



# **Bienvenue à Montréal!**

**Briefing pour pilotes -  
CYUL  
Version 2024**

## Table des matières

1 - BUT DE CE DOCUMENT.....	3
2 - À PROPOS DE MONTRÉAL (ICAO : CYUL – IATA : YUL).....	3
3 - SCÈNES RECOMMANDÉES POUR CYUL.....	4
4 - FRÉQUENCES ATC ET SECTEURS.....	5
5 - PROCÉDURES D'ARRIVÉES À CYUL.....	6
6 - DIAGRAMME D'AÉROPORT.....	7
7 - CARTES.....	9
8 - PLANIFICATION DES ROUTES.....	9
9 - AUTORISATIONS AVANT DÉPART (PDC).....	9
10 - PROCÉDURE DE DÉPART CYUL2.....	10
11 - PISTES PRÉFÉRENTIELLES.....	10
12 - AUTRES INFORMATIONS.....	10

An English version of this document is available at <https://czul.ca/en/>, under the *TOOLS* tab.

## 1 - BUT DE CE DOCUMENT

Ce document est destiné aux fins de simulation seulement. Il ne doit pas être utilisé en aviation réelle. Son but est d'expliquer les procédures de départ et d'arrivée à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.



## 2 - À PROPOS DE MONTRÉAL (ICAO : CYUL – IATA : YUL)

L'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, ou simplement Montréal-Trudeau, anciennement l'Aéroport International Montréal-Dorval, est situé dans la ville de Dorval, sur l'île de Montréal, dans la province canadienne du Québec. Il est situé à +/- 15 km (8 milles) du centre-ville de Montréal.

Montréal-Trudeau est l'aéroport le plus achalandé au Québec et a accueilli 21.1 millions de passagers en 2023, ce qui en a fait le troisième aéroport plus achalandé au Canada, derrière Toronto-Pearson et Vancouver.

### 3 - SCÈNES RECOMMANDÉES POUR CYUL

#### Microsoft Flight Simulator 2020 (MSFS) :

- Gratuites : <https://flightsim.to/file/1691/cyul-montreal> & <https://flightsim.to/file/40647/cyul-enhancement>
- Payante : <https://mkstudios.pl/products/montreal-airport/>
- Payante : <https://orbxdirect.com/product/bmworldamsim-cyul-msfs>

#### P3D :

- Gratuite : Il n'y a pas de scène gratuite pour P3Dv3 ou P3Dv4. Les scènes pour FSX fonctionnent parfois.
- Payante : <http://www.flytampa.org/cyul.html>

#### X-Plane 11 :

- Gratuite : <https://gateway.x-plane.com/scenery/page/CYUL>
- Payante : [https://store.x-plane.org/CYUL--Montreal-International-Airport\\_p\\_892.html](https://store.x-plane.org/CYUL--Montreal-International-Airport_p_892.html)

#### FSX :

- Gratuite : <https://library.avsim.net/eseach.php?DLID=207483>
- Payante : <http://www.flytampa.org/cyul.html>

D'autres scènes gratuites de plusieurs aéroports de la FIR de Montréal pour **MSFS** et **FSX/P3D** peuvent être téléchargées ici:

- <https://www.jpfil.com/quebec-fs2020/index.htm>
- <https://www.jpfil.com/quebecfsx/index.htm>

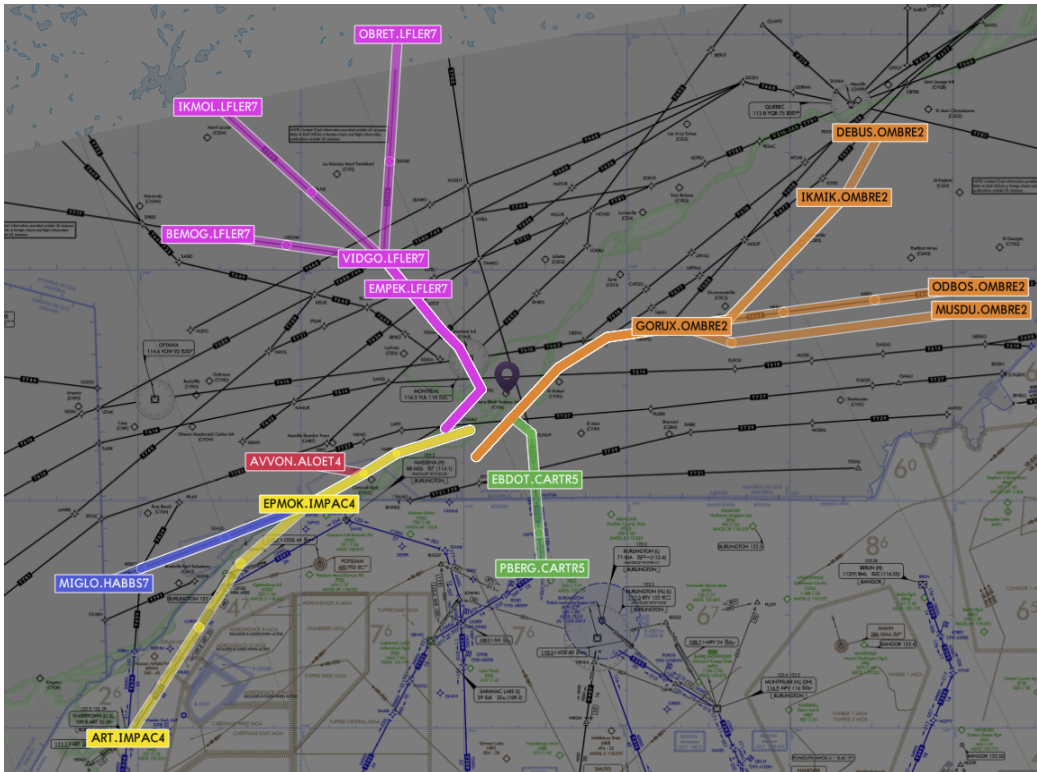
## 4 - FRÉQUENCES ATC ET SECTEURS

Position	Indicatif VATSIM	Fréquences	Cartes (Cliquer pour agrandir)
ATIS	CYUL_ATIS	133.700 et <a href="https://czul.ca/fr/">https://czul.ca/fr/</a>	<p><b>SECTEURS BAS (EN-DESSOUS DE FL290)</b></p> <p><b>SECTEURS HAUTS (FL290 ET AU-DESSUS)</b></p>
Autorisations	CYUL_DEL	125.600	
Tablier (Apron)	CYUL_RMP	122.075	
Tablier Est	CYUL_E_RMP		
Tablier Ouest	CYUL_W_RMP		
Sol	CYUL_GND	121.900	
Sol Est	CYUL_E_GND		
Sol Ouest	CYUL_W_GND		
Tour	CYUL_TWR	119.900	
Tour Sud	CYUL_S_TWR		
Tour Nord	CYUL_N_TWR		
Départs	CYUL_DEP	124.650	
Départs Nord	CYUL_N_DEP		
Départs Sud	CYUL_S_DEP		
Arrivées	CYUL_APP	132.850	
Arrivées Nord	CYUL_N_APP		
Arrivées Sud	CYUL_S_APP		
Arrivées Bas Niveau	CYUL_L_APP	126.900	
<b>Centre de Montréal - Bas Niveau (FL280 -)</b>			
Secteur Thurso	MTL_TH_CTR	128.775 (Défaut)	
Secteur Concordia	MTL_CN_CTR	124.275	
Secteur Hauterive	MTL_HV_CTR	134.650	
Secteur Baie-James	MTL_BJ_CTR	125.900	
Secteur Nuvilik	MTL_NK_CTR	135.100	
<b>Centre de Montréal - Haut Niveau (FL290 +)</b>			
Secteur Aylmer	MTL_AY_CTR	134.400 (Défaut)	
Secteur Drummond	MTL_DD_CTR	133.225	
Secteur Pontiac	MTL_PO_CTR	127.875	
Secteur Lévis	MTL_LE_CTR	123.925	
Secteur Manic	MTL_MC_CTR	132.625	
Secteur Noranda	MTL_NR_CTR	133.975	
Secteur Fontange	MTL_FG_CTR	134.325	
Secteur Brevoort	MTL_BZ_CTR	134.850	

## 5 - PROCÉDURES D'ARRIVÉES À CYUL

CYUL compte six (6) routes d'arrivées (Standard Terminal Arrival Routes - STAR) :

- **LFLER7:** Arrivées en provenance du nord et du nord-ouest ;
- **OMBRE2:** Arrivées en provenance du nord-est et de l'est ;
- **CARTR5:** Arrivées en provenance du sud et du sud-est ;
- **IMPAC4:** Arrivées en provenance du sud-ouest ;
- **HABBS7:** Arrivées en provenance de l'ouest ;
- **ALOET4:** Arrivées en provenance du nord-ouest.



Toutes les restrictions écrites sur le STAR (altitude et vitesse) DOIVENT être respectées par le pilote, jusqu'à et incluant la dernière altitude autorisée par l'ATC (mais ne descendez pas plus bas que l'autorisation). Les descentes par paliers peuvent être anticipées, pas besoin d'aviser l'ATC en arrivant à l'altitude autorisée.

Quelques-unes de ces arrivées sont des STAR RNAV ouvertes, ce qui signifie qu'elles se terminent à un point de cheminement terminal de vent arrière (Downwind Termination Waypoint – DTW) et non à un point de cheminement d'approche finale (Final Approach Course Fix – FACF).

Si vous ne recevez pas d'instructions d'approche avant d'atteindre le DTW, continuez de voler en ligne droite avec votre cap actuel et anticipez des vecteurs pour l'approche.

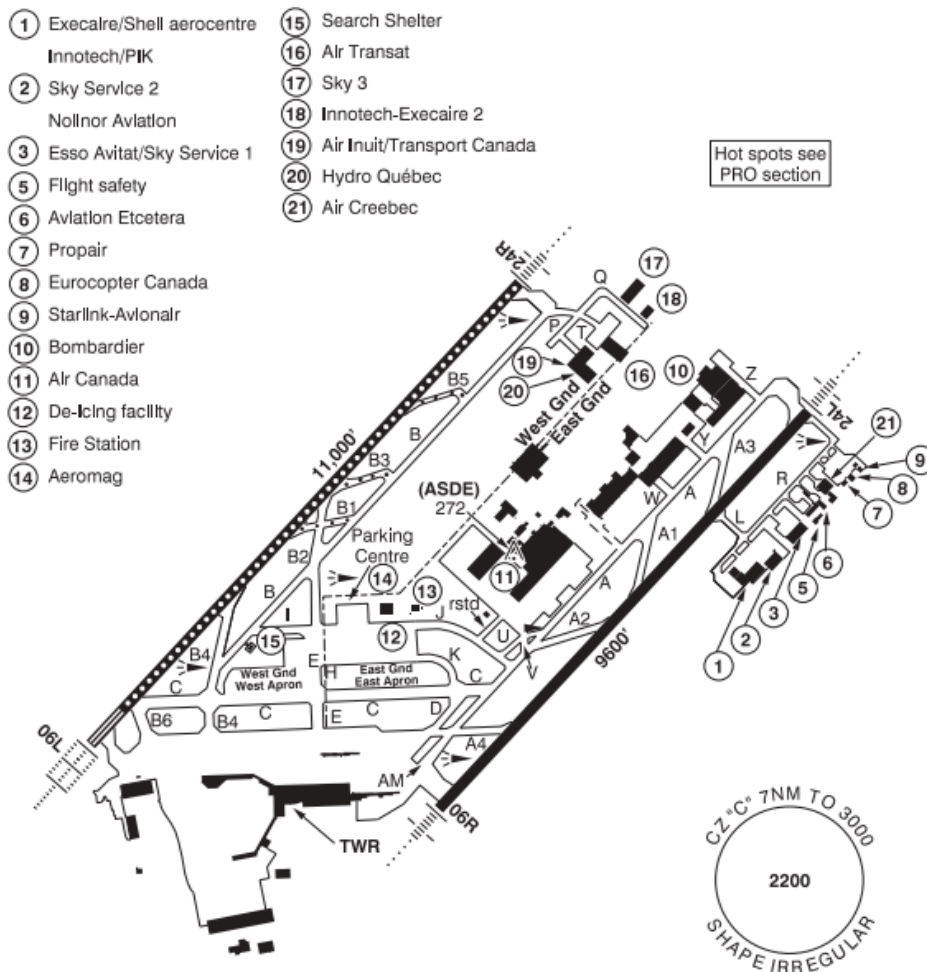
**IMPORTANT:** Ne tournez pas en base à moins d'avoir reçu l'autorisation de le faire.

## 6 - DIAGRAMME D'AÉROPORT

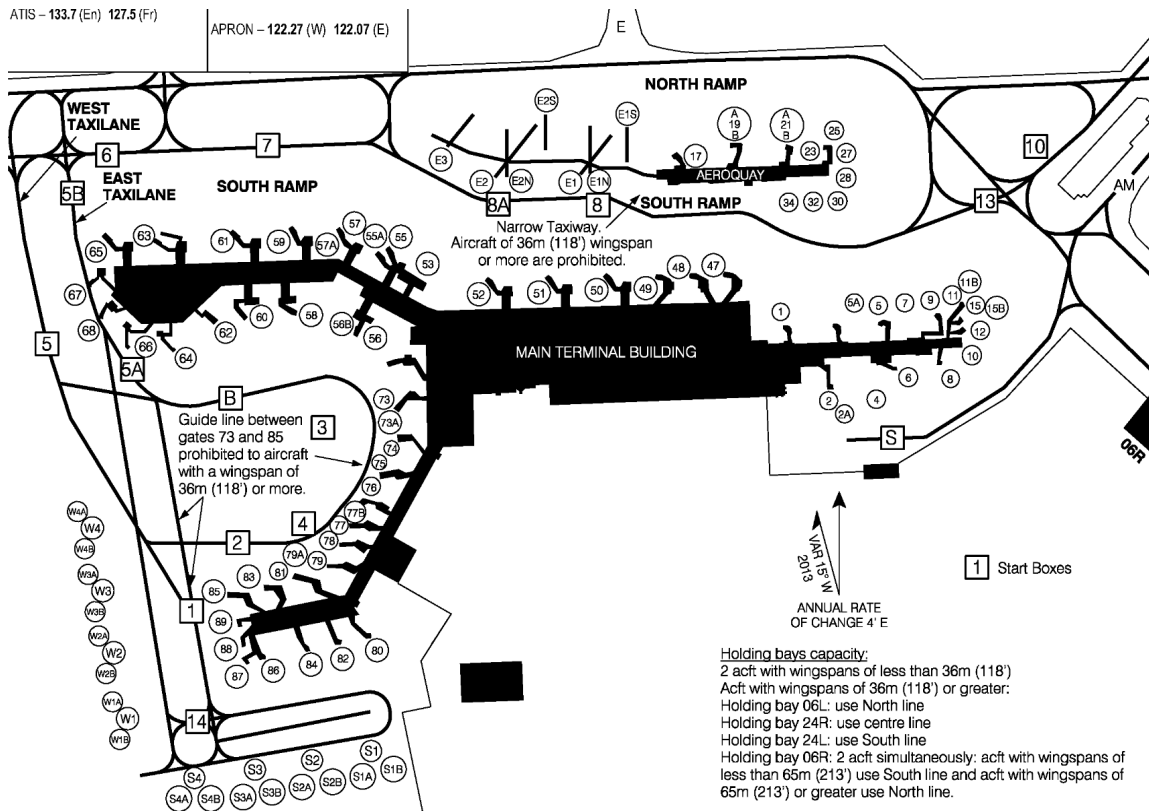
Il y a deux pistes parallèles à Montréal-Trudeau alignées dans la direction nord-est – sud-ouest.

L'aérogare est située au sud de l'aéroport, et la zone de l'aviation générale est aux nord-est (numéros 1 à 9 et 21). Lorsque requis, prière de faire référence aux FBOs en utilisant les noms utilisés dans la carte suivante. Veuillez aviser le Contrôleur Centre qui vous donnera l'assignation de piste initiale si vous planifiez terminer votre vol à la zone d'aviation générale, car cela pourrait avoir un impact sur l'assignation de piste finale.

Veuillez noter que de nombreux changements ont été apportés à l'aménagement au sol de CYUL au cours des dernières années, et la plupart, sinon toutes, les scènes ne sont **PAS** à jour avec ces changements. Veuillez toujours vous référer aux [cartes](#) disponibles, pas seulement à la signalisation au sol. Notamment, l'ancienne piste 10/28 est maintenant la voie de circulation Charlie (et ne requiert donc pas d'autorisation spécifique pour la traverser), et la majorité des voies de circulation donnant sur la piste 06G/24D ont été renommées.



Vous trouverez ci-dessous le détail du tablier principal, montrant les numéros de barrières :



Veuillez informer le contrôleur Sol ou Tablier au contact initial si vous voulez une barrière en particulier, sinon une vous sera assignée. Les arrivées internationales sont normalement envoyées aux barrières 50 à 68, les arrivées en provenance des États-Unis aux barrières 72 à 89, et les arrivées domestiques aux barrières 1 à 49.

CYUL est l'un des quelques aéroports au Canada où le Tablier est sous un contrôle positif de l'ATC. Les instructions doivent être suivies en tout temps. Les instructions de circulation vont référer à « rampe nord », « rampe sud », « ligne est » et « ligne ouest » tel qu'illustré ci-dessus pour vous guider vers votre barrière.

Il n'est pas nécessaire d'informer le contrôleur que vous êtes arrivé ou stationné à la barrière, car ceci contribue à une congestion de la fréquence.

**IMPORTANT:** La Rampe Sud entre les barrières 47 à 49 est interdite aux aéronefs avec une envergure supérieure à 36 mètres (118 pieds). Ceci implique que tous les appareils de type B757/A310 et plus gros doivent obligatoirement circuler par la Rampe Nord.

Il n'y a pas de zone dédiée au cargo à CYUL, car CYMX Montréal/Mirabel est l'aéroport cargo de la région. Pour les besoins de VATSIM, les vols cargos peuvent être dirigés vers les barrières éloignées W et S.



## 7 - CARTES

Des cartes à jour sont disponibles sur le site web de la FIR de Montréal pour tous les aéroports de la FIR. Celles de CYUL se trouvent ici : <https://czul.ca/fr/airport/CYUL/>

Des cartes sont également disponibles sur internet au <https://fltplan.com/> (gratuit, mais vous devez créer un compte) et au <https://www.navigraph.com/> (payant).

## 8 - PLANIFICATION DES ROUTES

Un système de routes IFR obligatoires a été établi pour assurer un flux systématique du trafic aérien dans la zone terminale. Si votre plan de vol ne respecte pas ces routes de départ, le contrôleur le modifiera en conséquence.

Les routes obligatoires pour CYUL se trouvent au bas de la page suivante : <https://czul.ca/fr/airport/CYUL/>

## 9 - AUTORISATIONS AVANT DÉPART (PDC)

Des autorisations avant départ (Pre-Departure Clearances - PDC) sont disponibles sur demande, en envoyant un message texte au contrôleur.

La PDC sera formatée comme ceci :

```
MONTREAL PRE-DEPARTURE CLEARANCE | CYUL CXA322 | TIME  
ISSUED 22 h 21 s | CREW MESSAGE CXA322 | TRANSPONDER 5245 |  
AIRCRAFT DH8D | CRUISE ALTITUDE FL190 | FILED ROUTE SINRO  
PESAC4 | USE SID CYUL1 | RUNWAY 24L | DESTINATION CYQB |  
CONTACT ATC UPON RECEIVE WITH PDC NUMBER 012A AND ATIS TO  
CONFIRM CLEARANCE
```

Au premier contact, appelez le contrôleur d'autorisations et mentionnez votre numéro de PDC et l'ATIS pour confirmer votre autorisation. Pour l'exemple ci-dessus, le pilote utiliserait la phraséologie suivante : « Autorisations de Montréal, CXA322 avec PDC numéro 012A et information Bravo. »

Vous pourriez également recevoir un message ressemblant à ceci :

```
PRE-DEPARTURE CLEARANCE | CXA322 | REJECTED – REVERT TO VOICE  
PROCEDURES
```

Dans ce cas, appelez le contrôleur en utilisant la phraséologie normale, et vous recevrez votre autorisation comme d'habitude.

## 10 - PROCÉDURE DE DÉPART CYUL2

Votre autorisation inclura l'instruction de voler la procédure de départ (SID) MONTRÉAL DEUX (CYUL2). Il est important pour fins d'évitements d'obstacles et de conflits que les pilotes suivent cette procédure. Elle doit être relue avec votre autorisation IFR.

- Suivez le cap de piste ;
- Aéronefs non réactés (hélices), maintenir 3000 pieds ;
- Aéronefs réactés (jet), maintenir 5000 pieds ;
- Anticipez des vecteurs vers la route assignée.

**IMPORTANT:** Ne montez pas plus haut ou ne virez pas en route avant d'avoir reçu l'autorisation de le faire.

Prenez note que le contrôleur peut vous donner des instructions différentes dépendant des conditions, et que des procédures d'atténuation de bruit peuvent interdire les virages sous une certaine altitude.

## 11 - PISTES PRÉFÉRENTIELLES

L'aéroport Montréal-Trudeau est localisé sur l'île de Montréal dans une zone densément peuplée. Dans le but de réduire le bruit ainsi que les autres impacts sur les communautés environnantes, un programme de pistes préférentielles a été instauré pour favoriser les opérations vers l'ouest.

Les pistes 24L/R seront utilisées jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds dans le but de maintenir les départs (la portion la plus bruyante d'un vol) au-dessus du lac Saint-Louis, au sud-ouest de l'aéroport

## 12 - AUTRES INFORMATIONS

Le service ATC dans la FIR de Montréal est disponible en anglais et en français. La langue que vous utiliserez lors du contact initial sera utilisée pour les communications subséquentes.

La vitesse maximale est de 250 nœuds pour les altitudes inférieures à 10 000 pieds, et de 200 nœuds dans un rayon de 10 milles nautiques jusqu'à 3000 pieds au-dessus de l'élévation de l'aérodrome contrôlé. Les vitesses typiques sont de 210 nœuds en vent arrière, 190 nœuds en base et 160 nœuds en finale pour les vols IFR.

Le calage altimétrique est en pouces de mercure (inHg), et la pression standard est de 29.92 au-dessus du FL180 (niveau de transition) inclusivement. Nous référons aux altitudes sous FL180, et aux niveaux de vol incluant et au-dessus du FL180 (ex. : 7000 pieds et non FL070, FL210 et non 21000 pieds). Au Canada, la phraséologie utilisée pour l'autorisation initiale de descente permet généralement aux pilotes de commencer la descente à leur discrétion, ou "lorsque prêt" (i.e. "ACA123, lorsque prêt, descendez FL290.")