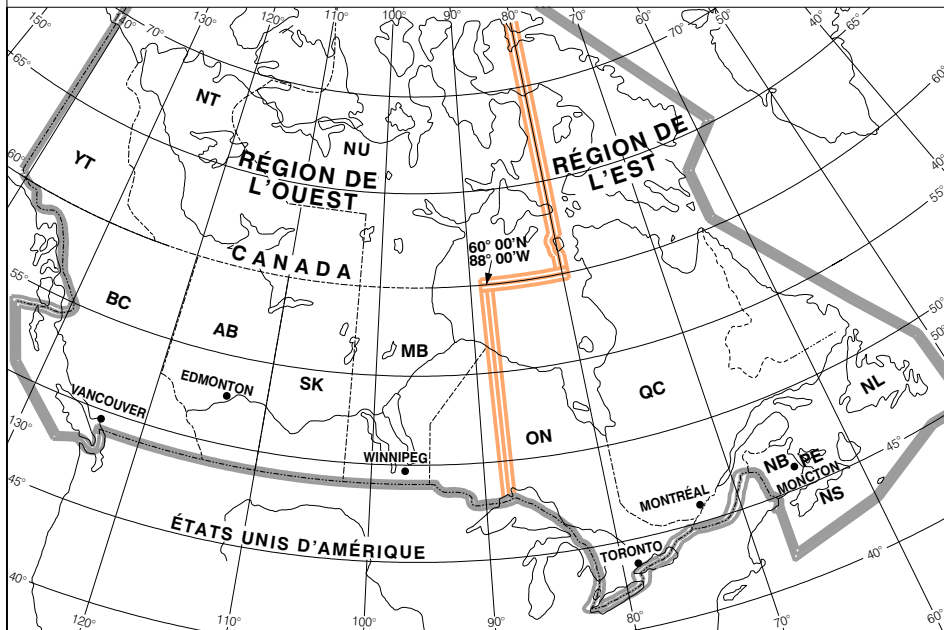




RÉGIONS DE NAV CANADA et BUREAUX DE DISTRICT



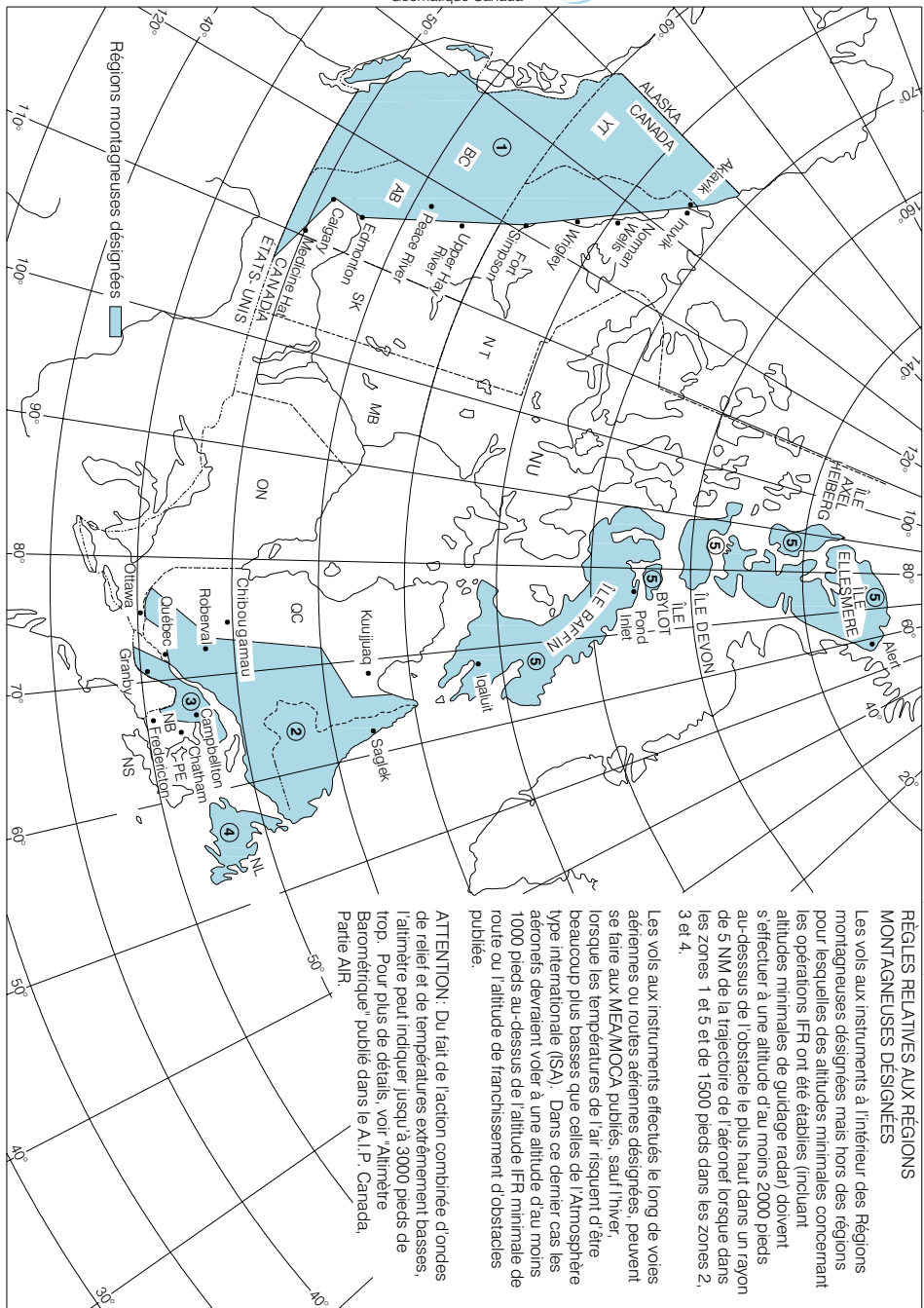
NAV CANADA - RÉGION DE L'OUEST: SERVICE AUX CLIENTS IFR DE L'ATC

Les pilotes/ répartiteurs peuvent maintenant contacter les gestionnaires IFR à tout les centre de contrôle régional en appelant au: 1-877-342-2276.



Géomatique Canada

RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES



VAL 10 JUIN 04 CHANGEMENT: Identification des provinces et territoires

RÉGIONS MONTAGNEUSES DÉSIGNÉES



| | | | |
|-----------|--|------------|--|
| AAE..... | Altitude au-dessus de l'A/D | BM..... | Radioborne alignement arrière |
| AB..... | Alberta | BPOC.... | avant de poursuivre la route |
| ACC..... | centre de contrôle régional | brg..... | relèvement |
| acft..... | Avion, aéronef | C..... | Celsius |
| A/D..... | aérodrome | CAP..... | Canada Air Pilot |
| ADF..... | Goniomètre automatique | cat/CAT... | catégorie |
| adj..... | contigu | CFS..... | Supplément de vol Canada |
| advsy.... | avis | ch.chan.. | fréquence, canal |
| AFB..... | Base d'aviation | clb..... | monter |
| A/G..... | Air/Sol | clnc..... | autorisation |
| AGL..... | Au-dessus du sol | clnc del.. | autorisations IFR sol |
| AIP..... | Publication d'Information Aéronautique | clsd..... | fermé |
| alt..... | altitude | co..... | comté |
| altm..... | altimètre | comm..... | communiquer/communications |
| altn..... | Aérodrome de dégagement | cont..... | continue/continuer |
| APAPI.... | indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié | coord..... | coordonner/coordonnées/ coordination |
| APGM.... | directeur d'aéroport | crs..... | route |
| App..... | ou apch. Approche | ctc..... | appeler, contacter |
| aprt..... | aéroport | ctl..... | contrôle, contrôlé |
| aprx..... | approximatif, environ | ctr..... | centre |
| ARCAL... | Balises lumineuses d'aérodrome télécommandé | cw..... | dans le sens des aiguilles d'une montre |
| ARP..... | Point de référence d'aérodrome | ccw..... | dans le sens contraire des aiguilles d'une montre |
| arr..... | arriver, arrivée | CYA..... | zone de service consultatif |
| ASDA..... | Distance accélération - arrêt utilisable | CYR..... | zone réglementée |
| ASDE..... | Radar de surveillance des mouvements de surface | cz..... | zone de contrôle |
| ASL..... | Au-dessus du niveau de la mer | DA..... | Altitude de décision |
| ASR..... | Radar de surveillance d'aéroport | dct..... | direct |
| ATB..... | aérogare | dec..... | déclinaison |
| ATC..... | Contrôle de la circulation aérienne | dep..... | départ |
| ATD..... | Distance le long de la trajectoire | DH..... | Hauteur de décision |
| ATF..... | Fréquence de trafic d'A/D | direc..... | direct ou directionnel |
| ATIS..... | Service automatique d'information de région terminale | dist..... | distance |
| ATS..... | services de la circulation aérienne | DME..... | Équipement de mesure de la distance |
| AU..... | UNICOM d'approche | DND..... | Ministère de la Défense nationale |
| auth..... | autorisé/autorisation | DRCO..... | installation radio télécommandée à composition |
| AVASIS.. | Indicateur visuel de pente d'approche simplifié | DT..... | heure avancée |
| avbl..... | disponible | DTW..... | Point d'acheminement terminal vent arrière |
| AWOS.... | système automatique d'observations météorologiques | E..... | Est |
| BC..... | Trajectoire d'alignement arrière ou Colombie-Britannique | eff..... | valide |
| bcst..... | émission, diffusion | elev..... | élévation |
| bil..... | bilingue | emerg.... | urgence |
| bldg..... | bâtiments | Eng..... | Anglais |
| | | ETA..... | Heure prévue d'arrivée |
| | | FACF..... | Repère de trajectoire d'approche finale |



| | |
|--|---|
| FAF..... Repère d'approche finale | ISA..... Atmosphère type internationale |
| FAS..... Service consultatif en vol | IWP..... Point de cheminement intermédiaire |
| FAWP..... Point de cheminement d'approche finale | kg..... kilogrammes |
| FL..... niveau de vol | KIAS..... Vitesse indiquée en noeuds |
| FM..... Radioborne en éventail | kt..... noeuds |
| FMS..... système de gestion de vol | LB..... Relèvement d'amorce |
| FOD..... Dommages par corps étranger | lb..... livres |
| fpm..... pieds par minute | IcZr..... radiophare d'alignement de piste |
| Fr..... Français | LDA..... Distance d'atterrissage utilisable |
| freq..... fréquence | Igt..... feu, balise |
| FSS..... Station d'information de vol | Igtd..... balisé |
| G..... grille | LNAV... Navigation latérale |
| GFA..... Préviation de zone graphique | LO..... Carte en route de niveau inférieur |
| gnd..... sol | LOC..... Radiophare d'alignement de piste (pour procédures d'approche de non-précision) |
| GP..... Trajectoire de descente | LR..... Radial d'amorce |
| GPH..... Publication d'information de vol du MDN | lt..... gauche |
| GPS..... Système de positionnement mondial | Ite..... limitée |
| GS..... Alignement de descente | LWIS... Système limité d'information météorologique |
| HAA..... Hauteur au-dessus de l'aérodrome | m..... mètres |
| HAT..... Hauteur au-dessus de la zone de poser | M ou mag.. magnétique |
| hdg..... cap | MAHWP.. Point de cheminement de circuit d'attente d'approche interrompue |
| HI..... Carte en route de niveau supérieur | maint.... entretien, maintenance |
| HIAL..... Balisage lumineux d'approche à haute intensité | MAP..... point d'approche interrompue |
| HIRO..... Opérations sur pistes très achalandées | MATWP.. Point de cheminement de virage d'approche interrompue |
| hr..... heures | MAWP... Point de cheminement d'approche interrompue |
| HRP..... Point de référence d'héliport | max..... maximum |
| IAF..... Repère d'approche initiale | MB..... Manitoba |
| IAP..... Procédé d'approche aux instruments | MDA..... Altitude minimale de descente |
| IAWP..... Point de cheminement d'approche initiale | MDN..... Ministère de la Défense nationale |
| ICAO..... Organisation de l'Aviation civile internationale | MEA..... Altitude minimale en route |
| ident..... identification | MF..... Fréquence obligatoire |
| IF..... Repère intermédiaire | Mil..... militaire |
| IFR..... Règles de vol aux instruments | min..... minimal, minimum |
| ILS..... Système d'atterrissage aux instruments | min..... minutes |
| IMC..... conditions météorologiques de vol aux instruments | misd.... manque ou interrompue (approche) |
| inbd..... en rapprochement | MM..... Radioborne intermédiaire |
| inop..... hors service | MOCA.. Altitude minimale de franchissement d'obstacles |
| INS..... Système de navigation par inertie | MSA.... Altitudes minimales de secteur |
| intl..... international | muni.... municipal |
| INTRM... Provisoire | N..... Nord |
| intxn..... intersection | N/A..... Ne s'applique pas |
| IRS..... système inertiel de référence | NAD.... Système de référence géodésique nord-américain |
| | nav..... navigation |



| | |
|---|---|
| NAVAID. Aide à la navigation | SPEC VIS... Visibilité minimale spécifiée au décollage |
| NB..... Nouveau-Brunswick | STAR..... Acheminement d'arrivées normalisées en région terminale |
| NDB..... Radiophare non directionnel | str..... droit |
| NDHQ... Quartier général de la Défense nationale | T..... Vrai ou Carte de région terminale |
| NL..... Terre-Neuve et Labrador | TACAN.... Navigation aérienne tactique |
| NM..... milles marins | TAF..... Prévision d'aérodrome |
| nr..... nombre | TC..... Transports Canada |
| NS..... Nouvelle-Écosse | TCH..... Hauteur de franchissement du seuil |
| NT..... Territoires du Nord-Ouest | TDZ..... Zone de poser |
| NU..... Nunavut | TDZE..... Altitude de zone de poser |
| NWS..... Système d'alerte du Nord | TDZL..... Balisage de zone de poser |
| obd..... en éloignement | temp..... température |
| obst..... obstacle | tempo.... provisoire/provisoirement |
| obst..... obstruction | TFC..... trafic |
| OCL..... Hauteur limite de franchissement d'obstacles | tml..... terminal, aérogare |
| OM..... Radioborne extérieure | TODA..... Distance de décollage utilisable |
| ON..... Ontario | TORA..... Longueur de roulement utilisable au décollage |
| ops..... opérations | TP..... Publication de Transports Canada |
| O/R..... Sur demande | trk..... route |
| O/T..... En d'autres temps | TWR/twr.. Tour de contrôle/tour |
| PAPL..... Indicateur de trajectoire d'approche de précision | twy..... voie de circulation |
| PAR..... Radar d'approche de précision | UNICOM... Communications universelles (Service consultatif privé) |
| PE..... Île-du-Prince-Édouard | val..... valide |
| Pi..... Pieds | var..... déclinaison/variation |
| PPR..... Autorisation préalable requise | VASIS..... Indicateur visuel de pente d'approche |
| proc..... procédure | VFR..... Règles de vol à vue |
| PT..... Virage conventionnel | VHF..... Très haute fréquence |
| pvt..... privé | VIP..... Haute personnalité |
| QC..... Québec | vis..... visible, visibilité |
| R..... radial | VLF..... très basse fréquence |
| RA..... Radioaltimètre | VNAP..... Procédure d'atténuation du bruit selon l'altitude |
| RAC..... Règlement de l'aviation canadien | VNAV..... Navigation verticale |
| RCAP..... Canada Air Pilot restreint | VOR..... Radiophare omnidirectionnel VHF |
| RCO..... Installation radio télécommandée | VORTAC.. Combinaison VOR et TACAN |
| RDO..... Radio | VOT..... Système de vérification de récepteur VOR |
| RNAV..... navigation de surface | V2..... vitesse de sécurité au décollage |
| rt..... droite | V/V..... vitesse verticale |
| RVR..... Portée visuelle de piste | VZF..... vitesse minimale sans volet hypersustentateur |
| rwy..... piste | W..... Ouest |
| S..... Sud | WGS..... Système géodésique mondial |
| SAC..... Commandement aérien stratégique | win..... hiver |
| SDWP.... Point de cheminement de descente | wx..... météo |
| sec..... secondes | YT..... Territoire du Yukon |
| SID..... Départ normalisé aux instruments | Z..... Temps universel coordonné |
| simul..... simultané, simultanément | |
| SK..... Saskatchewan | |
| sm..... milles terrestres | |
| spec..... spécification | |
| SPEC..... spécifiée | |



ALTITUDE DE DÉCISION OU HAUTEUR DE DÉCISION (DA/DH): Il s'agit d'une altitude ou d'une hauteur précisée dans le Canada Air Pilot ou dans l'inventaire des routes et des approches à laquelle il faut entreprendre une procédure d'approche manquée pendant une procédure d'approche de précision ou une approche avec guidage vertical si la référence visuelle nécessaire pour continuer l'approche en vue d'atterrir n'a pas été établie.

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

ALTITUDE MINIMALE DE DESCENTE (MDA): Une altitude spécifiée par rapport au niveau de la mer pour une approche de non-précision, au-dessous de laquelle on ne peut descendre pour continuer une approche à moins d'avoir établi la référence visuelle exigée.

ASDA: Distance accélération - arrêt utilisable. Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur de prolongement d'arrêt utilisable (lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt).

AVANT DE POURSUIVRE LA ROUTE (BPOC): Un terme utilisé afin d'indiquer qu'une procédure spécifiée doit être suivie avant d'intercepter la route désirée.

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

FRÉQUENCE OBLIGATOIRE (MF): Une fréquence VHF affichée par tous les pilotes manoeuvrant dans le voisinage immédiat d'un aéroport non-contrôlé. Les pilotes y transmettront leurs intentions, l'heure d'atterrissage prévue et les comptes rendus d'approche, de circuit, de circulation au sol et de décollage. (Voir les détails au Supplément de vol Canada).

HAUTEUR AU-DESSUS DE L'AÉRODROME (HAA): La hauteur, exprimée en pieds, de la (MDA) (pour les approches indirectes) au-dessus de l'altitude de l'aéroport.

HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL (TCH): La hauteur de la trajectoire de descente au-dessus du seuil de la piste.

HAUTEUR AU-DESSUS DE LA ZONE DE POSER (HAT): La hauteur, exprimée en pieds, de la DH et de la MDA (pour les approches directes) au-dessus de l'altitude de zone de poser.

LDA: Distance d'atterrissage utilisable. Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.



PROLONGEMENT D'ARRÊT: Aire rectangulaire au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu.

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

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

REPÈRE DE DESCENTE PAR PALIER: Un repère à partir duquel on peut continuer la descente dans un secteur donné d'une approche aux instruments.

SEUIL: Le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

TODA: Distance de décollage utilisable. Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé utilisable (lorsqu'il y a prolongement dégagé).

TORA: Longueur de roulement utilisable au décollage. Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion au décollage.

ZONE DE POSER (TDZ): Les premiers 3000 pieds ou le premier tiers de la piste, selon le moindre des deux, mesurés à partir du seuil dans le sens de l'atterrissage.



GÉNÉRALITÉS

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

MINIMUMS DE DÉCOLLAGE/PROCÉDURES DE DÉPART

La visibilité minimale au décollage doit être déterminée par le commandant de bord en fonction de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation et de l'exigence pour le pilote d'assurer l'évitement des obstacles.

Néanmoins, sauf autorisation contraire conforme à RAC 602, le décollage de tout aéronef en IFR est interdit lorsque la visibilité est inférieure à la visibilité minimale applicable publiée dans le Canada Air Pilot (CAP). Les décollages en IFR pour les giravions sont permis lorsque la visibilité est la moitié de la valeur du CAP, mais pas moins que 1/4 SM.

La visibilité au décollage, par ordre de priorité, se définit ainsi:

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

Les procédures de départ satisfont les exigences de franchissement d'obstacles et sont établies en partant du principe, qu'au départ au aéronef:

- croisera au moins à 35 pieds au-dessus de l'extrémité de piste au départ;
- montera jusqu'à 400 pieds AAE, sur le cap de la piste, avant d'entamer un virage; et
- maintiendra une pente de montée d'au moins 200 pieds par NM tout au long de la montée à l'altitude minimale pour les opérations en route.

NOTE: Pour les besoins de planification de vol, les procédures de départ assume un fonctionnement normal de l'aéronef.

Les minimums de décollage sont représentés comme suit:

- 1/2 - (ex. Piste 02: 1/2). Les départs en IFR des pistes spécifiées seront assurés de franchissement d'obstacles dans la direction désirée si l'aéronef se conforme à partir du principe de départ susmentionné.
- ★ - L'astérisque (★) suivant toutes ou les pistes spécifiées (ex. Piste 02: ★) réfère le pilote à la visibilité minimale de décollage applicable (1/2 ou SPEC VIS) et les procédures correspondantes qui, si suivies assureront le franchissement d'obstacles. Les procédures peuvent inclure des pentes de montée spécifiées, acheminements, des exigences des pentes de montée visuelles ou toute combinaison de ces dernières.



Toutes les altitudes spécifiées dans des procédures sont ASL. Lorsque la manoeuvre ou la montée visuelle est mentionnée dans la procédure de départ, les pilotes doivent se conformer à la Visibilité minimale spécifiée au décollage (SPEC VIS) correspondant à la catégorie d'aéronef appropriée énumérée ci-dessous:

| CATÉGORIE D'AÉRONEF | A | B | C | D |
|---|---|-------|---|---|
| VISIBILITÉ MINIMALE SPÉCIFIÉE AU DÉCOLLAGE (SM) | 1 | 1 1/2 | 2 | 2 |

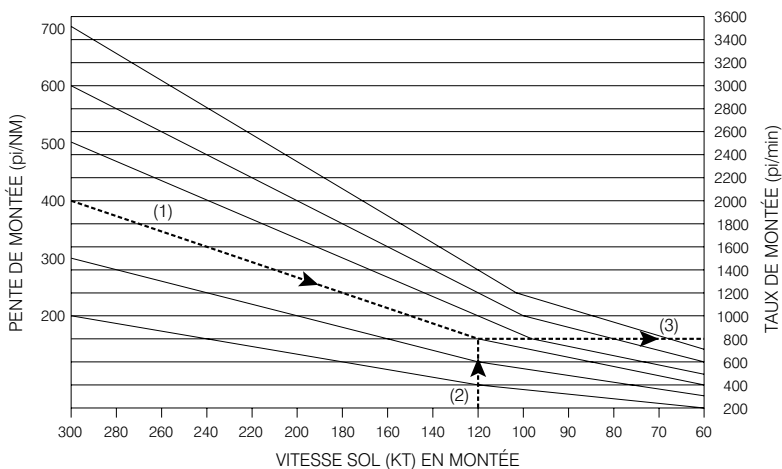
c) PAS ÉVALUÉ: Le(s) départ(s) en IFR n'a(ont) pas été évalué(s) pour les obstacles. Les pilotes commandant de bord ont la responsabilité de déterminer la pente de montée minimale et les acheminements pour éviter les obstacles et le terrain pendant un départ IMC pour la piste en particulier.

En l'absence d'une visibilité publiée pour une piste particulière, un pilote peut effectuer un départ en IFR en utilisant une visibilité au décollage qui permettrait d'éviter les obstacles au départ. Toutefois, cette visibilité ne doit être en aucun cas inférieure à 1/2 SM (1/4 SM pour giravions).

Lorsque les limites de l'aéronef ou autres facteurs empêchent le pilote de suivre la procédure publiée, c'est la responsabilité du pilote commandant de bord de déterminer d'autres procédures tout en tenant compte d'éviter les obstacles.

Pour les aérodromes où aucune matrice n'a été publiée pour représenter le taux de montée des procédures de départ, le tableau de conversion qui suit peut être utilisé pour calculer le taux de montée requis.

TABLE DE CONVERSION - PENTE DE MONTÉE À TAUX DE MONTÉE



Pour établir le taux de montée (3) requis, indiquez la pente de montée requise (1) et la vitesse sol (2).

Ex: Pente requise: 400 pi/NM
Vitesse sol: 120 KT
Taux de montée: 800 pi/min

**INTERDICTION D'APPROCHE**

Voir AIC 1/97 - Exemption au sous-alinéa 602.129(3) du Règlement de l'aviation canadien.

À quelques exceptions près, il est interdit aux pilotes d'aéronefs d'effectuer une approche aux instruments après avoir franchi la radioborne extérieure ou le repère d'approche finale vers une piste desservie par une RVR si les valeurs de la RVR mesurées pour cette piste sont inférieures aux minimums suivants:

RVR MINIMALES

| RVR MESURÉE * | VOILURE FIXE | GIRAVIONS |
|-------------------|--------------|-----------|
| RVR "A" SEULEMENT | 1200 | 1200 |
| RVR "A" ET "B" | 1200/600 | 1200/0 |
| RVR "B" SEULEMENT | 1200 | 1200 |

* La RVR "A" se trouve près du seuil de piste.

La RVR "B" se trouve près du point milieu de la piste.

Les exceptions suivantes aux interdictions énoncées ci-dessus s'appliquent à tous les aéronefs:

- au moment où la RVR inférieure au minimum est communiquée, l'aéronef est en rapprochement vers sa trajectoire d'approche et a franchi la radioborne extérieure ou le repère qui en tient lieu;
- le commandant de bord a informé l'unité de contrôle de la circulation aérienne (ATC) compétente que l'aéronef est utilisé en vol d'entraînement et que le commandant de bord a l'intention d'amorcer une procédure d'approche interrompue à la hauteur de décision ou à une hauteur supérieure à celle-ci ou à l'altitude de descente minimale, selon le cas;
- la RVR fluctue au-dessus et au-dessous de la RVR minimale, et la visibilité au sol de l'aérodrome où se trouve la piste est communiquée comme étant au moins un quart de mille;
- le commandant de bord de l'aéronef effectue une approche de précision aux minimums de CAT III.

En ce qui concerne les restrictions d'approche, dans le cas d'un phénomène localisé ou de toute fluctuation qui aurait une incidence sur la validité de la RVR, lorsque l'ATC ou la FSS indique une visibilité au sol supérieure ou égale à un quart de mille, il est possible d'effectuer une approche.

En résumé, il est autorisé d'effectuer une approche toutes les fois que:

- la RVR la plus basse communiquée pour la piste est supérieure ou égale aux minimums (article 602.129 du RAC), quelle que soit la visibilité au sol communiquée;
- la RVR est communiquée comme fluctuant au-dessus et au-dessous de la RVR minimale, et la visibilité au sol est communiquée comme étant d'au moins un quart de mille;
- la RVR de la piste n'est pas disponible ni communiquée;
- les ATS sont avisés qu'un aéronef est utilisé en vol d'entraînement et qu'il va effectuer une approche interrompue planifiée.



MINIMUMS D'ATERRISSAGE

RAC 602 précise que les atterrissages sont gérés par les DH et les MDA. Les pilotes d'aéronef aux approches aux instruments n'ont pas le droit de continuer à descendre au-dessous de la DH ou de descendre au-dessous de la MDA, selon le cas, à moins que la référence visuelle requise ne soit établie et maintenue pour réaliser un atterrissage sûr. Si tel n'est pas le cas, une approche manquée doit être entreprise. Les approches manquées commencées après le MAP peuvent avoir des difficultés de franchissement d'obstacle.

Les références visuelles requises par le pilote pour continuer l'approche en vue d'un atterrissage sûr devraient comprendre au moins une des références suivantes, pour la piste affectée, et devraient être bien visibles et identifiables au pilote:

- | | |
|---|---|
| a) la piste ou son balisage; | f) les feux d'identification de piste (RILS); |
| b) le seuil de piste ou son balisage; | g) les feux de seuil et d'extrémité de piste; |
| c) la zone de poser (TDZ) ou son balisage; | h) le balisage de zone de poser (TDZL); |
| d) les feux d'approche; | i) les feux de bord de pistes parallèles; |
| e) le système indicateur de pente d'approche; | j) les feux de l'axe de piste. |

Les visibilité d'atterrissage reliées à toutes les procédures d'approche aux instruments ne sont publiées qu'à titre consultatif. Leurs valeurs indiquent des visibilité qui équivaldraient, au moment de l'approche, aux références visuelles requises établies et maintenues pour l'atterrissage. Elles ne sont pas limitatives et sont destinées à n'être utilisées par les pilotes que pour juger de la probabilité d'un atterrissage réussi, quand elles sont comparées aux rapports de visibilité disponibles à l'aérodrome pour lequel l'approche aux instruments est effectuée.

EXIGENCES DE CALAGE ALTIMÉTRIQUE

Avant d'entamer une procédure d'approche aux instruments, le pilote doit régler l'altimètre de l'aéronef sur un calage altimétrique en cours utilisable pour l'endroit où l'approche aura lieu. Le calage altimétrique peut être un calage local ou un calage à distance, si c'est autorisé sur la carte de procédure aux instruments. Le calage altimétrique en cours est fourni par lecture directe approuvée ou équipement à distance, ou encore le dernier rapport météorologique horaire régulier. De telles lectures sont considérées valides pour 90 min après le moment d'observation.

ATTENTION: L'utilisation de calages altimétriques dépassant 60 min ou les baisses rapides de pression signalées devraient faire l'objet de soins particuliers. Dans de tels cas, une valeur peut être ajoutée à la DH ou la MDA publiée, pour compenser la tendance de la chute de pression (0,01 pouce de mercure = une correction de 10 pieds).

Un facteur de correction est indiqué dans le coin supérieur gauche de la vue en plan de la carte d'approche, aux aérodromes où l'utilisation d'une source éloignée de calage altimétrique est autorisée à certains moments. Le facteur de correction doit être appliqué aux altitudes de procédure publiées.



UTILISATION DES MINIMUMS D'APPROCHE DIRECTE

L'utilisation des minimums d'approche directe est basée sur la possession, par le pilote, des rapports sur la direction et la vitesse du vent et l'état de la piste, requis pour un atterrissage sûr. Le pilote qui manque d'information nécessaire, devraient procéder à une inspection visuelle aérienne de la piste avant l'atterrissage. Dans certains cas, cela ne peut être réalisé qu'avec une approche indirecte utilisant la MDA nécessaire.

L'état de la piste, y compris les obstacles temporaires comme les véhicules, peut être déterminé par le pilote grâce à :

- a) une communication avec l'UNICOM à la destination;
- b) un appel téléphonique avant vol à la destination pour préparer l'information nécessaire à l'atterrissage;
- c) une inspection aérienne visuelle;
- d) un NOTAM diffusé par l'exploitant d'aéroport, ou
- e) tout autre moyen disponible pour le pilote, comme la transmission de message par des aéronefs venant d'atterrir.

Indépendamment de la direction du vent ou de la piste en service, les pilotes de giravion peuvent utiliser les minimums publiés pour l'atterrissage en approche directe.



GÉNÉRALE

De telles procédures d'exploitation pour la montée après le décollage ont été élaborées pour permettre de garantir le maintien de la sécurité nécessaire au vol, tout en réduisant l'exposition au bruit, au sol. L'application de l'une des deux procédures suivantes devrait être automatique pour tout décollage où les procédures d'atténuation du bruit sont en vigueur.

Les procédures ne doivent aucunement empêcher le commandant de bord d'exercer son autorité pour assurer la sécurité de son avion. Cependant, lorsqu'un gradient de montée est publié il doit être maintenu sinon des procédures de remplacement doivent être adoptées.

Procédures d'atténuation du bruit. Tous les aérodromes qui ont des procédures d'atténuation du bruit spécifiques auront ces procédures incorporées aux procédures SID/de départ. Les critères verticaux sont décrits dans la Procédure A ou la Procédure B et publiés pour chaque aéroport. Dans la mesure du possible on donnera au pilote le choix entre la Procédure A ou B.

Les procédures VNAV ci-dessous décrivent les méthodes d'atténuation de bruit lorsqu'un problème existe. Elles ont été conçues pour les avions équipés de turboréacteur.

Exemple:

| PISTE | VNAV |
|-------|--------|
| 08 | B |
| 26 | A ou B |
| 13 | B |

VNAV - PROCÉDURE D'ATTÉNUATION DU BRUIT
SELON L'ALTITUDE

PROCÉDURE A

Décollage jusqu'à 1500' au-dessus de l'altitude de l'aérodrome:

- régime de décollage
- volets positionnés pour le décollage
- montée à V2 + 10 à 20 noeuds (ou à la limite imposée par l'assiette).

À 1500':

- réduction à un régime au moins égal au régime de montée.

De 1500' à 3000':

- montée à V2 + 10 à 20 noeuds.

À 3000':

- accélération progressive jusqu'à la vitesse de montée en route avec rentrée normale des volets.

REMARQUE:

Les pilotes planifiant utiliser la procédure d'atténuation du bruit selon l'altitude VNAV A à un aéroport Canadien doivent aviser les autorisations ATC ou le contrôle au sol.

Aux aéroports où la procédure VNAV A est la seule procédure en vigueur, il n'est pas nécessaire d'en informer l'ATC.

**PROCÉDURE B**

Décollage jusqu'à 1000' au-dessus de l'altitude de l'aérodrome:

- régime de décollage
- volets positionnés pour le décollage
- montée à $V_2 + 10$ à 20 noeuds

À 1000':

- maintenir une vitesse de montée positive accélérée jusqu'à la vitesse minimale de sécurité de manoeuvre avec volets rentrés (VZF), rentrée des volets normale; ensuite réduction de la poussée comme suit;
 - a) pour les moteurs à taux de dilution élevé, réduire au régime normal de montée;
 - b) pour les moteurs à faible taux de dilution, si possible, ramener le régime au-dessous de sa valeur normale de montée sans qu'il soit inférieur à la poussée nécessaire au maintien de la pente de montée finale au décollage avec un moteur en panne;
 - c) pour les aéronefs dont les volets rentrent lentement, réduire le régime à une position intermédiaire des volets.

De 1000' à 3000':

- poursuivre la montée à une vitesse ne dépassant pas $VZF + 20$ noeuds.

À 3000':

- accélérer progressivement jusqu'à la vitesse de montée en route.

REMARQUE: Certains aéronefs, comme les supersoniques, qui n'utilisent pas les volets au décollage, devraient réduire la poussée avant d'atteindre 1000', mais pas au-dessous de 500'.



EXIGENCES RELATIVES AUX MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES POUR LES AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

Les minimums météorologiques pour les aérodromes de décollage doivent être établis en se servant des renseignements présentés dans les tableaux ci-dessous. Les minimums qui figurent dans le "Tableau des minimums météorologiques pour les aérodromes de décollage" remplacent tous les minimums météorologiques pour les aérodromes de décollage publiés sur les cartes d'aérodrome publiées dans le CAP. Les minimums dérivés pour un aérodrome de décollage doivent tenir compte de la performance de l'aéronef, des limites de l'équipement de navigation, des aides à la navigation en état de fonctionnement, du type de prévision météorologique ainsi que la piste qui seront utilisés. Les pilotes de giravions ont la permission d'utiliser la moitié des valeurs de visibilité précisées (mais pas moins de 1 mille) lorsqu'ils choisissent un aérodrome de décollage. Les exploitants ou les pilotes peuvent se prévaloir d'une approche au GPS à un aérodrome de décollage pourvu que l'aérodrome de destination soit doté d'une aide à l'approche conventionnelle en état de fonctionnement et que l'exploitant ou le pilote ait déterminé que la fonction RAIM au niveau exigé en approche sera disponible à l'aérodrome de décollage à l'heure d'arrivée prévue, comme cela est indiqué à l'article 3.16.4.6 de la section COM. Autrement, lorsqu'un exploitant ou un pilote détermine les exigences météorologiques minimales pour un aérodrome de décollage, il peut seulement se prévaloir des aides conventionnelles en état de fonctionnement à cet aérodrome. Si l'aérodrome de décollage est doté uniquement d'approche(s) GPS, le pilote doit utiliser les minimums météorologiques de décollage conformes à la case "Aucune approche IFR disponible".

TABLEAU DES MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES POUR LES AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

| INSTALLATIONS DISPONIBLES AUX AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT CONVENABLES | CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES REQUISES |
|---|--|
| DEUX OU PLUSIEURS APPROCHES DE PRÉCISION UTILISABLES chacune autorisant des minimums d'approche directe vers des pistes séparées appropriées | 400-1 ou 200 - 1/2 au-dessus des plus basses valeurs de HAT et de visibilité utilisables, selon la plus élevée des deux. |
| UNE APPROCHE DE PRÉCISION UTILISABLE | 600-2* ou 300 - 1 au-dessus des plus basses valeurs de HAT et de visibilité utilisables, selon la plus élevée des deux. |
| SEULEMENT APPROCHE DE NON-PRÉCISION POSSIBLE | 800-2* ou 300 - 1 au-dessus des plus basses valeurs de HAT/HAA et de visibilité utilisables, selon la plus élevée des deux. |
| AUCUNE APPROCHE IFR DISPONIBLE | Les conditions météorologiques prévues ne doivent pas être inférieures à 500 pieds au-dessus de l'altitude IFR minimale qui permettra l'exécution d'une approche et d'un atterrissage VFR. |

* **600-2** et **800-2**, selon le cas, sont considérés des MINIMUMS DE DÉGAGEMENT NORMALISÉS. Si les critères choisis pour l'aérodrome de décollage correspondent aux minimums normalisés, les minimums suivants sont également autorisés:

| MINIMUM DE DÉGAGEMENT NORMALISÉ | | SI LES MINIMUMS NORMALISÉS S'APPLIQUENT, LES MINIMUMS SUIVANTS SONT ÉGALEMENT AUTORISÉS | |
|------------------------------------|------------|---|------------|
| PLAFOND | VISIBILITÉ | PLAFOND | VISIBILITÉ |
| 600 | 2 | 700 | 1 1/2 |
| | | 800 | 1 |
| 800 | 2 | 900 | 1 1/2 |
| | | 1000 | 1 |



EXIGENCES RELATIVES AUX MINIMUMS MÉTÉOROLOGIQUES POUR LES AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT

- NOTES 1: Les critères susmentionnés sont établis en tenant compte du fait qu'il existe une PRÉVISION D'AÉRODROME (TAF).
- 2: Les aérodromes pour lesquels sont diffusés un AVIS D'AÉRODROME peuvent être choisis comme aérodromes de dégagement si les conditions météorologiques prévues ne sont pas inférieures à 500 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable et si la visibilité est de 3 milles au moins.
 - 3: Les aérodromes pour lesquels une PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE (GFA) est publiée peuvent être choisis comme aérodromes de dégagement si les conditions météorologiques prévoient l'ensemble des conditions suivantes:
 - a) que les nuages ne sont pas inférieurs à 1000 pieds au-dessus de la HAT/HAA la plus basse utilisable;
 - b) qu'il n'y a pas de cumulonimbus; et
 - c) que la visibilité est de 3 milles au moins.
 - 4: Les minimums pour le plafond sont calculés en faisant référence à la procédure HAA ou HAT. Les valeurs de plafond dans les prévisions météorologiques pour l'aviation sont exprimées par tranches de 100 pieds. Pour des valeurs inférieures ou égales à 20 pieds, prendre la centaine inférieure; supérieures à 20 pieds, prendre la centaine supérieure.

Exemples:

| |
|--|
| HAA 620 pieds = valeur de plafond de 600 pieds; |
| HAA 621 pieds = valeur de plafond de 700 pieds; |
| HAT 420 pieds = valeur de plafond de 400 pieds; et |
| HAT 421 pieds = valeur de plafond de 500 pieds. |

- 5: Les valeurs de visibilité calculées ne devraient pas être supérieures à 3 milles.

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

Dans les critères susmentionnés, l'accent est mis sur la disponibilité des valeurs de HAT/HAA et de visibilité les plus basses utilisables à l'atterrissage pour un aérodrome. En déterminant ces valeurs, le pilote devrait tenir compte des éléments suivants:

- a) la disponibilité opérationnelle de l'équipement de navigation au sol en consultant les NOTAM;
- b) la compatibilité de l'équipement de l'aéronef avec l'équipement de navigation au sol;
- c) les conditions de vent de surface prévues qui pourraient influencer sur le choix de la piste d'atterrissage et des minimums d'approche qui s'y rattachent;
- d) la présence des termes tels que BECMG, TEMPO et PROB dans la prévision (voir l'article 3.14 de la section RAC) pour déterminer l'utilisation opérationnelle de l'aérodrome;
- e) toutes les hauteurs mentionnées dans une GFA sont des hauteurs ASL sauf indication contraire, et l'altitude de l'aérodrome doit être prise en considération en vue de déterminer le plafond le plus bas prévus à un endroit donné;
- f) les valeurs minimales à l'aérodrome de dégagement calculées d'après un vol précédent peuvent ne pas convenir à un vol subséquent.



Géomatique Canada

TABEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

CORRECTIONS POUR TEMPÉRATURE FROIDE

Les altimètres barométriques sont calibrés pour indiquer l'altitude vrai en conditions ISA. Toute déviation des conditions ISA introduira une erreur dans la lecture de l'altimètre. Lorsque la température est supérieure à la température ISA, l'altitude vrai est supérieure à l'altitude indiquée par l'altimètre et lorsque la température est inférieure à la température ISA, l'altitude vrai est inférieure à l'altitude indiquée. L'erreur de l'altimètre peut être significative et en température très basse, elle s'avère extrêmement importante en ce qui concerne les marges de franchissement d'obstacles.

Les pilotes devraient, en période de grand froid, ajouter les valeurs dérivées de ce tableau aux altitudes des procédures publiées dans ce manuel y compris les altitudes minimales de secteur et des arcs DME pour s'assurer d'un franchissement d'obstacles adéquat. Sauf indication contraire, l'altitude de la source du calage de l'altimètre est la même que l'altitude de l'aérodrome de destination.

Tenant compte des corrections à l'altitude, les procédures suivantes s'imposent:

1. Les altitudes IFR attribuées peuvent être soit acceptées ou refusées. Un refus, dans ce cas, est fondé d'après l'évaluation du pilote visant l'effet de la température sur le franchissement d'obstacles.
2. Les altitudes IFR attribuées, acceptées par le pilote, ne doivent pas être ajustées pour compenser aux températures froides. Ex: si un pilote accepte "maintenir 3000" des corrections à l'altitude ne doivent pas être effectuées à 3000'.
3. Les altitudes de guidage radar attribuées par l'ATC portent les corrections nécessaires et n'exigent aucune action corrective de la part des pilotes.
4. Lorsque des corrections aux altitudes publiées sont effectuées soit à l'altitude de passage du repère d'approche final, soit à un virage conventionnel ou soit à une altitude d'approche interrompue, les pilotes devraient informer l'ATC de la correction à être apportée.

TABEAU DE CORRECTION DES ALTITUDES

| Temp à l'A/D °C | HAUTEUR AU-DESSUS DE L'ALTITUDE DE LA SOURCE DE CALAGE DE L'ALTIMÈTRE (pieds) | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|--|
| | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 | 1500 | 2000 | 3000 | 4000 | 5000 | |
| 0 | 20 | 20 | 30 | 30 | 40 | 40 | 50 | 50 | 60 | 90 | 120 | 170 | 230 | 290 | |
| -10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 150 | 200 | 290 | 390 | 490 | |
| -20 | 30 | 50 | 60 | 70 | 90 | 100 | 120 | 130 | 140 | 210 | 280 | 430 | 570 | 710 | |
| -30 | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 130 | 150 | 170 | 190 | 280 | 380 | 570 | 760 | 950 | |
| -40 | 50 | 80 | 100 | 120 | 150 | 170 | 190 | 220 | 240 | 360 | 480 | 720 | 970 | 1210 | |
| -50 | 60 | 90 | 120 | 150 | 180 | 210 | 240 | 270 | 300 | 450 | 600 | 890 | 1190 | 1500 | |

Note: Les corrections ont été arrondies à la dizaine de pieds supérieure près.

Note: Les valeurs devraient être ajoutées aux altitudes IFR minimum publiées.

Note: Les valeurs de température provenant de la station d'observation la plus proche devraient être utilisées (il s'agit habituellement de l'aérodrome).

Exemple: Altitude de l'aérodrome 2262 Température de l'aérodrome -50° C

| | ALTITUDE | HAA | CORRECTION | ALTITUDE INDIQUÉE |
|------------------------|----------|---------|------------------------|----------------------|
| Virage conventionnel | 4000 pi | 1738 pi | +521.4 pi ¹ | 4600 pi ² |
| FAF | 3300 pi | 1038 pi | +311.4 pi | 3700 pi |
| MDA approche directe | 2840 pi | 578 pi | +173.4 pi | 3000 pi |
| MDA approche indirecte | 2840 pi | 578 pi | +173.4 pi | 3000 pi |

¹ CORRECTION établie selon le calcul suivant:

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

² ALTITUDE INDIQUÉE établie selon le calcul suivant:

Erreur calculée à 1738 ci-dessus = 521.4
 Altitude pour virage conventionnel (4000) + erreur (521.4) = 4521.4
 ALTITUDE INDIQUÉE arrondie à la centaine de pieds supérieure près = 4600



CARTES D'APPROCHE ET D'AÉRODROME

GÉNÉRALITÉS

Les cartes sont classées alphabétiquement par noms d'aérodrome. Toutes les distances sont en milles marins excepté les données de visibilité qui sont en milles terrestres. La portée visuelle de poste (RVR) est en centaine de pieds. Les dimensions des pistes sont en pieds. Les hauteurs sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer. Les relèvements sont magnétiques excepté s'ils sont marqués G pour grille ou T pour vrai. Les altitudes sont des altitudes minimales et elles répondent aux exigences de franchissement des obstacles dans des conditions ISA.

AÉRODROMES

Aérodrome principal



Autres qu'aérodrome principal



Terrestre



Hydrobase



Héliport

Profil d'aérodrome



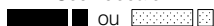
AIRES DE MANOEUVRE

En dur



Aire de demi-tour

Seuil décalé



En construction

Fermée ou désaffectée



Sable, gravier, etc



Plaques d'acier perforées



Piste pour ski



(indiqué)

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

AIDES RADIO



NDB



VORTAC



VOR



TACAN



VOR/DME



ILS



DME



LOC

Radioborne
en éventailAlignement
de piste

BCRS

SANS GP

NE PAS SUIVRE
ALIGNEMENT
DE DESCENTE

Le signal de trajectoire de descente d'alignement avant de certains équipements ILS ne peut être couvert de façon à prévenir que des signaux perdus déclenchent l'indicateur de trajectoire de descente de l'aéronef au cours d'une approche alignement arrière.

Le drapeau d'alerte s'escamote et l'indicateur de trajectoire de descente donne des indications erronées "montez" ou "descendez". Les pilotes NE DOIVENT PAS tenir compte des indications de trajectoire de descente lorsqu'ils exécutent des approches BCRS SANS GP.



SYMBOLES DE PROCÉDURE

VUE EN PLAN

— 283° → Trajectoire à suivre

↘ 060° / ← 240° Virage conventionnel

- - - → Trajectoire d'approche interrompue

2100
— 171° → Transition
7.2 NM

25 Repère DME

Millage

4000 ou **4000** Altitude minimale

4000 Altitude maximale

4000 Altitude obligatoire

○ Circuit d'attente ou une navette selon l'indication

✱ Repère d'approche finale (FAF)

| Fixe

△ Intersection

⊙ Point de cheminement avec survol

⊙ Point de cheminement avec vol en travers de

10000
4000 Bloc d'altitudes

PROFIL

••• Trajectoire secondaire à suivre

↘ Trajectoire d'approche interrompue

2000 Altitude de virage conventionnel

— 285° Trajectoire primaire à suivre

✱ Repère d'approche finale (FAF)

FM
NDB
VOR
VOR/DME
VORTAC
TACAN

Repère intxn radial

Trajectoire de descente ILS

Service consultatif ou réglementées



Pour restrictions sur l'information d'approche indirecte voir LÉGENDE DES CARTES D'APPROCHE (Page 2)

Code d'activités de service consultatif

- (A) - Voltige
- (H) - Vol libre
- (P) - Sauts en parachute
- (F) - Zone d'essai d'aéronef
- (M) - Opérations militaires
- (S) - Vol à voile
- (T) - Entraînement

FEUX

└ Indicateur de direction d'atterrissage non éclairé

➤ Indicateur de direction du vent non éclairé

✱ Phare de danger

✱ Phare d'aérodrome (rotatif ou stroboscopique)

✱ Feux d'obstacle pour cartes d'aérodrome

✱ Indicateur de direction d'atterrissage éclairé

➤ Indicateur de direction du vent éclairé

ANNOTATIONS POUR FEUX AÉRONAUTIQUES

- F - fix
 - Fl - clignotant
 - Occ - à occultation
 - B - bleu
 - R - rouge
 - G - vert
- Les feux sont blancs à moins d'indication contraire

DIVERS

↔ Câble d'arrêt bi-directionnel

↔ Câble d'arrêt uni-directionnel

⚡ Barrière d'arrêt

--- Frontière internationale

⊙ Héliport et/ou plate-forme de poser (voir note)

⊙ Transmissomètres

⚡ Ligne de haute tension

NAVETTE Descendez ou montez dans un circuit d'attente

0.8% en descendant Pente de la piste

⊙ Aires de vol non balisées (voir note)

✱ Restriction

⚡ Agglomération

⊙ Obstacle

• 615 Point coté

⊙ Aires de vol balisées (voir note)

NOTA: Les aires de vol arr/dép, stationnaire arr/dép, et décollage/atterrissage, et/ou les plate-formes de poser pourront être désignés par nom, chiffre ou lettre.



DÉSIGNATIONS DES PROCÉDURES

PROCÉDURES CONVENTIONNELLES

Les abréviations ILS, NDB, VOR, etc. désignent les types d'installations sur lesquelles sont basées les procédures. Les pilotes doivent s'assurer au préalable que l'approche et l'approche interrompue peuvent être effectuées au moyen de l'équipement de navigation à bord de leur aéronef.

ILS ou NDB PISTE 09 : Indiquent deux procédures d'approche sont publiées sur la même carte.

ILS/DME PISTE 09 : Indique qu'il y a une procédure d'approche et précise l'équipement de radio navigation à être utilisé pour l'identification et le guidage en approche finale.

NAVIGATION DE SURFACE/PROCÉDURES RNAV

RNAV indique que la procédure est basée sur la navigation de surface. L'équipement nécessaire pour effectuer cette procédure est indiquée entre parenthèses. Exemple : RNAV (GPS) indique une procédure RNAV nécessitant le GPS.

NOTES : (1) La procédure peut être identifiée seulement par l'équipement de radio navigation primaire lorsque le repère a deux désignations ou plus. ex. LOC(BC)/NDB ou LOC(BC)/DME PISTE 16 peut être identifiée par LOC(BC) PISTE 16.

(2) Les procédures marquées (MDN) ont été conçues par le ministère de la Défense nationale selon les mêmes critères que les approches civiles.

(3) Les procédures conventionnelles marquées (GPS) indiquent que l'approche peut être volée en utilisant un équipement GPS approuvé.

(4) Le numéro de la piste est donné quand la procédure peut être utilisée pour les minimums d'approche directe.

(5) Les procédures d'approches aux instruments autorisées pour des minimums d'approche indirecte seulement, sont identifiées par une lettre. NDB A, NDB B, RNAV (GPS) A, RNAV (GPS) B.

ILS ou NDB PISTE 15

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| ATIS 114.8 (Fr) 326.3 114.5 (Ang) 265.6 | | ARR 119.2 358.1 | ● PAR 125.4 227T 247.5 | TOUR 118.7 236.6 | SOL 121.9 275.8 | DÉP 119.9 363.8 | ALT 569 TDZE 15 557 |
|---|--|-----------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|

NOM DE LA LOCALITÉ → CITÉ QUÉBEC
 NOM DE L'AÉRODROME → KECPART INTL
 ALTITUDE DE L'AÉRODROME → 569
 ALTITUDE DE ZONE DE POSER → 15
 INDICATEUR D'EMPLACEMENT → TDZE 557
 CYYZ

Les UNITÉS DE COMMUNICATION sont indiquées de gauche à droite dans l'ordre d'utilisation prévu durant l'approche.

Les fréquences du PAR ne sont indiquées que si ce service est offert pour la piste visée par la procédure.

● indique que l'unité en question fonctionne à heures limitées.

(MF 5 NM) ou (MF CZ) fréquence obligatoire applicable sur une distance spécifiée de l'aérodrome, ou à l'intérieur des limites de la zone de contrôle.

Pour connaître ces heures, consulter le Supplément de vol Canada, on y trouvera aussi la liste de toutes les fréquences disponibles.

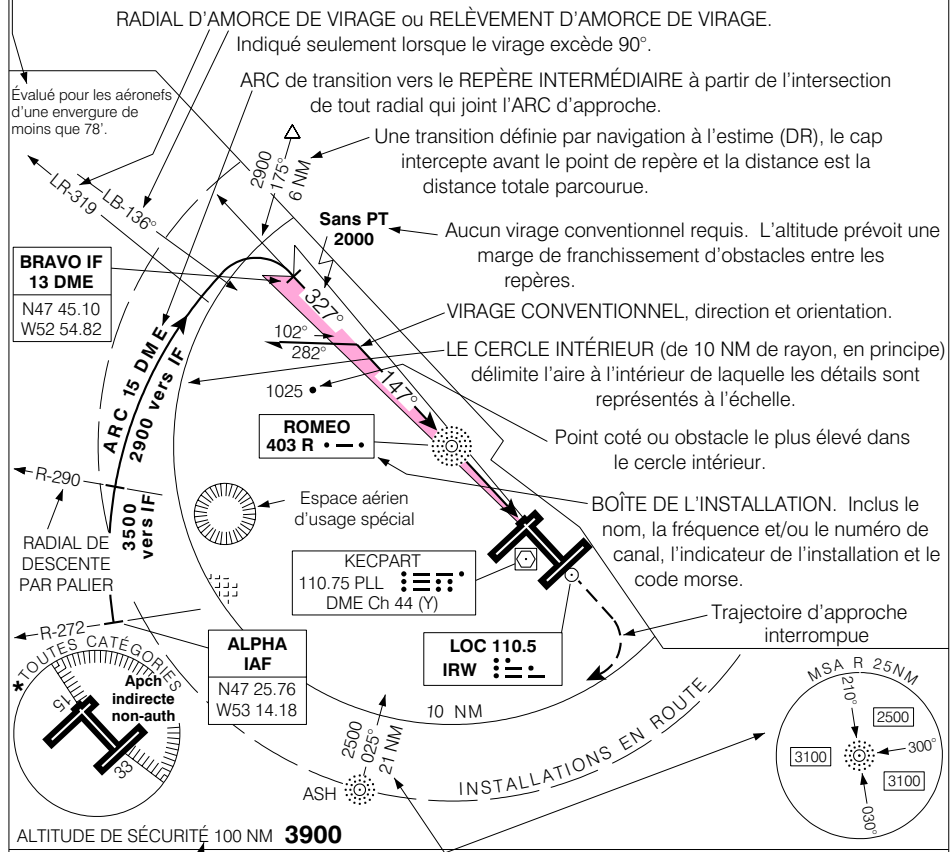


VUE EN PLAN SANS COURBES DE NIVEAU

Des restrictions opérationnelles et des notes de mise en garde figurent au coin supérieur gauche.

Cette information avise les pilotes qui ont l'intention d'effectuer une procédure d'approche aux instruments que l'espace aérien dégagé d'obstacles du segment visuel de la procédure pour la piste spécifique respecte les paramètres de sécurité seulement pour les aéronefs de l'envergure spécifiée dans la note. Ces renseignements consultatifs relient la procédure d'approche aux instruments à l'aérodrome et fournit au pilote l'information qui l'aidera à prendre une décision éclairée relativement à l'utilisation de la procédure.

Les installations et les points de repères situés au-delà du cercle intérieur sont reportés sur le CERCLE DES INSTALLATIONS EN ROUTE lorsqu'ils servent à effectuer n'importe quel segment d'une approche. Les installations sur lesquelles la trajectoire d'approche est basée sont représentées en caractères gras. D'autres installations ou distances (DME) non essentielles pour l'approche mais considérées comme information utile peuvent être représentées en caractères légers.



LES ALTITUDES DE SÉCURITÉ 100 NM et ALTITUDES MINIMALES DE SECTEUR. L'altitude de sécurité 100 NM est centrée sur le centre géographique de l'aérodrome. MEA, ROUTE et DISTANCE jusqu'au FAF, IAF ou IF.

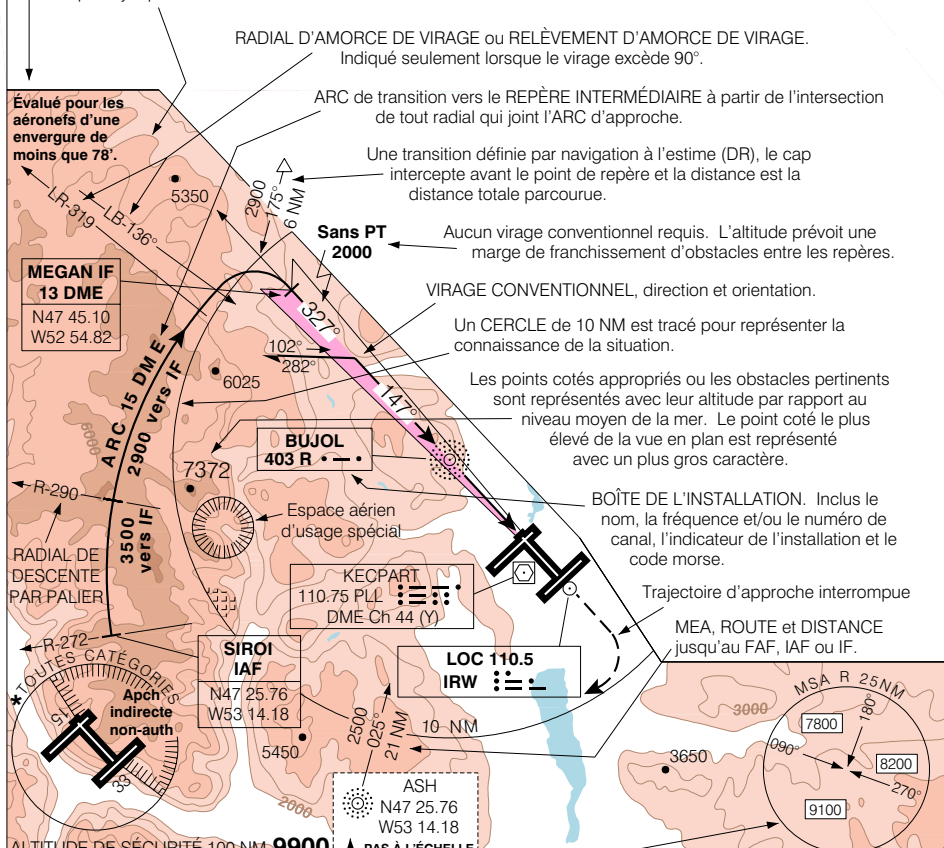
© 2003 Sa Majesté la Reine du Canada, Ministère des Ressources naturelles
Source des données aéronautiques civiles pour le Canada: © 2003 NAV CANADA

VUE EN PLAN AVEC COURBES DE NIVEAU

Des restrictions opérationnelles et des notes de mise en garde figurent au coin supérieur gauche.

Cette information avise les pilotes que l'intention d'effectuer une procédure d'approche aux instruments que l'espace aérien dégagé d'obstacles du segment visuel de la procédure pour la piste spécifique respecte les paramètres de sécurité seulement pour les aéronefs de l'envergure spécifiée dans la note. Ces renseignements consultatifs relient la procédure d'approche aux instruments à l'aérodrome et fournit au pilote l'information qui l'aidera à prendre une décision éclairée relativement à l'utilisation de la procédure.

Des COURBES DE NIVEAU ADOUCIES sont représentées aux intervalles de 1000 pi lorsque le relief s'élève à plus de 4000 pi au-dessus de l'altitude de l'aérodrome ou à plus de 2000 pi au-dessus de cette altitude dans un rayon de 6 NM du point de référence de l'aérodrome. Des teintes hypsométriques indiquent le changement d'altitude entre les courbes de niveau. Les courbes de niveau, leur valeur et leur teinte sont imprimées en brun et commencent à 500 pi au-dessus de l'altitude de l'aérodrome. L'absence de courbe de niveau ne signifie pas qu'il n'y a pas de relief ou de structures.



LES ALTIITUDES DE SÉCURITÉ 100 NM et ALTIITUDE MINIMALES DE SECTEUR. L'altitude de sécurité 100 NM est centrée sur le centre géographique de l'aérodrome.

Les installations et les points de repère situés hors de la carte et qui servent à effectuer un segment quelconque de l'approche, ne sont pas représentés à l'échelle. Les installations sur lesquelles la trajectoire d'approche est basée sont représentés en caractères gras. Les autres installations ou distances (DME) qui ne sont pas essentielles pour l'approche mais qui sont considérées comme des informations utiles peuvent être représentées en caractères légers.



LÉGENDE DES CARTES D'APPROCHE

© 2003 Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, Ministère des Ressources naturelles

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada: © 2003 NAV CANADA

PROFIL

Altitude minimale à l'installation (lorsque spécifiée cette altitude doit-être maintenue jusqu'à la route en éloignement du repère du virage conventionnel.)

Altitude minimale à l'installation, Repère de descente par palier ou au FAF pour les procédures de non-précision, sauf indication contraire

Altitude du virage conventionnel

Angle de la trajectoire de descente

Virage conventionnel à GAUCHE à moins de 10 NM du NDB 'R'.

Trajectoire secondaire

Altitude de la trajectoire de descente nominal au OM/FAF, sauf indication contraire

Coordonnées géographiques de l'aérodrome à la seconde près

Altitude de 2500

GP 3.0°

327°

3000

1800

GP 1710

147°

MM

TCH 50'

3.1

0.7

APPROCHE INTERROMPUE Remonter à **3000** en suivant route **147°**. Virage à DROITE vers NDB 'R'.

Circuits à droite sur pistes 15, 24L et 24R. TDZL piste 06R ARCAL 122.8 (J)

←147° 3.8 NM Du NDB 'R'

CARTE D'ATTERRISSAGE

Les dimensions des pistes sont en pieds. La largeur est indiquée si elle est inférieure à 200 pieds.

Notification de circuits non standard

APPROCHE INTERROMPUE

Remonter à **3000** en suivant route **147°**. Virage à DROITE vers NDB 'R'.

Circuits à droite sur pistes 15, 24L et 24R. TDZL piste 06R ARCAL 122.8 (J)

←147° 3.8 NM Du NDB 'R'

| NDB 'R' au seuil 3.8 NM | | | | | |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Noeuds | 70 | 90 | 110 | 130 | 150 |
| Min:Sec | 3:15 | 2:32 | 2:04 | 1:45 | 1:31 |

TOUR 664

AC 9500

AE 10,500

AE 11,050

AE 11,200

AE 11,350

AE 11,500

AE 11,650

AE 11,800

AE 11,950

AE 12,100

AE 12,250

AE 12,400

AE 12,550

AE 12,700

AE 12,850

AE 13,000

AE 13,150

AE 13,300

AE 13,450

AE 13,600

AE 13,750

AE 13,900

AE 14,050

AE 14,200

AE 14,350

AE 14,500

AE 14,650

AE 14,800

AE 14,950

AE 15,100

AE 15,250

AE 15,400

AE 15,550

AE 15,700

AE 15,850

AE 16,000

AE 16,150

AE 16,300

AE 16,450

AE 16,600

AE 16,750

AE 16,900

AE 17,050

AE 17,200

AE 17,350

AE 17,500

AE 17,650

AE 17,800

AE 17,950

AE 18,100

AE 18,250

AE 18,400

AE 18,550

AE 18,700

AE 18,850

AE 19,000

AE 19,150

AE 19,300

AE 19,450

AE 19,600

AE 19,750

AE 19,900

AE 20,050

AE 20,200

AE 20,350

AE 20,500

AE 20,650

AE 20,800

AE 20,950

AE 21,100

AE 21,250

AE 21,400

AE 21,550

AE 21,700

AE 21,850

AE 22,000

AE 22,150

AE 22,300

AE 22,450

AE 22,600

AE 22,750

AE 22,900

AE 23,050

AE 23,200

AE 23,350

AE 23,500

AE 23,650

AE 23,800

AE 23,950

AE 24,100

AE 24,250

AE 24,400

AE 24,550

AE 24,700

AE 24,850

AE 25,000

AE 25,150

AE 25,300

AE 25,450

AE 25,600

AE 25,750

AE 25,900

AE 26,050

AE 26,200

AE 26,350

AE 26,500

AE 26,650

AE 26,800

AE 26,950

AE 27,100

AE 27,250

AE 27,400

AE 27,550

AE 27,700

AE 27,850

AE 28,000

AE 28,150

AE 28,300

AE 28,450

AE 28,600

AE 28,750

AE 28,900

AE 29,050

AE 29,200

AE 29,350

AE 29,500

AE 29,650

AE 29,800

AE 29,950

AE 30,100

AE 30,250

AE 30,400

AE 30,550

AE 30,700

AE 30,850

AE 31,000

AE 31,150

AE 31,300

AE 31,450

AE 31,600

AE 31,750

AE 31,900

AE 32,050

AE 32,200

AE 32,350

AE 32,500

AE 32,650

AE 32,800

AE 32,950

AE 33,100

AE 33,250

AE 33,400

AE 33,550

AE 33,700

AE 33,850

AE 34,000

AE 34,150

AE 34,300

AE 34,450

AE 34,600

AE 34,750

AE 34,900

AE 35,050

AE 35,200

AE 35,350

AE 35,500

AE 35,650

AE 35,800

AE 35,950

AE 36,100

AE 36,250

AE 36,400

AE 36,550

AE 36,700

AE 36,850

AE 37,000

AE 37,150

AE 37,300

AE 37,450

AE 37,600

AE 37,750

AE 37,900

AE 38,050

AE 38,200

AE 38,350

AE 38,500

AE 38,650

AE 38,800

AE 38,950

AE 39,100

AE 39,250

AE 39,400

AE 39,550

AE 39,700

AE 39,850

AE 40,000

AE 40,150

AE 40,300

AE 40,450

AE 40,600

AE 40,750

AE 40,900

AE 41,050

AE 41,200

AE 41,350

AE 41,500

AE 41,650

AE 41,800

AE 41,950

AE 42,100

AE 42,250

AE 42,400

AE 42,550

AE 42,700

AE 42,850

AE 43,000

AE 43,150

AE 43,300

AE 43,450

AE 43,600

AE 43,750

AE 43,900

AE 44,050

AE 44,200

AE 44,350

AE 44,500

AE 44,650

AE 44,800

AE 44,950

AE 45,100

AE 45,250

AE 45,400

AE 45,550

AE 45,700

AE 45,850

AE 46,000

AE 46,150

AE 46,300

AE 46,450

AE 46,600

AE 46,750

AE 46,900

AE 47,050

AE 47,200

AE 47,350

AE 47,500

AE 47,650

AE 47,800

AE 47,950

AE 48,100

AE 48,250

AE 48,400

AE 48,550

AE 48,700

AE 48,850

AE 49,000

AE 49,150

AE 49,300

AE 49,450

AE 49,600

AE 49,750

AE 49,900

AE 50,050

AE 50,200

AE 50,350

AE 50,500

AE 50,650

AE 50,800

AE 50,950

AE 51,100

AE 51,250

AE 51,400

AE 51,550

AE 51,700

AE 51,850

AE 52,000

AE 52,150

AE 52,300

AE 52,450

AE 52,600

AE 52,750

AE 52,900

AE 53,050

AE 53,200

AE 53,350

AE 53,500

AE 53,650

AE 53,800

AE 53,950

AE 54,100

AE 54,250

AE 54,400

AE 54,550

AE 54,700

AE 54,850

AE 55,000

AE 55,150

AE 55,300

AE 55,450

AE 55,600

AE 55,750

AE 55,900

AE 56,050

AE 56,200

AE 56,350

AE 56,500

AE 56,650

AE 56,800

AE 56,950

AE 57,100

AE 57,250

AE 57,400

AE 57,550

AE 57,700

AE 57,850

AE 58,000

AE 58,150

AE 58,300

AE 58,450

AE 58,600

AE 58,750

AE 58,900

AE 59,050

AE 59,200

AE 59,350

AE 59,500

AE 59,650

AE 59,800

AE 59,950

AE 60,100

AE 60,250

AE 60,400

AE 60,550

AE 60,700

AE 60,850

AE 61,000

AE 61,150

AE 61,300

AE 61,450

AE 61,600

AE 61,750

AE 61,900

AE 62,050

AE 62,200

AE 62,350

AE 62,500

AE 62,650

AE 62,800

AE 62,950

AE 63,100

AE 63,250

AE 63,400

AE 63,550

AE 63,700

AE 63,850

AE 64,000

AE 64,150

AE 64,300

AE 64,450

AE 64,600

AE 64,750

AE 64,900

AE 65,050

AE 65,200

AE 65,350

AE 65,500

AE 65,650

AE 65,800

AE 65,950

AE 66,100

AE 66,250

AE 66,400

AE 66,550

AE 66,700

AE 66,850

AE 67,000

AE 67,150

AE 67,300

AE 67,450

AE 67,600

AE 67,750

AE 67,900

AE 68,050

AE 68,200

AE 68,350

AE 68,500

AE 68,650

AE 68,800

AE 68,950

AE 69,100

AE 69,250

AE 69,400

AE 69,550

AE 69,700

AE 69,850

AE 70,000

AE 70,150

AE 70,300

AE 70,450

AE 70,600

AE 70,750

AE 70,900

AE 71,050

AE 71,200

AE 71,350

AE 71,500

AE 71,650

AE 71,800

AE 71,950

AE 72,100

AE 72,250

AE 72,400

AE 72,550

AE 72,700

AE 72,850

AE 73,000

AE 73,150

AE 73,300

AE 73,450

AE 73,600

AE 73,750

AE 73,900

AE 74,050

AE 74,200

AE 74,350

AE 74,500

AE 74,650

AE 74,800

AE 74,950

AE 75,100

AE 75,250

AE 75,400

AE 75,550

AE 75,700

AE 75,850

AE 76,000

AE 76,150

AE 76,300

AE 76,450

AE 76,600

AE 76,750

AE 76,900

AE 77,050

AE 77,200

AE 77,350

AE 77,500

AE 77,650

AE 77,800

AE 77,950

AE 78,100

AE 78,250

AE 78,400

AE 78,550

AE 78,700

AE 78,850

AE 79,000

AE 79,150

AE 79,300

AE 79,450

AE 79,600

AE 79,750

AE 79,900

AE 80,050

AE 80,200

AE 80,350

AE 80,500

AE 80,650

AE 80,800

AE 80,950

AE 81,100

AE 81,250

AE 81,400

AE 81,550

AE 81,700

AE 81,850

AE 82,000

AE 82,150

AE 82,300

AE 82,450

AE 82,600

AE 82,750

AE 82,900

AE 83,050

AE 83,200

AE 83,350

AE 83,500

AE 83,650

AE 83,800

AE 83,950

AE 84,100

AE 84,250

AE 84,400

AE 84,550

AE 84,700

AE 84,850

AE 85,000

AE 85,150

AE 85,300

AE 85,450

AE 85,600

AE 85,750

AE 85,900

AE 86,050

AE 86,200

AE 86,350

AE 86,500

AE 86,650

AE 86,800

AE 86,950

AE 87,100

AE 87,250

AE 87,400

AE 87,550

AE 87,700

AE 87,850

AE 88,000

AE 88,150

AE 88,300

AE 88,450

AE 88,600

AE 88,750

AE 88,900

AE 89,050

AE 89,200

AE 89,350

AE 89,500

AE 89,650

AE 89,800

AE 89,950

AE 90,100

AE 90,250

AE 90,400

AE 90,550

AE 90,700

AE 90,850

AE 91,000

AE 91,150

AE 91,300

AE 91,450

AE 91,600

AE 91,750

AE 91,900

AE 92,050

AE 92,200

AE 92,350

AE 92,500

AE 92,650

AE 92,800

AE 92,950

AE 93,100

AE 93,250

AE 93,400

AE 93,550

AE 93,700

AE 93,850

AE 94,000

AE 94,150

AE 94,300

AE 94,450

AE 94,600

AE 94,750

AE 94,900

AE 95,050

AE 95,200

AE 95,350

AE 95,500

AE 95,650

AE 95,800

AE 95,950

AE 96,100

AE 96,250

AE 96,400

AE 96,550

AE 96,700

AE 96,850

AE 97,000

AE 97,150

AE 97,300

AE 97,450

AE 97,600

AE 97,750

AE 97,900

AE 98,050

AE 98,200

AE 98,350

AE 98,500

AE 98,650

AE 98,800

AE 98,950

AE 99,100

AE 99,250

AE 99,400

AE 99,550

AE 99,700

AE 99,850

AE 100,000

ILS ou NDB PISTE 15

VAL 25 JUN 92

CHANGEMENT: Révisée

Date d'entrée en vigueur. Ne pas utiliser avant cette date.

Énoncé de changement

DÉCLINAISON de l'aérodrome

Les procédures GPS, FMS ou RNAV portent l'année de leur établissement. Le récepteur de bord peut afficher une route légèrement différente de la route publiée.

N43 40 38 W79 37 51

DÉC 10° W

CITÉ QUÉBEC KECPART INTL NAD83

SPÉCIFICATION GPH 209/ TP 308

TEMPS DE VOL et DISTANCES de l'installation ou du point de repère au seuil de piste ou au point d'approche interrompue, selon le cas.

Coordonnées établies selon le système de référence géodésique nord-américain 1983.



CASE DES MINIMUMS

CATÉGORIE D'AÉRONEF:

- A - Jusqu'à 90 noeuds
(Gyravion inclus)
- B - 91 à 120 noeuds
- C - 121 à 140 noeuds
- D - 141 à 165 noeuds
- E - Au-dessus de 165 noeuds

La catégorie d'aéronef et le minimum d'approche correspondant sont déterminés par la vitesse à laquelle l'aéronef doit être manoeuvré.

HAUTEUR DE DÉCISION (DH)

ALTITUDE MINIMALE DE DESCENTE (MDA)

Hauteur de DH ou de la MDA au-dessus de la TDZE (HAT)

| CATÉGORIE | A | B | C | D |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ILS | 767 | (203) | 1/2 RVR 26 | |
| LOC | 880 | (311) | 1 RVR 50 | |
| NDB | 980 | (411) | 1 RVR 50 | |
| * APPROCHE INDIRECTE | 1080 | (511) 1 1/2 | 1080 | 1180 |
| | | | (511) 2 | (611) 2 |

Lorsque les feux d'approche de haute intensité sont inopérant le service consultatif de visibilité devient 3/4 RVR 40.

Service consultatif de visibilité en milles terrestres et valeur de la RVR.

Altitude minimale de descente pour approche indirecte

Hauteur de la MDA pour approche indirecte par rapport à l'altitude de l'aérodrome (HAA).

Minima d'approche indirecte

* Signifie qu'une restriction pour l'approche indirecte existe. Voir la vue en plan pour plus de détails.

Minima d'approche directe

ALTITUDE DE DÉCISION (DA)

CATÉGORIE D'AÉRONEF

ALTITUDE MINIMALE DE DESCENTE (MDA)

Hauteur de DH ou de la MDA au-dessus de la TDZE (HAT)

| CATÉGORIE | A | B | C | D |
|----------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| LNAV / VNAV | 800 | (338) | 1 RVR 50 | |
| LNAV | 840 | (378) | 1 1/4 | |
| * APPROCHE INDIRECTE | 980 | (503) 1 1/2 | 980 | 1080 |
| | | | (503) 2 | (603) 2 |

Service consultatif de visibilité en milles terrestres et valeur de la RVR.

Hauteur de la MDA pour approche indirecte par rapport à l'altitude de l'aérodrome (HAA).

Minima d'approche indirecte

* Signifie qu'une restriction pour l'approche indirecte existe. Voir la vue en plan pour plus de détails.

Altitude minimale de descente pour approche indirecte

Minima d'approche directe



TABLEAU DES MINIMUMS (MINIMUMS D'APPROCHE INDIRECTE DIFFÉRENTS)

| CATÉGORIE | A | B | C | D |
|--------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|---|
| VOR/DME | 1380 (471) | | 1 | |
| APPROCHE INDIRECTE | 1420 (508) 1 1/2 | 1420 (508) 2 | 1520 (608) 2 | |
| | | | | |
| VOR | 1580 (671) | | 1 1/4 | |
| APPROCHE INDIRECTE | 1580 (668) 1 1/2 | 1580 (668) 2 | | |

Indique que différents minimums d'approche indirecte existent, dépendant du type d'installation utilisé.

VOR/DME ou VOR PISTE 08

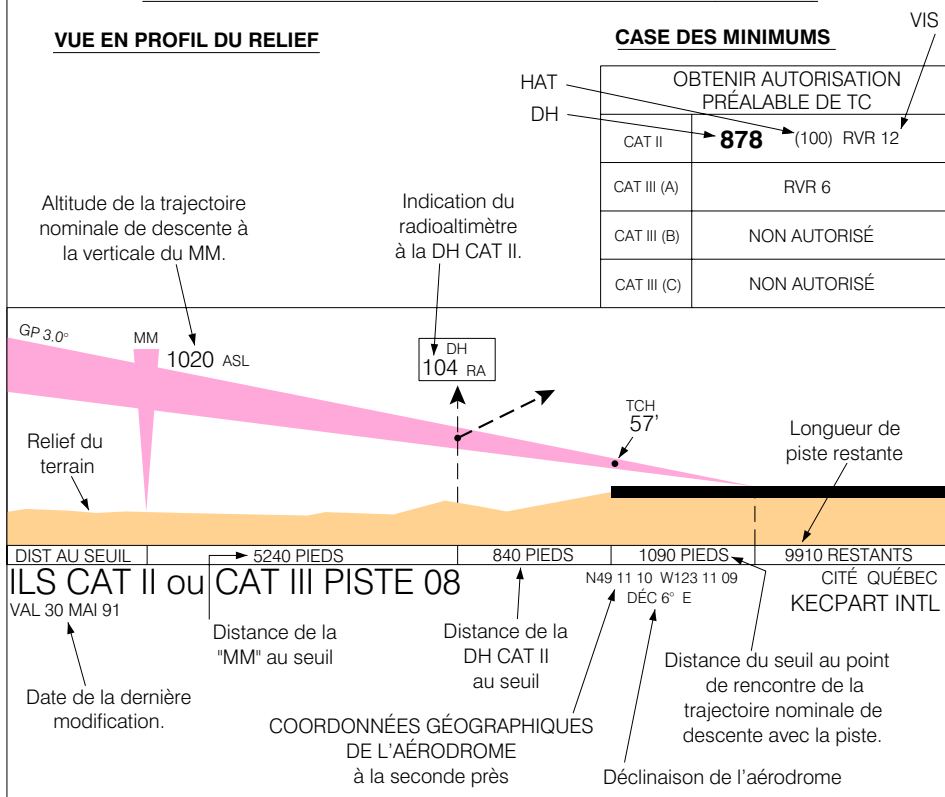
ILS CAT II ou CAT III VUE EN PROFIL DU RELIEF et CASE DES MINIMUMS

L'EXPLOITATION AÉRIENNE SUIVANT

LES MINIMUMS DE CATÉGORIE II ou CATÉGORIE III N'EST PAS PERMISE SAUF AVEC L'AUTORISATION EXPRESSE DE TRANSPORTS CANADA (MIL:NDHQ)

VUE EN PROFIL DU RELIEF

CASE DES MINIMUMS



© 2003 Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, Ministère des Ressources naturelles

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada: © 2003 NAV CANADA

CARTE D'AÉRODROME

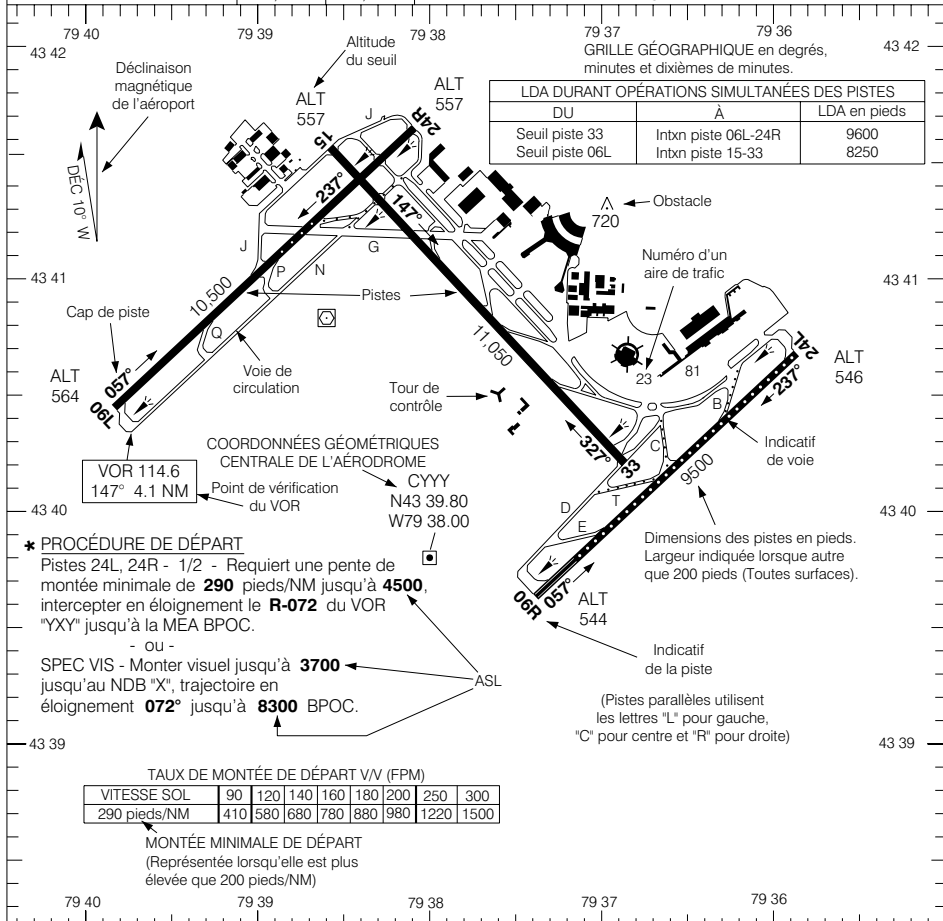
Géomatique Canada

| | | | | | | |
|---------------------|--|--------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| VOT 114.8 | ATIS 114.8 (Fr) 265.6 114.5 (Ang) 326.3 | CLNC DEL 121.3 | AIRE DE TRAFIC 122.4 | SOL 121.9 275.8 | TOUR 118.7 236.6 | DÉP 119.9 363.8 |
|---------------------|--|--------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------|

Les UNITÉS DE COMMUNICATION dotés de FRÉQUENCES PRINCIPALES sont indiqués de gauche à droite dans l'ordre d'utilisation prévu au départ. ● indique fonctionnement à heures limitées. Consulter le Supplément de vol Canada pour les heures d'opération et la liste des fréquences disponibles.

DISTANCES DÉCLARÉES

| | 06L | 24R | |
|------|--------|--------|--|
| TORA | 10,500 | 10,500 | ← TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage |
| TODA | 11,300 | 11,500 | ← TODA - Distance de décollage utilisable |
| ASDA | 10,500 | 10,500 | ← ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable |
| LDA | 10,500 | 10,500 | ← LDA - Distance d'atterrissage utilisable |



| DU | À | LDA en pieds |
|-----------------|---------------------|--------------|
| Seuil piste 33 | Intxn piste 06L-24R | 9600 |
| Seuil piste 06L | Intxn piste 15-33 | 8250 |

* PROCÉDURE DE DÉPART

Pistes 24L, 24R - 1/2 - Requiert une pente de montée minimale de **290** pieds/NM jusqu'à **4500**, intercepter en éloignement le **R-072** du VOR "YXY" jusqu'à la MEA BPOC.
 - ou -
 SPEC VIS - Monter visuel jusqu'à **3700** jusqu'au NDB "X", trajectoire en éloignement **072°** jusqu'à **8300** BPOC.

| VITESSE SOL | 90 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 250 | 300 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| 290 pieds/NM | 410 | 580 | 680 | 780 | 880 | 980 | 1220 | 1500 |

MONTÉE MINIMALE DE DÉPART
 (Représentée lorsqu'elle est plus élevée que 200 pieds/NM)

MINIMUM DE DÉCOLLAGE

Pistes 24L 24R: *
 Pistes 06L, 06R, 15, 33: 1/2



CARTE D'AÉRODROME

VAL 1 NOV 01 CHANGEMENT: Coord géométriques de I/A/D ajoutées

LÉGENDE DES CARTES D'AÉRODROME

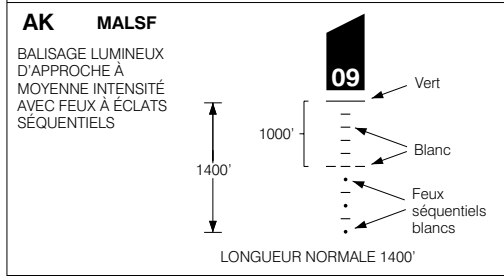
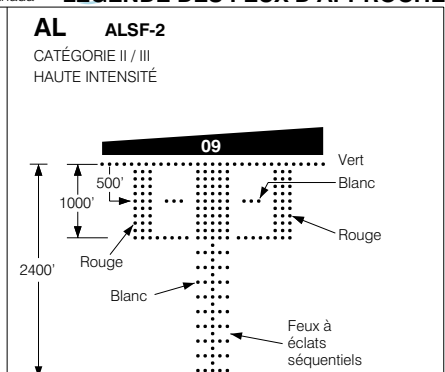
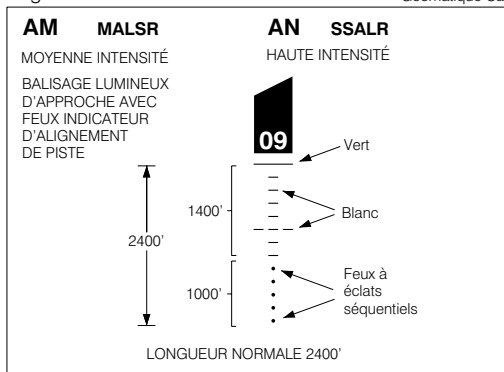
© 2001 Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, Ministère des Ressources naturelles
 Source des données aéronautiques civiles pour le Canada: © 2001 NAV CANADA



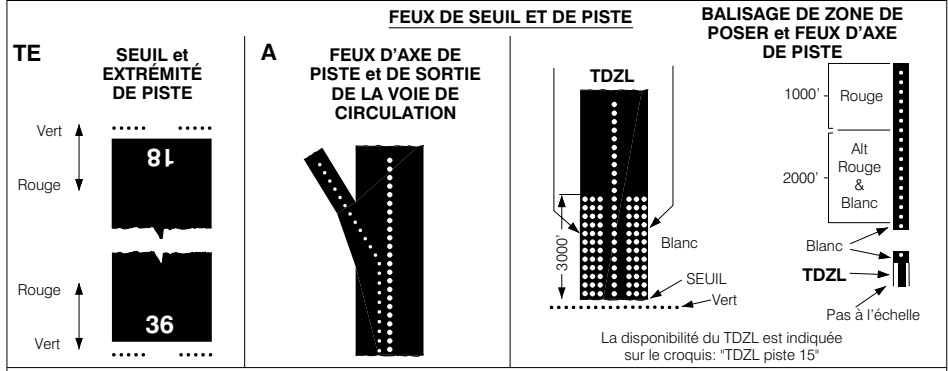
| | | |
|---|--|---|
| <p>AA RANGÉE SIMPLE GAUCHE</p> <p>ESPACES 200' BASSE INTENSITÉ</p> | <p>AC RANGÉE CENTRE</p> <p>CATÉGORIE II HAUTE INTENSITÉ (composée de haute intensité et du système AD)</p> <p>LONGUEUR MINIMALE 2400'</p> | <p>AD RANGÉE CENTRE</p> <p>BASSE INTENSITÉ</p> <p>LONGUEUR MINIMALE 2400'</p> |
| <p>AE RANGÉE CENTRE</p> <p>CATÉGORIE I HAUTE INTENSITÉ (composée de haute intensité et du système AD)</p> <p>LONGUEUR MINIMALE 2400'</p> | <p>AF RANGÉE CENTRE</p> <p>CALVERT MODIFIÉ DE HAUTE INTENSITÉ (composée de haute intensité et du système AD)</p> <p>NOTA: Contour du seuil feux VERTS aux bases MDN.</p> <p>LONGUEUR MINIMALE 2400' Les feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000'</p> | <p>AJ RANGÉE CENTRE</p> <p>BASSE INTENSITÉ</p> <p>LONGUEUR MINIMALE 2400' Les feux séquentiels à décharge de condensateur peuvent être installés sur les premiers 2000'</p> |
| <p>AO ODALS</p> <p>BALISAGE LUMINEUX D'APPROCHE OMNI- DIRECTIONNEL</p> <p>LONGUEUR NORMALE 1500'</p> | <p>AS FEUX D'IDENTIFICATION DE PISTE</p> <p>(FEUX À DÉCHARGE DE CONDENSATEUR UNIDIRECTIONNELS)</p> | <p>SF</p> <p>Les feux séquentiels à décharge de condensateur installés aux feux d'approche de certains aérodromes. Le système comprend les feux d'identification de piste.</p> <p>* Un petit astérisque après les lettres d'identification d'un système sur la carte d'atterrissage indique une modification au système de base. Voir le CFS pour les détails.</p> |

© 1998 Sa Majesté la Reine du Canada, Ministère des Ressources naturelles

Source des données aéronautiques civiles pour le Canada: © 1998 NAV CANADA



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



BALISAGE LUMINEUX D'AÉRODROME TÉLÉCOMMANDÉ (ARCAL)

Type J Pour allumer le balisage d'aérodrome pour une durée approximative de 15 minutes, appuyer 5 fois sur le bouton du microphone à l'intérieur d'un délai de 5 secondes. Le cycle de minutage peut être remis en marche n'importe quand en répétant la séquence de manipulation.
Remarques: Certains systèmes indiqueront l'arrêt du fonctionnement par un clignotement des feux, deux minutes avant de s'éteindre complètement. D'autres systèmes, n'offrent aucune indication de la fin du fonctionnement. Le système de commande fonctionne 24 heures par jour ou entre le coucher et le lever du soleil, sauf indications contraires.

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

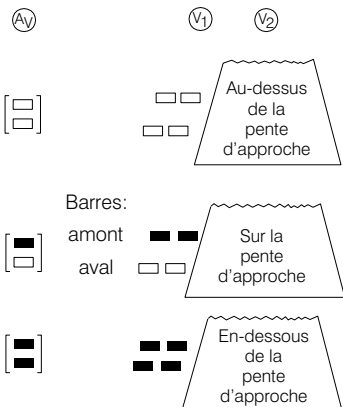


INDICATEUR VISUEL DE PENTE D'APPROCHE (VASIS)

LES BARRES SONT ÉRIGÉES SUR UN OU SUR LES DEUX CÔTÉS DE LA PISTE (Réf. AIP AGA).

- V₁ VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10'.
- V₂ VASIS À 2 BARRES pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25'.
- V₃ VASIS À 3 BARRES pour aéronefs gros porteurs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 45' (B-747 et plus petits).
- A_V AVASIS - VASIS simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10' (montrées entre les crochets, 2 unités de lumière).

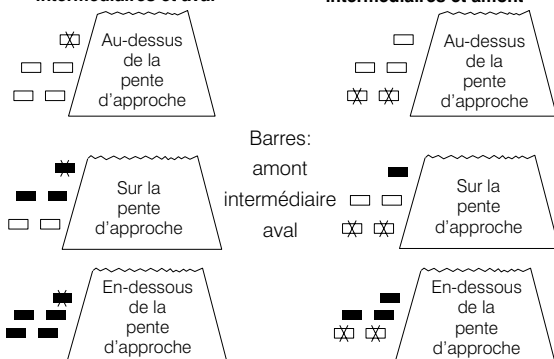
VASIS À DEUX BARRES



VASIS À TROIS BARRES (V₃)

Aéronefs conventionnels, utiliser les barres intermédiaires et aval

Aéronefs gros porteurs, utiliser les barres intermédiaires et amont



LÉGENDE: Blanc □ Rouge ■ Ne pas utiliser ☒ ■

INDICATEUR DE TRAJECTOIRE D'APPROCHE DE PRÉCISION (PAPI)

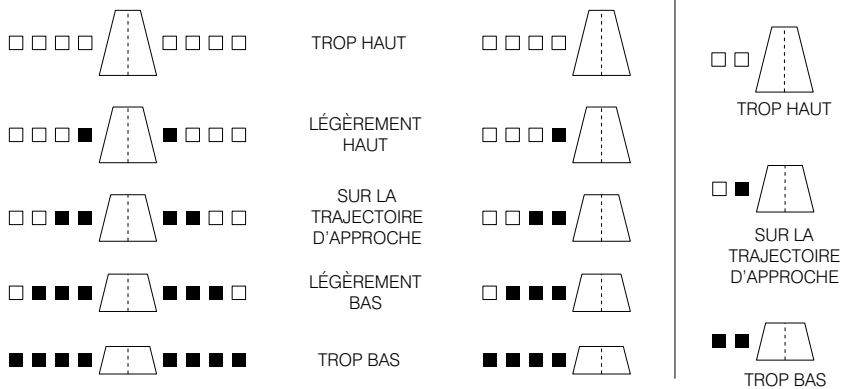
(P₁) (P₂) (P₃) (A_P)

- P₁ PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10'.
- P₂ PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 25'.
- P₃ PAPI pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 45'.
- A_P APAPI - PAPI simplifié pour aéronefs dont la hauteur entre les yeux et les roues peut atteindre 10'.

PAPI militaire

PAPI civil

APAPI



LÉGENDE: Blanc □ Rouge ■



ASR/PAR MILITAIRES

Tous les ASR/PAR militaires sont continuellement en service durant des conditions atmosphériques IFR, à moins d'indication contraire.

AVIS: Les ASR/PAR seront alertés automatiquement durant des conditions atmosphériques IFR, actuelles ou prévues, sur réception d'un plan de vol.

- ★ Les instructions du ASR/PAR seront diffusées sur la fréquence indiquée advenant une panne de communications VHF.

Ces hauteurs de décision (DH) s'appliquent seulement aux pilotes civils lorsque les limites du contrôleur radar sont supérieures aux limites publiées ci-dessous.

MINIMA CIVIL

| ENDROIT | PISTE | TDZE | DH ou MDA | HAT ou HAA | VIS & RVR | FRÉQUENCES | |
|-----------------------------|---------|------|-----------------|------------------|------------|------------|--------|
| Bagotville, QC | PAR-11 | 519 | 719 | 200 | 1/2 RVR 26 | 119.0 | 134.1 |
| | PAR-29 | 511 | 711 | 200 | 1/2 | 283.7 | 289.4 |
| Cold Lake, AB | PAR-13L | 1772 | 1972 | 200 | 1/2 | 119.4 | 134.1 |
| | PAR-22 | 1767 | 1967 | 200 | 1/2 | 279.8 | 289.4 |
| | PAR-31R | 1775 | 1975 | 200 | 1/2 RVR 26 | 294.6 | 336.0 |
| | | | | | | 378.5 | ★ 398P |
| Comox, BC | PAR-11 | 77 | 277 | 200 | 1/2 RVR 26 | 127.0 | 128.1 |
| | PAR-29 | 84 | 284 | 200 | 1/2 | 134.1 | 283.7 |
| | | | | | | 289.4 | 335.9 |
| | | | | | | 342.9 | 378.5 |
| Goose Bay, NF | PAR-08 | 160 | 360 | 200 | 1/2 RVR 26 | 118.1 | 121.2 |
| | PAR-26 | 153 | 353 | 200 | 1/2 | 269.6 | 279.8 |
| | | | | | | 289.4 | 336.5 |
| | | | | | | ★ 257P | |
| Greenwood, NS | PAR-08 | 85 | 285 | 200 | 1/2 | 118.1 | 134.1 |
| | PAR-26 | 88 | 288 | 200 | 1/2 RVR 26 | 258.6 | 283.9 |
| | PAR-31 | 92 | 292 | 200 | 1/2 | 289.4 | 378.5 |
| Moose Jaw, SK | PAR-10L | 1882 | 2100 | 218 | 1/2 | 134.1 | 135.3 |
| | PAR-28R | 1880 | 2080 | 200 | 1/2 RVR 26 | 274.5 | 289.4 |
| | | | | | | 308.3 | 349.4 |
| | | | | | | 374.1 | 378.5 |
| Shearwater, NS (Halifax) | PAR-10 | 167 | 367 | 200 | 3/4 | 128.1 | 134.1 |
| | PAR-16 | 136 | 336 | 200 | 1/2 | 289.4 | 346.6 |
| | PAR-28 | 132 | 332 | 200 | 3/4 | | |
| | PAR-34 | 127 | 327 | 200 | 1/2 | | |
| Trenton, ON | PAR-06 | 275 | 475 | 200 | 1/2 | 124.35 | 125.25 |
| | PAR-24 | 282 | 482 | 200 | 1/2 RVR 26 | 127.95 | 286.4 |
| | | | | | | 289.4 | 367.8 |
| | | | | | | ★ 215P | |