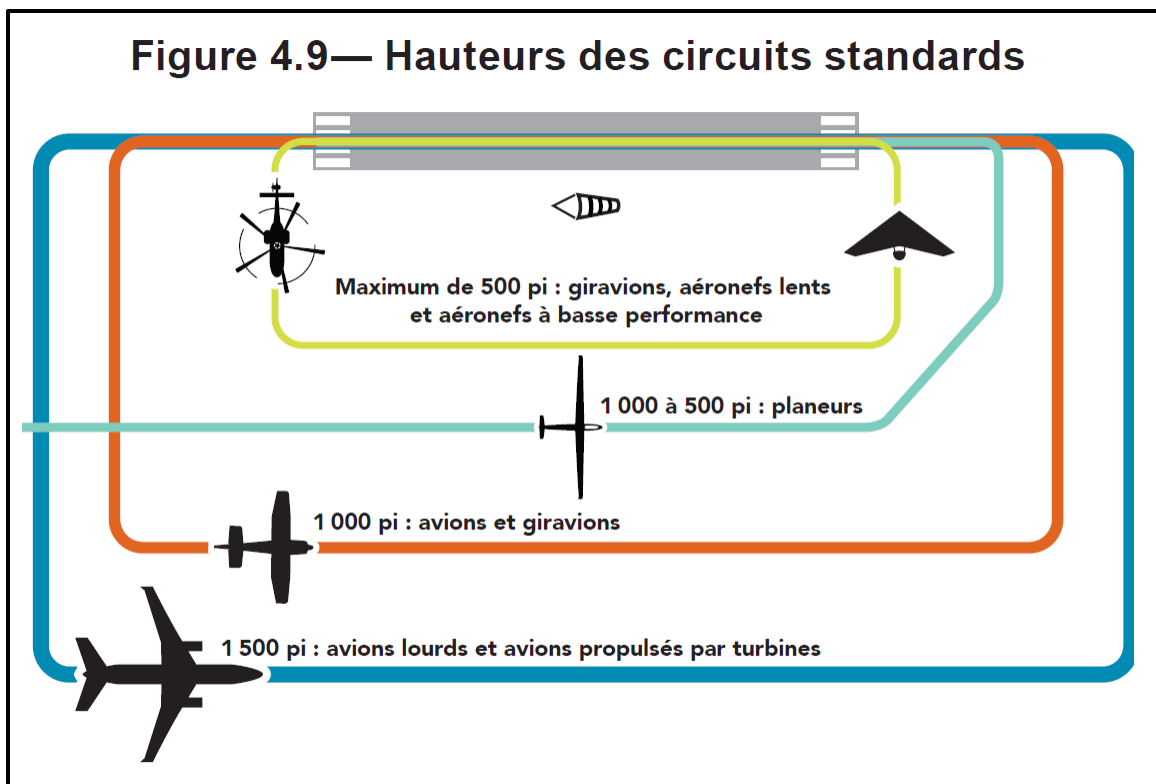


Procédures relatives aux circuits aux aérodromes non contrôlés

Source : Manuel d'information aéronautique (TP 14371F, 2025-1), RAC 4.5.2

Transports Canada dans la dernière édition du Manuel d'information aéronautique à clarifier les procédures relatives aux circuits aux aérodrome non contrôlés (On y identifie les modifications par un texte surligné en bleu). Nous reproduisons ici certaines de ces modifications. Notre article ne couvre pas toutes les clarifications apportées par Transports Canada. Notre but est d'attirer votre attention sur ces changements de sorte que vous fassiez votre propre suivi dans le Manuel d'information aéronautique pour en savoir plus. Ceci est d'autant plus important si vous planifiez assister à des rendez-vous aériens cet été.



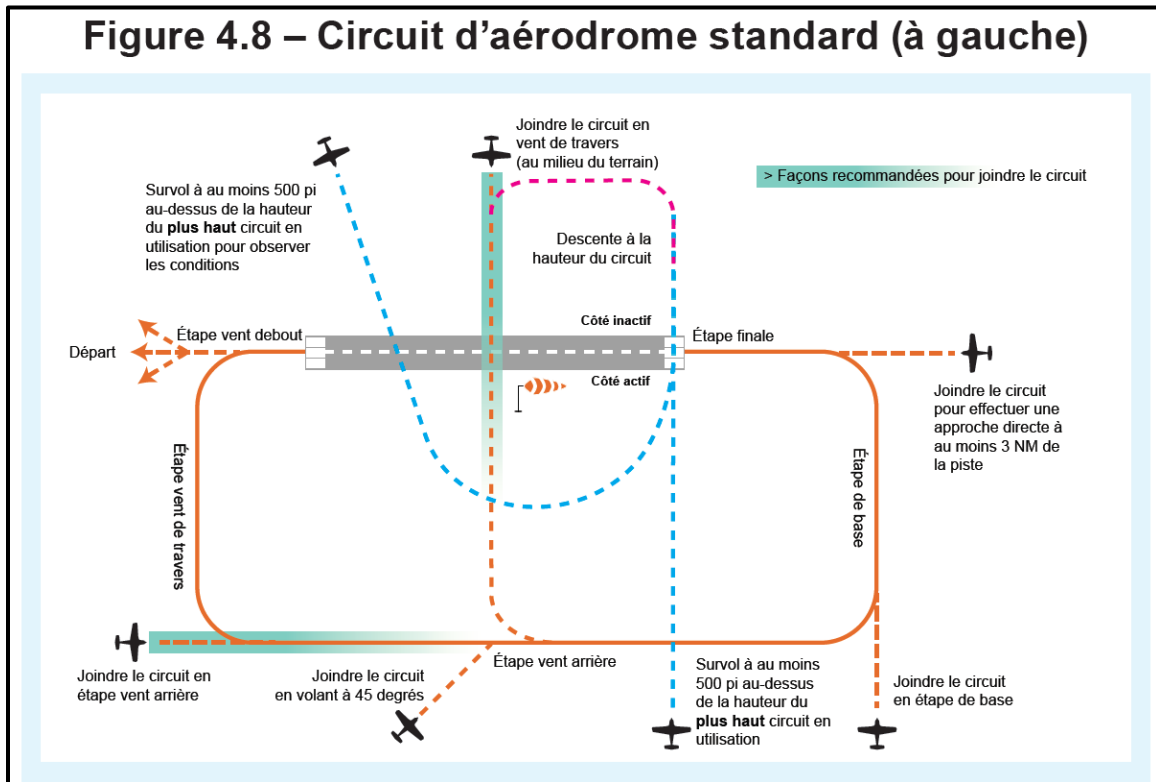
À moins qu'une altitude particulière de circuit d'aérodrome ne soit publiée dans le CFS pour l'aérodrome ou à moins que les conditions météorologiques n'indiquent le contraire, il est recommandé que :

1. Les pilotes d'avions à hélices effectuent le circuit à 1 000 pi AAE.
2. Les pilotes de gros avions et d'avions turbomoteurs effectuent le circuit à 500 pi au-dessus de l'altitude de circuit établie (généralement 1 500 pi AAE). Tous les pilotes doivent savoir que ces aéronefs volent généralement à une vitesse plus élevée que les avions légers à moteur à pistons ou à moteur électrique, qu'ils ont un rayon de virage plus élevé, et qu'ils effectuent des circuits plus grands.
3. Les pilotes de giravions suivent le circuit normalement emprunté par les avions ou un circuit similaire à celui emprunté par les avions, mais à une altitude plus basse (500 pi AAE) et plus près de la piste d'atterrissage. On peut s'attendre à ce que les pilotes

d'hélicoptères et d'autogires effectuent des atterrissages sans moteur (autorotation) qui se font à un angle d'approche très prononcé et à une vitesse de descente élevée (1 500 à 2 000 pi par minute). Si le CFS le précise, ce circuit peut se trouver du côté opposé de la piste par rapport à la circulation des aéronefs à voilure fixe lorsque la vitesse l'exige ou pour des exercices d'atterrissage en autorotation. Les pilotes d'hélicoptères peuvent choisir de partir ou d'arriver directement de la plate-forme d'héliport située sur l'aérodrome, de l'aire de trafic ou d'une voie de circulation afin d'éviter complètement le circuit des aéronefs à voilure fixe. Dans de tels cas, les pilotes d'hélicoptères doivent effectuer des appels radio clairs dans lesquels ils font part de leurs intentions et ils doivent s'assurer de rester bien à l'écart des circuits de piste, que ce soit pour le départ ou l'arrivée.

4. Les pilotes d'aéronefs plus lents et moins performants, comme certains avions ultra-légers, qui ne sont pas en mesure de respecter le schéma du circuit établi par l'aéronef à 1 000 pi du circuit AAE doivent effectuer un circuit à une altitude pas plus élevée de 500 pi AAE et à l'intérieur du circuit standard établi pour l'aérodrome. Le pilote peut modifier la grandeur du circuit de circulation en fonction des caractéristiques de performance de son aéronef. Si le CFS le précise, un aérodrome doté d'une aire d'atterrissage réservée aux avions ultra-légers peut avoir un circuit de circulation inférieur parallèle au circuit standard, avec des virages dans la direction opposée. Tous les pilotes doivent savoir que certains avions ultra-légers volent beaucoup plus lentement que certains autres aéronefs, qu'ils présentent des angles de décollage et d'approche très abrupts et effectuent des virages près de l'extrémité de la piste pour dégager la zone rapidement.
5. Les pilotes de giravions intègrent généralement le circuit en vent arrière à l'étape opposée à l'extrémité de départ de la piste, mais ils peuvent modifier leur approche pour s'adapter aux conditions. Les planeurs s'approchent généralement de la piste par vent arrière entre 500 et 1 000 pi AAE, et volent ensuite en diagonale entre l'étape vent arrière et l'étape de base. Si le CFS le précise, ce circuit peut se trouver du côté opposé de la piste par rapport à la circulation des aéronefs à moteur. On rappelle aux pilotes d'aéronefs à moteur que les planeurs ne peuvent généralement pas maintenir leur altitude dans un circuit et que, conformément à l'article 602.19 du RAC, un aérodyne entraîné par moteur doit céder le passage aux planeurs. Les planeurs suivront généralement une trajectoire d'approche finale plus abrupte (environ 8 degrés). Si une aire d'opération de planeurs est établie d'un côté d'une piste pour aéronefs à moteurs, cette aire sera généralement du même côté que le circuit de planeurs.
6. Les ballons ont la priorité sur toutes les autres catégories d'aéronefs et ne suivent pas de circuit standard.
7. Dans le cas où un circuit à droite est requis conformément à l'article 602.96 du RAC, il faut effectuer les procédures de circuit à l'opposé décrites dans le diagramme de circuit de gauche standard.

Entrée dans le circuit



- L'atterrissage et le décollage se font normalement sur la piste la plus alignée possible face au vent ou sur une piste parallèle à celle-ci. Cependant, comme la décision revient ultimement au pilote et que celui-ci est responsable de la sécurité de l'aéronef, le pilote peut utiliser une autre piste s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.
- À moins que les critères de distance par rapport aux nuages ne spécifient le contraire, les aéronefs à moteur doivent s'approcher du circuit du côté inactif. Toutefois, si le pilote a déterminé qu'il n'existe aucun conflit avec la circulation qui entre dans le circuit ou qui est établi à l'intérieur de ce dernier, l'aéronef peut entrer dans le circuit dans l'étape vent arrière (Figure 4.8). Lorsque l'aéronef entre dans le circuit du côté inactif, le pilote doit survoler la piste en palier à l'altitude du circuit. Il doit ensuite maintenir cette altitude jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de descendre pour l'atterrissage. Les approches directes sont déconseillées lorsque d'autres aéronefs sont dans le circuit de circulation, car elles peuvent provoquer un conflit avec d'autres aéronefs dans le circuit et augmenter le risque de collision en vol.
- S'il est nécessaire de survoler l'aérodrome avant d'entrer dans le circuit, il est recommandé de le faire à au moins 500 pi d'altitude au-dessus du circuit le plus élevé en service.
- La descente doit normalement se faire du côté inactif ou bien à l'écart du circuit.
- Aux aérodromes non situés à l'intérieur d'une zone MF, en l'absence de procédures MF, les aéronefs à moteurs doivent approcher le circuit du côté inactif. Toutefois, si le pilote a déterminé qu'il n'existe aucun conflit avec la circulation qui entre dans le circuit ou qui est établi à l'intérieur de ce dernier, l'aéronef peut entrer dans le circuit dans l'étape vent

arrière (Figure 4.8). Les approches directes sont déconseillées lorsque d'autres aéronefs sont dans le circuit de circulation, car elles peuvent provoquer un conflit avec d'autres aéronefs dans le circuit et augmenter le risque de collision en vol.

- f) Aux aérodromes situés à l'intérieur d'une zone MF, lorsqu'il est possible d'obtenir des renseignements consultatifs d'aérodrome, l'entrée dans le circuit peut se faire directement dans l'étape vent arrière ou à un angle de 45° par rapport à celle-ci, ou bien directement dans l'étape de base ou finale (Figure 4.1). Les pilotes doivent faire attention aux autres aéronefs en VFR qui pénètrent dans le circuit à ces endroits et aux aéronefs en IFR qui font des approches directes ou indirectes.
- g) Aux aérodromes situés à l'intérieur d'une zone MF, lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir des enseignements consultatifs d'aérodrome, les aéronefs à moteurs doivent approcher le circuit d'aérodrome du côté inactif. Toutefois, si le pilote a déterminé qu'il n'existe aucun conflit avec la circulation qui entre dans le circuit ou qui est établi à l'intérieur de ce dernier, l'aéronef peut entrer dans le circuit dans l'étape vent arrière (Figure 4.8), ou selon les procédures détaillées au sous-alinéa f) ci-dessus. Les approches directes sont déconseillées lorsque d'autres aéronefs sont dans le circuit de circulation, car elles peuvent provoquer un conflit avec d'autres aéronefs dans le circuit et augmenter le risque de collision en vol.

