

CWAS

**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 **19 MARS 2026**
AU 0901Z 18 FÉVRIER 2027

SUPPLÉMENT HYDRO- AÉRODROMES CANADA

**HYDROAÉRODROMES
DU QUÉBEC**
ET DONNÉES CARTOGRAPHIQUES

Partie 3 – Aérodroemes (AD)

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES 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

URGENCE

 Table des matières E1

Générale

Installations
A/D

Planification

Aides de
Radionav.
& Comm.

PROCÉDURES
D'URGENCE

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 :
© 2026 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



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A2 GÉNÉRALE

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.

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.

Date limite de soumission de la demande de changement de données:

Le CWAS est mis à jour une fois par an. Pour garantir l'exactitude des informations publiées, les demandes de modification doivent être soumises bien avant la date de publication.

Toutes les modifications de données pour l'édition du 18 février 2027 du CWAS doivent être soumises à aisdata@navcanada.ca avant le 1er novembre 2026.

Ce préavis est particulièrement important pour l'ajout de nouveaux hydroaérodromes. Conformément à la Circulaire d'information (CI) no 301-002 de Transports Canada, nous rappelons aux utilisateurs que les demandes de nouveaux aérodromes doivent d'abord être envoyées au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile, pour évaluation.

SECTION GÉNÉRALE

TABLE DES MATIÈRES

	Page
PREFACE.....	A4
CORRECTIONS (UTILISATEURS CIVILS).....	A4
COMMENTAIRES SUR LE SYSTÈME DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	A5
CHANGEMENT D'ADRESSE (PILOTES CIVILS).....	A5
ACQUISITION	A6
ABRÉVIATIONS ET SIGLES.....	A7
ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS	A15
ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES	A19
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	A19
RENGOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME	A20
INDICATEURS D'EMPLACEMENTS (AUTRES QUE A/D) UTILISÉS POUR LES NOTAM	A20
POIDS DES CARBURANTS ET HUILES.....	A21
TABLES DE CONVERSION.....	A22
TRANSMISSION DE L'HEURE - FRÉQUENCES HF	A23
CODE MORSE ET ALPHABET PHONÉTIQUE	A23
GLOSSAIRE POUR CARTES VFR.....	A24
LÉGENDE - CARTES GÉNÉRALES.....	A27
LÉGENDE DES PLANS D'AÉRODROMES ET DES PROCÉDURES VFR EN RÉGION TERMINALES (VTPC)	A28
CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (VTPC)	A29
CROQUIS D'AÉRODROME	A29
CERCLE DE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES (OCC)	A30
LÉGENDE – AÉRODROMES ET INSTALLATIONS - ANNOTATIONS ET CODES	A31
SITE.....	A32
RÉFÉRENCE (RÉF).....	A32
EXPLOITANT (EXP).....	A34
INSTALLATIONS PUBLIQUES (PF)	A34
DOUANES	A35
PRÉPARATION DE VOL (PRÉP/VOL)	A37
SERVICES.....	A42
DONNÉES D'AÉRODROME (INFO A/D).....	A43
COMMUNICATIONS (COMM)	A45
NAVIGATION (NAV).....	A50
PROCÉDURES (PRO)	A51
ATTENTION	A51

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A4 GÉNÉRALE

PREFACE

Le Supplément hydroaérodromes Canada (CWAS) est un document sur l'information civile en aéronautique. 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. Il contient de l'information sur des hydroaérodromes connus et il doit être utilisé comme référence pour la planification et la conduite sécuritaire d'opérations aériennes.

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.

Étant donné que le CWAS est publié annuellement, les usagers devraient consulter un Supplément de vol-Canada (CFS) à jour afin de s'assurer qu'ils sont au courant de toute l'information aéronautique qui pourrait affecter leurs 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

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:

Services 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A6 GÉNÉRALE

ACQUISITION

CIVILS

Achat à l'unité

On peut se procurer des exemplaires du Supplément Hydroaérodromes 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.

Abonnement

Vous pouvez vous abonner au Supplément Hydroaérodromes 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 45,00\$ pour un numéro; 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		ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)	
AAE	- Altitude au-dessus de l'aérodrome	ARP	- Point de référence d'aérodrome
AB	- Alberta	arr	- Arriver, arrivée
Ab Initio	- Élémentaire	ARTCC	- Centre de contrôle de la circulation sur les voies aériennes
ABM	- Par le travers	ASDA	- Distance accélération-arrêt utilisable
abn	- phare d'aérodrome (rotatif à moins d'indication contraire)	ASDE	- Équipement de détection de surface d'aéroport
ACA	- Région de contrôle de l'Arctique	ASL	- Au-dessus du niveau de la mer
ACC	- Centre de contrôle régional	A-SMGCS	- Système avancé de guidage et de contrôle de la circulation de surface
acft	- avion, aéronef	ASPH	- asphalte
ACN	- Numéro de classification d'aéronef	ASR	- Radar de surveillance d'aéroport
A/D	- Aérodrome	assn	- association
ADCUS	- Aviser les Douanes	ATB	- Aérogare
addn	- Supplémentaire, additionnel	ATC	- Contrôle de la circulation aérienne
ADF	- Goniomètre automatique	ATF	- Fréquence de trafic d'aérodrome
ADIZ	- Zone d'identification de la défense aérienne	ATIS	- Service automatique d'information terminale
adj	- Contigu	ATS	- Services de la circulation aérienne
ADS-B	- Surveillance dépendante automatique en mode diffusion	att	- atterrissage
ADS-C	- Surveillance dépendante automatique en mode contrat	attn	- Attention
advs	- Aviser, consulter	AU	- Unicom d'approche
advsy	- Consultatif	auth	- Autorisé
AFB	- Base d'aviation	AUW	- Masse totale au décollage
A/G	- Air/Sol	AVASIS	- Indicateur visuel de pente d'approche simplifié
AGL	- Au-dessus du sol	avbl	- Disponible
AIP	- Publication d'Information Aéronautique	Avn	- Aviation
alt	- Altitude	avr	- avril
altn	- Aérodrome de dégagement	AWOS	- Système automatique d'observations météorologiques
AMSCR	- Comptes rendus de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs	awy	- Voie aérienne
AOE	- Aéroport d'entrée	az	- Azimut
APAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié	BC	- Colombie-Britannique
apch	- Approche	BC	- Alignement arrière
APM	- Gérant de l'aéroport	bcn	- Phare
appr	- Approbation, permission	bcst	- Emission, diffusion
aprt	- Aéroport	bdry	- Limite, frontière
aprx	- Approximatif, environ	Bil	- Bilingue
ARCAL	- Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé	bldg	- Bâtiments
arng	- Arrangement, disposition	blkd	- Obstrué

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A8 GÉNÉRALE

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

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
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
cslt	- consultation

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

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
EAT	- Heure d'approche prévue
EC	- Environnement Canada

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

EET	- Délai prévu
EFC	- Heure prévue d'autorisation subséquente
eff	- Efficace
Élect	- Modules de Démarrage Électrique
élev	- 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
FM	- Modulation de fréquence
freq	- Fréquence

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

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
HAL	- 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
IAIP	- Système intégré d'information aéronautique

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A10 GÉNÉRALE

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

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
LOC	- Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non-précision

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

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
MNPS	- Spécifications de performances minimales de navigation

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)		ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)	
MOA	- Zone d'opérations militaires	oct	- octobre
MOCA	- Altitude minimale de franchissement d'obstacle	ODALS	- Balisage lumineux d'approche omni-directionnel
msg	- Message	ON	- Ontario
MSL	- Niveau moyen de la mer	opr	- Exploiter, exploitation, exploitant
MTCA	- Région militaire de contrôle terminale	oprg	- Exploité
mtns	- Montagnes	ops	- Exploitation, opérations
muni	- Municipal, municipalité	O/R	- Sur demande
N	- Nord, latitude nord	O/S	- Hors service
N/A	- Ne s'applique pas	O/T	- En d'autres temps
NAT	- Espace régional de l'Atlantique-Nord	PAL	- Station radio périphérique télécommandée
nav	- Navigation	PAPI	- Indicateur de trajectoire d'approche de précision
NAVAID	- Aide à la navigation	PAR	- Radar d'approche de précision
NB	- Nouveau-Brunswick	pax	- passager
NCA	- Région de contrôle du nord	PCN	- Numéro de classification du pavé (ICAO)
NDA	- Espace aérien intérieur du Nord	PCR	- Cote de classification de chaussée
NDB	- Radiophare non directionnel	PCT	- Pourcent
NE	- Nord-est	PE	- Île-du-Prince-Édouard
ngt	- Nuit	perm	- Permanent
NL	- Terre-Neuve et Labrador	perms	- Autorisation, approbation
NM,nm	- Milles marins	P-line(s)	- Lignes à haute tension
NNE	- Nord Nord Est	PMSV	- Service météo destiné aux pilotes
NNW	- Nord Nord Ouest	PN	- Avis préalable exigé
no	- Numéro, nombre	posn	- Position
NORDO	- sans radio	PPR	- Autorisation préalable requise
nov	- novembre	prkg	- Stationnement
NS	- Nouvelle-Écosse	pro	- Procédure
NT	- Territoires du Nord-Ouest	proh	- Interdit
ntc	- Avis	psi	- Livres au pouce carré
nu	- inutilisable	psp	- Plaque d'acier perforée
NU	- Nunavut	PSR	- Radar de surveillance primaire
NVG	- Lunettes de vision nocturne	pt	- Point
NW	- Nord-ouest	PTC	- Autorisation avant de circuler
NWS	- Système d'alerte du Nord	ptn	- Circuit de circulation
OACI	- Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO)	pub	- Public
obd	- En éloignement	PVT	- Privé
OBF	- opérateur de base fixe	QC	- Québec
OBS	- Sélecteur de route	quad	- Quadrant
obsn(s)	- Observation(s)	RAAS	- Service consultatif télécommandé d'aérodrome
obst	- Obstacle	RAC	- Règlement de l'aviation canadien
OC	- Carte d'obstacles	rad	- Axe, radial (VOR)
OCA	- Région de contrôle océanique		
OCC	- Cercle de franchissement d'obstacles		
ocsl	- Occasionnel		

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A12 GÉNÉRALE

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)		ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)	
RAG	- Dispositif d'arrêt de piste	SATVOICE	- Communications vocales par satellite
RATCON	- Radiobalise radar	SBM	- Surface bitumineuse mince
RCAF FOM	- Royal Canadian Air Force Flight Operations Manual	SCA	- Région de contrôle du Sud
RCAP	- Canada Air Pilot restreint	SCON	- Service à contrat
RCMP	- Gendarmerie royale du Canada	SDA	- Espace aérien intérieur du Sud
RCO	- Installation radio télécommandée	SE	- Sud-est
RCR	- Compte rendu d'état de piste	sec	- Seconde(s)
rcv	- Recevoir	SELCAL	- Système d'appel sélectif
rcvr	- récepteur	sep	- septembre
rdo	- Radio	sfc	- Surface
RED	- Réseau étendu de la Défense	SFL	- Feux clignotants en séquence
reg	- enregistré	SID	- Départ normalisé au instruments
req	- Demande	SIF	- Dispositif d'identification sélectif
RESA	- Aire de sécurité d'extrémité de piste	SIGMET	- Avertissement des dangers météorologiques en vol
rgt	- Droit, droite	simul	- Simultané, simultanément
RIL	- Feu d'identification de piste	SIVN	- Systeme d'imagerie de vision nocturne
rlcd	- Déplacé	SK	- Saskatchewan
rng	- Portée	sked	- Itinéraire, horaire
RNP	- Performances de navigation obligatoires	SLIA	- Services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (ARFF)
RNPC	- (Espace aérien des) Performances de navigation obligatoires	sm	- milles terrestres
RON	- Passer la nuit	SMGCS	- Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
rpt	- Rappeler, rapporter, signaler	SOAP	- Huile spectrométrie Programme d'analyse
rqrd	- Requis	SPECI	- Message d'observation spéciale sélectionné d'aérodrome
RR	- Balises rétro-réfléchissantes	SR	- Levé du soleil
RSC	- Condition de la surface de la piste	SS	- Coucher du soleil
rstd	- Restreint	SSB	- Bande latérale unique
rte	- Route	SSE	- Sud Sud Est
RTF	- Radiotéléphone	SSFO	- Émetteur de fréquence unique simultanée
ruf	- Violent, agité, raboteux	SSR	- Radar secondaire de surveillance
RVOP	- Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite	SSW	- Sud Sud Ouest
RVR	- Portée visuelle de piste	STAR	- Acheminement d'arrivées normalisées en région terminale
RVSM	- Minimum réduit d'espacement vertical	std	- Standard
rwy	- Piste	stn	- Station
S	- Sud, latitude sud	stor	- Entreposage
sam	- Samedi	stu	- Etudiant
SAR	- Recherches et sauvetage	sum	- Été
SATCOM	- Communications par satellite	sur	- Cerner, entourer
SATP	- Système d'aéronef télépilote		

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)		ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)	
svc(s)	- Service(s)	u/s	- Hors service
svcbl	- Utilisable, en état de marche	USAF	- U.S. Air Force
svcg	- Entretien courant	USB	- Bande supérieure latérale
SW	- Sud-ouest	USN	- U.S. Navy
swy	- Prolongement d'arrêt	UTC	- Temps universel coordonné
T	- Emission seulement	VAGS	- Système visuel d'alignement de piste (système de guidage en azimut aux fins d'approche)
T	- Vrai (après un relèvement)	var	- Déclinaison
TA(3000)	- Altitude de transition	VASIS	- Indicateur visuel de pente
TACAN	- Équipement de navigation aérienne tactique		- d'approche
TAF	- Prévision d'aérodrome	VCS	- Service de contrôle des véhicules
TAS	- Vitesse vraie	VDF	- Radiogoniomètre VHF
TC	- Transports Canada	ven	- Vendredi
TCA	- Région de contrôle terminal	VFR	- Règles de vol à vue
TCAS	- Système anticollision embarqué	VGM	- Module générateur de voix
TCH	- Hauteur de franchissement du seuil	VGSI	- Indicateur visuel d'alignement de descente
TCU	- Unité de contrôle terminal	VHF	- Très haute fréquence
TDZ	- Zone de poser	vic	- Proximité
TDZE	- Altitude de zone de poser	vis	- Visible, visibilité
TDZL	- Balisage de zone de poser	VMC/vmc	- Conditions météorologiques de vol à vue
Tél	- Téléphone	VNC	- Carte aéronautique de navigation VFR
tfc	- Trafic, circulation	VOR	- Radiophare omni-directionnel VHF
thld	- Seuil	VORTAC	- Combinaison VOR et TACAN
thru	- À, par l'entremise de	VTa	- Carte de région terminale VFR
til	- Jusqu'à	VTPC	- Carte de procédures terminale VFR
TLOF	- Aire de prise de contact et d'envol	W	- Ouest
tml	- Terminal, aérogare	WI	- Indicateur de direction du vent
tng	- Entraînement, formation	win	- Hiver
TODA	- Distance de décollage utilisable	wk	- Semaine
TORA	- Longueur de roulement utilisable au décollage	wkd	- Jour de semaine
tran	- De passage, itinérant	wkly	- Hebdomadaire
trans	- Émettre	wknds	- Fins de semaine
TWR/twr	- Tour de contrôle/tour	wng	- Avertissement
twy	- Voie de circulation	WNW	- Ouest Nord Ouest
UDF	- radiogoniomètre UHF	WP	- Point de cheminement
UHF	- Ultra haute fréquence	WSW	- Ouest Sud Ouest
unavbl	- Non-disponible	wt	- Poids
UNICOM	- Service privé de consultation radiophonique situé aux aérodromes non contrôlés	wx	- Météo
unkn	- Inconnu	xmsn	- Émission
unlgt	- Non balisé	YT	- Territoire du Yukon
unltd	- limité		
unrel	- Fonctionnement incertain		
unskd	- Imprévu		

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A14 GÉNÉRALE

ABRÉVIATIONS ET SIGLES (Suite)

- 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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A16 GÉNÉRALE

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
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
FIR	- Région d'information de vol

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

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
ILS	- Système d'atterrissage aux instruments

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS
POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

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
MIN	- Minutes

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS
POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

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 classique
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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A18 GÉNÉRALE

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)		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)	SSR	- Radar secondaire de surveillance
RAG	- Dispositif d'arrêt de piste	SSW	- Sud-sud-ouest
RAIM	- Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur	STAR	- Arrivée normalisée aux instruments
RCL	- Axe de piste	SUN	- Dimanche
RCLL	- Feu (feux) d'axe de piste	SUP	- Supplément (Supplément AIP)
RDL	- Radiale	SVC	- Message de service ou service
RDO	- Radio	SVCBL	- Utilisable
REC	- Récepteur ou réception	SW	- Sud-ouest
REDL	- Feu (feux) de bord de piste	SWX	- Météorologie de l'espace
REF	- Référence à... ou référez-vous à	SWXC	- Centre de météorologie de l'espace
RENL	- Feu (feux) d'extrémité de piste	TACAN	- Système de navigation aérienne tactique
RMK	- Remarque	TAF	- Prévision d'aérodrome
RNAV	- Navigation de surface	TALPA	- Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage
RNP	- Performances de navigation obligatoires	TAR	- Radar de surveillance de région terminale
RSC	- Condition de la surface de la piste	TCH	- Hauteur de franchissement du seuil
RSR	- Radar de surveillance de route	TDZ	- Zone de toucher des roues
RTE	- Itinéraire	TEL	- Téléphone
RTHL	- Feu (feux) de seuil de piste	TEMPO	- Temporaire ou temporairement
RTZL	- Feu (feux) de zone de toucher des roues	TFC	- Circulation ou trafic
RVR	- Portée visuelle de piste	THR	- Seuil
RVSM	- Minimum de séparation verticale réduit (1000 ft entre le FL290 et le FL410)	THRU	- Par, à travers
RWY	- Piste	THU	- Jeudi
RWYCC	- Code d'état de surface de piste	TKOF	- Décollage
S	- Sud ou latitude sud	TLOF	- Aire de prise de contact et d'envol
SAR	- Recherches et sauvetage	TODA	- Distance utilisable au décollage
SAT	- Samedi	TORA	- Distance de roulement utilisable au décollage
SDBY	- Attendez ou de secours	TRANS	- Émet ou émetteur
SE	- Sud-est	TUE	- Mardi
SEP	- Septembre	TWR	- Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome
SFC	- Surface	TWY	- Voie de circulation
SID	- Départ normalisé aux instruments	UDF	- Station radiogoniométrique ultra-haute fréquence
SKED	- Horaire ou à heures fixes ou régulier	UNL	- Illimité
SR	- Lever du soleil	UNREL	- Peu sûr
SS	- Coucher du soleil	U/S	- Hors service
SSE	- Sud-sud-est	VAR	- Déclinaison magnétique
		VASIS	- Indicateur visuel de pente d'approche

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES UTILISÉS POUR LES NOTAM CANADIENS (Suite)

VCY	- Abords ou voisinage
VDF	- Station radiogoniométrique très haute fréquence
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 aéroport 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

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

On obtiendra la permission préalable et l'information sur les restrictions concernant les ports suivant aux adresses ci-bas:

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTREAL - Port of Montréal édifice avenue 2100 Pierre-

Dupuy, Aile 1 Montréal, Québec H3C 3R5 Tél: 514-283-7011 Fax: 514-283-0829

www.port-montreal.com

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC - 150 rue Dalhousie C.P. 80, Station Haute-Ville

Québec, Québec G1R 4M8 Tél: 418-648-3640 Fax: 418-648-4160

marketing@portquebec.ca www.portquebec.ca

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE SAGUENAY - 6600, chemin du Quai-Marcel-Dionne La Baie,

Québec G7B 3N9 Tél: 418-697-0250 (réception, ext 200) Fax: 418-697-0243

info@portsaguenay.ca

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE SEPT-ÎLES - 1 Quai Mgr-Blanche Sept-Îles, Québec G4R 5P3

Tél: 418-968-1231 Fax: 418-962-4445 www.portsi.com

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TROIS-RIVIÈRES - 1545, rue du Fleuve, suite 300

Trois-Rivières, Québec G9A 6K4 Tél: 819-378-2887 Fax: 819-378-2487 adm_gen@porttr.com

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

QUÉBEC - Garde côtière canadienne bureau du Commissaire adjoint 101 Boul. Champlain Québec,

QC G1K 7Y7 Tél: 418-648-5522

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A20 GÉNÉRALE

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

RENOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME		RENOI COMBINÉ DE L'INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET DE NOM D'AÉRODROME (Suite)	
Indicateur	Nom	Indicateur	Nom
CCP5	Rawdon/Camping Pontbriand (Hydro) QC	CSB6	Montebello QC
CGD2	Alma (Rivière La Grande Décharge) QC	CSD9	Parc Gatineau QC
CGN5	Réservoir Gouin/Pourvoirie Escapade QC	CSE6	Mistissini QC
CHA2	St-Étienne-des-Grès/Hydravion Aventure QC	CSH8	Manic 5/Lac Louise QC
CJF2	Carignan/Rivière L'Acadie QC	CSM8	Sept-Îles/Lac Rapides QC
CLB4	Thetford Mines/Lac Bécancour QC	CSN8	Québec/Lac St-Augustin QC
CLK4	St-Michel-des-Saints/Lac Kaigamac QC	CSP7	Val-d'Or (St-Pierre) QC
CLL3	Lac Lamothe QC	CSP9	Ste-Anne-du-Lac QC
CLP3	Lac Polaris (Pourvoirie Mirage Inc) QC	CS57	Lac-à-Beauce QC
CLS2	Val-d'Or/Lac Stabell QC	CST6	Clova/Lac Duchamp QC
CLS7	Lac Simon (Blais Aéronautique Inc) QC	CSU7	Lac-à-la-Tortue QC
CMS3	St-Michel-des-Saints/Port Saint Michel QC	CSV9	St-Mathias QC
CMT2	Mont-Tremblant (Lac Maskinongé) QC	CSW9	Ste-Véronique QC
CRB7	Rivière Blanche/Michel Cardinal Aviation QC	CSY8	Natashquan (Lac de l'Avion) QC
CRK3	Réservoir Kiamika (Pourvoirie Cécaurel) QC	CSZ9	Schefferville/Squaw Lake QC
CSA4	Montréal/Boisvert & Fils QC	CTA5	Val-d'Or/Rivière Piché QC
CSA5	Saguenay/St-Charles-de-Bourget QC	CTC2	St-Alphonse/Lac Cloutier QC
CSA7	Drummondville QC	CTD3	Lac Sébastien QC
CSA8	Saguenay (Harvey) QC	CTE3	Havre St-Pierre QC
		CTH6	La Tuque QC
		CTM8	Témiscouata-sur-le-Lac QC
		CTP3	Barrage Gouin QC
		CTP4	Lac Pau (Canapiscou) QC
		CTS3	Lac Berthelot QC
		CTV2	Lac-des-Écorces QC
		CTX2	Lac Trevet QC
		CTY3	Cascades QC
		CVB6	Val-d'Or (Huard) QC
		CVL4	Petawawa/Vermette Landing QC

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

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.

Temp Carburant	- 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 Classe 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

Temp Lubrifiant	- 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.

A22 GÉNÉRALE

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

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/Gal 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

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

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 trot	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
1 · - - - -	Un	7 - - · ·	Sept	surmontées d'un trait
2 · · - - -	Deux	8 - - - ·	Huit	horizontal ne
3 · · · - -	Trois	9 - - - - ·	Neuf	s'appliquent qu'aux
4 · · · -	Quatre		Décimal	radiophares marins.
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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A24 GÉNÉRALE

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR

ANGLAIS

Abandoned
Approximate alignment
Aqueduct

Bay
Bldg., Building, Buildings
Breakwater
Bridge

Cabin, Cabins
Cable crossing
Cape
Caution cable span
Cement plant
Cemetery
Chimney
Church
Crater
Creek
Crest of watershed
(Position approximate)

Dam
Depot
Drive-in-theatre
Dyke

East

Factory
Fathom
Ferry
Fire Tower
Flashing

Golf Course
Gravel pit

Harbour
Hospital

Inlet
Island
Islet

FRANÇAIS

Abandonné, ée
Tracé approximatif
Aqueduc

Baie
Bât., Bâtiment, Bâtiments
Brise-lames
Pont

Cabine, Cabines
Traversée de câble
Cap
Attention traversée de câble
Usine de ciment
Cimetière
Cheminée
Église
Cratère
Ruisseau
Ligne de partage des eaux
(Position approximative)

Barrage
Dépôt
Ciné-parc
Digue

Est

Fabrique
Brasse
Traversier
Tour de garde-feu
Clignotant

Terrain de golf
Carrière de gravier

Havre
Hôpital

Anse
Île
Îlot

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR (Suite)

ANGLAIS

Lagoon
Lake
Lighthouse
Limits of 200 foot
intermediate contours
Locks
Lookout tower

Marsh
Mountain

North

Oil tanks

Paper Mill
Parliament Buildings
Peak
Peninsula
Point
Pond
Power House
Power Transmission Line

Quarry, Quarries

Race Track
Railway
Rapids
Reef
Rifle range

Sand
School
Settling Pond
Sewage lagoon
Shoal
Shopping centre
Sound
South
Stadium
Stream
Submerged
Swamp

Tower

FRANÇAIS

Lagune
Lac
Phare
Limite des courbes
intermédiaires de 200 pieds
Écluses
Tour d'observation

Marais
Montagne

Nord

Réservoirs de pétrole

Papeterie
Édifices de Parlement
Sommet
Péninsule
Pointe
Étang
Centrale électrique
Ligne de haute tension

Carrière(s)

Piste de courses
Chemin de fer
Rapides
Récif
Champ de tir

Sable
École
Étang de sédimentation
Lagune pour égoûts
Haut-fond
Centre commercial
Détroit
Sud
Stade
Ruisseau
Submergé
Marécage

Tour

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A26 GÉNÉRALE

GLOSSAIRE POUR CARTES VFR (Suite)

ANGLAIS

Transformer Station
Tree line
Tundra

Under Construction

Vehicle Testing Ground

Water Tower
West
Wharf
Winter trail
Wreck

FRANÇAIS

Poste de transformateurs
Délimitation des arbres
Toundra

En construction

Terrain d'expérience pour véhicules

Château d'eau
Ouest
Quai
Sentier d'hiver
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-saisonnier	 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)	 réservoir

ÉLÉMENTS TOPOGRAPHIQUES

Esker	 ou 
Moraine	 ou 
Digues	 coté face à l'eau
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)	 11386
Point coté (en pieds)	 9015
Point coté (basé sur des données incertaines)	 8073
Col de montagne	

DIVERS

Tunnel	
Tour d'observation	
Bâtiment sauf autrement étiqueté	 bldg
Cheminée, silo, réservoir d'eau, etc. (étiqueté)	 silo
Puits, autre que d'eau (étiqueté)	 oil
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.

V300

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



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A28 GÉNÉRALE

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 ultra-légers, vol à voile (activité indiquée)	Piste pour ski

COURANTS

Rivière ou chenal	
Courant de flot (marée)	
Général ou	
Courant de justant	
Courant océanique	

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 B-bleu Occ-À occultation Tous les feux sont blancs à moins d'indication contraire	

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
ADVS	Organisme d'appel
125.4 238.3	Fréquences
30	Base en centaine de pieds ASL

ESPACE AÉRIEN

Zone de contrôle de classe "B"	T T T T
Zone de contrôle de classe "C" ou "D"	T T T T
Séparation de base	
Zone de contrôle de classe "E"	- - - -
Route VFR-hélicoptères	● ● ● ● ● ●

ESPACE AÉRIEN (Suite)

Route VFR-voilure fixe	➤ ➤ ➤ ➤ ➤ ou ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ → direction ←
------------------------	---

Classe "F"	
CYA - Service Consultatif	CYD - Danger
CYR - Règlementé	
Code d'activités de zone de service consultatif	CYA 125(A) to 5000
(A) Voltige	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')
(F) Zone d'essai d'aéronef	
(H) Vol libre	
(M) Opérations militaires	
(P) Parachutisme	
(S) Vol à voile	
(T) Entraînement	
DIVERS	
Point coté	525

Falaise ou dépression	
Ligne de haute tension	
Traverse de câbles	
Arbres	
Clôture	- x - x - x - x -
Zone d'atténuation de bruit	
Agglomération	
Cimetière	
Héliport (Où la FATO et la TLOF sont intégrées)	
Héliport d'hôpital (Où la FATO et la TLOF sont identiques)	
FATO (Où la TLOF n'est pas identique)	
Plate-forme de stationnement	
Aérodrome terrestre	
Aérodrome abandonné	
Hydroaérodrome	
Bouées d'amarrage	
Quai ou rampe	quai rampe
Roche découverte ou submergée	+ +

Point de compte-rendu VFR



NOTE: 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.

NATURE DU FOND

sable	S
gravier	G
vase	M
herbes marines	Wd

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.

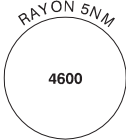
L'altitude unique indiquée est celle qui est associée au cercle de franchissement d'obstacles (OCC) et qui est établie en ajoutant 1 000 pieds à l'obstacle le plus élevé (ASL) situé dans la même région géographique que le cercle donné et arrondie au prochain multiple supérieur de 100 pieds.

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.



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 hydroaérodromes 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 D'AÉRODROME (INFO A/D): 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., <table><tr><td>INFO A/D</td><td>Plage & rampe PPR (RAC 602.96)</td></tr></table> COMMUNICATIONS (COMM): La désignation d'une zone MF est indiquée par le sous-titre MF p. ex., <table><tr><td>COMM MF</td><td>rdo 122.2 5NM 3600 ASL autour Roberval A/D terrestre 2NM W (RAC 602.98)</td></tr></table> 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., <table><tr><td>PRO</td><td>Circuits à droite lors d'un déc vers le N (RAC 602.96)</td></tr></table> Les critères acoustiques d'utilisation et/ou les pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.105 ou 602.106) sont indiquées par le sous-titre BRUIT , p. ex., <table><tr><td>PRO BRUIT</td><td>Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105) Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106)</td></tr></table>		INFO A/D	Plage & rampe PPR (RAC 602.96)	COMM MF	rdo 122.2 5NM 3600 ASL autour Roberval A/D terrestre 2NM W (RAC 602.98)	PRO	Circuits à droite lors d'un déc vers le N (RAC 602.96)	PRO BRUIT	Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105) Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106)
INFO A/D	Plage & rampe PPR (RAC 602.96)								
COMM MF	rdo 122.2 5NM 3600 ASL autour Roberval A/D terrestre 2NM W (RAC 602.98)								
PRO	Circuits à droite lors d'un déc vers le N (RAC 602.96)								
PRO BRUIT	Critères acoustiques d'utilisation (RAC 602.105) Pistes soumises aux critères acoustiques (RAC 602.106)								

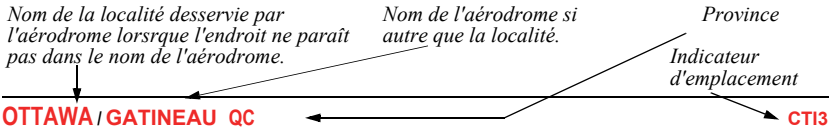
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A32 GÉNÉRALE

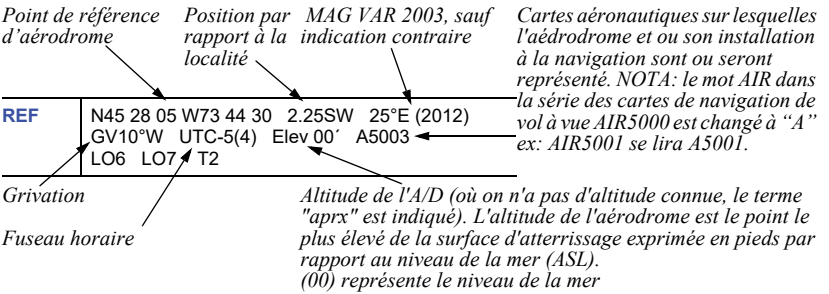
LÉGENDE – AÉRODROMES ET INSTALLATIONS
ANNOTATIONS ET CODES (Suite)

SITE



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) |

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, **ARFF** | 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, **ARFF** | 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A34 GÉNÉRALE

EXPLOITANT (EXP)

Exploitant de l'A/D

EXP	TC 123-456-7890 H24 Cert Frais d'atterrissage 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.

NOTA:

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 séparément 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, cela 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 situées à l'intérieur des 5nm de l'aérodrome.
- D Ces installations sont situées 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.

- (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.

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

- (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.
- (h) **Service des douanes des États-Unis:** Les Douanes américaines 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 desservant 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.

Le pilote qui appelle un FIC peut accéder au système téléphonique automatique de renseignements météorologiques pour les pilotes (PATWAS) en appuyant sur le 3. Ce système a une fonction d'envoi de télécopie et une autre de reconnaissance de la parole.

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 fournit 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
FIC de Edmonton:	1-866-541-4102
FIC de London:	1-866-541-4104
FIC de Québec (service bilingue):	1-866-541-4105

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".

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A38 GÉNÉRALE

MILITAIRE (MIL):

Installation militaire de préparation de vol; normalement restreinte à des fins militaires seulement. L'information canadienne NOTAM est disponible sur le DIN à: <http://met.forces.gc.ca>, et sur le réseau à: <http://www.flightplanning.navcanada.ca>. NOTAMs internationale est disponible sur le DIN 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 fériés 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A40 GÉNÉRALE

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.
- **Céломètre 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 poudrière 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 CFFC. 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):

Le service météo des Forces armées canadiennes exploite un PMSV sur des bases choisies afin de fournir aux équipages militaires un contact radio direct avec les CFFC ou les CFWO. 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	Kamloops 866-WXBRIEF (sans frais au Canada) ou 866-541-4101 (sans frais au Canada et aux É-U)
MÉTÉO	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 WD2 123-456-7812 CSN 654-3812 (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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A42 GÉNÉRALE

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, JB, HPR
HUILE	65, 80, 100
S	2 12-03Z† lun-ven, 1100-0230Z† sam & dim, 4,5
CSLT PRIVÉ	Innotech 122.95 123-456-7890 10-04Z†

CARBURANT (CARB):

CODE	CLASSE/DESCRIPTION	SPÉC
	carburant d'aviation	
100LL	AVGAS 100 bleu(a)	CAN/CGSB -3.25
	carburéacteur - type kérosène	
JA	Carburéacteur – type kérosène JET A – (sans FSII)	ASTM D 1655 (b)
	Point de congélation -40°C	
JA-1	Carburéacteur – type kérosène – ASTM – JET A-1	CAN/CGSB -3.23
	(sans FSII) OTAN F-35-Point de congélation -47°C	
	carburéacteur – coupe large	
JB	Carburéacteur – coupe large JET B (sans FSII)	CAN/CGSB -3.22
	Point de congélation – 51°C	(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 (c)	CAN/CGSB -3.5

MG-1	AKI de 87.0	(classe 1)
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.

NOTA:

- (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) AKI = Anti-Knock Index

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.

SERVICE (S):

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

SERVICE CONSULTATIF PRIVÉ (CSLT PRIVÉ):

DONNÉES D'AÉRODROME (INFO A/D)

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

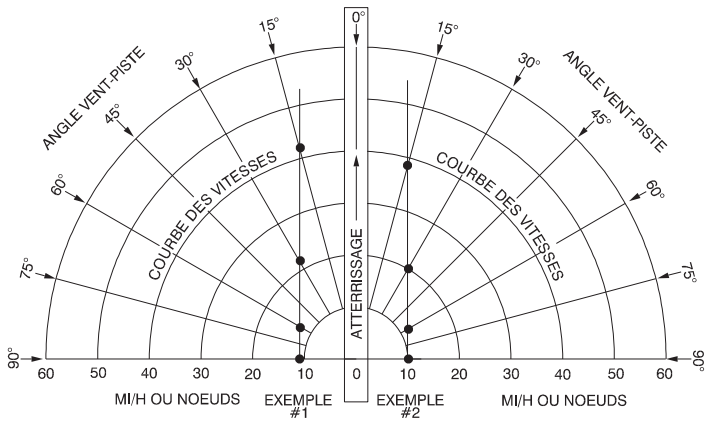
INFO A/D QUAIS	Eau libre mi-mai à oct. Profondeur 2-6', fond de sable et roches. Plage. Profondeur au quai 2'. Abrité derrière coupe-vagues. Frais d'amarrage; ctc exp.
-------------------	---

Information se rapportant spécifiquement aux hydroaérodromes, c.-à-d., disponibilité de l'eau, conditions de l'eau, caractéristiques du fond, plages-quais-amarrages, etc.

ATERRISSAGES 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

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 <i>Indicatif d'appel</i>
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 lrtés 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 <i>Transpondeur aérien international</i>
AUTO	122.025
PMSV	344.6

KECPART FSS – RCO

Moosonee 122.5 (RAAS) 12-02Z† (N51 17 W80 38)

Muskoka 122.3 (RAAS) (N44 58 W79 18)

RCO (voir RADIO)

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 entre 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 où 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.

Mise en fonction de la DRCO - Procédures que doivent suivre les pilotes

- (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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A48 GÉNÉRALE

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 manœuvre.

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.	

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A50 GÉNÉRALE

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	YMS 114.5 Ch 92 N44 08 35 W80 08 47 (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	
Canal apparié à la fréquence DME en mode "X" sauf lorsque (Y) indique mode "Y".			
Référer à la section D du CFS 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 aéroport, servant d'aides d'approche aux instruments, portant le même nom, ou étant dans un rayon de 5NM de l'aéroport, figurent également sous la rubrique **NAV** pour cet aéroport. Les installations situées à plus de 5NM d'un aéroport fournissant un avantage opérationnel (p. ex., aéroport 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**.

NOTA: 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:
- AATIS (Service automatique d'information de région terminale)
- CStation de diffusion automatique en continu de bulletins météorologiques transcrits
- TUne agence de la ATC (sauf PAR) peut transmettre mais non recevoir sur cette fréquence
- LNDB puissance d'émission inférieure à 50 watts
- MNDB puissance d'émission entre 50 et jusqu'à 2000 watts
- HNDB puissance d'émission supérieure ou égale à 2000 watts
- Z75 MHz - radioborne

PROCÉDURES (PRO)

PRO	Arr 2000 ASL, dép 1500 ASL. Ops sur skis interdites.
BRUIT	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

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 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 réglementaires relatives à l'exploitation et/ou les procédures d'atténuations de bruit, 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.

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

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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

A52 GÉNÉRALE

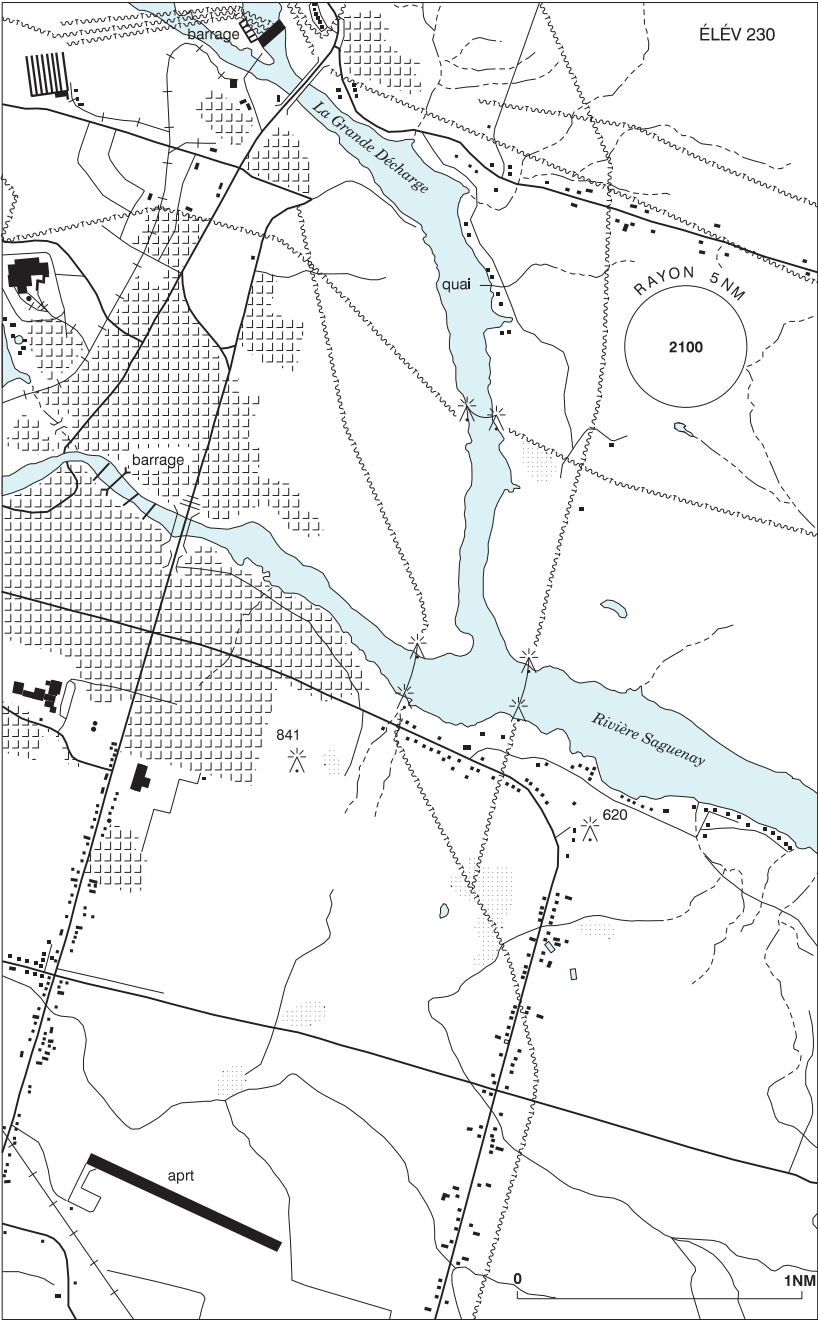
LAISSÉ

EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT

ALMA (RIVIÈRE LA GRANDE DÉCHARGE) QC

CGD2



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

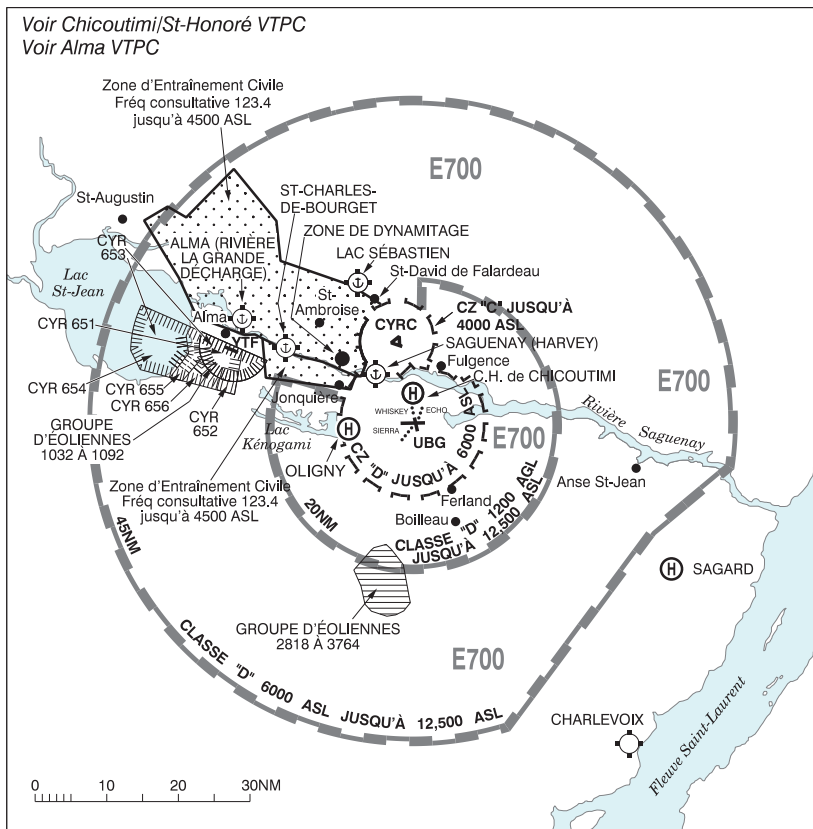
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B2 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

ALMA (RIVIÈRE LA GRANDE DÉCHARGE) QC (Suite) CGD2

RÉF	N48 33 48 W71 36 57 1NE 17°W (2014) UTC-5(4) Élev 230' A5010
EXP	Air Maintenance/Martin Bouchard 418-668-9522/8745 Enr
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)
SERVICES HUILE S	Toutes 2,3
INFO A/D	Eau libre mi avril-mi nov. Fond sable et vase.
COMM MF/ATF CSLT VFR	UNICOM à l'A/D terrestre 3.5NM SSW 1330-2030Z± lun-ven, exc jours fériés (RAC 602.98) O/T tfc 122.35 5NM centré sur l'A/D terrestre 3.5NM SSW 3500 ASL. Bagotville Tml 121.2
ATTENTION	Ocsl petits bateaux de pêche.

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 de UAV souhaitant opérer dans l'espace aérien de classe D Bagotville doit contacter le centre des ops au 418-677-7342.

Entraînement civil intense, à partir de la limite ouest de la CZ de St-Honoré jusqu'à St-Augustin. Les aéronefs évoluant dans la zone d'entraînement civil tel qu'illustrée ci-dessus doivent diffuser leurs position et intentions sur la fréq 123.4 sans communiquer avec le tml de Bagotville. Les aéronefs qui quittent la zone d'entraînement en pénétrant l'espace aérien de classe D du TCA de Bagotville doivent communiquer avec le tml de Bagotville avant de quitter la zone d'entraînement.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

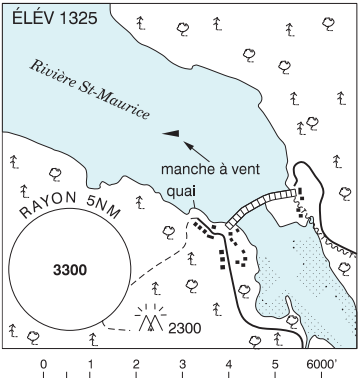
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B4 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

BARRAGE GOUIN QC

CTP3

RÉF	N48 21 15 W74 06 10 Adj 16°W UTC-5(4) Élev 1325' A5009
EXP	Pourvoirie Barrage Gouin et Magnan Inc. été 819-666-2332 ou 877-720-8900 Enr
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 CARB S	100LL, JA (D), MOGAS 1,5
INFO A/D	Eau libre mi mai-mi nov. Quai
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 4400 ASL
ATTENTION	Fortes vagues par vent du NW. Turbulence

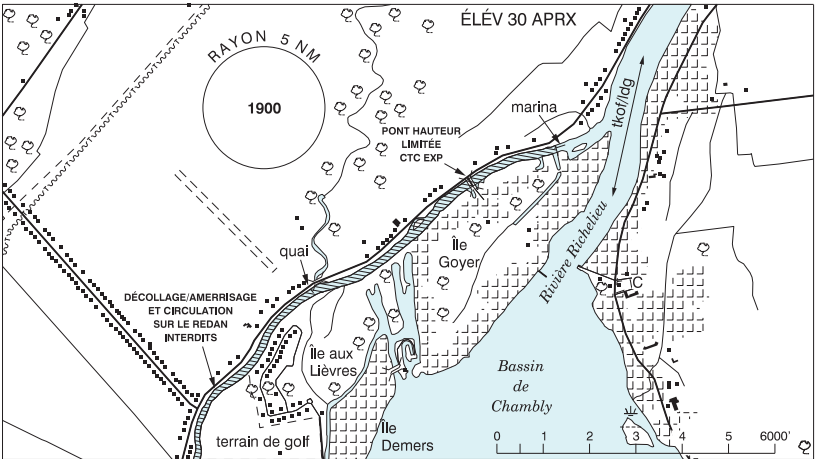


BOISVERT & FILS QC — Voir MONTRÉAL / BOISVERT & FILS

CAMPING PONTBRIAND (HYDRO) QC — Voir RAWDON / CAMPING PONTBRIAND (HYDRO)

CARIGNAN / RIVIÈRE L'ACADIE QC

CJF2



RÉF	N45 28 26 W73 17 42 15°W (2014) UTC-5(4) Élev 30' aprx VTA A5002
EXP	René Bouthillier 514-910-7363 Enr PPR

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B5

CARIGNAN / RIVIÈRE L'ACADIE QC (Suite)

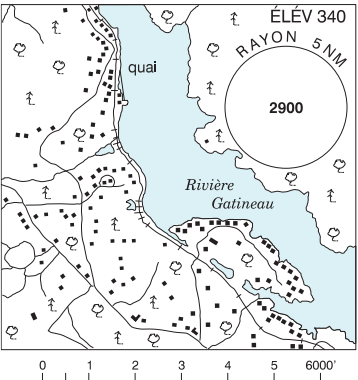
CJF2

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)
INFO A/D	Eau libre mai-oct.
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
PRO	Décollage/amerissage et circulation sur le redan interdits sur la rivière l'Acadie. Circulation pourrait être limitée par la hauteur disponible sous le pont à mi-chemin entre le quai et la rivière Richelieu. Ctc Exp.
ATTENTION	Piste adj au W. Freq commune. Possible débris dans la rivière L'Acadie et Richelieu.

CASCADES QC

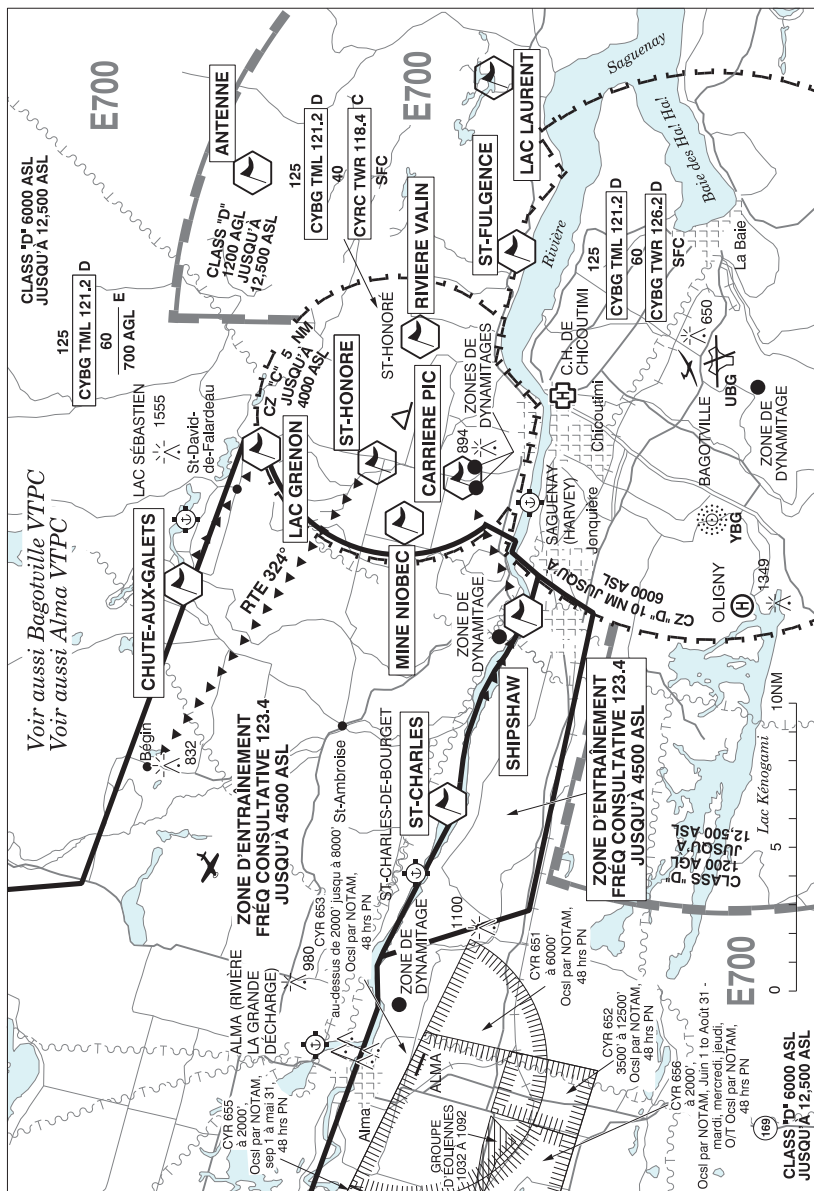
CTY3

RÉF	N45 35 09 W75 52 05 1.7NM 14°W UTC-5(4) Élev 340' A1905 A5000 A5002
EXP	Roland Lebel 613-761-8706 Enr
PF	C-1,2,4,5 D-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 urgence seulement
S	1,2,5,6
INFO A/D	Eau libre mi avril-mi déc. Profondeur au quai 3'-6'.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3400 ASL
NAV	
DME	OTTAWA YOW 114.6 Ch 93 N45 26 30 W75 53 49 (450')



En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

CHICOUTIMI/ST-HONORÉ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B7

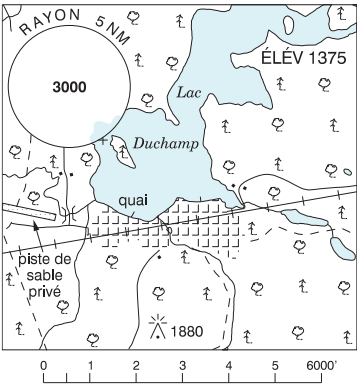
CHICOUTIMI/ST-HONORÉ CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

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"

CLOVA / LAC DUCHAMP QC

RÉF	N48 06 36 W75 21 57 Adj 15°W UTC-5(4) Élev 1375' A5009
EXP	Pourvoirie Tamarac Inc 819-662-3300, 450-223-1298 (hiver 877-222-1298) Enr PPR
PF	B-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 HUILE S	100LL, MOGAS PN 100 5
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Rampe et plage.
COMM ATF	unicom hrs Itées O/T tfc 122.8 5NM 4400 ASL
ATTENTION	Tour 100 AGL près du quai. Tour 600 AGL SW du quai distance inconnue.

CST6



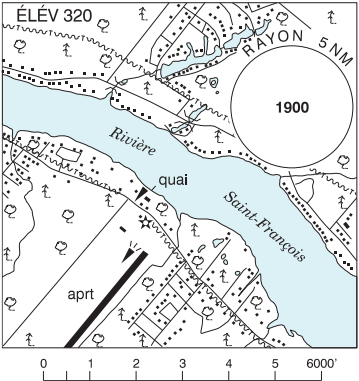
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B8 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

DRUMMONDVILLE QC

CSA7

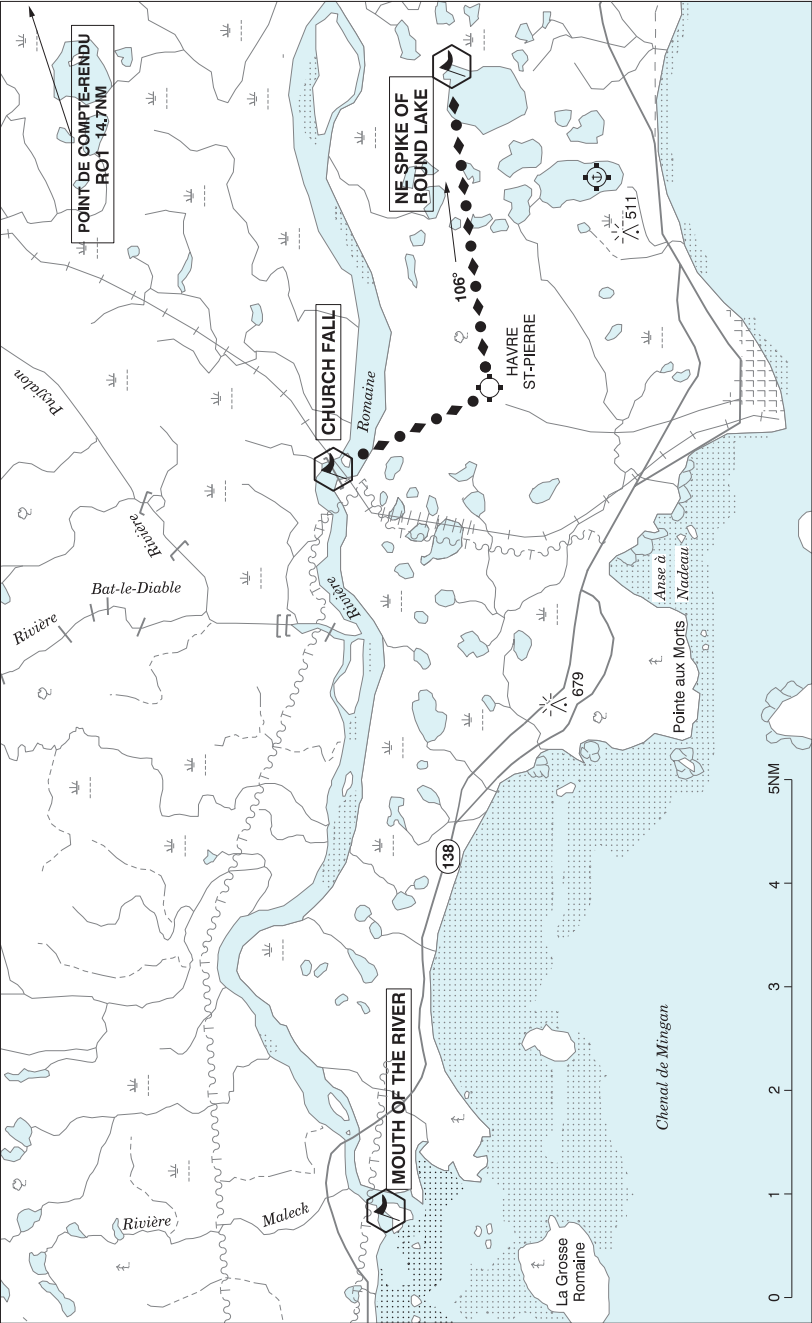
RÉF	N45 51 16 W72 23 22 4E 15°W (2013) UTC-5(4) Élev 320' A5002	
EXP	DE (Drummond Économique) Aéroport Drummondville 819-472-1011 Enr PPR	
PF	B-1 C-2,3,4,5,7,8	
DOUANES	AOE/15/HYDRAVION 888-226-7277 1330-2130Z† lun-ven exc jours fériés	
PRÉP/VOL	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis) Montréal 800-633-1353 AUTO 819-850-0624 H24 (voir COMM)	
SERVICES	100LL, JA PN seulement 80, 100, 15W50 2,5	
INFO A/D	Eau libre mai-mi nov. Profondeur 4', fond sablonneux. Rampe.	
COMM	UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3400 ASL (RAC 602.98) 122.55	
PRO	Aprt adj, avions à basse altitude au-dessus de la rivière.	
ATTENTION	Ligne de haute tension 533 ASL 3NM SE.	

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B9

HAVRE ST-PIERRE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

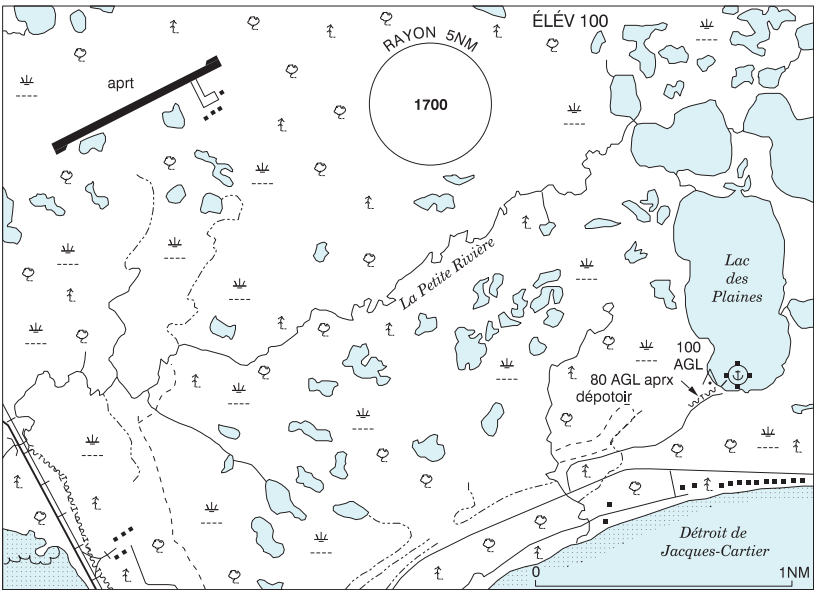
B10 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

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

CTE3



RÉF	N50 15 48 W63 33 02 2ENE 20°W (2014) UTC-5(4) Élév 100' A5011
EXP	Air Tunilik 418-538-3866 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	
CARB	100LL Itée PN
HUILE	W100
S	4,5
INFO A/D	Eau libre juin-oct. Profondeur 2-5' le long des rives, fond sablonneux, rampe.
COMM	
RCO	Madeleine rdo 122.0 (RAAS) 11-03Z‡
MF	Madeleine rdo 11-03Z‡ O/T tfc 122.0 15NM 3100 ASL autour de Havre St-Pierre A/D terrestre 2NM NW (RAC 602.98) Voir section PRO

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B11

HAVRE ST-PIERRE QC (Suite)

CTE3

PRO	Corridor ATF à l'extérieur de la zone MF, voir Section C – Zones avec fréquences air-air discrètes.
ATTENTION	OBST: Antenne 700 ASL (575 AGL) 5NM W balisée. Lignes Hydro-Québec, aprx 80 AGL, côté sud du Lac des Plaines. A/D: Apt 2.4NM NV. DYNAMITAGE: Opération de dynamitage journalière 13NM E de l'aprt sfc jusqu'à 3300 AGL, délimitation irrégulière; se référer aux suppléments AIP pour plus d'info. Dynamitage périodique 18NM NE de l'aprt sfc jusqu'à 4265 ASL dans un rayon de 1.1NM autour de la carrière 13-23Z†.

HYDRAVION AVENTURE QC — Voir ST-ÉTIENNE-DES-GRÈS / HYDRAVION AVENTURE

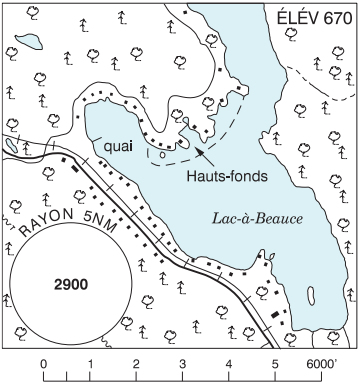
ÎLES-DE-LA-MADELEINE FSS - RCO

Renvoyez à MADELEINE RADIO - RCO

LAC-À-BEAUCE QC

CSS7

RÉF	N47 19 17 W72 45 54 Adj E 16°W (2014) UTC-5(4) Élev 670' A5002
EXP	Aviation La Tuque 819-523-9616 Enr PPR
PF	B-1 C-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 S	100 5
INFO A/D	Eau libre mai-mi nov. Profondeur 4', fond sablonneux, rampe. Ctc Exp.
COMM RCO ATF A/G	Québec rdo (La Tuque) 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) pourrait ne pas être reçu au sol. tfc 122.325 5NM 3700 ASL. Freq commune avec UNICOM A/D La Tuque (CYLQ) 122.325 (5NM N) Aviation La Tuque 123.85
ATTENTION	Eau peu profonde à l'entrée du bras N du lac.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

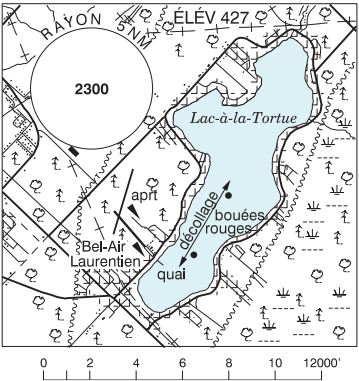
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B12 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

LAC-À-LA-TORTUE QC

CSU7

RÉF	N46 37 00 W72 37 33 2.6E Grand-Mère 16°W (2014) UTC-5(4) Élév 427' A5002
EXP	Bel Air Laurentien Aviation Inc 819-538-8623 Enr
PF	B-1 C-2,3,4,5,6 à l'A/D adj.
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	Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie. Voir Section C Planification. Considérations d'atténuation du bruit - Voir le Canada Supplément de vol (CFS) sous Lac-à-la-Tortue (hydroaérodrome) pour les procédures suggérées. 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 1.5 NM 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.

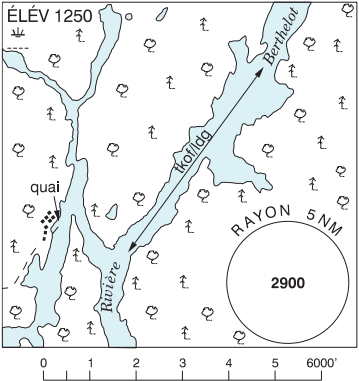


LAC BÉCANCOUR QC — Voir THETFORD MINES/LAC BÉCANCOUR

LAC BERTHELOT QC

CTS3

RÉF	N48 31 12 W76 09 45 15°W UTC-5(4) Élév 1250' A5009
EXP	Gary Koch/Berthelot Lake Lodge 819-737-4684 Enr
PF	B-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	100LL, MG 100, W100, 20W50
INFO A/D	Eau libre fin mai-mi oct.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B13

LAC BERTHELOT QC (Suite)

CTS3

COMM	RCO Québec rdo (Roberval) 5680 (FISE) pourrais ne pas être reçus au sol. ATF unicom ltd hrs O/T tfc 122.8 5NM 4300 ASL A/G 4546 hrs ltée
PRO	Pas d'amerrissage/décollage en face du pavillon, utiliser la rivière Berthelot.
ATTENTION	Roches visibles sur la rivière.

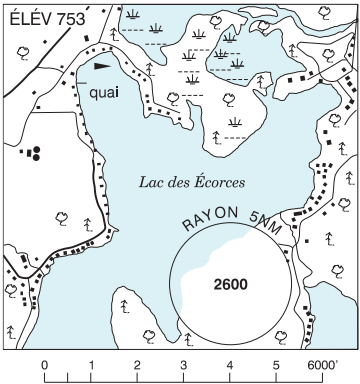
LAC CACHÉ QC — Voir CHIBOUGAMAU / LAC CACHÉ

LAC CLOUTIER QC — Voir ST-ALPHONSE / LAC CLOUTIER

LAC-DES-ÉCORCES QC

CTV2

RÉF	N46 32 55 W75 25 07 2.5E 15°W UTC-5(4) Élev 753' A5002
EXP	N. Arbour 819-616-0334 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)
SERVICES S	5
INFO A/D	Eau libre mai-mi nov. Quai profondeur 3'- 4', fond vaseux.
COMM	RCO Québec rdo (Mont-Laurier) 123.475 (FISE) ATF tfc 122.8 5NM 3800 ASL
ATTENTION	Tour balisée 1149 ASL 2.3NM SW.



LAC DES RAPIDES QC — Voir SEPT-ÎLES / LAC DES RAPIDES

LAC DUCHAMP QC — Voir CLOVA / LAC DUCHAMP

LAC KAIAGAMAC QC — Voir ST-MICHEL-DES-SAINTS / LAC KAIAGAMAC

LAC KIPAWA QC — Voir TÉMISCAMING / LAC KIPAWA

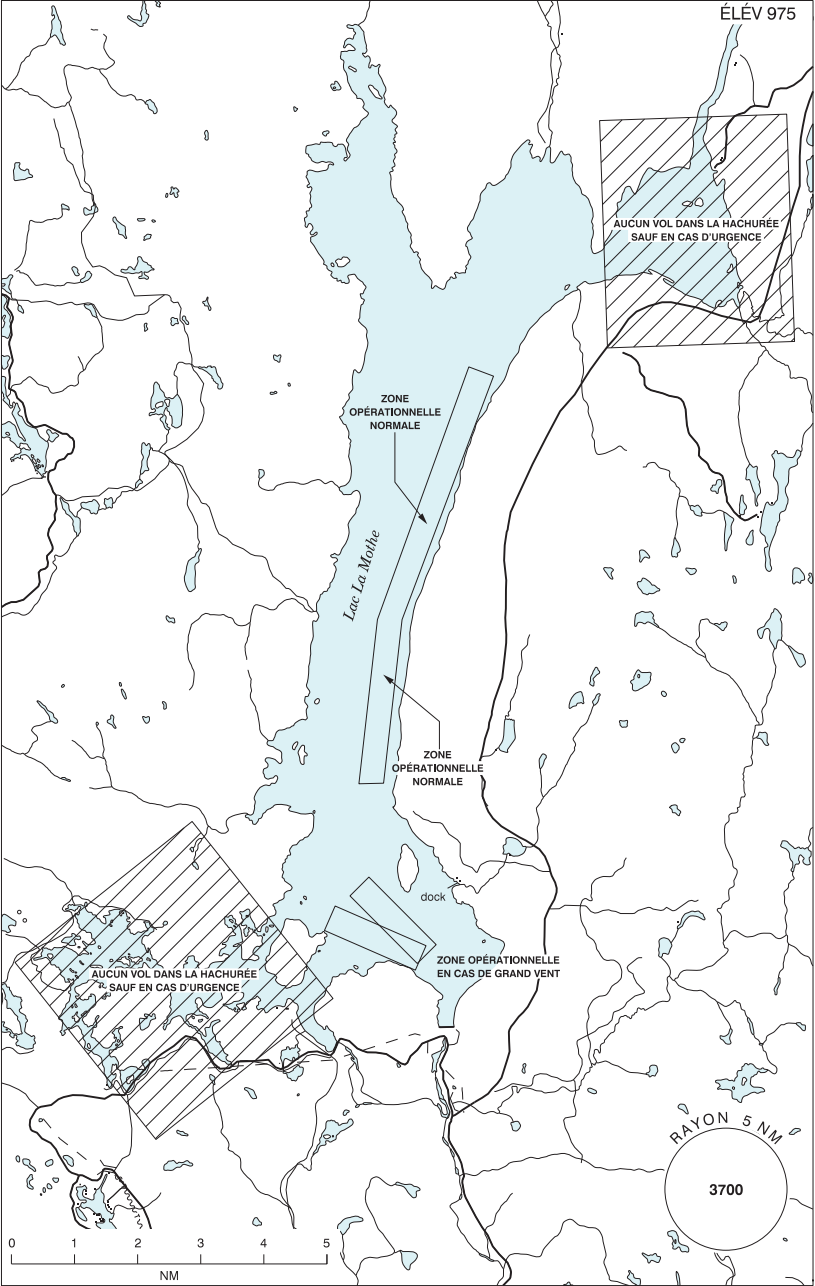
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B14 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

LAC LAMOTHE QC

CLL3



RÉF

N48 44 22 W71 08 18 1.3N 17°W (2014) UTC-5(4) Élév 975' A5010

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B15

LAC LAMOTHE QC (Suite)

CLL3

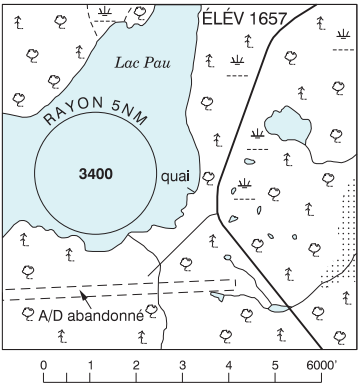
EXP	Centre québécois de formation aéronautique (Cegep de Chicoutimi) 418-673-3421 Enr PPR
PF	D-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
S	7
INFO A/D	Eau libre fin mai-fin sep. Plage sablonneuse. Quai.
COMM	
ATF	tfc 123.5 5NM 4000 ASL
CLST VFR	(bil) Bagotville Tml 121.2

LAC LOUISE QC — Voir MANIC 5 / LAC LOUISE

LAC PAU (CANIAPISCAU) QC

CTP4

RÉF	N54 50 42 W69 52 55 21°W (2014) UTC-5(4) Élev 1657' A5019
EXP	Air Tunilik 418-673-1312 Base 418-579-0947 ou 418-543-1312 Enr
PF	B-5 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)
SERVICES	
CARB	100LL PN, JA
S	1
INFO A/D	Eau libre juin-oct. Fond sablonneux
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3700 ASL



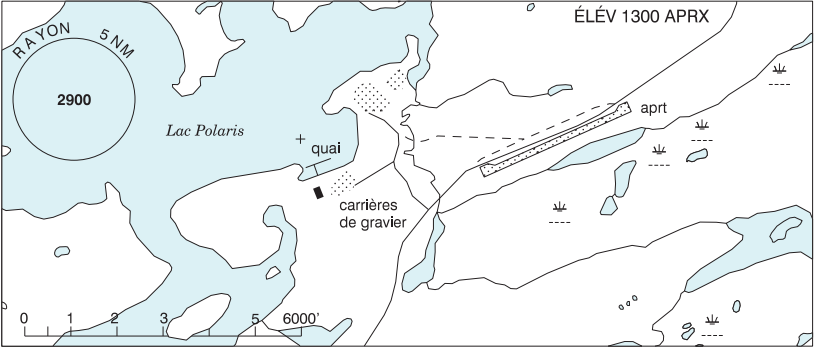
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B16 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

LAC POLARIS (POURVOIRIE MIRAGE INC) QC

CLP3



RÉF	N53 48 02 W72 52 00 19°W (2014) UTC-5(4) Élev 1300' aprx A5019
EXP	Pourvoirie Mirage Inc 819-854-5151 Fax 819-854-5154 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)
SERVICES	
CARB	100LL, JA
HUILE	W100, 25W60, 15W50, 80, TURBO
INFO A/D	Eau libre 1 juin au 15 oct.
COMM	
ATF	tfc 122.85 5NM 4400 ASL centré sur l'A/D terrestre 0.5NM E
PRO	A/D terrestre 0.5NM E. Survoler la pourvoirie 2NM S avant l'amerrissage si aucune comm, ou si en dehors des heures normales d'opération (13-23Z±).

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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

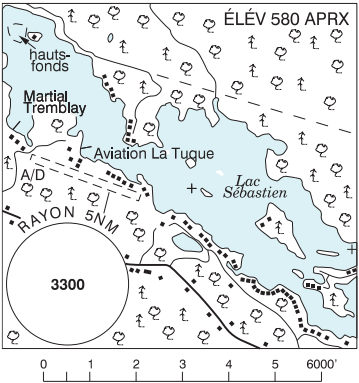
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B17

LAC SÉBASTIEN QC

CTD3

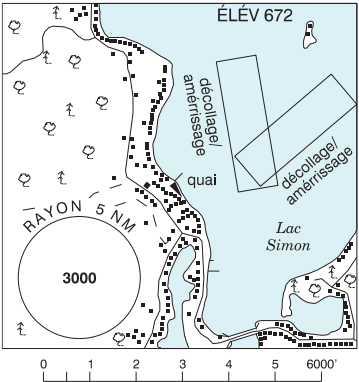
RÉF	N48 39 06 W71 08 45 2N St-David-de-Falardeau 18°W UTC-5(4) Élév 580' aprx A5010
EXP	Aviation La Tuque 418-278-7364 Martial Tremblay 418-592-8989 Enr PPR
PF	B-1,2 C-5 D-3,4,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES CARB HUILE S	Svcs disponibles auprès d'Aviation La Tuque 100LL 100 4,5
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Rampe (Aviation La Tuque) & plage sablonneuse.
COMM ATF	tfc 123.5 5NM 3600 ASL
ATTENTION	Entraînement intense au sud de l'hydrobase à partir de la limite ouest de la CZ de Chicoutimi/St-Honoré jusqu'à St-Augustin (fréq 123.4). Haut-fonds, voir croquis. Circulation intense de bateaux sur le lac.



LAC SIMON (BLAIS AÉRONAUTIQUE INC) QC

CLS7

RÉF	N45 54 46 W75 05 42 Adj NNE 13°W (2023) UTC-5(4) Élév 672' A5000 A5002
EXP	Blais Aéronautique Inc. 819-592-2376 Enr PPR
PF	B-1,5,6 C-2,4,7,8
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)
SERVICES CARB HUILE S	MOGAS urgence seulement, ctc exp. 80, 100 urgence seulement, ctc exp. 1,2,3,4,5
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Profondeur au quai 3' min. Fond sablonneux. Quai, rampe, plage. Espaces de stationnement limités (1 au quai, 2 sur la plage côté SW), ctc exp
COMM ATF	tfc 123.2 5NM en-dessous de 3700 ASL
PRO	Aucun décollage avant 08h00 locale. Éviter de survoler le rivage en dessous de 1000 ASL
ATTENTION	Circulation intense d'embarcations. Zones de marina, baignade et d'activités nautiques.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

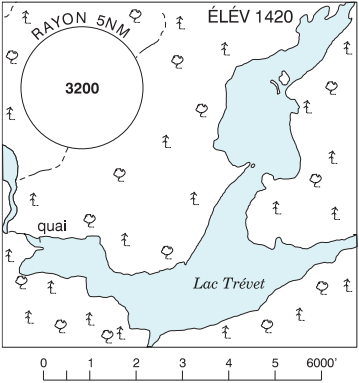
B18 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

LAC STABELL QC — Voir VAL-D'OR / LAC STABELL

LAC TRÉVET QC

CTX2

RÉF	N48 09 34 W76 08 16 15°W UTC-5(4) Élev 1420' A5009
EXP	Pourvoirie Balbuzard Sauvage 2012 Inc 819-737-8681 Enr
PF	B-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	5,6
INFO A/D	Eau libre mi mai-oct. Quai pour quatre hydravions.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4500 ASL



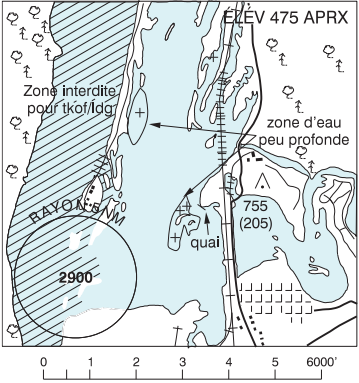
LA GRANDE FSS - RCO

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

LA TUQUE QC

CTH6

RÉF	N47 27 41 W72 46 52 2N 16°W (2014) UTC-5(4) Élev 475' aprx A5002
EXP	Aviation La Tuque 819-523-9616 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)
INFO A/D	
	Eau libre mai-oct. Profondeur 4' au quai, fond vaseux, rampe.
COMM	
RCO	Québec rdo 123.475(FISE) 126.7(bcst)
ATF	UNICOM (à l'A/D 3NM S) 13-22Z± O/T tfc122.325 5NM 3500 ASL
A/G	Aviation La Tuque 123.85
ATTENTION	Possibilité de billots dans la rivière. Aérodrome terrestre (CYLQ) 3NM S.



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

Aguanish 122.2 (RAAS) 13-23Z± (N50 14 W62 07)

Havre St-Pierre 122.0 (RAAS) 11-03Z± (N50 16 W63 40)

Natashquan 122.2 (RAAS) 13-23Z± (N50 11 W61 49)

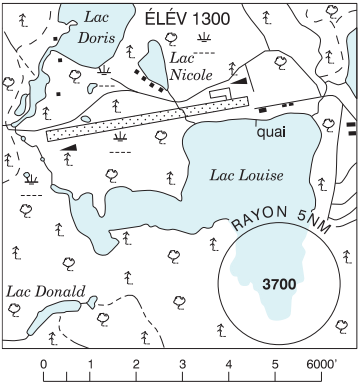
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

MANIC 5 / LAC LOUISE QC

CSH8

RÉF	N50 39 27 W68 49 22 3.8W 19°W (2013) UTC-5(4) Élév 1300' A5010
EXP	Air Tunilik 418-589-9511/579-0936 Enr
PF	B-1 D-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 100 1,4,5
INFO A/D	Eau libre juin-oct. Plage sablonneuse.
COMM RCO ATF	Québec rdo (Roberval) 5680 (FISE) tfc 123.2 5NM 4300 ASL
ATTENTION	P-line 40 AGL non-balisé, NE du lac le long de la route. A/D Manic-5, adj N, en svc lors des ops de lutte aux feux de forêts.

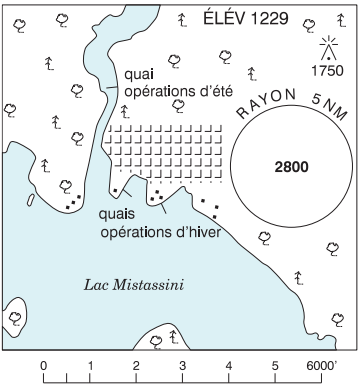


MICHEL CARDINAL AVIATION QC — Voir RIVIÈRE BLANCHE / MICHEL CARDINAL AVIATION

MISTISSINI QC

CSE6

RÉF	N50 25 W73 52 Adj S 17°W (2014) UTC-5(4) Élév 1229' A5009 A5010
EXP	Waasheshkun Airways Ltée 418-923-3236/2250 Enr PN
PF	A-1 B-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 CARB HUILE S	JA Quantité ltée PN TURBO 2380 1,4 ltée, 5
INFO A/D	Eau libre mai-mi oct. Profondeur 6'. Fond de sable et roches. Rampe.
COMM ATF	unicom hrs ltées 122.8 5NM 4300 ASL
ATTENTION	Tour micro-onde située au NE des quais.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

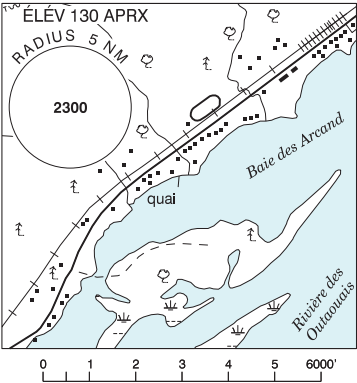
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B20 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

MONTEBELLO QC

CSB6

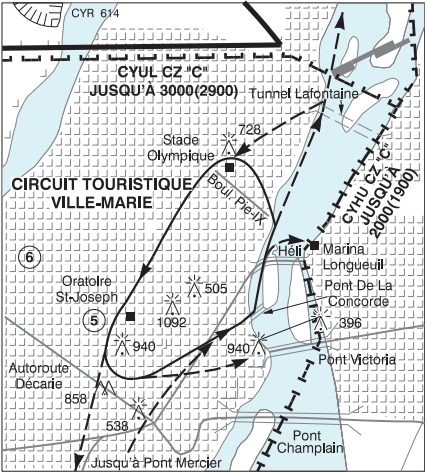
RÉF	N45 38 02 W74 58 39 2W 14°W (2014) UTC-5(4) Élév 130' aprx A1905 A5002
EXP	3801179 Canada Inc 819-423-1314 PPR Enr
PF	C-1,2,3,4,5
PRÉP/VOL	FIC Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
INFO A/D	
COMM	Eau libre 15 mai-31 oct
ATF	tfc 123.2 5NM 3200 ASL



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) 0330-1000Z± (N47 22 W61 54)
Lourdes-de-Blanc-Sablon 122.0 (RAAS) (N51 27 W57 11)

MONTRÉAL CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)



HÉLIPORTS

- 1 MONTRÉAL (BELL)
- 2 MONTRÉAL / LES CÉDRÉS
- 3 MONTRÉAL (SACRÉ-COEUR)
- 4 MONTRÉAL EAST (AIM)
- 5 MONTRÉAL / KRUGER
- 6 MONTRÉAL / POINT ZÉRO
- 7 MONTRÉAL / MIRABEL HÉLICO
- 8 MONTRÉAL / HÉLIPORT 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.

VOLS VFR DANS L'ESPACE AÉRIEN DE CLASSE C DE MONTRÉAL ET CLASSE D 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 et classe D du terminal de Montréal. Tout aéronef ne respectant pas la procédure pour les codes de transpondeur ne sera pas accepté dans l'espace aérien de classe C de Montréal et classe D du terminal de Montréal.

Pour obtenir un code transpondeur:

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 et classe D du terminal de Montréal.

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 et classe D 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.*

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

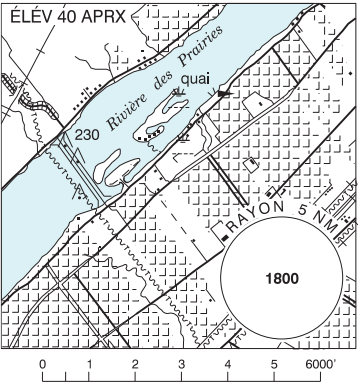
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS B23

MONTRÉAL / BOISVERT & FILS QC

CSA4

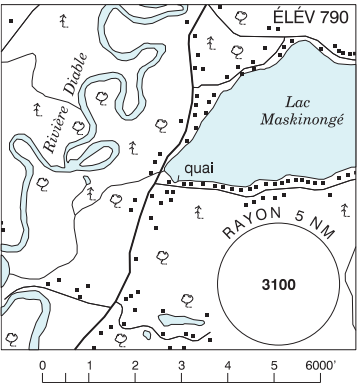
RÉF	N45 38 44 W73 35 49 Adj 15°W (2014) UTC-5(4) Élév 40' aprx VTA A5002
EXP	Boisvert & Fils Avn 514-648-1856 Cert PPR
PF	B-1 C-2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	FIC Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	
CARB	Ctc exp avant arr pour hrs d'ops mai-mi nov
HUILE	100LL
S	Toutes 1,2,3,4,5
INFO A/D	Eau libre mai-mi nov.
COMM	RCO Québec 123.55 (FISE) 126.7 (bcst) TOUR Montréal 119.9 267.1 (E) ATF tfc 123.2 5NM à l'extérieur de la CZ de Montréal, et de la TCA de Montréal. TML Montréal 134.15 - voir VTPC ou VTA
PRO	
ATTENTION	



MONT-TREMBLANT (LAC MASKINONGÉ) QC

CMT2

RÉF	N46 05 14 W74 36 30 2SSW St-Jovite 14°W (2014) UTC-5(4) Élév 790' VTA A5002
EXP	Association Aviateurs Région Mont-Tremblant 819-429-1295 Enr PPR
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)
SERVICES	
S	1,5,7
INFO A/D	Eau libre mi mai-mi nov. Espace d'amarrage limité.
COMM	ATF tfc 123.2 5NM 3700 ASL



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B24 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

MONT-TREMBLANT (LAC MASKINONGÉ) QC (Suite)

CMT2

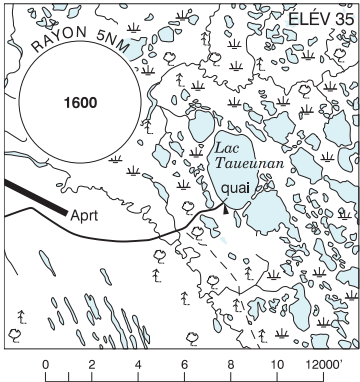
PRO	Décollage après 0800 hr lcl.
ATTENTION	Plusieurs héliports/aérodromes à l'intérieur de 5NM de Mont-Tremblant/St-Jovite A/D. Freq commune. Voir Mont-Tremblant VTPC.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

NATASHQUAN (LAC DE L'AVION) QC

CSY8

RÉF	N50 11 21 W61 45 14 2.5SE 20°W (2014) UTC-5(4) Élev 35' A5011		
EXP	Air Tunilik 418-579-0937 ou 418-409-5027 Fax 418-726-3807 Enr PPR		
PF	C-1 (à l'A/D terrestre), 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 CARB S	100LL 5		
INFO A/D	Eau libre juin-oct. Fond sablonneux, profondeur au quai 2.5'. Profondeur 3'-4' dans la partie étroite du lac.		
COMM RCO MF	Madeleine rdo 122.2 (RAAS) 13-23Z‡ Québec rdo 123.85 (FISE) 126.7 (bcst) Madeleine rdo 13-23Z‡ O/T tfc 122.2 15NM 3000 ASL autour de Natashquan A/D terrestre 1.5NM W (RAC 602.98) Voir section PRO		
NAV VOR/DME	NATASH YNA 113.6 Ch 83 N50 11 01 W61 46 51 (63')		
PRO	Corridor ATF à l'extérieur de la zone MF, voir Section C – Zones avec fréquences air- air discrètes.		

B26 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

[illegible]

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

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 TERMINAL (urgence seulement 514-633-3365)

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B28 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

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

NOM	IDENT	LAT/LONG
BELLS CORNERS	VCBCR	N45° 19' 12" W075° 50' 00"
CENTURY ROAD	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 ET TERMINAL DE CLASSE C D'OTTAWA

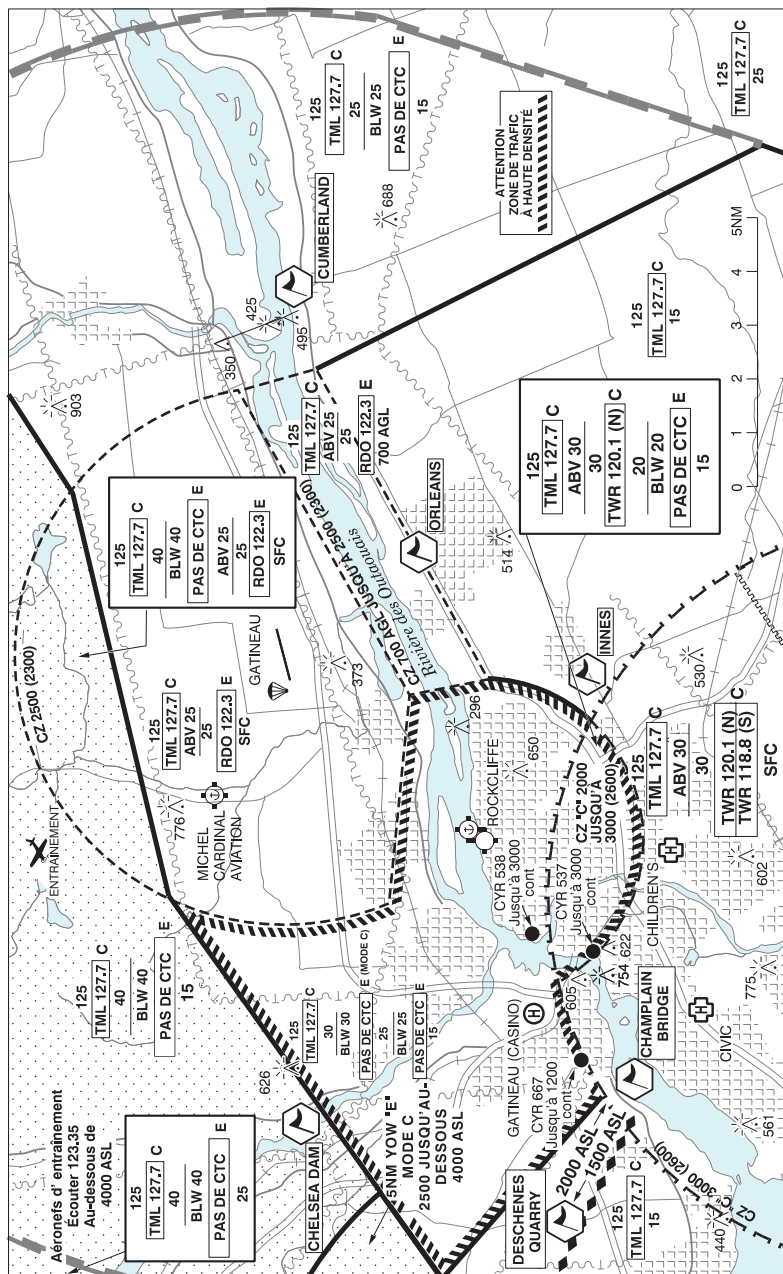
Afin de bénéficier de services de contrôle radar immédiats et efficaces et réduire les délais en vol et la congestion des fréquences, il est fortement recommandé que tous les vols VFR désirant pénétrer ou opérer dans l'espace aérien de classe C et terminal de classe C d'Ottawa obtiennent un code transpondeur.

Si vous déposez un plan de vol ou itinéraire de vol avec NAV CANADA, un code transpondeur sera assigné à votre vol et vous sera communiqué lors de votre contact initial avec ATC.

Si vous ne déposez pas un plan de vol ou itinéraire de vol avec NAV CANADA, contactez l'ACC de Montréal au numéro 866-VFR-CODE (866-837-2633) au moins 30 minutes avant votre vol pour obtenir votre code transpondeur.

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

OTTAWA / ROCKCLIFFE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

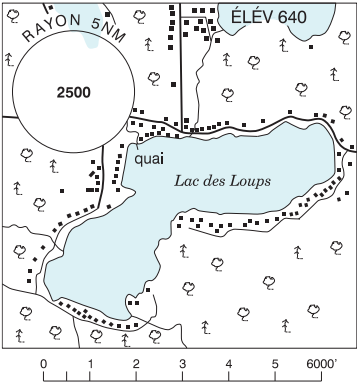
OTTAWA / ROCKCLIFFE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

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"

PARC GATINEAU QC

CSD9

RÉF	N45 41 00 W76 12 31 14°W UTC-5(4) Élev 640' A1905 A5000
EXP	Richard Ashby 819-456-2981 Enr PPR
PF	B-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)
SERVICES S	5,6
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Rampe, plage sablonneuse, bouée.
COMM ATF	tfc 123.2 5NM 3700 ASL

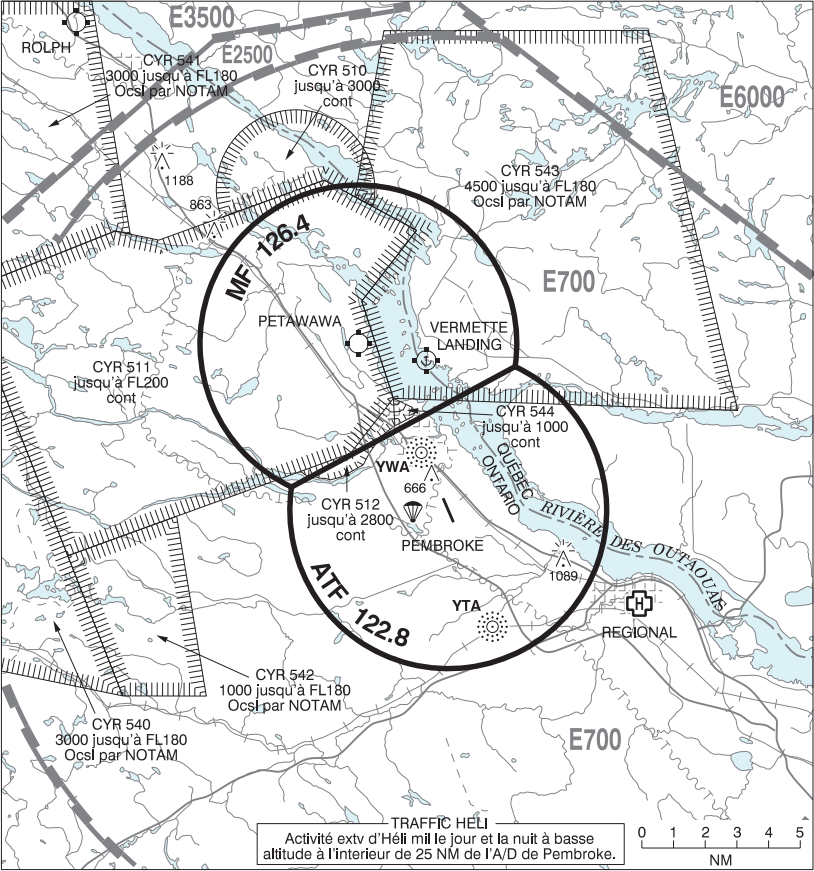


SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

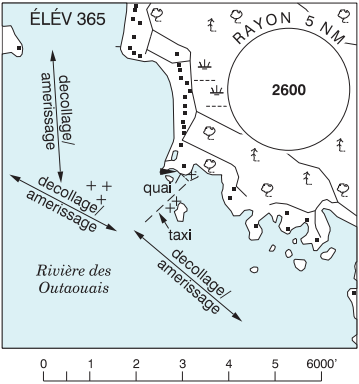
B32 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

PEMBROKE / PETAWAWA CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



PETAWAWA \ VERMETTE LANDING QC

CVL4

RÉF	N45 56 35 W77 16 00 2.9NNE 12°W (2023) UTC-5(4) Elev 365' A5000 A5001	
EXP	Luc Vermette 819-650-0256 Enr PPR	
PF	B-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)	
SERVICES CARB S	100LL Urgence seulement, ctc exp. 4,5	
INFO A/D QUAIS	Eau libre mai-oct. Courant de moins de 5 kts. Profondeur au quai 2' min. Rampe en gravier. Plage sablonneuse.	
COMM MF	Petawawa advsy 126.4 250.1 advsy opr 1130-0700Z† lun-ven, exc jours fériés O/T tfc 126.4. Dates d'opr et hres peuvent varier sans préavis. Ctc Sqn Ops 613-687-5511 Ext 7880 (427 sqn) Ext 8000 (450 sqn) O/T PPR 48hrs min via Petawawa BOps 613-687-5511 Ext 6403 5NM centré sur Petawawa heli 2.1NM WNW 3400 ASL (CAR 602.98).	
PRO	Demeurer à l'écart de la CYR511. Voir VTPC PEMBROKE / PETAWAWA. Circuits au NE de la rivière (RAC 602.96). Aucun posé décollé (RAC 602.96).	
ATTENTION	Trafic intense d'hélicoptère 24/7. Circulation intense d'embarcations. Roches dans le secteur des îles près des quais. Ligne de bouées vers les quais.	

PORT SAINT MICHEL QC — Voir ST-MICHEL-DES-SAINTS / PORT SAINT MICHEL

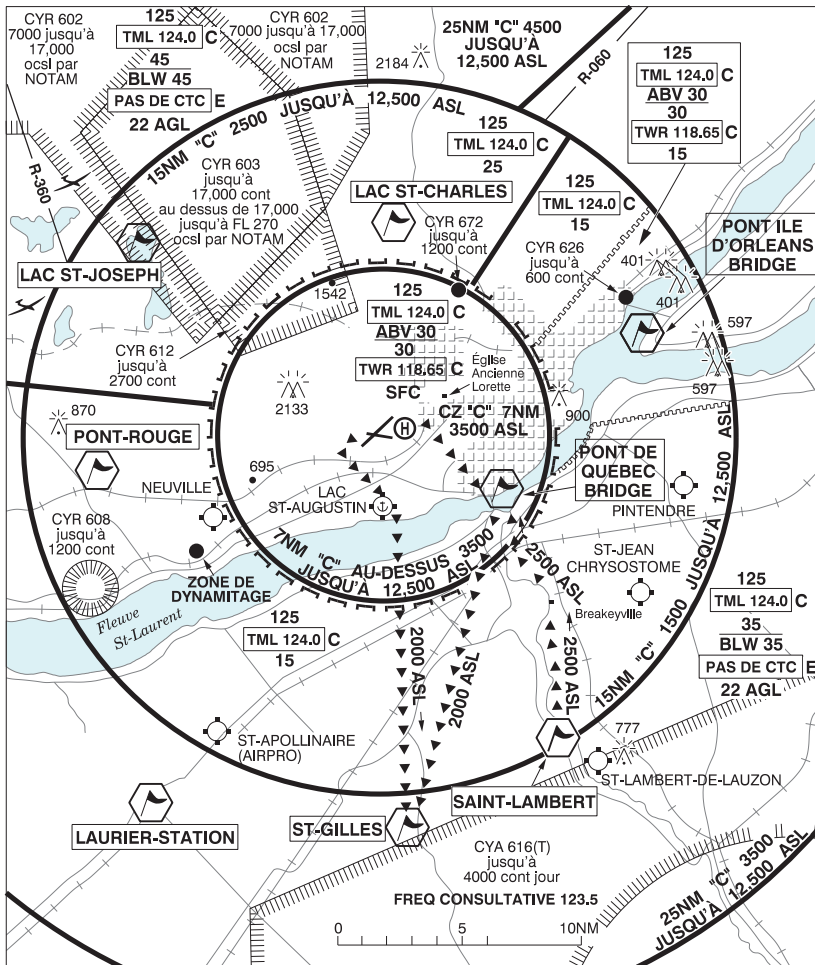
POURVOIRIE ESCAPADE QC — Voir RÉSERVOIR GOUIN / POURVOIRIE ESCAPADE

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B34 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR (Suite)

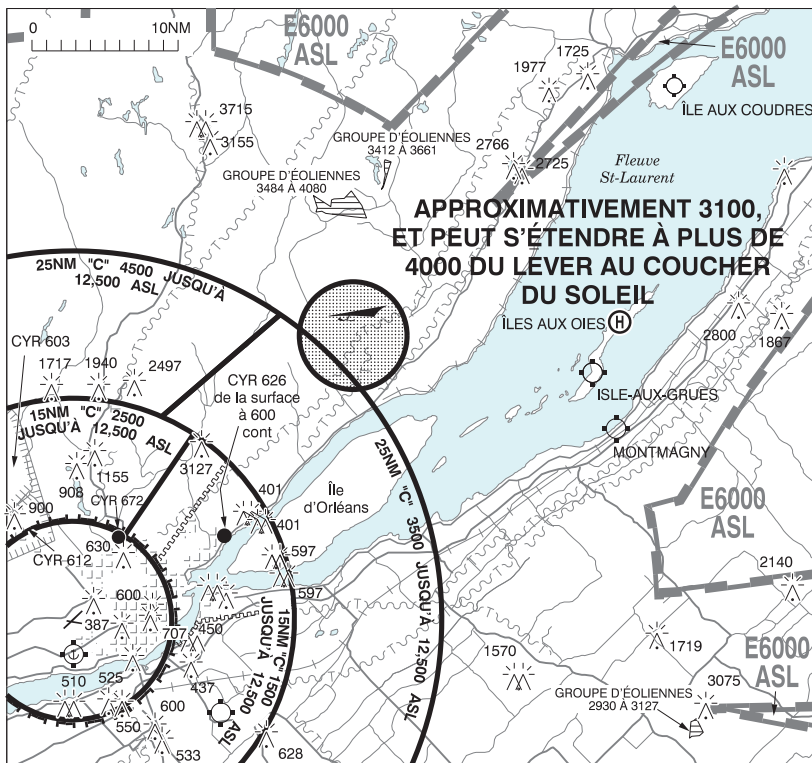
NOM	IDENT	LAT/LONG
LAC ST-CHARLES	VCLSC	N46° 56' 00" W071° 23' 00"
LAC ST-JOSEPH	VCLSJ	N46° 55' 00" W071° 38' 38"
LAURIER-STATION	VCLST	N46° 32' 21" W071° 37' 57"
PONT DE QUEBEC BRIDGE	VCQBR	N46° 44' 42" W071° 17' 18"
PONT ILE D'ORLEANS BRIDGE	VCTMN	N46° 52' 45" W071° 08' 00"
PONT-ROUGE	VCRED	N46° 45' 00" W071° 42' 00"
SAINT-LAMBERT	VCLAM	N46° 35' 00" W071° 12' 28"
ST-GILLES	VCGLS	N46° 30' 30" W071° 21' 58"
ESPACE AÉRIEN DE CLASSE D DE QUÉBEC		
Afin de bénéficier de services de contrôle radar immédiats et efficaces et réduire les délais en vol et la congestion des fréquences, il est fortement recommandé que tous les vols VFR désirant entrer dans l'espace aérien de classe D de Québec obtiennent un code transpondeur. Si vous déposez un plan de vol ou itinéraire de vol avec NAV CANADA, SVP contacter l'ACC de Montréal 30 min avant le départ, au 514-633-3211 ou 1-800-633-1353, ou par fax au 514-633-2877 ou Quebec FIC 1-866-GOMETEO ou 1-866-WXBRIEF, pour obtenir un code transpondeur. Les éléments suivant doivent être spécifiés: immatriculation, type d'aéronef, point de départ, destination, temps d'entrée estimé dans l'espace classe D de Québec. Dly 11-02Z. Un code transpondeur peut être obtenu en vol en contactant le FIC de Québec sur la fréquence 123.275, au moins 10 min avant d'entrer dans l'espace aérien de classe D de Québec. Affichez le code transpondeur avant d'établir le contact initial avec ATC.		

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B36 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - OPÉRATIONS DE PARAPENTE

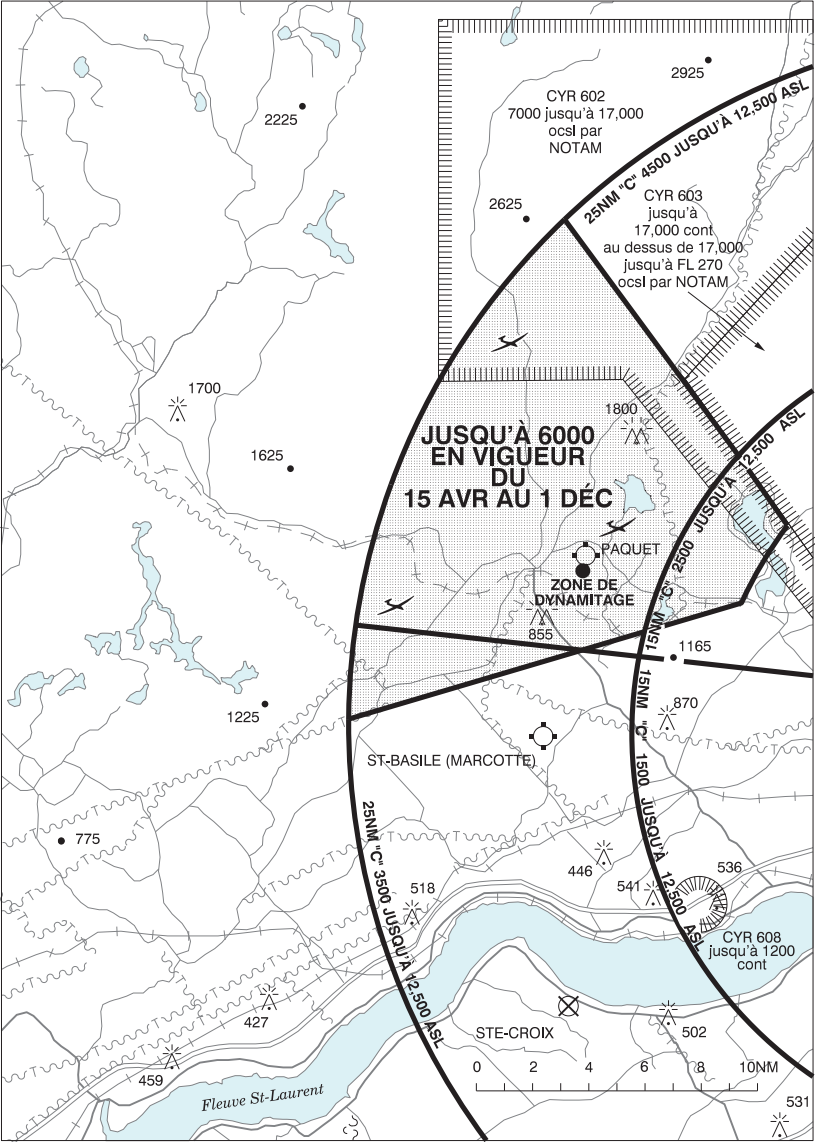


OPÉRATIONS DE PARAPENTE

Des envolées de parapente sont effectuées à partir du sommet du Mont-Sainte-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 3 NM à l'exclusion de l'espace aérien de classe D 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 514-663-3240.

QUÉBEC CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR - OPÉRATIONS DE PLANEURS

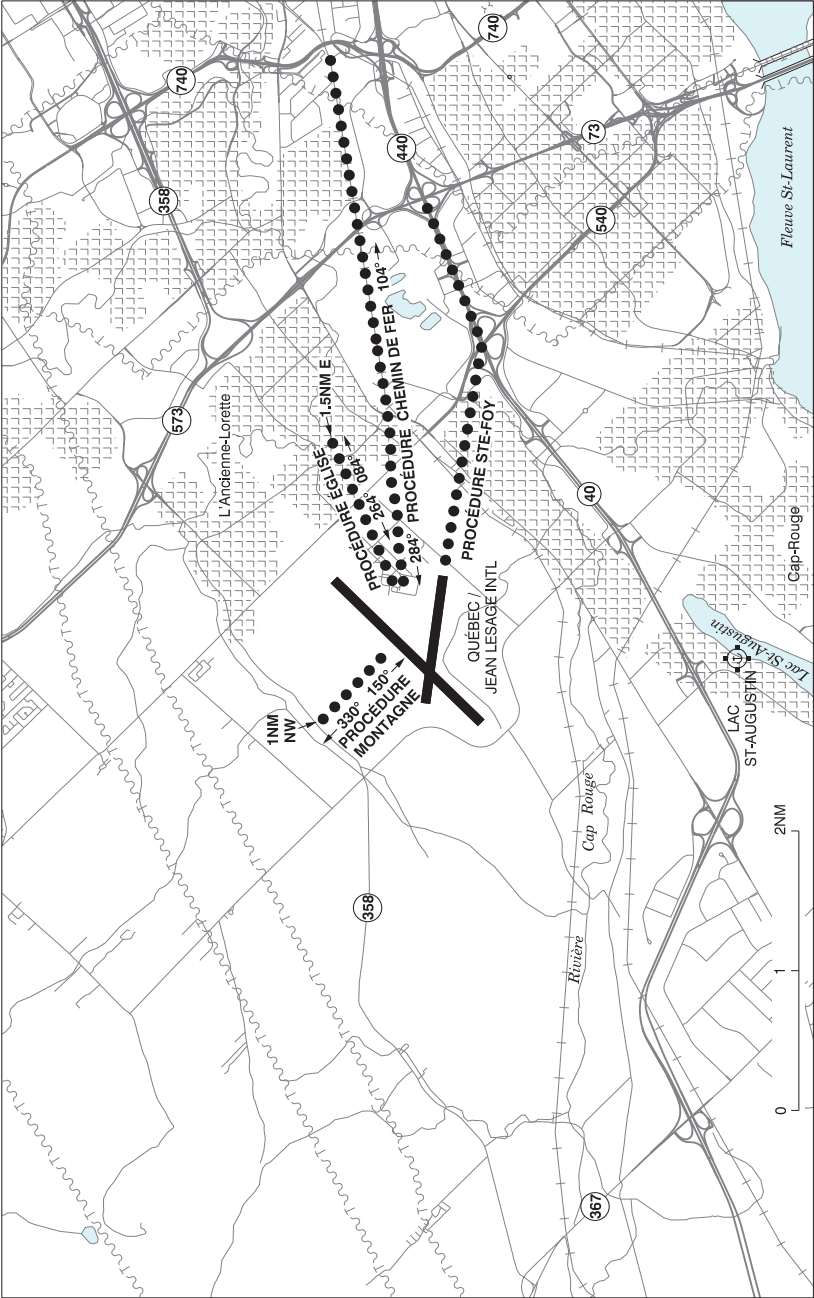


SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B38 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

QUÉBEC HÉLI CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

QUÉBEC FIC – RCO

Pour une liste et carte de Québec RCOs, voir RCO servant au FISE dans la section Planification.

QUÉBEC TERMINAL (urgence seulement 514-633-3365)

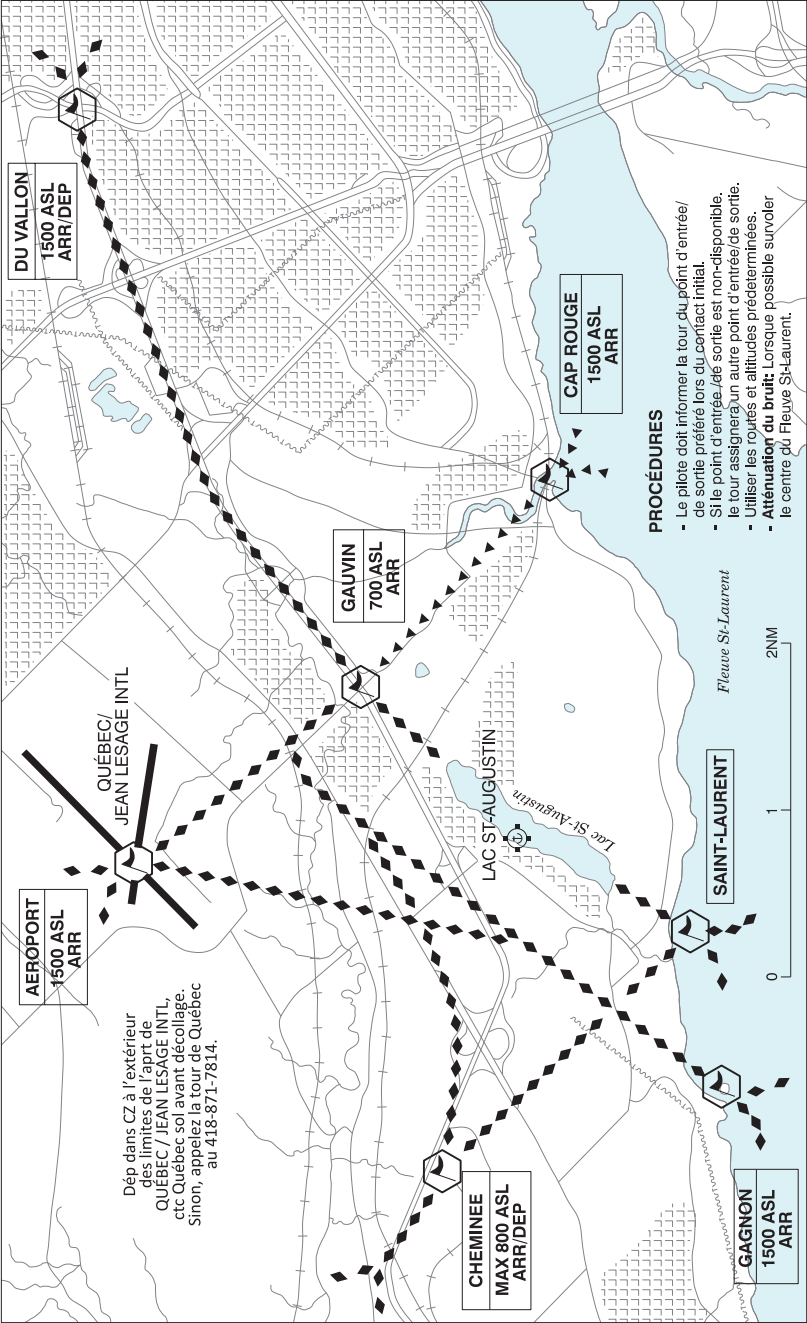


SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B40 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

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'hydroaéropport 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

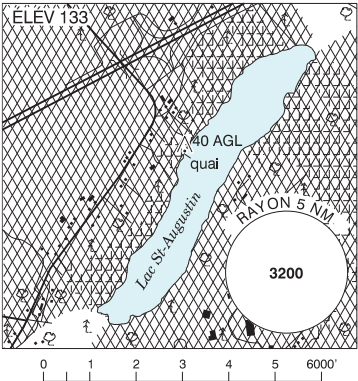
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B42 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

QUÉBEC / LAC ST-AUGUSTIN QC

CSN8

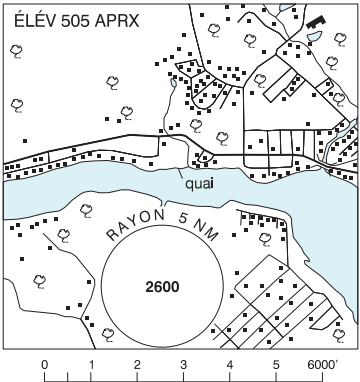
RÉF	N46 45 05 W71 23 39 6SW 17°W UTC-5(4) Élev 133' A5002
EXP	Luc Forgues 418-955-4455 Cert PPR
PF	B-1,2,3,7 C-4,5,6
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES CARB S	100LL 24 hrs PN 4,5,6
INFO A/D	Eau libre mai-oct.
COMM RADIO ATIS SOL TOUR	Québec 123.55 (Au-dessus 12,500 ASL) 126.7 134.6 128.3 Québec 121.9 Québec 118.65 236.6 (E) à l'A/D terrestre 2NM N
PRO	Posé-décollé interdit. Voir la VTPC de Québec/Lac St-Augustin pour les restrictions acoustiques et procédures d'atténuation du bruit relatives à l'exploitation des vols en vigueur. Ctc Québec sol avant décollage. Sinon, appelez la tour de Québec au 418-871-7814.
ATTENTION	A/D 2NM N.



RAWDON / CAMPING PONTBRIAND (HYDRO) QC

CCP5

RÉF	N46 03 12 W73 45 22 2WNW 15°W (2016) UTC-5(4) Élev 505' aprx VTA A5002
EXP	Léon Raymond 514-895-2223 Fax 450-582-2368 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	100LL
INFO A/D RCR	Eau libre mai-oct. Fond en sable. Exp
COMM ATF	tfc 123.2 4NM 3600 ASL



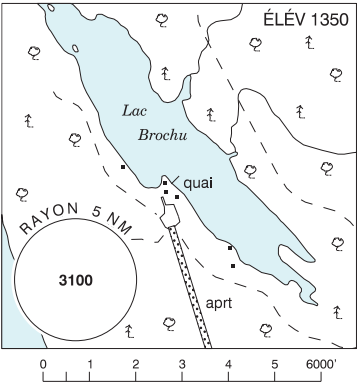
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

RÉSERVOIR GOUIN / POURVOIRIE ESCAPADE QC

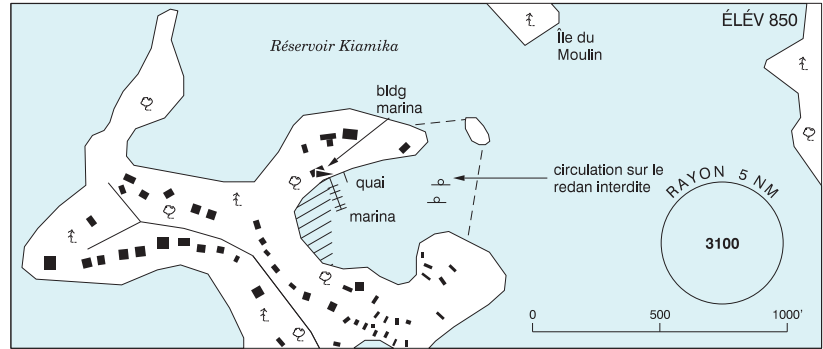
CGN5

RÉF	N48 26 08 W74 31 10 21SE Obedjiwan 14°W (2021) UTC-5(4) Élev 1350' 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	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, JA-1, MG-1 12-23Z± PN
HUILE	100
S	1,4,5,6
INFO A/D	Eau libre mi mai - fin oct, fond de sable.
QUAIS	quai, rampe, plage
COMM	
ATF	tfc 122.75 5NM centré sur A/D terrestre adj 4400 ASL
ATTENTION	Présence de bateaux. Montagne 1850 ASL aprx 3NM E A/D.



RÉSERVOIR KIAMIKA (POURVOIRIE CÉCAUREL) QC

CRK3



RÉF	N46 37 20 W75 03 59 7NNW Ste-Véronique 13°W (2023) UTC-5(4) Élev 850' A5000 A5002
EXP	Pourvoirie Cécaurel 819-425-4210 Enr PN
PF	B-1,5,7 D-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	
S	5
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Profondeur au quai 8', en fin de saison 1.5' min. Rampe, plage. Fond sablonneux. Espaces de stationnement ltd, etc exp.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B44 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

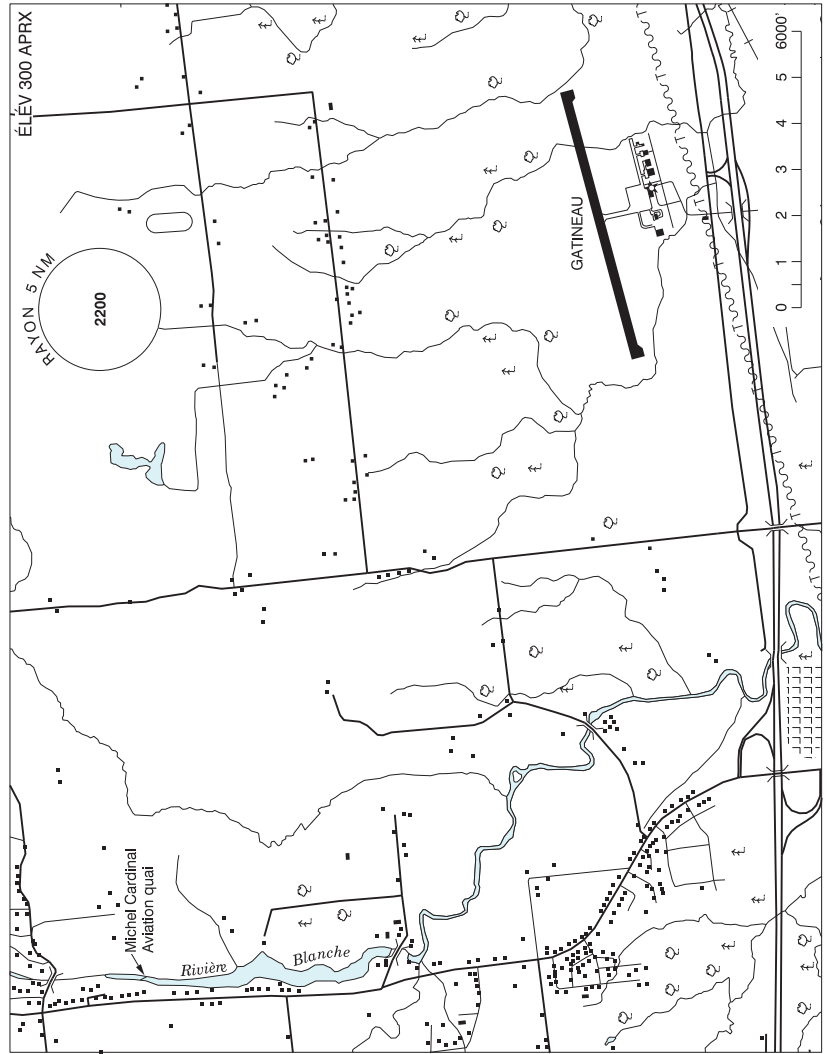
RÉSERVOIR KIAMIKA (POURVOIRIE CÉCAUREL) QC

CRK3

COMM	
ATF	UNICOM lun-ven 13-22Z†, sam-dim 13-01Z† 122.7 5NM 3900 ASL à l'extérieur des zones ATF de Chute-St-Philippe et Ste-Véronique
PRO	Éviter de survoler à basse altitude les résidences. Circulation sur le redan interdite à l'intérieur de la zone délimitée, voir croquis. Zone interdite à l'ouest de la marina, ctc opr.
ATTENTION	Circulation intense d'embarcations.

RIVIÈRE BLANCHE / MICHEL CARDINAL AVIATION QC

CRB7



RÉF	N45 32 41 W75 37 40 14°W (2007) UTC-5(4) Élév 300' aprx A1905 A5000 A5002
EXP	Michel Cardinal Aviation 819-431-4796 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 Michel Cardinal Aviation

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B46 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

RIVIÈRE BLANCHE / MICHEL CARDINAL AVIATION QC (Suite) CRB7

INFO A/D	Eau libre mai-oct, profondeur minimale 15'.
COMM	
MF/ATF	Gatineau rdo 122.3 5NM centré sur l'A/D terrestre, forme irrégulière 2500 ASL (RAC 602.98) 1130-0215Z± O/T tfc 122.3
CSLT VFR	Ottawa tml 127.7

RIVIÈRE L'ACADIE QC — Voir CARIGNAN/RIVIÈRE L'ACADIE

RIVIÈRE PICHÉ QC — Voir VAL-D'OR/RIVIÈRE PICHÉ

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)

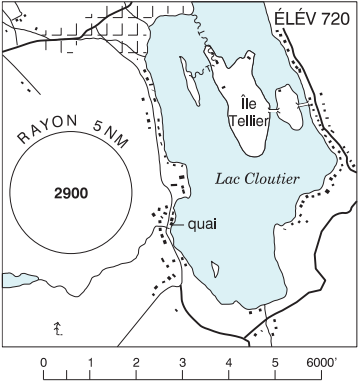
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

ST-ALPHONSE / LAC CLOUTIER QC

CTC2

RÉF	N46 10 34 W73 39 13 1.7ESE 15°W (2015) UTC-5(4) Élev 720' VTA A5002
EXP	Fernand Rivest 450-883-8518 Enr PPR
PF	C-1,2 D-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 S	100 urgence seulement 5
INFO A/D	Eau libre mai-nov.
COMM ATF	tfc 123.5 4NM 3800 ASL
ATTENTION	Fils balisés reliant les îles et le rivage.

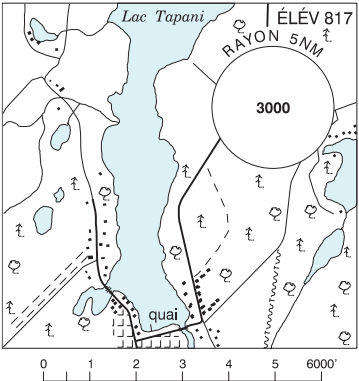


ST-CHARLES-DE-BOURGET QC — Voir SAGUENAY / ST-CHARLES-DE-BOURGET

STE-ANNE-DU-LAC QC

CSP9

RÉF	N46 52 55 W75 19 18 Adj N 15°W UTC-5(4) Élev 817' A5002
EXP	Air Tamarac Inc 819-586-2220 ou 877-222-1298 Enr PPR
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)
SERVICES CARB	100LL PN
INFO A/D	Eau libre mai-oct. Profondeur au quai 3', fond vaseux.
COMM ATF A/G	UNICOM hrs Itées O/T tfc 122.7 5NM 3900 ASL 4684 SSB
ATTENTION	Piste adj 0.3NM NW. Freq commune.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

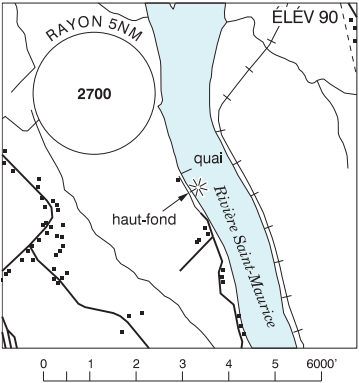
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B48 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

ST-ÉTIENNE-DES-GRÈS / HYDRAVION AVENTURE QC

CHA2

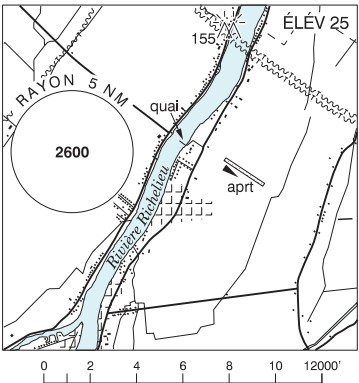
RÉF	N46 28 39 W72 46 36 2.5SE 15°W (2014) UTC-5(4) Élev 90' A5002
OPR	Hydravion Aventure 819-609-9358 Fax 819-535-3169 Enr PPR
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et des État-Unis)
SERVICES CARB HUILE	100LL 15W50, W100
INFO A/D	Eau libre mi avr-mi nov. Profondeur au quai 3', fond sablonneux, rampe & plage.
COMM ATF	tfc 122.7 5NM 3100 ASL à l'extérieur de la zone MF de Trois-Rivières (CYRQ).
PRO	Zone d'utilisation de fréquence commune de la Mauricie. Voir Section C Planification. Aucun posé-décollé. Circuit à droite lors des décollages et des amerrissages vers le N (RAC 602.96)
ATTENTION	Variation du niveau de la rivière entre les 2 barrages. Ops de dynamitage ocsl (Shawinigan) 1NM de rayon de N46 34 28 W72 43 42 (aprx 7NM NNE de l'A/D, alt max 3700 ASL. Haut-fond, 300' de long au S des quais lorsque le niveau de la rivière est très bas.



ST-MATHIAS QC

CSV9

RÉF	N45 30 10 W73 15 08 1N 15°W (2014) UTC-5(4) Élev 25' VTA A5002
EXP	Avn B.L. Inc 450-658-2041 Fax 450-658-3982 Enr
PF	B-1 13-22Z± C-2,3,4,5,6 à l'A/D adj
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 W100, 15W50, 20W50, 25W60 1,2,3,4,5
INFO A/D	Eau libre mi avril-nov. Profondeur 4', fond vaseux. Rampes en asphalte.
COMM ATF	tfc 123.2 5NM en-dessous de 2000 ASL à l'extérieur de la CZ de CYHU.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

ST-MATHIAS QC (Suite)

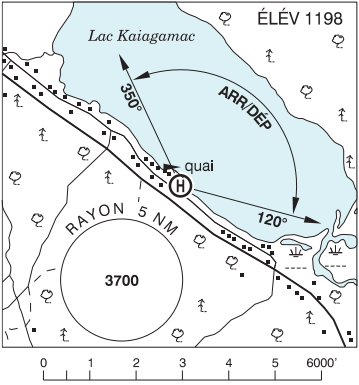
CSV9

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).
ATTENTION	Ligne de haute tension 155 AGL 0.75NM NE du quai.

ST-MICHEL-DES-SAINTS / LAC KAIAGAMAC QC

CLK4

RÉF	N46 39 04 W73 53 39 1.7SSE 15°W (2016) UTC-5(4) Élev 1198' A5002
EXP	Rock Martel 514-473-3005 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)
HELI-SURFACE	FATO/TLOF 35' x 35' ASPH Aire de sécurité 60' x 50' Longueur hors tout maximale héli 38.6'
RCR	Exp

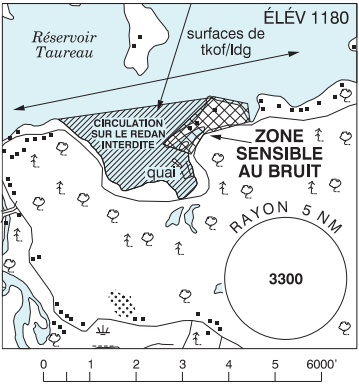


INFO A/D	Eau libre mai-oct. Fond vaseux.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4200 ASL
PRO	Survol des embarcations et des hydravions interdit. Arr/dép 350° à 120° du héli.
ATTENTION	A/D terrestre 4.5NM NW. Hydro A/D adj NE, et 2.3NM N.

ST-MICHEL-DES-SAINTS / PORT SAINT MICHEL QC

CMS3

RÉF	N46 41 24 W73 53 55 3W 15°W (2014) UTC-5(4) Élev 1180' A5002
EXP	Port Saint Michel 514-953-2833, 514-557-7223 Enr
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	PN mi-mai à mi-oct Exp
CARB	100LL
HUILE	All
S	4,5,6



INFO A/D	Eau libre mai-oct. Fond sable. Profondeur au quai 20'.
----------	--

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B50 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

ST-MICHEL-DES-SAINTS / PORT SAINT MICHEL QC (Suite)

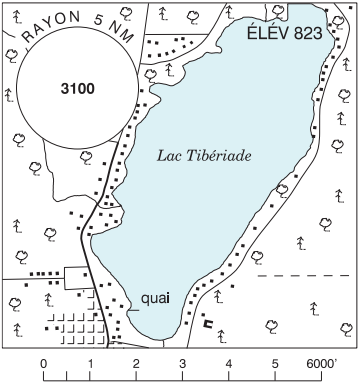
CMS3

COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 4200 ASL
ATTENTION	A/D terrestre 4NM W. Freq commune. Antennes lgtd 1NM au S de l'A/D.

STE-VÉRONIQUE QC

CSW9

RÉF	N46 30 56 W74 59 19 Adj NNE 15°W UTC-5(4) Élev 823' A5002
EXP	Air Mt-Laurier 1985 819-275-2794 Enr PPR
PF	B-1,2,3,5 C-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)
SERVICES	
CARB	100LL
HUILE	80, 100
S	1,2,5

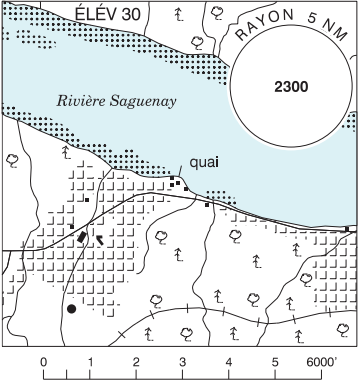


INFO A/D	Eau libre mai-mi nov. Plage sablonneuse.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3900 ASL
A/G	122.9 5460 SSB (Cie)
PRO	Éviter le survol du village et de la plage en-dessous de 1000 AGL.
ATTENTION	Ligne à haute tension 0.5NM N.

SAGUENAY (HARVEY) QC

CSA8

RÉF	N48 26 23 W71 07 46 2.5NM WNW 17°W (2014) UTC-5(4) Élev 30' A5010
EXP	10289221 Canada Inc. 514-797-6725 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	5,7
INFO A/D	Eau libre mai-nov. Profondeur au quai de 3' à marée basse. Marées 12', Courants 3 kt. Roches et hauts-fond non balisés à marée basse, le long du rivage.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

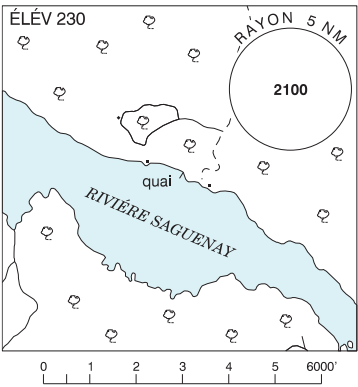
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

SAGUENAY (HARVEY) QC (Suite) CSA8

COMM	TOURBagotville 126.2 CSLT VFRBagotville Tml 121.2 A/G122.925
PRO	Référer à la VTPC de Bagotville Circuits: Circuit à droite lors atterrissage et décollage vers E (RAC 602.96) Départ: Obtenez appr de la tour de Bagotville (418-677-4000 Ext 7507) au moins 5 min avant décollage. Diffuser vos intentions sur 126.2 - tour de Bagotville avant décollage. Demeurer à 1000 ASL ou plus bas jusqu'à l'établissement de comm avec la tour de Bagotville; ctc la tour même si vous quittez la CZ à 1000 ASL ou plus bas. Demeurez à l'écart de la CZ de CYRC au nord de la rivière Saguenay.
ATTENTION	Ligne électrique balisée aprx 250 ASL (110 AGL) 1.5NM E Activité fréquente Heli à basse alt E du pont Dubuc

SAGUENAY / ST-CHARLES-DE-BOURGET QC CSA5

RÉF	N48 30 34 W71 27 50 5.8WNW St-Charles-de-Bourget 17°W (2014) UTC-5(4) Elev 230' A5010
EXP	Michel Guay 418-487-4071 Enr PN
PF	D-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	1,5,7
INFO A/D	Eau libre mai-nov. Fond sable et roche. Profondeur au quai 5'.
QUAIS	Rampe
COMM	
ATF	tfc 123.4 5NM à l'extérieur de la zone MF d'Alma 3300 ASL
CSLT VFR	Bagotville Tml 121.2
ATTENTION	Zone d'entrainement intensif au nord de la rivière freq 123.4. Référer à la VTPC Chicoutimi/St-Honoré.

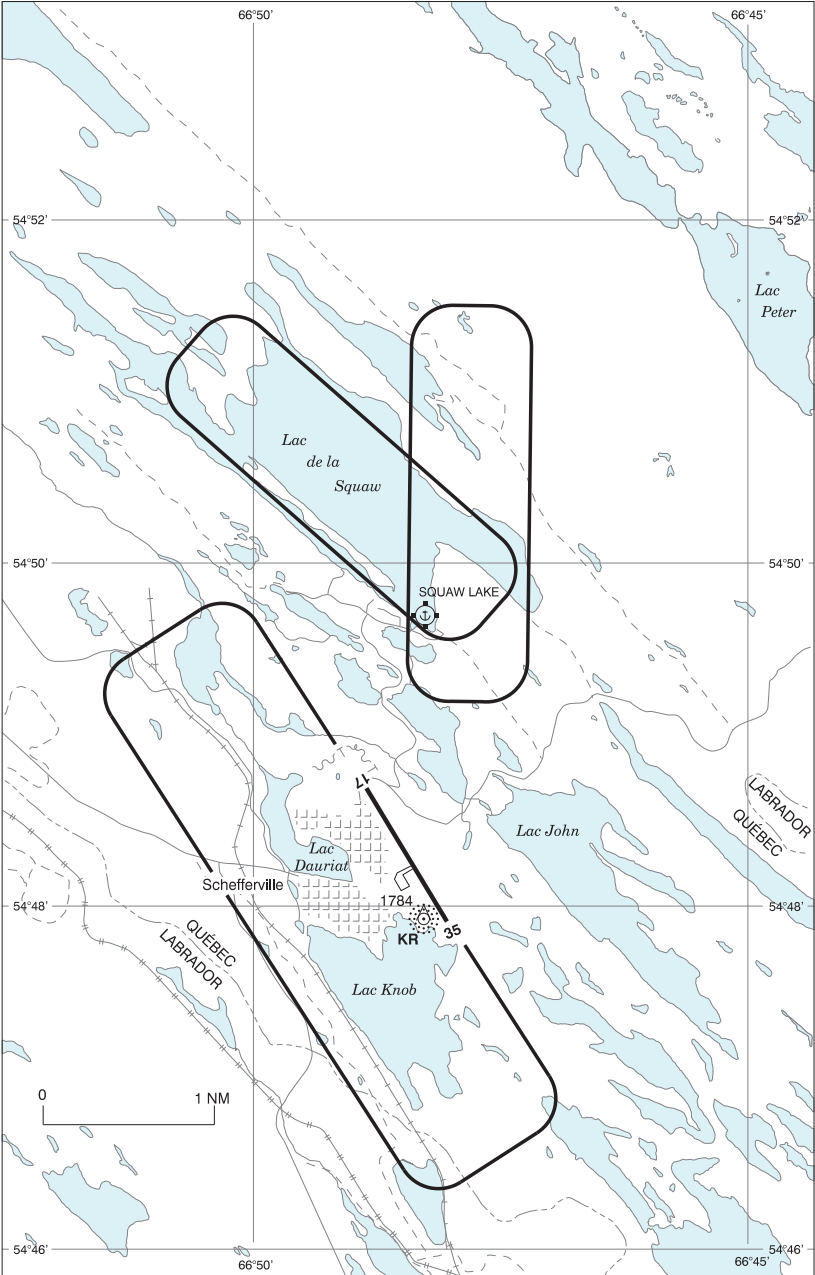


SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B52 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

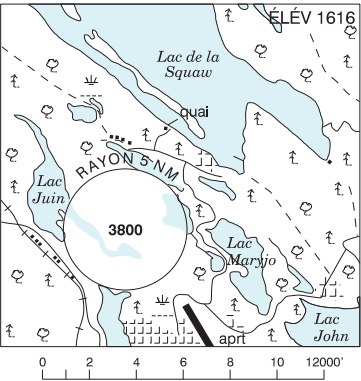
SCHEFFERVILLE / SQUAW LAKE CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SCHEFFERVILLE / SQUAW LAKE QC

CSZ9

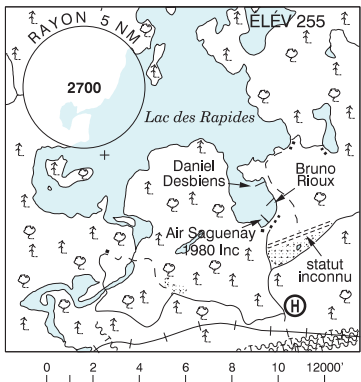
RÉF	N54 49 41 W66 48 05 Adj 25°W UTC-5(4) Élev 1616' A5019
EXP	Norpaq Aviation 418-585-2222 (A/D) ou 418-877-4650 (Québec) Enr PPR
PF	C-1,2,3,4,5,6,7
PRÉP/VOL FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES CARB S	100LL(D), JA(D) 1,5,6
INFO A/D QUAIS	Eau libre mi juin-mi oct. Quai fixe
COMM RCO MF A/G	Québec rdo (Schefferville) 123.475 (FISE) 126.7 (bcst) tfc 122.2 (sans station au sol) 15NM centré sur l'apt de Schefferville 4800 ASL (RAC 602.98) Exp 4545
PRO	Les aéronefs évoluant à l'intérieur de la zone MF devraient garder leurs phares d'atterrissages allumées. Décollage & amerrissage: - Direction nord; circuits à droite (RAC 602.96). - Rester à l'écart de l'axe des pistes 17/35 de Schefferville (voir croquis). - Lors de décollage & amerrissage en direction opposées; * Décollage en direction nord utilisera la partie ouest du lac. * Amerrissage en direction sud utiliser la partie est du lac (voir croquis).
ATTENTION	Tfc intense à l'apt de Schefferville août à sep. Tfc dense dans la région de l'hydrobase de Squaw Lake juil-sep.



SEPT-ÎLES / LAC DES RAPIDES QC

CSM8

RÉF	N50 17 56 W66 24 56 19°W (2014) UTC-5(4) Élev 255' A5010
EXP	Air Tunilik 418-962-4639/589-9511 Bruno Rioux 418-961-9718 PPR Daniel Desbiens 418-965-6888 Enr
PF	B-1 D-2,3,4,5,6
DOUANES	AOE/15/HYDRAVION 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)



SERVICES CARB HUILE S	100LL, JA Air Tunilik W100 Air Tunilik 5 Air Tunilik, 7 Bruno Rioux
--------------------------------	---

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

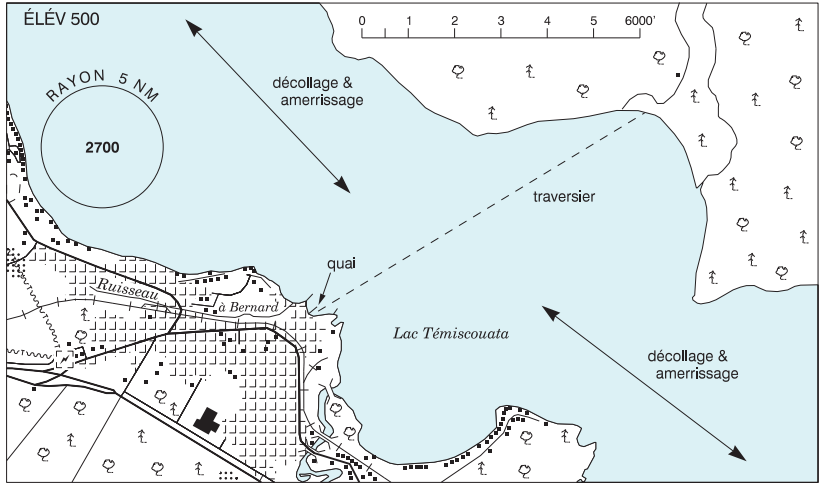
B54 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

SEPT-ÎLES / LAC DES RAPIDES QC (Suite) CSM8

INFO A/D	Eau libre juin-oct.
QUAIS	Bruno Rioux, Daniel Desbiens: Frais d'amarrage, ctc exp.
COMM	
RADIO	Sept-Îles 118.1 (E)
RCO	Québec rdo 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) pourrais ne pas être reçus au sol.
ATF	tfc 123.2 5NM 3300 ASL, à l'extérieur de la CZ de Sept-Îles, pour info tfc ctc rdo de Sept-Îles 118.1
NAV	
DME	SEPT-ILES YZV 114.5 Ch 92 N50 13 56 W66 16 26 (210')
ATTENTION	A/D statut inconnu aprx 0.3NM ESE

SQUAW LAKE QC — Voir SCHEFFERVILLE / SQUAW LAKE

TÉMISCOUTA-SUR-LE-LAC QC CTM8



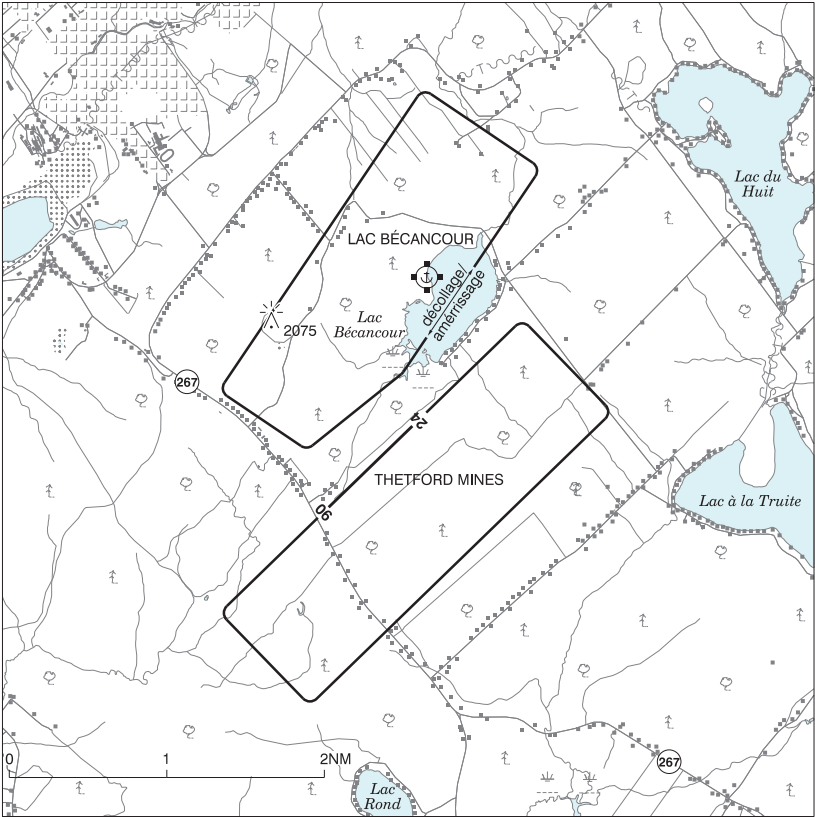
RÉF	N47 41 05 W68 52 31 Adj ENE 18°W (2014) UTC-5(4) Élev 500' A5002
EXP	Joselito Fournier 418-709-3538 Enr PN
PF	C-1,2,3,4,5,6
PRÉP/VOL	
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)
SERVICES	Exp PN 24 hrs
CARB	100LL PN
HUILE	100
S	4,5,6
INFO A/D	Eau libre mai-oct
QUAIS	Profondeur au quai plus de 4'. Plage et rampe. Espace de quai limité. Ctc exp.
COMM	
ATF	tfc 123.2 5NM 3500 ASL

TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC QC (Suite)

CTM8

PRO	Circuit à droite lors des décollages et des amerrissages vers le N (RAC 602.96). Aires de décollage et d'amerrissage à l'écart de la zone du traversier. Vérifier la position du traversier avant d'amorcer les manœuvres.
ATTENTION	Piste aéronefs ultralégers 1NM SSE. Quai du traversier adjacent à A/D. Nombreuses embarcations de plaisance. Vents du nord provoquant une surface houleuse.

THETFORD MINES / LAC BÉCANCOUR CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR-
PROCÉDURES DE CIRCUIT



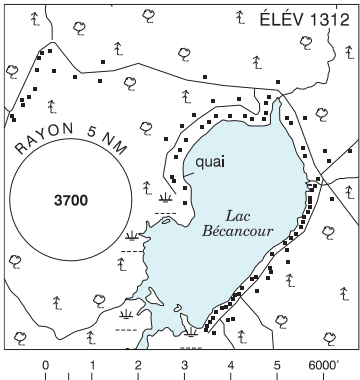
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

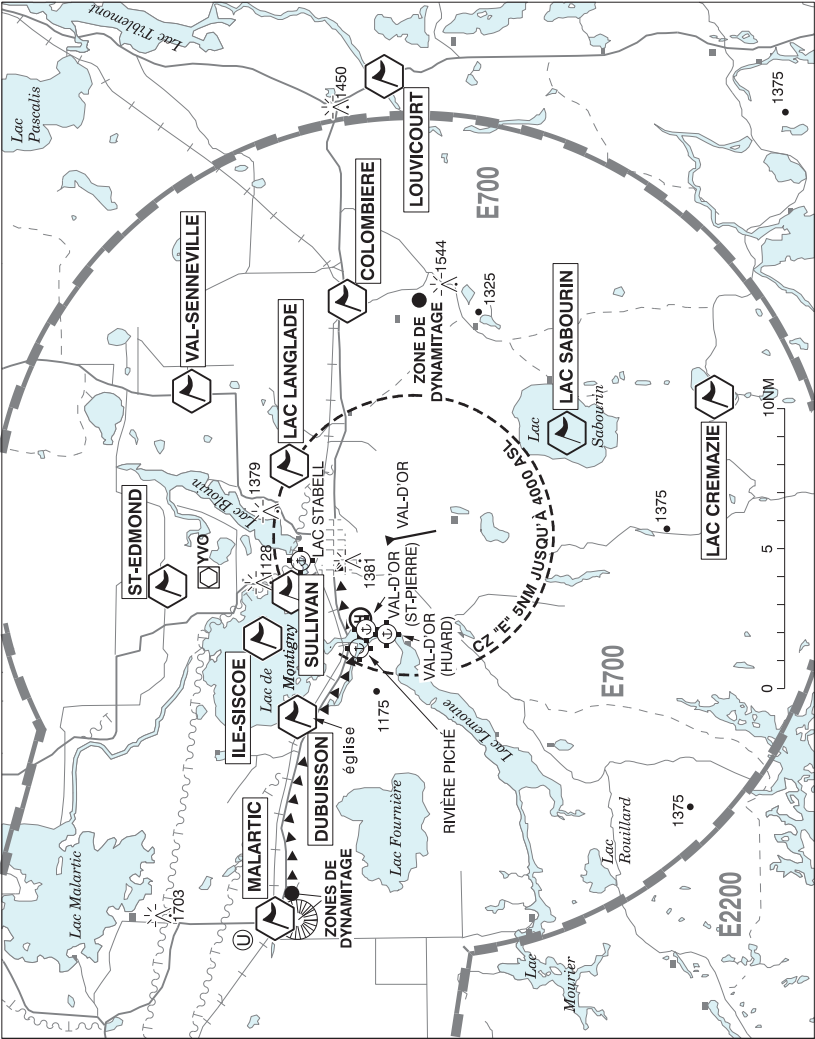
B56 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

THETFORD MINES / LAC BÉCANCOUR QC

CLB4

RÉF	N46 04 20 W71 14 56 3SE 15°W (2024) UTC-5(4) Élév 1312' A5002	
EXP	François Genest 418-814-8328 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)	
SERVICES	Redevance possible S 2,7	
INFO A/D	Eau libre mai-nov, fond sablonneux.	
QUAIS	Quai avbl mi-mai – mi-oct. Profondeur 3' au quai. Max 2 acft au quai, PN.	
COMM	ATF UNICOM hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM centré sur A/D terrestre de Thetford Mines 1.3NM SSW 4500 ASL	
PRO	Circuits: Circuits à droite pour les décollages/atterrissages vers le sud-ouest (RAC 602.96 (3) c). Lors de décollage vers sud-ouest: poursuivre dans l'axe de décollage puis virer à droite sur un cap de 240°, parallèle à l'axe de la piste 06/24 de CSM3, avant de virer à droite pour compléter le circuit, et Pour l'atterrissage vers nord-est: de l'étape de base virer à gauche sur un cap de 060°, parallèle à l'axe de la piste 06/24 de CSM3, avant de virer à gauche sur un cap aprx de 230° vers la surface d'atterrissage, tel que montré sur la VTPC de Thetford Mines / Lac Bécancour. (RAC 602.96 (3) b).	
ATTENTION	Lac: Eau peu profonde dans la partie W du lac. Faune: Activité aviaire de mai-nov dans la partie W du lac. Obstacle: Tour 2075 ASL (300 AGL) 1NM W de l'hydroaérodrome.	

VAL-D'OR CARTE DE PROCÉDURES TERMINALE VFR



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

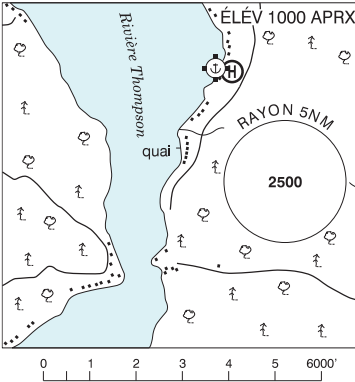
B58 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

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	VMAL	N48° 08' 07" W078° 07' 25"
ST-EDMOND	VCSER	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 (HUARD) QC

CVB6

RÉF	N48 04 21 W77 52 27 1.9W 14°W UTC-5(4) Élev 1000' aprx A5001 A5009	
EXP	Rock Huard 819-824-8442 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)	
INFO A/D	Eau libre mi-mai-oct	
COMM RADIO RCO MF	118.5 (E) 1030-0325Z± Rouyn rdo 118.5 (RAAS) 0325-1030Z± Québec rdo 122.375 (FISE) 126.7 (bcst) Rdo 1030-0325Z± O/T Rouyn rdo 118.5 5NM centré sur l'aéroport Val-d'Or 3.8NM ESE 4000 ASL (RAC 602.98)	
ATTENTION	Ligne à haute tension 1.2NM N 2.2NM NW. Hydroaérodrome 1NM NNW. Zone de dynamitage 1.5NM radius N48 07 39 W78 07 21 (aprx 11NM WNW A/D) sfc à 2000 AGL (3082 MSL) dly 16-17Z± et 20-21Z±. Héli et hydroaérodrome adj NE.	

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

VAL-D'OR / LAC STABELL QC

CLS2

RÉF	N48 07 08 W77 48 36 1.3NNW 13°W (2016) UTC-5(4) Élév 980' A5009	
EXP	Denis Mainville 819-856-6664 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 CARB S	100LL 1,4,5	
INFO A/D	Eau libre mi-mai-oct	
COMM RADIO RCO MF	118.5 (E) 1030-0325Z‡ Rouyn rdo 118.5 (RAAS) 0325-1030Z‡ Québec rdo 122.375 (FISE) 126.7 (bcst) Rdo 1030-0325Z‡ O/T Rouyn rdo 118.5 5NM centré sur l'aéroport Val-d'Or 4.1NM SSE 4000 ASL (RAC 602.98)	
PRO	Décollage direction NE: Montée initiale au-dessus du Lac Blouin BPOC.	
ATTENTION	Ligne à haute tension 125 AGL aprx unlgtd NE du lac. Zone de dynamitage rayon 1.5NM N48 07 44 W78 06 56 (aprx 12NM W A/D) sfc à 2550 ASL 1600-1630Z‡ et 2000-2030Z‡.	

VAL-D'OR / RIVIÈRE PICHÉ QC

CTA5

RÉF	N48 05 07 W77 53 19 2.7W 14°W UTC-5(4) Élév 1000' aprx A5001 A5009		
EXP	Marc Lafleur & Marie-Claude Bruneau 819-738-7437/856-8039 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 CARB HUILE S	avbl SR-SS 100LL Toutes 1,2,4,5		
INFO A/D	Eau libre mi mai-oct. Profondeur au quai 4-6', fond vaseux.		
COMM	118.5 (E) 1030-0325Z‡ Rouyn rdo 118.5 (RAAS) 0325-1030Z‡ Québec rdo 122.375 (FISE) 126.7 (bcst) Rdo 1030-0325Z‡ O/T Rouyn rdo 118.5 5NM centré sur l'aéroport Val-d'Or 4.5NM SE 4000 ASL (RAC 602.98) 122.85 A/G		

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

B60 RÉPERTOIRE AÉRODROMES/INSTALLATIONS

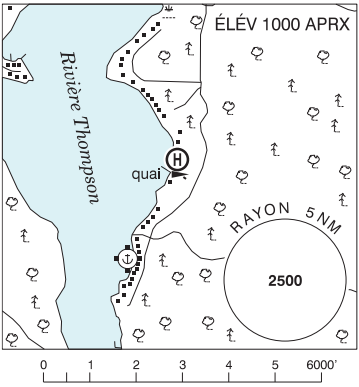
VAL-D'OR / RIVIÈRE PICHÉ QC (Suite)

CTA5

NAV	
VOR/DME	YVO 113.7 Ch 84 N48 10 31 W77 49 15 (1020')
ATTENTION	P-line 20' 1.7NM W. A/D 4.5NM SE. Hydroaérodrome 1NM SSE. Zone de dynamitage 1.5NM radius N48 07 39 W78 07 21 (aprx 10NM WNW A/D) sfc à 2000 AGL (3082 MSL) dly 16-17Z† et 20-21Z†. Héli et hydroaérodrome aprx 1NM SE.

VAL-D'OR (ST-PIERRE) QC

CSP7

RÉF	N48 04 39 W77 52 07 1.9W 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)	
INFO A/D	Eau libre mi-mai-oct.	
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 3.7NM SE 4000 ASL (RAC 602.98)	
ATTENTION	Héliport adj E. Lignes à haute tension 1.2NM N et 2.2NM NW. Hydroaérodromes 1NM NNW et adj SW. Zone de dynamitage 1.5NM radius N48 07 39 W78 07 21 (aprx 11NM WNW A/D) sfc à 2000 AGL (3082 MSL) dly 16-17Z† et 20-21Z†.	

VAL-D'OR FSS - RCO

Chibougamau 122.0 (RAAS) 11-01Z† (N49 47 W74 32)

VERMETTE LANDING QC — Voir PETAWAWA / VERMETTE LANDING

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
ESPACE AÉRIEN D'UTILISATION DE TRANSPONDEUR	C11
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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C2 PLANIFICATION

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) | nécessaire) |
| 2. Règles de vol | 17. Renseignements divers |
| 3. Type de vol | 18. Autonomie (heures et minutes) |
| 4. Nombre (si supérieur à un) | 19. Nombre total de personnes à bord |
| 5. Type d'aéronef | 20. Type de radiobalise de secours* |
| 6. Catégorie de turbulence de sillage | 21. Équipement de survie (type, gilets de sauvetage, canots) |
| 7. Équipement (voir page C3) | 22. Couleur et marque de l'aéronef |
| 8. Aérodrome de départ | 23. Remarques (autres équipements de survie) |
| 9. Heure de départ (UTC) - prévue/réelle | 24. Compte rendu d'arrivée - endroit où celui-ci sera déposé* |
| 10. Vitesse de croisière | 25. Nom et numéro ou adresse de la personne ou compagnie à aviser si des mesures SAR doivent être entreprises* |
| 11. Altitude / Niveau de vol | 26. Nom du pilote |
| 12. Route | 27. Numéro de licence du pilote (licence canadienne de pilote seulement)* |
| 13. Aérodrome de destination | |
| 14. Durée totale estimée (heures et minutes) | |
| 15. Temps SAR* | |
| 16. Aérodrome de dégagement (si | |

* 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/itinéraire 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 | 4. Altitude |
| 2. Position | 5. Plan de vol VFR |
| 3. Heure de passage | 6. Destination |

COMPTES RENDUS DE POSITION EN VOL IFR

- | | |
|-------------------|--|
| 1. Identification | 5. Type de plan de vol ou d'itinéraire de vol* |
| 2. Position | 6. Point de compte rendu et ETA** suivant |
| 3. Heure | 7. Nom du prochain point de compte rendu |
| 4. Altitude | 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 | 3. L'aérodrome de départ |
| 2. Le type de plan de vol ou d'itinéraire de vol | 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 | 5. Température |
| 2. Altitude | 6. Vitesse et direction du vent |
| 3. Type d'aéronef | 7. Turbulence (intensité, type, altitude) |
| 4. Nuage (base, étendue, sommet) | 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, suivre 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-	Réservé aux RCP
		P9	
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/ ».



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C6 PLANIFICATION

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)

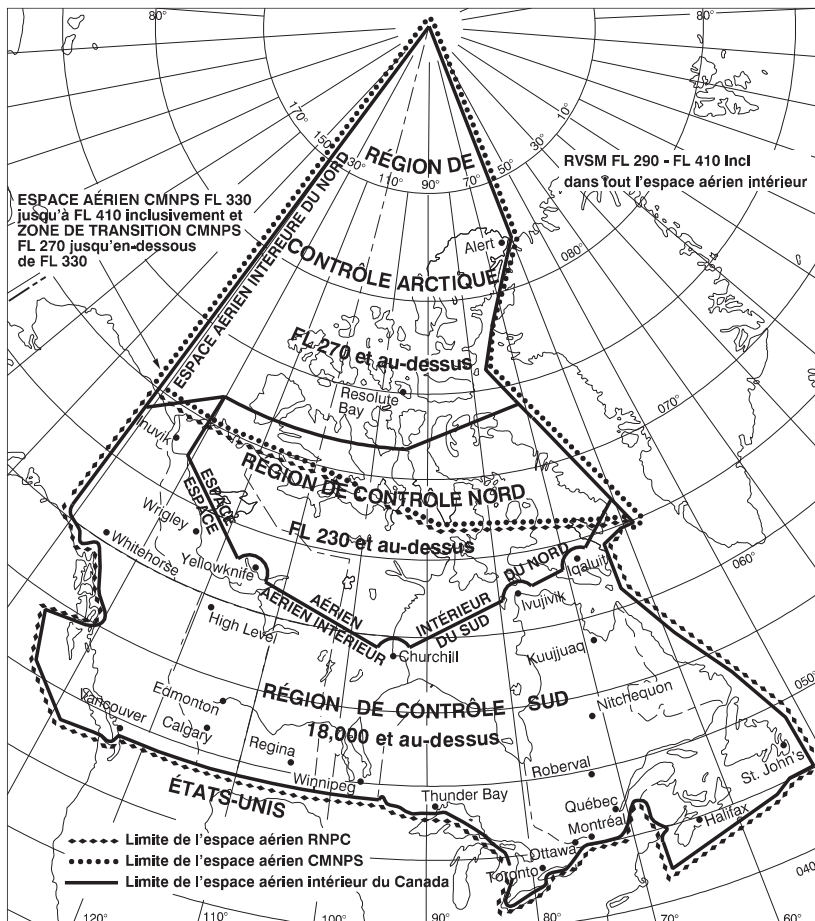
1. Les règlements ESCAT ne seront mis en vigueur qu'en temps de crise ou de guerre et les restrictions aux mouvements des aéronefs ne seront imposées que pour la durée et dans les limites des besoins tactiques militaires. Quand le plan est en vigueur, il s'applique à l'ensemble de l'espace aérien canadien. 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C8 PLANIFICATION

LIMITES DES ESPACES AÉRIENS CANADIENS



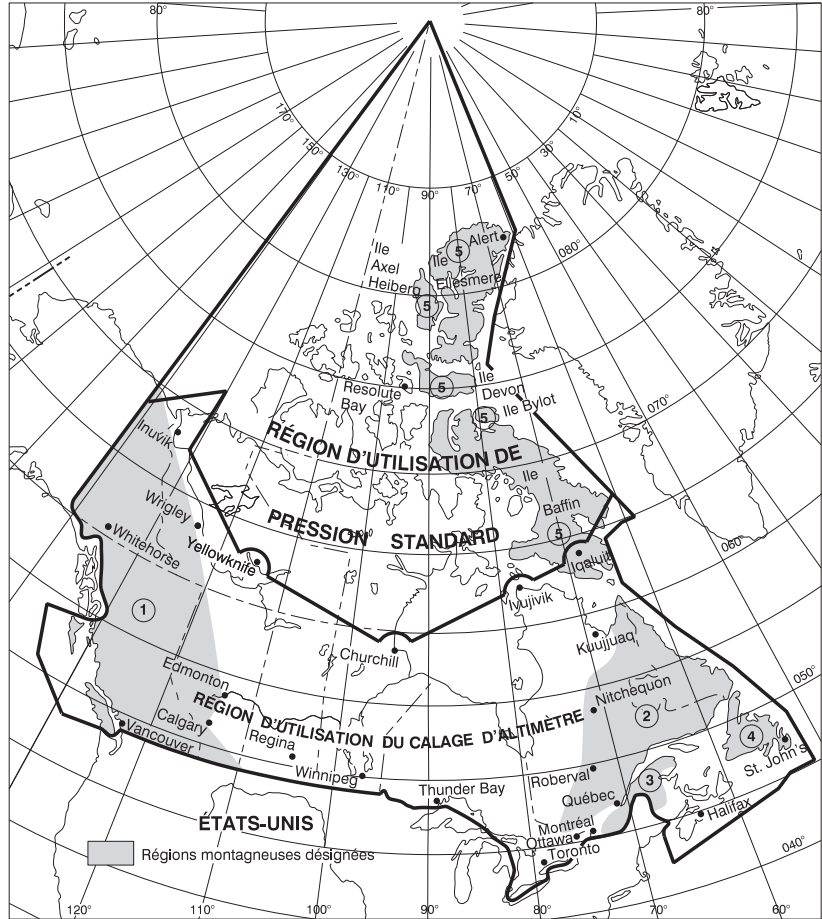
NOTE: Seulement les aéronefs certifiés par l'état d'immatriculation comme rencontrant les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) de l'Atlantique Nord ou du Canada seront autorisés à être exploités à l'intérieur de l'espace aérien CMNPS désigné à moins que l'unité de contrôle de 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 tous 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)

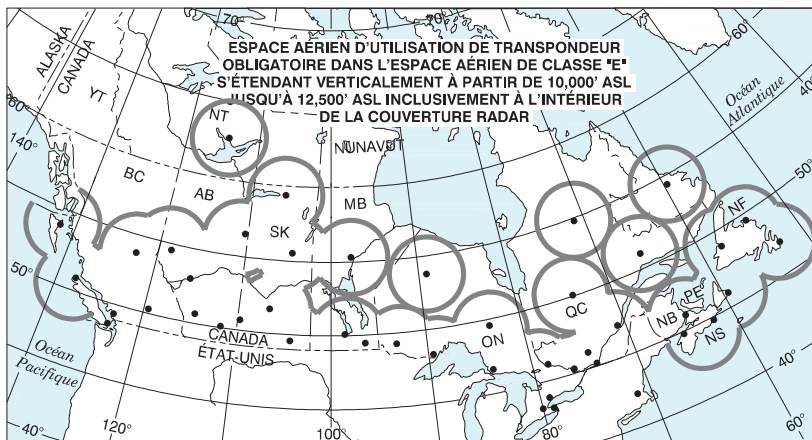
Espace aérien de dimensions définies. L'espace aérien de classe F peut être un espace aérien réglementé ou un espace aérien à service consultatif, des zones d'opérations militaires ou des zones de danger, et il peut être un espace aérien contrôlé, non contrôlé ou une association des deux.

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:

- tout l'espace aérien de classe A;
- tout l'espace aérien de classe B;
- tout l'espace aérien de classe C; et
- 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:

- Vancouver, BC CZ
- Abbotsford, BC TCA
- Kelowna, BC Class D CAE,
- Fredericton, NB CZ, et
- Halifax/Stanfield Intl, NS TCA et CZ;

II. L'espace aérien de classe E de dimensions définies aux aérodromes suivants:

- Victoria, BC
- Vancouver, BC
- Abbotsford, BC
- Christina Lake, AB
- Conklin, AB
- Fort MacKay/Albian, AB
- Fort MacKay/Firebag, AB
- Fort MacKay/Horizon, AB
- Kirby Lake, AB
- Primrose, AB
- Regina, SK
- Saskatoon/John G. Diefenbaker, SK
- Thunder Bay, ON
- Toronto, ON
- Montréal (Mirabel), QC
- Moncton, NB
- Gander, NL
- St. John's, NL

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C12 PLANIFICATION

- (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

- L'altitude et le niveau de vol appropriés pour un aéronef en vol de croisière horizontal sont déterminés conformément à:
 - la route magnétique, pour le vol dans l'espace aérien intérieur du Sud; et
 - la route vraie, pour un vol dans l'espace aérien intérieur du Nord.
- Sauf autorisation contraire de l'ATC, les tables suivantes, visant l'altitude de croisière VFR, CVFR ou IFR s'appliqueront.
- 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 (HÉLIOPTÈRES) (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.

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE AÉRIEN (Suite)

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.

L'EFFET DE LA TEMPÉRATURE ET DE L'ALTITUDE L'ALTITUDE SUR LES PERFORMANCES D'AVION

Pour établir l'effet de la température et de l'altitude sur les performances de l'avion tracer une ligne droite joignant la température et l'altitude de l'aéroport.

Noter l'augmentation (en pourcentage) de la distance requise au décollage et le pourcentage de diminution du taux de montée en comparaison de celle obtenu au niveau de la mer.

Pourcentage de diminution du taux de montée

Ajouter ce pourcentage à votre distance normale de décollage

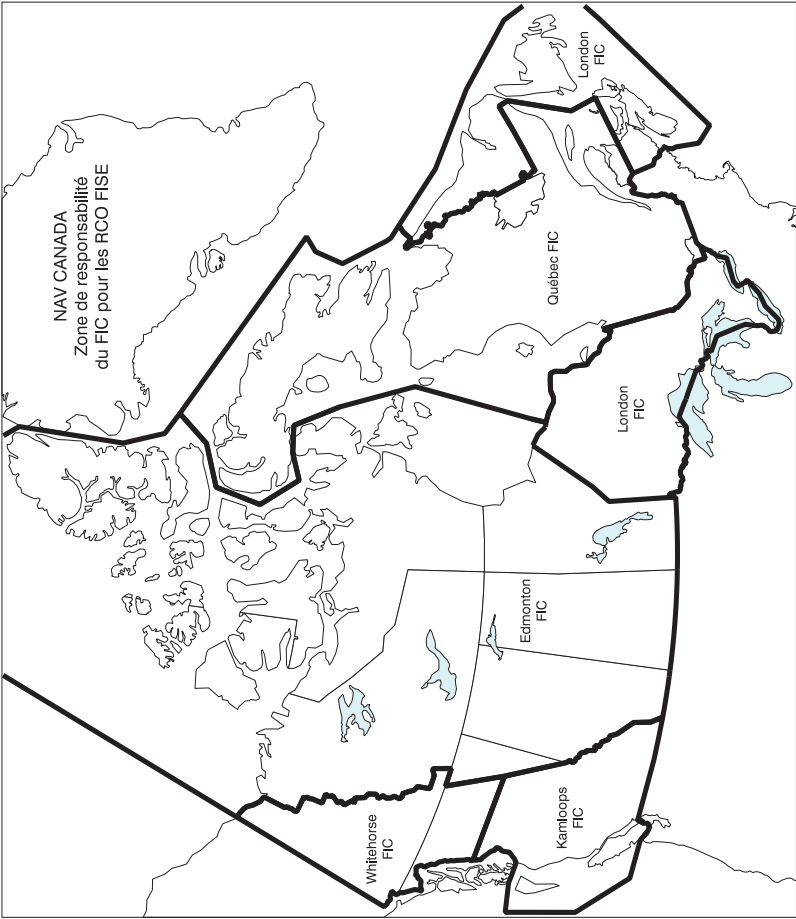
Température à l'aérodrome en degrés celsius

**Altitude atmosphérique de l'aérodrome - en milliers de pieds
(Relever les indications de l'altimètre calé à 29.92 pouces de mercure)**

Température (°C)	Altitude (milliers de pieds)
0	10.0
15	14.0

Graphique Koch

NAV CANADA ZONE DE RESPONSABILITÉ DU FIC POUR LES RCO FISE



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C16 PLANIFICATION

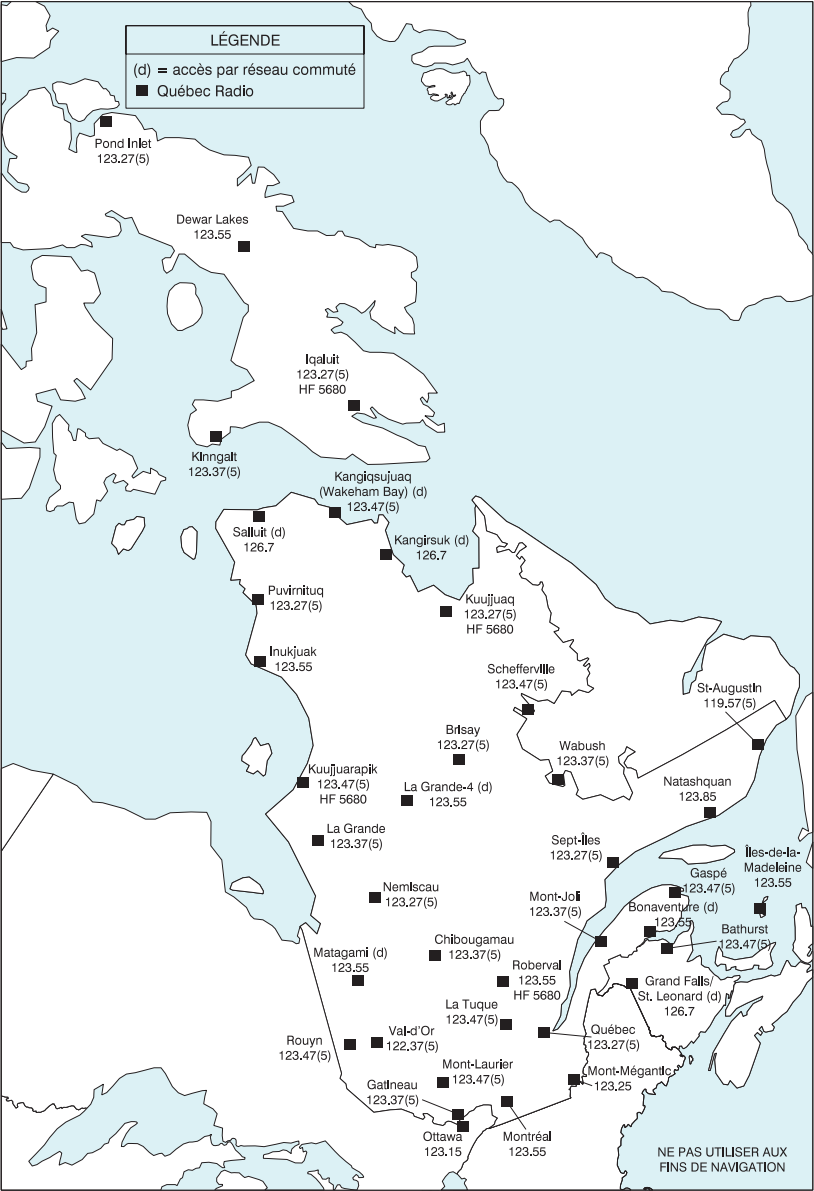
QUÉBEC FIC FISE RCOs

(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)
Kangirsuk (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)
Kuujuuaq 123.275 (FISE) 126.7 (bcst) 5680 (N58 06 W68 26)
Kuujuarapik 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)

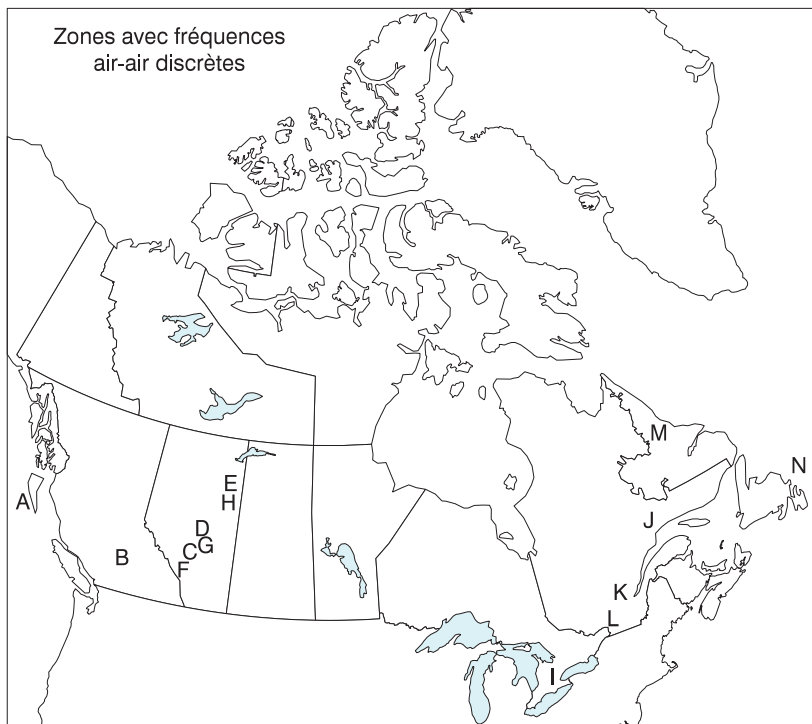


SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C18 PLANIFICATION

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 Montreal.

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:

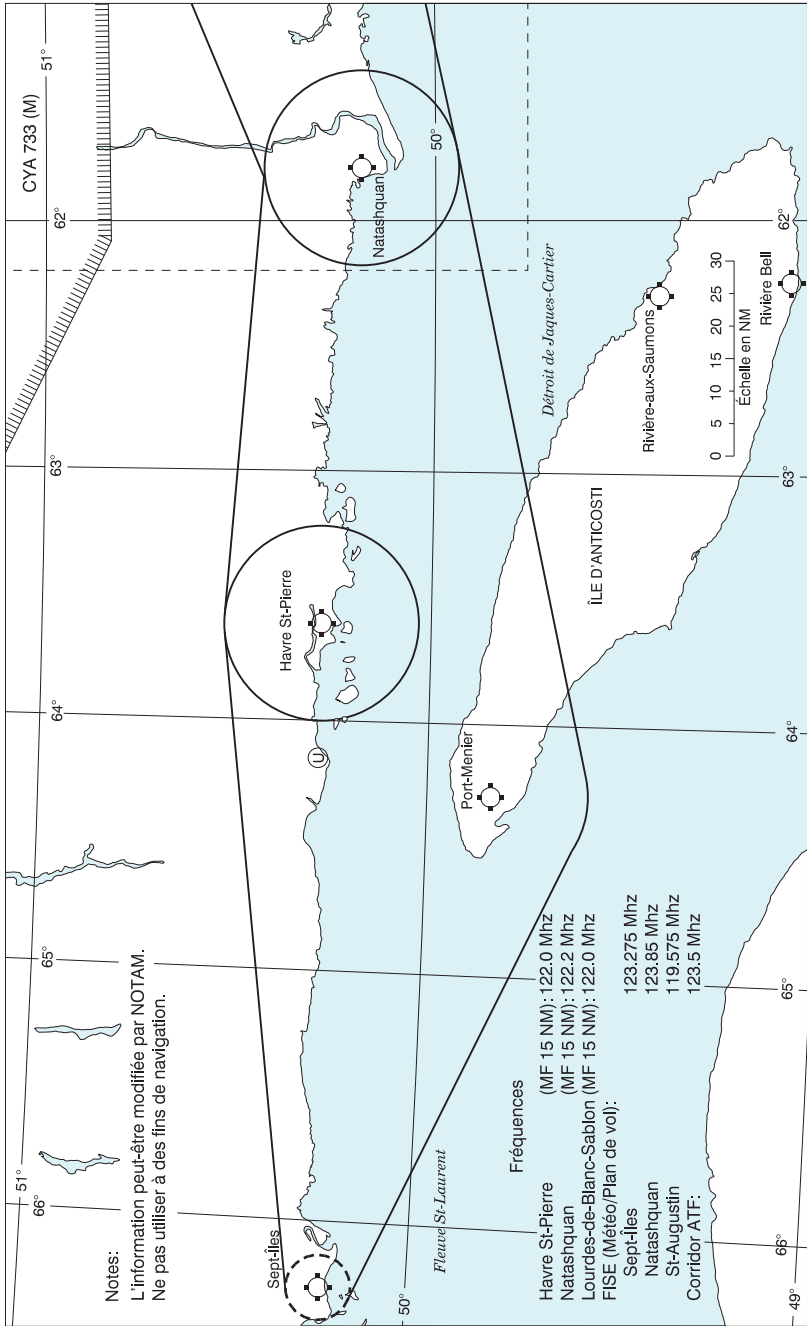
Les pilotes doivent se conformer aux procédures décrites dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada TC Section RAC: RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE 4.5 EXPLOITATION DES AÉRONEFS AUX AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

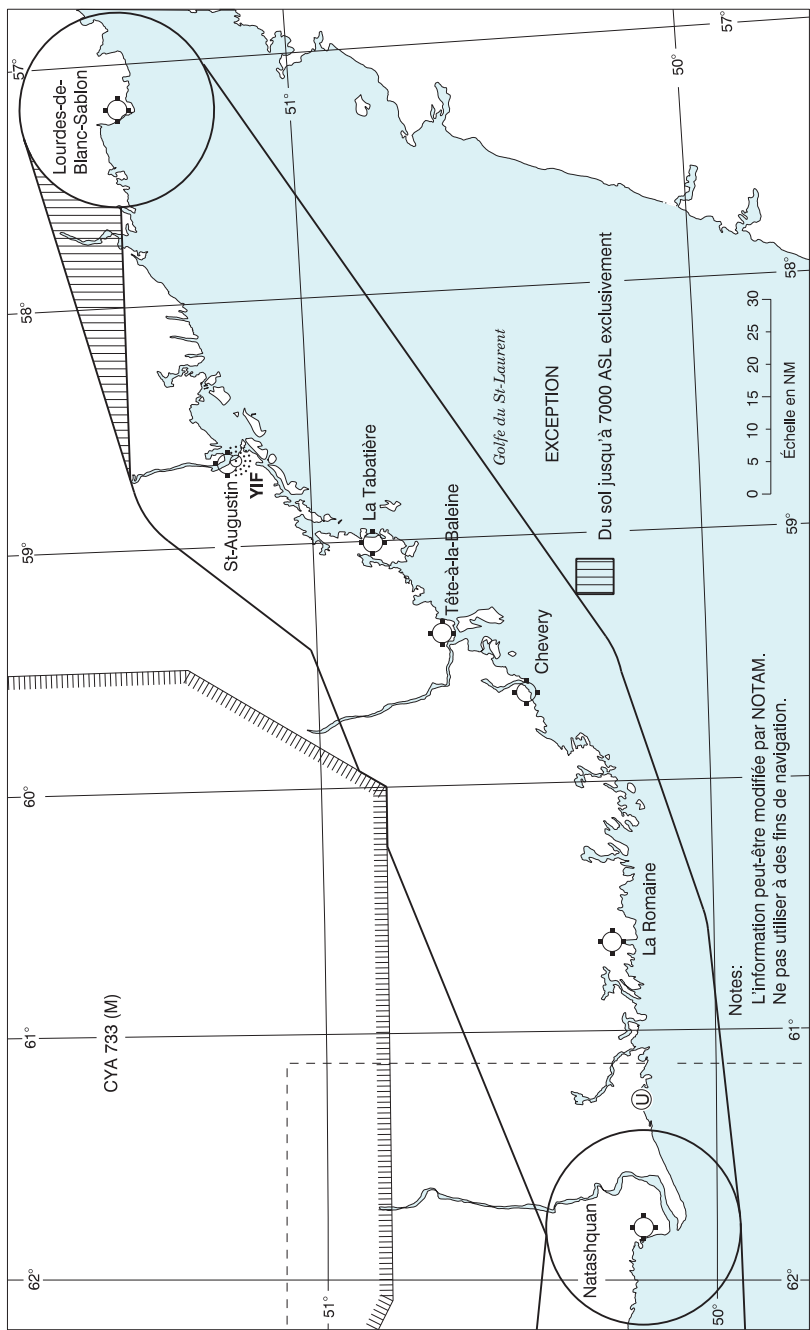
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C20 PLANIFICATION

QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF (Suite)



QUÉBEC – BASSE CÔTE-NORD CORRIDOR ATF (Suite)



C22 PLANIFICATION

[illegible]

QUÉBEC - ZONE D'UTILISATION DE FRÉQUENCE COMMUNE DE LA MAURICIE

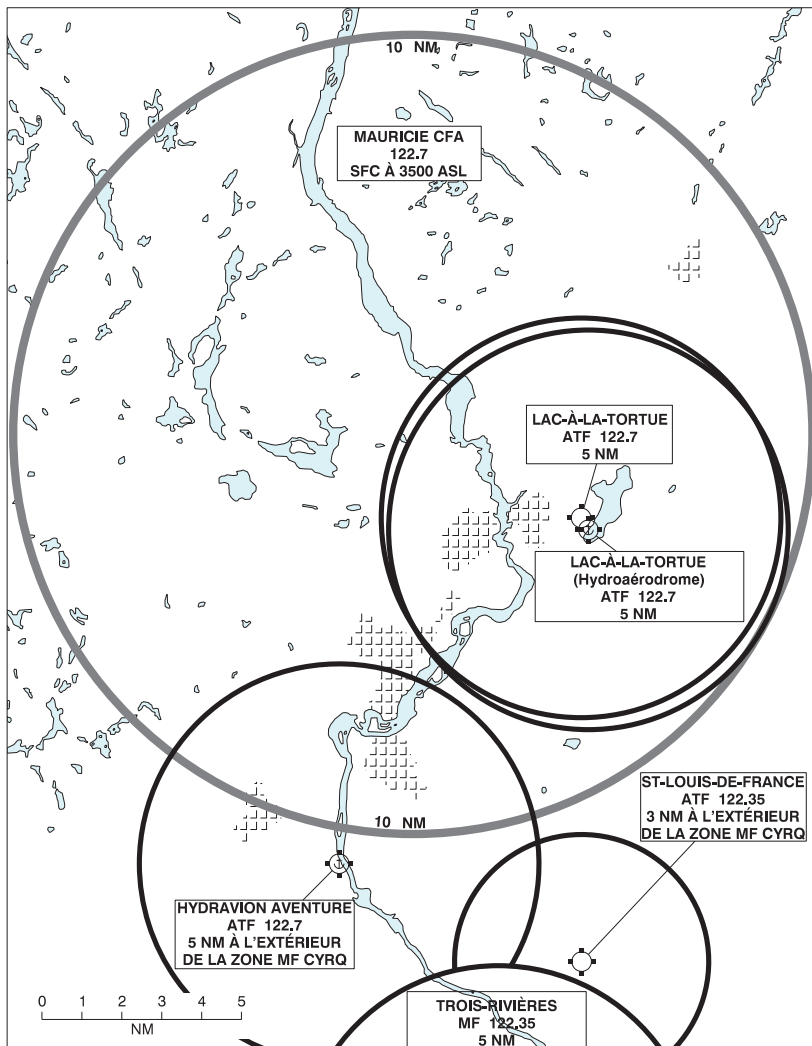
La zone de fréquence commune (fréquence 122,7) s'étend de la surface à 3500 ASL inclusivement.

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 aérodomes terrestre).

Procédures:

Les pilotes sont invités à suivre les procédures ATF décrites dans l'AIM de TC RAC.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

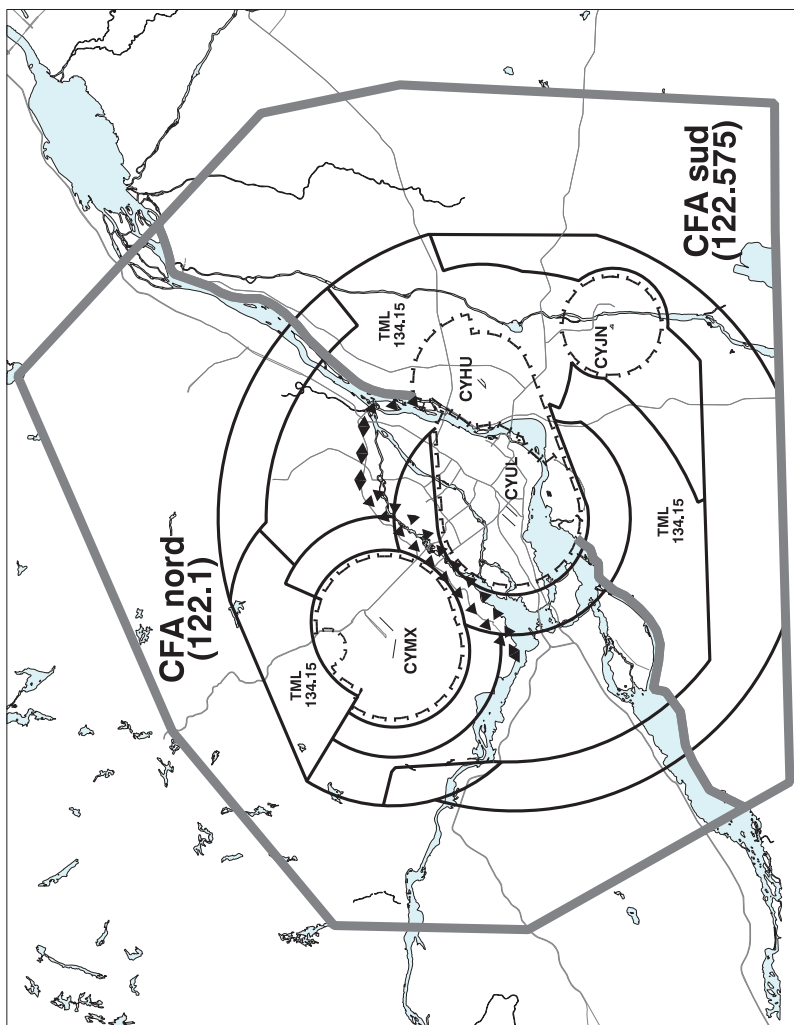
En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C24 PLANIFICATION

QUÉBEC - ZONES DE FRÉQUENCE COMMUNE DE MONTRÉAL (CFA)

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) "TRAFFIC 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.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

PLANIFICATION C25

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



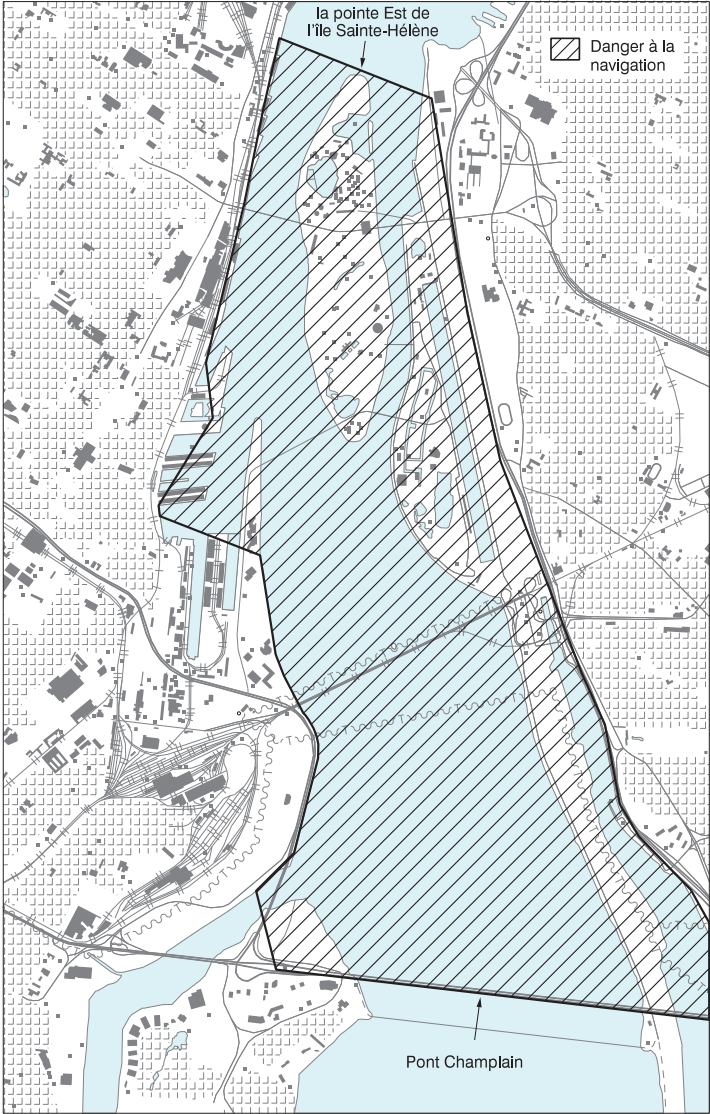
SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

C26 PLANIFICATION

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



AIDES DE RADIONAVIGATION ET DE COMMUNICATIONS

TABLE DES MATIÈRES

	Page
AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR	D1
INDICATEUR NUMÉRO-LETTRE	D2
INDICATEURS DE RADIOPHARE NON DIRECTIONNEL (NDB) ET DE NAVIGATION AÉRIENNE TACTIQUE (TACAN) DU MDN AU CANADA	D2

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 (Kuujuarapik), 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	21W	
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
YGP	Gaspé, QC, VOR/DME	48 45.8	64 24.3	19W	U
YIK	Ivujivik, QC, NDB	62 24.8	77 55.5	19W	
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

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

D2 AIDES DE RADIONAVIGATION ET DE COMMUNICATIONS

AIDES DE RADIONAVIGATION PAR INDICATEUR (Suite)

INDICATEUR	NOM	(N)LAT	(W)LONG	VAR/ DÉC	CLASS
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 (Kuujuaq), 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)LON	VAR G
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

URGENCE

TABLE DES MATIÈRES

	Page
UTILISATION DES TRANSPONDEURS	E2
DÉTOURNEMENT	E2
SIGNAUX LUMINEUX DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE	E2
LARGAGE DE CARBURANT	E2
GÉNÉRALITÉS	E2
MINIMISER LE LARGAGE DE CARBURANT	E3
MINIMISER L'IMPACT DU LARGAGE DE CARBURANT	E3
RECHERCHES ET SAUVETAGE	E3
DEMANDE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE	E3
PROCÉDURES SUGGÉRÉES POUR FACILITER LES RECHERCHES	E3
RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE (ELT)	E4
ÉQUIPEMENT RADIO DE L'AÉRONEF	E5
SIGNAUX VISUELS SOL-AIR	E5
PROCÉDURES À SUIVRE QUAND ON A REPÉRÉ QUELQU'UN EN DÉTRESSE	E6
SIGNAL DE DÉTRESSE POUR PETITES EMBARCATIONS	E7
ÉVITER LA ZONE DE RECHERCHES ET SAUVETAGE	E7
ASSISTANCE RADAR EN CAS D'URGENCE	E8
PROCÉDURES D'URGENCE/COMMUNICATIONS D'URGENCE	E8
PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS	E10
PLAN DE VOL IFR	E10
TRAFFIC NORD ATLANTIQUE	E14
SIGNAUX D'INFORMATION	E15
SIGNAUX VISUELS MILITAIRES	E15
INTERCEPTION DES AÉRONEFS CIVILS	E16
LES SIGNAUX D'INTERCEPTION	E16
SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION	E17
PLAN RELATIF AU CONTRÔLE DE SÉCURITÉ D'URGENCE DE LA CIRCULATION	
AÉRIENNE (ESCAT)	E19
ZONES ESCAT	E20

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E2 URGENCE

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

Au 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 autorisée 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'AIM de TC RAC pour obtenir plus de détails concernant le dépôt et la fermeture des divers plans et itinéraires de vol.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

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.

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. Si il 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.

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

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.

Maximiser la portée du signal:

Une ELT portable 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 utilisées 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E6 URGENCE

RECHERCHES ET SAUVETAGE (Suite)

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.

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 flashes 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.

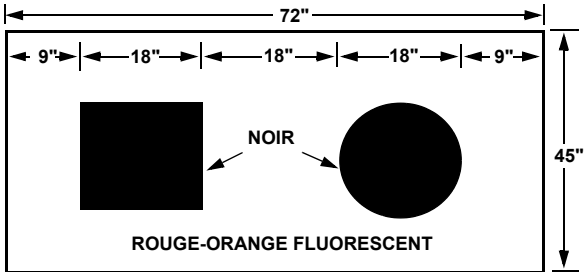
PROCÉDURES À SUIVRE QUAND ON A REPÉRÉ QUELQU'UN EN DÉTRESSE

Quand un pilote aperçoit un aéronef ou un véhicule de surface en détresse il doit, si possible

- le garder en vue jusqu'à ce que sa présence ne soit plus nécessaire;
- essayer d'établir sa position si elle n'est pas connue;
- 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:

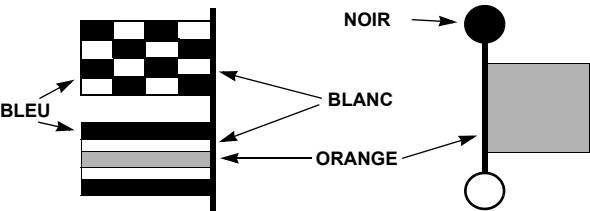
Signaux utilisés par un aéronef engagé dans une opération de recherches et sauvetage pour diriger un navire vers un aéronef, un navire ou une personne en détresse.

- (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 en balançant 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 près de 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E8 URGENGE

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 aéroport ou autres points désignés. L'assistance militaire canadienne fournit la route en degré vrai. L'assistance radar fournie 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 spécifiquement formés pour effectuer ces approches.

PROCÉDURES D'URGENCE/COMMUNICATIONS D'URGENCE

DEGRÉ D'URGENCE:

Type	Radio	Télégraph ie	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 abrégés 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:

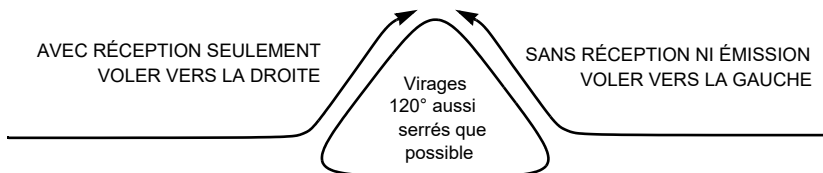
Quand l'aéronef n'est plus en détresse, on doit émettre un message annulant la situation d'urgence, si possible, sur la même fréquence que celle utilisée pour l'appel de détresse.

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'égarment 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 réussit 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 bon 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.

PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS

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 accusé réception; 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.

PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS (Suite)

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 dans une autorisation subséquente. (Le pilote doit commencer à monter vers cette altitude ou niveau, à l'heure ou au point spécifié par l'ATC comme pouvant faire l'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.

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'à 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'à où débute le guidage par radar.
Sans DTW et FACF	2. Exécuter une approche directe.
	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'à où débute le guidage par radar.
	2. Exécuter une approche directe.

PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS (Suite)

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 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).

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 familiariser 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.

PANNE TOTALE DE COMMUNICATIONS (Suite)

PLAN DE VOL IFR (Suite)

- 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 conventionnelle ou RNAV, maintenir l'altitude appropriée de l'alinéa b. "Altitude" et se diriger vers le repère d'approche finale via:
- le cheminement publié; ou
 - 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.
 - 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
 - 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*.

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 familiariser 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 conformer 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 manœuvres imprévues. Le pilote est censé exercer son jugement dans ces cas. Les manœuvres 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.
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 présentées 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'atterrir. 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 doigt;
- (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.

SIGNAUX VISUELS MILITAIRES (Suite)

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 entraîner 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	SIGNIFICATION	RÉPONSE DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFICATION
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 manœuvre 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 manœuvre et, en outre, faire clignoter les feux de position à intervalles irréguliers. HÉLIOPTÈRES: DE JOUR ou DE NUIT – Balancer l'aéronef, faire clignoter les feux de position à intervalles irréguliers et suivre. NOTA – Des manœuvres 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 manœuvre 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. HÉLIOPTÈRES: DE JOUR ou DE NUIT – Même signaux que ceux décrits pour la 1ère série – Hélicoptères.	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 manœuvre 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 manœuvre et, en outre, allumer les phares d'atterrissage (si l'aéronef en est doté). HÉLIOPTÈRES: 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.

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E18 URGENCE

SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION (Suite)

SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR

SÉRIES	SIGNAUX DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFICATION	RÉPONSE DE L'INTERCEPTEUR	SIGNIFICATION
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 de la Défense nationale (CCDN), 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:

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E20 URGENCE

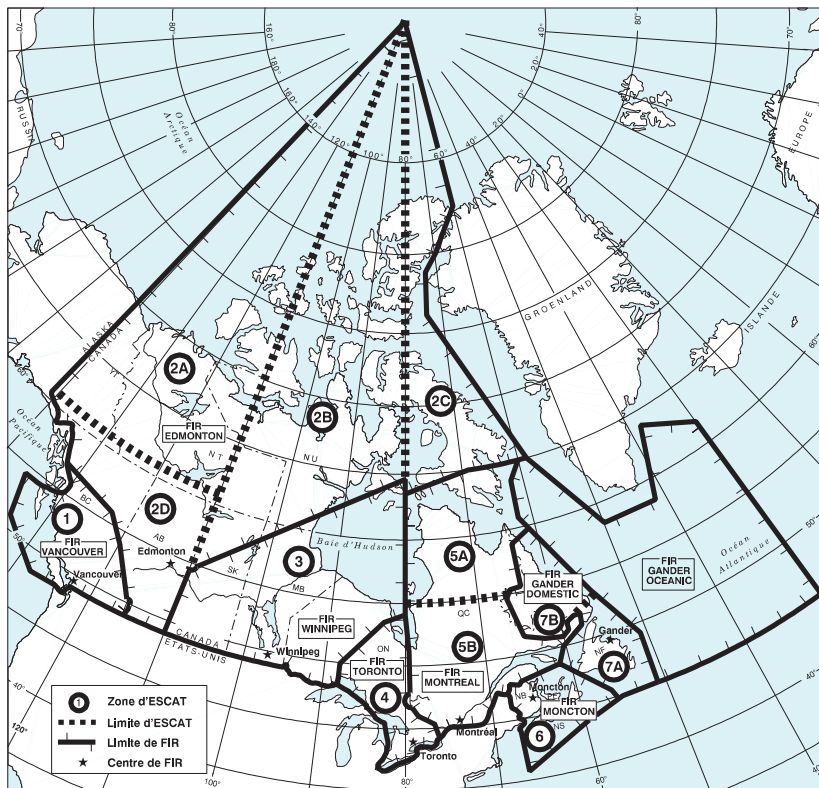
Phase un - Obligation faite à tous les aéronefs se trouvant dans les zones désignées de déposer des plans de vol IFR ou DVFR conformément aux RAC 602.76(1) et (2), RAC 602.145, ce plan et les procédures établies détaillées dans le GPH 205 Supplément de vol Canada.

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."

SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

URGENCE E21

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.



SUPPLÉMENT HYDROAÉRODROMES

En vigueur 0901Z 19 mars 2026 au 0901Z 18 février 2027

E22 URGENCE

LAISSÉ

EN BLANC

INTENTIONNELLEMENT