333
ATTENTION	Antennes doubles aprx 2035´ au N du seuil de la piste 24, 140 AGL, 336 ASL, une seule antenne peinte & éclairée.

QUÉBEC FIC – RCO

Pour obtenir une liste et une carte des RCO au Québec, consulter la section Planification sous RCO du FISE.

QUÉBEC TERMINAL (urgence seulement 514-633-3365)

QUÉBEC / LAC ST-AUGUSTIN CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



QUÉBEC / LAC ST-AUGUSTIN CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
AEROPORT	VCAIR	N46° 47' 18" W071° 23' 51"
CAP ROUGE	VCAPR	N46° 44' 51" W071° 20' 36"
CHEMINEE	VCCHM	N46° 45' 26" W071° 26' 33"
DU VALLON	VCDVL	N46° 47' 54" W071° 17' 24"
GAGNON	VCGAG	N46° 43' 47" W071° 25' 53"
GAUVIN	VCGOV	N46° 45' 58" W071° 22' 22"
SAINT-LAURENT	VCSLR	N46° 43' 59" W071° 24' 27"

RESTRICTIONS ACOUSTIQUES ET PROCÉDURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT RELATIVES À L'EXPLOITATION DES VOLS

Conformément au RAC 105.01 il est interdit d'effectuer des vols touristiques, en tout ou en partie, dans la CZ de QUÉBEC/JEAN LESAGE INTL sauf si ces vols débutent à CYQB.
Conformément au RAC 602.105, Critères acoustiques d'utilisation, les procédures d'atténuation du bruit et les exigences en matière de contrôle du bruit s'appliquent à l'hydroaéroport du lac St-Augustin (Québec).

Restrictions acoustiques relatives à l'exploitation

a. Les vols commerciaux exc circonstances exceptionnelles (lutte contre les incendies de forêts, sauvetage, opérations policières, etc) ne sont pas permis au lac St-Augustin exc si l'exploitant a obtenu l'autorisation écrite du directeur régional de l'aviation civile Transports Canada dont l'adresse est la suivante:

Directeur régional de l'aviation civile
Transports Canada
Édifice de l'administration régionale
700, Leigh Capréol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Fax 855-633-3697
Email: CSVA-VSCA@tc.gc.ca

b. Les posés-décollés ne sont pas autorisés.
c. Les vols d'entraînement ne sont pas autorisés.
d. Les décollages ou les atterrissages ne sont pas autorisés pendant les périodes suivantes:

avant 0800 (heure locale) lundi au vendredi;
avant 0900 (heure locale) samedi;
avant 1000 (heure locale) dimanche.

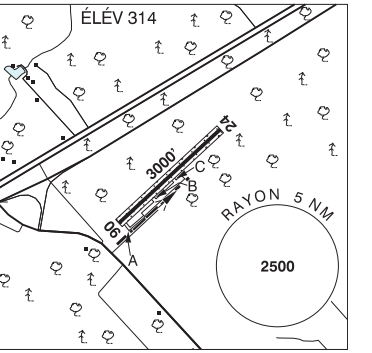
e. Les décollages d'un même aéronef à des intervalles de moins de 60 minutes ne sont pas autorisés pendant les périodes suivantes:

après 1800 (heure locale) lundi au samedi;
en tout temps le dimanche;
en tout temps les jours fériés désignés au Québec.

QUÉBEC / NEUVILLE QC

CNV9

REF	N46 43 24 W71 34 57 1.1NE 16°W (2012) UTC-5(4) Élév 314' A5002 LO6 LO7 LO8 T2
EXP	NeuvilleAero 418-476-8001 Enr PPR 12-02Z‡ lun-ven, 13-02Z‡ sam-dim et jours fériés
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) ou 418-871-8678
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353, plans de vol IFR, vols d'entrainement IFR PPR

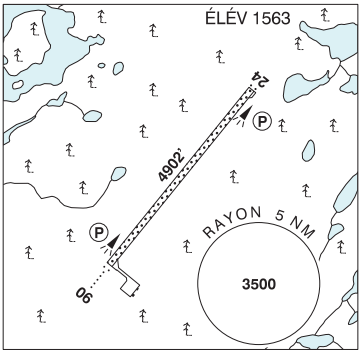


SERVICES	
CARB	100LL, JA PN
HUILE	Toutes
S	1,4,5,6
PISTE	Piste 06(064°)/24(244°) 3000x75 ASPH/GRVL centre 50' ASPH Piste 24 descend 0.7%
RCR	Exp
BALISAGE	06-(TE LO), 24-(TE LO) ARCAL-123.35 type J
COMM	
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 123.35 5NM en dessous de 1500 ASL à l'extérieur de la CZ de CYQB et de la TCA de Québec et excluant la portion au sud du fleuve Saint-Laurent
TOUR	Québec 118.65 236.6 (E)
TML	Québec 124.0 VFR 127.85 IFR 322.8
PRO	Note: Oprs d'aéronefs planifiant un vol au dép ou à l'arr de l'A/D doivent prendre connaissance de la VTPC de Québec et de l'encadré "espace aérien de classe C de Québec"; ils doivent également ctc l'EXP afin d'obtenir une auth (PPR) nécessaire afin de connaître les pro d'arrivées et de départs développées en coordination avec le tml de Québec et avec la TWR de Québec/Jean Lesage. **Piste préférentielle:** Piste 06 pour les décollages. Piste 24 pour les atterrissages. **Circuits:** Circuit à droite piste 24 (RAC 602.96). **Posés/décollés:** Aucun posé-décollé sans l'autorisation préalable de l'exploitant. **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	**Apch aux instruments à CYQB:** Acft volant à l'aprt de Québec / Jean-Lesage Intl (zone de contrôle 1.8NM ENE de l'A/D de Neuville) en apch aux instruments piste 06 peuvent survoler l'A/D de Neuville à 2000 ASL. Possibilité de chevreuils sur la piste et à proximité de l'A/D. Arbres 60 AGL finale Piste 24. Zone de dynamitage rayon 0.5NM centre N46 42 41 W71 35 02 (aprx 0.7NM S A/D) sfc à 828 ASL (500 AGL), mai-oct ocsl par NOTAM.

RENARD QC

CFX5

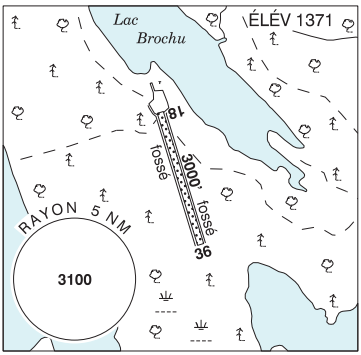
REF	N52 43 50 W72 13 15 19°W (2014) UTC-5(4) Élév 1563' A5019 LO3 LO7 CAP
EXP	Stornoway Diamonds (EXP) 450-616-0088 ext 6115 Christian Rochefort (APM) 418-806-9250 Enr PPR Frais d'atterrissage
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT hrs ltées (voir COMM)
PISTE **RCR**	Piste 06(058°)/24(238°) 4902x98 GRVL AGN IIIA Exp
BALISAGE	06-AO(TE HI) P1, 24-AS(TE HI) P1
COMM **ATF**	 UNICOM (AU) hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 4600 ASL
ATTENTION	Zone de dynamitage rayon 1.0NM centre N52 49 13 W72 11 42 (aprx 6NM NNE A/D) sfc à 4700 ASL, ocsl par NOTAM. Tfc d'héli autour du camp forestier 1NM NW Thld 06 avr-oct, et dans la zone de dynamitage (aprx 6NM NNE A/D) lorsque dynamitage inactif.



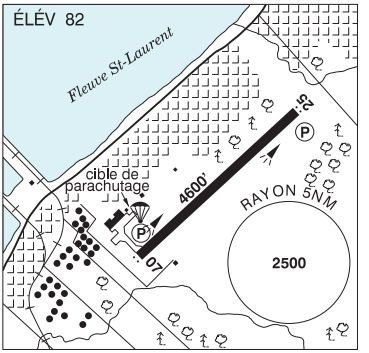
RÉSERVOIR GOUIN / POURVOIRIE ESCAPADE QC

CGN2

RÉF	N48 25 43 W74 31 06 22SE Obedjiwan 15°W (2020) UTC-5(4) Élev 1371' A5009
EXP	Air Tunilik Inc. 514-316-4452 ou 450-666-3718 Enr PPR Frais d'atterrissage
PF	B-1,2,5,7,8 D-3,4,6
PRÉP/VOL **FIC**	(bil) Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **FUEL** **OIL** **S**	 100LL, JA-1, MG-1 12-23Z‡ 100 1,4,5,6
PISTE **RCR**	Rwy 18(178°)/36(358°) 3000x50 GRVL Exp Entretien lté l'hiver.
COMM **ATF**	(bil) tfc 122.75 5NM 4400 ASL
ATTENTION	Possibilité de véhicules sur seuil 18. Présence de cisaillement du vent en apch piste 18. Prkg d'héli 0.2NM N du seuil 18.

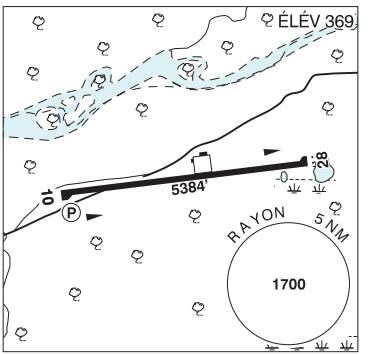


RIMOUSKI QC — CYXK



RÉF	N48 28 40 W68 29 47 1.8NE 18°W (2012) UTC-5(4) Élév 82' A5010 LO7 CAP
EXP	Ville 418-724-3177 Enr
PF	A-1 B-2 C-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES	13-22Z‡ Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1
HUILE	Toutes
S	1,4,6 Salon des pilotes O/R 418-750-5103
PISTE	Piste 07(066°)/25(246°) 4600x150 ASPH AGN IV
RCR	Exp 2 hrs PN à l'extérieur des hrs normales d'affaire PCN
BALISAGE	07-AS(TE LO) P1, 25-AS(TE LO) P1 ARCAL-122.1 type J
COMM	
RADIO	Mont-Joli 122.1 (V) (emerg only 418-775-0055)
MF	Mont-Joli rdo 122.1 PTC avbl 5NM joignant le cercle MF de Mont-Joli par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3200 ASL (RAC 602.98), voir Mont-Joli-Rimouski VTPC.
NAV	
DME	MONT-JOLI YYY 115.9 Ch 106 N48 36 44 W68 12 32 (168')
PRO	Circuit à droite piste 07 (RAC 602.96).
ATTENTION	Activités de paramoteurs entre St-Fabien, Rimouski, Mont-Joli et Matane, sfc jusqu'à 500 ASL ocsl 1200 ASL.

RIVIÈRE-AUX-SAUMONS QC — CTH7



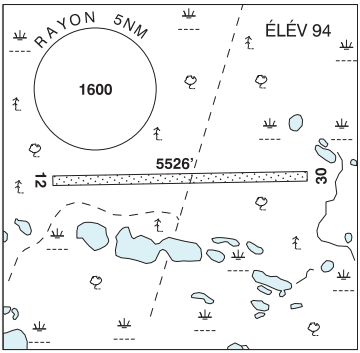
RÉF	N49 24 05 W62 17 43 1.5W 18°W (2022) UTC-5(4) Élév 369' A5011 LO7 LO8 HI6 RCAP
EXP	Safari Anticosti 418-221-2281, 418-255-9717 (Ile d'Anticosti), 418-225-9270 (bureau St-Georges) Enr PPR
PF	C-1
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
PISTE	Piste 10(101°)/28(281°) 5384x80 ASPH Piste 10 monte 0.32%
RCR	Exp (Ile d'Anticosti) A/D fermé du 2 déc-14 mai Entretien lté l'hiver

RIVIÈRE-AUX-SAUMONS QC (Suite) CTH7

BALISAGE	10-(LO) P1 2.5°, 28-AS(LO) PN
COMM	
ATF	UNICOM (AU) hrs ltées O/T tfc 122.9 (15 mai-1 déc) 5NM 3400 ASL
ATTENTION	Possibilité de chevreuils sur la piste.

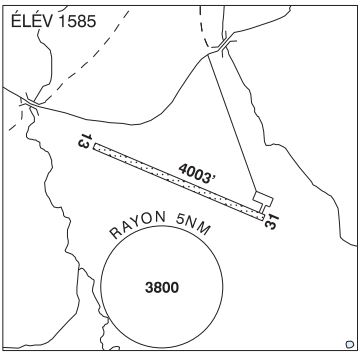
RIVIÈRE BELL QC CRB5

RÉF	N49 04 44 W62 14 13 18°W (2025) UTC-5(4) Élév 94´ A5011
EXP	SEPAQ Anticosti 418-535-0231 Enr PPR
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 12(121°)/30(301°) 5526x102 gravier Piste 30 monte 0.60% première moitié
RCR	Exp Entretien lté
ATTENTION	Animaux sauvages à proximité de la piste.



RIVIÈRE BONNARD QC CRB4

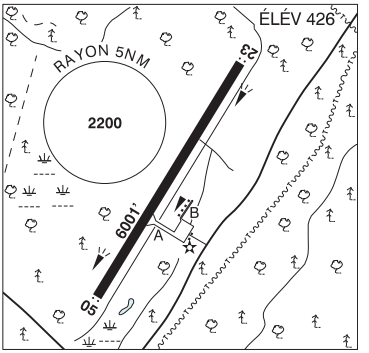
RÉF	N50 42 16 W71 09 45 18°W (2015) UTC-5(4) Élév 1585´ A5010
EXP	Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) 418-571-3310 Enr PPR A/D en svc seulement lors des ops de lutte contre les feux de forêt
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 13(131°)/31(311°) 4003x98 gravier
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4600 ASL



RIVIÈRE-DU-LOUP QC

CYRI

RÉF	N47 45 52 W69 35 04 4.5SSW 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 426' A5002 A5010 LO7 LO8 HI5 HI6 CAP
EXP	Aéropro 418-867-5001 Enr
PF	A-1,2,7,8 C-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO (voir COMM) Cam météo Webcam

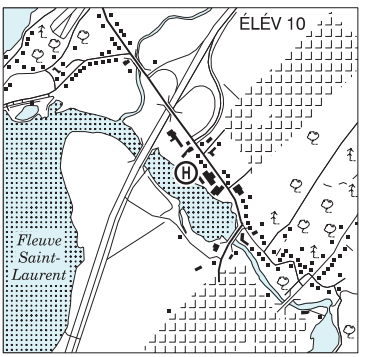


SERVICES	13-22Z‡ 1 mars-31 mai & 1 sep-30 nov; 13-23Z‡ 1 juin-31 août; 13-21Z 1 déc-28 fév O/T redevance possible 418-867-5001/868-9338
CARB	100LL, JA-1
HUILE	15W50
S	4,5,6
PISTE	Piste 05(049°)/23(229°) 6001x150 ASPH AGN IV
RCR	Exp ou 418-868-9338 CRFI, PCN Frais de rappel
BALISAGE	05-AS(TE ME), 23-AS(TE ME) ARCAL-122.775 type K
COMM	
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.775 5NM 3500 ASL
PAL	Montréal Ctr 125.1 299.6
AUTO	122.025

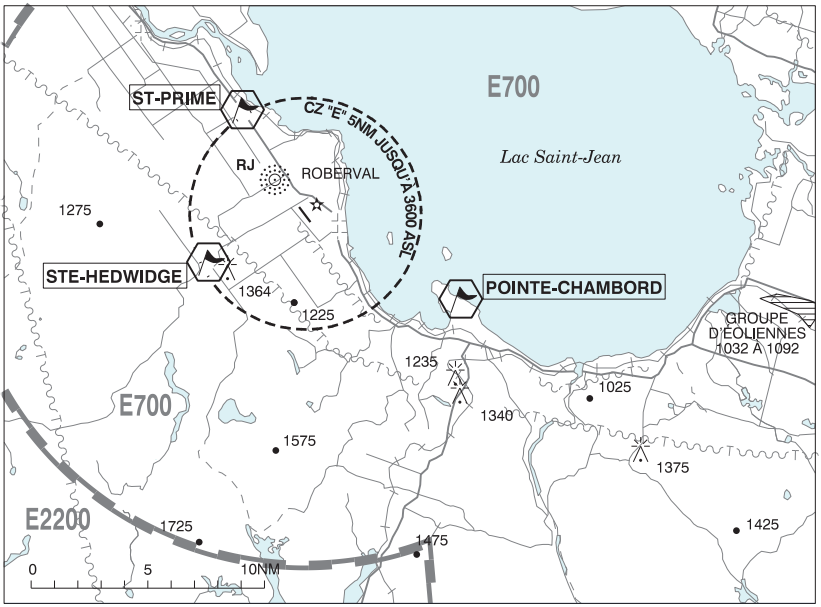
RIVIÈRE-DU-LOUP QC (Héli)

CSS2

RÉF	N47 50 56 W69 32 32 17°W (2015) UTC-5(4) Élév 10' A5002
EXP	Garde côtière canadienne 418-648-7488 Enr PPR 13-20Z lun-ven
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 70' x 70' CONC Aire de sécurité 120' x 120'
RCR	Exp



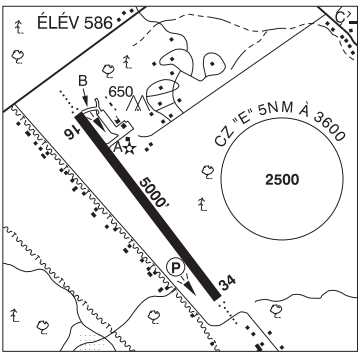
ROBERVAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
POINTE-CHAMBORD	VCHAM	N48° 27' 47" W072° 05' 17"
STE-HEDWIDGE	VCHDG	N48° 28' 50" W072° 21' 45"
ST-PRIME	VCSTP	N48° 35' 38" W072° 20' 12"

ROBERVAL QC CYRJ

RÉF	N48 31 12 W72 15 57 2W 17°W (2013) UTC-5(4) Élév 586' A5010 LO6 LO7 HI5 HI6 CAP
EXP	Services ADR Inc 418-275-2344 Cert
PF	A-6,7,8 C-1,2,3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. TAF 13-03Z‡, hrs d'émission: 13, 20Z (DT 12, 14, 20Z).

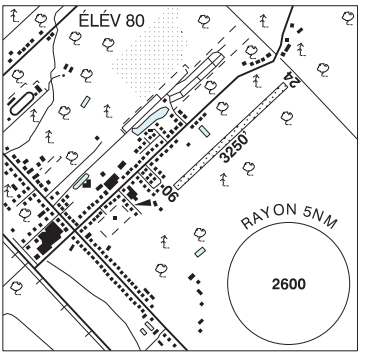


ROBERVAL QC (Suite) CYRJ

SERVICES	
CARB	100LL, JA-1
HUILE	15W50, W100, W100+, huile à turbomoteur
S	1,4,5,6
CSLT PRIVÉ	Services ADR Inc 130.3 1200-2200Z‡ lun-ven, 1300-2100Z‡ sam-dim disponibilité ltée.
PISTE	Piste 16(160°)/34(340°) 5000x150 asphalte Piste 16 descend 0.52%
CERT PISTE	Piste 16/34 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Aviser Services ADR Inc sur 130.3 pour stationnement. Disponibilité ltée.
RCR	Exp 1200-2200Z‡ lun-ven 1300-2100Z‡ sam-dim. O/T pour MEDEVAC 2 hr PN pour RSC/CRFI & 3 hr PN pour l'entretien hivernal. O/T pour autre acft 6 hr PN pour RSC/CRFI et entretien hivernal. Redevance 418-275-2344 PCN
BALISAGE	16-AO(TE ME), 34-AO(TE ME) P2 ARCAL-122.2 type K
COMM	
RCO	Rouyn rdo 122.2 PTC avbl (RAAS) 11-03Z‡ Québec rdo 123.55 5680 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	Rouyn rdo 11-03Z‡ O/T tfc 122.2 5NM 3600 ASL (RAC 602.98)
NAV	
NDB	RJ 378 (M) N48 32 41 W72 17 40
ATTENTION	P-line W du seuil de piste 34.

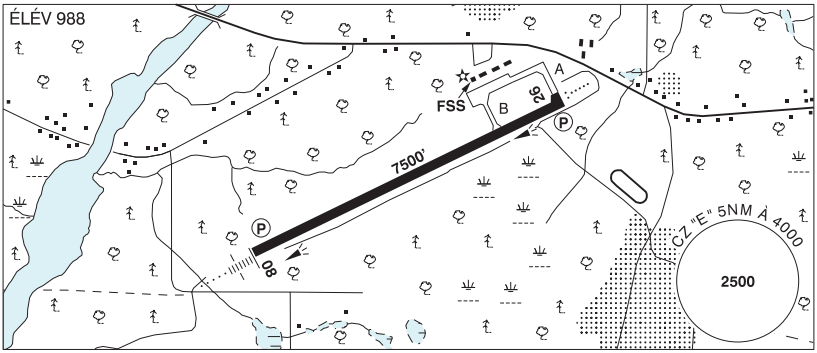
ROUGEMONT QC CTY5

RÉF	N45 26 20 W73 02 14 15°W (2012) UTC-5(4) Élév 80´ VTA A5002
EXP	Benoit Tétreault 450-777-2074 Enr PPR
PF	A-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter les numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Autorisation IFR ou activation 514-633-3271.



SERVICES	
S	1,2,4,5,6
PISTE	Piste 06(063°)/24(243°) 3250x65 GRVL/GAZON Centre 20' GRVL
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver
BALISAGE	LO non-std O/R
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3100 ASL
PRO	Circuit à droite piste 06 (RAC 602.96).
ATTENTION	**Faune:** Possibilité d'animaux sur la piste. **Trafic:** Possibilité de mouvements d'hélicoptères près de la piste. **Espace aérien:** A/D à l'intérieur de la CYA 623(H), sfc à 3000 ASL, cont le jour.

ROUYN-NORANDA QC CYUY



RÉF	N48 12 22 W78 50 08 7.5ESE 13°W UTC-5(4) Élév 988' A5009 LO4 LO7 HI1 HI4 HI5 CAP
EXP	Ville 819-762-8171 (administration), 819-797-7141 (opération) Cert
PF	A-1,2,3,6 C-5 D-4
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	11-02Z‡ lun-ven, 13-21Z‡ sam-dim exc jours fériés 819-277-5925, O/T redevance 1 hr PN 819-762-0811
CARB	100LL, JA-1
HUILE	Toutes
S	1,2,4,5
SUP FL	D-Ice
PISTE	Piste 08(077°)/26(257°) 7500x150 asphalte
CERT PISTE	Piste 08 RVR 1200(1/4sm)/Piste 26 RVR 1200(1/4sm) AGN IV
RCR	Exp 10-04Z‡, O/T 1 hr PN pour CRFI & 2 hrs PN pour l'entretien hivernal redevance 888-333-0273 PCN
BALISAGE	08-AN(TE HI) P2, 26-AO(TE HI) P2
COMM	
RADIO	Rouyn 122.2 PTC avbl (V) (urgence seulement 819-764-4664)
RCO	Québec 123.475 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	radio 122.2 5NM 4000 ASL (RAC 602.98)
NAV	
NDB	Rouyn YUY 218 (M) N48 10 22 W78 56 19
DME	Rouyn IUY 109.9 Ch 36 N48 12 40 W78 49 05 (1004´)
LOC	UY 109.9 (piste 08)
PRO	Plan Opérationnel par Visibilité Réduite (RVOP) Aucune Limitation.

ROUYN FSS – RCO

Roberval 122.2 (RAAS) 11-03Z‡ (N48 31 W72 15)
St-Hubert 118.4 (RAAS) 0500-1045Z‡ mardi-sam, 0300-1045Z‡ dim-lun avr-oct; 0400-1045Z‡ mardi-sam, 0100-1045Z‡ dim-lun nov-mar (N45 31 W73 25)
Val-d'Or 118.5 (RAAS) 0325-1030Z‡ (N48 03 W77 47)

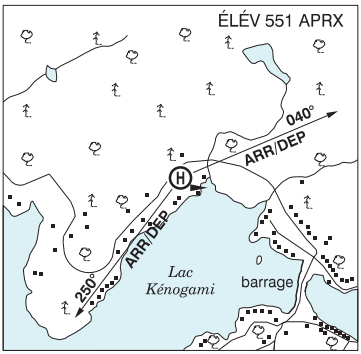
RUSSELL-BURNETT QC — Voir MATANE / RUSSELL-BURNETT

SAGARD QC (Héli) CSG9

RÉF	N47 59 27 W70 04 39 16ºW (2024) UTC-5(4) Élév 785' A5010 CAP
EXP	Les Hélicoptères Canadiens Ltée 514-919-9930 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC** **ACC**	 Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) Montréal 800-633-1353
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 90' dia CONC Aire de sécurité 150' dia Exp
BALISAGE	RY(LO) (avec des feux verts) FH
COMM **ATF** **PAL**	 tfc 123.2 5NM 1800 ASL Montréal Ctr 125.1
PRO	Arr/dép 030º & 210º du héli.
ATTENTION	Lignes de haute-tension 500' à l'est du héli 150 AGL

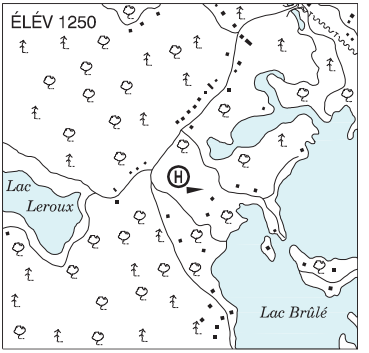
SAGUENAY / OLIGNY QC (Héli) COL5

RÉF	N48 18 58 W71 13 21 9WSW 17°W (2018) UTC-5(4) Élév 551´ aprx A5010
EXT	Chantal Lussier 514-973-4860 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC**	(bil) Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 45' x 45' CONC Aire de sécurité 80' x 80' Longueur hors tout maximale héli 37.86' Exp Entretien lté l'hiver



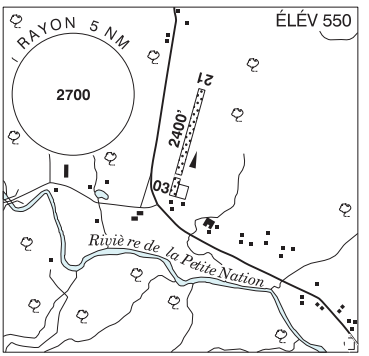
COMM **TOUR** **CSLT VFR**	 Bagotville 126.2 Bagotville Tml 121.2
PRO	Arr/dép 040° & 250° du héli, utilisation de jour seulement. Référer à la VTPC de Bagotville

STE-AGATHE (AIM) QC (Héli) CSV2



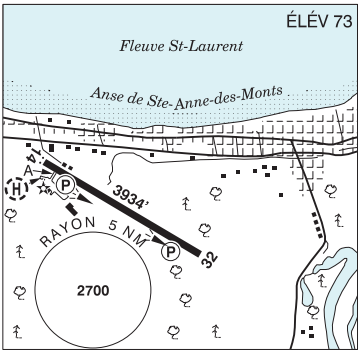
REF	N46 06 40 W74 17 38 15°W UTC-5(4) Élév 1250' A1903 A5002
EXP	La Compagnie Américaine de Fer et Métaux Inc 514-494-2000 Enr PPR Héli clsd 2 nov-30 avr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO 100' x 100' GRVL TLOF 30' dia GAZON Aire de sécurité 160' dia Exp Aucun entretien l'hiver
BALISAGE	RW(LO) Bleu RF(FL)
COMM **ATF**	tfc123.2 5NM 4300 ASL

ST-ANDRÉ-AVELLIN QC CAA2



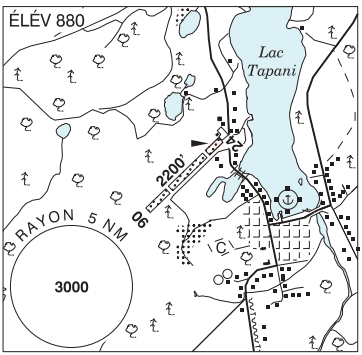
RÉF	N45 44 28 W75 04 20 1NW 14ºW UTC-5(4) Élév 550' A1905 A5000 A5002
EXP	Corporation Aérodrome St-André-Avellin 819-983-8454 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 03(028°)/21(208°) 2400x55 gazon Seuil piste 03 décalé 400' Exp Entretien lté l'hiver. Ops sur ski.
COMM **ATF**	tfc 122.75 5NM 3600 ASL
PRO	Circuit à droite piste 03 (RAC 602.96). Circuit piste 21 monter dans l'axe de piste jusqu'à 1600 ASL avant d'amorcer le virage en vent de travers.
ATTENTION	Arbres en courte finale pistes 03 et 21. Animaux sauvages à proximité de la piste. Tour 1460 ASL (450 AGL) 1.2NM W. Évitez de voler directement au-dessus de la maison en courte finale 03.

STE-ANNE-DES-MONTS QC — CYSZ



RÉF	N49 07 12 W66 31 44 1.7W 19°W (2013) UTC-5(4) Élév 73´ A5010 LO7 CAP
EXP	Service d'incendie 418-763-8099 Enr
PF	C-1,2,3,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	AUTO (voir COMM)
SERVICES	Redevance possible pour svcs 1 hr PN Avjet 418-764-6533
CARB	100LL, JA-1
S	6
PISTE	Piste 14(141°)/32(321°) 3934x98 ASPH Piste 14 monte 0.83% AGN IIIA
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
HÉLI-SURFACE	Plate-forme de stationnement: 66' dia ASPH
BALISAGE	14-AS(TE ME) P2, 32-(TE ME) P2 ARCAL-122.8 type J
COMM	
ATF	tfc 122.8 5NM 3100 ASL
AUTO	122.025
NAV	
NDB	K7 211 N49 07 43 W66 33 00
PRO	Circuit à droite piste 32 (RAC 602.96).
ATTENTION	Terrain élevé au S et SE de l'A/D. Groupe d'éoliennes 8NM WSW de l'A/D, alt max 1290 ASL.

STE-ANNE-DU-LAC (AVIATION PLMG INC.) QC — CAL8



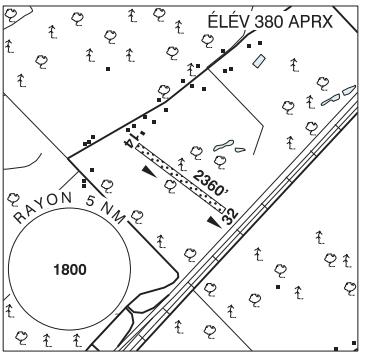
RÉF	N46 53 04 W75 19 58 Adj 14°W (2015) UTC-5(4) Élév 880´ A5002
EXP	Aviation PLMG Inc 819-440-8632 Enr PN
PF	C-1,2 D-3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
HUILE	100, W100, 15W50, MIL5606
S	1,2,3,4,5,6

STE-ANNE-DU-LAC (AVIATION PLMG INC.) QC (Suite) CAL8

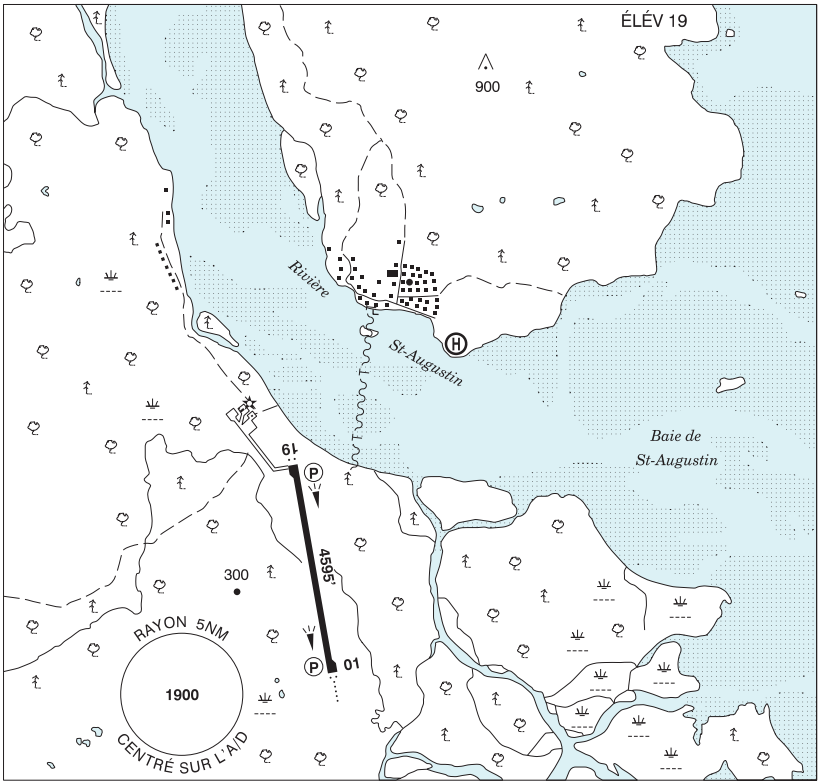
PISTE RCR	Piste 06/24 2200x60 GAZON Piste 06 seuil décalé 600´ Piste 24 seuil décalé 400´ Exp Aucun entretien l'hiver. Ops sur skis.
COMM ATF	UNICOM hrs ltées à hydroaérodrome adj O/T tfc 122.7 5NM 3900 ASL
PRO	Rampe de mise à l'eau à A/D.
ATTENTION	Hydroaérodrome adj SE Fréq commune. Arbres 60' finale piste 06. Arbres longeant côté S de la piste.

ST-APOLLINAIRE (AIRPRO) QC CAA4

RÉF	N46 35 13 W71 33 40 2.6WSW 16°W (2016) UTC-5(4) Élév 380' aprx A5002
EXP	AirProGyro 418-580-8912/881-1550 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5 D-6,7,8
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 14(143°)/32(323°) 2360x30 GAZON Exp Entretien lté l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 4NM 1500 ASL excluant la TCA de Québec
ATTENTION	Arbres aprx 60 AGL longeant les deux côtés du point central de la piste. Possibilité de vol de paramoteurs SW de l'A/D (côté rang Marigot). Espace aérien de classe C à partir de 1500 ASL, voir la VTPC de Québec. Ligne électrique sur l'apch piste 14. Ops SATP max 675 ASL (400 AGL) aprx 3NM NNE A/D mai-dec.



ST-AUGUSTIN QC — CYIF



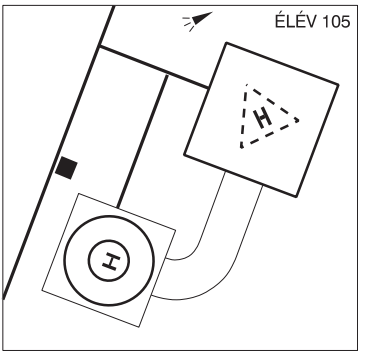
RÉF	N51 12 36 W58 39 27 19°W (2020) UTC-4 Élév 19' A5011 LO7 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-947-2766 1045-2400Z lun-ven, 1230-2045Z dim O/T 3 hr PN pour MEDEVAC. Cert
PF	C-1,3,4,5 ctc Exp pour info, accès à St-Augustin par aéroglisseur.
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT 418-947-2766 11-23Z lun-ven, 13-19Z dim (voir COMM)
PISTE	Piste 01(010°)/19(190°) 4595x100 ASPH
CERT PISTE	Piste 01/19 AGN IIIA
RCR	Exp Déneigement 10-24Z dim-ven 15 oct-15 mai O/T PN PCN
BALISAGE	01-AO(TE ME) P2, 19-AS(TE ME) P2 ARCAL-123.5 type K
COMM	
RCO	Québec rdo 119.575 (FISE) 126.7 (bcst)
ATF	UNICOM (AU) 11-23Z lun-ven, 13-19Z dim O/T tfc 123.5 corridor voir section PRO
NAV	
DME	IIF 108.7 Ch 24 N51 12 09 W58 39 15 (32´)
LOC	IIF 108.7 (piste 19)

ST-AUGUSTIN QC (Suite) CYIF

PRO	Circuit à droite piste 19 (RAC 602.96). O/T tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir Section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Antenne de 900 ASL située à 1.6NM NE.

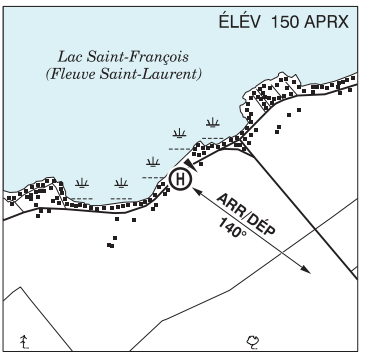
ST-AUGUSTIN QC (Héli) CTH9

RÉF	N51 13 25 W58 38 34 19°W (2025) UTC-4 Élév 105' A5011
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 418-947-2766 Enr
PF	C-1,2,4,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **AIRE DE TFC** **RCR**	76' x 76' pavé uni 100' x 100' 66' x 66' pavé uni GIDC Mecatina 418-961-5853 Aucun entretien l'hiver sur l'aire de tfc.
BALISAGE	RY LO ARCAL-123.5 type J
COMM **RCO** **ATF**	Québec rdo (St-Augustin) 119.575 (FISE) 126.7 (bcst) UNICOM 11-23Z lun-ven, 13-19Z dim à l'A/D 1NM SW O/T tfc 123.5 corridor voir section PRO.
PRO	Arr/dép SW, SE & NE. O/T tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir Section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Antenne 900 ASL 0.75NM N.



STE-BARBE QC (Héli) CBB8

RÉF	N45 10 37 W74 13 11 1.3NM 14°W (2018) UTC-5(4) Élév 150' aprx VTA A5002
EXP	Chantal Lussier 514-973-4860 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (sans frais à l'intérieur du Canada ou 866-541-4105 (sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 50' x 50' ASPH Aire de sécurité 65' x 65' Longueur hors tout maximale héli 38.6' Exp

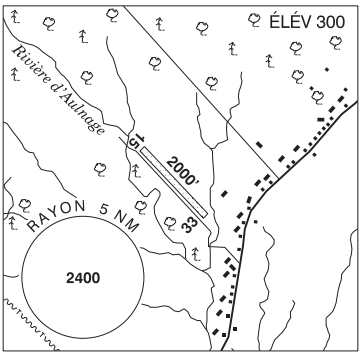


STE-BARBE QC (Héli) (Suite) CBB8

COMM ATF	tfc 123.2 5NM 2000 ASL
PRO	Arr/dép 140° du héli.

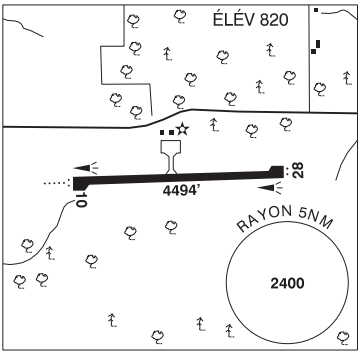
ST-BASILE (MARCOTTE) QC CTR6

RÉF	N46 47 01 W71 49 35 1.7N 16°W (2014) UTC-5(4) Élév 300' A5002
EXP	Denis Marcotte 418-329-3115 Enr PPR
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 15/33 2000x40 gazon/neige Piste 33 monte 1.0%. Exp Aucun entretien l'hiver. Piste molle le printemps.
COMM ATF	tfc 123.2 2NM 3300 ASL



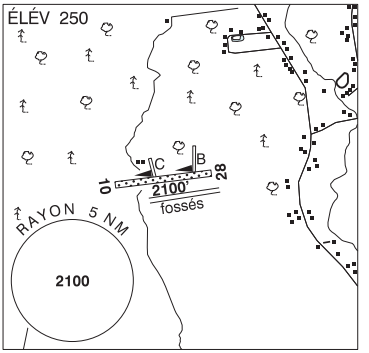
ST-BRUNO-DE-GUIGUES QC CTA4

RÉF	N47 26 57 W79 25 05 7N 12°W (2013) UTC-5(4) Élév 820' A5001 LO4 LO7 CAP
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 819-728-2684 ou 418-643-1490 Enr
PF	A-1 C-2 D-3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC ACC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) Toronto 888-217-1241
PISTE RCR	Piste 10(102°)/28(282°) 4494x100 ASPH Piste 10 monte 1.07% AGN IIIB Exp 1230-2245Z‡ lun-ven exc jours fériés, O/T 3 hr PN MEDEVAC seulement CRFI, PCN
BALISAGE	10-AO(TE ME), 28-AS(TE ME) ARCAL-123.2 type K
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3900 ASL
PRO	Circuits à droite piste 28 (RAC 602.96)
ATTENTION	Possibilité d'animaux sauvages à l'intérieure du périmètre de l'aprt.



ST-CUTHBERT (ULM QUÉBEC) QC

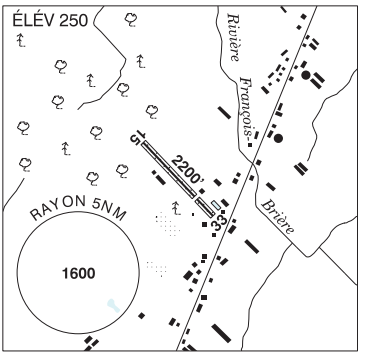
CCU2



RÉF	N46 10 26 W73 16 44 2.6NW 15°W (2018) UTC-5(4) Elev 250' A5002
EXP	Ulm Québec Inc 514-502-6525 Enr
PF	B-2, D-1
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
CARB	MG-4
HUILE	Aéroshell 4 Plus
S	2,4,5
PISTE	Piste 10(098°)/28(278°) 2100x80 gazon
RCR	Exp Entretien lté l'hiver. Possibilité de piste fermée lorsque le terrain est détrempé.
COMM	
ATF	tfc 123.5 5NM 3300 ASL
ATTENTION	Antenne aprx 1NM N 495 ASL (135 AGL)

ST-DOMINIQUE QC

CSS4

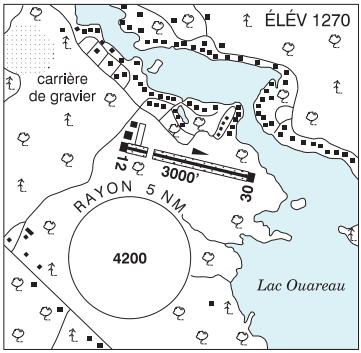


RÉF	N45 37 57 W72 49 08 16°W UTC-5(4) Élév 250' VTA A5002
EXP	Association Vol à voile Champlain Inc 450-771-0500 Enr PPR
PF	B-7 C-1,2,3 D-4,5,6,8
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 15/33 2200x100 ASPH/GAZON Piste 33 seuil décalé 500'
RCR	Exp Aucun entretien l'hiver
COMM	
ATF	UNICOM 122.475 5NM 3300 ASL
PRO	Circuits planeur peuvent être à droite selon la direction du vent. Avion remorqueur: Décollage piste 33 seulement, atterrissage piste 15 seulement, circuits opposés aux circuits planeur en tout temps.
ATTENTION	A/D à l'intérieur du CYA 627(S) jusqu'à 3000 ASL cont le jour. Opérations de planeurs. Opérations voltigue en planeur ocsl avr-nov dans un rayon de 2NM de la piste entre 2300 et 7000 ASL. Ligne à haute tension et grands arbres aprx 600' de la fin du seuil décalé piste 33.

ST-DONAT QC

CSY4

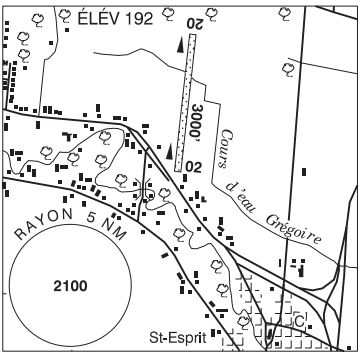
RÉF	N46 18 21 W74 10 53 15°W UTC-5(4) Élév 1270' A5002
EXP	Municipalité de St-Donat 819-424-2383 Enr
PF	C-2,4,5 D-6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES HUILE S	 65, 80, 100 1,2,3,4,5
PISTE RCR	Piste 12/30 3000x70 asphalte/gravier Centre 30' asphalte Piste 12 seuil décalé 600'. Caron Avn 819-424-7842 Entretien limité l'hiver
COMM ATF	 tfc 123.2 5NM 4300 ASL
PRO	Pas de poser-décoller. Circuit à droite piste 12 (RAC 602.96). Décollage piste 12 maintenir le cap de piste au meilleur taux de montée jusqu'à 600´ AAE BPOC.
ATTENTION	Ailes libres 5NM SSE jusqu'à 7400 ASL, 1 mai-15 nov. Câble de treuillage à la sablière montant jusqu'à 1000 AGL. Possibilité de chevreuil sur la piste.



ST-ESPRIT QC

CES2

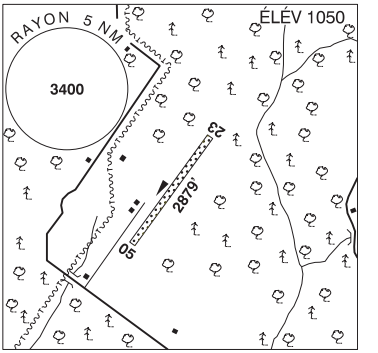
RÉF	N45 54 41 W73 40 21 Adj NNW 14°W (2024) UTC-5(4) Élév 192' VTA A5002
EXP	Parachute Montréal Rive Nord & Rive Sud 450-577-1862, 450-602-8981 Enr PPR
PF	C-1
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 02/20 3000x75 gazon Exp Aucun entretien l'hiver nov-mars
COMM ATF A/G	 tfc 123.2 5NM BLW 2500 ASL 129.85
PRO	Acft itinerant non auth.
ATTENTION	Activité de parachutisme mars-nov jusqu'à BLW 18,000 ASL. P-line et grange 30 AGL 300' S du seuil 02. Antenne 500 ASL 1.4NM SSE A/D. Possibilité d'animaux sauvages à proximité de la piste.



ST-FERDINAND QC

CSH5

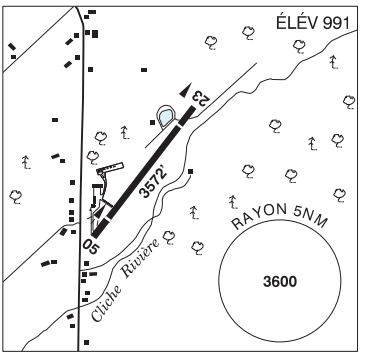
RÉF	N46 07 35 W71 32 11 16°W (2015) UTC-5(4) Élév 1050' A5002
EXP	M. Langlois 819-552-2492 Enr
PF	C-1,2,3,4,5
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES S	1,2,4,5,6
PISTE RCR	Piste 05(052°)/23(232°) 2879x75 gazon/gravier Exp Aucun entretien l'hiver
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 4100 ASL



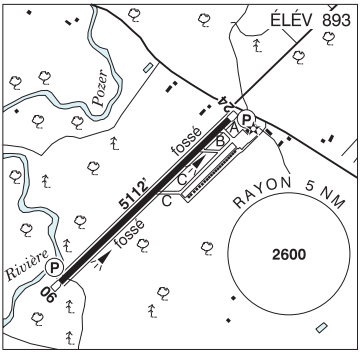
ST-FRÉDÉRIC QC

CSZ4

RÉF	N46 19 53 W70 57 39 2N 17°W UTC-5(4) Élév 991' A5002 LO6 LO7 LO8 RCAP
EXP	Grondair 418-426-2313 Enr
PF	A-1 B-3 C-6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES CARB HUILE S	100LL Toutes 1,2
PISTE RCR	Piste 05(054°)/23(234°) 3572x72 asphalte Piste seuil 05 décalé 467' Piste seuil 23 décalé 542' Piste 23 monte 2.0%. Exp Entretien lté l'hiver
BALISAGE	05-(TE LO), 23-(TE LO) ARCAL-121.7 appuyez distinctement sur le bouton du mic 3 fois en 5 sec
COMM ATF ARR DEP	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 4000 ASL Montréal Centre 135.025 270.9 Montréal Centre 135.025 270.9
ATTENTION	Ferme d'animaux à fourrure aprx 14 NM SW de l'A/D 1er fév-15 juin (voir l'AIM de TC RAC 1.10.1)



ST-GEORGES QC — CYSG

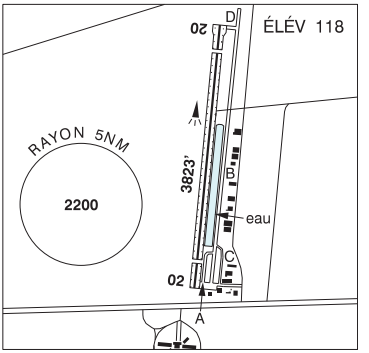


RÉF	N46 05 47 W70 42 52 1.5WSW 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 893´ A5002 LO6 LO8 HI5 HI6 CAP
EXP	Aviation CMP 418-228-7127 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
DOUANES	AOE-15 888-226-7277 12-04Z‡
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	ALTIMÈTRE/VENT 13-01Z‡ mer-dim, 13-23Z‡ lun-mar 1 mai-30 sep; 14-23Z‡ sam, 13-23Z‡ dim-ven 1 oct-30 avr (voir COMM) AUTO 418-222-5892 (voir COMM) Cam météo
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl)
HUILE	Toutes
PISTE	Piste 06(062°)/24(242°) 5112x75 ASPH Piste 06 monte 1.5% premiers 2200´. Piste 24 monte 0.6% premiers 1000´ AGN IIIA
AIRE DE TFC	Code d'accès 12215
RCR	Exp Entretien lté l'hiver. 13-23Z‡ dim-ven, 14-23Z‡ sam O/T 3 hrs PN durant les hrs d'affaires 418-228-7127 PCN
BALISAGE	06-(TE LO) P1, 24-(TE LO) P1 2.5° ARCAL-122.15 type J
COMM	
MF	UNICOM (AU) 13-01Z‡ mer-dim, 13-23Z‡ lun-mar 1 mai-30 sep; 14-23Z‡ sam, 13-23Z‡ dim-ven 1 oct-30 avr O/T tfc 122.15 5NM 3900 ASL (RAC 602.98)
AUTO	123.175 (bil)
NAV	
DME	BEAUCE YJX 117.2 Ch 119 N45 55 30 W70 50 46 (1609´)
ATTENTION	Du seuil 06, aéronef à l'autre seuil non-visible. Circuit d'A/D piste 24, tour 1.4NM au SE de l'A/D 1315 ASL. Possibilité d'animaux sauvages à proximité de la piste. Possibilité d'activité acrobatique au-dessus l' A/D entre 3400 ASL et 6500 ASL.

ST-HONORÉ QC — Voir CHICOUTIMI / ST-HONORÉ

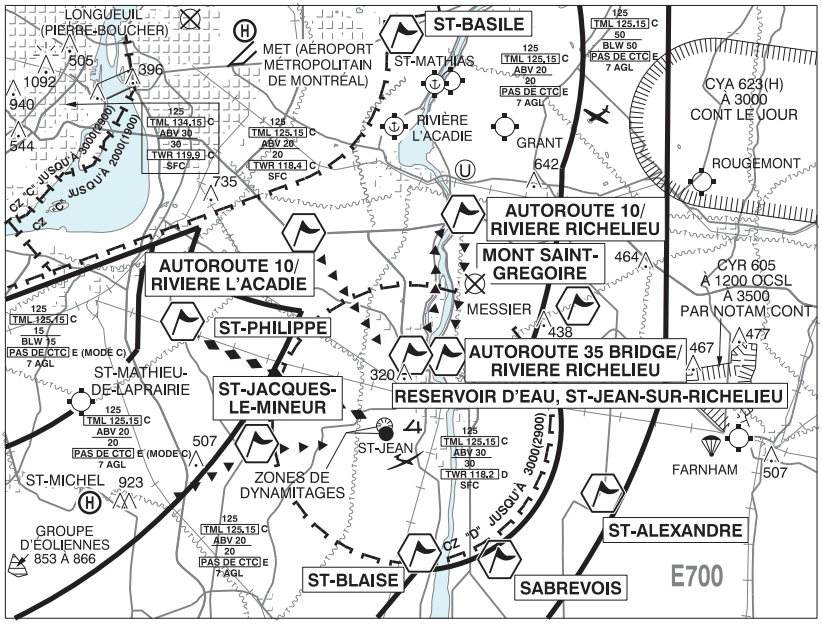
ST-HYACINTHE QC

CSU3



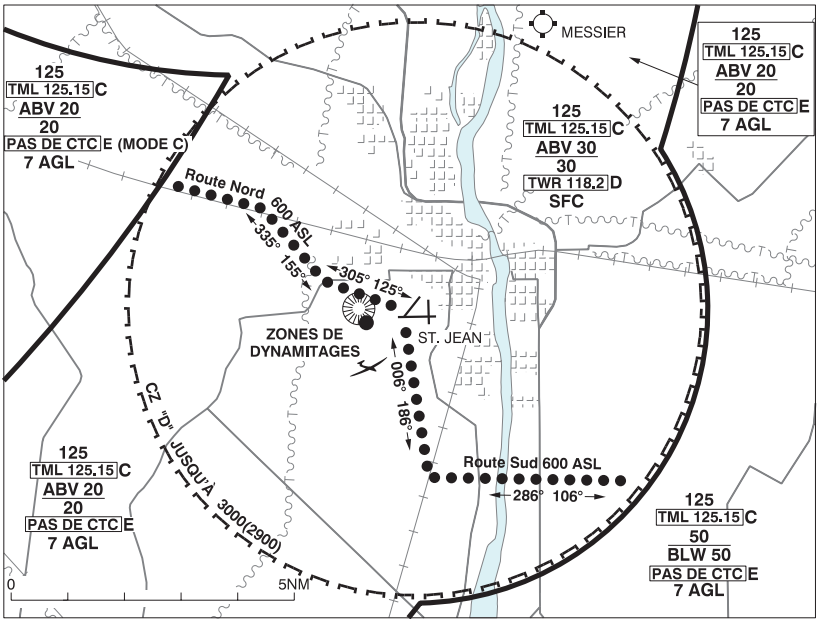
RÉF	N45 36 24 W73 00 54 3W 16°W UTC-5(4) Élév 118´ VTA A5002 LO6 LO7 LO8 CAP
EXP	Aéroport de St-Hyacinthe 450-252-1000 Enr PPR exc MEDEVAC (voir PRO)
PF	A-1,2 (11-23Z‡) C-3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter les numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Autorisation IFR ou activation 514-633-3211.
SERVICES **CARB**	100LL, JA-1 Visa/Mastercard en libre-service H24
S	1,2,3,4,5,6,7
PISTE	Piste 02(021°)/20(201°) 3823x75 ASPH/GAZON (centre 45´ asphalte) Piste 02 seuil décalé 426´ Piste 20 seuil décalé 354' AGN I
RCR	Exp Entretien lté l'hiver
BALISAGE	02-(TE LO) non-std, 20-(TE LO) non-std Avbl de ngt seulement ARCAL-123.2 type J
COMM **MF**	tfc 123.2 5NM 3200 ASL (RAC 602.98)
PRO	Circuit à droite piste 20 (RAC 602.96). CYA 627(S) aprx 2NM E de l'A/D, jusqu'à 3000 ASL, cont le jour. Avion sur flottes: Immédiatement après l'amerrissage, réserver un remorquage d'avance pour sortir du bassin; Ray Air Maintenance lun-ven 450-778-2578. Les pilotes sont priés d'éviter de voler en dessous de 2000 AGL lorsqu'ils survolent le Refuge d'oiseaux migrateurs du Mont-Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, QC N45 33 00 W73 09 00). PPR pour tng, commercial et SATP ops. PPR non requis pour acft arr pour carb.
ATTENTION	Tour 240 AGL à 1.2NM NE de la piste 20. Éviter les approches basses au seuil 20. Voie ferrée à proximité. Grand étendue d'eau aprx 1836' long x 115' large et 4' profond entre la piste 02/20 et la voie de circulation B. Tfc intense de vols d'entrainement dans le circuit avr-oct. Fissures sur toutes les surfaces. Non recommandé pour les aéronefs à hautes performances.

ST-JEAN CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
AUTOROUTE 10 / RIVIERE L'ACADIE	VCACD	N45° 24' 28" W073° 22' 06"
AUTOROUTE 10 / RIVIERE RICHELIEU	VCRIC	N45° 24' 55" W073° 14' 34"
AUTOROUTE 35 BRIDGE / RIVIERE RICHELIEU	VCRLU	N45° 19' 37" W073° 15' 36"
MONT SAINT-GREGOIRE	VCGGR	N45° 21' 24" W073° 08' 55"
RESERVOIR D'EAU, ST-JEAN-SUR-RICHELIEU	VCRSV	N45° 19' 39" W073° 17' 23"
SABREVOIS	VCSBR	N45° 12' 24" W073° 13' 44"
ST-ALEXANDRE	VCALX	N45° 14' 23" W073° 06' 59"
ST-BASILE	VCSTB	N45° 31' 36" W073° 17' 20"
ST-BLAISE	VCBLA	N45° 13' 14" W073° 18' 04"
ST-JACQUES-LE-MINEUR	VCSJM	N45° 16' 29" W073° 25' 11"
ST-PHILIPPE	VCLPR	N45° 21' 10" W073° 28' 29"

ST-JEAN CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR HÉLI



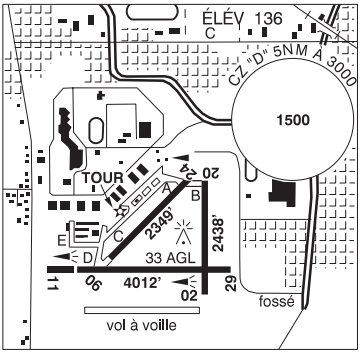
ROUTE SUD

Arrivé:
De l'autoroute 35 voler cap 286° jusqu'au chemin de fer (sud de la forêt) puis voler cap 006° jusqu'à l'aéroport.
Départ:
De l'aéroport voler cap 186° jusqu'au chemin de fer (sud de la forêt) puis voler cap 106° jusqu'à la sortie de zone.

ROUTE NORD

Arrivé:
Suivre le chemin de fer jusqu'à l'intersection au Chemin du Grand Pré puis voler cap 155° jusqu'à l'intersection de la Rue des Carrières et du Chemin du clocher puis voler cap 125° jusqu'à l'aéroport.
Départ:
De l'aéroport voler cap 305° jusqu'à l'intersection de la Rue des Carrières et du Chemin du clocher puis voler cap 335° jusqu'à l'intersection du chemin de fer et du Chemin du Grand Pré puis longer le chemin de fer jusqu'à la sortie de zone de contrôle.

ST-JEAN QC — CYJN



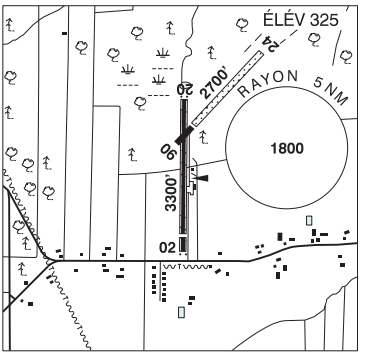
RÉF	N45 17 40 W73 16 54 Adj SW 15°W (2012) UTC-5(4) Élév 136´ VTA A5002 LO6 LO7 LO8 T2 CAP
EXP	Muni 450-359-2010 Ext 2068 Cert
PF	A-7,8 Code d'accès FBO/tablier: 1182 B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng flts PPR. Plans de vol par fascimilé au 514-633-2877 & ajouter numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Lorsque la tour est fermée, autorisation IFR ou activation 514-633-3014.
MÉTÉO	LWIS H24 LAWO 1230-0230Z‡ avr-oct; 13-02Z‡ nov-mar
SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) 14-21Z‡ déc-mar, 13-21Z avr-mai, 13-21Z lun-ven, 13-22Z sam-dim jun-sep; 14-22Z‡ oct-nov
HUILE	W100, 15W30
S	4,5,6
CSLT PRIVÉ	FBO 123.35 450-741-6799
PISTE	Piste 11(105°)/29(285°) 4012x100 ASPH Piste 11 seuil décalé 600´ Piste 02(015°)/20(195°) 2438x100 ASPH Piste 06(060°)/24(240°) 2349x100 ASPH
CERT PISTE	Piste 11/29 AGN IIIA Piste 02/20 AGN II Piste 06/24 AGN II
CERT TWY	Twy: A, B, E AGN II
TWY	Twy C, E: non contrôlée.
RCR	Exp ou tour 450-347-4233 15-21Z‡ O/T PN durant les hrs d'affaires Piste 06/24 aucun entretien l'hiver. CRFI, PCN
BALISAGE	11-(T ME), 29-(TE ME) ARCAL-118.2 type J
COMM	
SOL	121.7 1230-0230Z‡ avr-oct; 13-02Z‡ nov-mars
TOUR	118.2 (V) 1230-0230Z‡ avr-oct; 13-02Z‡ nov-mars (urgence seulement 450-347-4233)
ATF	tfc 118.2 0230-1230Z‡ avr-oct; 02-13Z‡ nov-mars 5NM 3000 ASL
ARR	Montréal 125.15 268.3
DEP	Montréal 125.15 268.3
CSLT VFR	Montréal Tml 125.15

ST-JEAN QC (Suite) CYJN

PRO	Circuit à droite piste 11 (RAC 602.96). Entraînement intensif de planeurs de l'aprt jusqu'à 3NM au S, quotidiennement de la mi-avril à la mi-août et wknds de sep à nov. Vol d'entraînement VFR non auth 0230-1230Z‡. **Codes VFR:** Référez à MONTRÉAL VTPC section VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE MONTRÉAL/TRUDEAU, MONTRÉAL/MET (AÉROPORT MÉTROPOLITAIN DE MONTRÉAL), MONTRÉAL/MIRABEL ET DU TERMINAL DE MONTRÉAL. **Entraînement:** Circuits VFR PPR 1-800-633-1353. Se référer à la VTPC pour les routes arr/dep de heli.
ATTENTION	Dynamitage périodique 1NM ouest de l'aprt, ctc TOUR. Possibilité d'éqpt d'entretien d'hiver non-contrôlé. Activité aviaire accrue jul-déc.

ST-JEAN CHRYSOSTOME QC CSG5

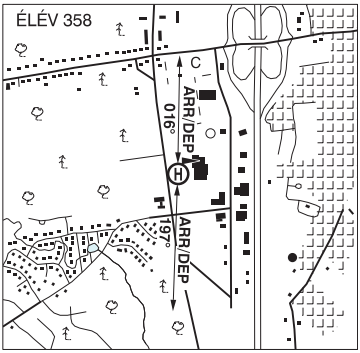
RÉF	N46 41 07 W71 09 06 2.6SE 17°W UTM-5(4) Élév 325´ A5002
EXP	Aérodrome de St-Jean Chrysostome 418-834-6508 Enr 48 hr PPR
PF	A-1,2 C-3,4,5 D-6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **S**	100LL, JA 1,2,4,5



PISTE **RCR**	Piste 02/20 3300x40 ASPH/GRVL, centre 30' ASPH Piste 02 seuil décalé 300´. Piste 06/24 2700x50 GRVL/ASPH 500' ASPH Piste 06 seuil décalé 500´. Exp Aucun entretien l'hiver.
BALISAGE	02-AS(TE ME), 20-AS(TE ME) premiers 300' Piste 02 non éclairés
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 1500 ASL excluant la CZ CYQB et la TCA de Québec
PRO	Circuit à droite piste 24 (RAC 602.96) **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	P-line sur l'approche piste 02. A/D statut inconnu aprx 1.6NM S de l'A/D. SATP 1NM SW de l'A/D.

ST-JÉRÔME (HYDRO-QUÉBEC) QC (Héli) CSZ6

RÉF	N45 46 15 W74 01 37 Adj 15°W UTC-5(4) Élév 358' VTA A5002
EXP	Hydro-Québec 438-827-4354 Cert PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE RCR	FATO/TLOF 64' x 64' CONC Aire de sécurité 85' x 85' Longueur hors tout maximale heli 43' Exp

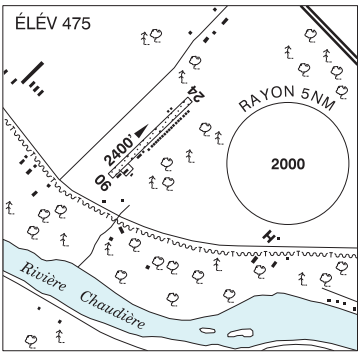


COMM	
RADIO	Mirabel 119.1 (E) 03-11Z‡
TOUR	Mirabel 119.1 (E) 11-03Z‡
ATF	tfc 122.77 5NM jusqu'au-dessous de 2000 ASL
TML	Montréal 134.15
PRO	Arr/dép 016° & 197° du héli, pente 8% (H3), utilisation de jour seulement.

ST-JOVITE QC — Voir MONT-TREMBLANT / ST-JOVITE

ST-LAMBERT-DE-LAUZON QC CST7

RÉF	N46 33 37 W71 10 57 1.8SE 17°W UTC-5(4) Élév 475' A5002
EXP	L'Aéro-parc 418-889-8989 Enr PPR
PF	A-1 C-2,3,5 D-4
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES S	1,2,3,4,5,6
PISTE RCR	Piste 06/24 2400x50 gazon Poids max 2500 lbs Exp Entretien lté l'hiver



COMM ATF	tfc 123.5 5NM 3500 ASL à l'exception de la portion de cet espace se trouvant à l'intérieur de l'espace aérien de classe C du terminal de Québec.

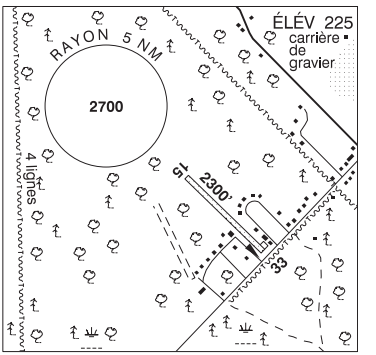
ST-LAMBERT-DE-LAUZON QC (Suite) CST7

PRO	Circuit à droite piste 06 (RAC 602.96). Pas de posé-décollé. Décollage piste 24, aucun virage avant d'avoir traversé la rivière. **Codes VFR:** Afin de limiter les délais en vol, la congestion des freq ATC et pour une meilleure gestion de l'espace aérien tout en augmentant la sécurité, ctc l'ACC de Montréal au 877-YUL-CODE (877-985-2633), ou le FIC aux numéros 1-866-GOMETEO ou 1-866-WX BRIEF, pour transmettre à l'ATC les info relatives au vol en vue de l'obtention d'un code transpondeur, au moins 30 min avant d'entreprendre un vol vers l'espace aérien de classe C de Québec.
ATTENTION	Activités ultra-légers. Espace aérien de classe C au nord de l'A/D à partir de 1500 ASL, voir la VTPC de Québec.

ST-LAZARE QC — Voir MONTRÉAL / ST-LAZARE

ST-LOUIS-DE-FRANCE QC CSJ5

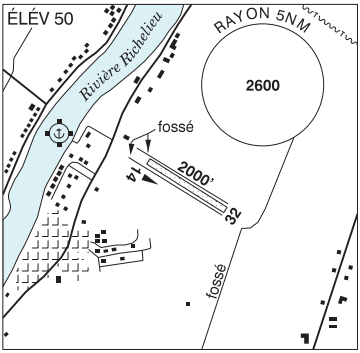
RÉF	N46 26 12 W72 37 49 1.6NE 16°W UTC-5(4) Élév 225' A5002
EXP	Martin Lemire 819-384-6212 Janny Thibeau-Lévesque 514-264-1605 Enr PPR
PF	C-1 D-2,3,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	1 (lté)



PISTE **RCR**	Piste 15/33 2300x50 gravier Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 122.35 3NM 3200 ASL à l'extérieur de la zone MF de Trois-Rivières (CYRQ)
PRO	Circuit à droite piste 33 (RAC 602.96). Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie aprx 4NM NW. Voir Section C Planification.
ATTENTION	Acft volant à l'aprt de Trois-Rivières (5.4NM SSW de l'A/D de St-Louis-de-France) en apch aux instruments peuvent survoler l'A/D de St-Louis-de-France 1800 ASL. Ops de dynamitage, 0.4NM de rayon autour de N46 34 53 W72 43 44 (9.6NM N de l'A/D), alt max 2200 ASL. Ops de dynamitage de dimensions inconnues 0.8NM NE de l'A/D.

ST-MATHIAS QC

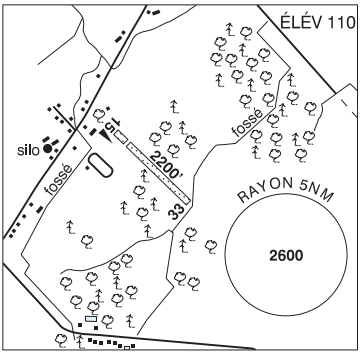
CSP5



RÉF	N45 30 03 W73 14 30 1.7NE 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 50´ VTA A5002
EXP	Aviation B. L. Inc 450-658-2041 Enr
PF	A-1 13-22Z‡ C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
CARB	100LL
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5,6
PISTE	Piste 14/32 2000x50 gravier/gazon
RCR	Exp 13-22Z‡
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM à l'extérieur de la CZ CYHU 2000 ASL.
PRO	Zones d'entraînement: Voir la VTPC de Montréal Terminal. Les pilotes sont priés d'éviter de voler en dessous de 2000 AGL lorsqu'ils survolent le Refuge d'oiseaux migrateurs du Mont-Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, QC N45 33 00 W73 09 00).

ST-MATHIAS / GRANT QC

CSX5



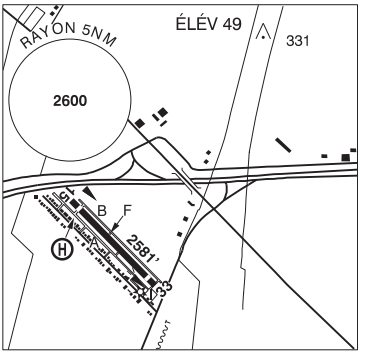
RÉF	N45 28 19 W73 11 58 2.7SE 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 110´ VTA A5002
EXP	Grant Avn Enr 450-658-0266 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
S	1,4,5,6
PISTE	Piste 15/33 2200x50 gazon Piste 15 seuil décalé 300' Premier 1000´ piste 15 monte 2%.
RCR	Exp Entretien lté l'hiver. Piste molle le printemps & l'automne.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3100´ à l'extérieur de la CZ YHU.

ST-MATHIAS / GRANT QC (Suite) CSX5

PRO	Circuit à droite piste 33 (RAC 602.96). Zones d'entraînement: Voir la VTPC de Montréal Terminal. Évitez de survoler les trois écuries au WSW de la piste. Piste 15 préférentielle pour décollage. Les pilotes sont priés d'éviter de voler en dessous de 2000 AGL lorsqu'ils survolent le Refuge d'oiseaux migrateurs du Mont-Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, QC N45 33 00 W73 09 00).
ATTENTION	A/D état inconnu 2NM S de l'A/D. Activités d'ultra-légers. Arbres 159 ASL (49 AGL) 300' du seuil de piste 15.

ST-MATHIEU-DE-BELOEIL (GILLES BEAUDET) QC CSB3

RÉF	N45 35 25 W73 14 17 1.5NW 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 49' VTA A5002
EXP	Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil 450-446-5931 Enr
PF	B-7,8 C-3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 514-633-3211 ou 800-633-1353. Tous Flt Plns, IFR tng PPR. Plans de vol par Fax au 514-633-2877 & ajouter les numéros où le pilote peut être rejoint avant le dép. Autorisation IFR ou activation 514-633-3014.



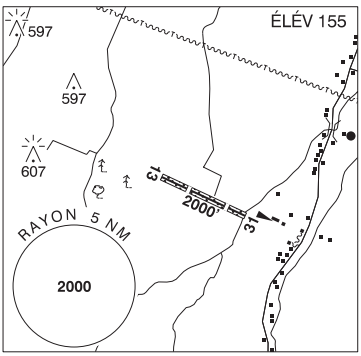
SERVICES	
CARB	100LL (Corp Aéroport SMB. Pour membres seulement.) Pour visiteurs PPR lun-ven, hrs ltées
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5
CSLT PRIVÉ	Aviamax 450-446-2570; Hélico SB3 450-536-0880 Vortex Aviation 450-446-7400
PISTE	Piste 15(150°)/33(330°) 2581x50 asphalte Piste 15 seuil décalé 203´ Piste 33 seuil décalé 178´
RCR	Exp Entretien limité l'hiver
BALISAGE	15-(TE ME), 33-(TE ME) ARCAL-122.7 type K
COMM	
ATF	tfc 122.7 5NM à l'extérieur de la CZ CYHU 2000 ASL

ST-MATHIEU-DE-BELOEIL (GILLES BEAUDET) QC (Suite) CSB3

PRO	**Circuits:** Tous les circuits ne doivent pas excéder 1000 ASL. Posés/décollés pour hélicoptères interdit sur la piste 15. Posés/décollés pour tous les aéronefs interdit entre 03-13Z‡. **Circuit piste 33:** Monter dans l'axe de piste jusqu'à 1000 ASL avant d'entreprendre un virage pour procéder en route ou dans le circuit. **Espace aérien:** CYA 627(S) aprx 12NM NE de l'A/D, jusqu'à 3000 ASL cont le jour. **Zones d'entrainement:** Voir la VTPC de Montréal Terminal. Communiquez votre position et mouvements au sol. Les pilotes sont priés d'éviter de voler en dessous de 2000 AGL lorsqu'ils survolent le Refuge d'oiseaux migrateurs du Mont-Saint-Hilaire (Saint-Hilaire, QC N45 33 00 W73 09 00).
ATTENTION	La Twy B est facile à confondre avec la Rwy 15/33. **Apch aux instruments à CYHU:** Acft volant à l'aprt de Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) (9NM WSW de l'A/D de Beloeil) en apch aux instruments piste 24R peuvent survoler l'A/D de Beloeil à 2100 ASL. **Circuits:** Circuit d'A/D piste 15, tour à moins de 1NM NE de l'A/D, 331 ASL. Circuit d'A/D piste 33, tour à 1NM SSW de l'A/D, 240 ASL.

ST-MATHIEU-DE-LAPRAIRIE QC CML8

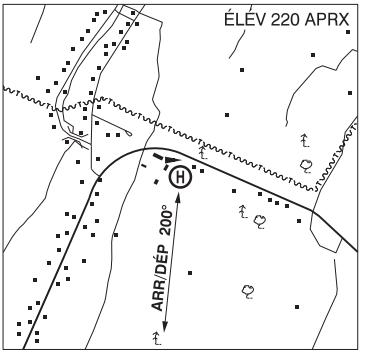
RÉF	N45 18 40 W73 33 55 2WSW 14°W (2018) UTC-5(4) Elév 155 VTA A5002
EXP	Aerolane 514-594-2897 Enr PPR
PF	C-3,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **S**	100LL 1,5



PISTE **RCR**	Piste13(127°)/31(307°) 2000x50 GRVL/ASPH, ctr 20' ASPH Piste 13 seuil décalé 600' Piste 31 seuil décalé 400' Exp
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3200 ASL excluant Montréal/Pierre Elliott Trudeau Intl CZ, Montréal/Met (Aéroport Métropolitain de Montréal) CZ et l'espace aérien de classe C du terminal de Montréal.)
ATTENTION	Éoliennes éclairées et non éclairées jusqu'à 607 ASL (456 AGL) W du thld 13 (voir croquis) et jusqu'à 653 ASL (456 AGL) aprx 0.7NM S et SW de l'A/D. 30 AGL P-line traverse l'apch piste 31, 1400' du thld décalé.

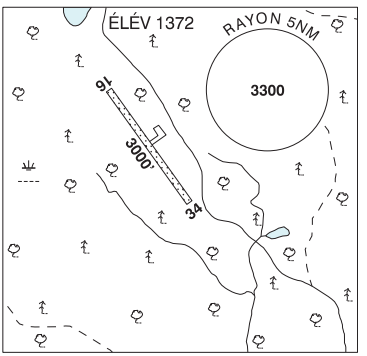
ST-MICHEL QC (Héli) CML9

RÉF	N45 15 18 W73 33 03 1.3 ENE 14°W (2017) UTC-5(4) Élév 220' aprx VTA A5002
EXP	Chantal Lussier 514-973-4860 Enr PPR
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB**	100LL
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 50' x 50' ASPH Aire de sécurité 65' x 65' Longueur hors tout maximale héli 38.6' Exp
COMM **ATF**	tfc 123.2 5 NM 2000 ASL à l'extérieur de la TCA de Montréal
PRO	Arr/dép 200° du héli.

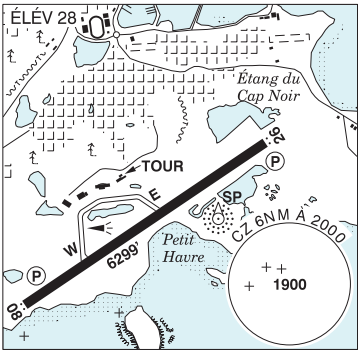


ST-MICHEL-DES-SAINTS QC CSM5

RÉF	N46 40 51 W73 59 37 3W 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 1372' A5002
EXP	Municipalité de St-Michel-des-Saints 450-886-4502 Ext 7600 Enr
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 16/34 3000x75 gravier Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 4400 ASL
CAUTION	Hydroaérodrome sur le Réservoir Taureau 4NM E. Freq commune.



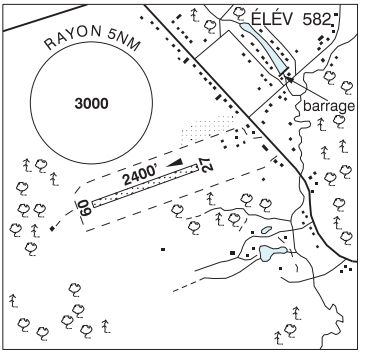
ST-PIERRE FRANCE — LFVP



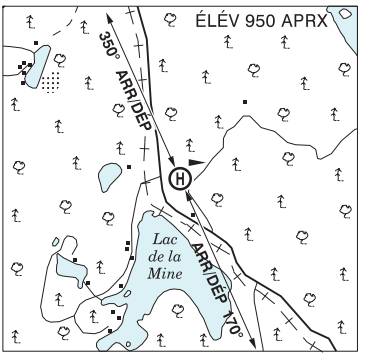
RÉF	N46 45 47 W56 10 27 1S 17°W (2020) UTC-3(2) Élév 28' A5012 LO8 HI6
EXP	Service de L'Aviation Civile de St-Pierre et Miquelon Tél 011-508-41-18-00 Fax 011-508-41-18-18 11-21Z‡ lun-sam, 18-21Z‡ dim O/T ouvert aux vols commerciaux réguliers, EVASAN et SAR canadiens. Autres vols PPR 72 hrs LFVPZTZX ou ops-lfvp-ld@aviation-civile.gouv.fr ou 011-508-41-18-22/508-55-18-05
PF	A-1,3 C-2,4,5,6
DOUANES	Tél 011-508-55-47-30
PRÉP/VOL	Prép/vol & NOTAM disponible de la tour Tél 011-508-41-18-22 Fax 011-508-41-18-20
FIC	London 519-452-4040 (anglais) ou Québec 866-541-4105 (français)
MÉTÉO	Svc National de Météo Français Tél 011-508-41-18-64 0830-2215Z (DT 0815-2215Z). Lorsque LFVP n'est pas en mesure de fournir les services météorologiques, LFRS prend la relève (niveau de svc N3).
SERVICES	PN sur prép/vol
CARB	JA-1 avbl O/R SR moins 15 min à SS plus 15 min PPR 72 hrs ctc Robert@Hardysas.com
SLIA	CAT 2 11-21Z‡ lun-sam 18-21Z‡ dim. CAT 5 vols commerciaux réguliers/MEDEVAC/vols SAR, autres vols PPR 72 hrs et accord DGAC.
SUP FL	D & A-ice 11-21Z‡ lun-sam, 18-21Z‡ dim O/T PPR 12 hrs operations@airsaintpierre.com
PISTE	Piste 08(076°)/26(256°) 6299x148 ASPH
RCR	Tour PCN
BALISAGE	08-AS(TE HI CL A) P2, 26-AS(TE HI CL A) P2
COMM	
TOUR	119.1 118.5 11-21Z‡ lun-sam, 18-21Z‡ dim O/T Gander Ctr 134.9
ATF	tfc 119.1 5NM 6000 ASL lorsque tour fermée
TML	119.1 11-21Z‡ lun-sam, 18-21Z‡ dim O/T Gander Ctr 134.9
PAL	Gander Ctr 134.9
VDF	119.1
NAV	
NDB	SP 386 (L) N46 45 45 W56 10 10 à l'A/D
DME	SP 108.9 Ch 26(X) N46 45 59 W56 10 11 (67´) à l'A/D
ILS	SP 108.9 (piste 26) RVR
PRO	Circuit à droite piste 08 (RAC 602.96).
ATTENTION	Ancien aéroport situé à 0.77NM NE. L'information fournie n'a pas été vérifié par les autorités Canadiennes en réglementation. Contacter la tour 119.1 en entrant dans la zone terminale (35NM). Présence d'oiseaux de mer toute l'année. Le site est susceptible d'être envahi en quelques minutes par du brouillard d'advection.

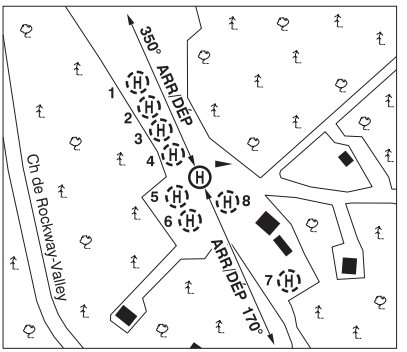
ST-RAYMOND / PAQUET QC — CSK5

RÉF	N46 53 42 W71 47 09 1.5E 15°W (2025) UTC-5(4) Élév 582' A5002
EXP	Club de vol à voile de Québec Inc 418-337-4905, 418-261-5986 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5 D-6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 09/27 2400x75 gazon Exp Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	UNICOM hrs ltées O/T tfc 123.3 5NM 3500 ASL à l'extérieur de la TCA de Québec
PRO	Circuit à droite piste 27 (RAC 602.96). Activité intensive de planeurs dur l'été, voir VTPC de Québec opérations de planeurs.



ST-REMI-D'AMHERST / KANATA TREMBLANT RESORT QC (Héli) — CKT6





RÉF	N45 59 30 W74 44 59 1.2SE 14°W (2016) UTC-5(4) Élév 950' aprx VTA A5002
EXP	Air Kanata 877-734-3414 Ext 23 12-23Z‡ Enr PPR
PF	B-1,5,6,7,8 C-2 D-4
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **S**	4,6
HÉLI-SUFACE **RCR**	FATO 30' x 60' CONC & GRVL, 1 coté non-supporter Aire de sécurité 100' x 60' Longueur hors tout maximale héli 60' Plates-formes de stationnement 1-6: 40' x 40' GRVL Plate-forme de stationnement 7: 80' x 75' GRVL Plate-forme de stationnement 8: 96' x 96' GRVL Exp

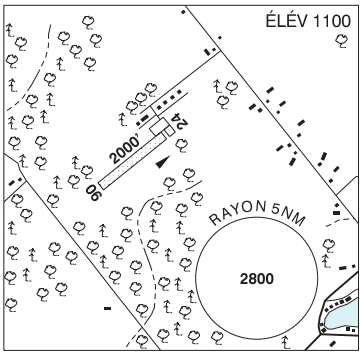
ST-REMI-D'AMHERST / KANATA TREMBLANT RESORT QC (Héli) (Suite) CKT6

COMM ATF	tfc 123.2 5NM 4000 ASL
PRO	Arr/dép 170° & 350° du héli, utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Aucun survol des plates-formes de stationnement 1 à 4 lorsqu'ils sont occupés.

ST-THOMAS QC — Voir JOLIETTE / ST-THOMAS

ST-VICTOR-DE-BEAUCE QC CSL5

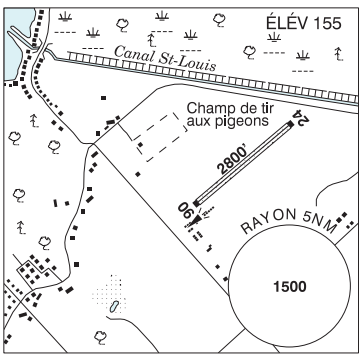
RÉF	N46 07 06 W70 53 21 1SE 17°W UTC-5(4) Élév 1100' A5002
EXP	Club Aéronautique Doyon Inc 418-588-6153/6532 Fax418-588-6437 Enr PPR
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE RCR	Piste 06/24 2000x50 gazon Piste 24 seuil décalé 165'. Exp Aucun entretien l'hiver



COMM ATF	tfc 123.2 5NM excepter la partie chevauchant la zone MF de St-Georges 4100 ASL
PRO	St-Georges A/D (CYSG) 7.4NM ESE.
ATTENTION	Possibilité de chevreuil sur la piste.

SALABERRY-DE-VALLEYFIELD QC CSD3

RÉF	N45 12 30 W74 08 29 2.5SW 15°W UTC-5(4) Élév 155´ VTA A5002
EXP	Aéro-club de Valleyfield Inc 450-802-0344 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES S	4,5,6
PISTE RCR	Piste 06/24 2800x50 GRVL/ASPH, centre 20' ASPH, seuils 06 et 24 100' x 70' ASPH. Exp Entretien lté l'hiver
BALISAGE	06-(TE LO), 24-(TE LO) ARCAL-123.2 type J

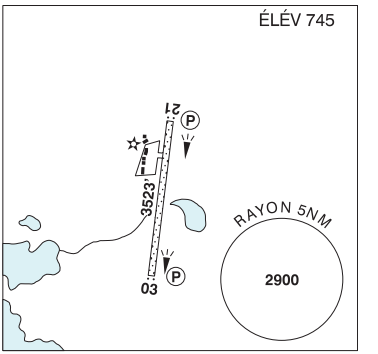


SALABERRY-DE-VALLEYFIELD QC (Suite) CSD3

COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3200 ASL excluant la zone ATF de Montréal / Les Cèdres (Héli) à l'extérieur de la TCA de Montréal
PRO	Posés-décollés interdits.

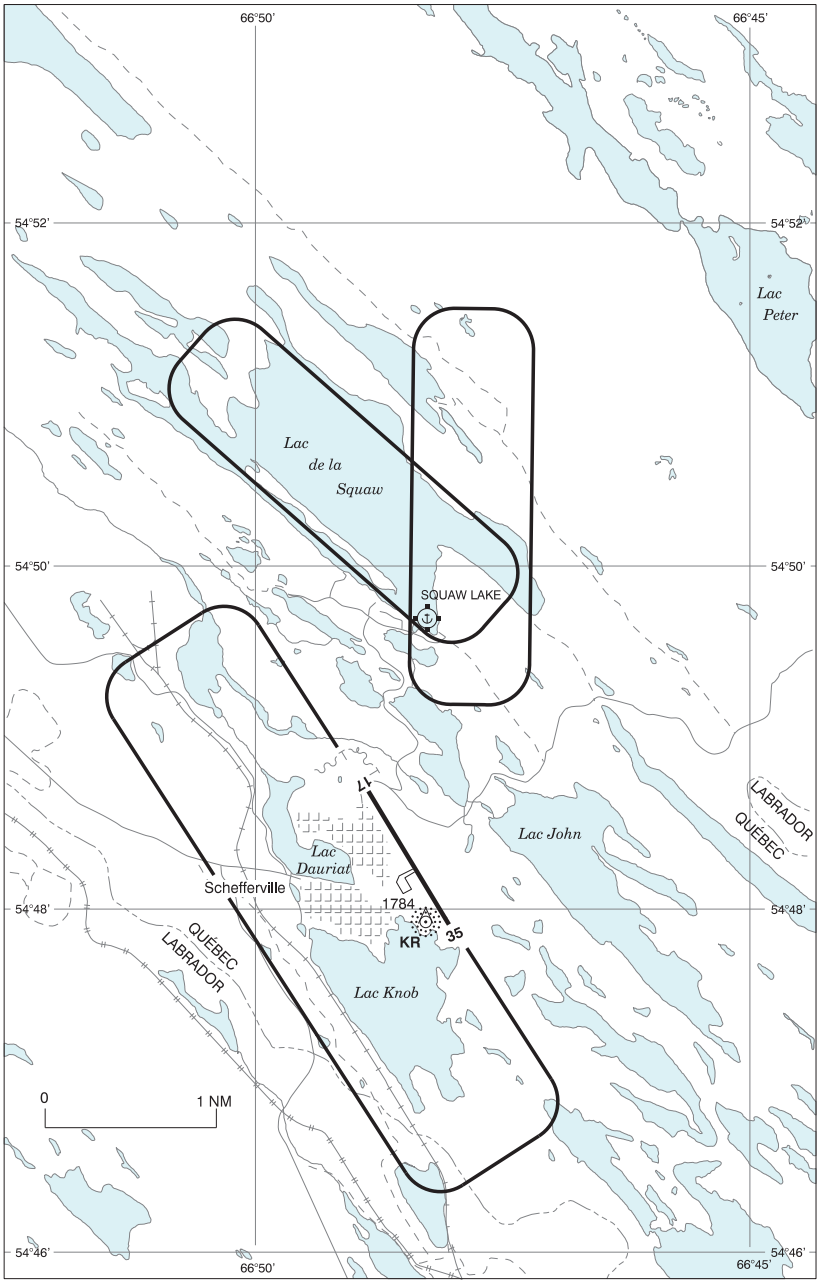
SALLUIT QC CYZG

RÉF	N62 10 46 W75 40 02 1.5SW 20°W (2025) UTC-5(4) Élév 745' A5033 LO5 CAP RCAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-255-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 1440Z (DT 1340Z)

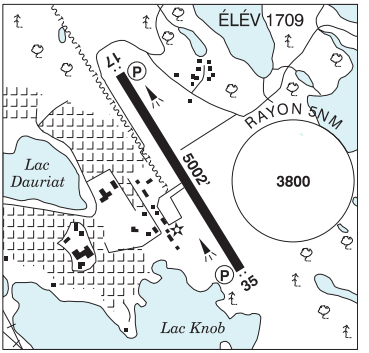


SERVICES	
CARB	JA-1, 100LL(D) lté. Pilotes doivent fournir un pompe pour 100LL(D). PPR. FCNQ Petro 819-255-8335/8100 13-22Z‡ lun-ven O/T COOP 819-255-8950 redevance. Visa et Master Card acceptés. Crédit disponible avec arng préalable seulement, ctc 800-363-7610 Ext 312/425, allouer 7 jours ouvrables.
PISTE	Piste 03(027°)/21(207°) 3523x100 GRVL Piste 03 descend 0.4% premiers 790´. Piste 21 descend 0.9% premiers 2720´.
CERT PISTE	Piste 03/21 AGN IIIA
RCR	Exp 1230-2030Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 1230-2030Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI; PCN
BALISAGE	03-AS(TE HI) P2 4.8°, 21-AS(TE HI) P2 ARCAL-122.1 type K
COMM	
DRCO	Québec rdo 126.7 (FISE)
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3800 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
ATTENTION	**Ops de nuit:** Seulement les pilotes familiers avec la région immédiate devraient utiliser cet A/D durant les hrs de noirceur à cause de la topographie environnante et des illusions d'optiques **Turbulence:** Possibilité de turbulence sévère lorsque les vents sont supérieurs à 20 kt) **Faune:** Possibilité de caribous sur la piste 1 mai-30 sep aprx

SCHEFFERVILLE / SQUAW LAKE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR

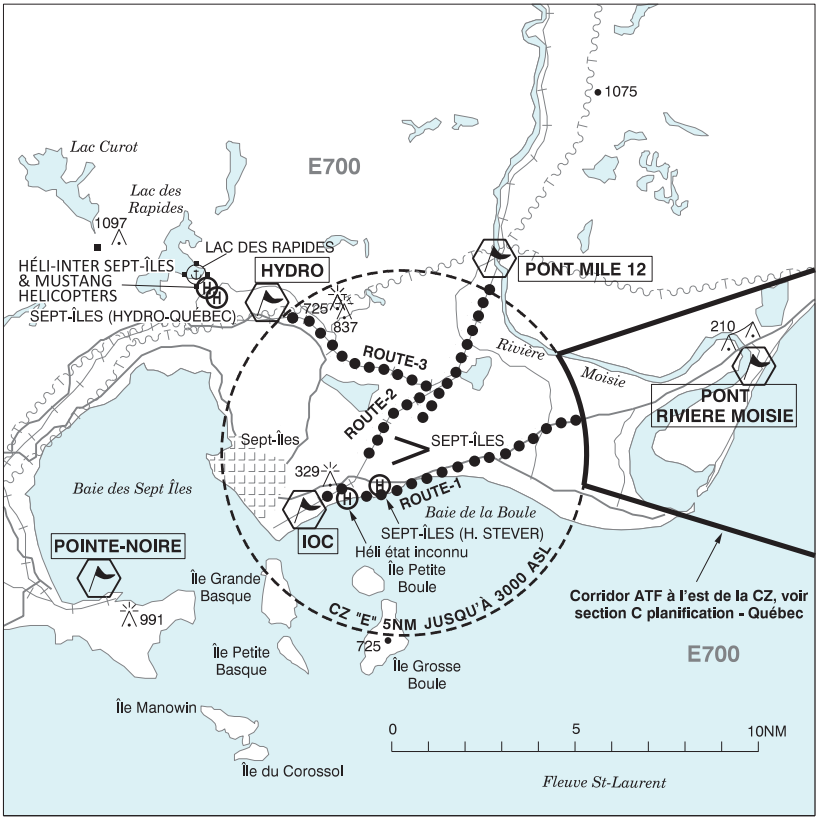


SCHEFFERVILLE QC — CYKL



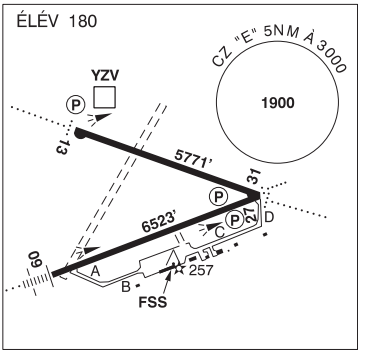
RÉF	N54 48 19 W66 48 19 Adj 20°W (2021) UTC-5(4) Élév 1709´ A5019 LO5 HI1 CAP
EXP	Société aéroportuaire de Schefferville 418-585-3544 Cert
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'emission: 02, 08, 14, 20Z. Cam météo
SERVICES	Redevance sera chargée après les hrs d'ops PN 13-22Z‡ Toutes cartes de crédit principales acceptées.
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl) (aussi avbl (D)), 1 hr PN
HUILE	Toutes
SUP FL	D-ice
JASU	Démarreur élect 28.5 VDC 800 amp
CSLT PRIVÉ	Pétroles Naskinnuk S.E.C. 418-585-2349 (urgence seulement 877-705-7798)
PISTE	Piste 17(169°)/35(349°) 5002x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 17/35 AGN IIIA
RCR	Exp Déneigement 12-20Z lun-ven O/T 3 hrs PN redevance sera chargée 418-585-2797. CRFI, PCN
BALISAGE	17-AS(TE ME) P2, 35-AS(TE ME) P2 ARCAL-122.2 type K
COMM	
RCO	Québec rdo 123.475 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	tfc 122.2 (sans station au sol) 15NM 4800 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 132.9 312.7
AWOS	124.6 (anglais) 127.5 (français)
PRO	Circuit à droite piste 17 (1 juil-30 sep) (RAC 602.96). Les aéronefs évoluant à l'intérieur de la zone MF devraient garder leurs phares d'atterrissages allumées.
ATTENTION	P-line (pylônes 30') et route en bordure de la bande de piste 17. Tfc dense dans la région de l'hydrobase de Squaw Lake juil-sep.

SEPT-ÎLES CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



NOM	IDENT	LAT/LONG
HYDRO	VCHYD	N50° 17' 19" W066° 21' 41"
IOC	VCIOC	N50° 11' 57" W066° 20' 28"
POINTE-NOIRE	VCPTN	N50° 09' 54" W066° 28' 14"
PONT MILE 12	VCMOS	N50° 18' 29" W066° 12' 11"
PONT RIVIERE MOISIE	VCPRM	N50° 15' 59" W066° 01' 54"

SEPT-ÎLES QC — CYZV



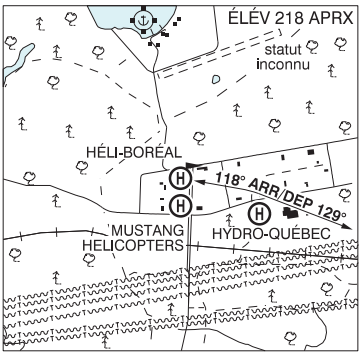
RÉF	N50 13 24 W66 15 56 4.5E 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 180' A5010 LO7 HI1 HI6 CAP
EXP	TC 418-962-8211 Cert Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé seulement) Frais d'usage du tml
PF	A-1,2,3,6,7 C-4,5 Hrs d'ops tml 11-02Z‡ lun-mer & ven, 1100-0430Z‡ jeu, 12-23Z‡ sam & dim
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 1300-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR H24. TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z.
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA, JA-1, JB, HPR (CON I IP JA-1, FSII)
HUILE	Toutes
S	1,2,4,5,6
SUP FL	D & A -ice
JASU	Démarreur élect 10/15, CE13, CEA2 (Trans-Sol 12 hrs PN)
CSLT PRIVÉ	Avjet/TSAS 122.9 carb 418-962-3143 service au sol 418-968-8095 11-02Z‡ lun-ven, 11-01‡ sam-dim O/T redevance sera chargée; Pétro Air Services 122.85 10-03Z‡ lun-ven, 11-23Z‡ sam, 1300-2330Z‡ dim O/T redevance sera chargée 418-968-3636 hg disponible; Avtech Fuel 11-21Z‡ O/T redevance sera chargée 855-678-4470/450-678-4470/418-350-1702
MIL CON	Avjet Holding Inc (418) 968-8095
PISTE	Piste 09(086°)/27(266°) 6523x150 ASPH Piste 13(127°)/31(307°) 5771x200 ASPH Aucun entretien l'hiver
CERT PISTE	Piste 09 RVR 1200(1/4sm)/Piste 27 RVR 1200(1/4sm) AGN IIIB Piste 13/31 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	Exp CRFI, Entretien l'hiver 10-03Z‡ lun-ven, 10-02Z‡ sam-dim 1 déc-31 mar O/T 3 hrs PN PCN
BALISAGE	09-AN(TE HI), 27-AO(TE HI) P2, 13-AD(TE ME) P2, 31-AD(TE ME) P2
COMM	
RADIO	118.1 PTC avbl (E) (urgence seulement 418-962-8242)
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst)
ATIS	134.9 (français) 124.8 (anglais) 11-03Z‡
MF	rdo 118.1 5NM 3000 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 135.55 381.9
NAV	
DME	YZV 114.5 Ch 92 N50 13 56 W66 16 25 (213')
ILS	IZV 109.5 (piste 09) RVR

SEPT-ÎLES QC (Suite) CYZV

PRO	Surface asphaltée comprise entre les seuils 09 et 13 et le chemin asphalté à mi-chemin entre les seuils 09 et 27 entre la piste et l'aire de traffic non autorisés pour les mouvements d'aéronefs (RAC 602.96).
ATTENTION	Des lancements quotidiens de ballons radiosonde d'une vitesse ascentionnelle de 1000 pi/min ont lieu tous les jours entre 1115-1345Z et entre 2315-0145Z.

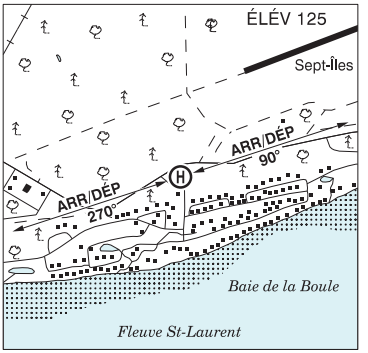
SEPT-ÎLES / HÉLI-BORÉAL QC (Heli) CHB4

RÉF	N50 17 25 W66 24 44 4.9N 18°W (2020) UTC-5(4) Élév 218´ aprx A5010
EXP	Héli-Boréal Inc. 418-962-7256 Cert PPR
PF	B-1
PRÉP/VOL **FIC**	(bil) Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO 64´ dia ASPH/GRVL Aire de sécurité 85' dia Longueur hors tout maximale héli 43.0' Plate-forme de stationnements 1,2 & 3: 51' dia ASPH/GRVL Opr
COMM **RADIO** **RCO** **ATF**	(bil) Sept-Îles 118.1 (E) Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (pourraient ne pas être reçues au sol). tfc 123.2 5NM 3300 ASL, à l'extérieur de la MF de Sept-Îles, pour info tfc ctc rdo de Sept-Îles
PRO	Arr/dép courbe 118° à 129° du héli, pente 6% (H3), utilisation de jour seulement. Aucun survol du trafic routier au-dessus du blvd Vigneault. Le poste de stationnement central doit être priorisé à l'arrivée, et les postes de stationnement gauche et droit doivent être priorisés au départ.
ATTENTION	Arr/dép et CHE3 arr/dép se croisent aprx 0.1 NM ESE. Ligne de transmission 150 AGL non-balisée aprx 0.3 NM S. Hydroaérodrome CSM8 0.5 NM N, CHE3, CTA2 adj, freq commune. Centre correctionnel 0.75 NM S, restrictions de survol ocsl par NOTAM.



SEPT-ÎLES (H. STEVER) QC (Heli) CHS2

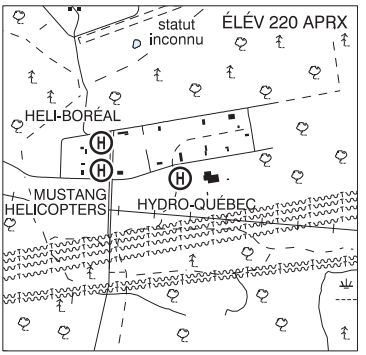
RÉF	N50 12 40 W66 17 05 3.4ESE 18°W (2024) UTC-5(4) Élév 125' A5010
EXP	Harvey Stever 418-877-2434 Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6,7,8
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE **RCR**	FATO/TLOF 64' x 64' ASPH Aire de sécurité 85' x 85' Exp Aucun entretien l'hiver



COMM **MF**	Sept- Îles rdo 118.1 5NM centré sur A/D Sept- Îles 1NM WSW 3000 ASL (RAC 602.98).
PRO	Arr/dép 090° & 270° du héli.
ATTENTION	Lignes électriques non-balisées 155 ASL (33 AGL) 123' E du FATO et 125 ASL (33 AGL) 384' W du FATO. A/D Sept-Îles seuil 09 0.4NM NE de héli.

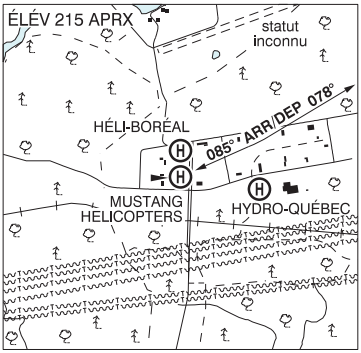
SEPT-ÎLES (HYDRO-QUÉBEC) QC (Héli) CTA2

RÉF	N50 17 17 W66 24 35 4N 19°W (2015) UTC-5(4) Élév 220´ aprx A5010
EXP	Hydro-Québec 418-768-5381 Enr PPR
PF	D-1,2,3,4,5,6,7
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	66´ x 66´ ASPH



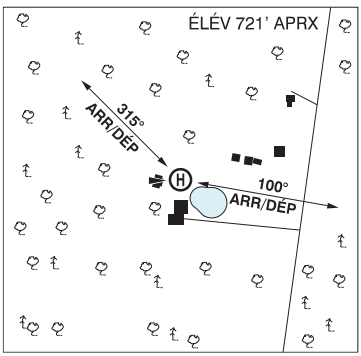
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3300 ASL exc CZ de Sept-Îles, pour info tfc ctc rdo de Sept-Îles 118.1
ATTENTION	A/D statut inconnu aprx 0.6NM N.

SEPT-ÎLES / MUSTANG HELICOPTERS QC (Heli) CHE3



RÉF	N50 17 20 W66 24 44 4.8N 19°W (2019) UTC-5(4) Élév 215´ aprx A5010
EXP	Mustang Helicopters Inc. 418-962-7126 Cert PPR
PF	C-1,2,3,5 D-4,6,7
PRÉP/VOL **FIC**	(bil) Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 86´ dia ASPH Aire de sécurité 115' dia Longueur hors tout maximale héli 57.3 Plate-forme de stationnements 1,2 & 3: 51' dia ASPH Longueur hors tout maximale héli 43.0' Plate-forme de stationnement 4: 69' dia asphalte Longueur hors tout maximale héli 57.3'
RCR	Exp 418-965-6242
COMM **RADIO** **RCO** **ATF**	(bil) Sept-Îles 118.1 (E) Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (pourraient ne pas être reçues au sol). tfc 123.2 5NM 3300 ASL, à l'extérieur de la MF de Sept-Îles, pour info tfc ctc rdo de Sept-Îles.
PRO	Arr/dép trajectoire courbe 085° à 078° du héli, pente 6% (H3), puis 9% seulement au-dessus du blvd, utilisation de jour seulement. Aucun survol du tfc routier au-dessus du blvd Vigneault.
ATTENTION	Arr/dep et CHB4 arr/dep se croisent aprx 0.1 NM ENE. Ligne de transmission 150 AGL non-balisée aprx 0.18 NM S de la FATO. Hydroaérodrome CSM8 0.5 NM N, CHB4, CTA2 adj, freq commune. Centre correctionnel 0.75 NM S, restrictions de survol ocsl par NOTAM.

SHEFFORD QC (Heli) CSC4



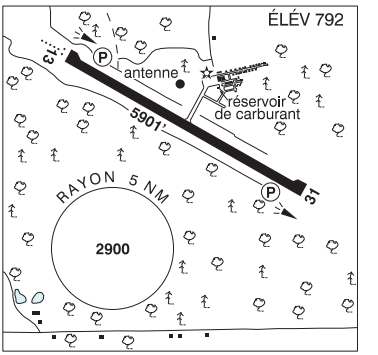
RÉF	N45 20 09 W72 35 37 1.1WSW 15°W (2019) UTC-5(4) Elev 721´ aprx A5002
EXP	Denis Charest 514-909-2333 Reg PPR
PRÉP/VOL **FIC**	(bil) Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 60' x 60' GAZON centre en pavés de 15' x 15' Aire de sécurité 75' x 75' Longueur hors tout maximale héli 37.9'
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3800 ASL à l'extérieur de la zone MF/ATF de Bromont.

SHEFFORD QC (Heli) (Suite) CSC4

PRO	Arr/dép 100° & 315° du héli, pente 8%, utilisation de jour seulement.
ATTENTION	Bordure de pierres aprx 1' hi et hangar 72' W de heli.

SHERBROOKE QC CYSC

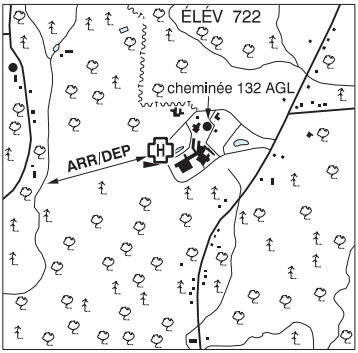
RÉF	N45 26 19 W71 41 29 9ENE 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 792' A5002 LO6 LO8 HI5 HI6 CAP
EXP	Corporation de Développement de l'Aéroport de Sherbrooke 819-832-4314 Fax 819-832-1379 Enr 12-24Z‡ mai-sep, 12-22Z‡ oct-avr Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé 3500 kg et plus).
PF	A-1,2,8 avbl 12-24Z‡ mai-sep, 12-22Z‡ oct-avr A-7 C-4,5 D-3,6
DOUANES	AOE/30 888-226-7277 1300-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés



PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF 11-03Z hrs d'émission: 11, 18, 00Z. Cam météo
SERVICES	12-24Z‡ mai-sep, 12-22Z‡ oct-avr O/T redevances 1 hr PN.
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), AP, SP, HPR
HUILE	100, W15W50, 20W50, Sport Plus 4
S	1,4,5,6 Exp
SUP FL	D & A-ice 1 hr PN
JASU	10/15
PISTE	Piste 13(134°)/31(314°) 5901x150 ASPH Piste 13 monte 0.64%
RCR	Exp Entretien l'hiver 12-22Z‡, O/T 3 hrs PN. Redevances possibles.
AIR DE TFC	Code d'accès 2222
BALISAGE	13-AO(TE ME) P2, 31-(TE ME) P2 ARCAL-123.5 type K
COMM	
RCO	Québec rdo (Mont-Mégantic) 123.25 (FISE) 126.7 (bcst)
MF/ATF	UNICOM 12-24Z‡ mai-sep, 12-22Z‡ oct-avr; O/T tfc 123.5 5NM 3800 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 132.55
AWOS	126.25 (anglais), 128.15 (français)
ATTENTION	A/D statut inconnu aprx 3.8NM NW. Possibilité d'animaux sauvages à proximité de la piste. Tour non-éclairée située à N45 23 48 W71 49 52 (6.4NM W de l'A/D), 1419 ASL, 419 AGL. En raison de la pente ascendante de la piste, les acft ou vehicules positionnés au seuil de la piste 13 peuvent ne pas etre visible par autres acft.

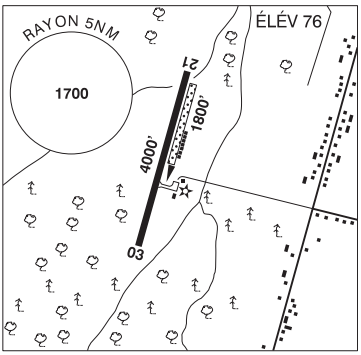
SHERBROOKE (CHUS) (FRANÇOIS DESOURDY) QC (Héli) CSG7

RÉF	N45 26 52 W71 52 17 1NE 16°W UTC-5(4) Élév 722' A5002
EXP	Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke 819-346-1110 ext 14121 Enr PPR
PF	A-1,2,3,4,7 C-5,6,8
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 85' dia ASPH Aire de sécurité 115' dia
BALISAGE	RY(LO) DR
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 3800 ASL excluant la zone MF de Sherbrooke (CYSC)
PRO	Arr/dép W.
ATTENTION	Tour éclairée 1419 ASL (419 AGL) 3.3NM SSE de l'héli.



SOREL QC CSY3

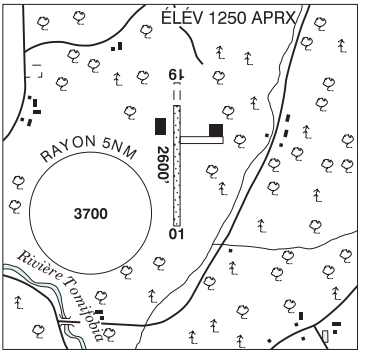
RÉF	N45 58 49 W73 02 32 4SE 16°W UTC-5(4) Élév 76' VTA A5002 LO6 LO7 LO8
EXP	Gestion Aéroportuaire de Sorel 450-782-3188 Enr
PF	C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICE **CARB** **HUILE** **S**	 100LL, JA-1 15W50 4,5
PISTE **RCR**	Piste 03/21 4000x75 asphalte Gestion Aéroportuaire de Sorel 450-782-3188
BALISAGE	03-(TE LO), 21-(TE LO) O/R PN 450-782-3188.
COMM **ATF**	 tfc 123.2 5NM 3100 ASL
ATTENTION	Grands arbres à l'ouest de la piste.



STANSTEAD / WELLER QC

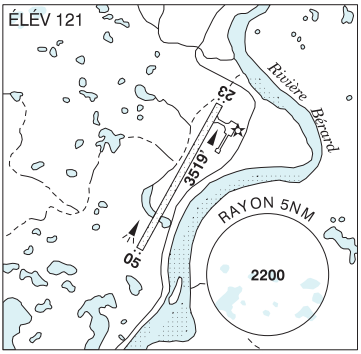
CTQ2

RÉF	N45 02 04 W72 02 06 2.5NE 16°W UTC-5(4) Élév 1250' aprx A5002
EXP	G. Weller 819-876-2528 Enr PPR
PF	C-1
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE **RCR**	Piste 01/19 2600x50 aprx gazon Aucun entretien l'hiver
COMM **ATF**	tfc 123.2 5NM 4300 ASL
ATTENTION	Anticiper des rafales de vent en provenance de l'ouest pour les premiers 500' à partir du seuil de la piste 19 en raison du terrain environnant.



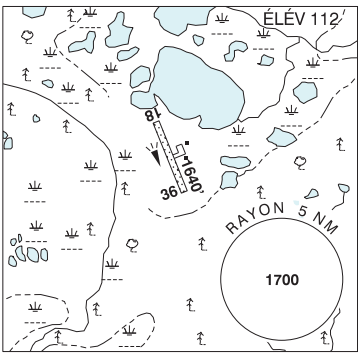
TASIUJAQ QC — CYTQ

RÉF	N58 40 04 W69 57 21 1.5SW 22°W (2020) UTC-5(4) Élév 121' A5027 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-633-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS TAF 15-22Z‡, hrs d'émission: 15, 20Z (DT 14Z).
PISTE	Piste 05(053°)/23(233°) 3519x100 gravier Piste 05 descend 0.7% premiers 2390´.
CERT PISTE	Piste 05/23 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc jours fériés 1 mai-30 sep; Entretien l'hiver 13-21Z‡ exc jours fériés, O/T 3 hr PN 1 oct-30 avr. CRFI, PCN.
BALISAGE	05-AS(TE ME), 23-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM **MF**	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM joignant le cercle MF de Aupaluk par un corridor égal à la largeur de leur diamètre 3500 ASL (RAC 602.98), voir Aupaluk/Kangirsuk/Tasiujaq VTPC.
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
ATTENTION	P-line non-éclairée 40 AGL (161 ASL) 500´ NE du seuil piste 23. Présence de tuyaux de ventilation du pergélisol dans la bande de piste. A/D état inconnu aprx 7NM SW avec possibilité de tfc d'avion et de héli juin-oct.



TÊTE-À-LA-BALEINE QC — CTB6

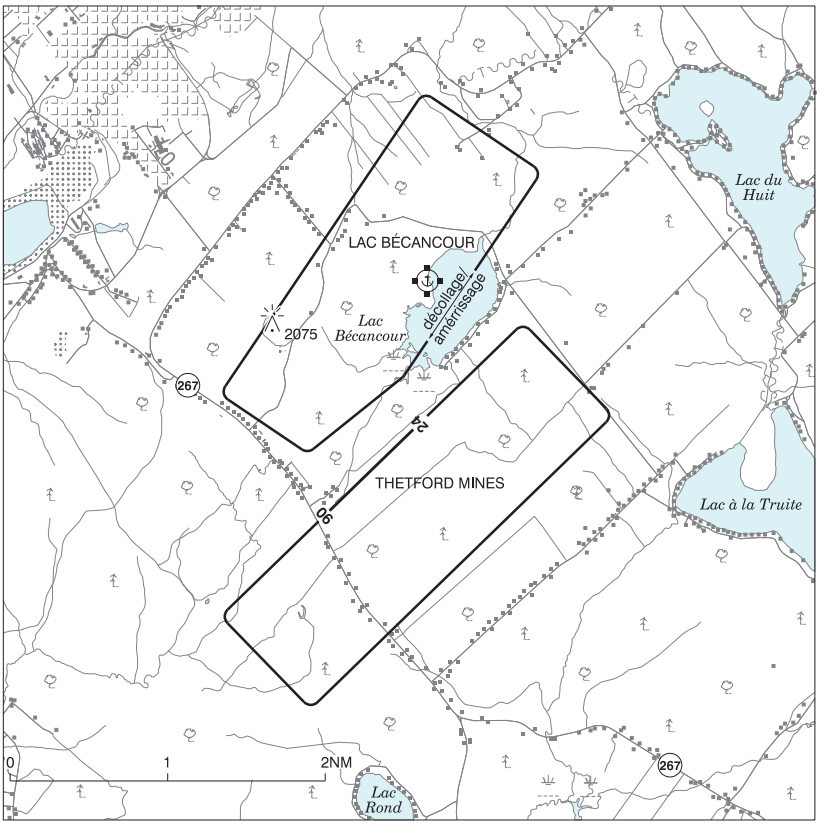
RÉF	N50 40 28 W59 23 01 2.5SW 18°W (2024) UTC-4 Élév 112' A5011
EXP	Ministère des transports et de la mobilité durable 581-221-1972 12-20Z lun-ven 11-15Z dim Cert
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 18(177°)/36(357°) 1640x82 GRVL
CERT PISTE	Piste 18/36 AGN II
RCR	Exp Déneigement 10-20Z lun-ven, 11-15Z dim, O/T 3 hr PN 418-444-2144 PCN
BALISAGE	18-(TE ME), 36-(TE ME) ARCAL 123.5 type K



TÊTE-À-LA-BALEINE QC (Suite) CTB6

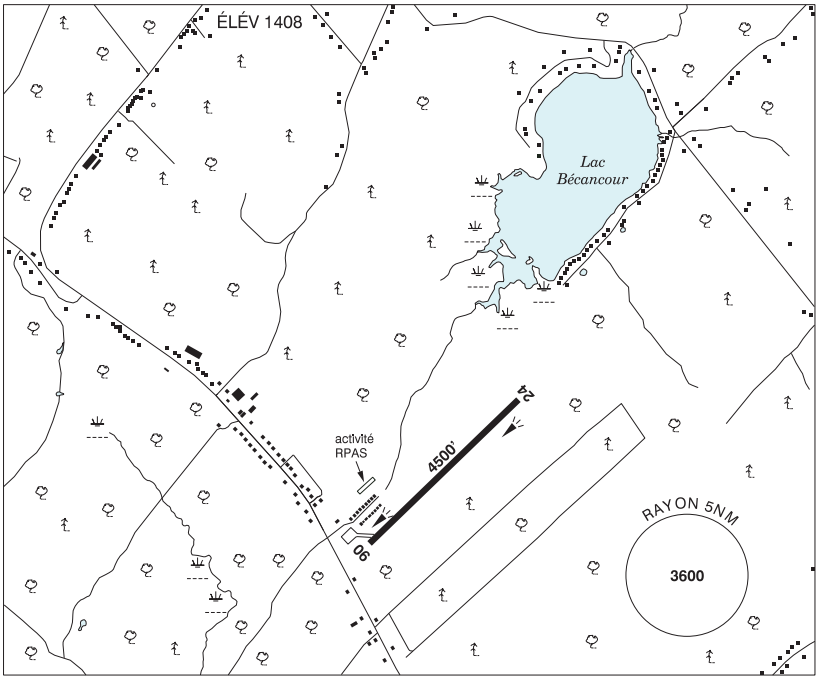
COMM ATF	tfc 123.5 corridor voir section PRO
PRO	tfc corridor 123.5 aprx 30NM de largeur le long de la côte jusqu'à et incluant 12,500 ASL, voir section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	Possibilité d'animaux sauvages sur la piste.

THETFORD MINES / LAC BÉCANCOUR CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - PROCÉDURES DE CIRCUIT



THETFORD MINES QC

CSM3

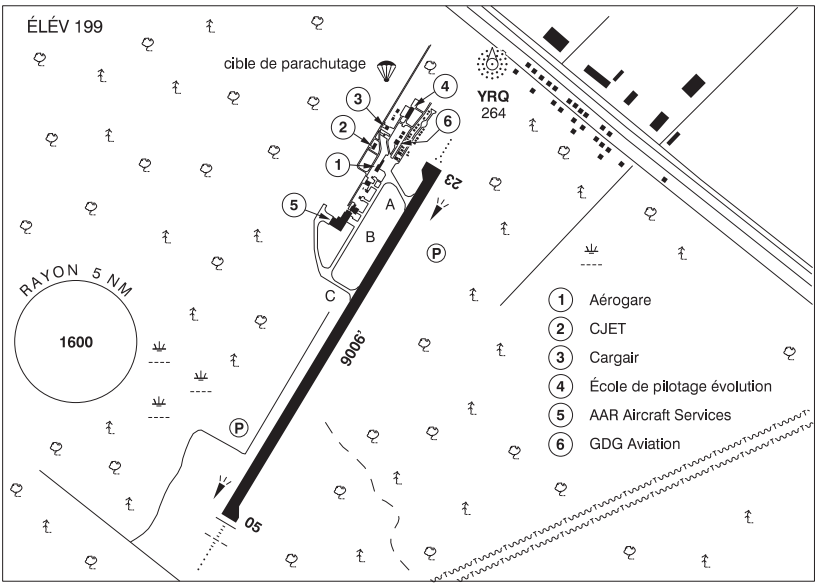


RÉF	N46 03 08 W71 15 27 3.5SE 16°W (2012) UTC-5(4) Élév 1408' A5002 LO6 LO8 CAP
EXP	Grondair Aviation 418-335-3121 Enr
PF	A-1,7,8 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
SERVICES	14-22Z O/T Redevance
CARB	100LL, JA-1
OIL	W100, 15W50
S	4,6
PISTE	Piste 06(062°)/24(242°) 4500x100 ASPH Piste 06 descend 0.49% AGN IIIA
RCR	Exp Entretien limité l'hiver
BALISAGE	06-(TE LO), 24-(TE LO) ARCAL-122.5 type J
COMM	
ATF	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 4500 ASL

THETFORD MINES QC (Suite) CSM3

PRO	Circuit à droite piste 06 (RAC 602.96).
ATTENTION	**Circuits A/D:** Piste 06 circuit d'aérodrome, tour 2075 ASL (300 AGL) 1.1NM NW de l'A/D. **Faune:** Ferme d'animaux à fourrure aprx 9NM NNE de l'A/D 1 fév-15jun (voir l'AIM TC RAC 1.10.1). **NORDO:** Possibilité d'équipement d'entretien NORDO l'hiver sur la piste. Ops d'hydravions Lac Bécancour 1.2NM NE mai-nov. Ops SATP au N des hgs.

TROIS-RIVIÈRES QC CYRQ

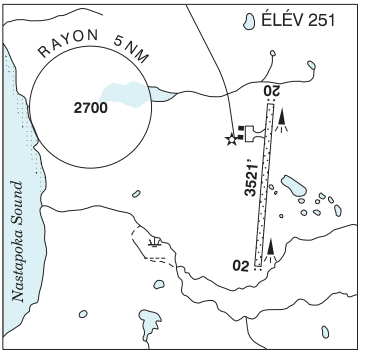


RÉF	N46 21 06 W72 40 50 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 199' A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 CAP
EXP	Aéroport 819-377-4382 www.idetr.com/cyrq 12-01Z‡ lun-ven, 13-24Z‡ sam-dim 16 mar-15 mai; 12-02Z‡ lun-ven, 13-01Z‡ sam-dim 16 mai-15 aout; 12-01Z‡ lun-ven, 13-24Z‡ sam-dim 16 aout-15 nov; 12-24Z‡ lun-ven, 13-23Z‡ sam-dim 16 nov-15 mar; O/T 819-244-0699; hols hrs ltées (consulter NOTAM) Cert Frais d'atterrissage
PF	A-1,2,7,8 C-3,4,5,6
DOUANES	AOE/15 888-226-7277 1330-2130Z‡ lun-ven exc jours fériés
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR AUTO H24 (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 02, 08, 14, 20Z. Cam météo

TROIS-RIVIÈRES QC (Suite) CYRQ

SERVICES	
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), SP, HPR hrs ltées (voir EXP) O/T 1 hr PN 819-244-0699 redevances
HUILE	W100, W15W50
S	1,2,3,4,5,6
SUP FL	D & A-ice
JASU	Démarrage électrique 10/15
CSLT PRIVÉ	Cjet Aviation 819-330-2538
PISTE	Piste 05(047°)/23(227°) 9006x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 05/23 AGN IV
CERT TWY	Twy B AGN IIIB
RCR	Exp 1hr PN 12-01Z‡, O/T 2 hr PN, frais de rappel. CRFI. Entretien hivernal 3 hr PN 12-23Z‡, O/T 4 hr PN, frais de rappel. PCN
BALISAGE	05-AN(TE HI) P3, 23-AO(TE HI) P3 ARCAL-122.35 type K
COMM	
MF	UNICOM 12-01Z‡ O/T tfc 122.35 5NM 3200 ASL (RAC 602.98)
ARR	Montréal Ctr 128.225
DEP	Montréal Ctr 128.225
PAL	Montréal Ctr 128.225
AWOS	120.275 (anglais) 124.825 (français)
NAV	
NDB	YRQ 205 (L) N46 22 10 W72 39 53
DME	YTO 115.65 Ch 103(Y) N46 22 08 W72 39 53 (253')
PRO	Circuit à droite piste 05 (RAC 602.96). Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie aprx 9 NM N, voir Section C Planification. **Drones:** Les pilotes désirant utiliser un acft télépiloté à moins de 3 NM du centre de l'A/D devraient communiquer avec l'exploitant pour la procédure établie.
ATTENTION	**Parachute:** Sauts jusqu'à 16,000 ASL 1 mai-31 oct. Éviter côté NNW du seuil 23 (voir croquis). **Faune:** Activité aviaire migratoire avr-oct. **Héli:** Héli à piston devraient s'approcher du poste d'avitaillement 100LL avec précaution, à cause de l'espace restreint, du bâtiment à proximité et de turbulence possible. **Ops de dynamitage:** 0.4NM de rayon autour de N46 34 53 W72 43 44 (13.9NM N de l'A/D), alt max 2200 ASL.

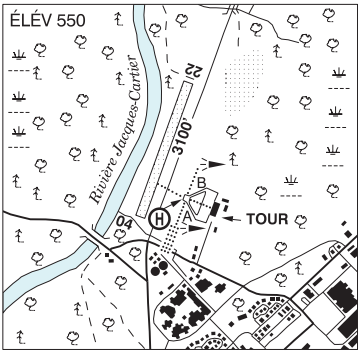
UMIUJAQ QC — CYMU



RÉF	N56 32 10 W76 31 06 16°W (2024) UTC-5(4) Élév 251´ A5026 LO5 CAP
EXP	Administration Régionale Kativik 819-964-2968 14-22Z‡ lun-ven O/T 819-964-3434 Ext 154 Fax 819-964-2462 Cert
PF	A-1 C-2,4,5,7
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-331-1530 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS
PISTE	Piste 02(023°)/20(203°) 3521x100 gravier Piste 02 descend 0.5% premiers 590´, monte 0.5% 1080´ suivants. Piste 20 descend 1.0% premiers 690´, monte 0.4% 1150´ suivants.
CERT PISTE	Piste 02/20 AGN IIIA
RCR	Exp 13-21Z‡ lun-ven exc hols mai 1-sep 30; Entretien l'hiver avbl 13-21Z‡ exc hols oct 1-avr 30, O/T 3hr PN, CRFI; PCN
BALISAGE	02-AS(TE ME), 20-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltés O/T tfc 122.1 15NM 3300 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 1230-2230Z‡
PRO	Circuit à droite piste 20 (RAC 602.96).
ATTENTION	**Ops de nuit:** Seulement les pilotes familiers avec la région immédiate devraient utiliser cet A/D durant les hrs de noirceur à cause de la topographie environnante et des illusions d'optiques. **Turbulence:** Possibilité de turbulence sévère lorsque les vents sont supérieurs à 20 kt.

VALCARTIER (W/C J.H.L. (JOE) LECOMTE) QC (Héli) CYOY

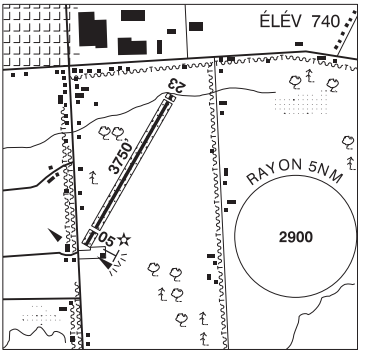
RÉF	N46 54 10 W71 30 13 8NNW 16°W (2013) UTC-5(4) Élév 550' A5002
EXP	MDN 418-844-5000 Ext 5764 CSN 666-5764 Mil PPR 48 hrs
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL **MIL** **MÉTÉO**	 418-844-5000 Ext 5286 CSN 666-5286 Exposé Met pour mil seulement. Section Lcl Met CSN 666-5644 ltd hrs. O/T CMC 1-800-WXMETEO (996-3836) ou CSN 432-2613. METAR dur mil flt ops. TAF dur mil flt ops, hrs d'émission selon les besoins mil.
SERVICES **CARB** **HUILE** **CSLT MIL**	 F-34 156, 0148, 555, H515 430 Esc Ops-Indicatif d'appel "FAUCON OPS" 46.60 FM 418-844-5000 ext 5534 hrs ltées
HÉLI-SURFACE	150' x 150'
BALISAGE	Pad apch 04, 7 bars, 3 lgts (HI) chaque côté du pad, 1 rang, 7 lgts ambres. ARCAL-126.2 type K
COMM **MF**	 45.8 FM 126.2 307.6 (E) Valcartier advsy avbl 12-04Z‡ lun-ven, A/D fréquemment fermée sam & dim. Dates d'Opr & hres peuvent varier sans préavis. O/T Rng Ctl 49.9 FM.
PRO	Aéronef de passage arr du S & SW doivent demeurer à 2000 AGL jusqu'au-dessus du secteur de la base & régler le SIF à la position stand by à moins de 1500 AGL. L'héliport se trouve dans la zone réglementée CYR 612 & adj à CYR 603. Si 430 Esc ops/MFAU non-disponible, appeler Rng Ctl 49.9 FM.
ATTENTION	Piste gazonnée 3100x175 adj à l'héliport. Ops d'aéronefs à voilure tournante toute l'année O/T voilure fixe mi-mai à la mi-nov, ctc ops. Lancements quotidiens sans horaire fixe de ballons radiosondes aux alentours de l'héli ayant une vitesse d'ascension de 1000 pi/min.



VALCOURT QC

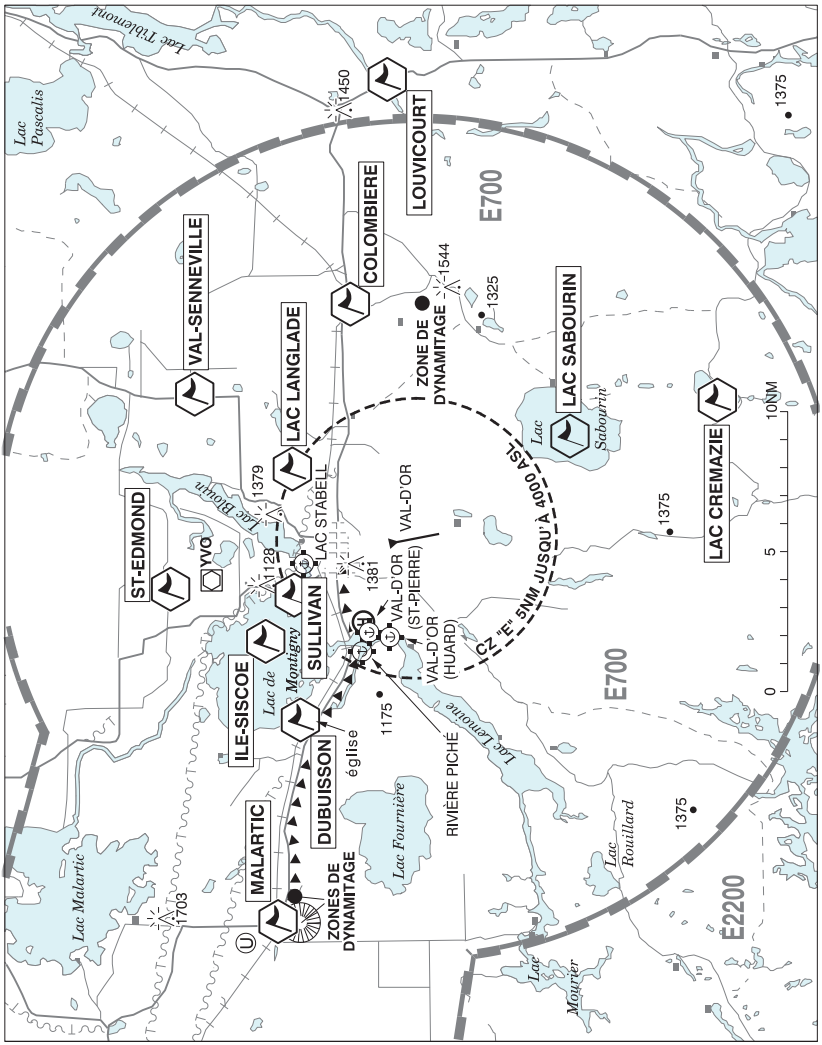
CSQ3

RÉF	N45 28 52 W72 18 37 1S 16°W UTC-5(4) Élév 740' A5002 LO6 LO8
EXP	Aéro Club de Valcourt 819-820-6540, 819-620-4640 Enr PPR
PF	C-1,2,3,5
PRÉP/VOL **FIC**	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES **CARB** **S**	Redevances possible pour quelques svcs 100LL PN 5



PISTE **RCR**	Piste 05/23 3750x40 ASPH/GRVL, centre 20' ASPH Piste 05 seuil décalé 365' et piste 23 seuil décalé 110'. Exp
BALISAGE	05-(TE LO), 23-(TE LO) ARCAL-121.8 type J
COMM **ATF**	 UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.725 5NM 3800 ASL
ATTENTION	Plusieurs chevreuils dans les environs de l'aprt. Possibilité de véhicules et de véhicules tout terrain sur la piste. Antenne située à N45 27 35 W72 16 38 (1.9NM au sud-est de l'A/D), 300 AGL, 1550 ASL, éclairée jour et nuit.

VAL-D'OR CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR

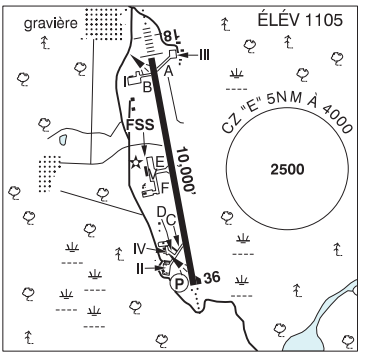


VAL-D'OR CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

NOM	IDENT	LAT/LONG
COLOMBIERE	VCOLB	N48° 05' 33" W077° 34' 29"
DUBUISSON	VCDBO	N48° 06' 48" W077° 56' 48"
ILE-SISCOE	VCCSC	N48° 08' 35" W077° 52' 28"
LAC CREMAZIE	VCREM	N47° 52' 27" W077° 39' 38"
LAC LANGLADE	VCLGL	N48° 07' 38" W077° 43' 16"
LAC SABOURIN	VCSAB	N47° 57' 43" W077° 41' 32"
LOUVICOURT	VCLVC	N48° 04' 12" W077° 22' 31"
MALARTIC	VCMAL	N48° 08' 07" W078° 07' 25"
ST-EDMOND	VCSED	N48° 11' 59" W077° 49' 41"
SULLIVAN	VCSUL	N48° 07' 34" W077° 50' 00"
VAL-SENNEVILLE	VCSNV	N48° 11' 07" W077° 39' 16"

VAL-D'OR QC CYVO

RÉF	N48 03 12 W77 46 58 2.5S 13°W (2013) UTC-5(4) Élév 1105' A5001 A5009 LO3 LO4 LO7 HI1 HI5 CAP
EXP	Aéroport régional de Val-d'Or819-825-6963 Cert Frais d'atterrissage
PF	A-1,2,3,6,7,8 C-4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
MÉTÉO	METAR 1030-0325Z‡ O/T METAR AUTO (voir COMM) TAF H24, hrs d'émission: 00, 06, 12, 18Z. Cam météo

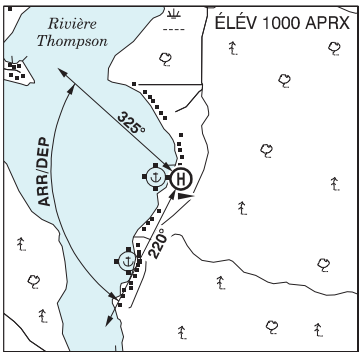


VAL-D'OR QC (Suite) CYVO

SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1 (FSII avbl), F-34
HUILE	Toutes
S	1,2,3,4,5,6
JASU	10/15
SUP FL	D & A-Ice 1 hr PN 819-856-8750
CSLT PRIVÉ	Avjet Q-60 (Shell) 122.85 819-874-7000 (dly 1 avr-31 dec, lun-ven 1 jan-31 mar) ou 819-856-8750 (sam-dim 1 jan-31 mar) 11-22Z‡ lun-ven, 12-22Z‡ sam-dim; Valpiro Inc (World Fuel Services) 129.175 819-825-3312 1200-2330Z‡ dim-ven, 1330-1900Z‡ sam O/T Page 819-355-4167
MIL CON	Avjet Holding Inc 819-874-7000
PISTE	Piste 18(182°)/36(002°) 10,000x150 ASPH
CERT PISTE	Piste 18 RVR 1200(1/4sm)/Piste 36 RVR 1200(1/4sm) AGN IV
CERT TWY	Twy: A, B, C, D, F AGN IIIB
AIRE DE TFC	Aire de tfc I, II, IV, V: Frais de stationnement
RCR	Exp 10-07Z‡ lun-ven, 10-2030Z‡ sam-dim CRFI (O/T 1 hr PN exc hols 819-825-4193), Entretien l'hiver (O/T 3 hrs PN exc hols 819-825-4193), redevance. Twy A, aires de stationnement III aucun entretien l'hiver. S100, T200, ST248, TT325 PCN
BALISAGE	18-AN(TE HI), 36-AO(TE HI) P2, ARCAL-118.5 type K 0325-1030Z‡
COMM	
RADIO	118.5 PTC avbl (E) 1030-0325Z‡ (urgence seulement 819-825-7211)
RCO	Rouyn rdo 118.5 PTC avbl (RAAS) 0325-1030Z‡ Québec rdo 122.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	rdo 1030-0325Z‡ O/T Rouyn rdo 118.5 5NM 4000 ASL (RAC 602.98)
PAL	Montréal Ctr 125.9 308.3
AWOS	128.15 (anglais) 120.55 (français) 0325-1030Z‡
NAV	
VOR/DME	YVO 113.7 Ch 84 N48 10 31 W77 49 15 (1020´)
ILS	IVO 110.3 (piste 18) RVR
PRO	Circuit à droite piste 36 (RAC 602.96). **PLAN OPÉRATIONNEL POUR LE VOL PAR VISIBILITÉ RÉDUITE (RVOP):** Circulation disponible seulement sur Twy E et Twy F durant RVOP.
ATTENTION	Zone de dynamitage rayon 0.5NM centre N48 07 41 W78 06 04 (aprx 13NM WNW A/D) sfc à 2000 AGL (3083 ASL).

VAL-D'OR (ST-PIERRE) QC (Héli) COR2

RÉF	N48 04 39 W77 52 07 1.9WSW 13°W (2011) UTC-5(4) Élév 1000' aprx A5001 A5009
EXP	Jean-Guy St-Pierre 819-824-9256/6931 Enr PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
HÉLI-SURFACE	FATO/TLOF 60' x 60' ASPH Aire de sécurité 80' x 80'



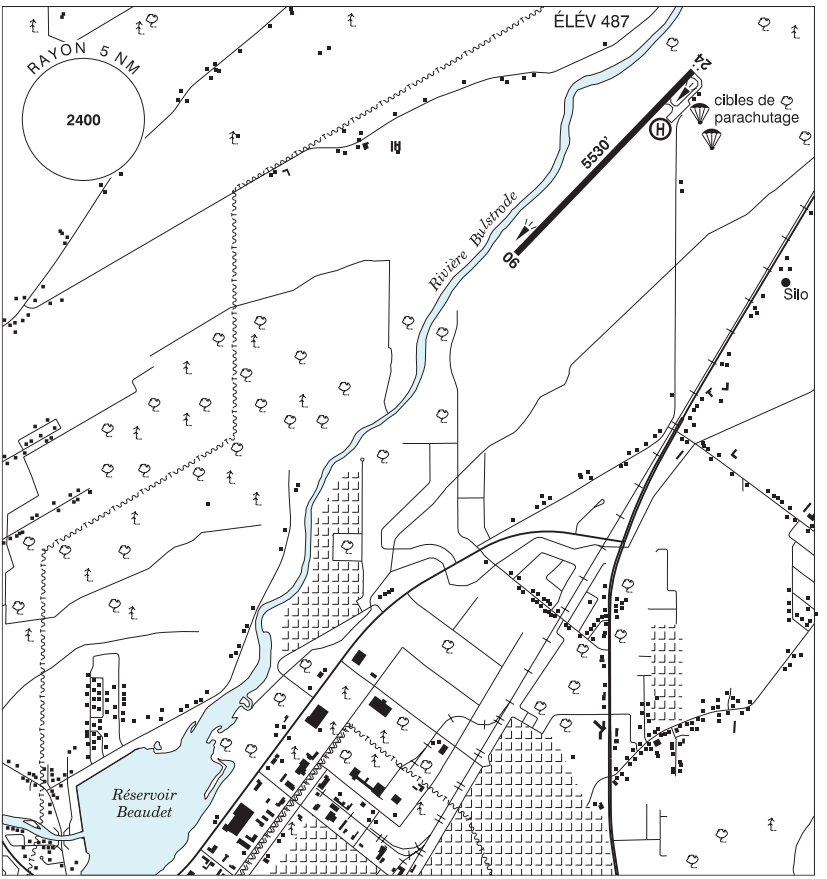
VAL-D'OR (ST-PIERRE) QC (Héli) (Suite) COR2

COMM	
RADIO	118.5 (E) 1030-0325Z‡
RCO	Rouyn rdo 118.5 (RAAS) 0325-1030Z‡ Québec rdo 122.375 (FISE) 126.7 (bcst)
MF	rdo 1030-0325Z‡ O/T Rouyn rdo 118.5 5NM centré sur l'aéroport Val-d'Or 3.8NM SE 4000 ASL (RAC 602.98)
PRO	Arr/dep entre 220° à 325° du héli.
ATTENTION	Lignes à haute tension 1.2NM N et 2.2NM NW. Hydroaérodromes 1NM NNW, adj E et adj SW. Zone de dynamitage rayon 1.5NM centre N48 07 39 W78 07 21 (aprx 11NM WNW A/D) sfc à 2000 AGL (3082 MSL) 16-17Z‡ et 20-21Z‡.

VAL-D'OR FSS – RCO

Chibougamau 122.0 (RAAS) 11-01Z‡ (N49 47 W74 32)

VICTORIAVILLE (ANDRÉ FORTIN) QC CSR3

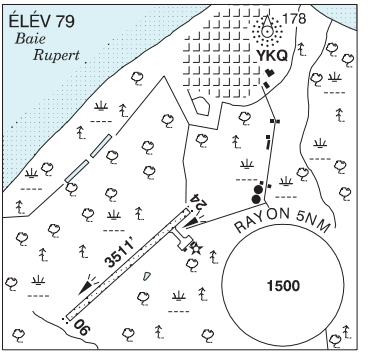


RÉF	N46 06 39 W71 55 54 16°W (2012) UTC-5(4) Élév 487' A5002 LO6 LO7 LO8 HI5 HI6 CAP RCAP

VICTORIAVILLE (ANDRÉ FORTIN) QC (Suite) CSR3

EXP	Corporation Initiative Industrielle 819-752-6560 Enr
PF	A-1,2 (hrs ltées) C-3,4,5,6
DOUANES	AOE/CAN 888-226-7277 clsd 25, 26 déc & 1 jan
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
WX	AUTO 819-752-5666 H24 (voir COMM)
SERVICES	Redevance possible pour quelques svcs
CARB	100LL, JA-1 14-22Z‡ 819-752-6560
HUILE	15W50
S	4,5,6
PISTE	Piste 06(060°)/24(240°) 5530x75 ASPH Piste 24 descend 0.3% AGN II
RCR	Exp 14-22Z‡ Entretien lté l'hiver.
BALISAGE	06-(TE ME), 24-AS(TE ME) ARCAL-123.35 type K
COMM	
ATF	UNICOM (Français seulement) hrs ltées O/T tfc 123.35 5NM 3500 ASL
AUTO	122.175 (bil)
PRO	Les pilotes sont encouragés à émettre leurs intentions sur 123.35 bien avant de survoler la piste. Il est recommandé aux hélicoptères d'effectuer leurs approches dans l'axe de piste avant de procéder à l'aire d'atterrissage afin d'éviter de survoler la cible de parachutage.
ATTENTION	Intenses activités de sauts en parachute, 1130-0400Z‡, du 1 mai-31 oct jusqu'à 16,000 ASL. Possibilité de cerf sur la piste. Activité aviaire migratoire: Activité aviaire migratoire (Bernaches du Canada/Outardes & Oies blanches/Oies des neiges) au réservoir Beaudet aprx 3NM SW A/D, de la mi-sept à la fin de nov. Des vols à proximité du réservoir peuvent provoquer l'envol dangereux d'un grand nombre d'oies. Éviter de voler à proximité du reservoir en-dessous de 2000 AGL, et ne pas voler plus bas que l'alt requise pour tlof/ldg à l'A/D.

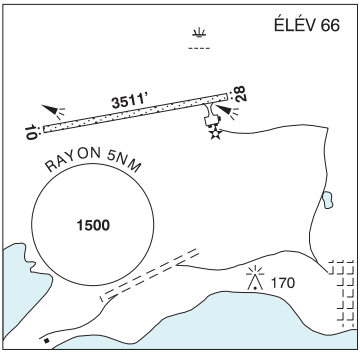
WASKAGANISH QC — CYKQ



RÉF	N51 28 24 W78 45 30 Adj S 14°W (2013) UTC-5(4) Élév 79´ A5009 LO3 HI1 HI4 CAP
EXP	Transport Canada 819-895-8925 12-21Z‡ O/T 819-895-4284 Cert Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé seulement), Frais d'usage du tml
PF	A-1 C-2,3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-895-8757 hrs ltées
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS O/T LWIS TAF 16-22Z‡, hrs d'émission: 1540Z‡ dim-ven
PISTE	Piste 06(062°)/24(242°) 3511x100 GRVL
CERT PISTE	Piste 06/24 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	Exp 12-21Z‡ O/T 3hrs PN
BALISAGE	06-AS(TE ME), 24-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 14-22Z‡ dim-ven
NAV	
NDB	YKQ 351 (M) N51 29 13 W78 44 42
ATTENTION	Activité aviaire au bassin d'aération, aprx 0.5NM WSW du seuil 06.

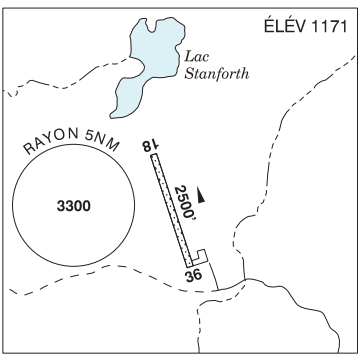
WELLER QC — Voir STANSTEAD / WELLER

WEMINDJI QC — CYNC



RÉF	N53 00 38 W78 49 52 Adj NW 15°W (2013) UTC-5(4) Élév 66´ A5018 LO3 CAP
EXP	TC (EXP) Nation Crie de Wemindji (APM) 819-978-3936/3937/7595 or 819-978-7210/7589/7398 13-21Z‡ O/T mai-oct 1hr PN, nov-avr 3hrs PN 819-978-7595/7210/7398 Cert Frais d'atterrissage (aéronef à réaction ou turbopropulsé seulement) Frais d'usage du tml
PF	A-1 C-2,3,4,5
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
ACC	Montréal 800-633-1353
CARS	819-978-3937/7589/3936 Fax 819-978-3367 hrs ltées (voir COMM)
MÉTÉO	METAR dur hrs CARS (voir COMM) O/T LWIS
PISTE	Piste 10(095°)/28(275°) 3511x100 GRVL Piste 10 monte 1.02%
CERT PISTE	Piste 10/28 AGN IIIA
AIRE DE TFC	Frais de stationnement
RCR	APM 819-978-3936/7595/7210 13-21Z‡ O/T mai-oct 1hr PN, nov-avr 3hrs PN
BALISAGE	10-AS(TE ME), 28-AS(TE ME) ARCAL-122.1 type K
COMM	
MF	aprt rdo (anglais seulement) hrs ltées O/T tfc 122.1 15NM 3100 ASL (RAC 602.98)
APRT RDO	122.1 (V) 14-21Z‡ lun-ven, 17-22Z‡ dim
ATTENTION	Activité aviaire intense juin-oct.

WEYMONTACHIE QC — CSU5



RÉF	N47 56 13 W73 49 02 3NW 16°W UTC-5(4) Élév 1171' A5002 A5010
EXP	Conseil de Bande de Weymontachie 819-666-2237 ext 1350 ou 1550 Enr
PF	Ctc exp
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
PISTE	Piste 18/36 2500x75 gravier
	Piste 36 monte 0.42% premiers 1558´.
RCR	Exp 819-666-2237 Ext 1350
	Service sécurité publique 819-666-4000 (jour), 819-666-2238 (urgence). Endroits spongieux sur la piste ainsi que sur l'aire de tfc.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4200 ASL

LAISSÉ

EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT

PLANIFICATION

TABLE DES MATIÈRES

Page

PLAN DE VOL / ITINÉRAIRE DE VOL C2
COMPTES RENDUS DE POSITION EN VOL VFR C2
COMPTES RENDUS DE POSITION EN VOL IFR C2
CONTENU DU COMPTE RENDU D'ARRIVÉE C2
PIREP C2
PRÉFIXES ET SUFFIXES D'ÉQUIPEMENT C3
UTILISATION DES CODES DE TRANSPONDEUR C7
PLAN DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT) C7
LIMITES DES ESPACES AÉRIENS CANADIENS C8
RÉGIONS DE CALAGE ALTIMÉTRIQUE ET MONTAGNEUSE C9
CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN C10
- CLASSIFICATION DE L'ESPACE AÉRIEN C10
- ESPACE AÉRIEN D'UTILISATION DE TRANSPONDEUR C11
- TRANSPONDEUR - EXIGENCES C11
- ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR CONTRÔLÉ C12
- ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAU DE VOL APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF C12
- MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES VFR C13
- PLANS / ITINÉRAIRES DE VOL VFR C14
- GRAPHIQUE KOCH C14

NAV CANADA ZONE DE RESPONSABILITÉ DU FIC POUR LES RCO FISE C15
ZONES AVEC FRÉQUENCES AIR AIR DISCRÈTES C18
DONNÉES DE MISE À JOUR DES CARTES VFR DU QUÉBEC C25
CARTES SUPPLÉMENTAIRES ET INFORMATIONS POUR LA PLANIFICATION DE VOL C25
RESTRICTIONS DE VOL C26
SYSTÈME DE ROUTES IFR OBLIGATOIRES C27
- ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV C78
- PROGRAMME DES ROUTES NORD-AMÉRICAINES (NRP) C112
- ROUTES AÉRIENNES NORD-AMÉRICAINES (NAR) POUR LE TRAFIC DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT) C113

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU C116

PLAN DE VOL / ITINÉRAIRE DE VOL

L'avis déposé doit contenir les renseignements suivants dans l'ordre indiqué:

1. Identification de l'aéronef (la marque d'immatriculation de l'aéronef, le numéro du vol ou l'indicatif radio)
2. Règles de vol
3. Type de vol
4. Nombre (si supérieur à un)
5. Type d'aéronef
6. Catégorie de turbulence de sillage
7. Équipement (voir page C3)
8. Aérodrome de départ
9. Heure de départ (UTC) - prévue/réelle
10. Vitesse de croisière
11. Altitude / Niveau de vol
12. Route
13. Aérodrome de destination
14. Durée totale estimé (heures et minutes)
15. Temps SAR*
16. Aérodrome de dégagement (si nécessaire)
17. Renseignements divers
18. Autonomie (heures et minutes)
19. Nombre total de personnes à bord
20. Type de radiobalise de secours*
21. Équipement de survie (type, gilets de sauvetage, canots)
22. Couleur et marque de l'aéronef
23. Remarques (autres équipements de survie)
24. Compte rendu d'arrivée - endroit où celui-ci sera déposé*
25. Nom et numéro ou adresse de la personne ou compagnie à aviser si des mesures SAR doivent être entreprises*
26. Nom du pilote
27. Numéro de licence du pilote (licence canadienne de pilote seulement)*

* N'est pas requis pour un plan de vol/itinéraire de vol OACI.

MIL: Les vols dont le point d'origine se trouve dans des localités où il n'existe pas de services MDN de planification de vol doivent remplir le formulaire de plan de vol/itinénaire de vol canadien de NAV CANADA, comme cela est décrit dans le présent document. Voir l'AIM de TC RAC pour des instructions détaillées sur la façon de remplir le formulaire de NAV CANADA.

COMPTES RENDUS DE POSITION EN VOL VFR

Les comptes rendus de position VFR ne sont pas requis (à l'exception des comptes rendus ADIZ) mais peuvent être utiles en cas de recherche et sauvetage. Communiquer par radio avec un FIC ou une FSS. En espace aérien non contrôlé communiquer sur la fréquence FISE publiée et émettre aussi sur 126.7.

1. Identification
2. Position
3. Heure de passage
4. Altitude
5. Plan de vol VFR
6. Destination

COMPTES RENDUS DE POSITION EN VOL IFR

1. Identification
2. Position
3. Heure
4. Altitude
5. Type de plan de vol ou d'itinéraire de vol*
6. Point de compte rendu et ETA** suivant
7. Nom du prochain point de compte rendu
8. Remarques

* Si vous fournissez un compte rendu de position par l'entremise de la surveillance dépendante automatique (ADS), il n'est pas nécessaire d'indiquer le type de plan de vol.

** Si l'heure d'arrivée au prochain point de compte-rendu diffère de trois minutes ou plus de l'heure prévue déjà transmise, une estimée révisée devra être transmise à l'unité des services de la circulation aérienne (ATS) appropriée le plutôt possible.

CONTENU DU COMPTE RENDU D'ARRIVÉE

1. La marque d'immatriculation de l'aéronef, le numéro du vol ou l'indicatif radio
2. Le type de plan de vol ou d'itinéraire de vol
3. L'aérodrome de départ
4. L'aérodrome d'arrivée
5. La date et l'heure d'arrivée

PIREP

1. Lieu du phénomène en relation avec NAVAID ou aérodrome ou coordonnées et heure
2. Altitude
3. Type d'aéronef
4. Nuage (base, étendue, sommet)
5. Température
6. Vitesse et direction du vent
7. Turbulence (intensité, type, altitude)
8. Givrage (intensité, type, altitude)
9. Remarques

PRÉFIXES ET SUFFIXES D'ÉQUIPEMENT

AÉRONEF

/H – HEAVY (lourd), pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage de 136,000 kg (300,000 lb) ou plus;

/M – MEDIUM (moyen), pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage de moins de 136,000 kg (300,000 lb) mais de plus de 7,000 kg (15,500 lb);

/L – LIGHT (léger), pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage de 7,000 kg (15,500 lb) ou moins.

Séparer le type d'aéronef et la catégorie de turbulence de sillage de l'équipement COM/NAV par un trait d'union (-), ensuite, suiver les suffixes COM/NAV par un trait oblique (/) et d'un autre suffixe pour l'équipement SSR.

(a) **Équipement COM/NAV**

INSÉRER une lettre comme suit:

N – si aucun équipement COM/NAV d'approche correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement,

ou

S – si un équipement standard de type COM/NAV/d'approche pour la route à suivre se trouve à bord et est en état de fonctionner (voir Note 1),

et/ou

INSÉRER une ou plusieurs des lettres suivantes pour décrire l'équipement et les capacités COM/NAV/d'approche disponibles et en état de fonctionner (voir Note 6):

A	Système d'atterrissage GBAS	L	ILS
B	LPV (APV avec SBAS)	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
C	LORAN C	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
D	DME	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E1	FMC WPR ACARS	O	VOR
E2	D-FIS ACARS	P1	CPDLC RCP 400
E3	PDC ACARS	P2	CPDLC RCP 240
F	ADF	P3	SATVOICE RCP 400
G	(GNSS) (Note 2)	P4-P9	Réservé aux RCP
H	HF RTF	R	Approuvé pour la PBN (Note 4)
I	Navigation par inertie	S	Équipement standard (Note 1)
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (Note 3)	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	W	Approuvé pour le RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	Approuvée pour le MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF avec espacement entre canaux de 8,33 kHz
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	Z	Autre équipement à bord ou autres capacités (Note 5)
K	MLS		

Les caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

PRÉFIXES ET SUFFIXES D'ÉQUIPEMENT (Suite)

NOTE:

1. Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme étant VHF RTF, VOR et ILS, à moins qu'une autre combinaison ne soit prescrite par l'autorité ATS compétente.

2. OACI: Si la lettre " G " est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés à la case 18 à la suite de l'indicateur " NAV/ " et séparés par une espace. Canada: Lorsque la lettre " G " est employée sur un plan de vol IFR, le récepteur GNSS doit être approuvé conformément aux exigences prescrites dans l'AIP Canada (OACI), la sous-section ENR 4.3. ou tout document de remplacement. Les récepteurs certifiés pour une utilisation IFR ne sont pas obligatoires pour les vols VFR. Il est conseillé aux pilotes d'inscrire la lettre " G " sur les plans de vol VFR lorsqu'ils utilisent un GNSS comme aide à la navigation VFR.
3. Voir la norme RTCA/EUROCAE " Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard - DO-280B/ED-110B) " pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.
4. Si la lettre R est utilisée, les niveaux de navigation fondée sur les performances qui peuvent être atteints sont précisés dans la case " Renseignements divers " à la suite de l'indicateur PBN/. Les renseignements sur l'application de la navigation fondée sur les performances en fonction d'un segment de route, d'une route ou d'une zone en particulier se trouve dans le Manuel de navigation fondée sur les performances (Doc 9613).
5. Si la lettre "Z" est utilisée, précisez dans la case "Renseignements divers" l'autre équipement transporté, ou les autres capacités, à la suite de l'indicateur COM/, NAV/ et (ou) DAT, le cas échéant.
6. Les possibilités englobent l'équipement nécessaire présent à bord et en état de fonctionner, l'équipement et possibilités correspondant aux qualifications de l'équipage de conduit et, le cas échéant, autorisation de l'autorité compétente.

Équipement et possibilités de surveillance

INSCRIRE la lettre « N » s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner.
INSCRIRE un, ou au maximum vingt, des caractères suivants pour indiquer l'équipement et/ou les possibilités de surveillance en état de fonctionner qui se trouvent à bord:

SSR Modes A et C

A Transpondeur - mode A (quatre chiffres — 4096 codes);

C Transpondeur - mode A (quatre chiffres — 4096 codes) et mode C.

SSR Mode S sans ADS-B

H Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie;

I Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, mais non de l'altitude-pression;

P Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression, mais non de l'identification de l'aéronef;

S Transpondeur - mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression et de l'identification de l'aéronef;

X Transpondeur - mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef ni de l'altitude-pression.

Note - La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

PRÉFIXES ET SUFFIXES D'ÉQUIPEMENT (Suite)

SSR Mode S avec ADS-B

E Transpondeur - Mode S avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B).

L Transpondeur - Mode S avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie.

ADS-B suffixe

B1 ADS-B avec possibilité ADS-B émission 1 090 MHz spécialisée;

B2 ADS-B avec possibilité ADS-B émission et réception 1 090 MHz spécialisée;

U1 possibilité ADS-B émission utilisant l'UAT;

U2 possibilité ADS-B émission et réception utilisant l'UAT;

V1 possibilité ADS-B émission utilisant la VDL mode 4;

V2 possibilité ADS-B émission et réception utilisant la VDL mode 4.

Outre les caractères alphanumériques d'ADS-B énumérés ci-dessus au mandat canadien lié à l'ADS-B devront comporter, dans le cas CANMANDATE à la suite de l'indicateur SUR/.

Exemple: SUR/CANMANDATE
Exemple: SUR/260B RSP180 A2 CANMANDATE

ADS-C suffixe

D1 ADS-C avec possibilités FANS 1/A;

G1 ADS-C avec possibilités ATN.

Les caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

Exemple: ADE3RV/LB2U2V2G1

Note.- Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées à la case 18 à la suite de l'indicateur « SUR/ ».

Tout autre renseignement nécessaire dans l'ordre énuméré ci-après, sous la forme de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner.

STS/ Raison du traitement spécial de la part des services ATS, p. ex., mission SAR, comme suit :

ALTRV: vol effectué conformément à une réservation d'altitude.
ATFMX: vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente.
FFR: lutte incendie.
FLTCK: vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation.
HAZMAT: vol transportant des marchandises dangereuses.
HEAD: vol avec statut " Chef d'État "
HOSP: vol sanitaire déclaré par les autorités médicales.
HUM: vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire.
MARSA: vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire.
MEDEVAC: vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale).
NONRVSM: vol sans capacités RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM.
SAR: vol participant à une mission de recherches et sauvetage.
STATE: vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police.

Les autres raisons de traitement spécial de la part des services ATS seront indiquées à la rubrique " RMK/ "

PBN/ Précision des capacités RNAV et/ou RNP : Consigner le plus grand nombre possible des descripteurs suivants qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, soit 16 caractères au plus.

Spécifications RNAV à indiquer dans la case 18 du plan de vol : Renseignements divers

A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 tous capteurs permis
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

Spécifications RNP à indiquer dans la case 18 du plan de vol : Renseignements divers

L1	RNP 4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis
O2	RNP 1 de base GNSS
O3	RNP 1 de base DME/DME
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec baro-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)

L'OACI n'a pas encore attribué une combinaison alphanumérique à deux chiffres à l'indicatif RNP 2 pour décrire ce dernier à la rubrique PBN/. Pour un vol avec capacités RNP 2, inscrire la lettre " Z " dans la case 10 et indiquer " RNP2 " après NAV/ dans la case 18 : NAV/RNP2.

UTILISATION DES CODES DE TRANSPONDEUR

IFR:

Espace aérien contrôlé de haute altitude–Mode A, Code 2000 plus Mode C, lorsque l'ATC ne donne aucune directive.
Espace aérien non contrôlé de haute altitude–Mode A, Code 2000 plus Mode C si disponible, lorsque l'ATC ne donne aucune directive.
Espace aérien contrôlé de basse altitude À plus de 12,500 ASL

– Mode A, Code 1000 plus Mode C, lorsque l'ATC ne donne aucune directive.

Tout autre espace aérien de basse altitude–Mode A, Code 1000 plus Mode C si disponible, lorsque l'ATC ne donne aucune directive.

VFR:

Code 1200, en vol à 12,500 ASL et moins

Code 1400, en vol au-dessus de 12,500 ASL

NOTE: Lorsqu'un appareil quitte l'espace aérien auquel un code déterminé a été assigné, le pilote doit utiliser le code approprié indiqué ci-dessus.

Cas d'urgence	–	Panne de communication	–	Mode A, code 7600
		État d'urgence	–	Mode A, code 7700
		Détournement	–	Mode A, code 7500

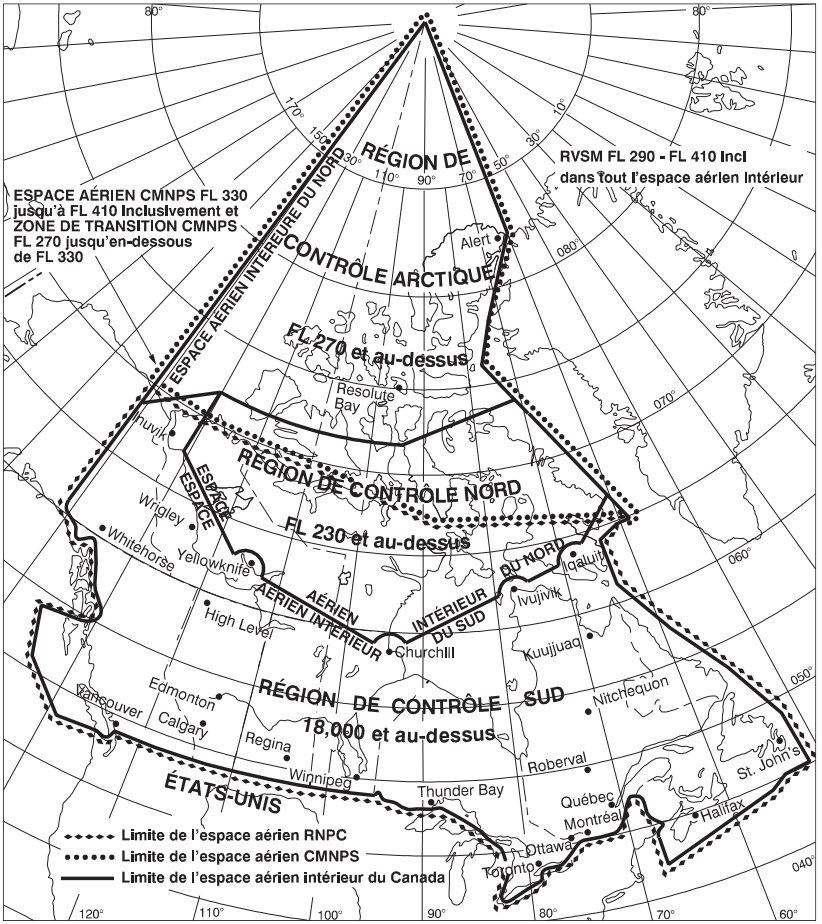
AVERTISSEMENT: Les pilotes doivent sélectionner avec soin les codes de transpondeur afin d'éviter d'afficher par inadvertance un code d'urgence.

Les équipages du conduite d'aéronefs équipés de transpondeurs capables de transmission automatique d'altitude en Mode C sont priés de régler leurs transpondeurs sur le Mode C lorsqu'ils volent dans l'espace aérien canadien sauf si l'ATC leur demande de couper l'émission sur ce mode.

PLAN DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT)

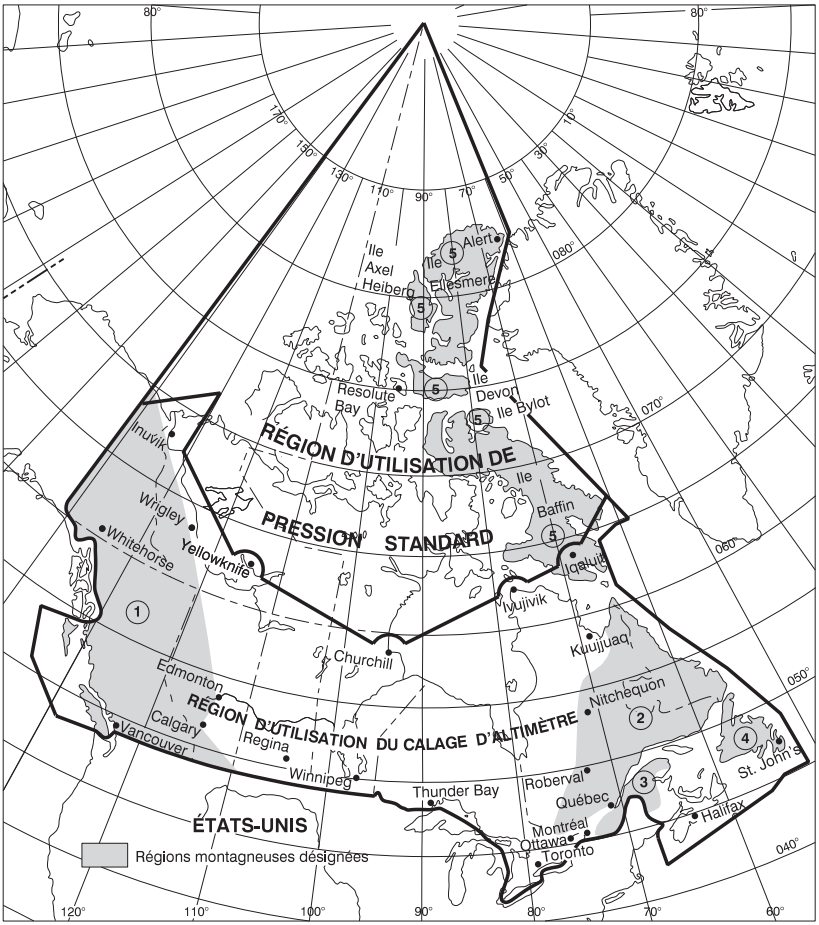
1. Les règlements ESCAT ne seront mis en vigueur qu'en temps de crise ou de guerre et les restrictions aux mouvements des aéronefs ne seront imposées que pour la durée et dans les limites des besoins tactiques militaires. Quand le plan est en vigueur, il s'applique à l'ensemble de l'espace aérien canadien. Le plan total, y compris les numéros de priorité de la circulation aérienne en temps de guerre et les zones ESCAT, est contenu dans une publication conjointe MDN/TC.
2. Quand ils sont avisés que l'ESCAT est en vigueur, les pilotes des aéronefs, qui évoluent au Canada, qui survolent le pays ou qui prévoient de le faire, doivent:
   (a) se conformer aux instructions des unités ATC pour changer de cap ou d'altitude ou pour atterrir;
   (b) indiquer le numéro de priorité de la circulation aérienne en temps de guerre quand ils déposent leur plan de vol et obtenir l'approbation de l'unité ATC compétente avant le décollage; et
   (c) rendre compte de leur position conformément aux règles de vol aux instruments et/ou selon les ordres applicables du commandement du groupe.

LIMITES DES ESPACES AÉRIENS CANADIENS



NOTE: Seulement les aéronefs certifiés par l'état d'immatriculation comme rencontrant les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) de l'Atlantique Nord ou du Canada seront autorisés à être exploités à l'intérieur de l'espace aérien CMNPS désigné à moins que l'unité de contrôle de la circulation aérienne concernée n'indique qu'elle peut fournir les services demandés par l'aéronef en question sans pénaliser les aéronefs certifiés d'après les normes CMNPS.
Voir l'AIM de TC RAC pour détails.
Minimum réduit d'espacement vertical (RVSM)
Voir l'AIM de TC RAC pour détails.

RÉGIONS DE CALAGE ALTIMÉTRIQUE ET MONTAGNEUSE



Les aéronefs volants en régime IFR dans les régions désignées montagneuses en-dehors des voies et routes aériennes publiées, doivent être à une altitude d'au moins 2000 pieds au-dessus du plus haut obstacle à l'intérieur de 5NM de l'aéronef lorsque dans les zones 1 et 5, ou 1500 pieds dans les zones 2, 3 et 4. Consulter le Manuel des espaces aériens désignés pour connaître la définition officielle des différentes zones.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN

CLASSIFICATION DE L'ESPACE AÉRIEN

Pour des renseignements supplémentaires concernant l'espace aérien du Canada, voir le *Manuel des espaces aériens désignés (DAH), TP 1820F* de Transports Canada.

Espace aérien de classe "A" (IFR)

Espace aérien contrôlé de niveau supérieur où seuls les vols IFR sont autorisés. L'ATC assure la séparation à tous les aéronefs. Les dimensions verticales de l'espace aérien de classe A sont les suivantes:

Région de contrôle du sud	–	18,000 ASL à FL600 inclusivement
Région de contrôle du nord	–	FL230 à FL600 inclusivement
Région de contrôle de l'arctique	–	FL270 à FL600 inclusivement

Espace aérien de classe "B" (IFR et VFR)

Espace aérien contrôlé où les vols IFR et VFR sont autorisés. Applicable à tout l'espace aérien de niveau inférieur contrôlé au-dessus de 12,500 ASL ou à partir de l'altitude minimale enroute et au-dessus, l'altitude la plus élevée étant retenue, jusqu'à 18,000 ASL exclusivement. L'ATC assure la séparation à touts les aéronefs.

Les zones de contrôle et les régions de contrôle terminal qui s'y rattachent peuvent être également désignées espace aérien de classe B.

Espace aérien de classe "C" (IFR et VFR)

Espace aérien contrôlé où les vols IFR et VFR sont autorisés, mais où les vols VFR doivent obtenir une autorisation avant d'entrer. L'ATC assure la séparation à tous les vols IFR et, au besoin afin de résoudre les conflits possibles, entre les vols VFR et IFR.

Les zones de contrôle et les régions de contrôle terminal qui s'y rattachent peuvent être également désignées espace aérien de classe C.

Espace aérien de classe "D" (IFR et VFR)

Espace aérien contrôlé où les vols IFR et VFR sont autorisés, mais où les vols VFR doivent établir des communications bidirectionnelles avec l'organisme ATC compétent avant d'y pénétrer.

L'ATC assure la séparation des vols IFR seulement.

Les zones de contrôle et les régions de contrôle terminal qui s'y rattachent peuvent être également désignées espace aérien de classe D.

Espace aérien de classe "E" (IFR et VFR)

Tout l'espace aérien de niveau supérieur contrôlé au-dessus du FL600. Applicable également aux voies aériennes inférieures, les routes RNAV fixes de l'espace aérien inférieur, les régions de contrôle prolongée, les zones de transition ou les zones de contrôle sans tour en opération peuvent être classées espace aérien de classe E.

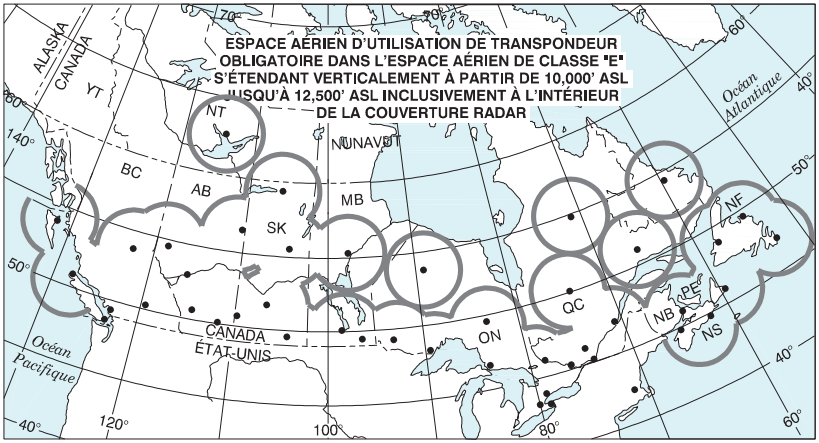
Espace aérien de classe "F" (IFR et VFR)

Espace aérien de dimensions définies. L'espace aérien de classe F peut être un espace aérien réglementé ou un espace aérien à service consultatif ou des zones de danger, et il peut être une espace aérien contrôlé, non contrôlé ou une association des deux.

Espace aérien de classe "G" (IFR et VFR)

Espace aérien où aucun contrôle n'est appliqué aux vols IFR ou VFR. L'espace aérien doit être classé G s'il n'a pas été désigné A, B, C, D, E ou F.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN (Suite)
ESPACE AÉRIEN D'UTILISATION DE TRANSPONDEUR



TRANSPONDEUR - EXIGENCES

L'emport d'un transpondeur en fonctionnement comprenant un dispositif de transmission automatique d'altitude pression est requis dans l'aéronef, lorsque dans l'espace aérien suivant:

(a) tout l'espace aérien de classe A;
(b) tout l'espace aérien de classe B;
(c) tout l'espace aérien de classe C; et
(d) tout l'espace aérien de classe D et de classe E spécifiés en tant qu'espace aérien d'utilisation de transpondeur dans le Manuel des espaces aériens désignés (DAH TP 1820F), trouvé ci-après:

I. L'espace aérien de classe D dans les TCA et/ou les CZ des aérodromes suivants:

i. Vancouver, BC CZ
ii. Abbotsford, BC TCA
iii. Kelowna, BC Class D CAE,
iv. Fredericton, NB CZ, et
v. Halifax/Stanfield Intl, NS TCA et CZ;

II. L'espace aérien de classe E de dimensions définies aux aérodromes suivants:

i. Victoria, BC
ii. Vancouver, BC
iii. Abbotsford, BC
iv. Christina Lake, AB
v. Conklin, AB
vi. Fort MacKay/Albian, AB
vii. Fort MacKay/Firebag, AB
viii. Fort MacKay/Horizon, AB
x. Kirby Lake, AB
xi. Primrose, AB
xii. Regina, SK
xiii. Saskatoon/John G. Diefenbaker, SK
xiv. Thunder Bay, ON
xv. Toronto, ON
xvi. Montréal (Mirabel), QC
xvii. Moncton, NB
xviii. Gander, NL
xix. St. John's, NL

(e) tout l'espace aérien de classe E s'étendant verticalement à partir de 10,000 ASL jusqu'à 12,500 ASL inclusivement à l'intérieur de la couverture radar.

Les pilotes en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé de niveau supérieur doivent régler leur transpondeur pour répondre en mode A, code 2000 et en mode C, à moins d'instructions contraires de l'ATC.

NOTE: Afin de renforcer la sécurité des vols IFR dans l'espace aérien non contrôlé de niveau supérieur, il est fortement recommandé aux pilotes de régler leur transpondeur pour répondre en mode A, code 2000 et en mode C, sauf instructions contraires de l'ATC.

ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR CONTRÔLÉ

Voie aérienne – 2200 AGL jusqu'à, mais excluant 18,000 ASL - (pour les dimensions des voies aériennes, voir l'AIM de TC, section RAC).

Région de contrôle prolongée – Espace aérien contrôlé de dimensions définies s'étendant au niveau de vol à partir de 2200 AGL et au-dessus, sauf indication contraire.

Zone de contrôle – Un espace aérien contrôlé de dimensions définies s'étendant verticalement entre la surface du sol et 3000 pieds AAE (inclus) sauf indication contraire.

Région de contrôle terminal – Espace aérien contrôlé de dimensions définies désigné pour offrir un service aux aéronefs à l'arrivée, au départ et en route.

Région de contrôle terminal militaire – Un espace aérien de dimensions définies établie normalement au voisinage d'un aérodrome militaire et à l'intérieur duquel des procédures et des exemptions spéciales s'appliquent à des aéronefs militaires. La terminologie "(Équivalent de la classe B, C, D, ou E)" employée pour désigner les MTCA indique le niveau de service équivalent et les règles d'exploitation pour les aéronefs civils évoluant dans la MTCA et sous le contrôle des militaires.

Zone de transition – L'espace aérien contrôlé de dimensions définies s'étendant à partir de 700 AGL sauf indication contraire, jusqu'à la base de l'espace aérien contrôlé qui s'étend au-dessus de celle-ci.

ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAU DE VOL APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF

1. L'altitude et le niveau de vol appropriés pour un aéronef en vol de croisière horizontal sont déterminés conformément à:
   (a) la route magnétique, pour le vol dans l'espace aérien intérieur du Sud; et
   (b) la route vraie, pour un vol dans l'espace aérien intérieur du Nord.
2. Sauf autorisation contraire de l'ATC, les tables suivantes, visant l'altitude de croisière VFR, CVFR ou IFR s'appliqueront.
3. Niveaux de vol RVSM en fonction de la route suivie par l'aéronef dans l'espace aérien désigné RVSM.

ALTITUDES OU NIVEAUX DE VOL	ROUTE DE L'AÉRONEF	
	000° - 179°	180° - 359°
À INTERVALLES DE 4000´ PIEDS AU-DESSUS DU NIVEAU DE VOL 290	À PARTIR DU NIVEAU DE VOL 290 (FL 290, 330, 370, 410, 450)	À PARTIR DU NIVEAU DE VOL 310 (FL 310, 350, 390, 430, 470)
RVSM	FL 290, 310, 330, 350, 370, 390, 410	FL 300, 320, 340, 360, 380, 400
À INTERVALLES DE 2000´ AU-DESSUS DE 18,000 PIEDS ASL INCLUSIVEMENT, MAIS AU-DESSOUS DU FL 290	NIVEAUX DE VOL IMPAIRS (FL 190, 210, 230, ETC.)	NIVEAUX DE VOL PAIRS (FL 180, 200, 220, ETC.)
À INTERVALLES DE 2000´ AU-DESSOUS DE 18,000 ASL (DANS LA RÉGION D'UTILISATION DE LA PRESSION STANDARD, ADOPTER LES NIVEAUX DE VOL CORRESPONDANT)	IFR et CVFR	IFR et CVFR
	MILLIERS DE PIEDS IMPAIRS ASL (1000, 3000, 5000, ETC.)	MILLIERS DE PIEDS PAIRS ASL (2000, 4000, 6000, ETC.)
	VFR	VFR
	MILLIERS DE PIEDS IMPAIRS +500 PIEDS ASL (3500, 5500, 7500, ETC.)	MILLIERS DE PIEDS PAIRS +500 PIEDS ASL (4500, 6500, 8500, ETC.)

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN (Suite)
MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES VFR

ESPACE AÉRIEN	MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES VFR	
ZONES DE CONTRÔLE	- VISIBILITÉ AU SOL OU EN VOL: MINIMUM 3 MILLES - DISTANCE DES NUAGES-HORIZONTALE:1 MILLE ET VERTICALE: 500´; - DISTANCE DU SOL OU DE L'EAU-VERTICALE: 500´	
RÉGIONS DE CONTRÔLE	- VISIBILITÉ EN VOL: MINIMUM 3 MILLES - DISTANCE DES NUAGES - HORIZONTALE: 1 MILLE ET VERTICALE: 500´	
ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ	1000 AGL OU PLUS	- VISIBILITÉ EN VOL: MINIMUM 1 MILLE LE JOUR, 3 MILLES LA NUIT - DISTANCE DES NUAGES: HORIZONTALE: 2000´ ET VERTICALE: 500´
	AU-DESSOUS DE 1000 AGL	- VISIBILITÉ EN VOL: 2 MILLES LE JOUR (AVIONS), 1 MILLE LE JOUR (HÉLICOPTÈRES) (VOIR NOTE), 3 MILLES LA NUIT - HORS DES NUAGES

NOTE: Les aéronefs peuvent être exploités sous 1000 AGL dans un espace aérien non contrôlé pendant le jour, par visibilité de pas moins de 2 milles pour les avions et de 1 mille pour les hélicoptères, lorsqu'ils y sont autorisés dans un certificat d'exploitant aérien, un certificat d'exploitant privé ou un certificat d'exploitant d'unité de formation de vol - hélicoptère, selon le cas.

VFR SPÉCIAL (Zones de contrôle seulement)

	Visibilité en vol et visibilité au sol le cas échéant
Aéronefs autres que les giravions	1 mille
Giravions	1/2 mille

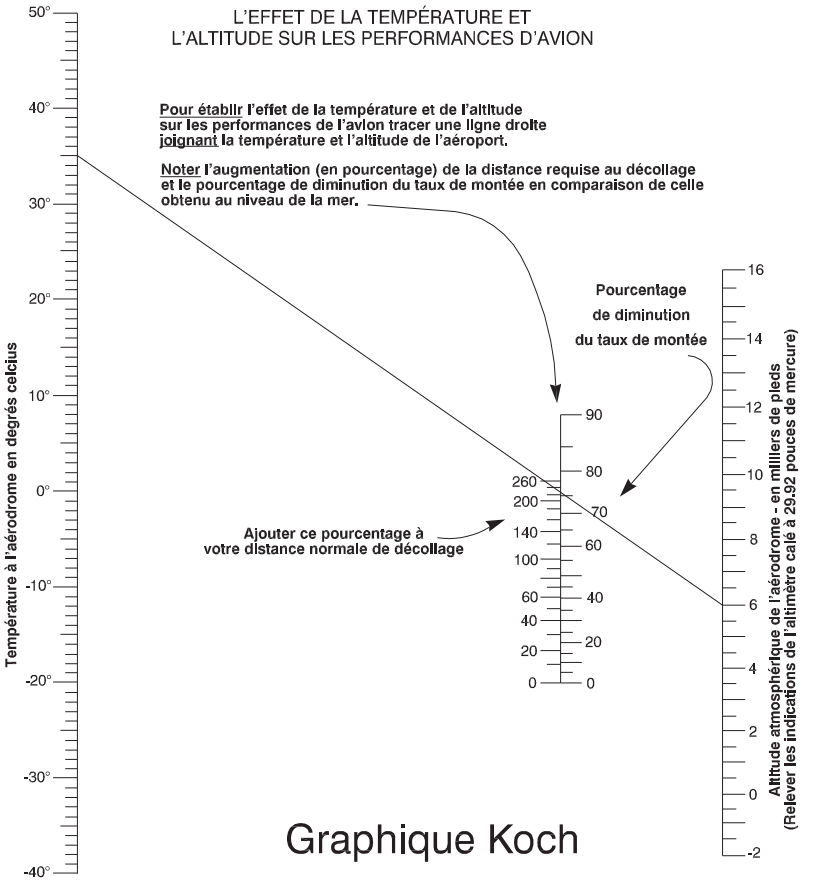
NOTE:
1. Tous les aéronefs y compris les hélicoptères doivent être équipés d'une radio capable de communiquer avec l'ATC et maintenir l'écoute avec cette unité de l'ATC.
2. Les aéronefs doivent être exploités hors des nuages et en vue du sol en tous temps.
3. Les hélicoptères doivent être exploités à une vitesse réduite qui permette au pilote commandant de bord de voir le trafic aérien et les obstacles à temps pour éviter une collision.
4. Lorsqu'un aéronef n'est pas un hélicoptère et est exploité la nuit, l'ATC autorisera un vol VFR spécial uniquement lorsque cette autorisation vise à permettre à l'aéronef d'atterrir à l'aérodrome de destination.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN (Suite)

PLANS / ITINÉRAIRES DE VOL VFR

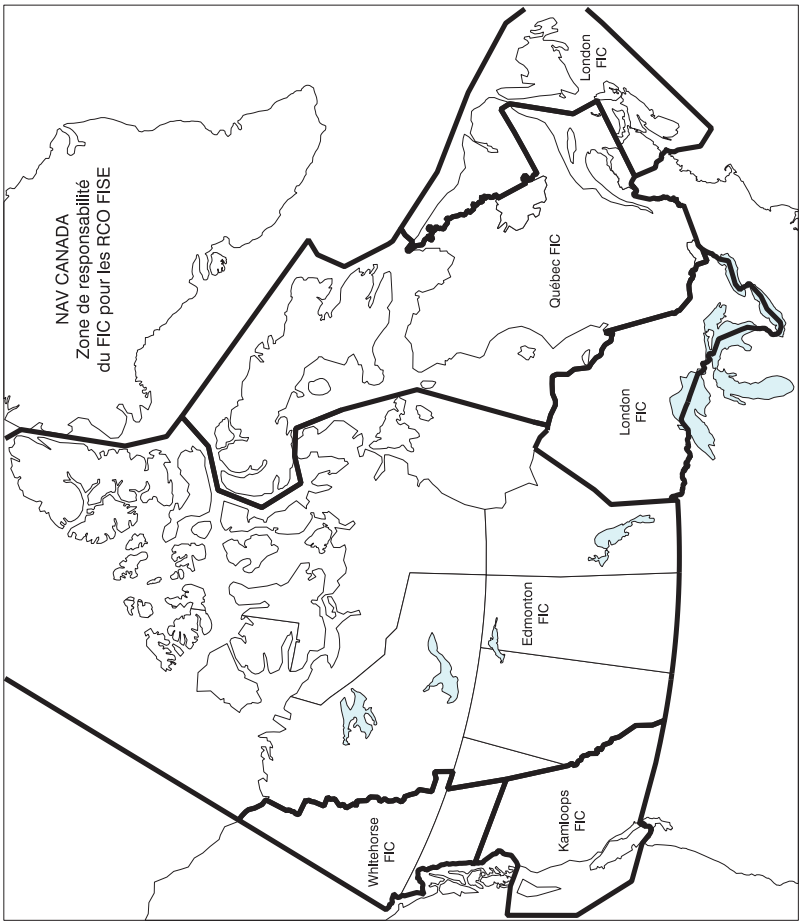
Toute personne ayant l'intention de voler en VFR dans l'espace aérien canadien doit déposer un plan de vol ou un itinéraire de vol VFR sauf si le vol s'effectue en-deçà de 25NM de l'aérodrome de départ.

GRAPHIQUE KOCH



Graphique Koch

NAV CANADA ZONE DE RESPONSABILITÉ DU FIC POUR LES RCO FISE



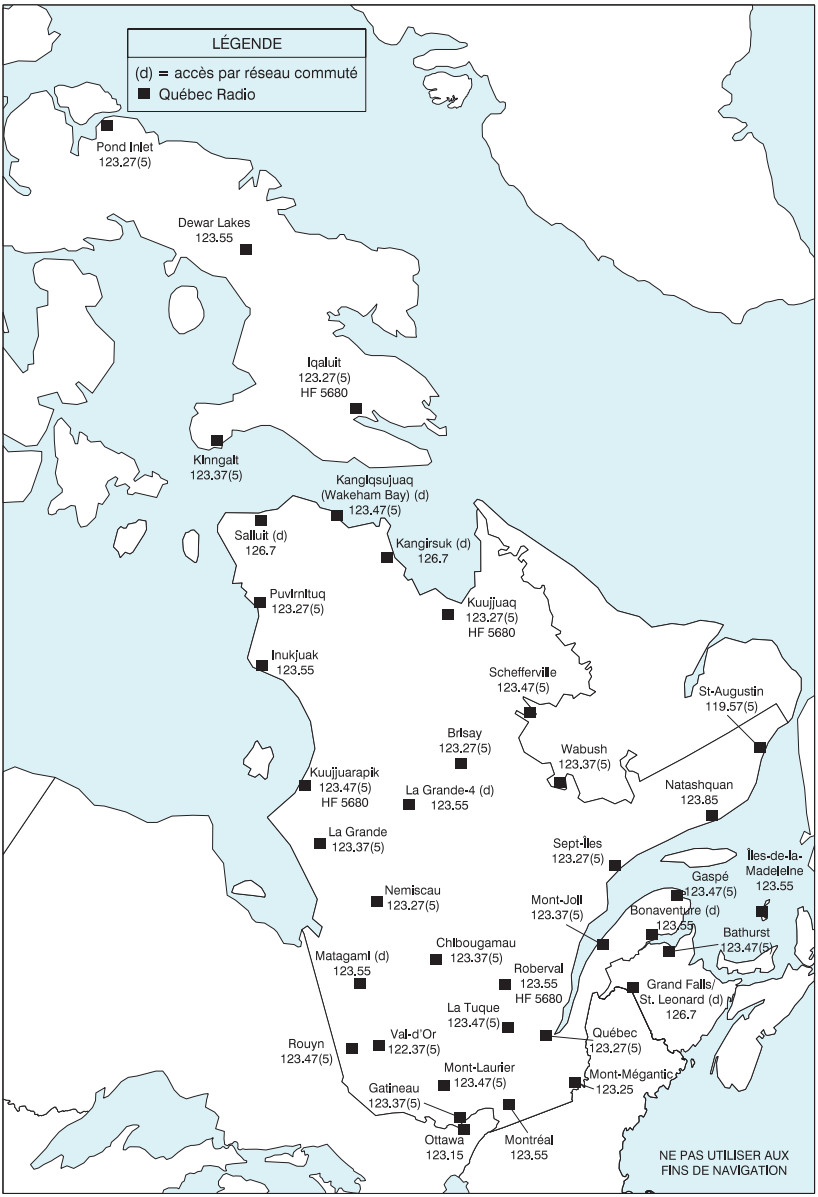
QUÉBEC FIC FISE RCOs

(Indicatif d'appel QUÉBEC RADIO)

(urgence seulement 418-871-7464)

Bathurst 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) RCO (N47 37 W65 44)
Bonaventure 123.55 (FISE) DRCO (N48 08 W66 07)
Brisay 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) RCO (N54 23 W70 35)
Charlo (U) (N47 59 W66 20)
Chibougamau 123.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N49 47 W74 32)
Dewar Lakes 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) (N68 39 W71 14)
Gaspé 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) (N48 47 W64 29)
Gatineau 123.375 (FISE) (N45 31 W75 34)
Grand Falls/St. Leonard 126.7 (FISE) DRCO (N47 05 W67 46)
Îles-de-la-Madeleine 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) (N47 22 W61 54)
Inukjuak 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) (N58 27 W78 07)
Iqaluit 123.275 (FISE) 5680 (FISE) 126.7 (bcst) (N63 45 W68 33)
Kangiqsujuaq (Wakeham Bay) 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) DRCO (N61 35 W71 56)
Kangirsuk 126.7 (FISE) DRCO (N60 01 W70 00)
Kinngait 123.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N64 14 W76 32)
Kuujjuaq 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) 5680 (N58 06 W68 26)
Kuujjuarapik 123.475 5680 (FISE) 126.7 (bcst) (N55 17 W77 46)
La Grande 123.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N53 38 W77 42)
La Grande-4 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) DRCO (N53 52 W73 25)
La Tuque 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) (N47 25 W72 46)
Matagami 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) DRCO (N49 46 W77 48)
Mont-Joli 123.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N48 37 W68 12)
Mont-Laurier 123.475 (FISE) (N46 32 W75 49)
Mont-Mégantic 123.25 (FISE) RCO 126.7 (bcst) (N45 27 W71 07)
Montréal 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) (N45 29 W73 46)
Natashquan 123.85 (FISE) 126.7 (bcst) (N50 11 W61 49)
Nemiscau 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (N51 44 W76 06)
Ottawa 123.15 (FISE) 126.7 (bcst) (N45 19 W75 40)
Pond Inlet 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (N72 42 W77 57)
Puvirnituq 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) RCO (N60 03 W77 17)
Québec 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (N46 47 W71 23)
Roberval 123.55 5680 (FISE) 126.7 (bcst) (N48 31 W72 16)
Rouyn 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) (N48 12 W78 50)
St-Augustin 119.575 (FISE) 126.7 (bcst) (N51 13 W58 40)
Salluit 126.7 (FISE) DRCO (N62 11 W75 40)
Schefferville 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) (N54 49 W66 46)
Sept-Îles 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) (N50 13 W66 16)
Val-d'Or 122.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N48 03 W77 47)
Wabush 123.375 (FISE) 126.7 (bcst) (N52 55 W66 52)

QUÉBEC FIC FISE RCOs (Suite)
(Indicatif d'appel QUÉBEC RADIO)



ZONES AVEC FRÉQUENCES AIR AIR DISCRÈTES



LÉGENDE

Colombie-Britannique

A - Procédures radio spéciales dans les environs de l'archipel Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte)
B - Fréquence VFR air-air commune pour le corridor du fleuve Fraser

Alberta

C - Zone d'utilisation de fréquence commune de Cremona
D - Zone d'utilisation de fréquence commune de trafic d'aérodrome (ATF) d'Edmonton City
E - Zone ATF de la région nord des sables bitumineux
F - Zone d'utilisation de fréquence commune de Pigeon
G - Zone d'utilisation de fréquence commune de Red Deer
H - Zone ATF de la région sud des sables bitumineux

Ontario

I - Zones d'utilisation de fréquence commune et routes de transit VFR de Toronto

Québec

J - Basse côte-nord corridor ATF
K - Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie.
L - Zone d'utilisation de fréquence commune de Montréal.

Terre-Neuve-et-Labrador

M - Corridor ATF de Nain à Mary's Harbour
N - Zone d'activités aériennes au large à l'est de St. John's, au FL55 et plus bas

QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF

Le corridor ATF (fréquence 123,5 MHz) s'étend de Sept-Îles à Lourdes-de-Blanc-Sablon, sous l'espace aérien de classe "E" jusqu'à 60NM de CYZV, puis de la surface jusqu'à 12,500 ASL inclusivement, à l'extérieur de la CZ de Sept-Îles (5NM) et des zones MF (15NM de rayon, 3000' AAE) de Havre St-Pierre, Natashquan et Lourdes-de-Blanc-Sablon.

Délimitation:

La région hors de l'espace aérien contrôlé délimitée, en partie, par la CZ de Sept-Îles (5NM) et dans le sens horaire, par une tangente au nord, reliant la CZ de Sept-Îles (5NM) et les arcs de cercle de 15NM de rayon centrés sur les aéroports de Havre St-Pierre, Natashquan, Chevery, St-Augustin et Lourdes-de-Blanc-Sablon, incluant une zone formée par l'intersection de la droite partant du point de tangence de l'arc de 15NM de rayon de l'aéroport de Natashquan à l'aéroport de Saint-Augustin (ARP) et la limite nord du corridor déjà décrite entre les rayons de 15NM des aéroports de Chevery et Saint-Augustin et excluant la CYA733(M), puis au sud par des tangentes reliant les arcs de 15NM de rayon centrés sur les aéroports de Lourdes-de-Blanc-Sablon, Chevery, La Romaine, Natashquan et Port-Menier jusqu'au point de tangence sud de la CZ de Sept-Îles.

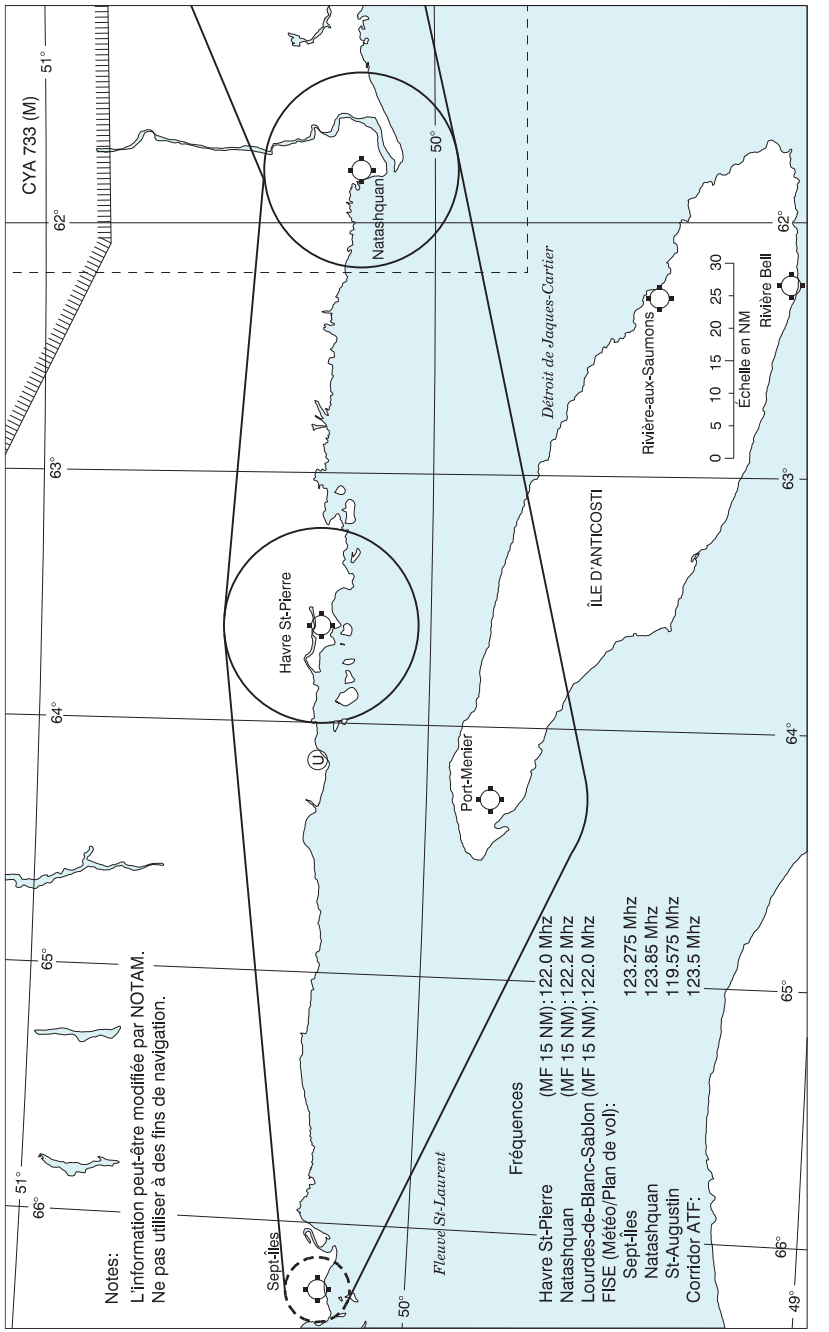
Exceptions:

Le corridor est plafonné à mais n'incluant pas 7000 ASL dans le rayon de 15NM centré sur l'aéroport de Lourdes-de-Blanc-Sablon ainsi que dans le secteur formé par la tangente reliant les arcs de 15NM de rayon des aéroports de St-Augustin et Lourdes-de-Blanc-Sablon et par la tangente d'un arc de 15NM de rayon de l'aéroport de St-Augustin vers l'aéroport de Lourdes-de-Blanc-Sablon (ARP), excluant la zone MF de Lourdes-de-Blanc-Sablon.

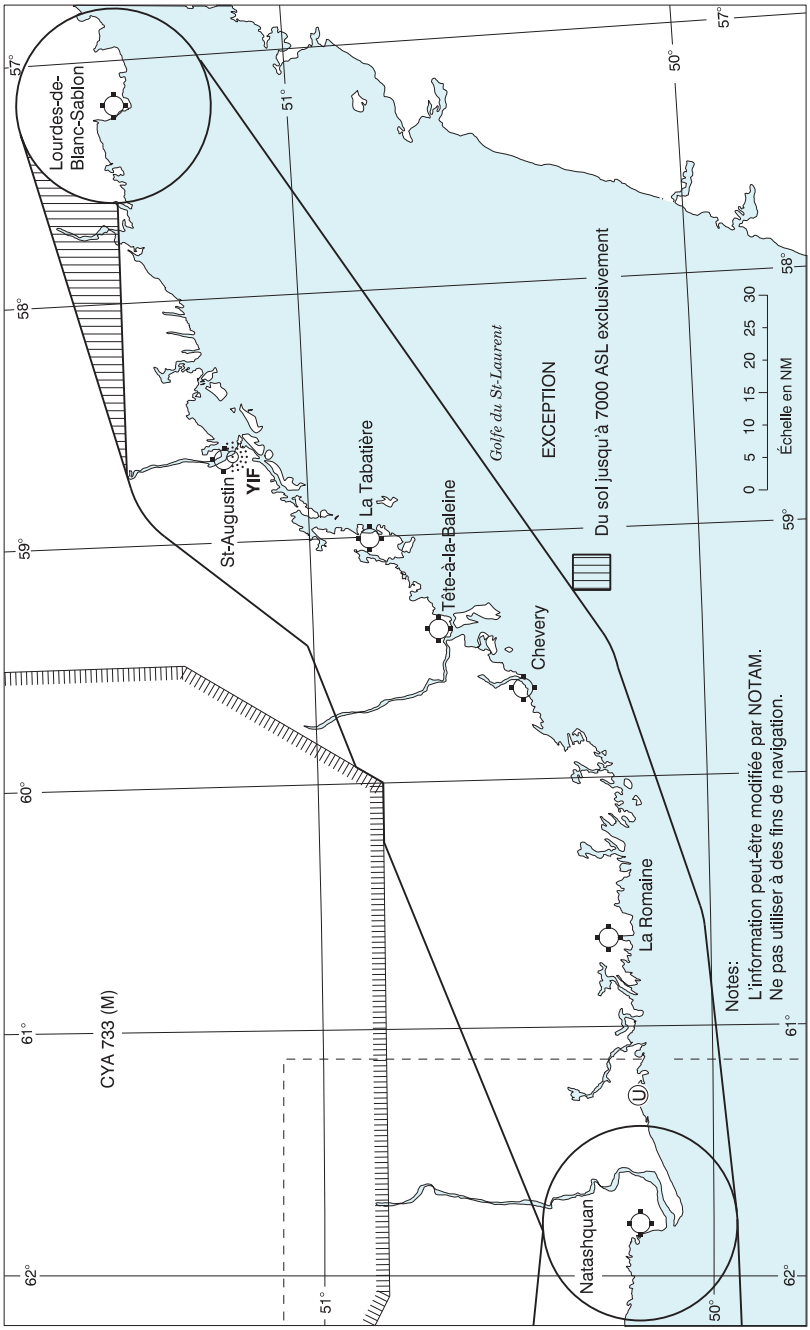
Procédures:

Les pilotes doivent se conformer aux procédures décrites dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada TC Section RAC: RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 4.5 EXPLOITATION DES AÉRONEFS AUX AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS.

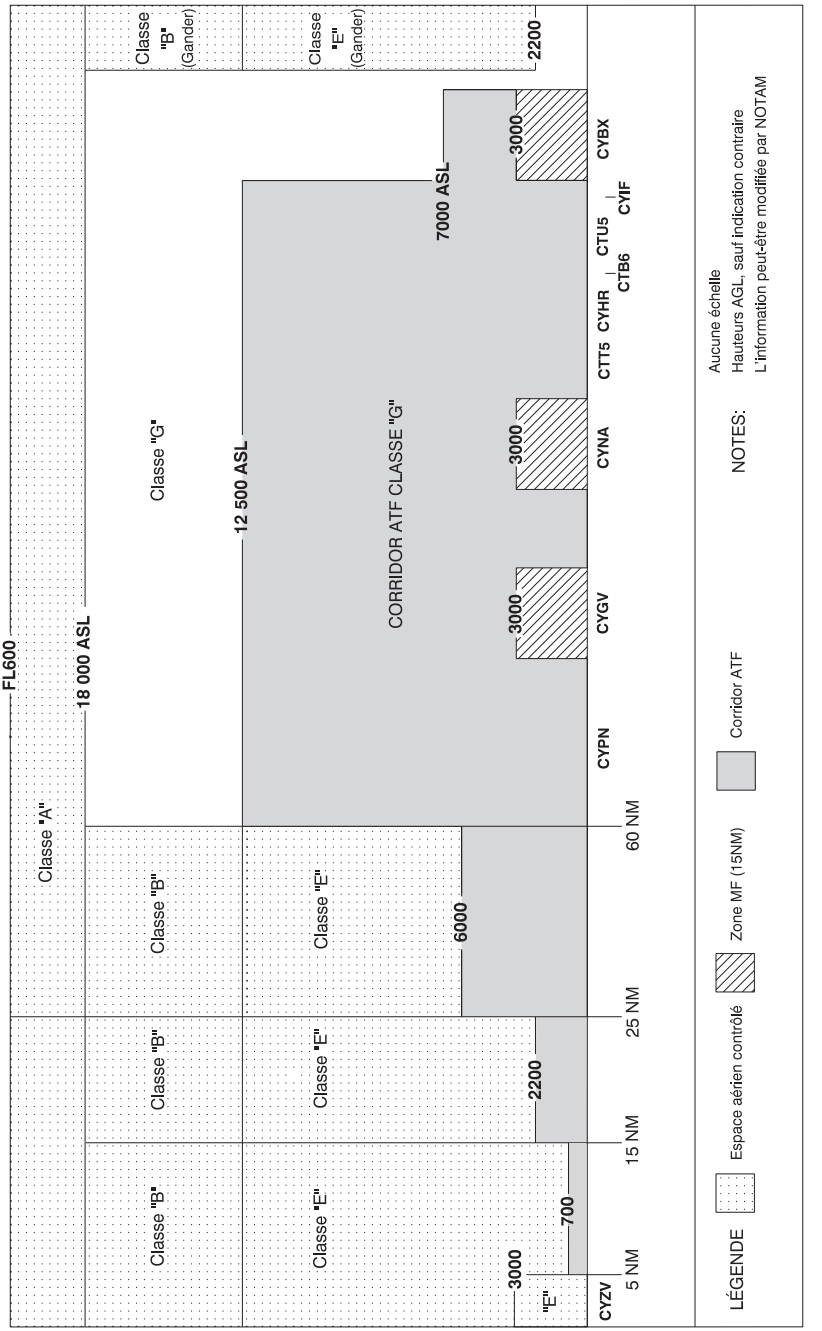
QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF (Suite)



QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF (Suite)



QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF (Suite)



ZONE D'UTILISATION DE FRÉQUENCE COMMUNE DE LA MAURICIE

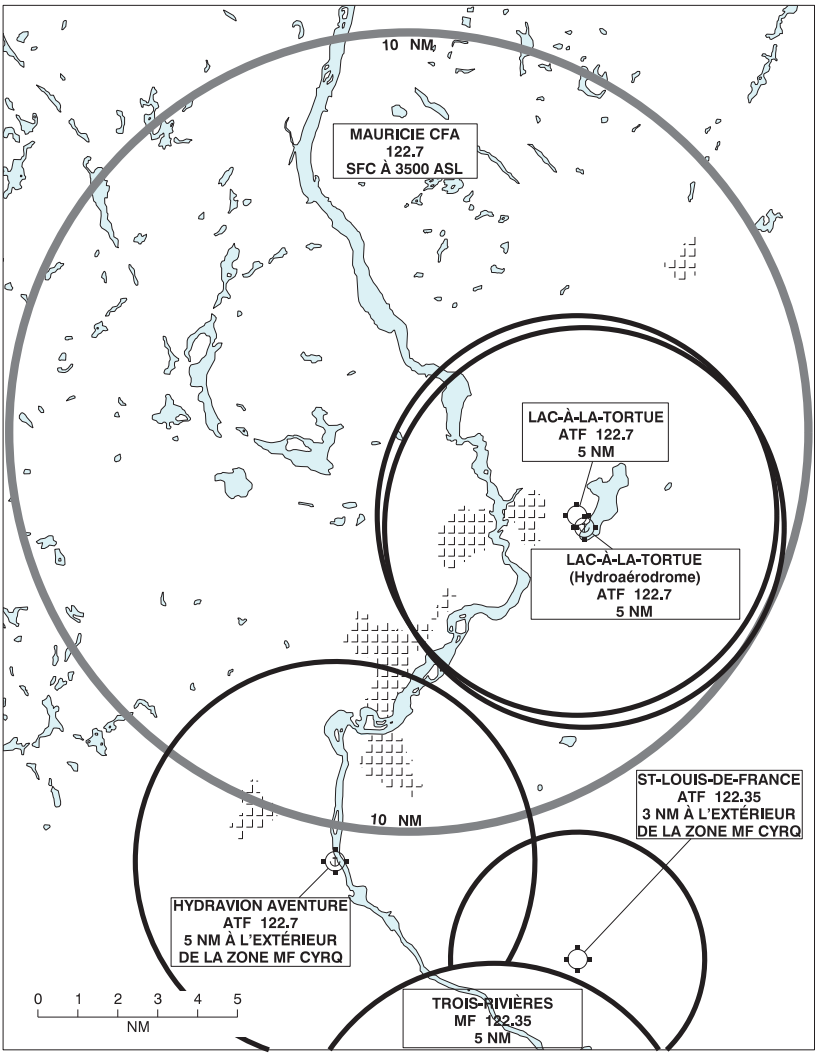
La zone de fréquence commune (fréquence 122,7) s'étend de la surface à 3500 ASL inclusivement.

Délimitation:

La zone est délimitée par un rayon de 10NM centré sur N46 39 23W72 43 55, englobant les ATF de Lac-à-la-Tortue (hydroaérodrome et aérodromes terrestre).

Procédures:

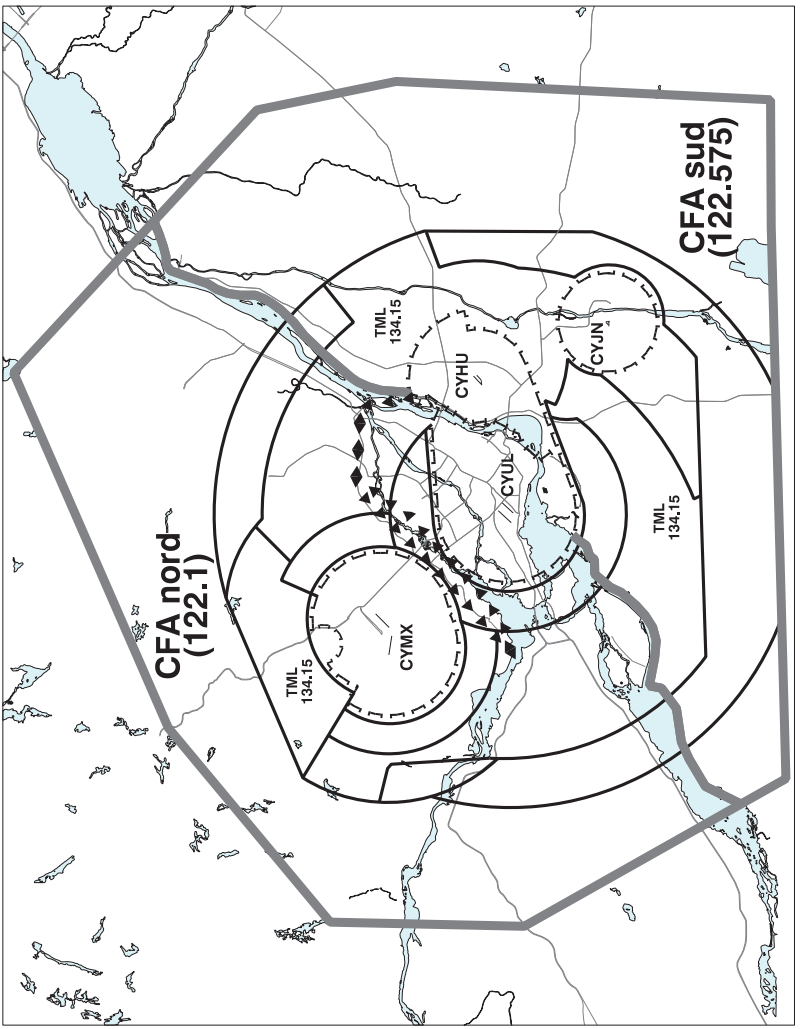
Les pilotes sont invités à suivre les procédures ATF décrites dans l'AIM de TC RAC.



QUÉBEC - ZONES DE FRÉQUENCE COMMUNE DE MONTRÉAL

LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION DES ZONES DE FRÉQUENCE COMMUNE DE MONTRÉAL (CFA):

- Les pilotes sont incités à utiliser la fréquence CFA appropriée lorsqu'ils volent dans les CFA de Montréal, ainsi qu'à consulter les cartes de procédures terminales VFR pour plus de détails. Altitude maximale d'utilisation des fréquences 5500 ASL.
- Les transmissions sur une fréquence CFA devraient se limiter au minimum requis et stipuler la position de l'aéronef et les intentions du pilote. Exemple de transmission: (Dans la CFA NORD 122.1) "TRAFIC DANS LA RÉGION DE RIGAUD CESSNA GOLF ALPHA BRAVO CHARLIE EFFECTUANT DES MANŒUVRES AÉRIENNES CINQ MILLES À L'OUEST DE RIGAUD TROIS MILLE PIEDS ET PLUS BAS.
- Lorsqu'un pilote vole dans une CFA et utilise une fréquence CFA, il n'est pas dispensé d'écouter et/ou de communiquer, si requis, sur une fréquence ATC, une fréquence ATF d'aérodrome ou toute autre fréquence appropriée.
- Consulter la carte VTA (recto et verso) pour plus de détails.



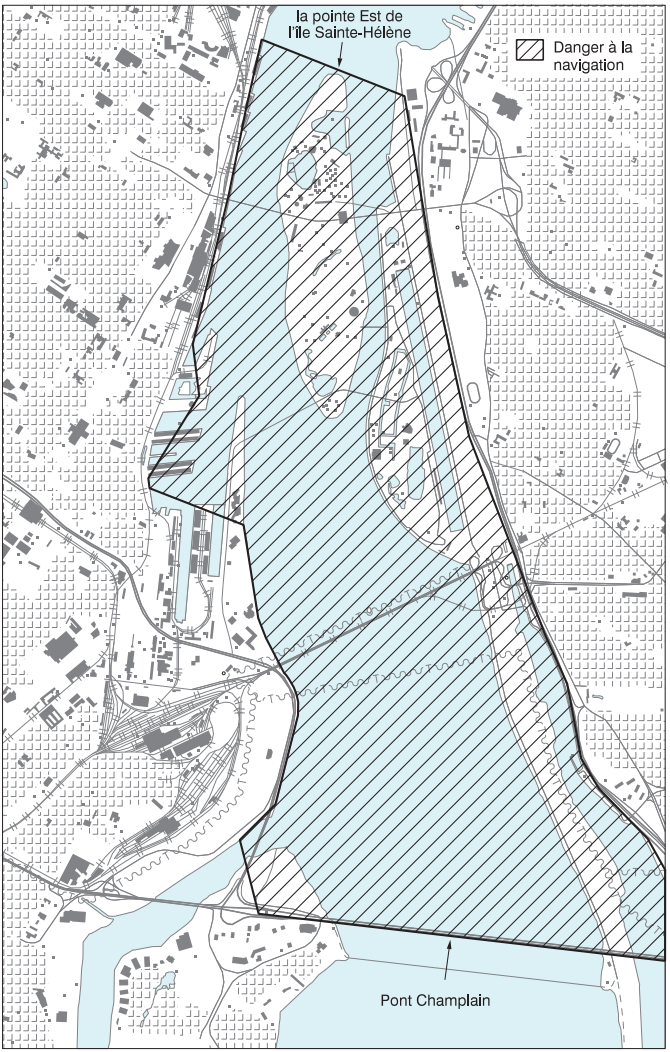
DONNÉES DE MISE À JOUR DES CARTES VFR DU QUÉBEC

Pour les données de mise à jour des cartes VFR, se référer à l'AIP Canada GEN 3.2.8 (www.navcanada.ca)

CARTES SUPPLÉMENTAIRES ET INFORMATIONS POUR LA PLANIFICATION DE VOL

QUÉBEC – DANGERS À LA NAVIGATION - VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

À cause des courants forts, de la voie maritime du Saint-Laurent, des navires et des nombreuses embarcations de plaisance circulant dans ce secteur, ainsi que des événements tels que le Grand Prix du Canada et l'International des Feux Loto-Québec, etc., aucune activité d'hydravion n'est permise sur l'eau entre le pont Champlain et la pointe Est de l'île Sainte-Hélène (La Ronde), à moins d'avoir obtenu la permission écrite de Transports Canada, de l'Administration portuaire de Montréal et de l'organisme possédant des installations pouvant recevoir des hydravions. La demande initiale doit d'abord être adressée à Transports Canada via: CSVA-VSCA@tc.gc.ca



RESTRICTIONS DE VOL

FEUX DE FORÊT

Nul ne doit piloter un aéronef à moins de 3000 pieds au-dessus du sol et à moins de 5 milles marins des limites d'une région sinistrée ou dans l'espace aérien décrit dans un Avis aux navigants (NOTAM) (RAC 601.15, 601.16, 601.17).

RESTRICTIONS APPLICABLES AUX AÉRONEFS DANS LES PARCS NATIONAUX, PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

L'accès aux parcs nationaux, provinciaux et municipaux est régi par la réglementation promulguée par les autorités des parcs respectifs.

Tous les parcs nationaux, provinciaux et municipaux sont interdits aux aéronefs à moins d'avis contraire spécifié dans l'AIP ENR 5.6.9 et/ou les suppléments. Avec une autorisation, obtenue au préalable, certains parcs permettront l'accès à des vols privés, tandis que d'autres autoriseront l'accès à des vols commerciaux enregistrés.

Afin d'assister les pilotes à obtenir l'autorisation requise, Nav Canada publie le nom et le numéro de téléphone des autorités des parcs concernés, à la section "Répertoire aérodromes/ installations" du Canada Supplément de vol / Supplément Hydroaérodromes Canada, pour tout aérodrome/ héliport situé à l'intérieur des limites d'un parc.

ENTRAÎNEMENT IFR À L'INTÉRIEUR LA FIR DE TORONTO

Tous les vols d'entraînement IFR, tests en vol, vols de vérification et vols d'entretien entre 0630 et 2130 local:

- À l'intérieur de la FIR de Toronto doivent être coordonnés avec l'ACC de Toronto avant la planification de vol. Ctc l'Unité nationale de gestion de la circulation (Régulation du débit) au 800-268-4831 ou 905-676-3528.

- À l'intérieur de la FIR de Montréal au départ de la FIR de Toronto pour des vols d'entraînement (incluant Kingston) doivent ctc Montréal Plans de vol au 514-633-3211 ou 800-633-1353.

- À l'intérieur des FIRs de la FAA au départ de la FIR de Toronto pour entraînement doivent ctc l'unité appropriée de la FAA pour une autorisation préalable.

RESTRICTIONS VISANT LES HYDRAVIONS

La **Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**, par le biais du **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**, interdit ou restreint l'exploitation des bâtiments dans certains lacs ou voies navigables du Canada.

Comme un hydravion est considéré comme un bâtiment lorsqu'il est exploité sur un plan d'eau, le **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments** s'applique. Vous trouverez les plans d'eau touchés et les restrictions applicables dans les annexes du **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**.

https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/index.html

SYSTÈME DE ROUTES IFR OBLIGATOIRES

Un système de routes obligatoires a été mis sur pied dans le but de:

(a) guider les pilotes dans la planification de leur vol;
(b) minimiser les changements de route lors de la phase opérationnelle du vol;
(c) permettre une gestion efficace et ordonnée de la circulation aérienne.

Les routes IFR obligatoires sont établies pour subvenir aux besoins des usagers de l'espace aérien et pour systématiser l'écoulement du trafic en région terminale et en route. La coopération de tous les pilotes qui déposent un plan de vol comprenant une route obligatoire réduira le nombre de retards au niveau de la délivrance des autorisations et optimisera les services de la circulation aérienne lors des phases de départ, d'arrivée et en route.

Ce qui suit explique les termes et les abréviations utilisés dans la liste.

Principes de la structure des routes obligatoires:

- Chaque route comprend un point de cheminement/une aide à la navigation de départ ou d'arrivée (concept de " point d'entrée/point de sortie ").
- Elle ne contient pas de MOCA ou MEA.
- Elle ne commence pas par VOIE AÉRIENNE.
- Seules les routes ayant une distance inférieure à 250 NM entre deux villes sont désignées (autrement, on recourra au concept de " point d'entrée/point de sortie " par défaut indiqué à la première puce).
- Une route en direction ou en provenance d'un point cardinal est également acceptable (N, S, E, W, NE, NW, SE, SW).
- Chaque route est conforme au codage de l'ARINC 424 (lisible par machine pour les systèmes de planification et de gestion des vols).
- Par défaut, les routes obligatoires sont applicables à tous les types de routes à moins d'indication contraire (p. ex., RNAV).
- Les routes obligatoires sont indiquées sous forme de tableau, une route par dossier et jusqu'à trois sections par FIR: information/message général, route d'entrée ou de sortie d'un endroit à l'autre ou selon un point cardinal, et survols.
- Les indicatifs et les abréviations de l'OACI s'appliquent partout.
- Les routes IFR obligatoires sont publiées pour les aéroports sous le contrôle des services de la circulation aérienne canadiens.

Lorsque les pilotes déposent des plans de vol comprenant des routes qui relient deux repères ou aménagements de navigation, ils doivent s'assurer que l'altitude déposée respecte les exigences minimales de franchissement d'obstacles, que la réception du signal de navigation est adéquate et que la route ne pénètre pas dans l'espace aérien de classe F.

Dans l'espace aérien contrôlé entre Edmonton et Calgary, les altitudes et les niveaux de vol ne sont pas appropriés, car un contrôleur peut assigner en tout temps une direction de vol à un aéronef au FL280 ou plus bas sur une route IFR obligatoire.

CZVR FIR DE VANCOUVER

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZVR
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CAE2	L	ARR de NE				OMSIK SX
CBQ2	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CBQ2	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CBQ2	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CYAZ	H&L	ARR de E			RNAV	DASMU T609 ROLBU
CYCD	H&L	ARR de E		A17000 & ABV	RNAV	BOOTH LANNE YVR AMEBO VIXOR YCD
CYCD	L	ARR de E		A16000 & BLW	RNAV	SENSA T645 PIBSI
CYCD	H&L	ARR de N			RNAV	KEINN FASBO YVR AMEBO VIXOR YCD
CYCD	H&L	ARR de NE		A17000 & ABV	RNAV	BOOTH LANNE YVR AMEBO VIXOR YCD
CYCD	L	ARR de NE		A16000 & BLW	RNAV	SENSA T645 PIBSI
CYCD	H&L	ARR de NW				UQQ YCD

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZVR
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYCD	H&L	ARR de NW			RNAV	UQQ ROVNA NANOO
CYCD	H&L	ARR de S			RNAV	VIXOR YCD
CYCD	H&L	ARR de W			RNAV	GOVAD YCD
CYCD	L	ARR de W		A9000 & BLW	RNAV	FOCHE NANOO PESGU
CYCD	H	DÉP vers E			RNAV	VIXOR SQURL ALNOD IKNIX
CYCD	H	DÉP vers E			RNAV	VIXOR SQURL VIBTA DURVU FINBO
CYCD	L	DÉP vers E			RNAV	VIXOR SQURL YDC
CYCD	H	DÉP vers N			RNAV	UQQ YWL
CYCD	L	DÉP vers N		A14000 & ABV	RNAV	UQQ YWL
CYCD	L	DÉP vers N		A13000 & BLW	RNAV	VIXOR OMINO SENSA
CYCD	H	DÉP vers NE			RNAV	VIXOR SQURL DAPED PETLI
CYCD	L	DÉP vers NE		A13000 & BLW	RNAV	VIXOR OMINO YDC
CYCD	H	DÉP vers NW				UQQ
CYCD	L	DÉP vers NW				YCD UQQ
CYCD	H	DÉP vers SE			RNAV	VIXOR SQURL VIBTA NOSOM
CYCD	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIXOR SEA
CYCD	H&L	DÉP vers	CYLW		RNAV	VIXOR SQURL YDC PIGLU ARR
CYCD	H	DÉP vers	CYYC		RNAV	VIXOR SQURL DAPED PETLI
CYCD	L	DÉP vers	CYYJ		RNAV	AMEBO APASS ARR
CYCW	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CYCW	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CYCW	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA T645 PUDGE
CYLW	H&L	ARR de E				ROBTI NORIP NORIP ARR
CYLW	H&L	ARR de E				TAGBA NORIP NORIP ARR
CYLW	H&L	ARR de S				IKNER NORIP NORIP ARR
CYLW	H&L	ARR de S				YDC PIGLU PIGLU ARR
CYLW	H&L	ARR de W				SEKAB SEKAB ARR
CYLW	H&L	DÉP vers E				WHATS
CYLW	H&L	DÉP vers W				MERYT
CYLW	L	DÉP vers W				LW B18 AMBRO
CYLW	H&L	ARR de	CYCD		RNAV	VIXOR SQURL YDC PIGLU ARR
CYLW	H&L	ARR de	CYYJ		RNAV	SQURL YDC PIGLU ARR
CYNJ	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA T645 PUDGE MIXAX
CYNJ	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA T645 PUDGE MIXAX
CYNJ	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA T645 PUDGE MIXAX
CYNJ	L	ARR de S			RNAV	SEA MADEE MIXAX
CYNJ	H&L	ARR de W			RNAV	VIXOR HOLES
CYNJ	H	DÉP vers E			RNAV	OMINO DEP ALNOD IKNIX
CYNJ	L	DÉP vers E			RNAV	OMINO DEP YDC
CYNJ	H	DÉP vers N			RNAV	OMINO DEP DAPED PETLI
CYNJ	L	DÉP vers N			RNAV	OMINO DEP SENSA
CYNJ	H	DÉP vers NE			RNAV	OMINO DEP DAPED PETLI
CYNJ	H&L	DÉP vers NW			RNAV	OMINO DEP VIXOR UQQ
CYNJ	L	DÉP vers S			RNAV	OMINO DEP CVV
CYNJ	H&L	DÉP vers W			RNAV	OMINO DEP VIXOR
CYQQ	H&L	ARR de NE			RNAV	TEXIB
CYQQ	H&L	DÉP vers NE			RNAV	PILSA LYTON
CYQQ	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIXOR SEA

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZVR
AD	ALT	DIRECTION	AD	LIMITES	PROC	ROUTE DE VOL
CYVR	H&L	ARR de E		NONJET	RNAV	BOOTH LIONN ARR
CYVR	H&L	ARR de E		JET & DH8D	RNAV	BOOTH CANUC ARR
CYVR	H	ARR de N		NONJET	RNAV	MERYT BOOTH LIONN ARR
CYVR	H	ARR de N		JET & DH8D	RNAV	MERYT BOOTH CANUC ARR
CYVR	H&L	ARR de N		JET & DH8D	RNAV	ELIDI WHSLR ARR
CYVR	H&L	ARR de N		NONJET	RNAV	ELIDI CYPRS ARR
CYVR	L	ARR de N		A13000 & BLW	RNAV	SPUZZ BOOTH LIONN ARR
CYVR	H	ARR de NE		JET	RNAV	MERYT BOOTH CANUC ARR
CYVR	H&L	ARR de NW		JET & DH8D	RNAV	TRENA WHSLR ARR
CYVR	H&L	ARR de NW		NONJET	RNAV	TRENA CYPRS ARR
CYVR	H&L	ARR de S			RNAV	EGRET GRIZZ ARR
CYVR	L	ARR de S			RNAV	ILAND ARR
CYVR	H	ARR de SW		JET	RNAV	PEKAA SHARK ARR
CYVR	H	ARR de SW		JET	RNAV	KANUA PITUT GOVAD SHARK ARR
CYVR	H	ARR de W		JET	RNAV	GOVAD SHARK ARR
CYVR	H	ARR de W		JET & DH8D	RNAV	POWOL WHSLR ARR
CYVR	H	ARR de W		NONJET	RNAV	POWOL CYPRS ARR
CYVR	L	ARR de W			RNAV	UQQ LIBOG SOUND ARR
CYVR	H	DÉP vers E			RNAV	ALNOD IKNIX
CYVR	H	DÉP vers E			RNAV	VIBTA DURVU FINBO
CYVR	L	DÉP vers E				SAFOL V342 YDC
CYVR	H	DÉP vers N			RNAV	DOLLR GARRE
CYVR	L	DÉP vers N		A14000 & ABV		DOLLR V347 GARRE
CYVR	L	DÉP vers N		A13000 & BLW	RNAV	SAFOL DURLO SENSA
CYVR	H	DÉP vers NE				VIDRI
CYVR	L	DÉP vers NE		A14000 & ABV		VIDRI
CYVR	H	DÉP vers NW				FASBO TRENA
CYVR	L	DÉP vers NW		A14000 & ABV		FASBO V330 TRENA
CYVR	H	DÉP vers S				YVR J5 SEA
CYVR	H	DÉP vers SE			RNAV	VIBTA NOSOM
CYVR	H	DÉP vers SE				YVR J52 GEG
CYVR	H	DÉP vers SW			RNAV	VIXOR ELMAA
CYVR	H	DÉP vers SW				TOU
CYVR	H	DÉP vers SW			RNAV	PITUT
CYVR	H&L	DÉP vers W			RNAV	TREEL UQQ
CYVR	H&L	DÉP vers	CYKA		RNAV	JANEK YAROW
CYVR	H&L	DÉP vers	CYLW		RNAV	JANEK SEKAB SEKAB ARR
CYVR	H	DÉP vers	CYXS		RNAV	DOLLR GARRE
CYVR	L	DÉP vers	CYXS	A14000 & ABV		DOLLR V347 GARRE
CYVR	H	DÉP vers	CYYC		RNAV	DAPED PETLI
CYVR	L	DÉP vers	CYYJ		RNAV	AMEBO APASS ARR
CYVR	H&L	DÉP vers	KBFI			JAWBN JAWBN ARR
CYVR	H&L	DÉP vers	KSEA	JET & DH8D	RNAV	MARNR MARNR ARR
CYVR	H&L	DÉP vers	KSEA			JAWBN JAWBN ARR
CYVR	H&L	DÉP vers	KTCM			JAWBN JAWBN ARR
CYXX	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA HOPE ARR
CYXX	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA HOPE ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZVR
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYXX	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA HOPE ARR
CYXX	H&L	ARR de NW			RNAV	UQQ VIXOR OMINO
CYXX	H&L	ARR de S			RNAV	MADEE ARR
CYXX	H&L	ARR de W			RNAV	VIXOR OMINO
CYXX	H	DÉP vers E			RNAV	GABVO ALNOD IKNIX
CYXX	H	DÉP vers E			RNAV	GABVO VIBTA DURVU FINBO
CYXX	L	DÉP vers E				ANTLR V342 YDC
CYXX	H	DÉP vers N			RNAV	GABVO DAPED PETLI
CYXX	L	DÉP vers N			RNAV	SENSA
CYXX	H&L	DÉP vers NW			RNAV	SQURL VIXOR UQQ
CYXX	H&L	DÉP vers S			RNAV	SQURL CVV
CYXX	H&L	DÉP vers W			RNAV	SQURL VIXOR
CYXX	L	DÉP vers	CYVR		RNAV	ILAND ARR
CYXX	H	DÉP vers	CYYC		RNAV	GABVO DAPED PETLI
CYXX	H&L	DÉP vers	KBFI	A10000 & ABV		JAWBN ARR
CYXX	H&L	DÉP vers	KSEA	JET & DH8D	RNAV	MARNR ARR
CYXX	H&L	DÉP vers	KSEA	A10000 & ABV		JAWBN ARR
CYYJ	H&L	ARR de E		A17000 & ABV	RNAV	BOOTH APASS ARR
CYYJ	L	ARR de E		A16000 & BLW	RNAV	SENSA T645 BUICK
CYYJ	H&L	ARR de N		A17000 & ABV	RNAV	KEINN APASS ARR
CYYJ	L	ARR de N		A16000 & BLW	RNAV	SENSA T645 BUICK
CYYJ	L	ARR de NE		A16000 & BLW	RNAV	SENSA T645 BUICK
CYYJ	H&L	ARR de NW			RNAV	UQQ VIXOR
CYYJ	H&L	ARR de S			RNAV	DISCO ARR
CYYJ	H&L	ARR de W			RNAV	VIXOR
CYYJ	H	DÉP vers E			RNAV	SQURL ALNOD IKNIX
CYYJ	H	DÉP vers E			RNAV	SQURL VIBTA DURVU FINBO
CYYJ	L	DÉP vers E			RNAV	SQURL ANTLR V342 YDC
CYYJ	H	DÉP vers N				CASDY
CYYJ	H	DÉP vers NE			RNAV	SQURL DAPED PETLI
CYYJ	L	DÉP vers NE		A16000 & BLW	RNAV	SQURL YDC
CYYJ	H&L	DÉP vers NW			RNAV	VIXOR UQQ
CYYJ	H	DÉP vers SE			RNAV	SQURL VIBTA NOSOM
CYYJ	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIXOR SEA
CYYJ	H&L	DÉP vers	CYLW		RNAV	SQURL YDC PIGLU ARR
CYYJ	L	ARR de	CYVR		RNAV	AMEBO APASS ARR
CYYJ	H	DÉP vers	CYYC		RNAV	SQURL DAPED PETLI
CYYJ	H&L	DÉP vers	KBFI	A10000 & ABV		JAWBN ARR
CYYJ	H&L	DÉP vers	KSEA	JET & DH8D	RNAV	JIGEB MARNR ARR
CYYJ	H&L	DÉP vers	KSEA	A10000 & ABV		JAWBN ARR
CZBB	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA T645 PUDGE PENIN
CZBB	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA T645 PUDGE PENIN
CZBB	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA T645 PUDGE PENIN
CZBB	H&L	ARR de NW			RNAV	UQQ VIXOR ESVEM
CZBB	H	ARR de S			RNAV	SEA MADEE PENIN
CZBB	H&L	ARR de SE			RNAV	MADEE PENIN
CZBB	H&L	ARR de SW			RNAV	VIXOR ESVEM
CZBB	H&L	ARR de W			RNAV	VIXOR ESVEM
CZBB	H	DÉP vers E			RNAV	KEPVI SQURL ALNOD IKNIX

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZVR
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CZBB	H	DÉP vers E			RNAV	KEPVI SQURL VIBTA DURVU FINBO
CZBB	L	DÉP vers E			RNAV	KEPVI SQURL YDC
CZBB	H	DÉP vers N			RNAV	KEPVI SQURL DAPED PETLI
CZBB	L	DÉP vers N			RNAV	KEPVI SQURL SENSA
CZBB	L	DÉP vers NE			RNAV	KEPVI SQURL YDC
CZBB	H&L	DÉP vers NW			RNAV	KEPVI SQURL VIXOR UQQ
CZBB	H&L	DÉP vers S			RNAV	KEPVI SQURL CVV
CZBB	H&L	DÉP vers W			RNAV	KEPVI SQURL VIXOR
CZBB	H	DÉP vers	CYYC		RNAV	KEPVI SQURL DAPED PETLI
KBLI	H&L	ARR de E			RNAV	SENSA T645 PUDGE
KBLI	H&L	ARR de N			RNAV	SENSA T645 PUDGE
KBLI	H&L	ARR de NE			RNAV	SENSA T645 PUDGE
KBLI	H&L	ARR de NW			RNAV	UQQ VIXOR SQURL
KBLI	H&L	ARR de S			RNAV	MADEE ARR
KBLI	H&L	ARR de W			RNAV	VIXOR SQURL
KBLI	H	DÉP vers E			RNAV	SQURL ALNOD IKNIX
KBLI	H	DÉP vers E			RNAV	SQURL VIBTA DURVU FINBO
KBLI	L	DÉP vers E			RNAV	SQURL YDC
KBLI	H	DÉP vers N			RNAV	SQURL DAPED PETLI
KBLI	L	DÉP vers N			RNAV	SQURL SENSA
KBLI	H	DÉP vers NE			RNAV	SQURL DAPED PETLI
KBLI	H&L	DÉP vers NW			RNAV	VIXOR UQQ
KBLI	H&L	DÉP vers S			RNAV	KLSHN SID
KBLI	H&L	DÉP vers W			RNAV	VIXOR
KBLI	L	DÉP vers	CYVR		RNAV	ILAND ARR
KBLI	H&L	DÉP vers	KBFI	A10000 & ABV		JAWBN ARR
KBLI	H&L	DÉP vers	KSEA	JET & DH8D	RNAV	MARNR ARR
KBLI	H&L	DÉP vers	KSEA	A10000 & ABV		JAWBN ARR

CZEG FIR D'EDMONTON

Dans l'espace aérien contrôlé entre Edmonton et Calgary, le contrôleur peut assigner en tout temps une altitude et un niveau de vols qui n'est pas approprié pour la direction du vol à un aéronef au FL 280 ou plus bas sur une route IFR obligatoire.

ARRIVÉES CYBW

En plus des routes obligatoires indiquées, les routes d'arrivée suivantes sont disponibles.

ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées entre BOMIP et SHAWI sont permises via BIRKO MADYN ARR

ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées entre IGVUX et SHAWI sont permises via BIRKO MADYN ARR

ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR OU SUPÉRIEUR
- Du SUD ou du SUD-EST, les arrivées entre VESDO et TOVUM sont permises via EBGAL ELBOW ARR
- Du SUD-OUEST, les arrivées entre ANTAK et MENBO sont permises via TULOB T707 IGVEP BRAGG ARR ou via SEDEL T703 IGVEP BRAGG ARR

ARRIVÉES CYEG

De l'OUEST WEST, les arrivées CYEG sont permises entre ROMRA et YZU via ELLKS ELLKS ARR

ARRIVÉES CYYC

Les pilotes sont avisés que les arrivées STAR pour CYYC sont distinctes selon qu'il s'agit d'aéronefs à réaction (JETS) et d'autres types d'aéronefs (NON JETS) et qu'ils doivent inscrire au plan de vol la STAR appropriée pour le type d'aéronef. En plus des routes obligatoires indiquées, les routes d'arrivée suivantes sont disponibles.

NON JETS
- Du SUD ou du SUD-EST, les arrivées sont permises entre VESDO et TOVUM via EBGAL TIDUK ARR
- Du SUD-OUEST, les arrivées sont permises entre ANTAK et MENBO via TULOB T707 IGVEP VESGA ARR ou via SEDEL T703 IGVEP VESGA ARR

ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées sont permises entre BOMIP et SHAWI via BIRKO TOTUB ARR

ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées sont permises entre IGVUX et SHAWI via BIRKO TOTUB ARR

JETS
- Du SUD ou du SUD-EST, les arrivées sont permises entre VESDO et TOVUM via EBGAL EBGAL ARR
- Du SUD-OUEST, les arrivées sont permises entre ANTAK et MENBO via TULOB T707 IGVEP IGVEP ARR ou via SEDEL T703 IGVEP IGVEP ARR

ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées sont permises entre BOMIP et SHAWI via BIRKO BIRKO ARR

ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR
- De l'EST ou du NORD-EST, les arrivées sont permises entre IGVUX et SHAWI via BIRKO BIRKO ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CAL4	H&L	ARR de S			RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CAL4	H&L	DÉP vers S		JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM
CAL4	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO
CAL4	H&L	DÉP vers	CYEG		RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG TETAG ARR
CAL4	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CAL4	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CAL4	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CAL4	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CCL3	H&L	ARR de S			RNAV	KAVDA SUXEG PENTA
CCL3	H&L	DÉP vers S			RNAV	METMO KEGRU CACHO
CCL3	H&L	DÉP vers W			RNAV	METMO KEGRU CACHO
CCL3	H	DÉP vers	CYEG		RNAV	METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CCL3	L	DÉP vers	CYEG		RNAV	METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR
CCL3	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CCL3	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CCL3	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CCL3	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CER4	H&L	ARR de S			RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CET2	H&L	ARR de S			RNAV	KAVDA SUXEG MUVUD
CET2	H&L	DÉP vers S			RNAV	VIVUG PUVAX CACHO
CET2	H&L	DÉP vers W			RNAV	VIVUG PUVAX CACHO
CET2	H	DÉP vers	CYEG		RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RESAX ARR
CET2	L	DÉP vers	CYEG		RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RESAX ARR
CET2	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RUBSU ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CET2	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RUBSU OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CET2	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RUBSU ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CET2	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	VIVUG PUVAX CACHO RUBSU OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CFN6	H&L	ARR de S			RNAV	KAVDA SUXEG PENTA
CFN6	H&L	DÉP vers S			RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO
CFN6	H&L	DÉP vers W			RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO
CFN6	H	DÉP vers	CYEG		RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR
CFN6	L	DÉP vers	CYEG		RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR
CFN6	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CFN6	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CFN6	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CFN6	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	VETPA DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CRL4	H&L	ARR de S			RNAV	KAVDA SUXEG PENTA
CRL4	H&L	DÉP vers S			RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO
CRL4	H&L	DÉP vers W			RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO
CRL4	H	DÉP vers	CYEG		RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR
CRL4	L	DÉP vers	CYEG		RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RESAX RESAX ARR
CRL4	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CRL4	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CRL4	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CRL4	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	KIRBY DEP METMO KEGRU CACHO RUBSU OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CYBW	H	ARR de E			RNAV	IGVUX Q882 BIRKO MADYN ARR
CYBW	H	ARR de E			RNAV	GUDOG BIRKO MADYN ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYBW	L	ARR de E			RNAV	BOMIP BIRKO MADYN ARR
CYBW	L	ARR de E			RNAV	BORIX T622 BIRKO MADYN ARR
CYBW	L	ARR de E			RNAV	SHAWI T644 BIRKO MADYN ARR
CYBW	H	ARR de N		NONJET	RNAV	ANTID Q826 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	H	ARR de N			RNAV	MATIR Q925 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	H	ARR de N		JET	RNAV	OLIMI Q814 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de N		NONJET	RNAV	ANTID T652 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de N			RNAV	MATIR T743 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de N		JET	RNAV	OLIMI T686 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	H	ARR de NE			RNAV	IGVUX Q882 BIRKO MADYN ARR
CYBW	H	ARR de NE			RNAV	BORIX BIRKO MADYN ARR
CYBW	L	ARR de NE			RNAV	BOMIP BIRKO MADYN ARR
CYBW	L	ARR de NE			RNAV	BORIX T622 BIRKO MADYN ARR
CYBW	L	ARR de NE			RNAV	SHAWI T644 BIRKO MADYN ARR
CYBW	H	ARR de NW			RNAV	MATIR Q925 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de NW		NONJET	RNAV	ANTID T652 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de NW			RNAV	MATIR T743 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	L	ARR de NW		JET	RNAV	OLIMI T686 ADVOX KIPEV ARR
CYBW	H	ARR de S			RNAV	COUTS EBGAL ELBOW ARR
CYBW	L	ARR de S			RNAV	VESDO T690 EBGAL ELBOW ARR
CYBW	L	ARR de S			RNAV	TOVUM T688 EBGAL ELBOW ARR
CYBW	H	ARR de SE			RNAV	BEVEL VESDO EBGAL ELBOW ARR
CYBW	L	ARR de SE			RNAV	VESDO T690 EBGAL ELBOW ARR
CYBW	L	ARR de SE			RNAV	TOVUM T688 EBGAL ELBOW ARR
CYBW	H	ARR de SW			RNAV	ANTAK Q953 IGVEP BRAGG ARR
CYBW	H	ARR de SW			RNAV	MENBO Q983 IGVEP BRAGG ARR
CYBW	L	ARR de SW			RNAV	ANTAK T707 IGVEP BRAGG ARR
CYBW	L	ARR de SW			RNAV	MENBO T703 IGVEP BRAGG ARR
CYBW	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	VETBI Q991 LIBOS
CYBW	H	DÉP vers E			RNAV	NOSIV Q909 DESNU
CYBW	H	DÉP vers E		JET	RNAV	LOMLO Q961 DAPOP
CYBW	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	VETBI T797 LIBOS
CYBW	L	DÉP vers E		JET	RNAV	LOMLO TULOV DAPOP
CYBW	L	DÉP vers E			RNAV	NOSIV DESNU
CYBW	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK MOOTO
CYBW	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK
CYBW	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR
CYBW	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX MOOTO
CYBW	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK
CYBW	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON
CYBW	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK MOOTO
CYBW	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK
CYBW	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR
CYBW	H	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	VETBI Q967 GUDOG
CYBW	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO Q979 TULOV IMOTA
CYBW	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO TULOV MEETO
CYBW	L	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	VETBI T715 GUDOG
CYBW	L	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO TULOV IMOTA
CYBW	H	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	AGMAK TAMVU VOKIM OBNAP

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYBW	H	DÉP vers NW		JET	RNAV	IPSIT Q810 SETGA
CYBW	L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	AGMAK T694 OBNAP
CYBW	L	DÉP vers NW		JET	RNAV	IPSIT DAXIR TOXAB SETGA
CYBW	H	DÉP vers S			RNAV	GADKI Q957 VOBUK
CYBW	H	DÉP vers S			RNAV	UBVAL Q927 SEKOM
CYBW	H	DÉP vers S			RNAV	OTARA Q931 IPTAN
CYBW	H	DÉP vers S			RNAV	DUMRA Q890 ROPLA
CYBW	L	DÉP vers S			RNAV	GADKI T727 VOBUK
CYBW	L	DÉP vers S			RNAV	UBVAL SEKOM
CYBW	L	DÉP vers S			RNAV	OTARA IPTAN
CYBW	L	DÉP vers S			RNAV	DUMRA T620 MEKPI
CYBW	H	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	VETBI Q991 LIBOS
CYBW	H	DÉP vers SE			RNAV	NOSIV Q909 DESNU
CYBW	H	DÉP vers SE		JET	RNAV	LOMLO Q961 DAPOP
CYBW	L	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	VETBI T797 LIBOS
CYBW	L	DÉP vers SE		JET	RNAV	LOMLO TULOV DAPOP
CYBW	L	DÉP vers SE			RNAV	NOSIV DESNU
CYBW	H	DÉP vers SW			RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYBW	H	DÉP vers SW		NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR
CYBW	H	DÉP vers SW		JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO
CYBW	L	DÉP vers SW		NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR
CYBW	L	DÉP vers SW			RNAV	DUMRA T620 OMSIK
CYBW	L	DÉP vers SW		JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO
CYBW	H	DÉP vers W			RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYBW	H	DÉP vers W		NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR
CYBW	H	DÉP vers W		JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO
CYBW	L	DÉP vers W		NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR
CYBW	L	DÉP vers W			RNAV	DUMRA T620 OMSIK
CYBW	L	DÉP vers W		JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO
CYBW	H	DÉP vers	CAL4	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	H	DÉP vers	CAL4	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	L	DÉP vers	CAL4	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	L	DÉP vers	CAL4	JET	RNAV	AVROM MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	H	DÉP vers	CCL3	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CCL3	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CCL3	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CCL3	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CET2	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA MUVUD
CYBW	H	DÉP vers	CET2	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON MUVUD
CYBW	L	DÉP vers	CET2	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA MUVUD
CYBW	L	DÉP vers	CET2	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON MUVUD

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYBW	H	DÉP vers	CFN6	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CFN6	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CFN6	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CFN6	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CRL4	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CRL4	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CRL4	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYBW	L	DÉP vers	CRL4	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYBW	H	DÉP vers	CYEG	NONJET	RNAV	PEVLU BISNO OILRS OILRS ARR
CYBW	H	DÉP vers	CYEG	JET	RNAV	BITGA Q995 OILRS OILRS ARR
CYBW	L	DÉP vers	CYEG	NONJET	RNAV	PEVLU T759 OILRS OILRS ARR
CYBW	L	DÉP vers	CYEG	JET	RNAV	BITGA T753 OILRS OILRS ARR
CYBW	H	DÉP vers	CYFI	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON NANLU YMM
CYBW	H	DÉP vers	CYFI	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON NANLU YMM
CYBW	L	DÉP vers	CYFI	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON NANLU YMM
CYBW	L	DÉP vers	CYFI	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON NANLU YMM
CYBW	H	DÉP vers	CYLB	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR
CYBW	H	DÉP vers	CYLB	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL
CYBW	L	DÉP vers	CYLB	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR
CYBW	L	DÉP vers	CYLB	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL
CYBW	H	DÉP vers	CYMM	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON LEXON ARR
CYBW	H	DÉP vers	CYMM	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON LEXON ARR
CYBW	L	DÉP vers	CYMM	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON LEXON ARR
CYBW	L	DÉP vers	CYMM	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON LEXON ARR
CYBW	H	DÉP vers	CYNR	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	H	DÉP vers	CYNR	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	L	DÉP vers	CYNR	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	L	DÉP vers	CYNR	JET	RNAV	AVROM MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYBW	H&L	DÉP vers	CYXH		RNAV	NOSIV ODLAN TUDOX
CYBW	H&L	DÉP vers	CYXH		RNAV	NOSIV ODLAN ODLAN ARR
CYBW	H&L	DÉP vers	CZVL	NONJET	RNAV	PEVLU BISNO OILRS MASUD
CYBW	H&L	DÉP vers	CZVL	JET	RNAV	BITGA OILRS MASUD
CYBW	H	DÉP vers	KBFI	JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	H	DÉP vers	KBFI	NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	H&L	DÉP vers	KBFI		RNAV	DUMRA MEKPI TWIGY GEG GLASR ARR
CYBW	L	DÉP vers	KBFI	JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	L	DÉP vers	KBFI	NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	H	DÉP vers	KSEA	JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	H	DÉP vers	KSEA	NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	H&L	DÉP vers	KSEA		RNAV	DUMRA MEKPI TWIGY GEG GLASR ARR
CYBW	L	DÉP vers	KSEA	JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYBW	L	DÉP vers	KSEA	NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYEG	H	ARR de E			RNAV	REFEX CAMRA IGSOX ARR
CYEG	L	ARR de E			RNAV	WAINN T755 CAMRA IGSOX ARR
CYEG	H	ARR de N			RNAV	CACHO RESAX RESAX ARR
CYEG	H&L	ARR de N			RNAV	TETAG TETAG ARR
CYEG	L	ARR de N			RNAV	CACHO RESAX RESAX ARR
CYEG	H	ARR de S		NONJET	RNAV	KERSA BISNO OILRS OILRS ARR
CYEG	H	ARR de S		JET	RNAV	MIREK Q995 OILRS OILRS ARR
CYEG	L	ARR de S		NONJET	RNAV	KERSA T759 OILRS OILRS ARR
CYEG	L	ARR de S		JET	RNAV	MIREK T753 OILRS OILRS ARR
CYEG	H	ARR de W			RNAV	ROMRA Q949 ELLKS ELLKS ARR
CYEG	L	ARR de W			RNAV	ROMRA T789 ELLKS ELLKS ARR
CYEG	H&L	DÉP vers E			RNAV	RYLEY
CYEG	H&L	DÉP vers E			RNAV	OMROD IGVUX FUDGY
CYEG	H&L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	EBLAR
CYEG	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	DAVEL LEXON
CYEG	H&L	DÉP vers N			RNAV	MOOTO
CYEG	H&L	DÉP vers N			RNAV	LISVA GONUK
CYEG	H&L	DÉP vers NW			RNAV	MOOTO
CYEG	H&L	DÉP vers NW			RNAV	PELVA
CYEG	H	DÉP vers S			RNAV	UKRAM Q957 RIGAD GADKI Q957 VOBUK
CYEG	H	DÉP vers S			RNAV	UKRAM Q957 RIGAD UBVAL Q927 SEKOM
CYEG	H	DÉP vers S			RNAV	UKRAM Q957 RIGAD OTARA Q931 IPTAN
CYEG	H	DÉP vers S			RNAV	UKRAM Q957 RIGAD DUMRA Q890 MEKPI
CYEG	L	DÉP vers S			RNAV	UKRAM T727 RIGAD GADKI T727 VOBUK
CYEG	L	DÉP vers S			RNAV	UKRAM T727 RIGAD UBVAL SEKOM
CYEG	L	DÉP vers S			RNAV	UKRAM T727 RIGAD OTARA IPTAN
CYEG	L	DÉP vers S			RNAV	UKRAM T727 RIGAD DUMRA T620 MEKPI
CYEG	H&L	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	OMROD IGVUX
CYEG	H&L	DÉP vers SE			RNAV	OMROD IGVUX TOVIS DAPOP
CYEG	H	DÉP vers SW			RNAV	ANDIE Q860 NADPI
CYEG	L	DÉP vers SW			RNAV	ANDIE T676 NADPI
CYEG	H&L	DÉP vers W			RNAV	YZU
CYEG	H&L	DÉP vers W			RNAV	WYLDE
CYEG	H&L	DÉP vers	CAL4		RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYEG	H&L	DÉP vers	CCL3	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CCL3	JET	RNAV	DAVEL LEXON SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CEE5		RNAV	MOOTO
CYEG	H&L	DÉP vers	CET2	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA MUVUD
CYEG	H&L	DÉP vers	CET2	JET	RNAV	DAVEL LEXON MUVUD
CYEG	H&L	DÉP vers	CFN6	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CFN6	JET	RNAV	DAVEL LEXON SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CFN7		RNAV	UKRAM RIGAD
CYEG	H&L	DÉP vers	CFT8		RNAV	MOOTO
CYEG	H&L	DÉP vers	CRL4	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CRL4	JET	RNAV	DAVEL LEXON SUXEG
CYEG	H&L	DÉP vers	CYFI	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA LEXON NANLU YMM
CYEG	H&L	DÉP vers	CYFI	JET	RNAV	DAVEL LEXON NANLU YMM

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYEG	H&L	DÉP vers	CYLB	NONJET	RNAV	EBLAR
CYEG	H&L	DÉP vers	CYLB	JET	RNAV	DAVEL
CYEG	H&L	DÉP vers	CYMM	NONJET	RNAV	EBLAR KAVDA LEXON LEXON ARR
CYEG	H&L	DÉP vers	CYMM	JET	RNAV	DAVEL LEXON LEXON ARR
CYEG	H&L	DÉP vers	CYNR		RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYEG	H&L	DÉP vers	CYOJ		RNAV	PELVA
CYEG	H&L	DÉP vers	CYOP		RNAV	PELVA
CYEG	H&L	DÉP vers	CYPE		RNAV	PELVA
CYEG	H&L	DÉP vers	CYPY		RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYEG	H&L	DÉP vers	CYQF		RNAV	UKRAM ELTUR
CYEG	H&L	DÉP vers	CYQL		RNAV	UKRAM RIGAD GADKI VOBUK
CYEG	H&L	DÉP vers	CYSM		RNAV	MOOTO
CYEG	H&L	DÉP vers	CYXC		RNAV	UKRAM RIGAD
CYEG	H&L	DÉP vers	CYXH		RNAV	OMROD IGVUX ODLAN ODLAN ARR
CYEG	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CYEG	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CYEG	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CYEG	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CYEG	H&L	DÉP vers	CYZF		RNAV	MOOTO
CYEG	H	DÉP vers	KBFI		RNAV	ANDIE Q860 NADPI YDC JAKSN GLASR ARR
CYEG	L	DÉP vers	KBFI		RNAV	ANDIE T676 NADPI YDC JAKSN GLASR ARR
CYEG	H	DÉP vers	KSEA		RNAV	ANDIE Q860 NADPI YDC JAKSN GLASR ARR
CYEG	L	DÉP vers	KSEA		RNAV	ANDIE T676 NADPI YDC JAKSN GLASR ARR
CYFI	H&L	DÉP vers S			RNAV	YMM CACHO
CYMM	H&L	ARR de S		NONJET	RNAV	KAVDA LEXON LEXON ARR
CYMM	H&L	ARR de S		JET	RNAV	LEXON LEXON ARR
CYMM	H&L	DÉP vers S			RNAV	YMM CACHO
CYMM	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	YMM CACHO IGVUX DUDNI BIRKO BIRKO ARR
CYNR	H&L	ARR de S			RNAV	LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYNR	H&L	DÉP vers S		JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM
CYNR	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO
CYNR	H&L	DÉP vers	CYEG		RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG TETAG ARR
CYNR	H	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CYNR	H	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CYNR	L	DÉP vers	CYYC	NONJET	RNAV	TAGIT PIBLI OBTAG SEVMO TETAG ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CYNR	L	DÉP vers	CYYC	JET	RNAV	TAGIT ETMAR KERBO SELUM OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CYQF	H&L	DÉP vers W				YRM
CYQU	H&L	ARR de E			RNAV	MESBO
CYQU	H&L	ARR de S			RNAV	ONDET
CYXY	H&L	ARR de	CYEG		RNAV	DAPAL ARR
CYXY	H&L	ARR de	CYVR		RNAV	GOROV ARR
CYXY	H&L	ARR de	CYYC		RNAV	DAPAL ARR
CYXY	H&L	ARR de	CYYJ		RNAV	GOROV ARR
CYYC	H	ARR de E		NONJET	RNAV	IGVUX Q882 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	H	ARR de E		NONJET	RNAV	BORIX BIRKO TOTUB ARR
CYYC	H	ARR de E		NONJET	RNAV	SHAWI Q874 BIRKO TOTUB ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	ALT	DIRECTION	AD	LIMITES	PROC	ROUTE DE VOL
CYYC	H	ARR de E		JET	RNAV	IGVUX Q882 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	H	ARR de E		NONJET	RNAV	VESDO Q832 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	H	ARR de E		NONJET	RNAV	TOVUM Q842 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	H	ARR de E		JET	RNAV	GUDOG BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de E		NONJET	RNAV	BOMIP BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de E		NONJET	RNAV	BORIX T622 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de E		NONJET	RNAV	SHAWI T644 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de E		JET	RNAV	BOMIP BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de E		JET	RNAV	BORIX T622 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de E		JET	RNAV	SHAWI T644 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de E		NONJET	RNAV	VESDO T690 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	L	ARR de E		NONJET	RNAV	TOVUM T688 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	L	ARR de E		JET	RNAV	VESDO T690 EBGAL EBGAL ARR
CYYC	L	ARR de E		JET	RNAV	TOVUM T688 EBGAL EBGAL ARR
CYYC	H	ARR de N		NONJET	RNAV	ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	H	ARR de N		NONJET	RNAV	MATIR Q925 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	H	ARR de N		JET	RNAV	OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	H	ARR de N		JET	RNAV	MATIR Q925 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	L	ARR de N		NONJET	RNAV	ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	L	ARR de N		NONJET	RNAV	MATIR T743 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	L	ARR de N		JET	RNAV	OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	L	ARR de N		JET	RNAV	MATIR T743 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	H	ARR de NE		NONJET	RNAV	IGVUX Q882 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	H	ARR de NE		NONJET	RNAV	BORIX BIRKO TOTUB ARR
CYYC	H	ARR de NE		NONJET	RNAV	SHAWI Q874 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	H	ARR de NE		JET	RNAV	IGVUX Q882 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de NE		NONJET	RNAV	BOMIP BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de NE		NONJET	RNAV	BORIX T622 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de NE		NONJET	RNAV	SHAWI T644 BIRKO TOTUB ARR
CYYC	L	ARR de NE		JET	RNAV	BOMIP BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de NE		JET	RNAV	BORIX T622 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	L	ARR de NE		JET	RNAV	SHAWI T644 BIRKO BIRKO ARR
CYYC	H	ARR de NW		NONJET	RNAV	ANTID Q826 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	H	ARR de NW		NONJET	RNAV	MATIR Q925 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	H	ARR de NW		JET	RNAV	OLIMI Q814 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	H	ARR de NW		JET	RNAV	MATIR Q925 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	L	ARR de NW		NONJET	RNAV	ANTID T652 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	L	ARR de NW		NONJET	RNAV	MATIR T743 ADVOX FLAAM ARR
CYYC	L	ARR de NW		JET	RNAV	OLIMI T686 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	L	ARR de NW		JET	RNAV	MATIR T743 ADVOX ADVOX ARR
CYYC	H	ARR de S		NONJET	RNAV	VESDO Q832 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	H	ARR de S		NONJET	RNAV	TOVUM Q842 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	H	ARR de S		JET	RNAV	COUTS EBGAL EBGAL ARR
CYYC	L	ARR de S		NONJET	RNAV	VESDO T690 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	L	ARR de S		NONJET	RNAV	TOVUM T688 EBGAL TIDUK ARR
CYYC	L	ARR de S		JET	RNAV	VESDO T690 EBGAL EBGAL ARR
CYYC	L	ARR de S		JET	RNAV	TOVUM T688 EBGAL EBGAL ARR
CYYC	H	ARR de SE		JET	RNAV	BEVEL VESDO EBGAL EBGAL ARR
CYYC	H	ARR de SW		NONJET	RNAV	ANTAK Q953 IGVEP VESGA ARR
CYYC	H	ARR de SW		NONJET	RNAV	MENBO Q983 IGVEP VESGA ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYC	H	ARR de SW		JET	RNAV	ANTAK Q953 IGVEP IGVEP ARR
CYYC	H	ARR de SW		JET	RNAV	MENBO Q983 IGVEP IGVEP
CYYC	L	ARR de SW		NONJET	RNAV	ANTAK T707 IGVEP VESGA ARR
CYYC	L	ARR de SW		NONJET	RNAV	MENBO T703 IGVEP VESGA ARR
CYYC	L	ARR de SW		JET	RNAV	ANTAK T707 IGVEP IGVEP ARR
CYYC	L	ARR de SW		JET	RNAV	MENBO T703 IGVEP IGVEP ARR
CYYC	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	VETBI Q991 LIBOS
CYYC	H	DÉP vers E		JET	RNAV	LOMLO Q961 DAPOP
CYYC	H	DÉP vers E			RNAV	NOSIV Q909 DESNU
CYYC	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	VETBI T797 LIBOS
CYYC	L	DÉP vers E		JET	RNAV	LOMLO TULOV DAPOP
CYYC	L	DÉP vers E			RNAV	NOSIV DESNU
CYYC	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK MOOTO
CYYC	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK
CYYC	H	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR
CYYC	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX MOOTO
CYYC	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK
CYYC	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON
CYYC	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK MOOTO
CYYC	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK
CYYC	L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR
CYYC	H	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	VETBI Q967 GUDOG
CYYC	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO Q979 TULOV IMOTA
CYYC	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO TULOV MEETO
CYYC	L	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	VETBI T715 GUDOG
CYYC	L	DÉP vers NE		JET	RNAV	LOMLO TULOV IMOTA
CYYC	H	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	AGMAK TAMVU VOKIM OBNAP
CYYC	H	DÉP vers NW		JET	RNAV	IPSIT Q810 SETGA
CYYC	L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	AGMAK T694 OBNAP
CYYC	L	DÉP vers NW		JET	RNAV	IPSIT DAXIR TOXAB SETGA
CYYC	H	DÉP vers S			RNAV	GADKI Q957 VOBUK
CYYC	H	DÉP vers S			RNAV	UBVAL Q927 SEKOM
CYYC	H	DÉP vers S			RNAV	OTARA Q931 IPTAN
CYYC	H	DÉP vers S			RNAV	DUMRA Q890 ROPLA
CYYC	L	DÉP vers S			RNAV	GADKI T727 VOBUK
CYYC	L	DÉP vers S			RNAV	UBVAL SEKOM
CYYC	L	DÉP vers S			RNAV	OTARA IPTAN
CYYC	L	DÉP vers S			RNAV	DUMRA T620 MEKPI
CYYC	H	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	VETBI Q991 LIBOS
CYYC	H	DÉP vers SE		JET	RNAV	LOMLO Q961 DAPOP
CYYC	H	DÉP vers SE			RNAV	NOSIV Q909 DESNU
CYYC	L	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	VETBI T797 LIBOS
CYYC	L	DÉP vers SE		JET	RNAV	LOMLO TULOV DAPOP
CYYC	L	DÉP vers SE			RNAV	NOSIV DESNU
CYYC	H	DÉP vers SW		NONJET	RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYYC	H	DÉP vers SW		NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYC	H	DÉP vers SW		JET	RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYYC	H	DÉP vers SW		JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO
CYYC	L	DÉP vers SW			RNAV	DUMRA T620 OMSIK
CYYC	L	DÉP vers SW		NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR
CYYC	L	DÉP vers SW		JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO
CYYC	H	DÉP vers W		NONJET	RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYYC	H	DÉP vers W		NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR
CYYC	H	DÉP vers W		JET	RNAV	DUMRA Q890 MEKPI OMSIK
CYYC	H	DÉP vers W		JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO
CYYC	L	DÉP vers W			RNAV	DUMRA T620 OMSIK
CYYC	L	DÉP vers W		NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR
CYYC	L	DÉP vers W		JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO
CYYC	H	DÉP vers	CAL4	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	H	DÉP vers	CAL4	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	L	DÉP vers	CAL4	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	L	DÉP vers	CAL4	JET	RNAV	AVROM MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	H	DÉP vers	CCL3	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CCL3	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CCL3	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CCL3	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CET2	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA MUVUD
CYYC	H	DÉP vers	CET2	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON MUVUD
CYYC	L	DÉP vers	CET2	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA MUVUD
CYYC	L	DÉP vers	CET2	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON MUVUD
CYYC	H	DÉP vers	CFN6	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CFN6	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CFN6	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CFN6	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CRL4	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CRL4	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CRL4	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA SUXEG
CYYC	L	DÉP vers	CRL4	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON SUXEG
CYYC	H	DÉP vers	CYEG	NONJET	RNAV	PEVLU BISNO OILRS OILRS ARR
CYYC	H	DÉP vers	CYEG	JET	RNAV	BITGA Q995 OILRS OILRS ARR
CYYC	L	DÉP vers	CYEG	NONJET	RNAV	PEVLU T759 OILRS OILRS ARR
CYYC	L	DÉP vers	CYEG	JET	RNAV	BITGA T753 OILRS OILRS ARR
CYYC	H	DÉP vers	CYFI	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON NANLU YMM
CYYC	H	DÉP vers	CYFI	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON NANLU YMM
CYYC	L	DÉP vers	CYFI	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON NANLU YMM
CYYC	L	DÉP vers	CYFI	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON NANLU YMM
CYYC	H	DÉP vers	CYLB	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR
CYYC	H	DÉP vers	CYLB	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZEG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYC	L	DÉP vers	CYLB	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR
CYYC	L	DÉP vers	CYLB	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL
CYYC	H	DÉP vers	CYMM	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON LEXON ARR
CYYC	H	DÉP vers	CYMM	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX DAVEL LEXON LEXON ARR
CYYC	L	DÉP vers	CYMM	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK EBLAR KAVDA LEXON LEXON ARR
CYYC	L	DÉP vers	CYMM	JET	RNAV	AVROM MAPUX DAVEL LEXON LEXON ARR
CYYC	H	DÉP vers	CYNR	NONJET	RNAV	SAXOL Q965 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	H	DÉP vers	CYNR	JET	RNAV	AVROM Q933 MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	L	DÉP vers	CYNR	NONJET	RNAV	SAXOL T761 ALKIK LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	L	DÉP vers	CYNR	JET	RNAV	AVROM MAPUX LISVA GONUK PEPSA SEKIK
CYYC	H&L	DÉP vers	CYXH		RNAV	NOSIV ODLAN TUDOX
CYYC	H&L	DÉP vers	CYXH		RNAV	NOSIV ODLAN ODLAN ARR
CYYC	H&L	DÉP vers	CZVL	NONJET	RNAV	PEVLU BISNO OILRS MASUD
CYYC	H&L	DÉP vers	CZVL	JET	RNAV	BITGA OILRS MASUD
CYYC	H	DÉP vers	KBFI	JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	H&L	DÉP vers	KBFI		RNAV	DUMRA MEKPI TWIGY GEG GLASR ARR
CYYC	L	DÉP vers	KBFI	JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	L	DÉP vers	KBFI	NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	H	DÉP vers	KFBI	NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	H	DÉP vers	KSEA	JET	RNAV	BOTAG Q894 BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	H	DÉP vers	KSEA	NONJET	RNAV	ROVMA UKSAP NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	H&L	DÉP vers	KSEA		RNAV	DUMRA MEKPI TWIGY GEG GLASR ARR
CYYC	L	DÉP vers	KSEA	JET	RNAV	BOTAG SIMTA BINVO YDC JAKSN GLASR ARR
CYYC	L	DÉP vers	KSEA	NONJET	RNAV	ROVMA T602 NOVAR YDC JAKSN GLASR ARR
CYYE	H&L	ARR de SE		YYE100 CW YYE140	RNAV	BOMON YYE
CZVL	H&L	ARR de E			RNAV	CAMRA IGSOX
CZVL	H&L	ARR de N			RNAV	RESAX RUBSU
CZVL	H&L	ARR de N			RNAV	TETAG PESGO
CZVL	H&L	ARR de S		NONJET	RNAV	PEVLU BISNO OILRS MASUD
CZVL	H&L	ARR de S		JET	RNAV	BITGA OILRS MASUD
CZVL	H&L	ARR de W			RNAV	ELLKS APKIT
CZVL	H&L	DÉP vers	CYMM		RNAV	LISVA GONUK LEXON LEXON ARR

SURVOL						CZEG
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTIONS	H	YMM	CYYC	JET	RNAV	YMM CACHO IGVUX DUDNI BIRKO BIRKO ARR

CZWG FIR DE WINNIPEG

S'il y a lieu, les pilotes devraient inscrire au plan de vol la route de départ appropriée et la raccorder à la route d'arrivée qui correspond le mieux à la route désirée pour leur vol.

Si aucune route de départ obligatoire n'est publiée, inscrire au plan de vol une route directe au premier point en route.

Les STAR publiées, le cas échéant, sont les routes obligatoires vers un aéroport. On s'attend à ce que les pilotes inscrivent au plan de vol la STAR appropriée. Si aucune route d'arrivée obligatoire ou aucune STAR n'est publiée, inscrire au plan de vol une route directe à l'aéroport.

Si la route se prolonge au-delà de la FIR de Winnipeg, raccorder les routes qui y sont publiées à la route externe au point le plus logique.

Les itinéraires qui traversent la MTCA de Cold Lake, la MTCA de Moose Jaw sous le FL320, ainsi que toutes les CYR et les CYA de la FIR de Winnipeg, doivent être évitées lorsque ces dernières sont actives.

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZWG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYAV	H&L	ARR de E		A9000 & ABV	RNAV	NORAK
CYAV	H&L	ARR de N		A9000 & ABV	RNAV	PELMU APNIX
CYAV	H&L	ARR de N		A9000 & ABV	RNAV	SAVAK APNIX
CYAV	H&L	ARR de NE		A9000 & ABV	RNAV	NORUN
CYAV	H&L	ARR de NW		A9000 & ABV	RNAV	AMBIL
CYAV	H&L	DÉP vers E		A9000 & ABV	RNAV	AXOMA SIDPO DEGVA
CYAV	H&L	DÉP vers N		A9000 & ABV, CYWG011 CCW WEST	RNAV	KERBI SEDIB
CYAV	H&L	DÉP vers N		A9000 & ABV, CYWG012 CW EAST	RNAV	VODAX ITLOG
CYAV	H&L	DÉP vers NE		A9000 & ABV	RNAV	VILPA PIDVI
CYAV	H&L	DÉP vers NW		A9000 & ABV, CYWG336 CCW SOUTH	RNAV	MODUL IKLIN
CYAV	H&L	DÉP vers S		A9000 & ABV, CYWG166 CW WEST	RNAV	KAVKI IKLUG
CYAV	H&L	DÉP vers SE		A9000 & ABV, CYWG135 CCW NORTH	RNAV	OMLOT TUKAD
CYAV	H&L	DÉP vers SE		A9000 & ABV, CYWG136 CW CYWG165	RNAV	ELETO GROLE
CYAV	H&L	DÉP vers SW		A9000 & ABV	RNAV	GOSAR DEBMA
CYAV	H&L	DÉP vers W		A9000 & ABV, CYWG280 CCW SOUTH	RNAV	LIVBI DUKPO FAREN
CYAV	H&L	DÉP vers W		A9000 & ABV, CYWG281 CW NORTH	RNAV	ALKOG DEPMI MUSKK
CYBR	H&L	ARR de E			RNAV	TALOP TALOP ARR
CYBR	H&L	DÉP vers	CYWG		RNAV	BEFAN BEFAN ARR
CYQR	H&L	ARR de E			RNAV	EMLIK KEMKA KEMKA ARR
CYQR	H&L	ARR de NW			RNAV	ANTOS ANTOS ARR
CYQR	H&L	ARR de S			RNAV	MERSU GORAK GORAK ARR
CYQR	H&L	ARR de SE			RNAV	MOT GORAK GORAK ARR
CYQR	H&L	ARR de SW			RNAV	ITREK ODGOV ODGOV ARR
CYQR	H&L	ARR de W			RNAV	ODGOV ODGOV ARR
CYQR	H&L	ARR de W			RNAV	MEDAK ODGOV ODGOV ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZWG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYQR	H&L	ARR de W			RNAV	ITREK VINBI MEGEX ODGOV ODGOV ARR
CYQR	H&L	DÉP vers S			RNAV	GUBEK VINBU
CYQR	H&L	DÉP vers W			RNAV	ODGOV
CYQR	H&L	DÉP vers W			RNAV	DURUR
CYQT	H&L	ARR de E			RNAV	URSUM NOTER ARR
CYQT	H&L	ARR de NW			RNAV	LIBUK LIBUK ARR
CYQT	H&L	ARR de SE			RNAV	DUPUL NOTER ARR
CYQT	H&L	ARR de W			RNAV	TIGAG TIGAG ARR
CYVZ	H&L	DÉP vers	CYAV	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS SAVAK APNIX
CYVZ	H&L	DÉP vers	CYWG	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS VITAG KELTO ARR
CYWG	H&L	ARR de E		A9000 & ABV, CYWG091 CW SOUTH	RNAV	GOVIT NORAK ARR
CYWG	H&L	ARR de E		A9000 & ABV, CYWG090 CCW NORTH	RNAV	EMIVA NORAK ARR
CYWG	H&L	ARR de N		A9000 & ABV	RNAV	GOREL KELTO ARR
CYWG	H&L	ARR de N		A9000 & ABV	RNAV	TULUP KELTO ARR
CYWG	H&L	ARR de NE		A9000 & ABV	RNAV	VITAG KELTO ARR
CYWG	H&L	ARR de NW		A9000 & ABV	RNAV	MEVDU AMBIL ARR
CYWG	H&L	ARR de S		A9000 & ABV	RNAV	LITNA PEPNO ARR
CYWG	H&L	ARR de SE		A9000 & ABV	RNAV	BIPKU NORAK ARR
CYWG	H&L	ARR de SW		A9000 & ABV	RNAV	DUVLA BEFAN ARR
CYWG	H&L	ARR de W		A9000 & ABV NONJET	RNAV	KOBID AMBIL ARR
CYWG	H&L	ARR de W		DH8D & Jet	RNAV	SEGAP BEFAN ARR
CYWG	H&L	DÉP vers E		A9000 & ABV	RNAV	RORMA AXOMA SIDPO DEGVA
CYWG	H&L	DÉP vers N		A9000 & ABV, CYWG011 CCW WEST	RNAV	KERBI SEDIB
CYWG	H&L	DÉP vers N		A9000 & ABV, CYWG012 CW EAST	RNAV	ELVUX METPI NOVEG
CYWG	H&L	DÉP vers NE		A9000 & ABV	RNAV	VILPA PIDVI
CYWG	H&L	DÉP vers NW		A9000 & ABV	RNAV	MODUL IKLIN
CYWG	H&L	DÉP vers S		A9000 & ABV, CYWG166 CW WEST	RNAV	KAVKI IKLUG
CYWG	H&L	DÉP vers SE		A9000 & ABV, CYWG135 CCW NORTH	RNAV	OMLOT TUKAD
CYWG	H&L	DÉP vers SE		A9000 & ABV, CYWG136 CW CYWG165	RNAV	ELETO GROLE
CYWG	H&L	DÉP vers SW		A9000 & ABV	RNAV	GOSAR DEBMA
CYWG	H&L	DÉP vers W		A9000 & ABV, CYWG280 CCW SOUTH	RNAV	LIVBI DUKPO FAREN
CYWG	H&L	DÉP vers W		A9000 & ABV, CYWG281 CW NORTH	RNAV	ALKOG DEPMI MUSKK
CYWG	H&L	ARR de	CYAC		RNAV	NORUN
CYWG	H&L	ARR de	CYDN	A9000 & ABV	RNAV	KOBID AMBIL ARR
CYWG	H&L	ARR de	CYEG	DH8D & Jet	RNAV	TAGOT SEGAP BEFAN ARR
CYWG	H&L	ARR de	CYRL		RNAV	NORUN

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZWG
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYXE	H&L	ARR de E			RNAV	PENPI DUNEM ARR
CYXE	H&L	ARR de E			RNAV	AMUNA DUNEM ARR
CYXE	H&L	ARR de S			RNAV	CAREN CAREN ARR
CYXE	H&L	ARR de S			RNAV	DURUR
CYXE	H&L	ARR de SW			RNAV	GUDOG IMOTA MAVOB MAVOB ARR
CYXE	H&L	ARR de W			RNAV	KEBRU KEBRU ARR
CYXE	H&L	DÉP vers SW			RNAV	OVATA BORIX
CZPB	H&L	DÉP vers	CYAV	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS SAVAK APNIX
CZPB	H&L	DÉP vers	CYWG	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS VITAG KELTO ARR
CZSJ	H&L	DÉP vers	CYAV	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS SAVAK APNIX
CZSJ	H&L	DÉP vers	CYWG	A9000 & ABV	RNAV	DUVIS VITAG KELTO ARR

CZYZ FIR DE TORONTO

Renseignements d'introduction:

- Les pilotes doivent vérifier si leur point de départ est associé à une route obligatoire. Si aucune route n'est publiée, inscrire au plan de vol une route directe jusqu'au premier point en route.
- Les pilotes à destination d'un aéroport dans la FIR de Toronto doivent vérifier si cet aéroport a une route obligatoire pour les arrivées. Si aucune n'existe, inscrire au plan de vol une route directe.
- Si la route doit inclure un segment important de "survol" ou de croisière en route traversant la FIR de Toronto, vérifier si une route de survol est publiée.
- Si la route se prolonge au-delà de la FIR de Toronto, raccorder les routes qui y sont publiées à la route externe au point le plus logique. Se reporter à la FIR de Montréal ou de Winnipeg selon le cas après le dernier point indiqué.
- Les aéronefs au départ et à l'arrivée de CYQG relèvent de la FIR de Toronto, mais sont contrôlés par la FAA. Les routes indiquées doivent être raccordées à la route d'arrivée ou de survol appropriée de la FIR de Toronto.

Routes RNAV

- Si le pilote ne peut suivre la route RNAV indiquée, inscrire au plan de vol une route alternative via les aides à la navigation et (ou) les voies aériennes, en adhérant le plus possible à la route obligatoire, et inclure la remarque RMK/NON RNAV.
- Si le pilote n'est pas en mesure de suivre une route SID RNAV et (ou) une route STAR RNAV, inscrire au plan de vol la route via les repères RNAV inclus dans la procédure et inclure la remarque: RMK/NO RNAV SID et (ou) RMK/NO RNAV STAR.
- Pour les destinations aux É.-U., une STAR conventionnelle peut être inscrite au plan de vol; aucune remarque n'est requise.

Pour les monomoteurs qui désirent voler près du sol, inscrire au plan de vol la remarque RMK/NO OVER WATER.

Routes en direction est:

- Les itinéraires via MIGLO sont valides uniquement pour les vols atterrissant à l'intérieur des limites de la TCU de Montréal.
- Les itinéraires via ELSUB sont valides uniquement pour les vols atterrissant à l'intérieur des limites de la TCU d'Ottawa.
- Les itinéraires via MIVOK sont valides uniquement pour les vols atterrissant à l'intérieur des limites de la TCU d'Ottawa ou à CYFJ, ou pour les NON JETS à 13 000 pi et en dessous en direction de PESAC.

DÉPARTS DE LA FIR

Les pilotes qui décollent des aéroports indiqués ci-dessous devraient inscrire au plan de vol la route de départ appropriée et la raccorder à la route de survol ou d'arrivée qui correspond le mieux à la route désirée pour leur vol. Si une route SID ou STAR est indiquée au plan de vol, s'assurer qu'un point de transition publié est utilisé.

Aéroports de la FAA: Selon l'entente avec la FAA, les aéronefs au départ de CYYZ et de son secteur, et à destination des aéroports énumérés dans ce document doivent inscrire au plan de vol les routes obligatoires indiquées. Les aéronefs au départ des aéroports satellites de CYYZ pour ces destinations devraient joindre la route obligatoire indiquée sous les départs de CYYZ.

ARRIVÉES L'INTÉRIEUR DES LIMITES DE LA FIR

Les pilotes qui atterrissent aux aéroports énumérés ci-dessous doivent inscrire au plan de vol la route d'arrivée appropriée, et la raccorder à la route de départ ou de survol qui correspond le mieux à la route désirée. Se reporter à la FIR adjacente au besoin. Lorsque des STAR sont inscrites au plan de vol, s'assurer qu'un point de transition publié est utilisé.

SURVOLS EN DIRECTION EST (se reporter à la FIR de Montréal après le dernier point de cheminement indiqué)

Aucun vol en direction est via MENKO, KENLU ou ILUSI ne sera permis.
Routes entrant via FNT, HOCKE, une route DAYYY-RUBKI ou au nord de DAYYY-RUBKI: les routes aléatoires au-dessus ou au nord de ROSVO jusqu'à INF ou un repère côtier.
Routes entrant depuis SVM ou DJB: joindre via DERLO SIKBO en direction de IPTOS, LORKA, OLABA, MIGLO ou MIVOK.
Routes entrant depuis FNT ou HOCKE: joindre via NUBER SIKBO en direction de IPTOS, LORKA, OLABA, RAKAM, TULEG, MIGLO ou MIVOK.

SURVOLS EN DIRECTION OUEST (se reporter à la FIR de Montréal avant le premier point de cheminement indiqué)

Aucun vol en direction ouest via IPTOS, LORKA, MIGLO ou OLABA ne sera permis.
À l'exception arrivées par KORD, une route aléatoire est acceptable pour les vols entrant au:

- nord de ROSVO vers SSM, ASP ou HOCKE
- nord d'une route LETAK Q824 TAGUM ou LETAK-TVC
- nord d'une route YEE-DERLO

Les aéronefs qui atterrissent à l'un des aéroports indiqués ci-dessous doivent inscrire au plan de vol la route appropriée traversant la FIR de Toronto pour joindre la route d'arrivée indiquée.

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CNC3	L	ARR de E			RNAV	LETAK T616 KENLU
CNC3	L	ARR de S			RNAV	OLAMO
CYEE	L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOXUM BOXUM ARR
CYEE	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	BOXUM DUVOS ARR
CYFD	H	ARR de E			RNAV	LETAK PEVNI Q806 ILUSI OLAMO
CYFD	L	ARR de E		A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI OLAMO
CYFD	L	ARR de E		A140 & BLW	RNAV	ILIXU LINNG
CYFD	H&L	ARR de N		JET	RNAV	MUSIT TETOS
CYFD	H&L	ARR de N			RNAV	YVV NUBER
CYFD	H&L	ARR de N		NONJET	RNAV	YVV TETOS
CYFD	L	ARR de N		NONJET, A060 & BLW	RNAV	NUGOP
CYFD	H&L	ARR de S			RNAV	TIKUM
CYFD	L	ARR de S			RNAV	WOZEE T608 BIMRO
CYFD	H	ARR de W			RNAV	HOCKE DERLO
CYFD	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG MIVOK
CYFD	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG SANIN MIGLO
CYFD	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG AGNOB IPTOS
CYFD	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG AGNOB Q907 LORKA
CYFD	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG SANIN Q951 OLABA
CYFD	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYFD	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
CYFD	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 IPTOS
CYFD	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET MIVOK
CYFD	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET MIGLO
CYFD	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET OLABA
CYFD	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & ABV	RNAV	DUROT TESUK T781 IPTOS
CYFD	H&L	DÉP vers N			RNAV	NUBER NUGOP
CYFD	H	DÉP vers NE			RNAV	SEDOG Q901 ROSVO
CYFD	H	DÉP vers NW		JET	RNAV	MUSIT SSM
CYFD	H&L	DÉP vers S				ERI
CYFD	H&L	DÉP vers S				EWC
CYFD	H&L	DÉP vers SW				GGUCE
CYFD	H&L	DÉP vers W			RNAV	DERLO
CYHM	H	ARR de E		A160 & ABV	RNAV	TUKIR Q806 ILUSI TICAT ARR
CYHM	H	ARR de E		JET, A160 & ABV	RNAV	ILUSI TICAT ARR
CYHM	L	ARR de E		A140 & BLW	RNAV	DUGBU T616 AGDUT
CYHM	L	ARR de E		A140 & BLW	RNAV	ILIXU LINNG
CYHM	L	ARR de E		A160 & ABV	RNAV	TUKIR T614 ILUSI TICAT ARR
CYHM	H	ARR de N		JET	RNAV	SSM MUSIT TETOS TETOS ARR
CYHM	H&L	ARR de N		NONJET	RNAV	TETOS TETOS ARR
CYHM	L	ARR de N		A140 & BLW	RNAV	KENLU T616 AGDUT
CYHM	L	ARR de N		A060 & BLW	RNAV	NUGOP
CYHM	H&L	ARR de S			RNAV	TIKUM
CYHM	L	ARR de S			RNAV	WOZEE COLTS COLTS ARR
CYHM	H&L	ARR de SW			RNAV	GGUCE TIKUM TIKUM ARR
CYHM	H	ARR de W			RNAV	HOCKE AVSOX AVSOX ARR
CYHM	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG MIVOK

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHM	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG SANIN MIGLO
CYHM	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG AGNOB IPTOS
CYHM	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG AGNOB Q907 LORKA
CYHM	H	DÉP vers E		JET	RNAV	DUROT UKPAG SANIN Q951 OLABA
CYHM	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYHM	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
CYHM	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET Q921 IPTOS
CYHM	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET MIVOK
CYHM	H&L	DÉP vers E				DUROT ART
CYHM	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET MIGLO
CYHM	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET OLABA
CYHM	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & ABV	RNAV	DUROT TESUK T781 IPTOS
CYHM	H&L	DÉP vers N			RNAV	NUBER YVV
CYHM	H	DÉP vers NE			RNAV	SEDOG Q901 ROSVO
CYHM	H&L	DÉP vers NE			RNAV	NUBER NUGOP
CYHM	H	DÉP vers NW			RNAV	NUBER MUSIT SSM
CYHM	H&L	DÉP vers S				ERI
CYHM	H&L	DÉP vers S				EWC
CYHM	H&L	DÉP vers SW				GGUCE
CYHM	H&L	DÉP vers W			RNAV	DERLO
CYKF	H&L	ARR de E		JET, A160 & ABV	RNAV	TUKIR Q806 ILUSI ERBAL MAPEM
CYKF	H&L	ARR de E		NONJET	RNAV	DUGBU T616 REVUD
CYKF	L	ARR de E		A150 & BLW	RNAV	DUGBU T616 REVUD
CYKF	H&L	ARR de N			RNAV	REVUD
CYKF	L	ARR de N		N0200 & BLW	RNAV	YVV REVUD
CYKF	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SIKBO Q905 BOMET Q921 IPTOS
CYKF	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SIKBO Q907 LORKA
CYKF	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SIKBO Q951 OLABA
CYKF	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SIKBO Q905 BOMET MIVOK
CYKF	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SIKBO Q951 SANIN MIGLO
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 IPTOS
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 BOMET Q921 IPTOS
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 TIGET OLABA
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 BOMET Q921 OLABA
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 BOMET MIVOK
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 TIGET MIGLO
CYKF	H&L	DÉP vers E		NONJET, A120 & ABV	RNAV	DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYKF	L	DÉP vers E		NONJET, A110 & BLW	RNAV	AGDUT T616 KENLU IPTOS
CYKF	L	DÉP vers E		NONJET, A110 & BLW	RNAV	AGDUT T616 KENLU OLABA
CYKF	L	DÉP vers E		NONJET, A110 & BLW	RNAV	AGDUT T616 KENLU MIVOK
CYKF	L	DÉP vers E		NONJET, A110 & BLW	RNAV	AGDUT T616 KENLU MIGLO
CYKF	H&L	DÉP vers N				YVV
CYKF	H&L	DÉP vers NE			RNAV	NUGOP
CYKF	H	DÉP vers NW			RNAV	MUSIT SSM
CYKF	L	DÉP vers	CYOO		RNAV	NUBER T614 ILUSI
CYKF	L	DÉP vers	CYPQ	A050 & BLW	RNAV	NUBER T614 ILUSI
CYKF	L	DÉP vers	CYPQ	A070 & ABV	RNAV	AGDUT T616 KENLU

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYLS	H	DÉP vers	CYOW	FL200 & ABV	RNAV	MENKO ONDOB MEECH ARR
CYLS	H&L	DÉP vers	CYOW	FL190 & BLW	RNAV	MENKO KANIK CAPTL ARR
CYLS	L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOXUM BOXUM ARR
CYLS	L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	IMEBA IMEBA ARR
CYLS	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	BOXUM NUGOP ARR
CYLS	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET, N0191 & ABV	RNAV	IMEBA VIBLI ARR
CYLS	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET, N0190 & BLW	RNAV	IMEBA YYZ
CYOO	H	ARR de E			RNAV	TUKIR Q806 ILUSI
CYOO	L	ARR de E			RNAV	PEVNI T614 ILUSI
CYOO	H&L	ARR de N				KENLU
CYOO	H&L	ARR de S				DUROT
CYOO	H&L	ARR de W			RNAV	DERLO DUROT
CYOO	H	DÉP vers E		JET, F250 & ABV	RNAV	TALEB Q905 IPTOS
CYOO	H	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 BOMET Q921 IPTOS
CYOO	H	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
CYOO	H	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYOO	H&L	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 BOMET MIVOK
CYOO	L	DÉP vers E		A150 & ABV	RNAV	TALEB T781 IPTOS
CYOO	L	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 TIGET OLABA
CYOO	L	DÉP vers E			RNAV	TALEB T781 TIGET MIGLO
CYOO	H&L	DÉP vers N			RNAV	TONNY YEE
CYOO	H&L	DÉP vers NW			RNAV	TONNY YEE SILVU
CYOO	H&L	DÉP vers S			RNAV	DUROT
CYOO	H&L	DÉP vers SE			RNAV	MEDAV
CYOO	H&L	DÉP vers W			RNAV	KENLU T616 HOCKE
CYOO	L	DÉP vers	CYKF		RNAV	MENTI T614 NUBER
CYPQ	H&L	ARR de W		A070 & ABV	RNAV	AGDUT T616 KENLU
CYPQ	L	ARR de W		A050 & BLW	RNAV	NUBER T614 ILUSI
CYPQ	L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	RAGID RAGID ARR
CYPQ	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	RAGID UDNOX ARR
CYPQ	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET, N0190 & BLW	RNAV	IMEBA YYZ
CYQA	H&L	DÉP vers	CYOW		RNAV	ONDOB MEECH ARR
CYQG	H&L	ARR de E			RNAV	DERLO PICUP GIGGY ARR
CYQG	H&L	ARR de E			RNAV	COLTS GIGGY ARR
CYQG	H	DÉP vers E			RNAV	MALTB SID BROKK
CYQG	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	FLOKA SID
CYQG	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	MALTB SID BROKK FINGL DERLO
CYQG	H&L	DÉP vers N			RNAV	FLOKA SID
CYQG	H&L	DÉP vers NW			RNAV	JAXII MONEE
CYQG	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	FLOKA SID TANKO APDAX NUBER ARR
CYQG	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	FLOKA SID TANKO APDAX NAKBO ARR
CYSN	H&L	ARR de E			RNAV	ILIXU
CYSN	H&L	ARR de N			RNAV	ILUSI
CYSN	H&L	ARR de NE			RNAV	ILUSI
CYSN	H	DÉP vers E		JET	RNAV	UKPAG AGNOB IPTOS
CYSN	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	TESUK T781 BOMET Q921 IPTOS
CYSN	H	DÉP vers E		JET	RNAV	UKPAG SANIN Q951 OLABA

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYSN	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	TESUK T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
CYSN	H	DÉP vers E		JET	RNAV	UKPAG AGNOB KANIK
CYSN	H	DÉP vers E			RNAV	TESUK T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYSN	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	TESUK T781 BOMET MIVOK
CYSN	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & ABV	RNAV	TESUK T781 IPTOS
CYSN	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	TESUK T781 TIGET OLABA
CYSN	L	DÉP vers E			RNAV	TESUK T781 TIGET MIGLO
CYSN	H&L	DÉP vers N			RNAV	YEE
CYSN	H&L	DÉP vers NW		N0210 & ABV	RNAV	TONNY SILVU
CYSN	H&L	DÉP vers NW		N0210 & ABV	RNAV	AGDUT SSM
CYSN	H&L	DÉP vers NW			RNAV	OLAMO NUBER YVV
CYSN	H&L	DÉP vers S				JHW
CYSN	H&L	DÉP vers S			RNAV	BOSEP HOCKE
CYSN	H&L	DÉP vers SE			RNAV	AIRCO
CYSN	H&L	DÉP vers SW				GGUCE
CYSN	H&L	DÉP vers W			RNAV	DERLO
CYSN	L	DÉP vers	CYLS		RNAV	SEDOG TANGI
CYSN	L	DÉP vers	CYQA		RNAV	SEDOG TANGI
CYTZ	H&L	ARR de E			RNAV	KEMVI ILIXU ARR
CYTZ	H&L	ARR de E			RNAV	ILIXU ILIXU ARR
CYTZ	H&L	ARR de N			RNAV	KENLU KIVUN UKROX
CYTZ	H&L	ARR de NW			RNAV	WALPP KICKS IKLUX KIVUN UKROX
CYTZ	H&L	ARR de S				LINNG
CYTZ	H&L	ARR de W			RNAV	GGUCE KEDBU LINNG
CYTZ	H&L	DÉP vers E		A150 & ABV	RNAV	BOMET DEP IPTOS
CYTZ	H&L	DÉP vers E			RNAV	BOMET DEP OLABA
CYTZ	H&L	DÉP vers E			RNAV	BOMET DEP MIGLO
CYTZ	H&L	DÉP vers E			RNAV	BOMET DEP MIVOK
CYTZ	H&L	DÉP vers N			RNAV	IKLEN TONNY
CYTZ	H&L	DÉP vers NW			RNAV	AGDUT KASED
CYTZ	H&L	DÉP vers NW			RNAV	IKLEN TONNY YEE SILVU
CYTZ	H&L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP ERI
CYTZ	H&L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP AIRRA
CYTZ	H&L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP FOXEE
CYTZ	H&L	DÉP vers SE			RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON
CYTZ	H&L	DÉP vers SE		N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH
CYTZ	H&L	DÉP vers SE			RNAV	DUSOM DEP PSB
CYTZ	H&L	DÉP vers SW		F260 & ABV	RNAV	PERLO DEP GNTRY
CYTZ	H&L	DÉP vers SW			RNAV	PERLO DEP DERLO
CYTZ	H&L	DÉP vers SW		F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE
CYTZ	H	DÉP vers W			RNAV	PERLO DEP DERLO Q935 HOCKE
CYTZ	L	DÉP vers W			RNAV	PERLO DEP DERLO T608 HOCKE
CYTZ	H&L	DÉP vers	CYGK		RNAV	DAVSI TESUK YTR
CYTZ	L	DÉP vers	CYLS		RNAV	SEDOG TANGI

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYTZ	L	DÉP vers	CYLS		RNAV	IKLEN TONNY
CYTZ	L	DÉP vers	CYQA		RNAV	SEDOG TANGI
CYTZ	H&L	DÉP vers	CYTR		RNAV	DAVSI TESUK YTR
CYVV	L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOXUM BOXUM ARR
CYVV	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	BOXUM DUVOS ARR
CYXU	H	ARR de E		ABV A16000	RNAV	TUKIR Q806 ILUSI ERBAL YYZ LETOR
CYXU	L	ARR de E		A14000 & BLW	RNAV	LETAK T616 REVUD
CYXU	H	ARR de NE			RNAV	ROSVO Q802 KENLU TONNY AGDUT REVUD
CYXU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	NUBER SIKBO Q905 IPTOS
CYXU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET Q921 IPTOS
CYXU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	NUBER SIKBO Q907 LORKA
CYXU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	NUBER SIKBO Q951 OLABA
CYXU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
CYXU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	NUBER SIKBO Q905 BOMET MIVOK
CYXU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET MIVOK
CYXU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	NUBER SIKBO Q951 SANIN MIGLO
CYXU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A170	RNAV	NUBER DAVSI T781 IPTOS
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A150	RNAV	DUROT TESUK T781 IPTOS
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A170	RNAV	NUBER DAVSI T781 TIGET OLABA
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & BLW	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET OLABA
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A170	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET MIVOK
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & BLW	RNAV	DUROT TESUK T781 BOMET MIVOK
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A170	RNAV	NUBER DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
CYXU	L	DÉP vers E		NONJET, A150 & BLW	RNAV	DUROT TESUK T781 TIGET MIGLO
CYXU	H&L	DÉP vers N				YVV
CYXU	H&L	DÉP vers NE			RNAV	NUGOP
CYXU	H&L	DÉP vers NW			RNAV	MUSIT SSM
CYXU	H	DÉP vers W			RNAV	KARIT
CYXU	H&L	DÉP vers W			RNAV	HOCKE
CYXU	H&L	DÉP vers W				HOCKE FNT
CYXU	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	NUBER NUBER ARR
CYXU	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	NUBER NAKBO ARR
CYYZ	H	ARR de E		JET	RNAV	TUKIR RAGID ARR
CYYZ	H&L	ARR de E		NONJET	RNAV	TUKIR UDNOX ARR
CYYZ	H&L	ARR de N		JET, WEST OF YYB	RNAV	IRKIM BOXUM ARR
CYYZ	H&L	ARR de N		NONJET, WEST OF YYB	RNAV	IRKIM DUVOS ARR
CYYZ	H&L	ARR de N		NONJET, N0191 & ABV	RNAV	OXASA IMEBA VILBI ARR
CYYZ	L	ARR de N		NONJET, N0190 & BLW	RNAV	OXASA IMEBA YYZ
CYYZ	H	ARR de NE		JET	RNAV	YVO IMEBA IMEBA ARR
CYYZ	H	ARR de NE		JET	RNAV	ROSVO IMEBA ARR
CYYZ	H	ARR de NE		JET	RNAV	POLTY IMEBA ARR
CYYZ	H	ARR de NE		JET	RNAV	LETAK IMEBA ARR
CYYZ	H&L	ARR de NE		NONJET	RNAV	ROSVO BETUL VIBLI ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H&L	ARR de NE		NONJET, N0191 & ABV	RNAV	LETAK VIBLI ARR
CYYZ	L	ARR de NE		NONJET, N0190 & BLW	RNAV	LETAK IMEBA YYZ
CYYZ	H&L	ARR de NW		JET	RNAV	OTNIK BOXUM ARR
CYYZ	H&L	ARR de NW		JET	RNAV	TUDAN BOXUM ARR
CYYZ	H&L	ARR de NW		NONJET	RNAV	OTNIK DUVOS ARR
CYYZ	H&L	ARR de NW		NONJET	RNAV	TUDAN DUVOS ARR
CYYZ	H&L	ARR de NW		NONJET	RNAV	SSM DUVOS ARR
CYYZ	H&L	ARR de S		JET	RNAV	WOZEE LINNG ARR
CYYZ	H&L	ARR de S		NONJET	RNAV	WOZEE VERKO ARR
CYYZ	H&L	ARR de S		JET	RNAV	LOKPU LINNG ARR
CYYZ	H&L	ARR de S		NONJET	RNAV	LOKPU VERKO ARR
CYYZ	H	ARR de SW		JET	RNAV	QWERI NUBER ARR
CYYZ	H	ARR de SW		JET	RNAV	FINGL NUBER ARR
CYYZ	H&L	ARR de SW		JET	RNAV	OXMAN LINNG ARR
CYYZ	H&L	ARR de SW		NONJET	RNAV	OXMAN VERKO ARR
CYYZ	H&L	ARR de SW		NONJET	RNAV	QWERI NAKBO ARR
CYYZ	H&L	ARR de SW		NONJET	RNAV	FINGL NAKBO ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		JET	RNAV	MONEE NUBER ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		JET	RNAV	YZEMN NUBER ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		JET	RNAV	APDAX NUBER ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		JET	RNAV	NUBER NUBER ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		NONJET	RNAV	MONEE NAKBO ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		NONJET	RNAV	YZEMN NAKBO ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		NONJET	RNAV	APDAX NAKBO ARR
CYYZ	H&L	ARR de W		NONJET	RNAV	NUBER NAKBO ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	VERDO DEP IPTOS
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	VERDO DEP LORKA
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	VERDO DEP ELSUB
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	DEDKI DEP MIGLO
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	DEDKI DEP OLABA
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	DEDKI DEP TULEG
CYYZ	H&L	DÉP vers E		NONJET, A150 & ABV	RNAV	BOMET DEP IPTOS
CYYZ	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	BOMET DEP MIVOK
CYYZ	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	BOMET DEP MIGLO
CYYZ	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	BOMET DEP OLABA
CYYZ	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	DEDKI DEP RAKAM
CYYZ	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	KISEP DEP SILVU
CYYZ	H&L	DÉP vers N		JET	RNAV	IKLEN DEP TONNY
CYYZ	H&L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	EBKIN DEP SILVU
CYYZ	H&L	DÉP vers N		NONJET	RNAV	MATES DEP TONNY
CYYZ	H&L	DÉP vers NE		JET	RNAV	SEDOG DEP BOBSU
CYYZ	H&L	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	LAKES DEP TANGI
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	URSAL DEP KASED
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	NOSIK DEP KASED
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	URSAL DEP ZOHAN
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	NOSIK DEP ZOHAN

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	AVSEP DEP MUSIT SSM
CYYZ	H&L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	NUGOP DEP MUSIT SSM
CYYZ	H&L	DÉP vers S		JET	RNAV	BETES DEP FOXEE
CYYZ	H&L	DÉP vers S		JET	RNAV	BETES DEP AIRRA
CYYZ	H&L	DÉP vers S		JET	RNAV	BETES DEP ERI
CYYZ	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	OAKVL DEP FOXEE
CYYZ	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	OAKVL DEP AIRRA
CYYZ	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	OAKVL DEP ERI
CYYZ	H	DÉP vers SE		JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL Q140 ARRKK
CYYZ	H	DÉP vers SE		JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON HANKK PONCT
CYYZ	H	DÉP vers SE		NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 ARRKK
CYYZ	H	DÉP vers SE		NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK PONCT
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL ARRKK
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON HANKK PONCT
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		JET	RNAV	RIGUS DEP PSB
CYYZ	H&L	DÉP vers SE		NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB
CYYZ	H	DÉP vers SW		JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY
CYYZ	H	DÉP vers SW		NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY
CYYZ	H&L	DÉP vers SW		JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers SW		NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers W		JET	RNAV	GOPUP DEP HOCKE
CYYZ	H&L	DÉP vers W		NONJET	RNAV	TULEK DEP HOCKE
CYYZ	H&L	DÉP vers W		JET	RNAV	GOPUP DEP SLLAP
CYYZ	H&L	DÉP vers W		NONJET	RNAV	TULEK DEP SLLAP
CYYZ	H&L	DÉP vers W		NONJET, A120 & BLW	RNAV	TULEK DEP IKMOK
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYCK	JET	RNAV	ANCOL DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYCK	NONJET	RNAV	PERLO DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYGD	JET	RNAV	TULEK
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYGD	NONJET	RNAV	TULEK DEP IKMOK
CYYZ	H	ARR de	CYGK	JET	RNAV	AGNOB UDNOX RAGID ARR
CYYZ	H&L	ARR de	CYGK	NONJET	RNAV	AGNOB UDNOX UDNOX ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYGK	NONJET	RNAV	BOMET DEP OLABA
CYYZ	L	DÉP vers	CYHM		RNAV	OLAMO
CYYZ	L	DÉP vers	CYLS	JET	RNAV	SEDOG TANGI
CYYZ	L	DÉP vers	CYLS	NONJET	RNAV	LAKES DEP TANGI
CYYZ	L	DÉP vers	CYLS	JET	RNAV	IKLEN DEP TONNY
CYYZ	L	DÉP vers	CYLS	NONJET	RNAV	MATES DEP TONNY

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H	ARR de	CYOW	JET	RNAV	TUKIR IMEBA ARR
CYYZ	H&L	ARR de	CYOW	NONJET, N0191 & ABV	RNAV	TUKIR VIBLI ARR
CYYZ	L	ARR de	CYOW	NONJET, N0190 & BLW	RNAV	TUKIR TADMO IMEBA YYZ
CYYZ	L	DÉP vers	CYPQ		RNAV	DAVSI T781 TALEB
CYYZ	L	DÉP vers	CYQA	JET	RNAV	SEDOG TANGI
CYYZ	L	DÉP vers	CYQA	NONJET	RNAV	LAKES DEP TANGI
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYQG	JET, MAX F220	RNAV	MIXUT DEP DERLO PICUP GIGGY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYQG	NONJET, MAX F220	RNAV	PEMBA DEP DERLO PICUP GIGGY ARR
CYYZ	H	ARR de	CYTR	JET	RNAV	AGNOB UDNOX RAGID ARR
CYYZ	H&L	ARR de	CYTR	NONJET	RNAV	AGNOB UDNOX UDNOX ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYTR		RNAV	DAVSI TESUK YTR
CYYZ	L	DÉP vers	CYXU	JET	RNAV	MIXUT DEP DERLO
CYYZ	L	DÉP vers	CYXU	NONJET	RNAV	PEMBA DEP DERLO
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYZR	JET	RNAV	TULEK
CYYZ	H&L	DÉP vers	CYZR	NONJET	RNAV	TULEK DEP IKMOK
CYYZ	H&L	DÉP vers	KABE	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB MIP
CYYZ	H&L	DÉP vers	KABE	NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB MIP
CYYZ	H&L	DÉP vers	KACY	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB HAR DQO ENO SIE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KACY	NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB HAR DQO ENO SIE
CYYZ	H	DÉP vers	KBDL	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON AUDIL STELA ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KBDL	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON AUDIL STELA ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KBDL	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK AUDIL STELA ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON HANKK PONCT JFUND ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KBOS	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK FABEN ALB GDM T608 REVER
CYYZ	H&L	DÉP vers	KBOS	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON HANKK FABEN ALB GDM T608 REVER
CYYZ	L	DÉP vers	KBUF	JET, MAX A090	RNAV	KEPTA DEP WOZEE
CYYZ	L	DÉP vers	KBUF	NONJET, MAX A090	RNAV	MAVAN DEP WOZEE
CYYZ	L	DÉP vers	KBUF	SINGLE ENGINE	RNAV	OLAMO
CYYZ	H	DÉP vers	KBWI	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB SEG RAV V170 KERYN V499 TRISH
CYYZ	H&L	DÉP vers	KBWI	NONJET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH DDUBS IZZEE TRISH ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCLE	JET, MAX F220	RNAV	BETES DEP ERI LFTON TRYBE STAR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCLE	JET, MAX F220	RNAV	BETES DEP ERI TRYBE TRYBE STAR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCLE	NONJET, MAX F220	RNAV	OAKVL DEP ERI LFTON TRYBE STAR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCLE	NONJET, MAX F220	RNAV	OAKVL DEP ERI TRYBE TRYBE STAR
CYYZ	H	DÉP vers	KCMH	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY APE
CYYZ	H	DÉP vers	KCMH	JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE APE
CYYZ	H	DÉP vers	KCMH	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY APE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCMH	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE APE
CYYZ	H	DÉP vers	KCVG	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY UKATS TIGRR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KCVG	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRYUKATS TIGRR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCVG	JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE UKATS TIGRR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KCVG	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE UKATS TIGRR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KDAY	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY ROD
CYYZ	H	DÉP vers	KDAY	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY ROD

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDAY	JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE ROD
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDAY	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE ROD
CYYZ	H	DÉP vers	KDCA	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB SKILS ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDCA	NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB HAR V265 KRANT
CYYZ	H	DÉP vers	KDET	JET, MAX F220	RNAV	MIXUT DEP DERLO PICUP GIGGY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDET	NONJET, MAX F220	RNAV	PEMBA DEP DERLO PICUP GIGGY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDTW	JET, MAX F220	RNAV	ANCOL DEP GGUCE TPGUN ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDTW	NONJET, MAX F220	RNAV	PERLO DEP GGUCE TPGUN ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDTW	JET, MAX F220	RNAV	ANCOL DEP GGUCE CUUGR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KDTW	NONJET, MAX F220	RNAV	PERLO DEP GGUCE CUUGR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KERI	JET	RNAV	BETES DEP ERI
CYYZ	H&L	DÉP vers	KERI	NONJET	RNAV	OAKVL DEP ERI
CYYZ	H	DÉP vers	KEWR	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON GEE FLOSI ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KEWR	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 KODEY HNK FLOSI ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KEWR	NONJET, N0250 - N0319	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON GEE FLOSI ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KEWR	NONJET, N0249 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL HNK V167 WEARD V489 COATE
CYYZ	H	DÉP vers	KGRR	JET	RNAV	GOPUP DEP HOCKE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KGRR	NONJET	RNAV	TULEK DEP HOCKE
CYYZ	H	DÉP vers	KHPN	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL DNY VALRE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KHPN	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH EXTOL DNY VALRE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KHPN	NONJET, N0250 - N0319	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL DNY VALRE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KHPN	NONJET, N0250 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL RKA NOBBI ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KIAD	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB WAYNZ ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KIAD	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON SEG PRTZL ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KIAD	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH SEG PRTZL ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KIAG	JET, MAX A090	RNAV	KEPTA DEP WOZEE
CYYZ	L	DÉP vers	KIAG	NONJET, MAX A090	RNAV	MAVAN DEP WOZEE
CYYZ	H	DÉP vers	KILG	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB BUNTS ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KILG	NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB BUNTS ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KILG	NONJET, N0249 & BLW	RNAV	DUSOM DEP PSB HAR V210 BUNTS
CYYZ	H	DÉP vers	KIND	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY RINTE SNKPT ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KIND	JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE RINTE SNKPT ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KIND	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY RINTE SNKPT ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KIND	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE RINTE SNKPT ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KISP	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON HANKK FABEN ALB NELIE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KISP	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK FABEN ALB NELIE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KISP	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS NELIE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KISP	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 MEMMS NELIE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KISP	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON HANKK FABEN ALB NELIE ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H&L	DÉP vers	KISP	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS NELIE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KJFK	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS PUCKY ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KJFK	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 MEMMS PUCKY ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KJFK	NONJET, N0250-N0319	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS PUCKY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KJFK	NONJET, N0250 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL DANZI PAWLN ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KLGA	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON NABOR RKA HAARP ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KLGA	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH NABOR RKA HAARP ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KLGA	NONJET, N0250-N0319	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON NABOR RKA HAARP ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KLGA	NONJET, N0250 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON NABOR RKA NOBBI ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KMDW	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY ASHEN BAGEL PANGG ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KMDW	JET, F240 & BLW	RNAV	MIXUT DEP DERLO QWERI BAGEL PANGG ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KMDW	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY ASHEN BAGEL PANGG ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KMDW	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PEMBA DEP DERLO QWERI BAGEL PANGG ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KMHT	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON HANKK PONCT ROZZE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KMHT	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK ALB KEYNN
CYYZ	H&L	DÉP vers	KMHT	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON HANKK ALB KEYNN
CYYZ	H	DÉP vers	KMKE	JET	RNAV	GOPUP DEP SLLAP GETCH LYSTR SUDDS
CYYZ	H&L	DÉP vers	KMKE	NONJET	RNAV	TULEK DEP SLLAP GETCH LYSTR SUDDS
CYYZ	H	DÉP vers	KMSP	JET	RNAV	URSAL DEP KASED IDIOM MUSCL ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KMSP	NONJET	RNAV	NOSIK DEP KASED GRB EAUCLAIRE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KORD	JET	RNAV	GOPUP DEP HOCKE FNT WYNDE ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KORD	NONJET	RNAV	TULEK DEP HOCKE FNT WYNDE ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KPHL	JET	RNAV	RIGUS DEP PSB BOJID ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPHL	NONJET	RNAV	DUSOM DEP PSB BOJID ARR
CYYZ	L	DÉP vers	KPHL	NONJET, N0249 & BLW	RNAV	DUSOM DEP PSB HAR V210 BUNTS
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPHN	JET, MAX F220	RNAV	MIXUT DEP DERLO MARGN
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPHN	NONJET, MAX F220	RNAV	PEMBA DEP DERLO MARGN
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPIT	JET	RNAV	BETES DEP ERI YTOWN JESEY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPIT	NONJET	RNAV	OAKVL DEP ERI YTOWN JESEY ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPTK	JET, MAX F220	RNAV	MIXUT DEP DERLO PICUP OKLND ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPTK	NONJET, MAX F220	RNAV	PEMBA DEP DERLO PICUP OKLND ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KPVD	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON FABEN ALB WIPOR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KPVD	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH HANKK FABEN ALB WIPOR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KPVD	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS WIPOR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KPVD	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 MEMMS WIPOR ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPVD	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON HANKK FABEN ALB WIPOR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KPVD	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL MEMMS WIPOR ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KRIC	NONJET	RNAV	OAKVL DEP AIRRA MOL
CYYZ	H&L	DÉP vers	KRIC	JET	RNAV	BETES DEP AIRRA MOL SPIDR ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KSDF	JET, F260 & ABV	RNAV	MIXUT DEP GNTRY RINTE DLAMP ARR
CYYZ	H	DÉP vers	KSDF	NONJET, F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY RINTE ZIDHI ANCHR DLAMP KSDF
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSDF	JET, F240 & BLW	RNAV	ANCOL DEP GGUCE RINTE DLAMP ARR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSDF	NONJET, F240 & BLW	RNAV	PERLO DEP GGUCE RINTE ZIDHI ANCHR DLAMP KSDF
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSWF	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL DNY V483 FILPS
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSWF	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH EXTOL DNY V483 FILPS
CYYZ	L	DÉP vers	KSWF	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL DNY V483 FILPS
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSYR	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH SYR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KSYR	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH SYR
CYYZ	L	DÉP vers	KSYR	NONJET, N0319 & BLW	RNAV	MAVAN DEP BMPAH SYR
CYYZ	H	DÉP vers	KTEB	JET	RNAV	KEPTA DEP BMPAH AEVON EXTOL HNK V167 WEARD V489 COATE
CYYZ	H	DÉP vers	KTEB	NONJET, N0320 & ABV	RNAV	TEVAD DEP AHPAH Q140 KODEY HNK V167 WEARD V489 COATE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KTEB	NONJET	RNAV	MAVAN DEP BMPAH AEVON EXTOL HNK V167 WEARD V489 COATE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KTOL	JET	RNAV	ANCOL DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KTOL	NONJET	RNAV	PERLO DEP GGUCE
CYYZ	H&L	DÉP vers	KYIP	JET, MAX F220	RNAV	MIXUT DEP DERLO PICUP OKLND STAR
CYYZ	H&L	DÉP vers	KYIP	NONJET, MAX F220	RNAV	PEMBA DEP DERLO PICUP OKLND STAR
CZBA	L	ARR de E		A160 & ABV	RNAV	TUKIR T614 ILUSI
CZBA	L	ARR de E		A140 & BLW	RNAV	ILIXU LINNG
CZBA	L	ARR de E		A080 & BLW	RNAV	TUKIR T614 BOLMO
CZBA	L	ARR de N		A060 & BLW	RNAV	AGDUT
CZBA	L	ARR de N			RNAV	YVV NUBER
CZBA	L	ARR de N			RNAV	YVV TETOS
CZBA	L	ARR de S			RNAV	WOZEE COLTS
CZBA	L	ARR de S			RNAV	TIKUM
CZBA	L	ARR de W			RNAV	HAVOK T608 BIMRO
CZBA	L	DÉP vers E			RNAV	DAVSI T781 TIGET
CZBA	L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP ERI
CZBA	L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP FOXEE
CZBA	L	DÉP vers S			RNAV	OAKVL DEP AIRRA
CZBA	L	DÉP vers SE			RNAV	DUSOM DEP PSB
CZBA	L	DÉP vers SE			RNAV	MAVAN DEP BMPAH
CZBA	L	DÉP vers SE			RNAV	MAVAN DEP WOZEE
CZBA	H	DÉP vers SW		F260 & ABV	RNAV	PEMBA DEP GNTRY
CZBA	H&L	DÉP vers SW		F240 & BLW	RNAV	PEMBA DEP GGUCE

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZYZ
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CZBA	L	DÉP vers SW			RNAV	PEMBA DEP DERLO

SURVOL						CZYZ
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTION E	H	DAVSI		NONJET	RNAV	DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET MIGLO
DIRECTION E	H&L	DAVSI		NONJET	RNAV	DAVSI T781 BOMET MIVOK
DIRECTION E	L	DAVSI		NONJET	RNAV	DAVSI T781 TIGET MIGLO
DIRECTION E	H	DAYYY			RNAV	DAYYY Q140 AHPAH
DIRECTION E	H	DAYYY			RNAV	DAYYY Q140 SIKBO
DIRECTION E	H&L	DAYYY			RNAV	DAYYY BEMOG
DIRECTION E	H&L	DAYYY			RNAV	DAYYY ROSVO
DIRECTION E	H	DERLO			RNAV	DERLO Q935 WOZEE
DIRECTION E	H	DERLO			RNAV	DERLO Q913 RAKAM
DIRECTION E	H	DERLO			RNAV	DERLO Q913 DEDKI Q937 TULEG
DIRECTION E	H	DERLO			RNAV	DERLO ROSVO
DIRECTION E	L	DERLO			RNAV	DERLO SEDOG T723 ROSVO
DIRECTION E	H&L	HOCKE				HOCKE ROSVO
DIRECTION E	H	OVORA			RNAV	OVORA Q919 BEMOG
DIRECTION E	H	SIKBO		JET	RNAV	SIKBO Q905 IPTOS
DIRECTION E	H	SIKBO		NONJET	RNAV	DAVSI T781 BOMET Q921 IPTOS
DIRECTION E	H	SIKBO		JET	RNAV	SIKBO Q907 LORKA
DIRECTION E	H	SIKBO		JET	RNAV	SIKBO Q951 SANIN MIGLO
DIRECTION E	H	SIKBO		JET	RNAV	SIKBO Q905 BOMET MIVOK
DIRECTION E	H	SIKBO		JET	RNAV	SIKBO Q951 OLABA
DIRECTION E	H	SIKBO		NONJET	RNAV	SIKBO DAVSI T781 BOMET Q921 TIGET OLABA
DIRECTION E	L	SIKBO		NONJET	RNAV	DAVSI T781 IPTOS
DIRECTION E	L	SIKBO		NONJET	RNAV	SIKBO DAVSI T781 TIGET OLABA
DIRECTION E	H	SSM			RNAV	SSM YTS
DIRECTION E	H&L	SSM			RNAV	SSM BEMOG

SURVOL (Suite)						CZYZ
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTION E	H&L	TVC			RNAV	TVC BEMOG
DIRECTION E	H&L	WOZEE			RNAV	WOZEE KANIK
DIRECTION E	H&L	WOZEE			RNAV	WOZEE MIGLO
DIRECTION E	H&L	DERLO	KROC		RNAV	DERLO ROC
DIRECTION E	H&L	SIKBO	KROC		RNAV	SIKBO ROC
DIRECTION W	H	ALMOP			RNAV	ALMOP ASP
DIRECTION W	H	LETAK			RNAV	LETAK Q824 HOCKE
DIRECTION W	H	LETAK			RNAV	LETAK Q824 MENKO KASED
DIRECTION W	H	LETAK			RNAV	LETAK TVC
DIRECTION W	H	LETAK			RNAV	LETAK PEVNI Q806 BOBTA DERLO
DIRECTION W	H	LETAK			RNAV	LETAK PEVNI Q806 ILUSI HOCKE
DIRECTION W	L	LETAK			RNAV	LETAK T616 REVUD DERLO
DIRECTION W	L	LETAK			RNAV	LETAK T616 HOCKE
DIRECTION W	L	LETAK			RNAV	LETAK T616 DUGBU KASED
DIRECTION W	H&L	OXASA				OXASA SSM
DIRECTION W	H	POLTY			RNAV	POLTY Q804 DERLO
DIRECTION W	H	ROSVO			RNAV	ROSVO Q802 KENLU Q804 DERLO
DIRECTION W	H	ROSVO			RNAV	ROSVO Q802 KENLU
DIRECTION W	H&L	ROSVO				ROSVO ASP
DIRECTION W	H&L	ROSVO				ROSVO SSM
DIRECTION W	H	TUKIR		F240 & ABV	RNAV	TUKIR Q806 BOBTA DERLO
DIRECTION W	H	TUKIR		F180 - F220	RNAV	TUKIR Q806 BOBTA OLAMO DERLO
DIRECTION W	L	TUKIR		A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI BOBTA OLAMO DERLO
DIRECTION W	L	TUKIR		A140 & BLW	RNAV	TUKIR T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO
DIRECTION W	H	WOZEE			RNAV	WOZEE YRL
DIRECTION W	H&L	YEE				YEE DERLO
DIRECTION W	L	ILUSI	CYQG	A160- F220	RNAV	ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
DIRECTION W	H&L	DERLO	KCLE		RNAV	DERLO DOZRR BRWNZ ARR
DIRECTION W	H&L	KENLU	KCLE		RNAV	KENLU GGUCE DOZRR BRWNZ ARR

SURVOL (Suite)						CZYZ
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTION W	H	TUKIR	KCLE		RNAV	TUKIR Q806 GGUCE DOZRR BRWNZ ARR
DIRECTION W	H&L	COLTS	KDET		RNAV	COLTS GIGGY ARR
DIRECTION W	H	DERLO	KDET		RNAV	DERLO PICUP GIGGY ARR
DIRECTION W	L	ILUSI	KDET	A160- F220	RNAV	ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
DIRECTION W	H	ALONI	KDTW		RNAV	ALONI ILUSI BOBTA TPGUN ARR
DIRECTION W	H	ALONI	KDTW		RNAV	ALONI ILUSI BOBTA CUUGR ARR
DIRECTION W	H	ART	KDTW		RNAV	ART ILUSI Q806 BOBTA TPGUN ARR
DIRECTION W	H	ART	KDTW		RNAV	ART ILUSI Q806 BOBTA CUUGR ARR
DIRECTION W	H&L	KAPUX	KDTW		RNAV	KAPUX GGUCE TPGUN ARR
DIRECTION W	H&L	KAPUX	KDTW		RNAV	KAPUX GGUCE CUUGR ARR
DIRECTION W	H&L	ROSVO	KDTW		RNAV	ROSVO BOBTA TPGUN ARR
DIRECTION W	H&L	ROSVO	KDTW		RNAV	ROSVO BOBTA CUUGR ARR
DIRECTION W	H	TUKIR	KDTW		RNAV	TUKIR Q806 BOBTA TPGUN ARR
DIRECTION W	H	TUKIR	KDTW		RNAV	TUKIR Q806 BOBTA CUUGR ARR
DIRECTION W	H	DERLO	KMDW		RNAV	DERLO MAYZE BAGEL PANGG ARR
DIRECTION W	H	ALMOP	KORD		RNAV	ALMOP ODAXY WYNDE ARR
DIRECTION W	H	ALONI	KORD		RNAV	ALONI SANIN DEDKI HOCKE FNT WYNDE ARR
DIRECTION W	H	ART	KORD		RNAV	ART DEDKI HOCKE FNT WYNDE ARR
DIRECTION W	H	KAPUX	KORD		RNAV	KAPUX HOCKE FNT WYNDE ARR
DIRECTION W	H	MENKO	KORD		RNAV	MENKO Q824 FNT WYNDE ARR
DIRECTION W	H	SSM	KORD		RNAV	SSM WYNDE ARR
DIRECTION W	H&L	LEPOS	KPHN		RNAV	LEPOS MARGN
DIRECTION W	H&L	COLTS	KPTK		RNAV	COLTS OKLND ARR
DIRECTION W	H	DERLO	KPTK		RNAV	DERLO PICUP OKLND ARR
DIRECTION W	L	ILUSI	KPTK	A160 - F220	RNAV	ILUSI YYZ LETOR PICUP OKLND ARR
DIRECTION W	H&L	COLTS	KYIP		RNAV	COLTS OKLND ARR
DIRECTION W	H	DERLO	KYIP		RNAV	DERLO PICUP OKLND ARR

CZUL FIR DE MONTREAL

Les équipages doivent en premier lieu vérifier si une route obligatoire est publiée pour l'aéroport de départ. Si aucune n'est publiée, l'utilisation d'une route directe vers le premier point enroute est permis.

Si la route comprend une portion significative de vol en croisière dans la FIR de Montréal, il est requis d'utiliser une route de survol publiée.

Les équipages à destination d'un aéroport situé à l'intérieur la FIR de Montréal doivent vérifier si une route obligatoire d'arrivée est publiée pour cet aéroport. Si aucune n'est publiée, l'utilisation d'une route directe est permise.

Si la route de vol s'étend au-delà des limites de la FIR de Montréal, l'équipage doit se référer aux instructions de la section de routes obligatoires de la FIR adjacente. En l'absence d'instruction, joindre les routes de cette section au point le plus logique de la route externe.

Les pilotes au départ d'un aéroport dans l'espace aérien terminal de Montréal et déposant une route ci-dessous énumérée par BOBKI MELTI doit maintenir une IAS de 240kts ou plus jusqu'à 16000 pieds. En cas d'impossibilité, ils doivent aviser l'ATC.

Les routes au travers des zones règlementées CYR628, CYR629, CYR630, CYR664, CYR665 et CYR666 de Bagotville (CYBG) doivent être évitées quand ces zones sont actives.

À l'exception des vols polaires, les survols en direction ouest transitant l'espace de la FIR d'Edmonton vers la FIR de Montréal au nord de 63N doivent déposer à la verticale ou à l'ouest de AYROU.

Note pour les aéronefs qui ne sont pas munis de l'équipement RNAV:
La structure de route de l'espace aérien est basée sur des routes à sens unique. Dans le but de faciliter les vols, la planification de routes non-RNAV doit être faite en choisissant des voies aériennes définies par des NAVAIDs qui s'approchent le plus des routes RNAV obligatoires listées. Lorsque qu'une voie aérienne définie par des NAVAIDs n'est pas disponible, la navigation directe entre NAVAIDs est permise.

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYBC	H	ARR de W			RNAV	KESLU Q910 YBC
CYBC	L	ARR de W			RNAV	KESLU T603 YBC
CYBC	H&L	DÉP vers W		A120 & ABV	RNAV	MIVAX
CYBC	L	DÉP vers W		A100 & BLW	RNAV	YBC V316 MIVAX
CYBC	H	ARR de	CYZV		RNAV	TABRU Q910 YBC
CYBC	L	ARR de	CYZV		RNAV	TABRU T603 YBC
CYBG	H&L	DÉP vers	CYQB		RNAV	IGSAS TADES KAROT ARR
CYBG	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYEY	H&L	DÉP vers SE				YVO
CYFJ	H	ARR de S			RNAV	DUNUP Q903 NOSUT
CYFJ	L	ARR de S			RNAV	DUNUP T705 NOSUT
CYFJ	H&L	ARR de W		A150 & ABV	RNAV	ROSVO BEMOG
CYFJ	H&L	ARR de W		A150 & ABV	RNAV	IPTOS EBNYR
CYFJ	L	ARR de W		A130 &BLW	RNAV	MIVOK LANRK TAKOL
CYGK	H&L	DÉP vers	CYMO	FL200 & BLW	RNAV	OTONA SMARE
CYGK	H&L	DÉP vers	CYOW		RNAV	PERTH CAPITAL ARR
CYGL	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	OBRET
CYGP	H&L	ARR de W			RNAV	FLEUR VODIX OMPOG YGP
CYGP	H	DÉP vers W			RNAV	MIVAX
CYGW	H	DÉP vers	CYUL		RNAV	OBRET
CYHH	H	DÉP vers	CYUL		RNAV	OBRET LAFLEUR ARR
CYHU	H&L	ARR de E			RNAV	MUSDU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	ARR de N			RNAV	OBRET Q816 VIDGO Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	ARR de N			RNAV	OBRET Q816 VIDGO T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHU	L	ARR de N			RNAV	OBRET T624 VIDGO T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H&L	ARR de NE			RNAV	MIVAX IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	ARR de NW			RNAV	BEMOG Q919 VIDGO Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	ARR de NW			RNAV	TAGET Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	ARR de NW			RNAV	BEMOG Q919 VIDGO T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	L	ARR de NW			RNAV	BEMOG T717 VIDGO T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	L	ARR de NW			RNAV	TAGET T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H&L	ARR de S			RNAV	CAM BEEHS PLUMS OWLHD VOGIV KEBGO VOBOK
CYHU	H&L	ARR de SW			RNAV	ART CURDS DAVDA SSENA TALNO VISIX EBDOT KEBGO VOBOK
CYHU	H	ARR de W			RNAV	MIGLO Q955 EPMOK TALNO VISIX EBDOT KEBGO VOBOK
CYHU	L	ARR de W			RNAV	MIGLO T725 EPMOK TALNO VISIX EBDOT KEBGO VOBOK
CYHU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYHU	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP ANCER
CYHU	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP BAREE
CYHU	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP CEFOU
CYHU	H	DÉP vers E		JET, FL270 & BLW	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYHU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR
CYHU	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SUXET NOVUN ESRAM RABIK Q951 ANTOV
CYHU	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVUKA PUXER Q947 REVEN
CYHU	H&L	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire au Nord de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE KETRU PESAC IMORI KITOP FLEUR
CYHU	H&L	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire via VODIX ou au Sud de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE KETRU PESAC IMORI KITOP FLEUR VODIX
CYHU	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYHU	L	DÉP vers E		JET	RNAV	SUXET NOVUN ESRAM RABIK T739 ANTOV
CYHU	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVUKA PUXER T737 REVEN
CYHU	H	DÉP vers N			RNAV	TAMKO Q903 IKNAR
CYHU	L	DÉP vers N			RNAV	TAMKO T705 IKNAR
CYHU	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	TAMKO IGSAS
CYHU	H&L	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU NOVID BERUT IGSAS
CYHU	H&L	DÉP vers NE			RNAV	TAMKO ULDON
CYHU	H	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO Q997 SASID
CYHU	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	KESKA BIPKO IPSAK OMEGI RADEN
CYHU	L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO T649 SASID

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHU	H&L	DÉP vers S			RNAV	FAWNS BUGSY
CYHU	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIRKA
CYHU	H&L	DÉP vers SW			RNAV	FAWNS BUGSY SYR
CYHU	H	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX Q806 TUKIR
CYHU	H&L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK
CYHU	L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX T614 TUKIR
CYHU	H&L	ARR de	CYBC		RNAV	MIVAX IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	DÉP vers	CYBC	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 YBC
CYHU	H	DÉP vers	CYBC	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 YBC
CYHU	L	DÉP vers	CYBC	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 YBC
CYHU	H	DÉP vers	CYBG	JET	RNAV	TAMKO IGSAS
CYHU	H&L	DÉP vers	CYBG	NON JET	RNAV	SINRO LOKBU NOVID BERUT IGSAS
CYHU	H	DÉP vers	CYFJ		RNAV	KESKA BIPKO Q997 BOKLU
CYHU	L	DÉP vers	CYFJ		RNAV	KESKA BIPKO T649 BOKLU
CYHU	H&L	DÉP vers	CYGK	A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA
CYHU	L	DÉP vers	CYGK	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA URMUM
CYHU	H	DÉP vers	CYHM		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI TICAT ARR
CYHU	L	DÉP vers	CYHM	A140 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU LINNG
CYHU	L	DÉP vers	CYHM	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI TICAT ARR
CYHU	H&L	ARR de	CYML		RNAV	MIVAX IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	DÉP vers	CYML	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYHU	H	DÉP vers	CYML	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYHU	L	DÉP vers	CYML	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYHU	L	ARR de	CYND		RNAV	TAKOL T731 EMPEK T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H&L	DÉP vers	CYND		RNAV	KESKA ALSET THURO
CYHU	H&L	ARR de	CYOW		RNAV	KODEX EPMOK TALNO VISIX EBDOT KEBGO VOBOK
CYHU	H&L	DÉP vers	CYOW		RNAV	KESKA ALSET RIVER ARR
CYHU	H&L	ARR de	CYQB		RNAV	IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H&L	DÉP vers	CYQB		RNAV	ADVEM OMVAR ARR
CYHU	H&L	ARR de	CYRJ		RNAV	LOKBU MAIRE
CYHU	H&L	DÉP vers	CYSN	Type DH8D ou plus rapide, A140 & ABV	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI LORKA ILIXU
CYHU	L	DÉP vers	CYSN	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU
CYHU	L	DÉP vers	CYSN	NON JET, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA ILIXU
CYHU	H&L	DÉP vers	CYTR	A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA YTR
CYHU	L	DÉP vers	CYTR	A12000 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI YTR
CYHU	H&L	DÉP vers	CYTZ	Type DH8D ou plus rapide	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI ILIXU ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	CYTZ	plus lent qu'un type DH8D, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI ILIXU ARR
CYHU	L	DÉP vers	CYTZ	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU
CYHU	L	DÉP vers	CYTZ	MONOMOTEUR A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI TESUK

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHU	H	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN Q997 EPRES BEMOG Q919 VIDGO Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	L	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN T649 EPRES T717 VIDGO T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	ARR de	CYVO		RNAV	YVO J567 TAGET Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	ARR de	CYVO		RNAV	TAGET Q911 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	L	ARR de	CYVO		RNAV	TAGET T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYHU	H	DÉP vers	CYXU		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI ERBAL YYZ LETOR
CYHU	L	DÉP vers	CYXU	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR
CYHU	L	DÉP vers	CYXU	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK T616 REVUD
CYHU	H&L	ARR de	CYYY		RNAV	MIVAX IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	DÉP vers	CYYY	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI KITOP FLEUR
CYHU	H&L	DÉP vers	CYYY	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR
CYHU	L	DÉP vers	CYYY	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI KITOP FLEUR
CYHU	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	KESKA SAVEX KANUR TUKIR
CYHU	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOBKI MELTI TORNI RAGID ARR
CYHU	H&L	ARR de	CYZV		RNAV	MIVAX IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYHU	H	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 TABRU
CYHU	H	DÉP vers	CYZV	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 TABRU
CYHU	L	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYHU	H&L	DÉP vers	KALB		RNAV	FAWNS BUGSY ALB
CYHU	H&L	DÉP vers	KBDL		RNAV	VIRKA BRATS
CYHU	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	VIRKA TEMPR ENE OOSHN ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KBTV		RNAV	BTV
CYHU	H&L	DÉP vers	KBUF		RNAV	FAWNS BUGSY SYR ROC V510 EHMAN
CYHU	H	DÉP vers	KCLE		RNAV	KESKA SAVEX Q806 GGUCE DOZRR BRWNZ ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KCVG		RNAV	FAWNS BUGSY SYR JOSSY MAULL KODIE CTW TIGRR ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDET		RNAV	FAWNS BUGSY SYR COLTS GIGGY ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDET	FL240 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA DERLO PICUP GIGGY ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDET	FL180 à FL220	RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYHU	L	DÉP vers	KDET	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO PICUP GIGGY ARR
CYHU	L	DÉP vers	KDET	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA TPGUN ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA CUUGR ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	FAWNS BUGSY GONZZ DONEO TPGUN ARR
CYHU	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	FAWNS BUGSY GONZZ DONEO CUUGR ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KEWR		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA FLOSI ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KHPN		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB V157 HAARP
CYHU	H&L	DÉP vers	KJFK		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY PONCT PUCKY ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KLGA		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB HAARP ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHU	H	DÉP vers	KORD		RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK Q824 FNT WYNDE ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KPHL		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB DNY SPUDS ARR
CYHU	H&L	DÉP vers	KTEB		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA ALB V489 COATE
CYML	H&L	DÉP vers W			RNAV	MIVAX
CYMX	H	ARR de E			RNAV	OBTEK PENTU Q824 URVAS DAXES VIBNU
CYMX	H&L	ARR de E			RNAV	VIVIL ROGSA URVAS DAXES VIBNU
CYMX	H	ARR de N			RNAV	OBRET Q816 VIDGO Q911 PIGNA
CYMX	H	ARR de N			RNAV	OBRET Q816 VIDGO T709 PIGNA
CYMX	L	ARR de N			RNAV	OBRET T624 VIDGO T709 PIGNA
CYMX	L	ARR de NE			RNAV	OBTEK PENTU T616 URVAS DAXES VIBNU
CYMX	H	ARR de NW			RNAV	BEMOG Q919 VIDGO Q911 PIGNA
CYMX	H	ARR de NW			RNAV	BEMOG Q919 VIDGO T709 PIGNA
CYMX	L	ARR de NW			RNAV	BEMOG T717 VIDGO T709 PIGNA
CYMX	L	ARR de NW			RNAV	TAGET T709 PIGNA
CYMX	H&L	ARR de S			RNAV	PBERG LATTS EBDOT DUNUP
CYMX	H	ARR de SW			RNAV	ART CURDS DAVDA EPMOK Q955 MITIG
CYMX	L	ARR de SW			RNAV	ART CURDS DAVDA EPMOK T725 MITIG
CYMX	H	ARR de W			RNAV	MIGLO Q955 MITIG
CYMX	L	ARR de W			RNAV	MIGLO T725 MITIG
CYMX	H	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYMX	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP ANCER
CYMX	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP BAREE
CYMX	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP CEFOU
CYMX	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYMX	H&L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU NOVID BERUT IGSAS
CYMX	H&L	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire au Nord de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE KETRU PESAC IMORI KITOP FLEUR
CYMX	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR
CYMX	H&L	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire via VODIX ou au Sud de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE KETRU PESAC IMORI KITOP FLEUR
CYMX	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYMX	H	DÉP vers N			RNAV	TAMKO Q903 IKNAR
CYMX	L	DÉP vers N			RNAV	TAMKO T705 IKNAR
CYMX	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	TAMKO IGSAS
CYMX	H&L	DÉP vers NE			RNAV	TAMKO ULDON
CYMX	H	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO Q997 SASID
CYMX	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	KESKA BIPKO IPSAK OMEGI RADEN
CYMX	L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO T649 SASID
CYMX	H&L	DÉP vers S			RNAV	FAWNS BUGSY
CYMX	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIRKA

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYMX	H&L	DÉP vers SW			RNAV	FAWNS BUGSY SYR
CYMX	H	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX Q806 TUKIR
CYMX	L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK
CYMX	L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX T614 TUKIR
CYMX	H	DÉP vers	CYHM		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI TICAT ARR
CYMX	L	DÉP vers	CYHM	A140 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU LINNG
CYMX	L	DÉP vers	CYHM	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI TICAT ARR
CYMX	H	ARR de	CYOW		RNAV	TAKOL Q941 EMPEK Q911 PIGNA
CYMX	L	ARR de	CYOW		RNAV	TAKOL T731 EMPEK T709 PIGNA
CYMX	H&L	DÉP vers	CYOW		RNAV	KESKA ALSET RIVER ARR
CYMX	H	ARR de	CYQB		RNAV	PENTU Q824 URVAS DAXES VIBNU
CYMX	L	ARR de	CYQB		RNAV	PENTU T616 URVAS DAXES VIBNU
CYMX	H&L	DÉP vers	CYQB	NONJET	RNAV	SINRO PESAC ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	CYQB	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB PESAC PESAC ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	CYSN	NON JET, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA ILIXU
CYMX	L	DÉP vers	CYSN	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU
CYMX	L	DÉP vers	CYSN	Type DH8D ou plus rapide, A140 & ABV	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI LORKA ILIXU
CYMX	H&L	DÉP vers	CYTZ	Type DH8D ou plus rapide	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI ILIXU ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	CYTZ	plus lent qu'un type DH8D, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI ILIXU ARR
CYMX	H	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN Q997 EPRES BEMOG Q919 VIDGO Q911 PIGNA
CYMX	L	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN T649 EPRES T717 VIDGO T709 PIGNA
CYMX	H	ARR de	CYVO		RNAV	TAGET Q911 PIGNA
CYMX	L	ARR de	CYVO		RNAV	TAGET T709 PIGNA
CYMX	H	DÉP vers	CYXU		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI ERBAL YYZ LETOR
CYMX	L	DÉP vers	CYXU	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR
CYMX	L	DÉP vers	CYXU	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK T616 REVUD
CYMX	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOBKI MELTI TORNI RAGID ARR
CYMX	L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	KESKA SAVEX T614 TUKIR
CYMX	H	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 TABRU
CYMX	H	DÉP vers	CYZV	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 TABRU
CYMX	L	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYMX	H&L	DÉP vers	KBDL		RNAV	VIRKA BRATS
CYMX	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	VIRKA TEMPR ENE OOSHN ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KBTV		RNAV	BTV
CYMX	H&L	DÉP vers	KBUF		RNAV	FAWNS BUGSY SYR ROC EHMAN
CYMX	H	DÉP vers	KCLE		RNAV	KESKA SAVEX Q806 GGUCE DOZRR BRWNZ ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KCVG		RNAV	FAWNS BUGSY SYR JOSSY MAULL KODIE CTW TIGRR ARR
CYMX	H	DÉP vers	KDET		RNAV	FAWNS BUGSY SYR COLTS GIGGY ARR
CYMX	H	DÉP vers	KDET	FL240 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA DERLO PICUP GIGGY ARR
CYMX	H	DÉP vers	KDET	FL180 à FL220	RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYMX	L	DÉP vers	KDET	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO PICUP GIGGY ARR
CYMX	L	DÉP vers	KDET	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYMX	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA TPGUN ARR
CYMX	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA CUUGR ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KEWR		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA FLOSI ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KHPN		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB V157 HAARP
CYMX	H&L	DÉP vers	KJFK		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY PONCT PUCKY ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KLGA		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB HAARP ARR
CYMX	H	DÉP vers	KORD		RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK Q824 FNT WYNDE ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KPHL		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB DNY SPUDS ARR
CYMX	H&L	DÉP vers	KTEB		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA ALB V489 COATE
CYND	L	ARR de E			RNAV	YUL ALSET THURO
CYND	H	ARR de NE		JET	RNAV	MIVAX PENTU CATOG OBTAX YUL ALSET THURO
CYND	H&L	ARR de NE		NON JET	RNAV	KESLU BERUT NOSUT ALIDO
CYND	H	ARR de NW			RNAV	SMARE ONDOB
CYND	L	ARR de NW			RNAV	ROSVO ONDOB
CYND	L	ARR de SE			RNAV	BUGSY SSENA TAPVO CYRIL
CYND	L	ARR de W			RNAV	MIVOK KANIK LANRK VISOL
CYND	H	DÉP vers E		JET	RNAV	AVVON Q947 LAFIT RABIK Q951 ANTOV
CYND	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVVON Q947 REVEN
CYND	L	DÉP vers E			RNAV	TAKOL T731 ESTEL
CYND	L	DÉP vers E		JET	RNAV	AVVON T737 LAFIT RABIK T739 ANTOV
CYND	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVVON T737 REVEN
CYND	L	DÉP vers N			RNAV	RADEN
CYND	H	DÉP vers NW			RNAV	SELES OLIGO Q904 OTONA
CYND	L	DÉP vers NW			RNAV	SELES OLIGO T744 OTONA
CYND	L	DÉP vers S			RNAV	IKLAX T634 VIBRU ART
CYND	L	DÉP vers SE			RNAV	KODEX EPMOK SSENA BUGSY
CYND	L	DÉP vers	CYHU		RNAV	TAKOL T731 EMPEK T709 PIGNA TILUB VIVIP MAIRE
CYND	L	DÉP vers	CYMX		RNAV	TAKOL T731 EMPEK T709 PIGNA
CYND	H	DÉP vers	CYQB		RNAV	TAKOL Q941 AGLUK PESAC ARR
CYND	L	DÉP vers	CYQB		RNAV	TAKOL T731 AGLUK PESAC ARR
CYND	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	AVVON ALOET ARR
CYND	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	TUKIR IMEBA ARR
CYND	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	TUKIR VIBLI ARR
CYOW	H	ARR de E			RNAV	DERDO Q806 PUPOV VILRO RIVER ARR
CYOW	L	ARR de E			RNAV	DERDO T614 PUPOV VILRO RIVER ARR
CYOW	H&L	ARR de N			RNAV	BEMOG LEAMY ARR
CYOW	H	ARR de NE		JET	RNAV	MIVAX PENTU CATOG RIVER ARR
CYOW	H&L	ARR de NE		NON JET	RNAV	KESLU BERUT NOSUT ALIDO LEAMY ARR
CYOW	H	ARR de NW			RNAV	SMARE MEECH ARR
CYOW	L	ARR de NW			RNAV	ROSVO ONDOB MEECH ARR
CYOW	H&L	ARR de SE			RNAV	BUGSY DEANS ARR
CYOW	H&L	ARR de W		NONJET	RNAV	MIVOK CAPITAL ARR
CYOW	H&L	ARR de W		JET	RNAV	ELSUB CAPITAL ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYOW	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	TAKOL Q941 ESTEL BAREE
CYOW	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	TAKOL Q941 ESTEL CEFOU
CYOW	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	TAKOL Q941 ESTEL MIILS
CYOW	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	TAKOL Q941 ESTEL ANCER
CYOW	H	DÉP vers E		JET	RNAV	AVVON Q947 LAFIT RABIK Q951 ANTOV
CYOW	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVVON Q947 REVEN
CYOW	L	DÉP vers E		JET	RNAV	AVVON T737 LAFIT RABIK T739 ANTOV
CYOW	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVVON T737 REVEN
CYOW	H&L	DÉP vers N			RNAV	RADEN
CYOW	H	DÉP vers NW			RNAV	SELES OLIGO Q904 ROSVO
CYOW	L	DÉP vers NW			RNAV	SELES OLIGO T744 ROSVO
CYOW	H	DÉP vers S			RNAV	IKLAX Q844 SYR
CYOW	L	DÉP vers S			RNAV	IKLAX T634 VIBRU ART
CYOW	H&L	DÉP vers SE			RNAV	KODEX EPMOK SSENA BUGSY
CYOW	H	DÉP vers	CYGK		RNAV	LORKA URMUM
CYOW	H	DÉP vers	CYHM		RNAV	TUKIR Q806 ILUSI TICAT ARR
CYOW	L	DÉP vers	CYHM	A140 & BLW	RNAV	LORKA ILIXU LINNG
CYOW	L	DÉP vers	CYHM	A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI TICAT ARR
CYOW	H&L	ARR de	CYHU		RNAV	ALSET RIVER ARR
CYOW	H&L	DÉP vers	CYHU		RNAV	KODEX EPMOK TALNO VISIX EBDOT KEBGO VOBOK
CYOW	H&L	ARR de	CYMX		RNAV	ALSET RIVER ARR
CYOW	L	DÉP vers	CYMX		RNAV	TAKOL T731 EMPEK T709 PIGNA
CYOW	H	DÉP vers	CYQA		RNAV	LETAK Q824 DESKI
CYOW	L	DÉP vers	CYQA		RNAV	LETAK T616 DESKI
CYOW	H	ARR de	CYQB		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q878 ALIDO LEAMY ARR
CYOW	L	ARR de	CYQB		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T660 ALIDO LEAMY ARR
CYOW	H	DÉP vers	CYQB		RNAV	TAKOL Q941 AGLUK PESAC ARR
CYOW	L	DÉP vers	CYQB		RNAV	TAKOL T731 AGLUK PESAC ARR
CYOW	H	DÉP vers	CYSN	JET	RNAV	TUKIR Q806 PEVNI
CYOW	H	DÉP vers	CYSN	NONJET	RNAV	LORKA ILIXU
CYOW	H&L	ARR de	CYTR		RNAV	ELSUB CAPITAL ARR
CYOW	H&L	DÉP vers	CYTR		RNAV	LORKA YTR
CYOW	H&L	DÉP vers	CYTZ	FL220 & BLW	RNAV	APLOV LORKA ILIXU ARR
CYOW	H&L	DÉP vers	CYTZ	MONOMOTEUR	RNAV	APLOV LORKA TESUK
CYOW	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	TAKOL EMPEK LAFLEUR ARR
CYOW	H	DÉP vers	CYXU		RNAV	TUKIR Q806 ILUSI YYZ LETOR
CYOW	L	DÉP vers	CYXU	A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI YYZ LETOR
CYOW	L	DÉP vers	CYXU	A140 & BLW	RNAV	LETAK T616 REVUD
CYOW	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	TUKIR IMEBA ARR
CYOW	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	TUKIR VIBLI ARR
CYOW	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	KODEX EPMOK SSENA BUGSY TEMPR ENE OOSHN ARR
CYOW	H	DÉP vers	KCLE	FL180 à FL220	RNAV	TUKIR Q806 BOBTA OLAMO DERLO DOZRR BRWNZ ARR
CYOW	H	DÉP vers	KCLE	FL240 & ABV	RNAV	TUKIR Q806 BOBTA DERLO DOZRR BRWNZ ARR
CYOW	L	DÉP vers	KCLE	A140 & BLW	RNAV	TUKIR T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO DOZRR BRWNZ ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYOW	L	DÉP vers	KCLE	A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI BOBTA OLAMO DERLO DOZRR BRWNZ ARR
CYOW	H	DÉP vers	KDET	FL180 à FL220	RNAV	TUKIR Q806 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYOW	H	DÉP vers	KDET	FL240 & ABV	RNAV	TUKIR Q806 BOBTA DERLO PICUP GIGGY ARR
CYOW	L	DÉP vers	KDET	A140 & BLW	RNAV	TUKIR T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO PICUP GIGGY ARR
CYOW	L	DÉP vers	KDET	A160	RNAV	TUKIR T614 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYOW	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	TUKIR Q806 BOBTA TPGUN ARR
CYOW	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	TUKIR Q806 BOBTA CUUGR ARR
CYOW	H	DÉP vers	KEWR		RNAV	IKLAX Q844 SYR HNK FLOSI ARR
CYOW	H&L	DÉP vers	KEWR		RNAV	KODEX EPMOK SSENA BUGSY HANAA ALB V213 SAX
CYOW	L	DÉP vers	KEWR		RNAV	IKLAX T634 VIBRU ART SYR HNK V167 HELON V213 SAX
CYOW	H	DÉP vers	KORD		RNAV	LETAK Q824 FNT WYNDE ARR
CYOW	H	DÉP vers	KPHL		RNAV	IKLAX Q844 SYR CFB SLATT ARR
CYQB	H&L	ARR de E			RNAV	MIVAX SIMTO SIMTO ARR
CYQB	H&L	ARR de N			RNAV	IGSAS TADES KAROT ARR
CYQB	H&L	ARR de NW			RNAV	OLAVO OLAVO ARR
CYQB	H&L	ARR de S			RNAV	GUBID OMVAR ARR
CYQB	H	ARR de SW			RNAV	SINRO PESAC ARR
CYQB	H	ARR de W			RNAV	IPTOS Q921 AGLUK PESAC ARR
CYQB	L	ARR de W			RNAV	IPTOS T781 AGLUK PESAC ARR
CYQB	H&L	DÉP vers E		NONJET, Trajectoire au Nord de VODIX	RNAV	FLEUR
CYQB	H&L	DÉP vers E		NONJET, Trajectoire via VODIX ou au Sud de VODIX	RNAV	FLEUR VODIX
CYQB	H&L	DÉP vers N			RNAV	OTPUT IGSAS
CYQB	H	DÉP vers NE			RNAV	GADAL Q910 KESLU
CYQB	L	DÉP vers NE			RNAV	GADAL T603 KESLU
CYQB	H&L	DÉP vers NW			RNAV	IMORI UDBAM DICEN BERUT
CYQB	H	DÉP vers S		JET	RNAV	PENTU Q824 CATOG
CYQB	H&L	DÉP vers S		NONJET	RNAV	ROGSA MOBAL
CYQB	H&L	DÉP vers SE			RNAV	PINTE
CYQB	H&L	DÉP vers W			RNAV	IMORI UDBAM DICEN
CYQB	H	DÉP vers	CYBC		RNAV	GADAL Q910 YBC
CYQB	L	DÉP vers	CYBC		RNAV	GADAL T603 YBC
CYQB	H&L	ARR de	CYFC		RNAV	OMVAR OMVAR ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	CYGP		RNAV	FLEUR VODIX OMPOG
CYQB	H&L	ARR de	CYHU		RNAV	ADVEM OMVAR ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	CYHU		RNAV	IKMIK ROGSA VIKBU DURED REXIP KIPAD OKOPO MAIRE
CYQB	H	DÉP vers	CYML		RNAV	GADAL Q910 KESLU
CYQB	L	DÉP vers	CYML		RNAV	GADAL T603 KESLU
CYQB	H&L	ARR de	CYMX	NONJET	RNAV	SINRO PESAC ARR
CYQB	H&L	ARR de	CYMX	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB PESAC PESAC ARR
CYQB	H	DÉP vers	CYMX		RNAV	PENTU Q824 URVAS DAXES VIBNU
CYQB	H&L	DÉP vers	CYMX		RNAV	PENTU T616 URVAS DAXES VIBNU

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYQB	H	ARR de	CYND		RNAV	TAKOL Q941 AGLUK PESAC ARR
CYQB	L	ARR de	CYND		RNAV	TAKOL T731 AGLUK PESAC ARR
CYQB	H	DÉP vers	CYND		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q878 ALIDO
CYQB	L	DÉP vers	CYND		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T660 ALIDO
CYQB	H	ARR de	CYOW		RNAV	TAKOL Q941 AGLUK PESAC ARR
CYQB	L	ARR de	CYOW		RNAV	TAKOL T731 AGLUK PESAC ARR
CYQB	H	DÉP vers	CYOW		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q878 ALIDO LEAMY ARR
CYQB	L	DÉP vers	CYOW		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T660 ALIDO LEAMY ARR
CYQB	H	DÉP vers	CYTZ		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q852 KEMVI ILIXU ARR
CYQB	L	DÉP vers	CYTZ		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T636 KEMVI ILIXU ARR
CYQB	H&L	ARR de	CYUL	NONJET	RNAV	SINRO PESAC ARR
CYQB	H&L	ARR de	CYUL	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB PESAC PESAC ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	TIBOS ROCKT ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	CYYY		RNAV	FLEUR
CYQB	H	DÉP vers	CYYZ		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q848 LETAK
CYQB	L	DÉP vers	CYYZ		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T680 LETAK
CYQB	H	DÉP vers	CYZV		RNAV	GADAL Q910 TABRU
CYQB	L	DÉP vers	CYZV		RNAV	GADAL T603 TABRU
CYQB	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	PINTE AJJAY OOSHN ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	KBOS	NONJET	RNAV	ROGSA MOBAL CON TOMIE LWRNC KBOS
CYQB	H	DÉP vers	KEWR	JET	RNAV	PENTU Q824 CATOG HANAA FLOSI ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	KEWR	NONJET	RNAV	ROGSA MOBAL HANAA ALB V213 SAX
CYQB	H	DÉP vers	KJFK	JET	RNAV	PENTU Q824 CATOG PONCT PUCKY ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	KJFK	NONJET	RNAV	ROGSA MOBAL PONCT PUCKY ARR
CYQB	H	DÉP vers	KLGA	JET	RNAV	PENTU Q824 CATOG ALB HAARP ARR
CYQB	H&L	DÉP vers	KLGA	NONJET	RNAV	ROGSA MOBAL ALB PWL IGN V157 LGA
CYQB	H	DÉP vers	KORD		RNAV	IMORI UDBAM DICEN Q848 LETAK
CYQB	L	DÉP vers	KORD		RNAV	IMORI UDBAM DICEN T680 LETAK
CYRI	L	DÉP vers W			RNAV	MIVAX
CYRQ	H&L	DÉP vers E			RNAV	PESAC
CYRQ	H&L	DÉP vers W			RNAV	NOVID
CYRQ	L	DÉP vers	CYHU		RNAV	NOVID LOKBU MAIRE
CYRQ	L	DÉP vers	CYMX		RNAV	NOVID LOKBU
CYRQ	L	DÉP vers	CYUL		RNAV	PESAC VIVOG ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de E		NONJET	RNAV	KEBIG ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de E		JET	RNAV	KEBIG ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de N			RNAV	OBRET LAFLEUR ARR
CYUL	H	ARR de NE		JET	RNAV	TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de NE		NONJET	RNAV	IGSAS OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de NW			RNAV	BEMOG LAFLEUR ARR
CYUL	H&L	ARR de S			RNAV	PBERG CARTER ARR
CYUL	H&L	ARR de SW			RNAV	ART IMPACT ARR
CYUL	H&L	ARR de W			RNAV	MIGLO HABBS ARR
CYUL	H	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire au Nord de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI KITOP FLEUR
CYUL	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP ANCER
CYUL	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP BAREE

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYUL	H	DÉP vers E		FL290 & ABV	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP CEFOU
CYUL	H	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYUL	H	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW, Trajectoire via VODIX ou au Sud de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI KITOP FLEUR VODIX
CYUL	H	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYUL	H	DÉP vers E		JET	RNAV	SUXET NOVUN ESRAM RABIK Q951 ANTOV
CYUL	H	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVUKA PUXER Q947 REVEN
CYUL	H&L	DÉP vers E		JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR
CYUL	L	DÉP vers E		NONJET, Trajectoire au Nord of VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI KITOP FLEUR
CYUL	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYUL	L	DÉP vers E		NONJET, Trajectoire via VODIX ou au Sud de VODIX	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI KITOP FLEUR VODIX
CYUL	L	DÉP vers E		NONJET, FL270 & BLW	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYUL	L	DÉP vers E		JET	RNAV	SUXET NOVUN ESRAM RABIK T739 ANTOV
CYUL	L	DÉP vers E		NONJET	RNAV	AVUKA PUXER T737 REVEN
CYUL	H	DÉP vers N			RNAV	TAMKO Q903 IKNAR
CYUL	L	DÉP vers N			RNAV	TAMKO T705 IKNAR
CYUL	H	DÉP vers NE		JET	RNAV	TAMKO IGSAS
CYUL	H&L	DÉP vers NE		NONJET	RNAV	SINRO LOKBU NOVID BERUT IGSAS
CYUL	H&L	DÉP vers NE			RNAV	TAMKO ULDON
CYUL	H	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO Q997 SASID
CYUL	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	KESKA BIPKO IPSAK OMEGI RADEN
CYUL	L	DÉP vers NW		NONJET	RNAV	KESKA BIPKO T649 SASID
CYUL	H&L	DÉP vers S			RNAV	FAWNS BUGSY
CYUL	H&L	DÉP vers SE			RNAV	VIRKA
CYUL	H&L	DÉP vers SW			RNAV	FAWNS BUGSY SYR
CYUL	H	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX Q806 TUKIR
CYUL	H&L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK
CYUL	L	DÉP vers W			RNAV	KESKA SAVEX T614 TUKIR
CYUL	H&L	ARR de	CYBC		RNAV	MIVAX OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYBC	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYUL	H	DÉP vers	CYBC	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYUL	L	DÉP vers	CYBC	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYUL	H	DÉP vers	CYBG	JET	RNAV	TAMKO IGSAS
CYUL	H&L	DÉP vers	CYBG	NON JET	RNAV	SINRO LOKBU NOVID BERUT IGSAS
CYUL	H&L	ARR de	CYDO	JET	RNAV	OBRET LAFLEUR ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYDO	NONJET	RNAV	BERUT VIVOG ROCKT ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYFJ		RNAV	KESKA BIPKO Q997 BOKLU

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYUL	L	DÉP vers	CYFJ		RNAV	KESKA BIPKO T649 BOKLU
CYUL	H&L	DÉP vers	CYGK	A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA
CYUL	L	DÉP vers	CYGK	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA URMUM
CYUL	H&L	ARR de	CYGP		RNAV	MIVAX OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYGP	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI KITOP FLEUR VODIX OMPOG
CYUL	H&L	DÉP vers	CYGP	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR VODIX OMPOG
CYUL	L	DÉP vers	CYGP	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI KITOP FLEUR VODIX OMPOG
CYUL	H	DÉP vers	CYHM		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI TICAT ARR
CYUL	L	DÉP vers	CYHM	A140 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU LINNG
CYUL	L	DÉP vers	CYHM	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI TICAT ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYLQ	NONJET	RNAV	VIVOG ROCKT ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYML		RNAV	MIVAX OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYML	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYUL	H	DÉP vers	CYML	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYUL	L	DÉP vers	CYML	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYUL	L	DÉP vers	CYML	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI T603 KESLU
CYUL	H&L	ARR de	CYND		RNAV	AVVON ALOET ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYND		RNAV	KESKA ALSET THURO
CYUL	H&L	DÉP vers	CYOW		RNAV	KESKA ALSET RIVER ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYQB		RNAV	IGTER ROCKT ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYQB	NONJET	RNAV	SINRO PESAC ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYQB	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB PESAC PESAC ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYRJ	JET	RNAV	OBRET LAFLEUR ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYRJ	NONJET	RNAV	BERUT VIVOG ROCKT ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYSN	Type DH8D ou plus rapide, A140 & ABV	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI LORKA ILIXU
CYUL	H&L	DÉP vers	CYSN	NON JET, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA ILIXU
CYUL	L	DÉP vers	CYSN	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU
CYUL	H&L	ARR de	CYTF		RNAV	IGSAS OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYTR	A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI LORKA YTR
CYUL	L	DÉP vers	CYTR	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI YTR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYTZ	Type DH8D ou plus rapide	RNAV	BOBKI MELTI KEMVI ILIXU ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYTZ	plus lent qu'un type DH8D, A140 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX KANUR KEMVI ILIXU ARR
CYUL	L	DÉP vers	CYTZ	A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI OLABA ILIXU
CYUL	L	DÉP vers	CYTZ	MONOMOTEUR A120 & BLW	RNAV	TALNO SSENA ALONI TESUK
CYUL	H	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN Q997 EPRES BEMOG LAFLEUR ARR
CYUL	L	ARR de	CYUY		RNAV	YUY B7 REZIN T649 EPRES BEMOG LAFLEUR ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYVO		RNAV	TAGET IKMOL LAFLEUR ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYXU		RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI ERBAL YYZ LETOR
CYUL	L	DÉP vers	CYXU	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR
CYUL	L	DÉP vers	CYXU	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK T616 REVUD
CYUL	H&L	ARR de	CYYY		RNAV	MIVAX OBTEK TIBOS ROCKT ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYUL	H	DÉP vers	CYYY	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI KITOP FLEUR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYYY	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI KITOP FLEUR
CYUL	L	DÉP vers	CYYY	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI KITOP FLEUR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	BOBKI MELTI TORNI RAGID ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	CYYZ	NONJET	RNAV	KESKA SAVEX KANUR TUKIR UDNOX ARR
CYUL	H&L	ARR de	CYZV		RNAV	MIVAX OBTEK TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE Q921 IMORI Q910 KESLU
CYUL	H	DÉP vers	CYZV	JET	RNAV	ANTEG OBRON MOBUB EBMOS IMORI Q910 KESLU
CYUL	L	DÉP vers	CYZV	NONJET	RNAV	SINRO LOKBU SOKYE T781 IMORI T603 KESLU
CYUL	H&L	ARR de	CZBF	NONJET	RNAV	TIBOS ROCKT ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KALB		RNAV	FAWNS BUGSY ALB
CYUL	H&L	DÉP vers	KBDL		RNAV	VIRKA BRATS
CYUL	H	DÉP vers	KBOS	JET	RNAV	VIRKA TEMPR ENE OOSHN ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KBTV		RNAV	BTV
CYUL	H&L	DÉP vers	KBUF		RNAV	FAWNS BUGSY SYR ROC EHMAN
CYUL	H	DÉP vers	KCLE		RNAV	KESKA SAVEX Q806 GGUCE DOZRR BRWNZ ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KCVG		RNAV	FAWNS BUGSY SYR JOSSY MAULL KODIE CTW TIGRR ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDET		RNAV	FAWNS BUGSY SYR COLTS GIGGY ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDET	FL240 & ABV	RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA DERLO PICUP GIGGY ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDET	FL180 à FL220	RNAV	KESKA SAVEX Q806 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYUL	L	DÉP vers	KDET	A140 & BLW	RNAV	KESKA SAVEX T614 PEVNI KENLU T616 REVUD DERLO PICUP GIGGY ARR
CYUL	L	DÉP vers	KDET	A160	RNAV	KESKA SAVEX T614 ILUSI YYZ LETOR PICUP GIGGY ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA TPGUN ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	KESKA SAVEX Q806 BOBTA CUUGR ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	FAWNS BUGSY GONZZ DONEO TPGUN ARR
CYUL	H	DÉP vers	KDTW		RNAV	FAWNS BUGSY GONZZ DONEO CUUGR ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KEWR		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA FLOSI ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KHPN		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB V157 HAARP
CYUL	H&L	DÉP vers	KJFK		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY PONCT PUCKY ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KLGA		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB HAARP ARR
CYUL	H	DÉP vers	KORD		RNAV	KESKA SAVEX KANUR LETAK Q824 FNT WYNDE ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KPHL		RNAV	FAWNS BUGSY NIPPY ALB DNY SPUDS ARR
CYUL	H&L	DÉP vers	KTEB		RNAV	FAWNS BUGSY HANAA ALB V489 COATE
CYUY	H&L	ARR de E			RNAV	YVO V372 YUY
CYUY	H&L	ARR de SE			RNAV	REZIN B7 YUY
CYUY	H&L	DÉP vers E			RNAV	YUY YVO
CYUY	H&L	DÉP vers SE			RNAV	YUY B7 REZIN
CYUY	H&L	ARR de	CYQB		RNAV	IMORI UDBAM DICEN BERUT YVO V372 YUY
CYVB	H	DÉP vers W			RNAV	MIVAX
CYVO	H&L	DÉP vers	CYQB		RNAV	OLAVO OLAVO ARR
CYVO	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	TAGET IKMOL LAFLEUR ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZUL
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYY	H&L	ARR de W			RNAV	FLEUR T660 KISUV
CYYY	H&L	DÉP vers W		A120 & ABV	RNAV	MIVAX
CYYY	L	DÉP vers W		A100 & BLW		KISUV T660 ANATI MIVAX
CYZV	H	ARR de W			RNAV	KESLU Q910 TABRU
CYZV	L	ARR de W			RNAV	KESLU T603 TABRU
CYZV	H&L	DÉP vers SW		A120 & ABV	RNAV	MIVAX
CYZV	L	DÉP vers SW		A100 & BLW		TABRU T603 YBC T677 MIVAX
CYZV	L	DÉP vers	CYBC		RNAV	TABRU T603 YBC
CYZV	L	DÉP vers	CYBG		RNAV	TABRU T603 YBC KAVMU
CYZV	L	DÉP vers	CYRC		RNAV	TABRU T603 YBC KAVMU
CZBM	H	DÉP vers W			RNAV	RABIK VILRO SAVEX Q806 TUKIR
CZBM	L	DÉP vers W			RNAV	RABIK VILRO SAVEX T614 TUKIR
CZBM	H&L	DÉP vers	CYHU		RNAV	RABIK REXIP KIPAD IKLUK MAIRE
CZBM	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	RABIK XOVOL ROCKT ARR

SURVOL						CZUL
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTION E	H	IPTOS			RNAV	IPTOS Q921 AGLUK ANCER
DIRECTION E	H	IPTOS			RNAV	IPTOS Q921 AGLUK BAREE
DIRECTION E	H	IPTOS			RNAV	IPTOS Q921 AGLUK CEFOU
DIRECTION E	H	IPTOS		F270 & BLW, TRAJECTOIRE VIA VODIX OU AU SUD DE VODIX	RNAV	IPTOS Q921 IMORI KITOP FLEUR VODIX
DIRECTION E	H	IPTOS		F270 & BLW, TRAJECTOIRE AU NORD DE VODIX	RNAV	IPTOS Q921 IMORI KITOP FLEUR
DIRECTION E	H	IPTOS		FL270 & BLW	RNAV	IPTOS Q921 IMORI Q910 KESLU
DIRECTION E	H	LORKA			RNAV	LORKA Q907 MIILS
DIRECTION E	L	MIVOK		A130 & BLW	RNAV	MIVOK T749 SOKYE T781 IMORI T603 YBC
DIRECTION E	L	MIVOK		A130 & BLW, TRAJECTOIRE VIA VODIX OU AU SUD DE VODIX	RNAV	MIVOK T749 SOKYE T781 IMORI T660 FLEUR VODIX
DIRECTION E	L	MIVOK		A130 & BLW, TRAJECTOIRE AU NORD DE VODIX	RNAV	MIVOK T749 SOKYE T781 IMORI T660 FLEUR
DIRECTION E	L	NOPOT		A110 & BLW	RNAV	NOPOT TALNO RABIK ANTOV
DIRECTION E	H	OLABA			RNAV	OLABA Q951 TALNO Q929 TOXAL
DIRECTION E	L	OLABA			RNAV	OLABA T739 EPTUL T721 TOXAL
DIRECTION E	H	ROSVO		F290 & ABV	RNAV	ROSVO ANCER
DIRECTION E	H	ROSVO		F290 & ABV	RNAV	ROSVO BAREE

SURVOL (Suite)						CZUL
DIRECTION	**ALT**	**NAVAID**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
DIRECTION E	H	ROSVO		F290 & ABV	RNAV	ROSVO CEFOU
DIRECTION W	H	ANATI		F290 & ABV	RNAV	ANATI POLTY
DIRECTION W	H	ANATI		F290 & ABV	RNAV	ANATI KAPUX
DIRECTION W	H	ANATI		F290 & ABV	RNAV	ANATI ROSVO
DIRECTION W	L	ANTOV		A120 & BLW	RNAV	ANTOV TOXAL T721 TALNO T739 OLABA
DIRECTION W	H&L	ART			RNAV	ART IGSAP
DIRECTION W	H&L	BTV			RNAV	BUGSY SSENA ALONI OLABA IGSAP RAGID ARRIVAL
DIRECTION W	H&L	CYGK		SURVOL RÉGION YYZ	RNAV	AGNOB
DIRECTION W	H	DERDO			RNAV	DERDO Q806 TUKIR
DIRECTION W	H	DERDO			RNAV	DERDO Q806 KANUR LETAK
DIRECTION W	H	DERDO			RNAV	DERDO Q806 KANUR Q852 KEMVI ILIXU ARR
DIRECTION W	L	DERDO			RNAV	DERDO T614 TUKIR
DIRECTION W	L	DERDO			RNAV	DERDO T614 KANUR LETAK
DIRECTION W	L	DERDO			RNAV	DERDO T614 KANUR T636 KEMVI ILIXU ARR
DIRECTION W	H&L	KBTV			RNAV	BUGSY SSENA ALONI SANIN DEDKI
DIRECTION W	H&L	KPLB			RNAV	BUGSY SSENA ALONI SANIN DEDKI
DIRECTION W	H	MIILS		F290 & ABV	RNAV	MIILS LETAK
DIRECTION W	H&L	PBERG			RNAV	BUGSY SSENA ALONI OLABA IGSAP RAGID ARRIVAL
DIRECTION W	H	YBC		F290 & ABV	RNAV	YBC POLTY
DIRECTION W	H	YBC		F290 & ABV	RNAV	YBC IGSAS KAPUX
DIRECTION W	H	YBC		F290 & ABV	RNAV	YBC ROSVO
DIRECTION W	H		CYTR		RNAV	MATOR Q852 KEMVI LORKA YTR
DIRECTION W	L		CYTR		RNAV	MATOR T636 KEMVI LORKA YTR

CZQM FIR DE MONCTON

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZQM
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHZ	H&L	ARR de E		N DE CYQY/SASUG	RNAV	CAYLY CABOT ARR
CYHZ	H&L	ARR de E		CYQY/SASUG OU S	RNAV	AGMIR LIRLA ARR
CYHZ	H&L	ARR de NE			RNAV	CAYLY CABOT ARR
CYHZ	H&L	ARR de NW			RNAV	EBONY FUNDY ARR

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION (Suite)						CZQM
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYHZ	H&L	ARR de NW		JET	RNAV	OMVEV MINAS ARR
CYHZ	L	ARR de NW			RNAV	OMVEV MINAS ARR
CYHZ	H&L	ARR de S			RNAV	ELERI PEGGY ARR
CYHZ	H&L	ARR de SE			RNAV	AGMIR LIRLA ARR
CYHZ	H&L	ARR de W			RNAV	ALLEX FUNDY ARR
CYHZ	H&L	ARR de W			RNAV	TUSKY PEGGY ARR
CYHZ	H&L	DÉP vers E			RNAV	IGTAS NOTOP
CYHZ	H&L	DÉP vers NE			RNAV	KATLO
CYHZ	H&L	DÉP vers NW		JET	RNAV	KELNO MOWND
CYHZ	H&L	DÉP vers NW		NON-JET	RNAV	DUSEN TOPPS
CYHZ	H&L	DÉP vers NW			RNAV	KELNO EMLOB
CYHZ	H&L	DÉP vers W		50 NM DU TERRAIN	RNAV	SENVI VIGMA ALLEX
CYHZ	H&L	DÉP vers W			RNAV	ACADN DUVIN
CYHZ	H&L	DÉP vers	CYMX	JET	RNAV	KELNO Q806 MLT VIVIL
CYHZ	H&L	DÉP vers	CYMX	NON-JET	RNAV	DUSEN TOPPS VIVIL
CYHZ	H	DÉP vers	CYOW	JET	RNAV	KELNO Q806 MLT DERDO
CYHZ	H&L	DÉP vers	CYOW	NON-JET	RNAV	DUSEN TOPPS DERDO
CYHZ	H	DÉP vers	CYUL	JET	RNAV	KELNO Q806 MLT KEBIG
CYHZ	H&L	DÉP vers	CYUL	NON-JET	RNAV	DUSEN TOPPS KEBIG
CYHZ	H	DÉP vers	CYYT	50 NM DU TERRAIN	RNAV	IGTAS NOTOP Q846 TIGOR
CYHZ	H	DÉP vers	CYYT		RNAV	IGTAS NOTOP Q806 PERLU
CYHZ	L	DÉP vers	CYYT	50 NM DU TERRAIN	RNAV	IGTAS NOTOP T783 TIGOR
CYHZ	L	DÉP vers	CYYT		RNAV	IGTAS NOTOP PERLU
CYHZ	H	DÉP vers	CYYZ	JET	RNAV	KELNO Q806 MLT DERDO
CYHZ	H&L	DÉP vers	CYYZ	NON-JET	RNAV	DUSEN TOPPS DERDO
CYHZ	H&L	DÉP vers	KBGR		RNAV	DUSEN KEGRI LEXIV
CYQM	H&L	ARR de SW			RNAV	VITUX
CYQM	H	ARR de W			RNAV	DANOL Q951 PUXOP
CYQM	L	ARR de W			RNAV	DANOL T739 PUXOP
CYQM	H&L	DÉP vers	CYMX		RNAV	BEMEK VIVIL
CYQM	H&L	DÉP vers	CYUL		RNAV	BEMEK KEBIG
CYQM	H&L	DÉP vers	CYYZ		RNAV	BEMEK DERDO
CYQM	H&L	DÉP vers	KBGR		RNAV	VTIUX
CYSJ	H&L	ARR de NW				VITUX
CYSJ	H&L	DÉP vers N				MUSAD
CYSJ	H&L	DÉP vers N				VITUX EPNOG
CYSJ	H&L	DÉP vers N		CYR721 ACTIF		NOROD
CYSJ	H&L	DÉP vers NW				VITUX
CYSJ	H&L	DÉP vers NW		CYR720 ACTIF		VITUX MOWND
CYYG	H	ARR de W			RNAV	DANOL Q951 IKURO
CYYG	L	ARR de W			RNAV	DANOL T739 ITPAX T698 IKURO
CYYG	H	DÉP vers	CYUL		RNAV	IKURO Q858 DULBA KEBIG
CYYG	L	DÉP vers	CYUL		RNAV	IKURO T735 DULBA KEBIG
CYYG	H	DÉP vers	CYYZ		RNAV	IKURO Q858 DULBA DERDO
CYYG	L	DÉP vers	CYYZ		RNAV	IKURO T735 DULBA DERDO
CYYG	H&L	DÉP vers	KBGR		RNAV	VITUX

CZQX FIR DE GANDER

EMPLACEMENT DE DÉPART/D'ARRIVÉE OU DIRECTION						CZQX
AD	**ALT**	**DIRECTION**	**AD**	**LIMITES**	**PROC**	**ROUTE DE VOL**
CYYT	H&L	ARR de NW			RNAV	MIVAD AVALON ARR
CYYT	H&L	ARR de W		50NM DU TERRAIN	RNAV	TIGOR TIGOR ARR
CYYT	H&L	ARR de W			RNAV	PERLU BURIN ARR
CYYT	H&L	DÉP vers W			RNAV	TEXED
CYYT	H&L	DÉP vers	CYHZ		RNAV	TEXED SILRO CAYLY
CYYT	H&L	DÉP vers	CYHZ		RNAV	TEXED AGMIR

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
L600	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn ALKOB, QC	N51 28.8	W064 01.5		065°	114
	au VOR Goose, NL	N53 19.2	W060 17.6		068°	176
L602	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn PEKRO, NL	N53 09.4	W064 06.2		042°	193
L603	Le VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3			
	à l'intxn ILUPO, YT	N61 06.9	W135 39.8		314°	34
	au NDB Dawson City, YT	N64 01.7	W139 10.1		314°	200
L604	Le VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3			
	à l'intxn AVTAV, YT	N62 12.7	W133 23.2		005°	108
L605	L'intxn XULDU, NU	N74 43.0	W094 58.2			
	à l'intxn EMETO, NU	N73 10.0	W085 48.1		117°T	179
	à l'intxn NANSA, NU	N73 00.4	W085 02.8		126°T	16
	à l'intxn ALETU, NU	N72 43.4	W078 30.9		095°T	117
	à l'intxn SATAX, NU	N72 41.4	W077 58.1		101°T	10
L606	L'intxn KEMGI, YT	N60 23.6	W134 39.7			
	à l'intxn LEXUB, YT	N60 24.5	W133 49.8		069°	25
	à l'intxn CANYO, YT	N60 25.4	W132 24.1		070°	43
L607	L'intxn IRGIP, YT	N60 02.7	W134 10.5			
	à l'intxn ANTUT, YT	N60 08.4	W134 18.5		306°	7
	à l'intxn KEMGI, YT	N60 23.6	W134 39.7		306°	19
L608	L'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2			
	à l'intxn NOROL, QC	N61 02.6	W069 37.6		012°	183
	à l'intxn OMIVO, NU	N63 44.0	W068 32.9		034°	165
L619	L'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2			
	à l'intxn AGBIX, QC	N60 03.1	W077 17.3		319°	298
	à l'intxn PIBRO, QC	N60 49.1	W078 08.9		351°	53
	à l'intxn EBLAL, QC	N62 25.0	W077 55.5		023°	96
L627	L'intxn OTPAN, QC	N52 13.8	W078 31.1			
	à l'intxn MERNU, QC	N53 00.5	W078 49.5		360°	48
L630	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn KEKNA, QC	N50 09.5	W065 57.6		128°	13
	à l'intxn MOBEG, QC	N49 50.2	W064 17.3		124°	67
L632	L'intxn IGSAS, QC	N48 01.0	W071 16.2			
	à l'intxn VUCAN, QC	N49 53.9	W071 15.2		017°	113
	à l'intxn AGLOL, QC	N53 42.7	W073 42.2		356°	247
L633	Le VOR/DME Wabush, NL	N52 57.6	W066 51.2			
	à l'intxn PUVOK, QC	N54 48.9	W066 45.3		021°	112
	à l'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2		004°	203
L634	L'intxn NOROL, QC	N61 02.6	W069 37.6			
	à l'intxn AMILI, QC	N60 01.5	W070 00.3		213°	62
	à l'intxn DUMRU, QC	N58 40.3	W069 56.8		202°	82
	à l'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2		150°	59
	à l'intxn IKBIB, QC	N58 42.4	W065 59.4		085°	88
L636	L'intxn MELBI, NT	N66 14.4	W128 38.9			
	à l'intxn MEKTA, NT	N67 21.6	W134 33.8		278°	156
	à l'intxn ALTIG, NT	N68 18.2	W133 29.0		002°	62

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
L638	L'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3			
	à l'intxn BEXOV, ON	N50 17.6	W088 54.6		085°	116
	à l'intxn XEXUL, ON	N50 11.0	W086 41.8		098°	85
	à l'intxn SASOB, ON	N49 24.7	W082 28.2		111°	171
L640	L'intxn ITBIN, ON	N51 04.0	W093 47.6			
	à l'intxn MUVUR, ON	N51 49.2	W093 58.4		352°	46
	à l'intxn AXENO, ON	N52 39.4	W094 03.7		356°	50
	à l'intxn NOTUG, MB	N53 51.4	W094 39.2		344°	75
L643	L'intxn TAGIS, QC	N61 35.3	W071 55.8			
	à l'intxn ULBOD, NU	N62 50.9	W069 52.6		060°	95
	à l'intxn DAJIM, NU	N63 45.4	W068 33.4		058°	65
L646	L'intxn EMBES, QC	N48 32.7	W072 17.7			
	à l'intxn VUCAN, QC	N49 53.9	W071 15.2		042°	91
L647	L'intxn EPSET, BC	N58 25.3	W130 01.9			
	au VOR/DME Watson Lake, YT	N60 05.2	W128 51.5		360°	106
	au VOR/DME Fort Simpson, NT	N61 46.4	W121 17.9		043°	243
L648	L'intxn OLARU, YT	N62 28.9	W141 00.0			
	à l'intxn KEKDO, YT	N62 02.3	W140 11.7		121°	35
	à l'intxn IGSOM, YT	N61 22.2	W139 02.4		122°	52
	au VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3		091°	123
L650	Le VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3			
	à l'intxn VOBUN, YT	N61 11.9	W135 16.4		335°	35
	au NDB Mayo, YT	N63 37.7	W135 53.7		335°	147
L651	L'intxn KIROD, MB	N53 57.5	W097 50.6			
	au NDB Gillam, MB	N56 21.2	W094 42.0		032°	180
L653	L'intxn LENUT, QC	N58 28.3	W078 04.6			
	à l'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2		108°	305
L657	L'intxn NUDOV, QC	N50 28.1	W059 38.2			
	à l'intxn SUSUB, NL	N53 19.2	W060 25.6		010°	174
	à l'intxn TIGIP, NL	N55 26.9	W060 13.7		023°	128
L658	L'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3			
	à l'intxn LEXEN, NB	N47 59.5	W066 19.8		099°	132
	à l'intxn OVIXI, NB	N47 00.3	W065 27.4		166°	69
L659	Le NDB Baker Lake, NU	N64 19.3	W096 06.3			
	à l'intxn SUVDI, NU	N63 20.8	W090 43.9		110°T	154
	au NDB Coral Harbour, NU	N64 08.9	W083 18.3		073°T	204
L660	L'intxn BILII, ON	N49 01.3	W088 15.7			
	à l'intxn EPTOS, ON	N49 46.2	W086 59.1		052°	67
L669	L'intxn TEXEX, QC	N55 16.9	W077 45.9			
	à l'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2		073°	349
L684	Le NDB Coral Harbour, NU	N64 08.9	W083 18.3			
	à l'intxn VIPDI, NU	N66 31.2	W086 13.5		334°T	161
L686	Frontière Can/É.U.	N59 38.4	W136 05.7			
	à l'intxn IGSOM, YT	N61 22.2	W139 02.4		302°	136

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
L688	Le NDB Rouyn, QC	N48 10.4	W078 56.3			
	à l'intxn BIPLI, QC	N49 00.4	W078 18.4		038°	56
	à l'intxn DUVKI, QC	N49 43.4	W077 44.5		039°	49
	à l'intxn BEVIX, QC	N51 41.3	W076 08.1		040°	133
	à l'intxn AGLOL, QC	N53 42.7	W073 42.2		050°	150
	à l'intxn ERDIK, QC	N58 03.4	W068 29.2		049°	315
	à l'intxn MEPNI, QC	N59 18.2	W069 36.0		358°	83
	à l'intxn AMILI, QC	N60 01.5	W070 00.3		007°	45
L694	L'intxn HELVE, AB	N56 13.6	W117 26.9			
	à l'intxn OVATU, AB	N58 29.5	W119 24.4		320°	150
	à l'intxn MEVMA, BC	N58 50.2	W122 35.8		266°	102
L703	L'intxn IKLIX, SK	N59 33.3	W108 31.1			
	au NDB Stony Rapids, SK	N59 15.3	W105 49.9		273°	84
L704	Le NDB Chiboo (Chapais), QC	N49 48.0	W074 29.7			
	à l'intxn AGLOL, QC	N53 42.7	W073 42.2		022°	237
	à l'intxn TEXEX, QC	N55 16.9	W077 45.9		322°	171
	à l'intxn LENUT, QC	N58 28.3	W078 04.6		012°	192
L705	L'intxn EBLAL, QC	N62 25.0	W077 55.5			
	à l'intxn LEXIG, QC	N62 10.8	W075 40.0		123°	65
	à l'intxn TAGIS, QC	N61 35.3	W071 55.8		129°	112
	à l'intxn EMDUN, QC	N61 02.8	W069 37.1		139°	74
L706	L'intxn KIROD, MB	N53 57.5	W097 50.6			
	à l'intxn NOTUG, MB	N53 51.4	W094 39.2		089°	113
L707	L'intxn SAVAT, QC	N64 13.8	W076 31.5			
	à l'intxn LEXIG, QC	N62 10.8	W075 40.0		193°	126
	à l'intxn IRBUX, QC	N60 01.6	W070 00.0		148°	210
L709	L'intxn AGBIX, QC	N60 03.1	W077 17.3			
	à l'intxn LEXIG, QC	N62 10.8	W075 40.0		039°	136
	à l'intxn DAJIM, QC	N63 45.4	W068 33.4		083°	217
L710	L'intxn AXENO, ON	N52 39.4	W094 03.7			
	à l'intxn EPVUM, ON	N53 03.9	W093 20.7		047°	36
L711	L'intxn EPSET, BC	N58 25.3	W130 01.9			
	à l'intxn LEXUT, BC	N59 34.6	W133 40.3		284°	133
	à l'intxn NADGI, YT	N60 42.6	W135 04.0		310°	80
L712	Le VOR/DME Rankin Inlet, NU	N62 48.8	W092 07.0			
	à l'intxn SUVDI, NU	N63 20.8	W090 43.9		049°T	50
	à l'intxn VIPDI, NU	N66 31.2	W086 13.5		029°T	223
	au VOR/DME Hall Beach, NU	N68 46.7	W081 14.4		038°T	177

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
L713	Le VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2			
	à l'intxn NABOG, QC	N48 25.5	W077 48.5		014°	15
	à l'intxn LIBUT, QC	N49 04.4	W077 46.5		014°	39
	à l'intxn DUVKI, QC	N49 43.4	W077 44.5		015°	39
	à l'intxn UKSIL, QC	N53 37.5	W077 42.2		013°	234
	à l'intxn TEXEX, QC	N55 16.9	W077 45.9		014°	100
	à l'intxn KIREM, NU	N56 32.2	W079 15.0		343°	91
	à l'intxn LENUT, QC	N58 28.3	W078 04.6		033°	122
	à l'intxn LIBEN, QC	N59 48.2	W077 24.3		031°	83
	à l'intxn AGBIX, QC	N60 03.1	W077 17.3		032°	15
	à l'intxn TAGIS, QC	N61 35.3	W071 55.8		076°	182
L715	L'intxn KISUV, QC	N48 36.7	W068 12.5			
	à l'intxn LEXEN, NB	N47 59.5	W066 19.8		132°	84
	au VOR/DME Gaspé, QC	N48 45.8	W064 24.3		075°	90
L721	L'intxn IRKON, NL	N49 10.8	W057 27.5			
	à l'intxn JIBNA, QC	N51 26.5	W057 11.2		023°	136
L723	L'intxn EPSET, BC	N58 25.3	W130 01.9			
	à l'intxn OMVAN, YT	N60 10.4	W132 44.5		304°	134
L727	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn ROLKO, QC	N50 16.9	W063 36.7		105°	103
L729	L'intxn GRINS, QC	N47 17.3	W068 07.5			
	à l'intxn KISUV, QC	N48 36.7	W068 12.5		014°	80
L731	L'intxn OVATU, AB	N58 29.5	W119 24.4			
	à l'intxn GRUGG, AB	N58 37.3	W117 09.9		065°	71
L733	L'intxn KIREM, NU	N56 32.2	W079 15.0			
	à l'intxn PUSEL, QC	N56 32.2	W076 31.1		105°	91
L737	L'intxn TEXEX, QC	N55 16.9	W077 45.9			
	à l'intxn PUSEL, QC	N56 32.2	W076 31.1		044°	86
	à l'intxn LENUT, QC	N58 28.3	W078 04.6		354°	127
L741	L'intxn KIPIR, NT	N69 26.0	W133 01.6			
	à l'intxn EMKEK, NT	N69 21.6	W124 04.5		066°	190
	à l'intxn IMEVO, NT	N67 49.0	W115 08.6		091°	217
L743	L'intxn PEVTO, QC	N48 28.7	W068 30.2			
	à l'intxn LEXEN, NB	N47 59.5	W066 19.8		125°	92
	à l'intxn MIVIP, NB	N47 37.8	W065 44.4		149°	32
	à l'intxn OVIXI, NB	N47 00.3	W065 27.4		180°	39
L751	L'intxn LEXOX, NT	N63 12.8	W123 25.8			
	au NDB Yellowknife, NT	N62 24.7	W114 26.1		077°	252
L755	L'intxn DUVKI, QC	N49 43.4	W077 44.5			
	au NDB Chiboo (Chapais), QC	N49 48.0	W074 29.7		100°	126
L763	Le VOR/DME Fort McMurray, AB	N56 38.8	W111 07.3			
	à l'intxn TULAG, SK	N56 41.9	W107 53.4		074°	107
	à l'intxn PETMA, SK	N56 05.6	W106 03.1		109°	71
	au VOR/DME La Ronge, SK	N55 09.5	W105 16.0		144°	62

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
L767	Le VOR/DME Fort Smith	N60 01.2	W111 58.2			
	à l'intxn KIXIP	N61 10.8	W113 41.4		310°	86
	au VOR/DME Hay River	N60 50.2	W115 48.2		237°	65
	à l'intxn VOGOK, NT	N61 47.2	W121 15.7		276°	168
	à l'intxn LEXOX, NT	N63 12.8	W123 25.8		307°	105
	au NDB Norman Wells, NT	N65 15.2	W126 40.2		307°	149
	à l'intxn MELBI, NT	N66 14.4	W128 38.9		301°	77
	à l'intxn ALTIG, NT	N68 18.2	W133 29.0		299°	168
	à l'intxn KIPIR, NT	N69 26.0	W133 01.6		347°	69
	à l'intxn EMGAL, NT	N71 59.6	W125 14.5		021°	218
L769	Le NDB Baker Lake, NU	N64 18.9	W096 03.9			
	à l'intxn MITOV, NU	N68 37.6	W095 51.5		001°T	260
	au NDB Resolute Bay, NU	N74 44.8	W094 59.7		002°T	369
L783	Le NDB Cambridge Bay, NU	N69 06.9	W105 01.0			
	à l'intxn MITOV, NU	N68 37.6	W095 51.5		094°T	201
L787	L'intxn DUMRU, QC	N58 40.3	W069 56.8			
	à l'intxn MEPNI, QC	N59 18.2	W069 36.0		037°	40
Q1	L'intxn SQUIM, BC	N48 14.5	W123 27.7			
	à l'intxn VIXOR, BC	N48 43.6	W123 29.1		343°	29
Q29	L'intxn DUNOM, NB	N44 54.2	W066 58.2			
	à l'intxn EBKID, NS	N44 53.4	W065 30.1		106°	63
	à l'intxn MUVOX, NS	N44 51.9	W064 12.2		108°	55
	au VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1		101°	34
Q140	L'intxn RUBKI, ON	N44 14.9	W082 16.1			
	à l'intxn PEPLA, ON	N43 47.8	W080 00.9		113°	101
	à l'intxn SIKBO, ON	N43 39.2	W079 21.0		116°	30
	à l'intxn RAGIX, ON	N43 32.4	W078 56.8		121°	19
Q436	Frontière Can/É.U.	N42 39.5	W082 30.6			
	à l'intxn YARRK, ON	N42 31.4	W081 16.1			56
	à l'intxn CHAAP, ON	N42 30.3	W080 41.0		101°	26
	à frontière Can/É.U.	N42 27.7	W079 54.1		103°	35
Q438	Frontière Can/É.U.	N42 48.1	W082 28.8			
	à l'intxn JAAJA, ON	N42 40.0	W081 16.0			55
	à l'intxn ICHOL, ON	N42 38.5	W080 30.2		101°	34
	à l'intxn FARGN, ON	N42 36.7	W079 47.3		103°	32
	à frontière Can/É.U.	N42 34.3	W079 37.1		118°	8
Q440	Frontière Can/É.U.	N42 48.1	W082 28.8			
	à l'intxn JAAJA, ON	N42 40.0	W081 16.0			55
	à l'intxn ICHOL, ON	N42 38.5	W080 30.2		101°	34
	à l'intxn FARGN, ON	N42 36.7	W079 47.3		103°	32
	à frontière Can/É.U.	N42 34.3	W079 37.1		118°	8
Q475	L'intxn TUSKY, NS	N43 33.9	W067 00.0			
	à l'intxn SCOTS, NS	N44 30.0	W064 00.0		082°	141
	à l'intxn BITRA, NS	N45 06.4	W061 52.7		085°	98
	à l'intxn PERLU, NL	N47 17.4	W054 02.8		083°	352
Q616	L'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0			
	à l'intxn AROUK, AB	N54 16.7	W114 26.3		329°	69
	au VOR/DME High Level, AB	N58 33.3	W117 05.6		328°	272

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q800	Le VOR Williams Lake BC	N52 14.2	W122 10.2	NAVAID		
	à l'intxn HEIRE, BC	N50 54.0	W123 03.9	YWL 180°/87 DME	186°	87
	à l'intxn ELIDI, BC	N50 00.4	W123 36.9	TOU 359°/110 DME	185°	58
	à l'intxn KEINN, BC	N49 49.0	W123 43.9	YVR 316° & YWL 180°	185°	12
Q801	L'intxn CYVIC, BC	N48 30.0	W124 54.7			
	à l'intxn GOVAD, BC	N49 02.8	W125 42.3		301°	46
	à l'intxn FINGS, BC	N50 15.0	W127 34.0		300°	102
	à l'intxn SIMSU, BC	N50 46.9	W128 25.6		298°	46
	à l'intxn CAFTA, BC	N51 17.7	W129 05.3		304°	40
	au VOR/DME Sandspit, BC	N53 15.1	W131 48.4		304°	154
	à l'intxn MOCKA, BC	N54 30.4	W133 01.3		313°	87
	à l'intxn EEVER, BC	N54 35.0	W133 05.9		312°	5
Q802	L'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7			
	à l'intxn PEPLA, ON	N43 47.8	W080 00.9		056°	64
	à l'intxn KENLU, ON	N44 19.3	W079 12.9		058°	47
	à l'intxn MENKO, ON	N44 46.6	W078 48.2		044°	32
	à l'intxn ROSVO, ON	N45 35.4	W077 28.8		059°	74
Q804	L'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7			
	à l'intxn PEPLA, ON	N43 47.8	W080 00.9		056°	64
	à l'intxn KENLU, ON	N44 19.3	W079 12.9		058°	47
	à l'intxn POLTY, QC	N45 54.0	W075 48.7		066°	173
Q806	L'intxn GGUCE, ON	N42 42.4	W080 53.4			
	à l'intxn BOBTA, ON	N43 48.9	W079 39.5		048°	86
	à l'intxn ILUSI, ON	N44 08.8	W078 55.9		068°	37
	à l'intxn PEVNI, ON	N44 38.5	W077 45.3		070°	59
	à l'intxn GOTIP, ON	N44 57.9	W076 57.9		072°	39
	à l'intxn TUKIR, ON	N45 15.3	W076 14.3		073°	35
	à l'intxn KANUR, ON	N45 25.9	W075 02.6		090°	52
	à l'intxn SAVEX, ON	N45 30.8	W074 27.8		092°	25
	à l'intxn PUPOV, QC	N45 34.4	W072 20.3		100°	90
	à l'intxn MUTIB, QC	N45 36.5	W071 52.1		098°	20
	à l'intxn DAXUG, QC	N45 38.3	W071 25.8		099°	19
	à l'intxn DERDO, QC	N45 40.8	W070 48.2		099°	26
	à l'intxn VINDI, USA	N45 40.3	W070 31.2		108°	12
	à l'intxn VIGDU, NB	N45 28.4	W067 29.7			
	à l'intxn MOWND, NB	N45 22.6	W066 39.4		115°	36
	à l'intxn KELNO, NS	N45 07.9	W064 11.4		113°	106
	au VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1		127°	36
	à l'intxn IGTAS, NS	N45 04.6	W062 56.9		081°	21
	à l'intxn NOTOP, NS	N45 27.2	W062 00.7		077°	46
	à l'intxn PERLU, NL	N47 17.4	W054 02.8		087°	349
Q807	L'intxn EXDEE, AB	N53 38.6	W113 30.8			
	à l'intxn TETAG, AB	N54 04.3	W114 08.0		306°	34
	à l'intxn AROUK, AB	N54 16.7	W114 26.3		305°	16
	au VOR/DME Peace River, AB	N56 12.4	W117 30.7		304°	157
Q810	EPLAN, AB intxn	N52 32.8	W115 59.8			
	à l'intxn SETGA, AB	N51 51.5	W115 13.4		129°	50
	à l'intxn TOXAB, AB	N51 31.7	W114 51.7		130°	24
	à l'intxn DAXIR, AB	N51 22.4	W114 41.7		131°	11
	à l'intxn IPSIT, AB	N51 18.6	W114 30.6		104°	8

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q811	Frontière Can/É.U.	N61 37.9	W141 00.1			
	à l'intxn TOVAD, YT	N61 37.8	W140 58.9		088°	1
	à l'intxn IGSOM, YT	N61 22.2	W139 02.4		086°	58
	au VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3		091°	123
Q812	Frontière Can/É.U.	N43 59.0	W082 12.6			
	à l'intxn NOSIK, ON	N43 59.0	W082 11.9		098°	1
	à l'intxn AGDOX, ON	N43 17.1	W079 06.3		115°	141
	à frontière Can/É.U.	N43 17.0	W079 05.1		101°	1
	à l'intxn MAIRE, QC	N45 42.5	W073 07.4			
	à l'intxn TAKIN, QC	N45 50.2	W072 51.1		070°	14
	à l'intxn UKPAM, QC	N45 58.5	W072 33.3		070°	15
	à l'intxn MISOP, QC	N46 07.7	W072 16.7		066°	15
	à l'intxn IGTER, QC	N46 23.5	W071 48.1		066°	25
	à l'intxn OBTEK, QC	N46 47.4	W071 17.0		057°	32
	à l'intxn SIMTO, QC	N47 03.4	W070 49.8		065°	24
	à l'intxn MIVAX, QC	N47 26.4	W070 09.6		065°	36
	à l'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3		066°	30
	au VOR/DME Baie-Comeau, QC	N49 08.0	W068 13.3		049°	99
Q813	L'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4			
	à l'intxn POPLR, MB	N52 42.6	W097 38.4		352°	169
	à l'intxn KIROD, MB	N53 57.5	W097 50.6		351°	75
	au VOR/DME Thompson, MB	N55 48.7	W097 49.5		357°	111
Q814	L'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3			
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		310°	8
	à l'intxn VIMBA, AB	N52 04.1	W114 30.6		003°	24
	à l'intxn OLIMI, AB	N52 48.9	W114 06.6		003°	47
Q816	Frontière Can/É.U.	N43 16.2	W082 17.1			
	à l'intxn OMRAK, ON	N43 16.3	W082 15.9		097°	1
	à l'intxn AGDOX, ON	N43 17.1	W079 06.3		097°	139
	à frontière Can/É.U.	N43 17.0	W079 05.1		101°	1
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8			
	à l'intxn DATAB, QC	N46 27.8	W074 27.5		018°	25
	à l'intxn OBRET, QC	N47 00.0	W074 24.5		018°	32
Q817	L'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4			
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		025°	243
Q818	Frontière Can/É.U.	N43 01.5	W082 24.4			
	à l'intxn TANKO, ON	N43 01.5	W082 23.0		095°	1
	à l'intxn KITOK, ON	N43 02.5	W081 55.6		095°	20
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		096°	37
	à l'intxn IKNAV, ON	N42 57.7	W078 58.1		102°	94
	à frontière Can/É.U.	N42 57.7	W078 58.0		110°	0
Q819	Le VOR/DME Peace River, AB	N56 12.4	W117 30.7			
	à l'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0		128°	221
	à l'intxn CAMRA, AB	N53 01.9	W112 30.5		086°	50
	à l'intxn REFEX, SK	N52 42.1	W110 00.0		088°	93
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		091°	124

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q820	L'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7			
	à l'intxn ETBOX, ON	N44 31.6	W080 07.8		034°	97
	à l'intxn KAPUX, ON	N45 04.8	W079 45.0		036°	37
	au VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2		033°	202
	à l'intxn IGSAS, QC	N48 01.0	W071 16.2		102°	264
Q822	Frontière Can/É.U.	N43 01.5	W082 24.4			
	à l'intxn TANKO, ON	N43 01.5	W082 23.0		095°	1
	à l'intxn KITOK, ON	N43 02.5	W081 55.6		095°	20
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		097°	90
	à l'intxn DUVEP, ON	N43 06.0	W079 04.6		097°	89
	à frontière Can/É.U.	N43 06.0	W079 03.9		100°	1
	Frontière Can/É.U.	N44 24.5	W067 08.3			
	à l'intxn ALLEX, NB	N44 25.0	W067 00.0		102°	6
	à l'intxn EBKID, NS	N44 53.4	W065 30.1		082°	70
	à l'intxn SILRO, NL	N47 00.0	W058 35.0		080°	316
	à l'intxn TIGOR, NL	N47 24.9	W054 06.8		099°	185
Q824	Frontière Can/É.U.	N43 28.4	W082 10.9			
	à l'intxn TAGUM, ON	N43 28.9	W082 09.8		070°	1
	à l'intxn GOPUP, ON	N43 43.8	W081 33.5		069°	30
	à l'intxn MENKO, ON	N44 46.6	W078 48.2		070°	134
	à l'intxn ILEMU, ON	N45 15.3	W076 52.7		084°	87
	à l'intxn DESKI, ON	N45 22.8	W076 20.8		084°	24
	à l'intxn LETAK, ON	N45 24.1	W076 14.8		084°	4
	à l'intxn SELES, ON	N45 26.5	W075 53.8		093°	15
	au VOR/DME Montreal, QC	N45 36.9	W073 58.3		095°	82
	à l'intxn OBTAX, QC	N45 41.7	W073 16.1		095°	30
	à l'intxn CATOG, QC	N45 55.0	W072 53.0		065°	21
	à l'intxn URVAS, QC	N46 04.5	W072 36.3		066°	15
	à l'intxn APLAK, QC	N46 27.6	W071 54.6		066°	37
	à l'intxn PENTU, QC	N46 33.7	W071 43.3		067°	10
Q826	L'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3			
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		310°	8
	à l'intxn SEKAN, AB	N51 47.8	W114 50.0		310°	8
	à l'intxn ANTID, AB	N52 53.0	W114 15.3		003°	69
Q827	L'intxn RAWZY, SK	N49 00.0	W109 27.5			
	à l'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5		030°	104
	à l'intxn YOUNG, SK	N51 51.3	W105 06.4		035°	135
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		038°	193
	au VOR/DME Thompson, MB	N55 48.7	W097 49.5		038°	158
	au VOR/DME Churchill, MB	N58 44.5	W094 08.1		030°	213
Q828	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W112 02.7			
	à l'intxn NOVAR, BC	N50 40.4	W116 23.4		053°	229
	à l'intxn RABOX, AB	N51 05.4	W111 55.7		064°	171
	à l'intxn VINKO, AB	N50 57.8	W110 00.0		082°	74
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		081°	195
	à l'intxn EMLIK, SK	N50 21.5	W102 29.9		092°	94
	à l'intxn GABOV, ON	N49 28.6	W094 02.8		089°	332
	à l'intxn FARID, ON	N48 36.2	W093 25.3		154°	58
Q829	L'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3			
	au VOR/DME Gaspé, QC	N48 45.8	W064 24.3		088°	216

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q830	L'intxn AXXIS, ON	N42 49.8	W081 59.0			
	à l'intxn LOPVO, ON	N42 55.0	W080 24.0		094°	70
	à l'intxn BOREK, ON	N42 56.3	W079 56.9		096°	20
	à l'intxn COLTS, ON	N42 57.8	W079 19.3		096°	28
Q831	L'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5			
	à l'intxn VINBI, SK	N50 28.6	W106 59.2		058°	29
	à l'intxn MEGEX, SK	N50 30.0	W106 44.9		071°	9
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		071°	72
	à l'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4		083°	236
	à l'intxn GABOV, ON	N49 28.6	W094 02.8		102°	190
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		110°	197
Q832	L'intxn EBGAL, AB	N50 41.8	W113 22.3			
	à l'intxn VESDO, AB	N49 58.7	W111 19.1		104°	90
	à l'intxn PEMDU, SK	N49 00.2	W108 29.9		104°	125
Q833	L'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3			
	au VOR/DME Gander, NL	N48 54.0	W054 32.1		069°	278
Q834	Frontière Can/É.U.	N49 00.0	W095 38.2			
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		310°	83
	au NDB Island Lake, MB	N53 51.2	W094 39.2		18°	256
Q837	L'intxn EPRES, QC	N46 11.8	W075 58.4			
	à l'intxn PELSU, QC	N46 53.1	W076 34.8		342°	48
	à l'intxn MIXAK, QC	N47 14.5	W076 54.9		340°	26
	au VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2		340°	67
Q838	L'intxn CAYUS, SK	N49 00.0	W107 01.0			
	à l'intxn NOSUN, SK	N49 54.2	W107 31.7		330°	58
	à l'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5		335°	25
	à l'intxn SEFFY, SK	N51 23.4	W107 08.3		007°	69
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		008°	50
	au VOR/DME Prince Albert, SK	N53 13.0	W105 40.0		021°	73
Q842	L'intxn EBGAL, AB	N50 41.8	W113 22.3			
	à l'intxn ETLEM, AB	N49 26.1	W112 53.2		152°	78
	à l'intxn TOVUM, AB	N49 14.5	W112 48.9		152°	12
Q844	L'intxn VIBRU, ON	N44 20.4	W076 01.3			
	à l'intxn REEDO, ON	N44 42.2	W075 58.9		017°	22
	à l'intxn IKLAX, ON	N44 59.6	W075 44.8		043°	20
Q845	L'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4			
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		114°	65
	à l'intxn DEGVA, ON	N49 54.9	W094 55.1		086°	90
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		092°	85
Q846	L'intxn ALLEX, NB	N44 25.0	W067 00.0			
	à l'intxn VIGMA, NS	N44 20.5	W066 38.6		123°	16
	à l'intxn SENVI, NS	N44 44.0	W064 09.9		093°	109
	Le VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1		088°	35
	à l'intxn IGTAS, NS	N45 04.6	W062 56.9		081°	21
	à l'intxn NOTOP, NS	N45 27.2	W062 00.7		077°	46
	à l'intxn SILRO, NL	N47 00.0	W058 35.0		074°	170
	à l'intxn TIGOR, NL	N47 24.9	W054 06.8		099°	185

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q848	Frontière Can/É.U.	N43 43.4	W082 09.1			
	à l'intxn KARIT, ON	N43 43.4	W082 08.7		093°	0
	à l'intxn MENKO, ON	N44 46.6	W078 48.2		074°	157
	à l'intxn ILEMU, ON	N45 15.3	W076 52.7		081°	87
	à l'intxn DESKI, ON	N45 22.8	W076 20.8		084°	24
	à l'intxn LETAK, ON	N45 24.1	W076 14.8		085°	4
	à l'intxn KISUK, QC	N45 53.7	W074 55.1		075°	63
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		076°	20
	à l'intxn LIVBA, QC	N46 14.3	W073 57.1		077°	25
	à l'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3		078°	77
Q850	L'intxn TOXAL, QC	N45 08.6	W071 34.9			
	à l'intxn OMALI, QC	N45 30.7	W071 20.0		040°	25
	à l'intxn VIVIL, QC	N46 09.7	W070 53.2		041°	43
	à l'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3		044°	110
	à l'intxn KISUV, QC	N48 36.7	W068 12.5		063°	76
	à l'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4		054°	123
	au VOR/DME Wabush, NL	N52 57.6	W066 51.2		010°	165
Q852	L'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3			
	à l'intxn MATOR, QC	N46 21.0	W073 20.3		254°	51
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		248°	30
	à l'intxn MEBOK, QC	N45 48.8	W074 21.0		247°	23
	à l'intxn KANUR, ON	N45 25.9	W075 02.6		247°	37
	à l'intxn KEMVI, ON	N45 15.5	W075 21.6		246°	17
Q855	L'intxn JARLY, MB	N48 59.9	W102 06.4			
	à l'intxn SEGAP, MB	N49 54.6	W099 56.7		050°	101
Q856	L'intxn RUBSU, AB	N53 36.4	W113 21.3			
	à l'intxn RESAX, AB	N53 56.2	W113 09.6		005°	21
	à l'intxn CACHO, AB	N54 54.2	W112 34.2		006°	62
	à l'intxn LETRM, AB	N55 53.8	W111 45.8		011°	66
	au VOR/DME Fort McMurray, AB	N56 38.8	W111 07.3		012°	50
	à l'intxn RIDOK, SK	N57 25.7	W106 32.2		058°	157
Q858	L'intxn DULBA, NB	N46 13.2	W066 28.0			
	à l'intxn IRDUV, NB	N46 16.4	W065 09.5		103°	54
	à l'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2		105°	85
	à l'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3		110°	128
Q860	L'intxn MERYT, BC	N49 56.5	W120 57.7			
	à l'intxn NADPI, BC	N51 42.9	W117 20.4		034°	174
	à l'intxn ANDIE, AB	N52 59.2	W114 23.2		038°	133
Q862	Le VOR/DME Grande Prairie, AB	N53 11.1	W113 52.0			
	à l'intxn ELLKS, AB	N53 16.4	W114 41.1		109°	191
	à l'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0		086°	30
	à l'intxn OMROD, AB	N53 00.3	W113 05.6		097°	30
	à l'intxn FUDGY, AB	N52 13.1	W110 00.0		098°	123
	à l'intxn SEFFY, SK	N51 23.4	W107 08.3		102°	118
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		106°	95

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q864	L'intxn DERDO, QC	N45 40.8	W070 48.2			
	à l'intxn EBGIX, QC	N45 43.5	W070 23.8		096°	17
	L'intxn TUGUB, NB	N45 58.7	W067 46.9		097°	113
	à l'intxn BEMEK, NB	N46 05.0	W066 27.2		099°	56
	à l'intxn ITPAX, NB	N46 06.8	W065 09.6		105°	54
Q874	L'intxn BIRKO, AB	N51 28.6	W113 15.8			
	à l'intxn ILADA, AB	N51 18.6	W110 53.1		081°	90
	à l'intxn SHAWI, SK	N51 14.1	W110 00.0		084°	34
Q878	L'intxn ALIDO, QC,	N45 44.4	W075 40.8			
	à l'intxn SEMRO, QC	N46 16.7	W074 12.6		075°	69
	à l'intxn NOSUT, QC	N46 21.6	W073 58.6		077°	11
	à l'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3		083°	75
	à l'intxn UDBAM, QC	N46 45.4	W071 58.9		117°	13
	à l'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6		117°	15
Q882	L'intxn BIRKO, AB	N51 28.6	W113 15.8			
	à l'intxn DUDNI, AB	N52 14.2	W112 56.7		360°	47
	à l'intxn IGVUX, AB	N52 46.2	W112 42.8		360°	33
	à l'intxn CACHO, AB	N54 54.2	W112 34.2		348°	128
Q883	Le VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2			
	à l'intxn LIBUT, QC	N49 04.4	W077 46.5		014°	54
	à l'intxn DUVKI, QC	N49 43.4	W077 44.5		015°	39
	à l'intxn UKSIL, QC	N53 37.5	W077 42.2		013°	234
	à l'intxn TEXEX, QC	N55 16.9	W077 45.9		013°	100
Q888	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W112 02.7			
	à l'intxn DESNU, AB	N50 02.7	W111 11.5		065°	423
	à l'intxn MEDAK, AB	N50 02.6	W110 37.0		077°	22
Q890	L'intxn ROPLA, BC	N49 41.7	W114 43.6			
	à l'intxn SATOV, AB	N50 05.5	W114 31.7		003°	25
	à l'intxn MEKPI, AB	N50 15.0	W114 26.9		003°	10
	à l'intxn UKRAL, AB	N50 24.5	W114 22.0		003°	10
	à l'intxn DUMRA, AB	N50 38.7	W114 14.7		003°	15
Q894	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W112 02.7			
	à l'intxn BINVO, BC	N50 45.5	W116 28.1		052°	228
	à l'intxn SIMTA, BC	N51 02.5	W114 47.4		059°	66
	à l'intxn BOTAG, AB	N51 04.2	W114 36.5		061°	7
Q896	Le VOR/DME Lethbridge, AB	N49 38.1	W112 40.1			
	à l'intxn BORIX, SK	N51 53.6	W110 00.0		023°	169
	à l'intxn MEETO, SK	N53 35.6	W107 21.4		030°	140
Q901	L'intxn SEDOG, ON	N44 00.6	W079 35.1			
	à l'intxn TANGI, ON	N44 23.1	W079 24.1		030°	24
	à l'intxn UDMUG, ON	N44 52.9	W078 58.9		042°	35
	à l'intxn ROSVO, ON	N45 35.4	W077 28.8		067°	77
Q902	Frontière Can/É.U.	N59 17.5	W136 28.3			
	à l'intxn IGSOM, YT	N61 22.2	W139 02.4		311°	147
	à l'intxn AYZOL, AK	N62 28.3	W141 00.0		302°	86
	L'intxn DISCO, BC	N48 22.6	W123 09.5			
	à l'intxn VIXOR, BC	N48 43.6	W123 29.1		313°	25
	à l'intxn ARRUE, BC	N49 04.4	W124 07.8		294°	33

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
	à l'intxn ROYST, BC	N49 35.5	W125 07.6		293°	50
	au VOR/DME Port Hardy, BC	N50 41.1	W127 22.0		292°	109
	à l'intxn PRYCE, BC	N52 14.3	W128 45.0		315°	107
	à l'intxn DUGGS, BC	N53 02.1	W129 30.2		313°	55
	à l'intxn HANRY, BC	N54 37.4	W131 05.3		313°	111
	à l'intxn HIGHE, BC	N54 41.8	W131 11.4		304°	6
Q903	L'intxn IKNAR, QC	N47 11.6	W074 09.5			
	à l'intxn NOSUT, QC	N46 21.6	W073 58.6		186°	51
	à l'intxn LIVBA, QC	N46 14.3	W073 57.1		186°	7
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		186°	12
	à l'intxn DUNUP, QC	N45 17.6	W073 35.4		178°	47
Q904	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn OTONA, ON	N45 37.0	W077 50.0		134°	80
	à l'intxn ROSVO, ON	N45 35.4	W077 28.8		108°	15
	à l'intxn AGNEX, ON	N45 33.6	W077 05.2		108°	17
	à l'intxn OLIGO, ON	N45 29.4	W076 15.0		109°	35
Q905	Frontière Can/É.U.	N43 19.2	W082 15.6			
	à l'intxn DASIR, ON	N43 19.3	W082 14.9		088°	1
	à l'intxn SIKBO, ON	N43 39.2	W079 21.0		088°	128
	à l'intxn TALEB, ON	N44 01.0	W078 23.3		073°	47
	à l'intxn BOMET, ON	N44 10.2	W077 59.0		073°	20
	à l'intxn SENLU, ON	N44 19.5	W077 34.4		074°	20
Q906	L'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5			
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		142°	283
	à l'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3		082°	207
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		140°	148
Q907	L'intxn GADAV, ON	N42 42.5	W082 29.4			
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		078°	65
	à l'intxn SIKBO, ON	N43 39.2	W079 21.0		074°	84
	à l'intxn AGNOB, ON	N44 12.1	W077 30.1		077°	87
	à l'intxn LORKA, ON	N44 46.1	W076 13.0		069°	65
	à l'intxn ADVIK, ON	N45 08.1	W074 46.6		082°	65
	à l'intxn ATENE, QC	N46 14.3	W070 15.5		082°	201
	L'intxn IMAMA, NB	N46 44.2	W067 47.3			
	à l'intxn MIILS, NB	N46 52.4	W067 02.9		091°	32
	à l'intxn SATIP, QC	N47 25.5	W061 46.7		096°	218
	à l'intxn MIVAD, NL	N47 40.8	W054 09.1		102°	310
Q908	L'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2			
	à l'intxn ELTAX, SK	N51 57.4	W105 35.7		097°	44
	à l'intxn YOUNG, SK	N51 51.3	W105 06.4		099°	19
	à l'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7		100°	105
	à l'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4		101°	151
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		092°	233
	à l'intxn FELTN, ON	N48 39.9	W089 05.6		116°	160
Q909	L'intxn NOSIV, AB	N50 54.4	W113 17.5			
	à l'intxn DESNU, AB	N50 02.7	W111 11.5		108°	96
	à l'intxn PEMDU, SK	N49 00.2	W108 29.9		107°	122

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q910	L'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6			
	à l'intxn KITOP, QC	N46 47.4	W071 29.2		063°	8
	à l'intxn GADAL, QC	N47 05.8	W071 04.7		057°	25
	à l'intxn KESLU, QC	N47 29.9	W070 29.2		060°	34
	au VOR/DME Baie-Comeau, QC	N49 08.0	W068 13.3		058°	134
	à l'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4		065°	101
	au VOR/DME Natash, QC	N50 11.0	W061 46.9		107°	173
Q911	L'intxn TAGET, QC	N46 53.0	W075 49.2			
	à l'intxn IKMOL, QC	N46 41.6	W075 30.7		146°	17
	à l'intxn OLASI, QC	N46 19.8	W074 56.2		146°	32
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		147°	25
	à l'intxn EMPEK, QC	N45 55.0	W074 20.7		155°	10
	à l'intxn SATOT, QC	N45 50.5	W074 15.5		155°	6
	à l'intxn PIGNA, QC	N45 45.2	W074 09.3		155°	7
Q913	L'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7			
	à l'intxn DEDKI, ON	N43 41.4	W078 43.1		079°	111
	à l'intxn IGSEB, ON	N43 54.3	W077 19.8		089°	62
	à l'intxn RAKAM, ON	N44 01.3	W076 29.7		091°	37
Q915	L'intxn DATNO, BC	N50 03.9	W116 08.6			
	à l'intxn SAVEL, AB	N56 40.0	W111 17.2		007°	433
	à l'intxn IKLIX, SK	N59 33.3	W108 31.1		011°	195
Q916	L'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2			
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		050°	230
	au VOR/DME Lynn Lake, MB	N56 51.8	W101 04.5		354°	174
Q917	Frontière Can/É.U.	N46 18.9	W084 07.1			
	à l'intxn ULUTO, ON	N46 18.3	W084 05.7		133°	1
	à l'intxn MUSIT, ON	N45 23.8	W082 25.2		135°	89
	à l'intxn DUTEL, ON	N44 40.0	W081 17.8		141°	65
	à l'intxn PEPLA, ON	N43 47.8	W080 00.9		142°	76
	à l'intxn PIKSA, ON	N43 07.7	W079 04.4		144°	57
	à frontière Can/É.U.	N43 07.4	W079 03.9		145°	1
Q919	Le VOR/DME La Ronge, SK	N55 09.5	W105 16.0			
	à l'intxn POLLE, SK	N54 46.5	W103 50.0		105°	55
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		107°	108
	à l'intxn POPLR, MB	N52 42.6	W097 38.4		114°	145
	à l'intxn KAIIN, MB	N52 20.4	W096 42.7		120°	41
	à l'intxn KALLU, ON	N51 35.5	W094 55.8		121°	80
	au VOR/DME Red Lake, ON	N51 04.3	W093 45.7		124°	54
	à l'intxn RIONA, ON	N50 28.0	W092 33.9		128°	58
	à l'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3		131°	33
	à l'intxn OVORA, ON	N48 44.6	W086 19.7		110°	233
	à l'intxn MEBSI, ON	N48 35.6	W085 31.9		112°	33
	à l'intxn DASUG, ON	N47 34.4	W080 49.3		113°	199
	à l'intxn NAGNO, QC	N46 42.2	W077 28.5		120°	147
	à l'intxn BEMOG, QC	N46 09.0	W075 34.4		125°	85
	à l'intxn UDGAK, QC	N46 06.3	W075 05.4		111°	20
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		112°	25

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q921	L'intxn TALEB, ON	N44 01.0	W078 23.3			
	à l'intxn BOMET, ON	N44 10.2	W077 59.0		073°	20
	à l'intxn NOPOT, ON	N44 17.3	W077 32.9		080°	20
	à l'intxn TIGET, ON	N44 23.4	W077 09.7		081°	18
	à l'intxn IPTOS, ON	N44 55.3	W076 13.4		063°	51
	à l'intxn VERTI, ON	N45 15.0	W074 50.5		083°	62
	à l'intxn AGLUK, QC	N46 12.6	W073 22.2		059°	85
	à l'intxn NOVID, QC	N46 15.1	W073 13.4		081°	7
	à l'intxn SOKYE, QC	N46 21.5	W072 51.1		081°	17
	à l'intxn KETRU, QC	N46 27.2	W072 31.3		082°	15
	à l'intxn PESAC, QC	N46 32.9	W072 11.2		082°	15
	à l'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6		082°	25
Q922	L'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2			
	à l'intxn AMENU, MB	N51 06.1	W100 03.2		092°	257
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		097°	290
	à l'intxn BESEL, ON	N47 58.0	W084 47.2		107°	334
Q923	Frontière Can/É.U.	N43 43.1	W082 09.0			
	à l'intxn KARIT, ON	N43 43.4	W082 08.7		051°	0
	à l'intxn DUTEL, ON	N44 40.0	W081 17.8		041°	67
	au VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2		043°	255
Q924	L'intxn BEKRR, ON	N48 00.4	W089 55.7			
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		056°	25
Q925	Le VOR/DME Grande Prairie, AB	N55 10.5	W119 01.8			
	à l'intxn KODIT, AB	N52 37.8	W115 47.5		124°	191
	à l'intxn MATIR, AB	N52 00.9	W115 04.8		129°	45
	à l'intxn ALSIV, AB	N51 54.4	W114 57.3		130°	8
	à l'intxn SEKAN, AB	N51 47.8	W114 50.0		130°	8
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		130°	8
	à l'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3		130°	8
Q927	L'intxn SEKOM, AB	N49 38.1	W113 35.2			
	à l'intxn UBVAL, AB	N50 37.7	W113 53.1		335°	61
Q929	L'intxn TALNO, QC	N44 59.6	W074 21.6			
	à l'intxn EPTUL, QC	N45 04.6	W073 54.4		088°	20
	à l'intxn EBDOT, QC	N45 05.4	W073 34.0		100°	15
	à l'intxn TOXAL, QC	N45 08.6	W071 34.9		101°	84
Q931	L'intxn IPTAN, AB	N49 37.1	W114 08.4			
	à l'intxn OTARA, AB	N50 37.4	W114 03.6		348°	60
Q933	L'intxn AVROM, AB	N51 28.9	W113 47.8			
	à l'intxn OBTAD, AB	N51 35.8	W113 45.2		359°	7
	à l'intxn MAPUX, AB	N52 45.0	W113 18.5		358°	71
Q935	Frontière Can/É.U.	N43 16.2	W082 17.1			
	à l'intxn OMRAK, ON	N43 16.3	W082 15.9		097°	1
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		111°	53
	à l'intxn IKNAV, ON	N42 57.7	W078 58.1		102°	94
	à frontière Can/É.U.	N42 57.7	W078 58.0		110°	0
Q937	L'intxn DEDKI, ON	N43 41.4	W078 43.1			
	à l'intxn TULEG, ON	N43 43.9	W076 43.2		099°	87
Q940	L'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4			
	à l'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3		087°	263

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q941	L'intxn TAKOL, QC	N45 39.0	W075 11.9			
	à l'intxn IPSAK, QC	N45 45.4	W074 51.5		080°	16
	à l'intxn BOKLU, QC	N45 50.4	W074 35.7		080°	12
	à l'intxn EMPEK, QC	N45 55.0	W074 20.7		080°	11
	à l'intxn ESTEL, QC	N45 57.9	W074 11.0		081°	7
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		081°	12
	à l'intxn AGLUK, QC	N46 12.6	W073 22.2		081°	25
Q945	OSMEE, MB, intxn	N49 00.0	W100 50.0			
	To SEGAP, MB, intxn	N49 54.6	W099 56.7		026°	65
Q947	L'intxn AVVON, ON	N45 10.1	W075 02.3			
	à l'intxn VIKNO, ON	N45 15.5	W074 36.9		086°	19
	à l'intxn LAFIT, QC	N45 18.5	W074 23.0		087°	10
	à l'intxn PUXER, QC	N45 24.0	W072 51.3		098°	65
	à l'intxn PUSOD, QC	N45 30.1	W071 29.7		098°	58
	à l'intxn OMALI, QC	N45 30.7	W071 20.0		100°	7
Q949	L'intxn VIDRI, BC	N50 13.6	W121 30.0			
	à l'intxn ROMRA, BC	N52 02.8	W117 39.2		035°	182
	à l'intxn URPUX, AB	N52 39.9	W116 12.0		038°	65
	à l'intxn ELLKS, AB	N53 16.4	W114 41.1		039°	66
Q951	L' intxn GADAV, ON	N42 42.5	W082 29.4			
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		078°	65
	à l'intxn SIKBO, ON	N43 39.2	W079 21.0		074°	84
	à l'intxn SANIN, ON	N44 04.7	W077 25.9		083°	87
	à l'intxn OLABA, ON	N44 28.6	W076 12.2		077°	58
	à l'intxn ALONI, ON	N44 38.9	W075 39.2		078°	26
	à l'intxn KATEK, ON	N44 40.8	W075 32.4		082°	5
	L'intxn TALNO, QC	N44 59.6	W074 21.6			
	à l'intxn EPTUL, QC	N45 04.6	W073 54.4		088°	20
	à l'intxn RABIK, QC	N45 17.9	W072 36.6		089°	56
	à l'intxn MOBAL, QC	N45 20.3	W071 51.8		100°	32
	à l'intxn ANTOV, QC	N45 25.7	W071 01.4		096°	36
	à l'intxn KERVO, QC	N45 26.7	W070 39.0		101°	16
	L'intxn DANOL, NB	N45 41.8	W067 48.2			
	à l'intxn PUXOP, NB	N45 56.7	W066 26.4		091°	59
	à l'intxn EMLOB, NB	N45 59.0	W066 09.6		095°	12
	à l'intxn OMVEV, NB	N46 02.0	W065 47.2		095°	16
	à l'intxn ITPAX, NB	N46 06.8	W065 09.6		096°	27
	à l'intxn NABIN, NB	N46 10.6	W064 36.1		097°	24
	à l'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2		099°	62
	à l'intxn SILRO, NL	N47 00.0	W058 35.0		093°	192
Q953	L'intxn ANTAK, BC	N49 21.0	W115 51.5			
	à l'intxn SIGPA, BC	N50 07.0	W115 11.4		014°	53
	à l'intxn TULOB, AB	N50 35.6	W114 45.8		015°	33
	à l'intxn IGVEP, AB	N50 42.5	W114 39.5		015°	8

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q955	L'intxn MIGLO, ON	N44 38.2	W076 12.6			
	à l'intxn REEDO, ON	N44 42.2	W075 58.9		080°	11
	à l'intxn IGVUD, ON	N44 50.4	W075 28.1		082°	23
	à l'intxn EPMOK, ON	N44 59.1	W074 57.1		082°	24
	à l'intxn ARVIE, ON	N45 07.1	W074 37.1		074°	16
	à l'intxn HABBS, ON	N45 12.3	W074 25.0		072°	10
	à l'intxn COMAU, QC	N45 21.6	W074 03.4		073°	18
	à l'intxn MITIG, QC	N45 27.5	W073 55.8		057°	8
Q957	L'intxn VOBUK, AB	N49 43.0	W113 12.0			
	à l'intxn GADKI, AB	N50 39.8	W113 41.4		328°	60
	To RIGAD, AB, intxn	N51 43.2	W114 22.9		324°	69
	To UKRAM, AB, intxn	N52 46.1	W113 56.4		360°	65
Q959	L'intxn WAINN, AB	N53 02.0	W110 50.0			
	à l'intxn MEETO, SK	N53 35.6	W107 21.4		061°	129
	à l'intxn SEDUR, SK	N54 06.8	W106 41.1		026°	39
	au VOR/DME La Ronge, SK	N55 09.5	W105 16.0		027°	80
Q961	L'intxn LOMLO, AB	N51 04.2	W113 23.2			
	à l'intxn PERTU, AB	N51 03.6	W113 13.1		081°	6
	à l'intxn TULOV, AB	N50 55.6	W111 28.5		082°	67
	à l'intxn DAPOP, AB	N50 52.5	W110 00.0		079°	56
Q963	L'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0			
	à l'intxn MOOTO, AB	N53 52.7	W113 42.1		354°	42
	à l'intxn LERUP, AB	N53 57.6	W113 40.9		354°	5
	à l'intxn CALLY, AB	N55 07.9	W113 23.4		354°	71
	à l'intxn SELUM, AB	N55 31.1	W112 50.1		025°	30
	à l'intxn ALGAR, AB	N56 00.9	W112 05.8		026°	39
	au VOR/DME Fort McMurray, AB	N56 38.8	W111 07.3		027°	50
	To TULAG, SK, intxn	N56 41.9	W107 53.4		074°	107
	To PETMA, SK, intxn	N56 05.6	W106 03.1		109°	71
	To La Ronge, SK, VOR/DME	N55 09.5	W105 16.0		144°	62
Q965	L'intxn SAXOL, AB	N51 28.0	W113 38.0			
	à l'intxn PEPGO, AB	N51 33.5	W113 36.0		358°	6
	à l'intxn RODKU, AB	N52 06.7	W113 23.6		358°	34
	à l'intxn ALKIK, AB	N52 47.6	W113 07.7		359°	42
Q967	L'intxn VETBI, AB	N51 12.1	W113 25.4			
	à l'intxn SESDA, AB	N51 11.3	W113 13.1		082°	8
	à l'intxn RABOX, AB	N51 05.4	W111 55.7		082°	49
	à l'intxn GUDOG, AB	N51 31.0	W110 00.0		056°	77
	à l'intxn IMOTA, SK	N51 55.0	W108 0.00		058°	78
Q969	L'intxn DUXAR, BC	N56 46.3	W129 25.7			
	à l'intxn MUXAT, BC	N57 38.4	W130 34.9		306°	64
	à l'intxn MITOM, BC	N58 19.2	W131 32.0		305°	51
	à l'intxn BOTAD, BC	N58 38.2	W131 59.6		304°	24
	à l'intxn AXUBI, BC	N59 04.3	W132 38.6		304°	33
	à l'intxn GOROV, BC	N59 18.4	W133 00.0		303°	18
	à l'intxn IRGIP, YT	N60 02.7	W134 10.5		303°	57
	au VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3		302°	45

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
Q971	L'intxn NUBEG, AB	N54 16.9	W113 59.1			
	à l'intxn WAINN, AB	N53 02.0	W110 50.0		108°	135
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		095°	159
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		132°	114
	à l'intxn CIPTA, SK	N48 59.9	W102 20.3		126°	141
Q979	L'intxn LOMLO, AB	N51 04.2	W113 23.2			
	à l'intxn PERTU, AB	N51 03.6	W113 13.1		081°	6
	à l'intxn TULOV, AB	N50 55.6	W111 28.5		082°	67
	à l'intxn IMOTA, SK	N51 55.0	W108 00.0		051°	143
Q983	L'intxn CILLI, BC	N49 03.8	W121 23.7			
	à l'intxn MENBO, BC	N50 23.4	W116 08.4		050°	219
	à l'intxn NORET, BC	N50 32.4	W115 27.2		055°	28
	à l'intxn PIBSO, BC	N50 34.9	W115 15.3		056°	8
	à l'intxn AMITO, AB	N50 37.5	W115 03.4		056°	8
	à l'intxn SEDEL, AB	N50 40.0	W114 51.4		057°	8
	à l'intxn IGVEP, AB	N50 42.5	W114 39.5		057°	8
Q991	L'intxn VETBI, AB	N51 12.1	W113 25.4			
	à l'intxn SESDA, AB	N51 11.3	W113 13.1		082°	8
	à l'intxn RABOX, AB	N51 05.4	W111 55.7		082°	49
	à l'intxn LIBOS, SK	N50 48.8	W109 00.0		084°	112
Q995	L'intxn BITGA, AB	N51 29.5	W113 58.4			
	à l'intxn MIREK, AB	N51 37.2	W113 55.8		357°	8
	à l'intxn OILRS, AB	N52 37.5	W113 31.2		359°	62
Q997	L'intxn KESKA, QC	N45 36.9	W074 08.8			
	à l'intxn BIPKO, QC	N45 43.4	W074 21.7		320°	11
	à l'intxn BOKLU, QC	N45 50.4	W074 35.7		319°	12
	à l'intxn KISUK, QC	N45 53.7	W074 55.1		298°	14
	à l'intxn SASID, QC	N46 02.0	W075 45.0		297°	36
	à l'intxn EPRES, QC	N46 11.8	W075 58.4		329°	14
	à l'intxn JUNIS, QC	N46 47.3	W076 48.1		329°	49
	à l'intxn REZIN, QC	N47 43.6	W078 13.9		327°	81
	à l'intxn EBDOG, QC	N47 59.5	W078 38.9		325°	23
	au NDB Rouyn, QC	N48 10.4	W078 56.3		325°	16
T261	L'intxn VOKEB, BC	N49 00.0	W119 26.8			
	à l'intxn AMEDI, BC	N49 35.8	W119 36.2		336°	36
	à l'intxn PIGLU, BC	N49 50.8	W119 49.6		315°	17
T266	L'intxn SPUTA, YT	N59 42.7	W135 16.7			
	à l'intxn COALE, YT	N60 27.3	W135 10.5		346°	45
	au VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3		348°	10
T331	L'intxn BEKRR, ON	N48 00.4	W089 55.7			
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		056°	25
T407	L'intxn ZOMTA, MB	N49 00.0	W097 07.9			
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		353°	55
T601	L'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3			
	au VOR Gander, NL	N48 54.0	W054 32.1		069°	278

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T602	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W112 02.7			
	à l'intxn ALVOL, BC	N49 51.0	W120 35.4		053°	60
	à l'intxn NOVAR, BC	N50 40.4	W116 23.4		055°	169
	à l'intxn ITRIT, AB	N50 51.1	W115 20.1		059°	42
	à l'intxn OTVAD, AB	N50 54.8	W114 57.2		060°	15
	à l'intxn UKSAP, AB	N50 56.7	W114 44.9		061°	8
	à l'intxn ROVMA, AB	N50 58.5	W114 33.5		061°	7
T603	L'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6			
	à l'intxn KITOP, QC	N46 47.4	W071 29.2		063°	8
	à l'intxn GADAL, QC	N47 05.8	W071 04.7		057°	25
	à l'intxn KESLU, QC	N47 29.9	W070 29.2		060°	34
	au VOR/DME Baie-Comeau, QC	N49 08.0	W068 13.3		058°	134
	à l'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4		065°	101
T604	Le VOR Wabush, NL	N52 57.6	W066 51.2	NAVAID		
	à l'intxn PEKRO, NL	N53 09.4	W064 06.2	YZV 044° & YWK 101°	100°	100
	au VOR Goose, NL	N53 19.2	W060 17.6	NAVAID	103°	138
T606	L'intxn KEINN, BC	N49 49.0	W123 43.9	YVR 316° & YWL 180°		
	à l'intxn ELIDI, BC	N50 00.4	W123 36.9	TOU 359°/110 DME	005°	12
	à l'intxn HEIRE, BC	N50 54.0	W123 03.9	YWL 180°/87 DME	004°	58
	au VOR Williams Lake, BC	N52 14.2	W122 10.1		005°	87
	à l'intxn RUNNY, BC	N52 50.4	W121 59.8		354°	37
	à l'intxn HUTON, BC	N53 51.4	W121 41.4		354°	62
	à l'intxn RAPID, BC	N54 14.5	W121 34.2		354°	23
	à l'intxn STAHL, BC	N54 43.0	W121 25.2		354°	29
	à l'intxn MOOZE, BC	N55 20.5	W121 12.9		354°	38
	au VOR/DME Fort St. John, BC	N56 17.1	W120 53.7		354°	58
T608	Frontière Can/É.U.	N43 10.6	W082 19.9			
	à l'intxn KATNO, ON	N43 10.6	W082 19.5		115°	0
	à l'intxn BOSEP, ON	N43 06.3	W082 00.5		115°	15
	à l'intxn HAVOK, ON	N43 01.3	W081 36.2		114°	19
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		092°	23
	à l'intxn BIMRO, ON	N43 01.7	W080 19.0		103°	34
	à l'intxn UKNIX, ON	N42 56.7	W078 55.1		104°	62
T609	L'intxn XUBED, BC	N49 03.3	W125 56.9			
	à l'intxn ROLBU, BC	N48 53.0	W125 21.8		097°	25
	à l'intxn SEGEX, BC	N48 55.1	W124 59.3		065°	15
	à l'intxn VIBGA, BC	N48 55.8	W124 51.5		066°	5
	à l'intxn DASMU, BC	N48 57.3	W124 34.6		066°	11
	à l'intxn NOXAG, BC	N49 02.4	W123 34.3		067°	40
T610	L'intxn BOOPY, BC	N50 06.0	W124 35.5			
	à l'intxn GABIN, BC	N49 56.7	W120 57.9		073°	141
T611	L'intxn SENSA, BC	N49 23.2	W121 25.5			
	à l'intxn VOLOX, BC	N50 41.0	W120 20.1		012°	89
T612	L'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2			
	à l'intxn UMETI, NL	N47 34.8	W059 15.5		080°	176
	au VOR/DME Gander, NL	N48 54.0	W054 32.1		083°	205

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T614	L'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7			
	à l'intxn NUBER, ON	N43 27.5	W080 22.7		062°	39
	à l'intxn BOLMO, ON	N43 54.6	W080 03.2		037°	31
	à l'intxn IKLEN, ON	N44 03.4	W079 40.8		072°	18
	à l'intxn MENTI, ON	N44 03.7	W079 35.9		094°	4
	à l'intxn IKLUX, ON	N44 04.5	W079 30.0		090°	4
	à l'intxn ILUSI, ON	N44 08.8	W078 55.9		090°	25
	à l'intxn PEVNI, ON	N44 38.5	W077 45.3		070°	59
	à l'intxn GOTIP, ON	N44 57.9	W076 57.9		072°	39
	à l'intxn TUKIR, ON	N45 15.1	W076 14.3		073°	35
	à l'intxn KANUR, ON	N45 25.9	W075 02.6		090°	52
	à l'intxn SAVEX, ON	N45 30.8	W074 27.8		092°	25
	à l'intxn PUPOV, QC	N45 34.4	W072 20.3		101°	90
	à l'intxn MUTIB, QC	N45 36.5	W071 52.1		098°	20
	à l'intxn DAXUG, QC	N45 38.3	W071 25.8		099°	19
	à l'intxn DERDO, QC	N45 40.8	W070 48.2		099°	26
	à l'intxn VINDI, QC	N45 40.3	W070 31.2		108°	12
T615	L'intxn DUTEG, ON	N48 46.4	W091 38.3			
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		328°	77
	à l'intxn ITBIN, ON	N51 04.0	W093 47.6		333°	84
T616	Frontière Can/É.U.	N43 24.9	W082 12.7			
	à l'intxn RAKAP, ON	N43 25.1	W082 12.1		076°	1
	à l'intxn LEPOS, ON	N43 35.0	W081 38.8		076°	26
	à l'intxn REVUD, ON	N43 49.4	W080 49.6		077°	38
	à l'intxn VITOV, ON	N43 55.6	W080 29.2		077°	16
	à l'intxn AGDUT, ON	N44 00.5	W080 12.8		077°	13
	à l'intxn TONNY, ON	N44 11.1	W079 43.4		073°	24
	à l'intxn KENLU, ON	N44 19.3	W079 12.9		080°	23
	à l'intxn DUGBU, ON	N45 07.0	W077 03.8		073°	104
	à l'intxn DESKI, ON	N45 22.8	W076 20.8		075°	34
	à l'intxn LETAK, ON	N45 24.1	W076 14.8		084°	4
	à l'intxn SELES, ON	N45 26.5	W075 53.8		093°	15
	au VOR/DME Montreal, QC	N45 36.9	W073 58.3		095°	82
	à l'intxn OBTAX, QC	N45 41.7	W073 16.1		095°	30
	à l'intxn CATOG, QC	N45 55.0	W072 53.0		065°	21
	à l'intxn URVAS, QC	N46 04.5	W072 36.3		066°	15
	à l'intxn APLAK, QC	N46 27.6	W071 54.6		066°	37
	à l'intxn PENTU, QC	N46 33.7	W071 43.3		067°	10
T617	L'intxn KEDEM, SK	N55 09.1	W105 16.0			
	à l'intxn DUSMO, MB	N54 40.7	W101 40.9		092°	127
T618	L'intxn CANRY, BC	N49 09.0	W123 20.2			
	à l'intxn SKYPO, BC	N49 43.1	W127 07.9		357°	35
	à l'intxn GABAL, BC	N50 00.5	W123 01.5		357°	18
	à l'intxn WIGHT, BC	N50 42.0	W122 46.2		357°	43
	à l'intxn RONCH, BC	N51 30.7	W122 27.5		357°	50
	au VOR/DME Williams Lake, BC	N52 14.2	W122 10.1		358°	45
T620	L'intxn OMSIK, BC	N50 05.6	W115 10.6			
	à l'intxn NUGAR, BC	N50 10.3	W114 49.0		056°	15
	à l'intxn MEKPI, AB	N50 15.0	W114 26.9		057°	15
	à l'intxn UKRAL, AB	N50 24.5	W114 22.0		003°	10
	à l'intxn DUMRA, AB	N50 38.7	W114 14.7		003°	15

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T622	L'intxn BIRKO, AB	N51 28.6	W113 15.8			
	à l'intxn BORIX, AB	N51 53.6	W110 00.0		063°	124
	à l'intxn OVATA, SK	N52 06.0	W108 00.0		067°	75
T624	L'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8			
	à l'intxn DATAB, QC	N46 27.8	W074 27.5		018°	25
	à l'intxn OBRET, QC	N47 00.0	W074 24.5		018°	32
T628	VOR/DME Lethbridge, AB	N49 38.1	W112 40.1			
	à l'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5		064°	197
	à l'intxn VINBI, SK	N50 28.6	W106 59.2		058°	29
	à l'intxn MEGEX, SK	N50 30.0	W106 44.9		071°	9
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		071°	72
T629	L'intxn COGLE, BC	N49 04.6	W122 33.9			
	à l'intxn SHARD, BC	N49 19.4	W122 32.6		348°	15
	à l'intxn JANEK, BC	N49 40.6	W122 29.6		350°	21
	à l'intxn GARRE, BC	N49 54.4	W122 28.0		349°	14
	à l'intxn GLACE, BC	N50 11.4	W122 25.9		349°	17
	à l'intxn SEATN, BC	N50 42.2	W122 22.1		349°	31
	à l'intxn KANOO, BC	N51 28.3	W122 16.2		349°	46
	au VOR Williams Lake, BC	N52 14.2	W122 10.1		349°	46
T634	L'intxn IKLAX, ON	N44 59.6	W075 44.8			
	à l'intxn REEDO, ON	N44 42.2	W075 58.9		223°	20
	à l'intxn VIBRU, ON	N44 20.4	W076 01.3		197°	22
T636	L'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3			
	à l'intxn MATOR, QC	N46 21.0	W073 20.3		254°	51
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		248°	30
	à l'intxn KANUR, ON	N45 25.9	W075 02.6		247°	60
	à l'intxn KEMVI, ON	N45 15.5	W075 21.6		246°	17
T639	L'intxn EXDEE, AB	N53 38.6	W113 30.8			
	à l'intxn TETAG, AB	N54 04.3	W114 08.0		306°	34
	à l'intxn AROUK, AB	N54 16.7	W114 26.3		305°	16
	au VOR/DME Peace River, AB	N56 12.4	W117 30.7		304°	157
T644	L'intxn BIRKO, AB	N51 28.6	W113 15.8			
	à l'intxn ILADA, AB	N51 18.6	W110 53.1		081°	90
	à l'intxn SHAWI, SK	N51 14.1	W110 00.0		084°	34
T645	L'intxn KELSY, BC	N50 27.3	W126 04.0			
	au NDB Campbell River, BC	N50 00.4	W125 21.5		118°	38
	au TACAN Comox, BC	N49 42.7	W124 53.7		118°	25
	à l'intxn NANOO, BC	N49 15.9	W124 14.7		121°	37
	à l'intxn PIBSI, BC	N48 56.1	W123 40.4		116°	30
	à l'intxn OMVEX, BC	N48 49.2	W123 20.6		102°	15
	à l'intxn BUICK, BC	N48 48.7	W123 07.9		078°	8
	à l'intxn EPSOP, BC	N48 49.9	W123 00.6		060°	5
	à l'intxn PUDGE, BC	N48 55.8	W122 25.6		060°	24
	à l'intxn ROSSS, BC	N48 57.4	W122 16.5		061°	6
	à l'intxn IKLIT, BC	N49 00.1	W122 12.8		026°	4
	à l'intxn TASDI, BC	N49 11.1	W121 58.3		026°	15
	à l'intxn KEKPO, BC	N49 19.3	W121 48.1		024°	11
	à l'intxn SENSA, BC	N49 23.2	W121 25.5		060°	15

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T646	Le VOR/DME Cranbook, BC	N49 33.3	W116 05.3			
	à l'intxn PNASK, BC	N49 45.4	W119 58.1		019°	28
	à l'intxn WTMAN, BC	N50 15.2	W119 25.2		020°	37
	à l'intxn HUMEK, BC	N50 21.3	W119 18.3		020°	8
	à l'intxn ENDBY, BC	N50 40.7	W118 56.3		020°	24
	à l'intxn ATHUR, BC	N50 00.6	W117 12.3		105°	78
	au VOR/DME Princeton, BC	N49 22.9	W120 22.4		107°	51
T647	Frontière Can/É.U.	N48 36.3	W093 23.1			
	à l'intxn IRKES, ON	N48 37.3	W093 22.6		019°	1
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		019°	77
	à l'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3		063°	36
T649	L'intxn KESKA, QC	N45 36.9	W074 08.8			
	à l'intxn BIPKO, QC	N45 43.4	W074 21.7		320°	11
	à l'intxn BOKLU, QC	N45 50.4	W074 35.7		319°	12
	à l'intxn KISUK, QC	N45 53.7	W074 55.1		298°	14
	à l'intxn SASID, QC	N46 02.0	W075 45.0		297°	36
	à l'intxn EPRES, QC	N46 11.8	W075 58.4		329°	14
	à l'intxn JUNIS, QC	N46 47.3	W076 48.1		329°	49
	à l'intxn REZIN, QC	N47 43.6	W078 13.9		327°	81
	à l'intxn EBDOG, QC	N47 59.5	W078 38.9		325°	23
	au NDB Rouyn, QC	N48 10.4	W078 56.3		325°	16
T650	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W122 02.7			
	à l'intxn VOLOX, BC	N50 41.0	W120 20.1		027°	96
	à l'intxn STUMM, BC	N50 21.2	W119 50.9		121°	27
	au NDB Kelowna, BC	N50 03.7	W119 25.0		121°	24
T652	L'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3			
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		310°	8
	à l'intxn SEKAN, AB	N51 47.8	W114 50.0		310°	8
	à l'intxn ANTID, AB	N52 53.0	W114 15.3		003°	69
T654	L'intxn IGSUB, ON	N47 41.7	W079 50.9			
	à l'intxn MEPKA, QC	N48 12.4	W078 50.1		064°	51
T656	L'intxn SASOB, ON	N49 24.7	W082 28.2			
	à l'intxn KEBMA, ON	N48 34.2	W081 22.6		149°	66
	à l'intxn FRALK, ON	N46 55.6	W080 53.0		179°	101
	à l'intxn BUDAG, ON	N46 37.5	W080 47.9		179°	18
T660	L'intxn ALIDO, QC,	N45 44.4	W075 40.8			
	à l'intxn SEMRO, QC	N46 16.7	W074 12.6		075°	69
	à l'intxn NOSUT, QC	N46 21.6	W073 58.6		077°	11
	à l'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3		083°	75
	à l'intxn UDBAM, QC	N46 45.4	W071 58.9		117°	13
	à l'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6		117°	15
	à l'intxn FLEUR, QC	N46 59.3	W070 27.8		085°	51
	à l'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3		053°	58
	à l'intxn MODAS, QC	N48 17.8	W068 43.6		063°	48
	à l'intxn EPMAL, QC	N48 22.6	W068 35.9		064°	7
	à l'intxn KISUV, QC	N48 36.7	W068 12.5		064°	21
	à l'intxn BUBIX, QC	N49 19.7	W067 22.5		054°	54
	à l'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4		055°	69
	au VOR/DME Wabush, NL	N52 57.6	W066 51.2		010°	165

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T662	Le VOR Montréal, QC	N45 36.9	W073 58.3			
	à l'intxn MAIRE, QC	N45 42.5	W073 07.4		095°	36
	à l'intxn OKOPO, QC	N45 43.5	W072 57.7		096°	7
	à l'intxn MUVKA, QC	N45 44.8	W072 45.7		096°	8
	à l'intxn SILVI, QC	N45 47.0	W072 22.9		097°	16
	à l'intxn VIKBU, QC	N45 49.0	W072 02.5		097°	14
	à l'intxn ILERO, QC	N45 52.2	W071 29.0		097°	24
	à l'intxn ODBOS, QC	N45 55.5	W070 50.8		098°	27
	à l'intxn DEPRI, QC	N45 57.2	W070 15.4		101°	25
T663	L'intxn AGNEX, ON	N45 33.6	W077 05.2			
	au NDB Pembroke, ON	N45 48.2	W077 13.1		351°	16
T664	Le VOR/DME Sandspit, BC	N53 15.1	W131 48.4			
	au NDB Prince Rupert, BC	N54 15.8	W130 25.4		021°	78
	à l'intxn ITKET, BC	N54 28.1	W128 34.7		060°	66
	à l'intxn NUGUV, BC	N54 44.8	W127 06.5		053°	54
T672	Le VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1			
	à l'intxn IGTAS, NS	N45 04.6	W062 56.9		080°	21
	à l'intxn NOTOP, NS	N45 27.2	W062 00.7		077°	46
	à l'intxn PERLU, NL	N47 17.4	W054 02.8		086°	349
T674	L'intxn BOXON, BC	N49 26.8	W117 34.5			
	à l'intxn WHATS, BC	N49 58.0	W118 16.3		304°	41
	à l'intxn ENDBY, BC	N50 40.7	W118 56.3		314°	50
T675	L'intxn KEBMO, ON	N49 47.3	W094 21.8			
	à l'intxn VESRU, ON	N49 49.9	W092 44.6		087°	63
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		126°	161
	à frontière Can/É.U.	N48 13.2	W088 44.3		097°	28
	à frontière Can/É.U.	N48 11.0	W088 03.6		099°	27
	à l'intxn NUBAM, ON	N47 57.0	W084 49.4		100°	131
	à frontière Can/É.U.	N46 30.5	W084 20.7		174°	89
T676	L'intxn MERYT, BC	N49 56.5	W120 57.7			
	à l'intxn NADPI, BC	N51 42.9	W117 20.4		034°	174
	à l'intxn ANDIE, AB	N52 59.2	W114 23.2		038°	133
T677	L'intxn MAIRE, QC	N45 42.5	W073 07.4			
	à l'intxn TAKIN, QC	N45 50.2	W072 51.1		070°	14
	à l'intxn UKPAM, QC	N45 58.5	W072 33.3		070°	15
	à l'intxn MISOP, QC	N46 07.7	W072 16.7		066°	15
	à l'intxn IGTER, QC	N46 23.5	W071 48.1		066°	25
	à l'intxn OBTEK, QC	N46 47.4	W071 17.0		057°	32
	à l'intxn SIMTO, QC	N47 03.4	W070 49.8		065°	24
	à l'intxn MIVAX, QC	N47 26.4	W070 09.6		065°	36
	à l'intxn ANATI, QC	N47 45.4	W069 35.3		066°	30
	au VOR/DME Baie-Comeau, QC	N49 08.0	W068 13.3		049°	99
T678	L'intxn ILUKI, SK	N50 25.9	W104 40.0			
	à l'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7		050°	98
T679	L'intxn KIROD, MB	N53 57.5	W097 50.6			
	à l'intxn DUXIP, MB	N55 48.3	W097 51.7		356°	111

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T680	L'intxn DICEN, QC	N46 48.0	W072 17.3			
	à l'intxn LIVBA, QC	N46 14.3	W073 57.1		260°	77
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		258°	25
	à l'intxn KISUK, QC	N45 53.7	W074 55.1		257°	20
	à l'intxn LETAK, ON	N45 24.1	W076 14.8		257°	63
T681	L'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2			
	à l'intxn REVUB, ON	N48 42.3	W088 45.2		049°	38
	à l'intxn BILII, ON	N49 01.3	W088 15.7		050°	27
	à l'intxn OVORA, ON	N48 44.6	W086 19.7		106°	78
	à l'intxn NUBAM, ON	N47 57.0	W084 49.4		134°	77
T682	Le VOR/DME Whitecourt, AB	N54 08.7	W115 47.8			
	à l'intxn EXDEE, AB	N53 38.6	W113 30.8		094°	87
	à l'intxn RYLEY, AB	N53 16.4	W112 19.2		103°	48
	à l'intxn WAINN, AB	N53 02.0	W110 50.0		091°	56
	à l'intxn OMREG, AB	N53 18.6	W110 04.4		046°	32
T683	L'intxn OVORA, ON	N48 44.6	W086 19.7			
	à l'intxn EPTOS, ON	N49 46.2	W086 59.1		344°	67
T684	L'intxn LYTON, BC	N50 15.0	W121 50.7			
	à l'intxn VIDRI, BC	N50 13.6	W121 30.0		080°	13
	à l'intxn DURAK,BC	N50 08.7	W120 25.0		080°	42
T685	Le DME Midland, ON	N44 34.9	W079 47.6			
	à l'intxn LOYED, ON	N45 04.8	W079 41.7		018°	30
	à l'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5		019°	78
	à l'intxn LUNGE, ON	N47 33.3	W080 27.4		341°	83
	à l'intxn KEBMA, ON	N48 34.2	W081 22.6		339°	71
T686	L'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3			
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		310°	8
	à l'intxn VIMBA, AB	N52 04.1	W114 30.6		003°	24
	à l'intxn OLIMI, AB	N52 48.9	W114 06.6		003°	47
T687	L'intxn VOLOX, BC	N50 41.0	W120 20.1			
	à l'intxn KEGPI, BC	N50 41.0	W119 40.3		074°	25
	à l'intxn ENDBY, BC	N50 40.7	W118 56.3		075°	28
	à l'intxn CHITE, BC	N50 02.6	W116 09.1		093°	114
	Le NDB Skookum (Cranbrook), BC	N49 57.3	W115 47.5		096°	15
T688	L'intxn TOVUM, AB	N49 14.5	W112 48.9			
	à l'intxn ETLEM, AB	N49 26.1	W112 53.2		333°	12
	à l'intxn EBGAL, AB	N50 41.8	W113 22.3		332°	78
	L'intxn KICKS, ON	N44 20.7	W080 27.8			
	à l'intxn WALPP, ON	N44 32.1	W080 46.7		320°	18
	au VOR/DME Wiarton, ON	N44 44.7	W081 06.3		322°	19
	à l'intxn WALAC, ON	N45 46.7	W082 03.6		336°	74
	à l'intxn NAKBU, ON	N46 21.1	W082 33.7		338°	40
T690	L'intxn EBGAL, AB	N50 41.8	W113 22.3			
	à l'intxn VESDO, AB	N49 58.7	W111 19.1		104°	90
T691	L'intxn SEGAP, MB	N49 54.6	W099 56.7			
	à l'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7		306°	126
	à l'intxn AMAGU, SK	N53 12.9	W105 40.4		309°	167

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T692	Le VOR/DME Prince George, BC	N53 53.7	W122 27.3			
	à l'intxn FIGGI, BC	N54 16.2	W121 59.2		018°	28
	à l'intxn STAHL, BC	N54 43.0	W121 25.2		019°	33
	à l'intxn KISKK, BC	N55 12.8	W120 46.0		020°	37
	à l'intxn ROLLA, BC	N55 45.8	W120 00.1		021°	42
	au VOR/DME Peace River, AB	N56 12.4	W117 30.7		054°	88
T693	Le VOR/DME Montreal, QC	N45 36.9	W073 58.3			
	à l'intxn SINRO, QC	N45 53.9	W073 33.3		059°	24
	à l'intxn LOKBU, QC	N46 06.2	W073 14.7		061°	18
	à l'intxn NOVID, QC	N46 15.1	W073 13.4		020°	9
	à l'intxn BERUT, QC	N46 56.1	W072 29.2		051°	51
	à l'intxn IGSAS, QC	N48 01.0	W071 16.2		052°	82
	à l'intxn IPTAL, QC	N48 43.8	W069 09.8		078°	95
	à l'intxn KISUV, QC	N48 36.7	W068 12.5		117°	38
	à l'intxn WOPAC, QC	N48 39.6	W067 18.7		102°	36
	à l'intxn UBTEV, QC	N48 44.8	W065 02.0		103°	91
	au VOR/DME Gaspé, QC	N48 45.8	W064 24.3		105°	25
T694	L'intxn IGSOD, AB	N52 29.5	W116 07.7			
	à l'intxn OBNAP, AB	N51 45.9	W115 17.7		129°	53
	à l'intxn VOKIM, AB	N51 30.9	W115 01.0		130°	18
	à l'intxn TAMVU, AB	N51 17.0	W114 45.7		130°	17
	à l'intxn AGMAK, AB	N51 13.0	W114 34.7		105°	8
T695	Le VOR/DME Princeton, BC	N49 22.9	W120 22.4			
	à l'intxn KEPNA, BC	N49 44.5	W120 21.8		345°	22
	à l'intxn AMBRO, BC	N49 59.4	W120 21.4		345°	15
	à l'intxn ICOLA, BC	N50 10.2	W120 21.1		345°	11
	à l'intxn CHAPT, BC	N50 28.9	W120 20.5		345°	19
	à l'intxn VOLOX, BC	N50 41.0	W120 20.1		345°	12
	à l'intxn FLOON, BC	N51 00.3	W120 42.3		308°	24
	à l'intxn MIBTI, BC	N51 26.6	W121 12.8		308°	33
	à l'intxn ALTAG, BC	N51 53.1	W121 44.4		307°	33
	au VOR/DME Williams Lake, BC	N52 14.2	W122 10.1		307°	26
T696	L'intxn AMEKI, AB	N50 55.6	W109 59.4			
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		045°	144
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		050°	230
	à l'intxn KIROD, MB	N53 57.5	W097 50.6		083°	115
T697	Le VOR/DME Wabush, NL	N52 57.6	W066 51.2			
	à l'intxn DENSO, NL	N53 35.4	W064 14.1		085°	102
	au VOR/DME Goose Bay, NL	N53 19.2	W060 17.6		114°	142
T698	L'intxn DERDO, QC	N45 40.8	W070 48.2			
	à l'intxn EBGIX, QC	N45 43.5	W070 23.8		096°	17
	L'intxn ACTON, USA	N46 02.6	W067 46.9			
	à l'intxn BEMEK, NB	N46 05.0	W066 27.2		103°	56
	à l'intxn ITPAX, NB	N46 06.8	W065 09.6		104°	54
	à l'intxn NABIN, NB	N46 10.6	W064 36.1		097°	24
	à l'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2		099°	62

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T699	L'intxn OTPUT, QC	N46 52.3	W071 16.9			
	à l'intxn KAROT, QC	N47 06.7	W071 16.7		016°	14
	à l'intxn IGSAS, QC	N48 01.0	W071 16.2		016°	54
	à l'intxn EMBES, QC	N48 32.7	W072 17.7		324°	52
T701	L'intxn GOVAD, BC	N49 02.8	W125 42.3			
	à l'intxn SIGTA, BC	N49 03.6	W125 09.5		072°	22
	à l'intxn FOCHE, BC	N49 03.8	W124 47.8		073°	14
	à l'intxn ANVAP, BC	N49 04.2	W124 17.4		073°	20
	à l'intxn ARRUE, BC	N49 04.4	W124 07.8		073°	6
	à l'intxn CASDY, BC	N49 04.4	W123 58.3		074°	6
	à l'intxn FAXTO, BC	N49 04.6	W123 29.6		074°	19
	au VOR/DME Vancouver, BC	N49 04.6	W123 08.9		074°	14
	Le VOR/DME Princeton, BC	N49 22.9	W120 22.4			
	à l'intxn AMEDI, BC	N49 35.8	W119 36.2		051°	33
	à l'intxn TENYA, BC	N49 50.4	W118 44.4		051°	37
	à l'intxn WHATS, BC	N49 58.0	W118 16.3		052°	20
T702	L'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4			
	à l'intxn KEBMO, ON	N49 47.3	W094 21.8		090°	112
	à l'intxn DUTEG, ON	N48 46.4	W091 38.3		118°	123
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		110°	93
	à l'intxn OVORA, ON	N48 44.6	W086 19.7		079°	128
	à l'intxn IMIXA, ON	N49 46.7	W084 35.5		053°	92
	à l'intxn RABAV, ON	N51 17.5	W080 36.4		066°	178
T703	L'intxn CILLI, BC	N49 03.8	W121 23.7			
	à l'intxn URVEB, BC	N49 20.9	W120 21.9		050°	44
	à l'intxn VOBUD, BC	N50 07.7	W117 16.6		051°	129
	à l'intxn MENBO, BC	N50 23.4	W116 08.4		054°	46
	à l'intxn NORET, AB	N50 32.4	W115 27.2		055°	28
	à l'intxn PIBSO, AB	N50 34.9	W115 15.3		056°	8
	à l'intxn AMITO, AB	N50 37.5	W115 03.4		056°	8
	à l'intxn SEDEL, AB	N50 40.0	W114 51.4		057°	8
	à l'intxn IGVEP, AB	N50 42.5	W114 39.5		057°	8
T705	L'intxn IKNAR, QC	N47 11.6	W074 09.5			
	à l'intxn NOSUT, QC	N46 21.6	W073 58.6		186°	51
	à l'intxn LIVBA, QC	N46 14.3	W073 57.1		186°	7
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		186°	12
	à l'intxn DUNUP, QC	N45 17.6	W073 35.4		178°	47
	à l'intxn EBDOT, QC	N45 05.4	W073 34.0		190°	12
	à l'intxn MUTNA, QC	N45 00.3	W073 33.5		189°	5

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T706	L'intxn ILUKI, SK	N50 25.9	W104 40.0			
	à l'intxn EMLIK, SK	N50 21.5	W102 29.9		084°	83
	à l'intxn KEPKO, MB	N50 04.3	W100 49.6		097°	67
	à l'intxn SEGAP, MB	N49 54.6	W099 56.7		100°	35
	à l'intxn ETMOM, MB	N50 02.9	W099 37.2		051°	15
	à l'intxn VOKIG, MB	N50 06.0	W099 30.0		052°	6
	à l'intxn VIGVO, MB	N50 06.8	W099 16.3		080°	9
	à l'intxn URSOD, MB	N50 06.5	W098 41.5		080°	20
	au NDB DELTA, MB	N50 10.0	W098 18.4		081°	18
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		106°	44
	à l'intxn PRADA, MB	N49 25.5	W095 45.5		113°	65
	à l'intxn GABOV, ON	N49 28.6	W094 02.8		085°	67
	à l'intxn ITBIN, ON	N51 04.0	W093 47.6		006°	96
T707	L'intxn ANTAK, BC	N49 21.0	W115 51.5			
	à l'intxn SIGPA, BC	N50 07.0	W115 11.4		014°	53
	à l'intxn TULOB, AB	N50 35.6	W114 45.8		015°	33
	à l'intxn IGVEP, AB	N50 42.5	W114 39.5		015°	8
T709	Le VOR/DME Val d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2			
	à l'intxn TAGET, QC	N46 53.0	W075 49.2		145°	112
	à l'intxn IKMOL, QC	N46 41.6	W075 30.7		146°	17
	à l'intxn OLASI, QC	N46 19.8	W074 56.2		146°	32
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		147°	25
	à l'intxn EMPEK, QC	N45 55.0	W074 20.7		155°	10
	à l'intxn SATOT, QC	N45 50.5	W074 15.5		155°	6
	à l'intxn PIGNA, QC	N45 45.2	W074 09.3		155°	7
T713	L'intxn BOOTH, BC	N49 31.3	W122 02.7			
	à l'intxn SPUZZ, BC	N49 46.5	W121 23.8		043°	30
	à l'intxn MERYT, BC	N49 56.5	W120 57.7		043°	20
	à l'intxn ICOLA, BC	N50 10.2	W120 21.1		044°	27
	à l'intxn BULIE, BC	N50 16.2	W120 04.6		044°	12
	à l'intxn STUMM, BC	N50 21.2	W119 50.9		045°	10
	à l'intxn SUVAK, BC	N50 34.9	W119 12.9		045°	28
	à l'intxn ENDBY, BC	N50 40.7	W118 56.3		046°	12
	à l'intxn RAGUT, BC	N50 49.6	W117 29.0		065°	56
	à l'intxn WELLF, BC	N50 54.5	W116 36.1		066°	34
T715	L'intxn VETBI, AB	N51 12.1	W113 25.4			
	à l'intxn SESDA, AB	N51 11.3	W113 13.1		082°	8
	à l'intxn RABOX, AB	N51 05.4	W111 55.7		082°	49
	à l'intxn GUDOG, AB	N51 31.0	W110 00.0		056°	77
	à l'intxn IMOTA, SK	N51 55.0	W108 00.0		058°	78
T717	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn SETVO, QC	N46 21.5	W077 31.0		100°	79
	à l'intxn EPRES, QC	N46 11.8	W075 58.4		110°	65
	à l'intxn BEMOG, QC	N46 09.0	W075 34.4		112°	17
	à l'intxn UDGAK, QC	N46 06.3	W075 05.4		111°	20
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		111°	25

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T719	L'intxn DISCO, BC	N48 22.6	W123 09.5			
	à l'intxn VIXOR, BC	N48 43.6	W123 29.1		313°	25
	à l'intxn PIBSI, BC,	N48 56.1	W123 40.4		314°	15
	à l'intxn KATUB, BC	N49 07.7	W123 46.9		324°	12
	à l'intxn KIXET, BC	N49 11.9	W123 52.0		306°	5
	à l'intxn SENRI, BC	N49 19.0	W124 01.1		304°	9
	à l'intxn ITMAV, BC	N49 28.6	W124 10.7		311°	12
	au TACAN Comox, BC	N49 42.7	W124 53.7		281°	31
	au VOR/DME Port Hardy, BC	N50 41.0	W127 22.0		286°	112
	au VOR/DME Sandspit, BC	N53 15.1	W131 48.4		298°	226
	à l'intxn MOCKA, BC	N54 30.4	W133 01.3		313°	87
	à l'intxn EEVER, BC	N54 35.0	W133 05.9		312°	5
T721	L'intxn TALNO, QC	N44 59.6	W074 21.6			
	à l'intxn EPTUL, QC	N45 04.6	W073 54.4		088°	20
	à l'intxn EBDOT, QC	N45 05.4	W073 34.0		100°	15
	à l'intxn TOXAL, QC	N45 08.6	W071 34.9		101°	84
T722	L'intxn SASID, QC	N46 02.0	W075 45.0			
	à l'intxn EPRES, QC	N46 11.8	W075 58.4		329°	14
	à l'intxn PELSU, QC	N46 53.1	W076 34.8		342°	48
	à l'intxn MIXAK, QC	N47 14.5	W076 54.9		340°	26
	au VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2		340°	67
T723	L'intxn SEDOG, ON	N44 00.6	W079 35.1			
	à l'intxn TANGI, ON	N44 23.1	W079 24.1		030°	24
	à l'intxn UDMUG, ON	N44 52.9	W078 58.9		042°	35
	à l'intxn ROSVO, ON	N45 35.4	W077 28.8		067°	77
T725	L'intxn MIGLO, ON	N44 38.2	W076 12.6			
	à l'intxn REEDO, ON	N44 42.2	W075 58.9		080°	11
	à l'intxn IGVUD, ON	N44 50.4	W075 28.1		082°	23
	à l'intxn EPMOK, ON	N44 59.1	W074 57.1		082°	24
	à l'intxn ARVIE, ON	N45 07.1	W074 37.1		074°	16
	à l'intxn HABBS, ON	N45 12.3	W074 25.0		072°	10
	à l'intxn COMAU, QC	N45 21.6	W074 03.4		073°	18
	à l'intxn MITIG, QC	N45 27.5	W073 55.8		057°	8
T727	L'intxn VOBUK, AB	N49 43.0	W113 12.0			
	à l'intxn GADKI, AB	N50 39.8	W113 41.4		328°	60
	à l'intxn RIGAD, AB	N51 43.2	W114 22.9		324°	69
	à l'intxn UKRAM, AB	N52 46.1	W113 56.4		360°	65
T728	L'intxn SEGAP, MB	N49 54.6	W099 56.7			
	à l'intxn IKNAL, MB	N50 14.5	W099 58.5		352°	20
	à l'intxn OTRAN, MB	N50 46.4	W100 01.3		352°	32
	à l'intxn AMENU, MB	N51 06.1	W100 03.2		352°	20
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		343°	177
	à l'intxn DUSMO, MB	N54 40.7	W101 40.9		328°	47
	à l'intxn MITOB, MB	N56 51.9	W101 04.6		002°	133

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T731	L'intxn TAKOL, QC	N45 39.0	W075 11.9			
	à l'intxn IPSAK, QC	N45 45.4	W074 51.5		080°	16
	à l'intxn BOKLU, QC	N45 50.4	W074 35.7		080°	12
	à l'intxn EMPEK, QC	N45 55.0	W074 20.7		080°	11
	à l'intxn ESTEL, QC	N45 57.9	W074 11.0		081°	7
	à l'intxn TAMKO, QC	N46 02.9	W073 54.7		081°	12
	à l'intxn AGLUK, QC	N46 12.6	W073 22.2		081°	25
T735	L'intxn DULBA, NB	N46 13.2	W066 28.0			
	à l'intxn IRDUV, NB	N46 16.4	W065 09.5		103°	54
	à l'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2		105°	85
	à l'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3		110°	128
T736	L'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7			
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		010°	170
	à l'intxn MITOB, MB	N56 51.9	W101 04.6		354°	174
T737	L'intxn AVVON, ON	N45 10.1	W075 02.3			
	à l'intxn VIKNO, ON	N45 15.5	W074 36.9		086°	19
	à l'intxn LAFIT, QC	N45 18.5	W074 23.0		087°	10
	à l'intxn PUXER, QC	N45 24.0	W072 51.3		098°	65
	à l'intxn PUSOD, QC	N45 30.1	W071 29.7		098°	58
	à l'intxn OMALI, QC	N45 30.7	W071 20.0		100°	7
	à l'intxn REVEN, QC	N45 33.2	W070 42.0		100°	27
T739	L'intxn OLABA, ON	N44 28.6	W076 12.2			
	à l'intxn ALONI, ON	N44 38.9	W075 39.2		078°	26
	à l'intxn KATEK, ON	N44 40.8	W075 32.4		082°	5
	L'intxn TALNO, QC	N44 59.6	W074 21.6			
	à l'intxn EPTUL, QC	N45 04.6	W073 54.4		088°	20
	à l'intxn RABIK, QC	N45 17.9	W072 36.6		089°	56
	à l'intxn MOBAL, QC	N45 20.3	W071 51.8		100°	32
	à l'intxn ANTOV, QC	N45 25.7	W071 01.4		096°	36
	à l'intxn KERVO, QC	N45 26.7	W070 39.0		101°	16
	L'intxn DANOL, NB	N45 41.8	W067 48.2			
	à l'intxn PUXOP, NB	N45 56.7	W066 26.4		091°	59
	à l'intxn EMLOB, NB	N45 59.0	W066 09.6		095°	12
	à l'intxn OMVEV, NB	N46 02.0	W065 47.2		095°	16
	à l'intxn ITPAX, NB	N46 06.8	W065 09.6		096°	27
T740	L'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5			
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		007°	119
	à l'intxn AMAGU, SK	N53 12.9	W105 40.4		021°	73
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		063°	170
	à l'intxn DUXIP, MB	N55 48.3	W097 51.7		038°	157
T741	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn ODKAP, QC	N50 53.0	W066 03.5		029°	40
	à l'intxn ELINU, QC	N51 53.0	W065 43.0		031°	61
T743	L'intxn KODIT, AB	N52 37.8	W115 47.5			
	à l'intxn MATIR, AB	N52 00.9	W115 04.8		129°	45
	à l'intxn ALSIV, AB	N51 54.4	W114 57.3		130°	8
	à l'intxn SEKAN, AB	N51 47.8	W114 50.0		130°	8
	à l'intxn AMUNO, AB	N51 41.3	W114 42.6		130°	8
	à l'intxn ADVOX, AB	N51 34.7	W114 35.3		130°	8

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T744	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn OTONA, ON	N45 37.0	W077 50.0		134°	80
	à l'intxn ROSVO, ON	N45 35.4	W077 28.8		108°	15
	à l'intxn AGNEX, ON	N45 33.6	W077 05.2		108°	17
	à l'intxn OLIGO, ON	N45 29.4	W076 15.0		109°	35
T745	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn IGSUB, ON	N47 41.7	W079 50.9		359°	82
	à l'intxn KEBMA, ON	N48 34.2	W081 22.6		322°	81
	à l'intxn IMIXA, ON	N49 46.7	W084 35.5		311°	146
	à l'intxn EPTOS, ON	N49 46.2	W086 59.1		279°	93
T747	Le VOR/DME High Level, AB	N58 33.3	W117 05.6			
	à l'intxn BISPO, AB	N56 56.3	W115 54.0		141°	105
	à l'intxn OBTUP, AB	N55 17.6	W114 46.6		143°	106
	à l'intxn MOOTO, AB	N53 52.7	W113 42.1		141°	93
	à l'intxn EXDEE, AB	N53 38.6	W113 30.8		140°	16
	à l'intxn OMRIR, AB	N53 21.4	W110 49.5		085°	98
	à l'intxn OMREG, AB	N53 18.6	W110 04.4		083°	27
	à l'intxn LIBUB, SK	N52 46.1	W108 14.7		103°	74
T749	L'intxn MIVOK, ON	N44 21.6	W077 35.3			
	à l'intxn KANIK, ON	N44 39.0	W076 57.4		069°	32
	à l'intxn LANRK, ON	N44 56.6	W076 23.3		066°	30
	à l'intxn TAKOL, QC	N45 39.0	W075 11.9		062°	66
	à l'intxn KISUK, QC	N45 53.7	W074 55.1		052°	19
	à l'intxn VIDGO, QC	N46 02.8	W074 29.8		076°	20
	à l'intxn LIVBA, QC	N46 14.3	W073 57.1		077°	25
	à l'intxn SOKYE, QC	N46 21.5	W072 51.1		095°	46
T751	Le VOR/DME Whitehorse, YT	N60 37.1	W135 08.3			
	à l'intxn OMVAN, YT	N60 10.4	W132 44.5		090°	76
	au VOR/DME Watson Lake, YT	N60 05.2	W128 51.5		072°	117
T753	L'intxn BITGA, AB	N51 29.5	W113 58.4			
	à l'intxn MIREK, AB	N51 37.2	W113 55.8		357°	8
	à l'intxn OILRS, AB	N52 37.5	W113 31.2		359°	62
T755	Le VOR/DME Whitecourt, YT	N53 08.7	W115 47.8			
	à l'intxn WYLDE, AB	N53 36.9	W114 53.6		120°	45
	à l'intxn GRONG, AB	N53 22.5	W114 19.3		110°	25
	à l'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0		111°	20
	à l'intxn JEDII, AB	N53 05.0	W112 56.5		086°	34
	à l'intxn CAMRA, AB	N53 01.9	W112 30.5		088°	16
	à l'intxn WAINN, AB	N53 02.0	W110 50.0		076°	61
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		095°	159
	à l'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7		097°	168
	à l'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4		101°	151

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T757	L'intxn APLIG, BC	N53 00.0	W134 00.0			
	à l'intxn KALTS, BC	N53 37.3	W133 48.3		353°	38
	à l'intxn FRIED, BC	N54 13.3	W133 38.0		352°	37
	à l'intxn MOCKA, BC	N54 30.4	W133 01.3		033°	27
	à l'intxn BOKMA, BC	N54 31.2	W131 38.9		070°	48
	à l'intxn OMSEB, BC	N53 29.0	W130 56.7		140°	67
	à l'intxn ESTIT, BC	N51 16.1	W128 18.5		125°	165
T759	L'intxn PEVLU, AB	N51 30.4	W114 08.5			
	à l'intxn KERSA, AB	N51 37.2	W114 06.0		358°	7
	à l'intxn BISNO, AB	N52 30.5	W113 45.2		358°	55
	à l'intxn OILRS, AB	N52 37.5	W113 31.2		036°	11
T761	L'intxn SAXOL, AB	N51 28.0	W113 38.0			
	à l'intxn PEPGO, AB	N51 33.5	W113 36.0		358°	6
	à l'intxn RODKU, AB	N52 06.7	W113 23.6		358°	34
	à l'intxn ALKIK, AB	N52 47.6	W113 07.7		359°	42
T765	Le VOR/DME Whitecourt, AB	N54 08.7	W115 47.8			
	à l'intxn OBTUP, AB	N55 17.6	W114 46.6		011°	78
	L'intxn PRADA, MB	N49 25.5	W095 45.5			
	à frontière Can/É.U.	N49 12.7	W095 09.2		116°	27
	à frontière Can/É.U.	N49 03.7	W094 44.3		117°	19
	à l'intxn KRANG, ON	N48 58.3	W094 29.4		118°	11
	à frontière Can/É.U.	N48 35.4	W093 28.3		118°	46
	L'intxn ASIXX, ON	N48 30.9	W092 37.5			
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		097°	128
	à l'intxn BBLUE, ON	N48 01.2	W089 13.7		153°	16
T767	L'intxn NUBAM, ON	N47 57.0	W084 49.4			
	à l'intxn IMIXA, ON	N49 46.7	W084 35.5		012°	110
T768	L'intxn ARBBY, ON	N48 37.5	W093 00.5			
	à l'intxn DUTEG, ON	N48 46.4	W091 38.3		081°	55
T769	L'intxn GOVAD, BC	N49 02.8	W125 42.3			
	au TACAN Comox, BC	N49 42.7	W124 53.7		022°	51
T770	L'intxn KEBMO, ON	N49 47.3	W094 21.8			
	à l'intxn ITBIN, ON	N51 04.0	W093 47.6		015°	80
T771	L'intxn AMEKI, SK	N50 55.6	W109 59.4			
	à l'intxn ITREK, SK	N50 17.8	W107 41.5		102°	96
T773	L'intxn NOSIV, AB	N50 54.4	W113 17.5			
	à l'intxn ODLAN, AB	N50 11.6	W111 23.4		105°	84
T774	L'intxn SENSA, BC	N49 23.2	W121 25.5			
	à l'intxn SPUZZ, BC	N49 46.5	W121 23.8		347°	23
	à l'intxn KROFT, BC	N50 42.1	W121 19.2		347°	56
	au VOR/DME Williams Lake, BC	N52 14.2	W122 10.1		325°	98

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T775	L'intxn TREEL, BC	N49 21.4	W123 51.9			
	à l'intxn NUTBE, BC	N49 19.6	W123 36.5		084°	10
	à l'intxn BAJOL, BC	N49 18.6	W123 28.2		084°	6
	à l'intxn VARSY, BC	N49 17.2	W123 17.1		084°	7
	à l'intxn BASRA, BC	N49 15.2	W123 00.4		084°	11
	à l'intxn MILLS, BC	N49 14.4	W122 54.1		085°	4
	à l'intxn FRASE, BC	N49 13.5	W122 47.2		085°	5
	au VOR Pitt Meadows, BC	N49 13.0	W122 42.9		085°	3
T776	L'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4			
	à l'intxn PIDVI, MB	N50 28.6	W095 38.4		058°	70
	à l'intxn ITBIN, ON	N51 04.0	W093 47.6		061°	79
	à l'intxn OMVEG, ON	N50 06.8	W091 54.3		128°	92
	à l'intxn OTNOX, ON	N48 41.5	W089 53.7		138°	116
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		148°	32
	à frontière Can/É.U.	N48 10.2	W088 51.6		106°	24
	à frontière Can/É.U.	N47 57.2	W087 27.3		106°	58
	à l'intxn GRIBY, ON	N47 45.3	W086 15.6		109°	50
	à frontière Can/É.U.	N47 02.0	W085 11.8		141°	61
	à frontière Can/É.U.	N46 45.9	W084 48.8		142°	22
	à frontière Can/É.U.	N46 29.8	W084 25.9		143°	23
	au VOR/DME Sault Ste. Marie, MI	N46 24.7	W084 18.9		143°	7
T781	Frontière Can/É.U.	N42 56.7	W082 26.3			
	à l'intxn AXOBU ON	N42 56.7	W082 23.7		100°	2
	à l'intxn HAVOK, ON	N43 01.3	W081 36.2		090°	35
	à l'intxn DERLO, ON	N43 04.0	W081 05.7		092°	23
	à l'intxn OLAMO, ON	N43 16.0	W079 53.2		086°	54
	à l'intxn DAVSI, ON	N43 42.3	W079 13.1		057°	39
	à l'intxn KIVUN, ON	N43 44.9	W079 06.0		074°	6
	à l'intxn TESUK, ON	N43 51.1	W078 48.9		074°	14
	à l'intxn TALEB, ON	N44 01.0	W078 23.3		073°	21
	à l'intxn BOMET, ON	N44 10.2	W077 59.0		073°	20
	à l'intxn NOPOT, ON	N44 17.3	W077 32.9		081°	20
	à l'intxn TIGET, ON	N44 23.4	W077 09.7		081°	18
	à l'intxn IPTOS, ON	N44 55.3	W076 13.4		063°	51
	à l'intxn VERTI, ON	N45 15.0	W074 50.5		084°	62
	à l'intxn AGLUK, QC	N46 12.6	W073 22.2		060°	85
	à l'intxn NOVID, QC	N46 15.1	W073 13.4		082°	7
	à l'intxn SOKYE, QC	N46 21.5	W072 51.1		082°	17
	à l'intxn KETRU, QC	N46 27.2	W072 31.3		082°	15
	à l'intxn PESAC, QC	N46 32.9	W072 11.2		083°	15
	à l'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6		082°	25
	à l'intxn PINTE, QC	N46 26.7	W070 03.0		118°	67
T783	Le VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1			
	à l'intxn IGTAS, NS	N45 04.6	W062 56.9		081°	21
	à l'intxn NOTOP, NS	N45 27.2	W062 00.7		077°	46
	à l'intxn SILRO, NL	N47 00.0	W058 35.0		073°	170
	à l'intxn TIGOR, NL	N47 24.9	W054 06.8		098°	184
T785	L'intxn DAXEX, BC	N54 14.1	W132 07.4			
	au NDB Prince Rupert, BC	N54 15.8	W130 25.4		070°	60
T789	L'intxn VIDRI, BC	N50 13.6	W121 30.0			
	à l'intxn ROMRA, BC	N52 02.8	W117 39.2		035°	182
	à l'intxn ELLKS, AB	N53 16.4	W114 41.1		038°	131

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T797	L'intxn VETBI, AB	N51 12.1	W113 25.4			
	à l'intxn SESDA, AB	N51 11.3	W113 13.1		082°	8
	à l'intxn RABOX, AB	N51 05.4	W111 55.7		082°	49
	à l'intxn LIBOS, SK	N50 48.8	W109 00.0		084°	112
	à l'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4		080°	157
	à l'intxn EMLIK, SK	N50 21.5	W102 29.9		092°	94
	à l'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4		080°	145
	à l'intxn GABOV, ON	N49 28.6	W094 02.8		102°	190
	à l'intxn WUGOR, ON	N48 36.0	W093 25.7		155°	58
T798	L'intxn KEDEM, SK	N55 09.1	W105 16.0			
	à l'intxn KENRU, MB	N53 58.3	W101 05.5		105°	162
	à l'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4		142°	283
T799	L'intxn LYTON, BC	N50 15.0	W121 50.7			
	à l'intxn GUCHY, BC	N50 27.2	W120 32.0		060°	52
	à l'intxn CHAPT, BC	N50 28.9	W120 20.5		061°	8
	à l'intxn FELKO, BC	N50 34.4	W119 42.0		061°	25
	à l'intxn ENDBY, BC	N50 40.7	W118 56.3		062°	30
	à l'intxn NOVAX, BC	N50 39.1	W118 21.3		078°	22
	à l'intxn HOWZR, BC	N50 32.1	W116 16.1		079°	80
	à l'intxn FARNS, AB	N50 45.2	W115 23.7		053°	36
T800	L'intxn GOVAD, BC	N49 02.8	W125 42.3			
	à l'intxn AVUMU, BC	N48 57.7	W125 05.1		085°	25
	à l'intxn OMVIN, BC	N48 49.0	W124 04.4		086°	41
	à l'intxn DUTOK, BC	N48 45.9	W123 43.8		087°	14
	à l'intxn VIXOR, BC	N48 43.6	W123 29.1		087°	10
	à l'intxn LIANO, BC	N48 53.4	W123 19.8		016°	12
	au VOR/DME Vancouver, BC	N49 04.6	W123 08.9		017°	13
	à l'intxn FERRY, BC	N49 11.5	W122 31.8		058°	25
	à l'intxn HARAS, BC	N49 16.7	W122 02.9		059°	20
	à l'intxn SENSA, BC	N49 23.2	W121 25.5		059°	25
	au VOR/DME Princeton, BC	N49 22.9	W120 22.4		074°	41
	à l'intxn SKAHA, BC	N49 25.1	W119 35.1		070°	31
	à l'intxn GOATE, BC	N49 26.9	W119 05.6		069°	19
	à l'intxn LOCAN, BC	N49 30.7	W117 33.1		071°	60
	à l'intxn ERVYN, BC	N49 31.8	W117 02.5		072°	20
	à l'intxn BOXAT, BC	N49 32.1	W116 50.8		073°	8
	à l'intxn ALDDA, BC	N49 33.0	W116 20.7		073°	20
	au VOR/DME Cranbrook, BC	N49 33.3	W116 05.3		074°	10
T801	L'intxn SENSA, BC	N49 23.2	W121 25.5			
	au NDB Kelowna, BC	N50 03.7	W119 25.0		046°	88
T802	L'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4			
	à l'intxn MUTUR, SK	N51 15.9	W102 27.7		059°	99
	à l'intxn AMENU, MB	N51 06.1	W100 03.2		088°	91
	à l'intxn KOBID, MB	N50 25.3	W098 43.4		123°	65
T803	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn REZIN, QC	N47 43.6	W078 13.9		041°	95
	au VOR/DME Val-d'Or, QC	N48 10.5	W077 49.2		043°	32

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T804	L'intxn NOTOP, NS	N45 27.2	W062 00.7			
	à l'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3		079°	92
	au VOR/DME Torbay, NL	N47 29.1	W052 51.1		089°	307
T810	L'intxn OTLUR, MB	N49 54.6	W097 14.4			
	à l'intxn GABOV, ON	N49 28.6	W094 02.8		098°	127
	à l'intxn ALMEX, ON	N48 26.2	W090 03.4		110°	170
	à l'intxn AGLIN, ON	N48 15.2	W089 26.2		117°	27
	à frontière Can/É.U.	N48 06.7	W089 00.2		119°	19
	à frontière Can/É.U.	N46 32.8	W084 39.6		120°	201
	à frontière Can/É.U.	N46 28.2	W084 27.7		127°	9
	au VOR/DME Sault Ste. Marie, MI	N46 24.7	W084 18.9		127°	7
T812	L'intxn RUBSU, AB	N53 36.4	W113 21.3			
	à l'intxn RESAX, AB	N53 56.2	W113 09.6		005°	21
	à l'intxn CACHO, AB	N54 54.2	W112 34.2		006°	62
	à l'intxn LETRM, AB	N55 53.8	W111 45.8		011°	66
	au VOR/DME Fort McMurray, AB	N56 38.9	W111 07.3		012°	50
T816	L'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4			
	à l'intxn AMAGU, SK	N53 12.9	W105 40.4		341°	156
T818	L'intxn SASUG, NS	N46 09.2	W060 03.3			
	à l'intxn UMETI, NL	N47 34.8	W059 15.5		038°	92
T820	L'intxn OXASA, ON	N46 21.8	W079 25.5			
	à l'intxn SUXEB, QC	N47 45.8	W079 03.1		021°	85
	au NDB Rouyn, QC	N48 10.4	W078 56.3		022°	25
T821	L'intxn AMAGU, SK	N53 12.9	W105 40.4			
	à l'intxn DUSMO, MB	N54 40.7	W101 40.9		047°	167
T822	L'intxn DURUR, SK	N50 40.0	W104 53.4			
	à l'intxn TAGOT, SK	N52 10.9	W106 43.2		315°	114
T825	L'intxn ITMAV, BC	N49 28.6	W124 10.7			
	à l'intxn VIGSO, BC	N49 38.3	W124 19.0		315°	11
	à l'intxn MOBID, BC	N49 49.8	W124 28.9		315°	13
	au TACAN Comox, BC	N49 42.7	W124 53.7		230°	18
T827	VOR/DME Halifax, NS	N44 55.4	W063 24.1			
	à l'intxn PAULO, NS	N45 15.2	W063 20.1		025°	20
	à l'intxn NUTBY, NS	N45 41.3	W063 14.8		025°	26
	à l'intxn IKURO, PE	N46 17.9	W063 07.2		025°	37
T838	L'intxn TABRU, QC	N50 13.9	W066 16.4			
	à l'intxn MEPNA, QC	N49 05.2	W064 48.2		157°	90
	à l'intxn AVRON, QC	N48 57.4	W064 38.6		158°	10
	au Gaspe VOR/DME, QC	N48 45.8	W064 24.3		158°	15
T899	L'intxn ESTIT, BC	N51 16.1	W128 18.5			
	à l'intxn PUXIN, BC	N51 20.0	W130 45.0		257°	92
T914	L'intxn OLAVO, QC	N47 02.4	W072 10.0			
	à l'intxn TAVMA, QC	N46 45.7	W071 43.0		147°	25
	à l'intxn IMORI, QC	N46 42.3	W071 37.6		147°	5
	à l'intxn NALRU, QC	N46 35.7	W071 18.1		131°	15

ROUTES AÉRIENNES FIXES DE RNAV

Rte	Nom	(N)Lat	(W)Long	Définition du point de cheminement	Brg Mag	Dist
T980	VOR/DME Grande Prairie, AB	N55 10.5	W119 01.8			
	à l'intxn ELLKS, AB	N53 16.4	W114 41.1		109°	191
	à l'intxn YEGGA, AB	N53 11.1	W113 52.0		086°	30

PROGRAMME DES ROUTES NORD-AMÉRICAINES (NRP)

Généralités

Les vols qui commencent et se terminent dans une zone limitrophe des États-Unis et du Canada et les vols internationaux de l'Atlantique Nord effectués à l'intérieur du réseau de routes aériennes nord-américaines sont admissibles au NRP dans le cadre des procédures et des exigences suivantes.

Procédures communes de la FAA et de NAV CANADA

Les procédures communes de la FAA et de NAV CANADA suivantes s'appliquent:

(a) Vols effectués au FL 290 ou au-dessus.

(b) En ce qui concerne la partie du vol à moins de 200 NM de l'aéroport de départ ou de destination, les vols doivent être enregistrés et effectués suivant les procédures de départ normalisé aux instruments (SID), les procédures de départ (DP), les routes d'arrivée normalisée en région terminale (STAR) ou les routes IFR obligatoires publiées. Si aucune des procédures susmentionnées n'est possible, on peut utiliser les voies aériennes.

(c) Les vols NRP ne sont normalement pas assujettis aux restrictions d'itinéraire telles que les routes IFR obligatoires ou les voies aériennes au-delà d'un rayon de 200NM des aéroports de départ et de destination.

(d) Les exigences relatives à la planification des vols sont les suivantes:

(i) les routes doivent contenir au moins un point significatif dans chaque zone de contrôle de l'espace aérien déléguées pour chaque Centre de contrôle de la circulation aérienne en route (ARTCC) de la FAA ou FIR/CTA canadienne;

(ii) les points significatifs peuvent être une aide à la navigation ou un point de cheminement défini sous forme de repère en fonction d'une distance et d'un radial (FRD) fourni par une aide à la navigation. À l'intérieur de l'espace aérien canadien, un point significatif peut également être une coordonnée exprimée en degrés et en minutes de latitude ou de longitude;

(iii) en ce qui concerne les routes qui traversent la frontière canado-américaine, un point significatif à moins de 30NM de l'un ou l'autre côté de la frontière doit être enregistré;

(iv) les points significatifs de tous les points de virage doivent être enregistrés;

(v) la ou les routes doivent éviter un espace aérien de classe F actif;

(vi) la mention "NRP" doit figurer dans la section des remarques du plan de vol; et

(vii) les plans de vol doivent être déposés au moins une heure avant le départ.

(e) Si l'autorisation d'un aéronef NRP doit être reportée à cause des conditions météorologiques ou pour des raisons tactiques, l'ATC tentera de lui assigner à nouveau la route NRP initiale dès que possible. Un aéronef qui s'écarte d'un itinéraire NRP à la demande du pilote ou de l'autorisation d'utiliser une route directe par l'ATC sera considéré comme non participant au NRP.

(f) Sauf lorsque des restrictions d'itinéraire publiées sont en vigueur, les vols internationaux au-dessus de l'Atlantique Nord prévus à l'intérieur du réseau de routes aériennes nord-américaines (NAR) peuvent comporter l'enregistrement de routes NRP à plus de 200NM de l'aéroport NAR et des repères de navigation intérieure (INF) publiés.

Exigences propres à NAV CANADA

Les exigences propres au Canada sont les suivantes:

(a) Lorsqu'un point significatif est défini par la latitude et la longitude, les exigences suivantes s'appliquent:

- en ce qui concerne les vols effectués sur des routes principalement en direction du nord ou du sud (de 315°T à 045°T dans le sens horaire ou les routes inverses), les routes doivent être définies par rapport aux points significatifs formés par l'intersection de degrés entiers de longitude avec des parallèles précis de latitude espacés de 5° de latitude dont la longitude est exprimée en degrés et en minutes et la latitude, en degrés;
- en ce qui concerne les vols effectués sur des routes principalement en direction de l'est ou de l'ouest (de 046°T à 134°T dans le sens horaire ou les routes inverses), les routes doivent être définies par rapport aux points significatifs formés par l'intersection de demi-degrés ou de degrés entiers de longitude avec des méridiens espacés de 10° dont la longitude est exprimée en degrés et la latitude, en degrés et en minutes.

(b) Tous les vols doivent être effectués au nord de N48°15'00" W90°00'00" ou au sud de N47°30'00" W90°00'00".

(c) Aéroport international de Toronto (CYYZ). Dans le cas des aéronefs qui atterrissent à CYYZ, ceux qui arrivent du nord-ouest doivent terminer la partie NRP et prendre la route d'arrivée BOXUM à OTNIK.

PROGRAMME DES ROUTES NORD-AMÉRICAINES (NRP) (Suite)

(d) Aéroport international de Vancouver (CYVR). Dans le cas des aéronefs qui atterrissent à CYVR, ceux qui arrivent de l'est et du nord de la frontière canado-américaine doivent prévoir une route au nord de J500 au plus tard à l'intersection LOCAN (N49°30.7' W117°33.1').

(e) Ottawa-Aéroport international Macdonald-Cartier (CYOW). Dans le cas des aéronefs qui atterrissent à CYOW, ceux qui arrivent de l'ouest doivent terminer la partie NRP et prendre une route d'arrivée obligatoire au plus tard à l'intersection SMARE (N46°19.6' W78°9.8').

(f) Aéroport international de Montréal/Pierre Elliot Trudeau (CYUL). Dans le cas des aéronefs qui atterrissent à CYUL, ceux qui arrivent de l'ouest-nord-ouest doivent terminer la partie NRP et prendre une route d'arrivée obligatoire au plus tard au point BEMOG pourvu que la route continue au-dessus ou au nord de BEMOG (N46°09.0' W75°34.4'). Si les routes ne satisfont pas à cette exigence, il faut terminer la partie NRP et prendre une route d'arrivée obligatoire au plus tard à BEMOG.

Exigences propres à la FAA

Référez vous au circulaire d'information courante de la FAA, à la rubrique NRP.

ROUTES AÉRIENNES NORD-AMÉRICAINES (NAR) POUR LE TRAFIC DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT)

1. Les objectifs du réseau NAR sont les suivants :
   (a) Accélérer la planification de vol.
   (b) Réduire la complexité des autorisations de route et donc minimiser la confusion et les possibilités d'erreur inhérentes aux transmissions de longue durée et aux relectures.
   (c) Minimiser le temps passé à délivrer des autorisations de route.
2. Le réseau NAR est conçu pour les aéroports principaux de l'Amérique du Nord où il est nécessaire, en raison du volume du trafic NAT et de la complexité des routes, de respecter les exigences ci-dessus. Il sert au trafic qui entre dans le NAT, ou qui en sort, et se compose d'une série de routes planifiées au préalable en provenance/à destination de repères côtiers et d'aéroports liés au réseau NAR. La plupart des routes sont divisées en deux portions :
   (a) **Portion commune** – Portion d'une route entre un repère côtier précis ou un point d'entrée/de sortie océanique et un repère de navigation intérieure (INF) précis. Certaines routes ne comptent qu'une portion commune (N598A-N700A).
   (b) **Portion non commune** – Portion d'une route entre un INF précis et un aéroport lié au réseau NAR. Les routes sont dans l'espace aérien supérieur avec une transition en provenance/à destination des aéroports liés au réseau NAR.
3. Les routes sont préfixées de l'abréviation " N " et du numéro des portions communes orientées géographiquement du sud au nord. Les numéros IMPAIRS s'appliquent aux routes en direction est tandis que les nombres PAIRS s'appliquent aux routes en direction ouest. Après un nombre de un à trois chiffres, un caractère alphabétique indique le code de validation et fait partie de l'indicatif de route. Les codes de validation sont associés aux modifications aux portions communes seulement et non aux portions non communes.
4. Puisque l'une des fonctions principales du réseau NAR est de faciliter le débit du trafic NAT, un nombre limité de routes NAR, établies en fonction des repères côtiers ou point d'entrée/de sortie océanique servant le système de routes organisées (OTS) et le trafic aérien intérieur, sont incluses dans le message NAT/OTS publié par les centres de contrôle océanique de Gander et de Shanwick.
5. Les aéronefs ne peuvent se joindre au réseau NAR que de l'une ou l'autre des façons suivantes:
   (a) lorsqu'ils atteignent un repère côtier ou point d'entrée/de sortie océanique déterminé;
   (b) lorsqu'ils décollent de l'un des aéroports liés au réseau NAR;
   (c) lorsqu'ils atteignent un INF déterminé.

ROUTES AÉRIENNES NORD-AMÉRICAINES (NAR) POUR LE TRAFIC DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT) (Suite)

6. **Planification de vol - DISPOSITIONS GÉNÉRALES:**

EN DIRECTION OUEST:

(a) Les routes en direction ouest commencent aux points de sortie océanique, et suivent ensuite les portions communes jusqu'à un INF pour finalement joindre les routes non communes jusqu'aux aéroports liés au réseau NAR.

(b) Dans le cas des aéronefs se dirigeant vers un aéroport déterminé lié au réseau NAR et dont la route de vol est décrite par un seul indicatif NAR, utiliser l'indicatif.

(c) Dans le cas des aéronefs se dirigeant vers un aéroport autre qu'un aéroport lié au réseau NAR, mais dont la route de vol est décrite par une portion commune jusqu'à un INF déterminé, utiliser l'indicatif jusqu'à l'INF suivi d'une route détaillée jusqu'à destination.

EN DIRECTION EST:

(a) Les routes en direction est n'ont qu'une portion commune depuis l'INF jusqu'à un repère côtier ou point d'entrée océanique.

(b) Lorsque la route de vol est décrite par un seul indicatif NAR, utiliser l'indicatif;

(c) Dans le cas des aéronefs au départ d'un aéroport autre qu'un aéroport lié au réseau NAR, le plan de vol doit indiquer une route détaillée appropriée jusqu'à l'INF approprié, puis préciser la portion commune jusqu'au repère côtier ou point d'entrée océanique en utilisant l'indicatif NAR.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES:

Dans les cas autres que ceux mentionnés précédemment, une route détaillée est requise.

7. **NAR– Exigences:**

(a) Il n'est pas obligatoire de déposer un plan de vol et d'utiliser le réseau NAR, sauf dans les cas suivant:
i) Les aéronefs en direction est ayant l'intention d'utiliser le NAR OTS et de suivre intégralement une ligne entre les intersections BAREE et TUDEP ou une ligne au sud de celles-ci doivent déposer un plan de vol et suivre l'une des NAR publiées dans le message OTS quotidien.
ii) Les aéronefs en direction ouest qui quittent l'espace aérien océanique par le repère océanique/côtier JEBBY CARAC, BOBTU JAROM ou RAFIN doivent inclure dans leur plan de vol une portion commune NAR publiée, tel qu'indiqué dans le CFS, à moins d'entrer dans l'espace aérien océanique de New York par M201/M202/M203:
• JEBBY CARAC - N26B, N28B, N30B, N32B, N34C, N38A
• BOBTU JAROM - N46G, N48G, N50G, N52G, N54G, N56G, N58E, N60E, N62C, N64A
• RAFIN - N76A, N78A, N80A, N82A, N84B, N86B, N88B, N90B, N94A

(b) Des NAR peuvent être assignées par l'ATC aux fins de la gestion tactique de la circulation aérienne dans l'espace aérien intérieur du Canada.

(c) Dans le cas des exploitants qui choisissent de ne pas utiliser le réseau NAR, les règles du programme de routes aériennes nord-américaines s'appliquent.

8. **Autorisations de route:**

(a) Dans le cas des aéronefs empruntant le réseau NAR, l'autorisation de route ATC et la relecture du pilote se feront à l'aide de l'indicatif NAR (p. ex. route nord-américaine 105C".

(b) Dans le cas des aéronefs empruntant le réseau NAR, mais qui n'utilisent qu'une partie commune, l'autorisation de route ATC et la relecture du pilote se feront à l'aide de l'indicatif du NAR suivi de la route détaillée.

(c) Dans le cas des aéronefs qui n'empruntent pas le réseau NAR, l'autorisation de route ATC et la relecture du pilote se feront selon une route détaillée.

(d) Les aéronefs autorisés à se rendre à un aéroport lié au réseau NAR selon un indicatif NAR doivent suivre les portions commune et non commune de la route jusqu'à cet aéroport. Si la NAR délivrée pour la portion commune ou non commune est incompatible ou inacceptable, le pilote doit aviser l'ATC en conséquence.

ROUTES AÉRIENNES NORD-AMÉRICAINES (NAR) POUR LE TRAFIC DE L'ATLANTIQUE NORD (NAT) (Suite)

9. **Documentation:**

Il est attendu qu'un aéronef empruntant le réseau NAR dispose de la documentation suivante:

(a) Les publications courantes de NAV CANADA, le Supplément de vol - Canada ou l'Airport Facility Directory (Northeast) de la FAA ou un autre produit qui donne les NAR courantes.

(b) Les données du message NAT/OTS courant.

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU

Voici une liste d'intersections de voies aériennes et autres intersections et de point de compte rendu.

	(N)LAT	(W)LONG
A		
ADSUR QC	50 41.3	73 15.1
AGBIX QC	60 03.1	77 17.3
AGLOL QC	53 42.7	73 42.2
AGLUK QC	46 12.6	73 22.2
ALIDO QC	45 44.4	75 40.8
ALKOB QC	51 28.8	64 01.5
ALKOK QC	49 00.0	77 23.0
ALSET QC	45 36.6	74 30.0
ALTAK QC	49 10.0	71 30.0
AMAMA QC	52 52.5	66 38.6
AMILI QC	60 01.5	70 00.3
ANATI QC	47 45.4	69 35.3
ANCER QC	48 33.5	69 25.3
ANTEG QC	45 52.0	73 24.0
ANTOV QC	45 25.7	71 01.4
APLAK QC	46 27.6	71 54.6
ARAME QC	51 20.3	67 27.7
ATENE QC	46 14.3	70 15.5
AVRON QC	48 57.4	64 38.6
AVUKA QC	45 23.1	73 07.9
B		
BAREE QC	48 08.8	69 18.0
BEMOG QC	46 09.0	75 34.4
BERUT QC	46 56.1	72 29.2
BEVIX QC	51 41.3	76 08.1
BILKI QC	51 12.6	58 39.4
BIPKO QC	45 43.4	74 21.7
BIPLI QC	49 00.4	78 18.4
BOBBS QC	51 00.1	62 00.0
BOBKI QC	45 25.0	74 25.8
BOKLU QC	45 50.4	74 35.7
BOSAM QC	45 03.0	73 55.0
BUBIX QC	49 19.7	67 22.5
C		
CASTR QC	48 52.0	66 50.0
CATOG QC	45 55.0	72 53.0
CEFOU QC	47 44.2	69 00.0
COMAU QC	45 21.6	74 03.4
COPUR QC	59 42.0	67 00.0
D		
DAJIM QC	63 45.4	68 33.4
DAJOR QC	45 20.0	74 05.0
DATAB QC	46 27.8	74 27.5
DAXER QC	61 05.0	72 48.0
DAXES QC	45 52.1	73 08.0
DAXUG QC	45 38.3	71 25.8
DEBUS QC	46 35.1	71 27.0
DEGMO QC	48 15.1	78 13.7
DEPRI QC	45 57.2	70 15.4
DERDO QC	45 40.8	70 48.2
DICEN QC	46 48.0	72 17.3
DUMRU QC	58 40.3	69 56.8
DUNUP QC	45 17.6	73 35.4
DUPVO QC	48 05.0	77 24.0
DURED QC	45 41.1	72 21.7
DUSER QC	46 03.8	73 05.9
DUVKI QC	49 43.4	77 44.5

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU (Suite)

	(N)LAT	(W)LONG
E		
EBDOG QC	47 59.5	78 38.9
EBDOT QC	45 05.4	73 34.0
EBGIX QC	45 43.5	70 23.8
EBKOT QC	51 21.7	71 00.0
EBLAL QC	62 25.0	77 55.5
EBMOS QC	46 32.9	72 01.0
EBNYR QC	45 45.5	75 23.6
ELINU QC	51 53.0	65 43.0
EMBES QC	48 32.7	72 17.7
EMDUN QC	61 02.8	69 37.1
EMPEK QC	45 55.0	74 20.7
EMUSU QC	48 33.5	68 48.3
EPMAL QC	48 22.6	68 35.9
EPRES QC	46 11.8	75 58.4
EPTUL QC	45 04.6	73 54.4
ERDIK QC	58 03.4	68 29.2
ESRAM QC	45 17.5	72 47.2
ESTEL QC	45 57.9	74 11.0
EXPOS QC	52 00.0	67 00.0
F		
FLEUR QC	46 59.3	70 27.8
G		
GADAL QC	47 05.8	71 04.7
GELLS QC	51 20.9	72 30.0
GOVAT QC	48 32.2	78 46.4
GRINS QC	47 17.3	68 07.5
H		
HELMO QC	56 00.9	75 00.0
HENDY QC	51 07.3	74 14.7
HINGE QC	57 24.5	65 00.0
HITOR QC	49 05.1	61 42.0
I		
IGSAS QC	48 01.0	71 16.2
IGTER QC	46 23.5	71 48.1
IKBIB QC	58 42.4	65 59.4
IKLUK QC	45 43.2	73 01.0
IKMOL QC	46 41.6	75 30.7
IKMUN QC	45 31.8	72 53.5
IKNAR QC	47 11.6	74 09.5
ILERO QC	45 52.2	71 29.0
ILUGO QC	50 19.3	73 22.8
IMORI QC	46 42.3	71 37.6
IPSAK QC	45 45.5	74 51.5
IPTAL QC	48 43.8	69 09.8
IRBUX QC	60 01.6	70 00.0
IRKON NL	49 10.8	57 27.5
J		
JIBNA QC	51 26.5	57 11.2
JUNIS QC	46 47.3	76 48.1
K		
KAROT QC	47 06.7	71 16.7
KAVMU QC	48 31.9	69 54.7
KEBGO QC	45 16.5	73 12.0
KEBIG QC	45 59.5	70 51.5
KEKNA QC	50 09.5	65 57.6
KELVI QC	45 02.4	74 12.9

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU (Suite)

	(N)LAT	(W)LONG
KERMU QC	52 29.1	66 41.2
KERNU QC	48 10.5	78 04.2
KERVO QC	45 26.7	70 39.0
KESKA QC	45 36.9	74 08.8
KESLU QC	47 29.9	70 29.2
KETRU QC	46 27.2	72 31.3
KIPAD QC	45 41.8	72 48.5
KISUK QC	45 53.7	74 55.1
KISUV QC	48 36.7	68 12.5
KITOP QC	46 47.4	71 29.2
KLIPS QC	57 42.0	67 00.0
L		
LAFIT QC	45 18.5	74 23.0
LENUT QC	58 28.3	78 04.6
LEPOR QC	49 13.2	72 37.5
LEXIG QC	62 10.8	75 40.0
LIBEN QC	59 48.2	77 24.3
LIBUT QC	49 04.4	77 46.5
LIVBA QC	46 14.3	73 57.1
LODBU QC	49 50.4	64 33.4
LOKBU QC	46 06.2	73 14.7
LOPVI QC	59 16.0	64 15.0
M		
MAIRE QC	45 42.5	73 07.4
MATOR QC	46 21.0	73 20.3
MAVUB QC	45 58.5	71 31.9
MCKEE QC	56 40.3	67 00.0
MEBOK QC	45 48.8	74 21.0
MEMSO QC	52 48.0	75 00.0
MEPKA QC	48 12.4	78 50.1
MEPNA QC	49 05.2	64 48.2
MEPNI QC	59 18.2	69 36.0
MERNU QC	53 00.5	78 49.5
MESDO QC	46 46.9	74 01.8
MISOP QC	46 07.7	72 16.7
MITIG QC	45 27.5	73 55.8
MIVAX QC	47 26.4	70 09.6
MIXAK QC	47 14.5	76 54.9
MIXOV QC	49 13.0	78 22.0
MOBAL QC	45 20.3	71 51.8
MOBEG QC	49 50.2	64 17.3
MOBUB QC	46 10.5	72 55.6
MODAS QC	48 17.8	68 43.6
MODEN QC	48 18.0	69 52.4
MODOK QC	51 53.3	66 37.0
MOFAT QC	49 10.8	73 00.0
MOGEG QC	46 13.3	72 02.1
MUNBI QC	48 06.6	78 18.5
MUSDU QC	45 49.5	70 49.7
MUTIB QC	45 36.5	71 52.1
MUTNA QC	45 00.3	73 33.5
MUVKA QC	45 44.8	72 45.7
N		
NABOG QC	48 25.5	77 48.5
NAGNO QC	46 42.2	77 28.5
NALRU QC	46 35.7	71 18.1
NAPEE QC	45 10.4	73 40.2
NOROL QC	61 02.6	69 37.6
NOSUT QC	46 21.6	73 58.6
NOVID QC	46 15.1	73 13.4

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU (Suite)

	(N)LAT	(W)LONG
NOVUN QC	45 12.6	72 59.6
NOWAA QC	50 48.8	73 42.0
NUDOV QC	50 28.1	59 38.2
NUGIS QC	52 34.0	67 16.0
O		
OBRET QC	47 00.0	74 24.5
OBRON QC	45 57.3	73 16.0
OBSAT QC	51 20.0	69 30.0
OBTAX QC	45 41.7	73 16.1
OBTEK QC	46 47.4	71 17.0
OBVAN QC	49 05.3	68 34.5
ODBOS QC	45 55.5	70 50.8
ODKAP QC	50 53.0	66 03.5
OKOPO QC	45 43.5	72 57.7
OLASI QC	46 19.8	74 56.2
OLAVO QC	47 02.4	72 10.0
OLESU QC	48 11.8	63 15.4
OLOKA QC	48 50.4	68 20.9
OMALI QC	45 30.7	71 20.0
OMEGI QC	45 47.6	75 05.5
OMPOG QC	48 31.0	66 20.0
OMTAP QC	56 00.0	73 00.0
OMTOL QC	51 05.0	71 50.0
ONDOB QC	45 41.6	76 26.3
OTOVU QC	49 49.0	67 59.6
OTPAN QC	52 13.8	78 31.1
OTPUT QC	46 52.3	71 16.9
OVAXO QC	45 15.2	73 13.8
OVUNI QC	48 18.4	78 31.6
P		
PEKVO QC	47 00.0	76 54.0
PELSI QC	58 05.0	67 00.0
PELSU QC	46 53.1	76 34.8
PENTU QC	46 33.7	71 43.3
PESAC QC	46 32.9	72 11.2
PETNO QC	50 00.0	71 30.0
PEVTO QC	48 28.7	68 30.2
PIBRO QC	60 49.1	78 08.9
PIGNA QC	45 45.2	74 09.3
PIKNA QC	50 52.0	59 15.0
PINTE QC	46 26.7	70 03.0
POLTY QC	45 54.0	75 48.7
PUPOV QC	45 34.4	72 20.3
PUSEL QC	56 32.2	76 31.1
PUSOD QC	45 30.1	71 29.7
PUVOK QC	54 48.9	66 45.3
PUXER QC	45 24.0	72 51.3
R		
RABIK QC	45 17.9	72 36.6
RADEN QC	45 55.9	76 01.6
REVEN QC	45 33.2	70 42.0
REXIP QC	45 39.6	72 37.0
REZIN QC	47 43.6	78 13.9
ROBBE QC	51 08.6	70 00.0
ROGSA QC	46 07.4	71 41.7
ROGVU QC	48 51.1	68 12.9
ROLKO QC	50 16.9	63 36.7
ROUND QC	51 15.0	75 02.8
S		
SASID QC	46 02.0	75 45.0

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU (Suite)

	(N)LAT	(W)LONG
SATIP QC	47 25.5	61 46.7
SATOT QC	45 50.5	74 15.5
SAVAT QC	64 13.8	76 31.5
SELBO QC	49 10.0	78 00.0
SEMRO QC	46 16.7	74 12.6
SETVO QC	46 21.5	77 31.0
SHAIK QC	51 33.5	66 32.8
SILRU QC	59 00.0	72 00.0
SILVI QC	45 47.0	72 22.9
SIMTO QC	47 03.4	70 49.8
SINRO QC	45 53.9	73 33.3
SMARE QC	46 19.6	78 09.8
SOCAN QC	53 46.8	75 00.0
SOKYE QC	46 21.5	72 51.1
SPOTE QC	52 28.2	67 00.0
SUXEB QC	47 45.8	79 03.1
SUXET QC	45 12.3	73 10.0
T		
TABRU QC	50 13.9	66 16.4
TAGIS QC	61 35.3	71 55.8
TAGET QC	46 53.0	75 49.2
TAKIN QC	45 50.2	72 51.1
TAKOL QC	45 39.0	75 11.9
TALNO QC	44 59.6	74 21.6
TAMKO QC	46 02.9	73 54.7
TAVMA QC	46 45.7	71 43.0
TAVMI QC	51 11.0	70 43.0
TEALS QC	55 38.9	67 00.0
TEXEX QC	55 16.9	77 45.9
TILUB QC	45 48.4	73 47.7
TOXAL QC	45 08.6	71 34.9
TOXIP QC	45 55.8	77 04.1
TUNNI QC	60 00.0	70 00.0
U		
UBTEV QC	48 44.8	65 02.0
UDBAM QC	46 45.4	71 58.9
UDGAK QC	46 06.3	75 05.4
UDLUB QC	52 15.5	66 38.9
UKPAM QC	45 58.5	72 33.3
UKSIL QC	53 37.5	77 42.2
ULBUX QC	47 31.3	77 10.9
ULDON QC	50 58.3	72 19.4
URVAS QC	46 04.5	72 36.3
V		
VANSI QC	51 29.5	76 00.0
VEPTU QC	54 38.0	75 00.0
VERCH QC	58 12.9	65 00.0
VERTU QC	51 30.3	59 45.4
VEVSU QC	45 15.3	73 19.3
VIBNU QC	45 53.3	73 31.6
VIDGO QC	46 02.8	74 29.8
VIGRO QC	47 00.0	71 51.3
VIKBU QC	45 49.0	72 02.5
VILRO QC	45 37.0	72 42.9
VINDI QC	45 40.3	70 31.2
VIPKA QC	52 13.9	67 58.7
VIRKA QC	45 01.2	73 10.6
VISIX QC	45 02.6	74 08.0
VIVIL QC	46 09.7	70 53.2
VIVIP QC	45 55.5	73 20.7
VIVOG QC	45 57.0	72 24.3

COORDONNÉE D'INTERSECTION ET DE POINT DE COMPTE RENDU (Suite)

	(N)LAT	(W)LONG
VOBOK QC	45 24.8	73 07.8
VODIX QC	47 32.5	69 14.2
VOGIV QC	45 01.0	73 22.3
VOKET QC	51 30.0	67 00.0
VUCAN QC	49 53.9	71 15.2
W		
WOPAC QC	48 39.6	67 18.7
X		
XORLO QC	46 38.9	71 25.9
XOVOL QC	45 48.7	72 46.5
XUDEV QC	50 12.5	66 40.5

LAISSÉ

EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT

AIDES DE RADIONAVIGATION ET DE COMMUNICATIONS

TABLE DES MATIÈRES

Page

PLAN D'APPARIEMENT DE FRÉQUENCES DME D2
INSTALLATIONS VOR AVEC UN VOLUME DE SERVICE RÉDUIT D4
AIDES DE RADIONAVIGATION PAR LOCALITÉ. D5
AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR D5
INDICATEUR NUMÉRO-LETTRE. D6
INDICATEURS DE RADIOPHARE NON DIRECTIONNEL (NDB) ET DE NAVIGATION AÉRIENNE TACTIQUE (TACAN) DU MDN AU CANADA. D6

PLAN D'APPARIEMENT DE FRÉQUENCES DME

La liste suivante de fréquences DME appariées "X" et "Y" est fournie pour permettre aux aéronefs équipés d'un DME d'utiliser la fonction DME des TACAN qui ne sont pas co-situés avec le VOR. Les fréquences "Y" sont généralement reliées à un ILS. Référence OACI, annexe 10, vol. 1.

VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR Fréq MHz	TACAN Canal
108.00	17X	110.00	37X	112.00	57X	114.00	87X
108.05	17Y	110.05	37Y	112.05	57Y	114.05	87Y
108.10	18X	110.10	38X	112.10	58X	114.10	88X
108.15	18Y	110.15	38Y	112.15	58Y	114.15	88Y
108.20	19X	110.20	39X	112.20	59X	114.20	89X
108.25	19Y	110.25	39Y	112.25	59Y	114.25	89Y
108.30	20X	110.30	40X	112.30	70X	114.30	90X
108.35	20Y	110.35	40Y	112.35	70Y	114.35	90Y
108.40	21X	110.40	41X	112.40	71X	114.40	91X
108.45	21Y	110.45	41Y	112.45	71Y	114.45	91Y
108.50	22X	110.50	42X	112.50	72X	114.50	92X
108.55	22Y	110.55	42Y	112.55	72Y	114.55	92Y
108.60	23X	110.60	43X	112.60	73X	114.60	93X
108.65	23Y	110.65	43Y	112.65	73Y	114.65	93Y
108.70	24X	110.70	44X	112.70	74X	114.70	94X
108.75	24Y	110.75	44Y	112.75	74Y	114.75	94Y
108.80	25X	110.80	45X	112.80	75X	114.80	95X
108.85	25Y	110.85	45Y	112.85	75Y	114.85	95Y
108.90	26X	110.90	46X	112.90	76X	114.90	96X
108.95	26Y	110.95	46Y	112.95	76Y	114.95	96Y
109.00	27X	111.00	47X	113.00	77X	115.00	97X
109.05	27Y	111.05	47Y	113.05	77Y	115.05	97Y
109.10	28X	111.10	48X	113.10	78X	115.10	98X
109.15	28Y	111.15	48Y	113.15	78Y	115.15	98Y
109.20	29X	111.20	49X	113.20	79X	115.20	99X
109.25	29Y	111.25	49Y	113.25	79Y	115.25	99Y
109.30	30X	111.30	50X	113.30	80X	115.30	100X
109.35	30Y	111.35	50Y	113.35	80Y	115.35	100Y
109.40	31X	111.40	51X	113.40	81X	115.40	101X
109.45	31Y	111.45	51Y	113.45	81Y	115.45	101Y
109.50	32X	111.50	52X	113.50	82X	115.50	102X
109.55	32Y	111.55	52Y	113.55	82Y	115.55	102Y
109.60	33X	111.60	53X	113.60	83X	115.60	103X
109.65	33Y	111.65	53Y	113.65	83Y	115.65	103Y
109.70	34X	111.70	54X	113.70	84X	115.70	104X
109.75	34Y	111.75	54Y	113.75	84Y	115.75	104Y
109.80	35X	111.80	55X	113.80	85X	115.80	105X
109.85	35Y	111.85	55Y	113.85	85Y	115.85	105Y
109.90	36X	111.90	56X	113.90	86X	115.90	106X
109.95	36Y	111.95	56Y	113.95	86Y	115.95	106Y

VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR-ILS Fréq MHz	TACAN Canal	VOR Fréq MHz	TACAN Canal
116.00	107X	116.50	112X	117.00	117X	117.50	122X
116.05	107Y	116.55	112Y	117.05	117Y	117.55	122Y
116.10	108X	116.60	113X	117.10	118X	117.60	123X
116.15	108Y	116.65	113Y	117.15	118Y	117.65	123Y
116.20	109X	116.70	114X	117.20	119X	117.70	124X
116.25	109Y	116.75	114Y	117.25	119Y	117.75	124Y
116.30	110X	116.80	115X	117.30	120X	117.80	125X
116.35	110Y	116.85	115Y	117.35	120Y	117.85	125Y
116.40	111X	116.90	116X	117.40	121X	117.90	126X
116.45	111Y	116.95	116Y	117.45	121Y	117.95	126Y

INSTALLATIONS VOR AVEC UN VOLUME DE SERVICE RÉDUIT

Le volume de service est le volume d'espace aérien où il est assuré qu'un signal précis du VOR est protégé des interférences causées par d'autres VOR sur un même canal.

L'attribution de fréquences des installations VOR au Canada est normalement protégée contre l'interférence sur un même canal dans un rayon de 200 NM de l'installation. Cependant, dans le triangle formé des villes de Québec, Windsor et Sault Ste-Marie, cette protection est seulement de 150NM.
Les VOR avec un volume de service davantage réduit en raison d'une précision moindre du signal ou d'interférences sur un même canal figurent dans le tableau suivant:

Endroit	Volume de service	Fréquence VOR
Cranbrook BC / YXC	Le VOR est sujet à de sévères oscillations à l'intérieur de 25NM. R-106 est sujet à de sévères oscillations entre 45NM-55NM.	112.1 MHz
Whitehorse YT / YXY	VOR R-076 est occasionnellement sujet à de sévère oscillation	116.6 MHz

AIDES DE RADIONAVIGATION PAR LOCALITÉ

La présente section fournit les renseignements sur la variation qui s'applique aux aménagements NAVAID VHF/UHF qui ne sont pas publiés à la section B "Répertoire Aérodrome/aménagements", NAVIGATION (NAV).

On indique les valeurs de la variation magnétique pour les NDB et les valeurs de déclinaison magnétique sur lesquelles les VOR et les TACAN sont réglés physiquement.

Toute omission de la variation signifie qu'il n'y a pas d'information disponible pour cette installation.

Tout NOTAM concernant les installations de navigation canadiennes énumérées ci-dessous est émis sous série de NOTAM selon la catégorie de dissémination. Pour plus d'information sur la façon d'obtenir les NOTAM, sur les régions de NOTAM et les catégories de dissémination, consultez l'AIP Canada (ICAO).

Nom	Type	Indicateur	Freq/Ch (Code Aux)	(N)Lat	(W)Long	Élév	Var/ Déc
Saguenay, QC	DME	YUC	114.2/89	48 01 02	71 16 09	2918	17W

AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR

La présente section fournit les renseignements sur la variation et emplacement qui s'applique aux NAVAID VHF/UHF.

On indique les valeurs de la variation magnétique pour les NDB et les valeurs de déclinaison magnétique sur lesquelles les VOR et les TACAN sont réglés physiquement.

Toute omission de la variation signifie qu'il n'y a pas d'information disponible pour cette installation.

Classification pour les DME appartenant à NAV CANADA :

L = Faible puissance (généralement utilisé dans une portée de 40NM)

U = Portée non restreinte (convient à une utilisation prolongée à haute altitude)

AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR

INDICATEUR	NOM	(N)LAT	(W)LONG	VAR/ DÉC	CLASS
	G				
GW	Jarpik (Kuujjuarapik), QC, NDB	55 17.1	77 45.1	16W	
	I				
IBX	Lourdes-de-Blanc-Sablon, QC, DME	51 27.0	57 10.9	23W	L
IHU	St-Hubert, QC, DME	45 31.4	73 24.5	15W	L
IIF	St-Augustin, QC, DME	51 12.2	58 39.3	23W	L
IOA	Montreal, QC, DME	45 27.6	73 44.3	15W	L
ITF	Alma, QC, DME	48 30.2	71 37.8	18W	L
IUL	Montreal, QC, DME	45 27.9	73 45.8	15W	L
IUY	Rouyn, QC, DME	48 12.7	78 49.1	13W	L
	K				
K7	Ste-Anne-des-Monts, QC, NDB	49 07.7	66 33.0	18W	
	M				
MT	Chiboo (Chapais), QC, NDB	49 48.0	74 29.7	15W	
	R				
RJ	Roberval, QC, NDB	48 32.7	72 17.7	16W	
	U				
UBG	Bagotville, QC, TACAN	48 19.8	70 59.7	15W	
	Y				
YAS	Kangirsuk, QC, NDB	60 01.5	70 00.3	23W	
YBC	Baie-Comeau, QC, VOR/DME	49 08.0	68 13.3	18W	U
YBG	Bagotville, QC, NDB	48 20.0	71 08.8	18W	
YGL	La Grande Riviere, QC, VOR/DME	53 37.5	77 43.0	16W	U

AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR (Suite)

INDICATEUR	NOM	(N)LAT	(W)LONG	VAR/ DÉC	CLASS
YGP	Gaspe, QC, VOR/DME	48 45.8	64 24.3	19W	U
YIK	Ivujivik, QC, NDB	62 24.8	77 55.5	21W	
YJX	Beauce (St-Georges), QC, DME	45 55.5	70 50.8	15W	U
YKQ	Waskaganish, QC, NDB	51 29.2	78 44.7	14W	
YMT	Chiboo (Chapais), QC, DME	49 48.0	74 29.7	17W	U
YNA	Natash, QC, VOR/DME	50 11.0	61 46.9	18W	U
YOW	Ottawa, ON, DME	45 26.5	75 53.8		U
YPX	Puvirnituq, QC, NDB & DME	60 03.5	77 17.8	20W	U
YQO	Quebec, QC, DME	46 47.8	71 23.6		U
YRQ	Trois-Rivieres, QC, NDB	46 22.2	72 39.9	16W	
YTO	Trois-Rivières, QC, DME	46 22.1	72 39.9		U
YUC	Saguenay, QC, DME	48 01.0	71 16.2	17W	U
YUL	Montreal, QC, VOR/DME	45 36.9	73 58.3	16W	U
YUY	Rouyn, QC, NDB	48 10.4	78 56.3	13W	
YVO	Val-d'Or, QC, VOR/DME	48 10.5	77 49.2	14W	U
YVP	Kujack (Kuujjuaq), QC, VOR/DME	58 05.8	68 25.6	23W	U
YYY	Mont-Joli, QC, DME	48 36.7	68 12.5		U
YZV	Sept-Iles, QC, DME	50 13.9	66 16.4	20W	U

INDICATEUR NUMÉRO-LETTRE

INDICATEUR	NOM	(N)LAT	(W)LONG	VAR
2H	Lebel-sur-Quevillon, QC, NDB	49 02.2	77 01.2	14W

INDICATEURS DE RADIOPHARE NON DIRECTIONNEL (NDB) ET DE NAVIGATION AÉRIENNE TACTIQUE (TACAN) DU MDN AU CANADA

Transports Canada a assigné 10 indicateurs NDB et 4 indicateurs TACAN pour le MDN/DSFG (Directeur - Gestion du spectre de fréquences) qui peuvent être utilisés partout au Canada par l'entremise des terminaux tactiques/transportables. L'utilisation de ces indicateurs peut être autorisée seulement par le DSFG, 613-992-8744. Voici ces indicateurs:

Indicateurs NDB au Canada	UAA, UFF, UGG, UJJ, UKK, UNN, USS, UTT, UWW, et UZZ;
Indicateurs TACAN au Canada	8V to UBB 8W to UCC 9J to UDD 9L to UHH

DONNÉES ET PROCÉDURES DE VOL MILITAIRE
TABLE DES MATIÈRES

Page
PROCÉDURES DE VOL E1
MATÉRIEL DE RADIOGONIOMÉTRIE VHF ET UHF E1
RAPPORT D'ACCIDENT/D'INCIDENT D'AÉRONEF MILITAIRE E1

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les informations contenues dans cette section sont applicables aux opérations militaires au Canada et dans l'Atlantique Nord. On trouvera également des informations sur les Procédures et données de vol aux États-Unis dans cette section. Les listes de changements pour les Plan d'information de vol (FLIP), applicables au contenu militaire, énoncé dans les manuels du pilote (GPH 205 et GPH 205(S)) sont:

	No. Liste de changement	Date	Numéro	Date d'entrée en vigueur
GPH 200	—	—	—	27 nov 2025
206	—	—	—	27 nov 2025
207	—	—	—	27 nov 2025
204A	—	—	138	2 oct 2025
209	CH5	—	—	01 jan 2009
RCAF FOM	—	—	—	—
QGDN Consignes Livre 1	CH8	8 oct 2009	—	25 mai 2001
QGDN Consignes Livre 2	CH4	10 mar 2009	—	25 mai 2001
Manuel de vol aux inst	CH4	30 sep 2004	—	31 mar 2001
Accord SIR	—	—	—	avr 2008

PROCÉDURES DE VOL

MATÉRIEL DE RADIOGONIOMÉTRIE VHF ET UHF

Les équipements gonio (VHF/UHF DF) installés aux unités de contrôle aérien des Forces canadiennes sont reconnus comme aides à la navigation pour les aéronefs des Forces canadiennes volant en VFR ou en IFR. Les services assurés comprennent le ralliement, les caps et relèvements de vérification et les procédures d'approche d'urgence.

RAPPORT D'ACCIDENT/D'INCIDENT D'AÉRONEF MILITAIRE

ÉVÈNEMENT	MESURES À PRENDRE PAR l'unité où s'est produit l'événement ou le commandant de bord de l'appareil ou le survivant du grade le plus élevé
ACCIDENTS AIR/SOL DE LA CATÉGORIE A ET B et/ou BLESSURES MORTELLES TRÈS GRAVES OU GRAVES et/ou AÉRONEF PORTÉ DISPARU PERSONNE(S) PORTÉE(S) DISPARUES	Aviser par les moyens de communication les plus rapides l'unité à laquelle appartient l'appareil. Si cela n'est pas possible, téléphoner au Centre de commandement intégré de relève des Forces canadiennes (1-613-998-4136). Aviser l'officier du CCIFC de la nature de l'appel et donner tous les renseignements indiqués plus bas. Le CCIFC enregistrera cette information et l'acheminera au DFS qui en informera les autorités compétentes s'il s'agit d'aéronefs militaires étrangers au Canada. En dehors de l'Amérique du Nord ou de l'Europe, aviser le personnel diplomatique canadien ou de liaison avec l'étranger le plus proche. En cas de décès, aviser le coroner local ou le procureur général de la province.

RAPPORT D'ACCIDENT/D'INCIDENT D'AÉRONEF MILITAIRE (Suite)

ÉVÈNEMENT IMPORTANT (évènements mettant en cause une personnalité connue ou comprenant des circonstances susceptibles de soulever l'intérêt du public)	Téléphoner le rapport au CCIFC (1-613-998-4136) et le faire suivre d'un rapport établi dans les formes indiquées ci-après:
ACCIDENTS AIR/SOL / INCIDENTS	Aviser l'unité à laquelle appartient l'appareil par les moyens de communication les plus rapides. Si cela n'est pas possible, téléphoner au CCIFC (1-613-998-4136). Frais virés acceptés.

CATÉGORIE DE DÉGÂTS:

Ces définitions détermineront le type de rapport.

ACCIDENTS

CATÉGORIE A	L'aéronef est détruit, porté disparu ou endommagé à un tel point qu'il ne serait pas économique de le réparer.
CATÉGORIE B	L'aéronef doit être expédié et non convoyé par ses propres moyens, jusqu'à une entreprise de réparation.
CATÉGORIE C	Une composante importante de l'appareil a été endommagée et sa réparation n'est pas possible sur place, y compris les cas où: 1. l'appareil doit être envoyé à une entreprise de réparation. 2. la composante principale endommagée est expédiée à une entreprise de réparation. 3. la réparation est effectuée par une unité mobile de réparation venant du dépôt ou du réparateur; ou 4. la composante principale est endommagée au point qu'il ne serait pas économique de la réparer.

INCIDENTS

CATÉGORIE D	Dégât d'une composante quelconque qui est réparée avec les ressources locales. A noter que les installations motrices ne sont pas considérées être des composantes importantes. Tout dégât subi par une installation motrice doit donc être classé dans cette catégorie, quelle que soit l'importance des dégâts.
CATÉGORIE E	L'aéronef (y compris l'installation motrice) n'a subi aucun dégât mais il existe une virtualité d'accident.

URGENCE

TABLE DES MATIÈRES

Page

UTILISATION DES TRANSPONDEURS F2
DÉTOURNEMENT F2
SIGNAUX LUMINEUX DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE F2
LARGAGE DE CARBURANT F2
- GÉNÉRALITÉS F2
- MINIMISER LE LARGAGE DE CARBURANT F2
- MINIMISER L'IMPACT DU LARGAGE DE CARBURANT F3

RECHERCHES ET SAUVETAGE F3
- DEMANDE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE F3
- PROCÉDURES SUGGÉRÉES POUR FACILITER LES RECHERCHES F3
- ÉQUIPEMENT RADIO DE L'AÉRONEF F5
- SIGNAUX VISUELS SOL-AIR F5
- PROCÉDURES À SUIVRE QUAND ON A REPÉRÉ QUELQU'UN EN DÉTRESSE F6
- SIGNAL DE DÉTRESSE POUR PETITES EMBARCATIONS F7
- ÉVITER LA ZONE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE F7

ASSISTANCE RADAR EN CAS D'URGENCE F8
PROCÉDURES D'URGENCE/COMMUNICATIONS D'URGENCE F8
PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS F10
- PLAN DE VOL IFR F10
- TRAFIC NORD ATLANTIQUE F13

SIGNAUX D'INFORMATION F14
SIGNAUX VISUELS MILITAIRES F15
INTERCEPTION DES AÉRONEFS CIVILS F15
LES SIGNAUX D'INTERCEPTION F16
SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION F17
PLAN RELATIF AU CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT) F19
- ZONES ESCAT F20

UTILISATION DES TRANSPONDEURS

Un transpondeur peut en tout temps, être réglé pour répondre avec

(a) Code 7500, pour indiquer un détournement; (voir détournement)
(b) Code 7600, pour indiquer une panne de communication;
(c) Code 7700, pour indiquer une urgence en vol;

DÉTOURNEMENT

La sélection du code met en marche un système d'alarme et montre l'aéronef sur l'équipement radar. Si le contrôleur doute qu'un aéronef est en train d'être détourné, (ce qui pourrait se produire lorsqu'un changement de code était requis et que le code de détournement apparaît au lieu du code assigné), le contrôleur dira CONFIRMEZ TRANSPONDEUR SEPT CINQ ZÉRO ZÉRO. Si le pilote répond par l'affirmative, le contrôleur alertera l'ATC. Si le pilote répond par la négative, le contrôleur redonnera le bon code. Si le pilote ne répond pas, le contrôleur doit considérer que l'utilisation du code 7500 était intentionnelle. Si, après utilisation du code 7500, un aéronef passe sur le code 7700 ou transmet un message comportant la phrase "TRANSPONDEUR SEPT SEPT ZÉRO ZÉRO", cela signifie que l'aéronef est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'assistance immédiate.

SIGNAUX LUMINEUX DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les pilotes des aéronefs non équipés de la radio doivent observer les signaux lumineux qui leur sont envoyés par la tour. De jour, ils doivent accuser réception de ces signaux en agitant les ailerons ou le gouvernail de direction au sol et en balançant les ailes en vol. De nuit, ils doivent accuser réception en faisant clignoter les feux de position.

Couleur et type du signal	**Au sol**	**En vol**
VERT CONTINU	Autorisé à décoller	Autorisé à atterrir
VERT CLIGNOTANT	Autorisé à circuler	Revenez pour atterrir (à faire suivre, en temps utile, par un feu vert continu)
ROUGE CONTINU	Arrêtez	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit
ROUGE CLIGNOTANT	Dégagez l'aire d'atterrissage (piste) en service	Aéroport dangereux: n'atterrissez pas
BLANC CLIGNOTANT	Retournez à votre point de départ sur l'aéroport	
ARTIFICE À FEU ROUGE		Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment
Projectiles tirés à intervalles de 10 secondes et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts	Indique que:	Vous êtes au voisinage d'une zone interdite, dangereuse ou réglementée, modifiez votre cap.

LARGAGE DE CARBURANT

GÉNÉRALITÉS

Chaque fois qu'il est nécessaire de larguer du carburant, le pilote doit en aviser immédiatement l'ATC et l'informer de la route à suivre, de la durée du largage et des conditions météorologiques. L'ATC peut suggérer une autre région pour le largage; le pilote sera toujours encouragé à larguer son carburant en suivant un cap constant au-dessus de régions non habitées et à l'écart des routes très fréquentées. Lorsqu'il aura obtenu les renseignements nécessaires, l'ATC diffusera sur les fréquences appropriées un avis de "largage de carburant". Dès la fin de l'opération, les pilotes doivent en aviser l'ATC. Les organismes de réglementation en matière d'environnement doivent être informés de tout largage de carburant.

MIL: Le rapport doit être conforme au protocole uniformisé de rapport de déversement 1 CAD HQ. Pour une description détaillée sur le largage de carburant, voir 1 CAD ORDERS, Vol. 2, 2-004.

MINIMISER LE LARGAGE DE CARBURANT

Personne n'est autorisé à larguer du carburant d'un aéronef en vol à moins que toutes les mesures appropriées ne soient prises pour réduire au minimum les risques pour les personnes et

l'environnement. Le largage de carburant ne peut avoir lieu qu'en cas de nécessité et pour les raisons de sécurité aérienne suivantes:

(a) Le largage est nécessaire pour assurer des conditions de vol ou d'atterrissage sécuritaires; ou
(b) Le largage est nécessaire pour vérifier l'état de fonctionnement de l'aéronef au moyen de tests de maintenance en vol.

MINIMISER L'IMPACT DU LARGAGE DE CARBURANT

L'impact du largage de carburant au niveau de la surface dépend principalement de la quantité et du type de carburant largué, de l'altitude à laquelle le carburant est largué, de l'endroit où le carburant est largué et des conditions météorologiques. Dans tous les cas, le largage de carburant doit:

(a) Être limité à la quantité minimum nécessaire pour assurer des conditions de vol et d'atterrissage sécuritaires ou pour vérifier l'état de fonctionnement de l'aéronef;
(b) À moins que des conditions d'urgence ne dictent un autre choix, être effectué à une altitude qui réduira au minimum la quantité de carburant qui parvient au sol. Dans des conditions non urgentes, 5000 pieds AGL est l'altitude minimum recommandée; et
(c) À moins que des conditions d'urgence ne dictent un autre choix, le largage doit avoir lieu dans des régions désignées.

RECHERCHES ET SAUVETAGE

DEMANDE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE

Dès qu'un exploitant ou un propriétaire sait qu'un aéronef est en retard, il doit immédiatement alerter le JRCC le plus proche ou toute unité ATS, et donner tous les renseignements connus. Il ne devrait pas retarder son appel d'alerte et effectuer une recherche préliminaire lui-même avant, car les disparus pourraient alors se trouver privés de secours au moment où ils en ont le plus besoin.

VICTORIA

(desservant la Colombie-Britannique et le Yukon)

Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC)

Tél. : 1-800-567-5111 (dans la région)

250-413-8933 - #SAR ou #727 (cellulaire sans frais)

TRENTON

(desservant l'Alberta, le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, l'ouest du Nunavut, l'Ontario, l'ouest du Québec et la Saskatchewan)

Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC)

Tél. : 1-800-267-7270 (au Canada)

613-965-3870

HALIFAX

(desservant le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'est du Nunavut,

l'Île-du-Prince-Édouard et l'est du Québec)

Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC)

Tél. : 1-800-565-1582 (dans la région)

902-427-8200

Tous les JRCC acceptent les appels à frais virés concernant les aéronefs manquants ou dont on est sans nouvelles.

PROCÉDURES SUGGÉRÉES POUR FACILITER LES RECHERCHES

Le plan de vol et l'itinéraire de vol sont les principales sources d'information pour les opérations SAR. Les pilotes doivent donc se conformer aux procédures appropriées de planification de vol et à suivre leur itinéraire prévu afin d'être assurés d'un repérage et d'un sauvetage rapides. Il est donc très important que les pilotes avisent dès que possible l'ATC en cas de changement ou d'écart en cours de vol.

Se référer à l'article 3.0 de la section RAC pour obtenir plus de détails concernant le dépôt et la fermeture des divers plans et itinéraires de vol.

RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE (ELT):

La plupart des aéronefs de l'aviation générale doivent être dotés d'ELT [article 605.38 du RAC]. Elles émettent sur une fréquence principale de 121,5, 243 ou 406 MHz et elles aident les équipes de sauvetage à repérer les aéronefs accidentés et à sauver les survivants.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

Une fois activées, les ELT émettent un signal qui est détecté par un système international de satellites de recherche et sauvetage appelé COSPAS-SARSAT. Les renseignements sur la position sont calculés et relayés au JRCC concerné afin qu'il intervienne. Le signal émis sur 121,5 MHz commun à toutes les ELT produit également une tonalité distincte ressemblant à une sirène que tout récepteur radio réglé sur cette fréquence peut capter. Ce signal aide le personnel SAR qui arrive sur les lieux à bien localiser l'aéronef. En situation normale, un signal sur 121,5 MHz permet également d'avertir les pilotes du déclenchement intempestif de leur ELT. Par conséquent, les pilotes devraient écouter cette fréquence quelques instants après chaque vol.

Des ELT bien entretenues et équipées de piles en bon état de fonctionnement devraient pouvoir émettre sans interruption pendant au moins 24 heures à des températures très variées. Des piles conservées au-delà de leur durée de vie recommandée risquent de ne pas être suffisamment puissantes pour émettre un signal exploitable. Toute ELT équipée de piles périmées n'est pas considérée en état de service.

Toutes les ELT fonctionnant actuellement sur 406, 121,5 et/ou 243 MHz peuvent être détectées par les satellites du COSPAS-SARSAT. Toutefois, **il est de la plus haute importance de savoir qu'à compter du 1er février 2009, les satellites du COSPAS-SARSAT ne détecteront plus que les signaux des ELT émettant sur 406 MHz**. Après cette date, il faudra avoir une ELT émettant sur 406 MHz pour être sûr que le COSPAS-SARSAT soit averti automatiquement en cas d'accident d'aéronef.

Instructions sur l'utilisation des ELT (en cas d'urgence):

Les ELT sur les aéronefs de l'aviation générale sont munies d'un interrupteur à inertie (actionné par les forces de décélération au moment d'un écrasement) qui déclenche automatiquement l'ELT. Cependant, il est toujours plus sûr de mettre le sélecteur en position " ON " dès que possible après l'écrasement, si cela est faisable.

Les satellites du COSPAS-SARSAT survolent continuellement le Canada et détectent les signaux des ELT dans les 90 min. Dans le cas d'aéronefs équipés d'ELT émettant sur 406 MHz, les satellites géostationnaires détectent les signaux dans les minutes qui suivent et alertent les services SAR d'une situation d'urgence, alors qu'ils sont toujours en train de calculer la position finale.

Certains aéronefs militaires et civils restent eux aussi à l'écoute des fréquences 121,5 ou 243 MHz et avisent les organismes ATS ou SAR dès qu'ils captent un signal ELT.

En cas d'urgence, ne pas attendre que les heures prévues au plan de vol soient passées pour déclencher l'ELT, car cela ne ferait que retarder le sauvetage. Ne pas faire passer l'ELT en position " ON " à " OFF " périodiquement pour essayer de conserver la pile; un signal irrégulier ne fait que diminuer la précision du repérage et nuire au radioralliement. Lorsque vous avez déclenché votre ELT, laissez-la fonctionner jusqu'à ce que vous soyez certain d'avoir été repéré et que les équipes SAR vous demandent de la mettre sur " OFF ".

Si un pilote doit se poser à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison, mais qu'il n'existe aucune situation d'urgence, il ne doit pas déclencher son ELT. Toutefois, si le retard doit se prolonger au-delà :

a) d'une heure après l'ETA dans le cas d'un plan de vol; ou

b) de l'heure SAR spécifiée, ou des 24 heures suivant la durée prévue du vol, ou de l'ETA spécifiée dans le cas d'un itinéraire de vol;

l'aéronef sera porté en retard et on amorcera les recherches.

Pour éviter des recherches inutiles, aviser l'unité ATS la plus proche du changement apporté au plan ou à l'itinéraire de vol. Sil est impossible d'entrer en communication avec une unité ATS, essayer d'établir la communication avec un autre aéronef sur une des fréquences suivantes afin que cet aéronef puisse retransmettre l'information pertinente à l'unité ATS :

a) 126,7 MHz;

b) fréquence VFR locale utilisée;

c) fréquence locale de l'ACC pour les vols IFR indiquée dans le CFS;

d)121,5 MHz;

e) HF 5 680 kHz, si l'équipement radio le permet.

Si aucune communication ne peut être faite, les recherches commenceront à l'heure indiquée ci-dessus. Au moment voulu, mettre l'ELT sur " ON " et la laisser émettre son signal jusqu'à ce que les équipes de sauvetage aient repéré le lieu. Utiliser alors la radio sur 121,5 MHz (et couper l'ELT en cas d'interférence) pour les aviser de votre état et de vos intentions. Tarder à déclencher une ELT retarde le sauvetage.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

Maximiser la portée du signal:

Une ELT portative qui est munie de sa propre antenne auxiliaire et qui peut être retirée en toute sécurité de l'aéronef, devrait être placée aussi haut que possible sur une surface plane afin de réduire les obstructions entre cette dernière et l'horizon. Le fait de surélever une ELT de 2,44 m (8 pi) par rapport au sol peut en augmenter la portée de 20 à 40 pour cent. L'antenne devrait être placée à la verticale afin d'assurer un rayonnement optimal du signal. Placer la radiobalise sur un objet métallique ou même sur l'aile de l'avion, si elle est de niveau, fournit la réflexion nécessaire pour augmenter la portée. Le fait de tenir l'émetteur près du corps par temps froid n'augmente pas de façon notable la puissance de sortie des piles. Par ailleurs, comme le corps absorbe la majeure partie de l'énergie du signal, la portée de l'ELT risque en fait d'être réduite.

Si l'ELT est fixée de façon permanente dans l'aéronef, s'assurer qu'elle n'a pas été endommagée et qu'elle est toujours reliée à l'antenne. Si cela ne présente aucun danger (par exemple, aucune fuite ni émanation de carburant), vérifier que l'ELT fonctionne en sélectionnant la fréquence de 121,5 MHz sur la radio de l'aéronef et en vérifiant qu'une tonalité ressemblant à une sirène est audible.

Rappel : les recherches sont effectuées pour repérer un aéronef. En cas d'atterrissage dans une région inhabitée, rester près de l'aéronef et de l'ELT. Il est plus facile de repérer un aéronef au sol qu'une personne. Si cela est possible, se préparer à produire de la fumée, à lancer une fusée ou à allumer des feux de signalisation pour attirer l'attention des équipes de sauvetage qui rallient le signal de l'ELT et ce, en veillant à ne pas se tenir à proximité du carburant qui a pu se déverser au moment de l'écrasement.

ÉQUIPEMENT RADIO DE L'AÉRONEF

Si votre radio de bord fonctionne et qu'il n'y a aucun risque d'explosion ou de feu, vous pouvez l'utiliser pour envoyer un message de détresse. La durée de vie de la batterie est limitée, il vous faudra donc décider quand émettre. Le choix à faire sera soit garder la radio jusqu'à ce que les batteries de votre ELT soient vides, soit émettre MAYDAY régulièrement en espérant qu'une station au sol ou qu'un aéronef de passage entende votre message. Préparez-vous à émettre un message MAYDAY sans accusé de réception, c'est-à-dire ne vous attendez pas à une réponse. De plus, si vous connaissez votre position, d'une manière précise ou approximative, incluez-la dans le MAYDAY.

Les fréquences 121.5 MHz (VHF) et 243 MHz (UHF) sont utilisés mondialement pour envoyé des messages de détresses vocales. Si votre ELT est en marche il peut interférer avec ces dernières. Utilisez plutôt la fréquence de travail que les stations terrestres ou les aéronefs de passage ont plus de chance de veiller. Au Canada les aéronefs VFR sont invités à syntoniser le 126.7 MHz lorsqu'ils opèrent dans un espace aérien non contrôlé.

Si votre appareil est équipé d'un émetteur HF, ce type d'équipement est plus efficace que la VHF ou l'UHF. La portée de la HF est de plusieurs milliers de miles, ce qui est nettement supérieur à la portée optique de la VHF ou de l'UHF, et pour cette raison, ce type de matériel est particulièrement utile dans les régions inhospitalières ou hors des voies aériennes. La fréquence HF recommandée est 5680 KHz, un canal HF longue portée surveillé par de nombreux centres d'information de vol pour les zones inhabitées du Canada. Il est préférable de transmettre un signal de détresse vocale dans les 3 minutes qui suivent H + 15 et H + 45. Il y a au Canada deux réseaux de stations radiogoniométriques qui peuvent localiser la source d'une émission HF dans n'importe quelle partie du pays.

SIGNAUX VISUELS SOL-AIR

Même si aucun signal d'ELT ou message de détresse n'a été reçu, des recherches visuelles commencent au moment indiqué dans le plan de vol ou l'itinéraire de vol. En règle générale, au Canada les recherches s'étendent jusqu'à 15 NM de part et d'autre de la route prévue dans le plan de vol, et ce, entre votre dernière position connue et tout juste au-delà de votre destination. Dans des régions montagneuses, les zones de recherche sont définies de manière à s'adapter le mieux possible au relief et à la route prévue.

Il arrive que des recherches prennent jusqu'à 24 heures avant que le sauvetage puisse véritablement avoir lieu. Il faut par conséquent rendre le lieu de l'accident le plus visible possible. Les chercheurs essaient de repérer tout ce qui sort de l'ordinaire et leurs yeux sont attirés au sol par tout ce qui semble anormal. L'aéronef sera plus facile à repérer si des parties considérables des ailes et de l'empennage sont de couleurs vives. La neige qui pourrait s'accumuler sur l'aéronef devrait être dégagée.

Dès que possible après l'atterrissage, et en faisant bien attention aux déversements ou aux émanations de carburant, allumer un feu de camp. Rassembler une grande quantité de verdure (comme de grosses branches d'arbre, des feuilles fraîches, de l'herbe) qui devra être placée rapidement sur le feu dès qu'un aéronef est en vue ou audible. Si le signal de détresse normalisé consiste en trois feux formant un triangle, un grand feu dégageant beaucoup de fumée devrait tout de même attirer l'attention du personnel de recherche.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

L'un des éléments offrant la meilleure visibilité actuellement disponibles sur le marché est un tissu de couleur fluorescente brillante. Le jour, étendu et fixé au sol, ce tissu constitue un signal très efficace. Il peut aussi servir d'abri et être une excellente couverture. Le jour, les miroirs de signalisation ou les pièces métalliques brillantes pouvant refléter les rayons solaires, ou la nuit, les torches électriques, les lampes frontales et même les flashs d'appareil photographique constituent aussi des moyens efficaces pour attirer l'attention.

Les signaux suivants peuvent être utilisés pour communiquer avec les avions lorsqu'il y a urgence. Les signaux 1 à 5 sont connus internationalement; ceux de 6 à 9 ne sont utilisés qu'au Canada.

TABLE 1

NO.	MESSAGE	SYMBOLES
1	Demande de l'aide	**V**
2	Demande de l'aide médicale	**X**
3	Non ou négatif	**N**
4	Oui ou affirmatif	**Y**
5	Prenons cette direction	↑

TABLE 2

NO.	MESSAGE	SYMBOLES
6	Tout va bien	**LL**
7	Besoin vivres et eau	**F**
8	Besoin carburant et huile	**L**
9	Besoin de réparations	**W**

REMARQUE:

- Utilisez des bandes de tissu ou de parachute, des morceaux de bois, des pierres ou tout autre matériel disponible pour construire ces symboles.
- Essayez de choisir des matières dont la couleur offrira le plus grand contraste possible avec le terrain.
- Les signaux doivent mesurer au moins huit pieds de longueur ou plus si possible. Veillez à ce que les signaux soient exactement conformes aux tableaux ci-dessus pour éviter toute confusion.
- Espacer de dix pieds les éléments du signal 6.

PROCÉDURES À SUIVRE QUAND ON A REPÉRÉ QUELQU'UN EN DÉTRESSE

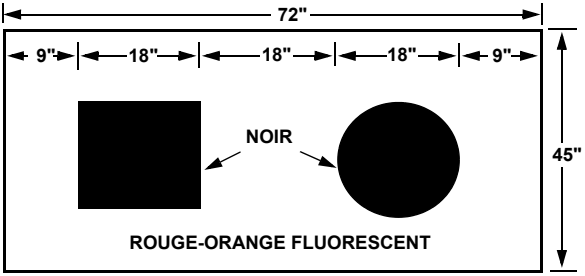
Quand un pilote aperçoit un aéronef ou un véhicule de surface en détresse il doit, si possible

(a) le garder en vue jusqu'à ce que sa présence ne soit plus nécessaire;
(b) essayer d'établir sa position si elle n'est pas connue;
(c) donner les renseignements suivants au centre de coordination des recherches ou à l'organe du contrôle de la circulation aérienne
- l'heure de l'observation;
- la position du véhicule;
- une description générale des lieux;
- l'état physique apparent du(des) rescapé(s).

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

SIGNAL DE DÉTRESSE POUR PETITES EMBARCATIONS

Les petites embarcations peuvent déployer les signaux de détresse ou d'urgence ci-dessous



DIRECTIVES AUX NAVIRES:

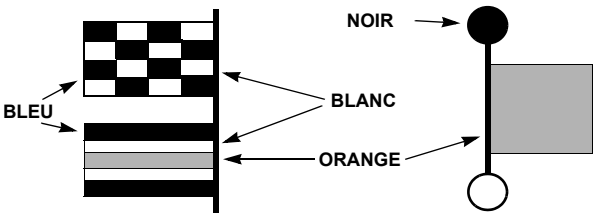
Signaux utilisés par un aéronef engagé dans une opération de recherches et sauvetage pour diriger un navire vers un aéronef, un navire ou une personne en détresse.

(a) Décrire au moins un cercle autour du navire.
(b) Traverser la trajectoire projetée près du navire, vers l'avant et à basse altitude tout enbalançant les ailes (voir note).
(c) Se diriger dans la direction qu'on veut faire prendre au navire.
(d) Pour indiquer qu'on n'a plus besoin de l'aide du navire, traverser le sillage à l'arrière prèsde la poupe du navire, à basse altitude, tout en balançant les ailes (voir note).

NOTE: Ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice peut être utilisé comme méthode alternative à celle de balancer les ailes pour attirer l'attention. Cependant cette forme de signal sonore peut être moins efficace que le signal visuel de balancer les ailes à cause du haut niveau de bruit à bord du navire.

Normalement, le navire changera de cap, s'il le peut. S'il ne le peut pas, il arborera le pavillon international "N" ou donnera d'autres signaux visuels. Pour indiquer qu'on n'a plus besoin de l'aide du navire, il suffit de passer à basse altitude derrière le navire en ouvrant les gaz ou en variant le pas de l'hélice.

N'importe quelle sorte de forme ronde au-dessus ou au-dessous de tout linge ou drapeau carré



DRAPEAU INTERNATIONAL "N" AU-DESSUS DE "C"

ÉVITER LA ZONE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE

Il a été plusieurs fois signalé que des pilotes privés et professionnels, bien que n'étant pas sous le contrôle des Forces canadiennes au cours de recherches aériennes, gênent sérieusement et mettent parfois en danger la sécurité des aéronefs engagés dans des opérations de recherche.

Ces intrusions sont le fait de pilotes évoluant sans aucune nécessité à des altitudes inférieures à 2000 pieds sol dans la zone de recherche dont les limites ont été définies au début de la mission, par un NOTAM.

Dans l'intérêt de la sécurité des vols, et pour permettre aux opérations de recherches et de sauvetage de maintenir une efficacité maximum, les pilotes des aéronefs non engagés dans cette activité doivent éviter dans la mesure du possible l'espace aérien défini par le NOTAM. Si ces derniers doivent évoluer dans cet espace aérien, ils doivent faire preuve d'une extrême prudence.

ASSISTANCE RADAR EN CAS D'URGENCE

1. L'assistance radar en cas d'urgence est disponible sur une base de 24 heures afin d'identifier les aéronefs à l'intérieur des limites de toutes zones d'identification de la défense aérienne. Le système radar militaire peut à la discrétion de l'exploitant donner les services suivants aux pilotes d'aéronefs: route, vérification de vitesse au sol, position et relèvement jusqu'au plus proche aérodrome ou autres points désignés. L'assistance militaire canadienne fourni la route en degré vrai. L'assistance radar fourni est à titre consultatif seulement et n'enlève pas au pilote commandant de bord sa responsabilité de naviguer sécuritairement et de se conformer à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou autres procédures requises.
2. Contactez le Centre des opérations secteur air sur les fréquences 121.5 et 243.0. Dans l'ADIZ domestique, la fréquence 364.2 est aussi disponible. Exemple: "Assistance radar", lettre d'appel de l'aéronef. Les appels subséquents devraient s'adresser au Centre de Contrôle Opérationnel spécifique répondant à l'appel initial.

APPROCHE D'URGENCE SOUS SURVEILLANCE RADAR:

Une approche sous surveillance radar sera assurée par l'ATC si:

(a) la couverture radar de l'ATC est adéquate,
(b) aucun autre mode d'approche n'est disponible, et
(c) le pilote déclare une urgence et demande une approche radar.

NOTE: Les radars de NAV CANADA ne sont ni vérifiés en vol ni mis en service pour les approches sous surveillance radar. De plus, les contrôleurs de NAV CANADA ne sont pas spécifiquements formés pour effectuer ces approches.

PROCÉDURES D'URGENCE/COMMUNICATIONS D'URGENCE

DEGRÉ D'URGENCE:

Type	Radio	Télégraphie	Utilisation
DÉTRESSE	MAYDAY	SOS	Menace de danger grave et imminent et demande secours immédiat. (Amerrissage forcé, atterrissage forcé, évacuation en parachute, etc.) Transmission d'un message de détresse pour des tiers dans l'impossibilité de le faire. Un message de détresse a priorité sur tous les autres messages.
URGENCE	PANNE PANNE	XXX	Difficultés nécessitant des mesures urgentes mais ne constituant pas un cas de détresse (pilote égaré, à court de carburant, etc.) Pour faire un rapport sur la sécurité d'un aéronef, d'un navire ou d'un autre véhicule ou d'une ou plusieurs personnes à bord ou en vue. Un message d'urgence a la priorité sur tous les autres messages à l'exception des messages de détresse.

PROCÉDURES DE COMMUNICATION:

(a) Mettre en marche tout l'équipement automatique d'urgence.
(b) Émettre l'appel de détresse approprié sur la fréquence air/sol en service ou sur 121.5, suivi du message de détresse.

NOTE: La fréquence de 121.5 MHz peut également servir à établir la communication quand l'aéronef ne dispose pas des fréquences publiées ou quand une panne de l'équipement l'empêche d'utiliser les fréquences normales.

Les aéronefs munis d'équipement de télécommunication par satellite en phonie peuvent appeler l'unité des Services de la circulation aérienne appropriée, utilisant les codes abrégé ou les numéros du réseau téléphonique public commuté (RTPC) suivants:

PROCÉDURES D'URGENCE/COMMUNICATIONS D'URGENCE (Suite)

Emplacement	Code abrégé	Numéros du RTPC
FIR de Gander Oceanic	431603	1-709-651-5260
FIR intérieure de Gander	431602	1-709-651-5297
Radio de Gander	431613	1-709-651-5298
FIR de Moncton	431604	1-506-867-8745
FIR de Montréal	431605	1-514-633-3606
FIR de Toronto	431606	1-905-405-8684
FIR de Winnipeg	431608	1-204-837-9481
FIR d'Edmonton	431601	1-780-890-2775
FIR de Vancouver	431607	1-604-507-7875

FORME DU MESSAGE:

1. (a) EN PHONIE-MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, ICI (indicatif d'appel de l'aéronef) (3 fois).
   (b) EN RADIOTÉLÉGRAPHIE-SOS, SOS, SOS, DE (l'indicatif d'appel de l'aéronef) (3 fois).
2. TYPE D'AÉRONEF.
3. POSITION RÉELLE OU ESTIMÉE (indiquer laquelle) et HEURE (si on utilise des coordonnées géographiques, on doit exprimer la latitude et la longitude en degrés et minutes)
4. CAP (indiquer vrai ou magnétique) ET LA VITESSE INDIQUÉE.
5. ALTITUDE ou NIVEAU DE VOL.
6. NATURE DE L'URGENCE.
7. INTENTIONS DU PILOTE (sauter en parachute, faire un amerrissage forcé ou un atterrissage forcé, etc.).

ANNULATION:

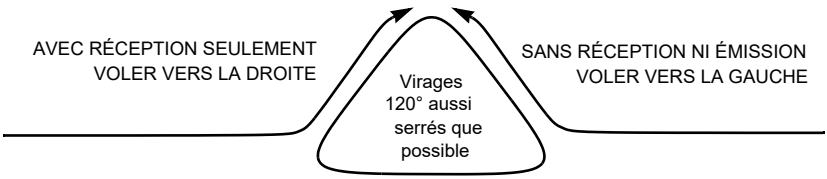
Quand l'aéronef n'est plus en détresse, on doit émettre un message annulant la situation d'urgence, si possible, sur la même fréquence que celle utilisée pour l'appel de détresse.

UTILISATION DU TRANSPONDEUR IFF/SIF

Urgence	Boitier de commande IFF - sélectionner la fonction urgence
	SIF et afficher le mode A/3 Code 7700 au transpondeur
Panne radio	Mode A/3 Code 7600

MANOEUVRES DESTINÉES À ALERTER LE RADAR:

1. En cas d'égarement ou de détresse et dans l'impossibilité d'établir un contact radio, essayer d'alerter tous les systèmes radar disponibles de la façon suivante:
   (a) afficher EMERGENCY sur l'IFF/SIF;
   (b) rester à l'écoute des fréquences de détresse;
   (c) faire deux circuits triangulaires, puis reprendre sa route et recommencer à intervalles de 5 minutes.



Vitesse vraie de 300 noeuds ou moins - parcours de DEUX minutes
Vitesse vraie de plus de 300 noeuds - parcours d'UNE minute

2. Si l'aéronef en détresse vole de nuit ou dans des conditions de visibilité limitée, allumer les phares d'atterrissage et les feux de navigation pour aider l'intercepteur.
3. Si le contact radar est établi, un avion de secours sera envoyé pour intercepter.
4. Si l'avion de secours réussi à intercepter l'aéronef en détresse, les deux appareils doivent essayer d'établir un contact radio. Si cela n'est pas possible, ils devront utiliser les signaux indiqués plus loin.

NOTE: Si l'aéronef vole à basse altitude, il doit essayer de monter car il aura ainsi plus de chances d'être intercepté.

NOTE: Voir l'AIM de TC SAR pour plus de détails.

PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS

Il est impossible de définir les règlements et les procédures applicables à toutes les situations découlant d'une panne totale de communications. Lorsqu'un pilote est en panne de communications et qu'il doit faire face à une situation qui n'est pas prévue par la réglementation, les décisions qu'il va prendre devraient être basées sur le bons sens. Les procédures qui suivent sont les procédures normalisées qui doivent être suivies en cas de panne de communications. Elles peuvent cependant être annulées et remplacées par des procédures particulières qui ont alors priorité. Par exemple,certaines procédures SID et d'approche interrompue contiennent des procédures spéciales en cas de panne de communications.

GÉNÉRALITÉS: Sauf autorisation contraire de l'ATC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en panne totale de communications à l'intérieur ou autorisé à pénétrer en IFR dans l'espace aérien contrôlé ou à l'intérieur ou autorisé à pénétrer en VFR dans l'espace aérien de classe B ou C, doit:

1. si son aéronef est équipé d'un transpondeur, le régler pour qu'il réponde aux interrogations en mode 3/A code 7600;
2. maintenir l'écoute des fréquences appropriées au cas où des messages ou des autorisations subséquentes lui seraient adressés, accuser réception de tels messages par n'importe quel moyen, y compris l'utilisation des fonctions normal / standby (attente) du transpondeur; et
3. tenter d'entrer en communication avec toute installation ATC ou un autre aéronef pour l'aviser de la situation et lui demander de relayer le message à l'installation ATC à qui il est destiné.
4. NAV CANADA publie les numéros de téléphone des centres de contrôle régional, des tours de contrôle, des centres d'information de vol et des stations d'information de vol dans le Supplément de vol - Canada. En cas de panne de communication radio en vol, et seulement après avoir suivi les procédures normales relatives à une panne de communication (voir l'AIM de TC RAC), le commandant de bord peut tenter d'entrer en communication avec l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) de NAV CANADA au moyen d'un téléphone cellulaire.

PLAN DE VOL IFR

1. **Conditions météorologiques VFR:** Si la panne de communications se produit par conditions météorologiques VFR ou si le pilote rencontre ces conditions après la panne, le pilote commandant de bord doit continuer le vol en VFR et se poser aussitôt que réalisable.

NOTE: Cette procédure est applicable dans n'importe quel type d'espace aérien. Son but principal est de prévenir l'utilisation prolongée de procédures IFR dans l'espace aérien contrôlé par conditions météorologiques VFR. L'expression "se poser aussitôt que réalisable" n'oblige pas le pilote "à se poser sur le premier terrain d'atterrissage"; il a toujours le choix d'exercer son bon jugement et il n'est pas obligé de se poser sur un aéroport non autorisé, ne convenant pas au type d'aéronef qu'il utilise ou se trouvant à quelques minutes de sa destination.

2. **Conditions météorologiques IFR:** Si la panne se produit par conditions météorologiques IFR ou si les dispositions dans les conditions météorologiques VFR ne peuvent être respectées, le pilote commandant de bord doit continuer son vol, appliquant les procédures suivantes:
   (a) Route
      (i) en suivant la route assignée lors de la dernière autorisation reçue de l'ATC et ayant accuséréception; ou
      (ii) si l'aéronef est guidé par radar, en suivant une route directe pour se rendre du point où s'est produite la panne jusqu'au repère, à la route ou à la voie aérienne spécifiée dans l'autorisation de guidage radar; ou
      (iii) si aucune route n'a été assignée à l'aéronef, en suivant la route indiquée par l'ATC comme pouvant être assignée dans une autorisation subséquente; ou
      (iv) si aucune route ou route indiquée par l'ATC comme pouvant être assignée dans une autorisation subséquente n'a été assignée, en suivant la route du plan de vol.

PLAN DE VOL IFR (Suite)

(b) **Altitude**

Aux altitudes ou niveaux de vol suivants les PLUS ÉLEVÉS du SEGMENT DE ROUTE SUIVI:

(i) altitude(s) ou niveau(x) de vol assigné(s) dans la dernière autorisation reçue de l'ATC et ayant accusé réception; ou

(ii) les altitude(s) ou niveau(x) de vol figurant sur la carte STAR; ou

(iii) altitude IFR minimale (voir l'AIM de TC, RAC pour plus de détails); ou

(iv) l'altitude ou le niveau de vol indiqué par l'ATC comme pouvant être assigné dansune autorisation subséquente. (Le pilote doit commencer à monter vers cettealtitude ou niveau, à l'heure ou au point spécifié par l'ATC comme pouvant fairel'objet d'une autorisation subséquente ou d'un changement d'altitude).

NOTE 1: Ces mesures visent à assurer qu'un aéronef qui subit une panne de communications pourra, pour tout segment de vol, poursuivre son vol à une altitude qui lui assurera le franchissement d'obstacles nécessaire.

NOTE 2: Si une panne de communications survient pendant qu'un aéronef est guidé au moyen de vecteurs à une altitude inférieure à l'altitude IFR minimale indiquée sur la carte d'approche aux instruments, le pilote doit immédiatement monter à l'altitude minimale indiquée et maintenir l'altitude IFR minimale appropriée jusqu'à son arrivée au repère, à la route ou à la voie aérienne précisée dans l'autorisation.

(c) **Descente pour approche**

(i) La route comporte une procédure STAR.

1. Maintenir l'altitude appropriée énoncée au paragraphe b. "Altitude"
2. Suivre la transition pour la piste d'arrivée:
   - indiquée par l'ATC comme pouvant être assignée;
   - annoncée sur l'ATIS.

STAR conventionnelle

Suivre la trajectoire latérale de la procédure jusqu'où débute le guidage par radar, puis exécuter une approche directe.

STAR PBN fermée

Suivre la trajectoire latérale de la procédure et exécuter une approche directe.

STAR PBN ouverte

Avec DTW et FACF	1. Suivre la trajectoire latérale de la procédure jusqu'au DTW. 2. Poursuivre directement jusqu'au FACF, puis exécuter une approche directe. **ou** 1. Suivre la trajectoire latérale de la procédure jusqu'où débute le guidage par radar. 2. Exécuter une approche directe.
Sans DTW et FACF	1. Suivre la trajectoire latérale de la procédure jusqu'au point de cheminement vers une approche RNAV (RNP), RNAV (GNSS) ou ILS. 2. Exécuter une approche directe. **ou** 1. Suivre la trajectoire latérale de la procédure jusqu'où débute le guidage par radar. 2. Exécuter une approche directe.

PLAN DE VOL IFR (Suite)

(ii) La route ne comporte pas de procédure STAR.

Maintenir l'altitude en route jusqu'à l'installation de navigation ou au repère d'approche devant servir à la procédure d'approche aux instruments choisie et commencer une procédure de descente appropriée à la plus récente des possibilités suivantes:

1. à l'heure prévue d'arrivée (l'ETA est calculée en fonction de l'heure de décollage à laquelle est ajoutée la durée en route du plan de vol ou modifiée (auprès de l'ATC));
2. à la dernière heure d'arrivée prévue communiquée et dont le contrôle de la circulation aérienne a accusé réception; ou
3. à la dernière heure d'approche prévue (EAT) que le pilote a reçue et dont il a accusé réception.

Si une panne de communications se produit après que le pilote a reçu les instructions d'attente et en a accusé réception, le pilote doit suivre les instructions d'attente et commencer une approche aux instruments à l'heure d'approche prévue ou à l'heure prévue de l'autorisation additionnelle, selon celle de ces heures que lui aura été transmise.

NOTE: Si le repère d'attente n'est pas un repère à partir duquel l'approche est commencée, quittez le repère à "l'heure prévue d'autorisation additionnelle" si on en a reçu une, sinon, se render à la limite d'autorisation pour ensuite se diriger vers un repère à partir duquel on peut effectuer une approche. Commencez la descente et/ou l'approche en respectant le plus possible l'heure estimée d'arrivée (ETA) telle que calculée à partir de la durée estimée du vol ou modifiée auprès de l'ATC).

Pour les vols vers les États-Unis, les procédures pour les pannes de communications sont essentiellement les mêmes, mais il importe aux pilotes de se familariser avec les publications américaines appropriées.

Certaines procédures aux instruments ne prévoient pas un virage conventionnel mais contiennent l'énoncé suivant "RADAR REQUIS" conformément à la procédure. Le vol du segment d'approche initiale de ces procédures aux instruments est alors assuré par guidage radar de l'ATC. Sans le guidage radar de l'ATC, la procédure aux instruments peut ne pas comporter un segment d'approche initiale publié.

(iii) à la dernière heure d'approche prévue(EAT) que le pilote a reçue et dont il a accusé réception.

Si une panne de communications se produit après que le pilote a reçu les instructions d'attente et en a accusé réception, le pilote doit suivre les instructions d'attente et commencer une approche aux instruments à l'heure d'approche prévue ou à l'heure prévue de l'autorisation additionnelle, selon celle de ces heures que lui aura été transmise.

NOTE 1: Si le repère d'attente n'est pas un repère à partir duquel l'approche est commencée, quittez le repère à "l'heure prévue d'autorisation additionnelle" si on en a reçu une, sinon, se rendre à la limite d'autorisation pour ensuite se diriger vers un repère à partir duquel on peut effectuer une approche. Commencez la descente et/ou l'approche en respectant le plus possible l'heure estimée d'arrivée (ETA) telle que calculée à partir de la durée estimée du vol ou modifiée auprès de l'ATC).

NOTE 2: Si le pilote a reçu l'autorisation d'effectuer une STAR conventionelle ou RNAV, maintenir l'altitude appropriée de l'alinéa b. "Altitude" et se diriger vers le repère d'approche finale via:

(a) le cheminement publié; ou

(b) le cheminement publié vers le point où le guidage radar devrait commencer, de là directement vers l'installation de navigation ou repère desservant la piste annoncée sur l'ATIS ou stipulé dans l'autorisation de l'ATC pour une approche directe si possible, ou d'effectuer la procédure complète si elle est publiée.

(c) dans le cas d'une STAR RNAV fermée, suivre la procédure d'arrivée telle que publiée, y compris toutes les exigences verticales et/ou de vitesse décrites dans la procédure, et intercepter l'axe d'approche *pour une approche directe*; ou

(d) dans le cas d'une STAR RNAV ouverte, suivre la procédure d'arrivée telle que publiée, y compris toutes les exigences verticales et/ou de vitesse décrites dans la procédure. Le pilote est censé supprimer le segment vent debout au point de cheminement terminal de vent arrière (DTW), amorcer un virage automatique au DTW vers le repère de trajectoire d'approche finale (FACF) et intercepter la trajectoire d'approche pour *une approche directe*.

PLAN DE VOL IFR (Suite)

Pour les vols vers les États-Unis, les procédures pour les pannes de communications sont essentiellement les mêmes, mais il importe aux pilotes de se familariser avec les publications américaines appropriées.

Certaines procédures aux instruments ne prévoient pas un virage conventionnel mais contiennent l'énoncé suivant "RADAR REQUIS" conformément à la procédure. Le vol du segment d'approche initiale de ces procédures aux instruments est alors assuré par guidage radar de l'ATC. Sans le guidage radar de l'ATC, la procédure aux instruments peut ne pas comporter un segment d'approche initiale publié.

S'il se produit une panne de communications pendant que l'aéronef est guidé vers l'un des segments d'approche, indistinctement ou dans le cadre d'un STAR, le pilote est censé se comformer aux procédures de panne de communications en réglant immédiatement son transpondeur sur le mode A/3 CODE 7600. Le pilote devrait toujours être conscient de la situation du trafic (c.-à-d. l'ATC peut avoir indiqué que votre aéronef était numéro deux pour une approche à destination de la piste 06L) et, dans ces circonstances, il doit continuer le vol le long de la route qu'il est censé normalement suivre pendant le guidage radar. Dans certains cas, le pilote peut être obligé de naviguer à l'estime (DR) sur une route jusqu'à la trajectoire d'approche finale. Il est important pour les autres aéronefs et pour l'ATC que l'aéronef en panne de communications puisse continuer son vol le long d'une route qui lui permettra d'effectuer une approche directe suivi d'un atterrissage et ce, sans effectuer des manoeuvres imprévues. Le pilote est censé exercer son jugement dans ces cas. Les manoeuvres inattendues, telles que les virages loin de la trajectoire d'approche finale, peuvent perturber la circulation et créer des conflits.

Si la panne de communications se produit pendant que l'aéronef est guidée à une altitude de guidage radar inférieure à l'altitude publiée (c.-à-d. altitude minimale de secteur 25 NM), le pilote doit immédiatement effectuer une montée et maintenir l'altitude minimale IFR appropriée jusqu'à ce qu'il arrive à la verticale d'un repère associé à la procédure aux instruments.

La technologie moderne a permis de doter les aéronefs de moyens de communication, tels que le téléphone de bord. Les pilotes qui sont aux prises avec une panne de communication peuvent, si les circonstances le permettent, recourir à ce moyen pour rétablir les communications avec les unités ATC compétentes. NAV CANADA publie les numéros de téléphone des ACC, des tours de contrôle et des unités FSS dans le *Supplément de vol du Canada*.

TRAFIC NORD ATLANTIQUE

Les procédures suivantes visent à fournir des consignes générales aux pilotes d'aéronefs qui évoluent au-dessus de l'Atlantique Nord (NAT) et qui éprouvent une panne de communications. Ces procédures servent à compléter et non à remplacer la réglementation et les procédures d'État, tel qu'énoncé à la section précédente sous "PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS" (pages F10 à F13). À noter qu'il n'est pas possible de fournir des consignes pour toutes les situations pouvant découler d'une panne de communications.

1. Généralités
   - (a) Lorsqu'un aéronef qui est muni d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) éprouve une panne totale de communications bilatérales, son pilote doit opérer le transpondeur sur identification en mode A (code 7600) et en mode C.
   - (b) Le pilote doit aussi tenter de contacter tout aménagement ATC pour l'informer de la difficulté encourue et demander que cette information soit transmise à l'aménagement ATC à qui la communication est destinée.
2. Panne de communications avant d'entrer dans l'espace aérien océanique NAT
   - (a) Aucun changement de route, de niveau de vol ou de vitesse n'est effectué avant le point de sortie océanique à moins qu'un changement ne soit jugé nécessaire par le commandant de bord pour assurer la sécurité de l'aéronef.
   - (b) Si l'aéronef évolue à un niveau de vol ne lui permettant pas d'atteindre sa destination, le pilote doit afficher le code 7600 10 minutes avant d'effectuer un changement d'altitude et d'entrer dans l'espace aérien océanique. Au premier point d'entrée océanique, le pilote doit utiliser le niveau de vol et la vitesse qui figurent dans le plan de vol déposé et doit emprunter la route déposée au plan de vol jusqu'à la côte. Le premier niveau de vol et la première vitesse dans l'espace aérien océanique doivent être maintenus jusqu'à la côte.

TRAFIC NORD ATLANTIQUE (Suite)

3. Panne de communications avant de sortir de l'espace aérien océanique

(a) S'il a été autorisé à suivre la route prévue au plan de vol, le pilote doit procéder selon la dernière autorisation reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception jusqu'au dernier point de route océanique spécifié, habituellement la côte, puis continuer selon la route prévue au plan de vol. Il doit maintenir le dernier niveau de vol et la dernière vitesse assignés, et ce, jusqu'à la côte. Après avoir passé le dernier point de la route océanique spécifiée, il doit se conformer à la réglementation et aux procédures d'État pertinentes.

(b) S'il a été autorisé à suivre une route autre que la route prévue au plan de vol, le pilote doit procéder selon la dernière autorisation reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception, laquelle comprend la vitesse et le niveau de vol, jusqu'au dernier point de route océanique spécifié, habituellement la côte. Après avoir passé la côte, le pilote doit se conformer à la réglementation et aux procédures d'État pertinentes, et rejoindre la route prévue au plan de vol en utilisant les routes ATS publiées, lorsque possible, jusqu'au prochain point d'importance du plan de vol déposé.

(c) Le pilote d'un aéronef en direction ouest réacheminé qui quitte l'espace aérien NAT au FL290 ou plus haut ne doit pas programmer dans le FMS le point de sortie océanique prévu au plan de vol à la suite du point de sortie océanique autorisé. Afin de se rétablir sur la route prévue au plan de vol, le pilote doit programmer dans le FMS le prochain point de cheminement d'importance du plan de vol original au-delà du point de sortie océanique du plan de vol. Par exemple, si le point de cheminement CUDDY HO était prévu au plan de vol mais que l'aéronef a été réacheminé via AVUTI, le pilote doit insérer HO après AVUTI et non pas CUDDY après AVUTI. Les comptes rendus de position qui indiquent AVUTI (OEP) CUDDY (OEP) exigent l'intervention de l'ATC alors que ceux indiquant AVUTI HO ne l'exigent pas.

SIGNAUX D'INFORMATION

État du carburant. Mains fermées, faire le mouvement du buveur, le pouce tendu vers la bouche. Rendre compte de la durée estimée de vol encore possible dans les conditions présentés de croisière en tendant les doigts, chaque doigt indiquant une durée de dix minutes, la main fermée indiquant une heure. (Exemple: en montrant d'abord le poing fermé, puis trois doigts, on montre qu'on dispose d'une heure et demie.

	Circuit	Signal Préparatoire	Signal d'exécution
(a)	Aérofreins rentrés ou sortis	Faire la gueule de crocodile avec la main: les doigts et le pouce se rencontrent et s'écartent alternativement.	Oui de la tête
(b)	Volets rentrés ou sortis	Main à plat–doigts vers l'avant. Abaissement de la main autour du poignet pour abaisser les volets, le mouvement inverse pour les rentrer.	Oui de la tête
(c)	Atterrisseurs rentrés ou sortis	Pour signaler l'intention de rentrer ou de sortir le train d'atterrissage tenir la main fermée devant et faire des mouvements circulaires.	Oui de la tête

NOTE 1: Signaux préparatoires à donner au moins deux fois.

NOTE 2: Signal d'exécution à donner quand les appareils en formation sont prêts à faire fonctionner les circuits correspondants.

Demander à la Tour la permission d'atterrir. Faire passer l'avion devant la Tour, si possible en longeant la piste dans le sens d'atterrissage à une hauteur de 500 pieds (150 mètres) – en faisant des éclats lumineux avec tous les feux et en balançant lentement les ailes jusqu'à ce qu'on ait atteint le côté au vent de la piste. Monter et virer en vent arrière en restant attentif aux signaux lumineux ou pyrotechniques de la Tour ou du contrôle mobile (le cas échéant). Faire preuve d'une extrême prudence pour éviter les autres aéronefs.

SIGNAUX VISUELS MILITAIRES

URGENCE DE JOUR:

On commencera par attirer l'attention en balançant latéralement les ailes de l'avion.

Évacuation en parachute. Un ou deux poings serrés abaissés en face du visage pour simuler la traction de la poignée du rideau d'éjection.

Intention d'atterir. Mouvement de la main à plat, paume tournée vers le bas, commencer du dessus de la tête et en descendant pour finir en un simulacre d'arrondi. Une autre procédure consiste à sortir le train d'atterrissage.

Pannes de circuits. Les signaux HEFOE ne doivent être utilisés que lorsque le contact radio est impossible. Le pilote doit fermer le poing et tenir le sommet de la verrière. Après ce signal, il tendra le nombre de doigt correspondant au système dont le fonctionnement est affecté:

(a) Hydraulique - un doigts;
(b) Électrique - deux doigts;
(c) Carburant - trois doigts;
(d) Oxygène - quatre doigts;
(e) Moteur - cinq doigts;

NOTE: Le mot HEFOE se compose en utilisant les premières lettres de chaque item (a, b, c, d, e) lorsqu'ils sont inscrits en anglais (voir page F12, version anglaise).

Le pilote recevant le signal le répétera pour en accuser réception.

Si le pilote intercepteur reçoit le signal à un doigt, ou s'il ne comprend pas le signal qui lui est fait, il doit supposer que l'aéronef en déresse a un ou plusieurs circuits défaillants et il lui faut procéder avec une prudence extrême.

Panne radio. Tappoter le microphone ou l'écouteur selon le cas.

POUCES EN HAUT ou POUCES EN BAS. Signaux servant à indiquer une situation favorable ou défavorable.

URGENCE DE NUIT:

On attirera d'abord l'attention en allumant le ou les phares d'atterrissage ou de circulation au sol, ou encore d'autres sources de lumière. Étant donné que les signaux de nuit seront difficiles à comprendre un seul signal sera utilisé:

(a) Une succession d'éclats lumineux au moyen d'une lampe de poche. Ce signal indique que l'appareil est en détresse et désire atterrir dès que possible. L'aéronef d'interception devra supposer que l'aéronef en détresse a au moins un circuit hors service et il agira avec une prudence extrême.
(b) On devra veiller à ne pas éblouir l'autre pilote avec les éclats lumineux de la lampe de poche.

INTERCEPTION DES AÉRONEFS CIVILS

Une interception n'est effectuée que lorsque l'on juge possible qu'un aéronef non identifié est en mission hostile. Les interceptions sont à prendre au sérieux, tout aéronef non identifié étant considéré comme ennemi jusqu'à preuve positive du contraire. Tout aéronef intercepté doit maintenir une trajectoire constante. Il ne doit en aucun cas user de mesures de représailles, comme par exemple braquer un phare vers l'intercepteur ou chercher à s'esquiver. Tous geste de représailles accompli par un aéronef intercepté pourrait être interprété comme un signe d'hostilité et entrainer de fâcheuses conséquences.

Des exercices d'interceptions ne sont pas exécutés sur des aéronefs civils.

LES SIGNAUX D'INTERCEPTION

Dans ce contexte, le mot «interception» ne comprend pas le service d'interception et d'escorte assuré à la demande au profit des aéronefs en détresse, conformément au Manuel de l'OACI sur la recherche et le sauvetage (Doc. 9731).

Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

(a) se conformer aux instructions données par l'intercepteur, en interprétant les signaux visuels (voir page suivante) et en y répondant;

(b) si possible, aviser l'unité des services de la circulation aérienne appropriée;

(c) essayer d'établir le contact radio avec l'intercepteur ou avec l'unité de contrôle appropriée, en faisant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.5 MHz et en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243.0 MHz, en donnant, si possible, l'identification et la position de l'aéronef ainsi que la nature du vol;

(d) si l'aéronef est équipé d'un transpondeur SSR, sélectionner le mode A code 7700, à moins que vous êtes autrement instruit par l'unité des services de la circulation aérienne appropriée.

Si les directives reçues par radio d'une source quelconque sont en contradiction avec celles que l'intercepteur donne par radio ou par signaux visuels, l'intercepté devra demander immédiatement des éclaircissements tout en continuant à se conformer aux instructions données par l'intercepteur.

SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

SIGNAUX DE L'AÉRONEF **INTERCEPTEUR** ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ

SÉRIES	SIGNAUX DE L'INTERCEPTEUR	SIGNIFI-CATION	RÉPONSE DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFI-CATION
1	**DE JOUR –** Balancer les ailes après s'être placé devant l'aéronef intercepté et, normalement à sa gauche puis après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche, pour prendre le cap voulu. Fusées éclairantes utilisées dans les environs immédiats. **DE NUIT –** Même manoeuvre et, en outre, faire clignoter les feux de position à intervalles irréguliers. Fusées éclairantes utilisées dans les environs immédiats. **Remarque 1** – Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur se place devant l'aéronef intercepté et à sa droite et qu'il effectue ensuite le virage prévu vers la droite. **Remarque 2** – Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'aéronef intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer les ailes chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	**AVIONS:** **DE JOUR –** Balancer les ailes et suivre. **DE NUIT –** Même manoeuvre et, en outre, faire clignoter les feux de position à intervalles irréguliers. **HÉLICOPTÈRES:** **DE JOUR** ou **DE NUIT-** Balancer l'aéronef, faire clignoter les feux de position à intervalles irréguliers et suivre. **NOTA –** Des manoeuvres supplémentaires par l'aéronef intercepté sont décrites à la page précédente dans un paragraphe «SIGNAUX D'INTERCEPTION»	Compris j'obéis.
2	**DE JOUR** ou **DE NUIT –** Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée vers la gauche de 90 degrés ou plus,sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	**AVIONS:** DE JOUR ou DE NUIT- Balancer les ailes. HÉLICOPTÈRES: **DE JOUR** ou **DE NUIT**- Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	**DE JOUR –** Exécuter des circuits autour de l'aérodrome, abaisser le train d'atterrissage et survoler la piste dans le sens de l'atterrissage ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. **DE NUIT –** Même manoeuvre et, en outre, allumer les phares d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	**AVIONS:** **DE JOUR –** Abaisser le train d'atterrissage, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage. **DE NUIT –** Même manoeuvre et, en outre, allumer les phares d'atterrissage (si l'aéronef en est doté). **HÉLICOPTÈRES:** **DE JOUR** ou **DE NUIT-** Suivre l'aéronef intercepteur et atterrir en allumant, sans les faire clignoter, les phares d'atterrissage (si l'hélicoptère en est doté).	Compris, j'obéis.

SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION (Suite)

SIGNAUX DE L'AÉRONEF **INTERCEPTÉ** ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR

SÉRIES	SIGNAUX DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFI-CATION	RÉPONSE DE L'INTERCEPTEUR	SIGNIFI-CATION
4	**AVIONS:** **DE JOUR –** Rentrer le train d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur supérieure à 300 m (1000 pieds), mais inférieure à 600 m (2000 pieds) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de l'aérodrome. **DE NUIT –** Faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur supérieure à 300 m (1000 pieds), mais inférieure à 600 m (2000 pieds) au-dessus du niveau de l'aérodrome,et continuer à exécuter des circuits autour de l'aérodrome. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	**DE JOUR** ou **DE NUIT**- S'il désire que l'aéronef intercepté le suivre vers un autre aérodrome, l'aéronef intercepteur rentre son train d'atterrissage et fait les signaux de la première série prescrits pour l'aéronef intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'aéronef intercepteur fait les signaux de la deuxième série prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	**AVIONS:** **DE JOUR** ou **DE NUIT –** Allumer et éteindre tous les feux utilisables de façon régulière, mais de telle sorte qu'ils puissent être distingués des feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	**DE JOUR** ou **DE NUIT**- Faire les signaux de la deuxième série prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	**AVIONS:** **DE JOUR** ou **DE NUIT –** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles. **HÉLICOPTÈRES:** **DE JOUR** ou **DE NUIT –** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse	**DE JOUR** ou **DE NUIT**- Faire les signaux de la deuxième série prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

PLAN RELATIF AU CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE (ESCAT)

Dans l'espace aérien canadien, le plan ESCAT permet le contrôle de la circulation aérienne civile et militaire aux fins de la sécurité dans le but d'assurer une utilisation efficace de l'espace aérien lorsque l'autorité pertinente déclare une situation d'urgence touchant la défense aérienne ou annonce toute autre situation comportant des activités aériennes qui constituent une menace à la sécurité nationale ou aux intérêts vitaux du Canada. Le résumé du plan souligne les responsabilités, les procédures et les instructions en matière de contrôle de la circulation aérienne civile et militaire aux fins de la sécurité quant au déroutement, à l'atterrissage, à l'interdiction de vol et à la dispersion. Ce plan a été élaboré conjointement par le MDN, Transports Canada et NAV CANADA.

Le commandant de la Région canadienne du NORAD (RC NORAD) est responsable de soumettre le plan ESCAT à l'essai et de le mettre en œuvre. Une fois que ce plan aura été mis en œuvre ou soumis à l'essai, les ACC de NAV Canada appropriés, par l'entremise des unités ATS et sous la direction du Centre de commandement intégré de relève des Forces canadiennes (CCIFC), prendront les mesures nécessaires pour diffuser les instructions en passant, au besoin, par les unités ATS civiles et militaires.

Essai

Pour garantir l'efficacité des communications pendant la mise en œuvre du plan ESCAT, des essais périodiques peuvent avoir lieu sans aucun préavis.

Le message d'essai se lira comme suit :

" ATTENTION - IL S'AGIT D'UN ESSAI DU PLAN ESCAT. JE RÉPÈTE, IL S'AGIT D'UN ESSAI DU PLAN ESCAT. "

Ces essais étant jugés essentiels à la sécurité nationale, il est nécessaire que tous les pilotes et organismes coopèrent.

Mise en œuvre

Pendant une situation d'urgence, l'ACC approprié de NAV CANADA, par l'entremise d'une unité respective d'ATS et sous la direction du commandant de la RC NORAD, diffusera le message suivant :

" ATTENTION À TOUS LES AÉRONEFS - ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE - TOUS LES AÉRONEFS DOIVENT SE CONFORMER AUX PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE. TOUS LES AÉRONEFS EN VFR QUI SONT SUR CETTE FRÉQUENCE DOIVENT SE POSER AU TERRAIN PROPICE LE PLUS PROCHE ET DÉPOSER UN PLAN DE VOL IFR OU DVFR. "

Conformément à l'article 602.146 du RAC, le commandant de bord d'un aéronef qui est avisé par une unité ATS de la mise en œuvre du plan ESCAT doit prendre les mesures suivantes :

(a) avant le décollage, obtenir la permission d'effectuer le vol auprès de l'unité ATC ou de la FSS compétente;
(b) se conformer aux instructions d'atterrir ou de changer de route ou d'altitude données par l'unité ATC ou la FSS compétente;
(c) fournir un compte rendu de position à l'unité ATC ou à la FSS compétente :
    (i) conformément à l'article 602.125 du RAC, lorsque l'aéronef est utilisé à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé;
    (ii) au moins toutes les 30 minutes, lorsque l'aéronef est utilisé à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé.

PHASES ESCAT :

Le plan ESCAT peut être mis en œuvre en différentes phases afin de faciliter la transition entre les procédures d'identification et de contrôle normales de la circulation aérienne en temps de paix et les procédures d'identification et de contrôle plus restrictives de rigueur pendant la mise en œuvre complète du plan ESCAT. Une fois le plan ESCAT est mis en œuvre, tout mouvement d'aéronef civil et militaire est régi par la mise en œuvre d'une liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence (LPCASU) et/ou d'un numéro autorisation de contrôle de sécurité (ACS).

Le processus de mise en œuvre se compose de deux phases :

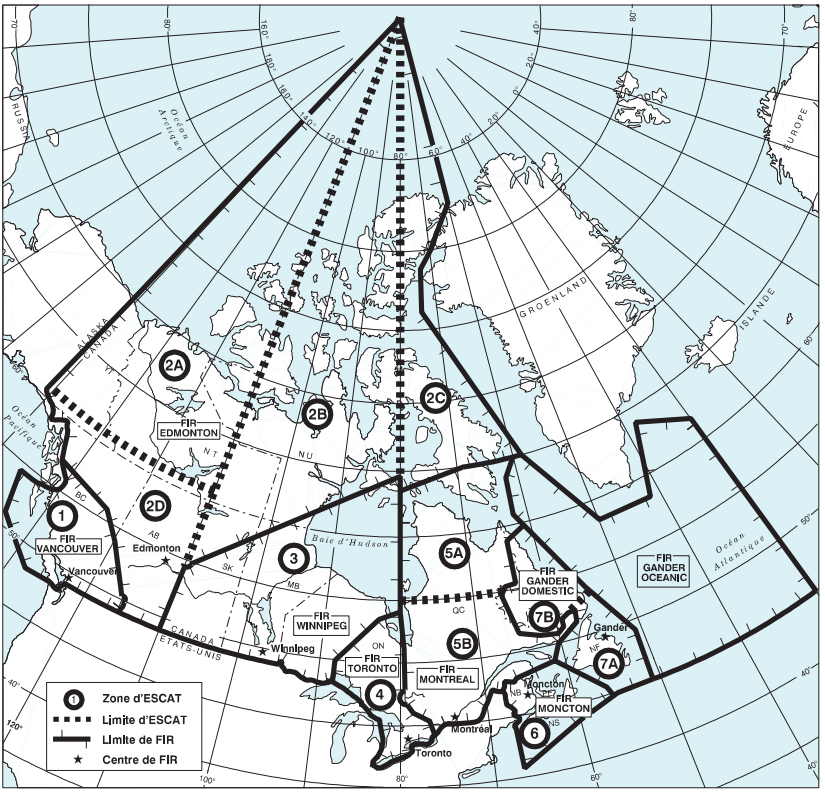
Phase un - Obligation faite à tous les aéronefs se trouvant dans les zones désignées de déposer des plans de vol IFR ou DVFR conformément aux RAC 602.76(1) et (2), RAC 602.145, ce plan et les procédures établies détaillées dans le GPH 205 Supplément de vol Canada.

Phase deux - Le commandant de la RC NORAD restreint les mouvements d'aéronefs dans les zones désignées par la mise en œuvre du processus d'une Liste des priorités de circulation aérienne en situation d'urgence (LPCASU) et d'Autorisation de contrôle de sécurité. (ACS)

Note: Les procédures liées à la LPCASU et aux approbations de demande d'ACS seront promulguées par NOTAM.

ZONES ESCAT

Pour ce qui est de la mise en œuvre du plan ESCAT, l'espace aérien du Canada a été divisé en sept zones. Ces zones peuvent être activer par une ou plusieurs zones ou parties de zone



Note: Les coordonnées pour les zones ESCAT sont publiées dans le manuel des espaces aériens désignés (TP1820)

Fin du plan

À la mis au fin du plan d'ESCAT, l'ACC approprié de NAV CANADA, par l'entremise d'une unité respectif d'ATS diffusera le message suivant :

"ATTENTION À TOUS LES AÉRONEFS - LE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE A PRIS FIN. LES PROCÉDURES HABITUELLEMENT UTILISÉES DANS L'ESPACE AÉRIEN SONT MAINTENANT EN VIGUEUR."

Pour de plus amples renseignements sur le plan ESCAT, veuillez communiquer avec le Centre des opérations de contingence de l'Aviation civile Transport Canada (COA) au 1-877-992-6853 ou au 613-992-6853 ou encore avec le Centre national des opérations de NAV CANADA au 1-866-651-9053.

LAISSÉ

EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT