

## LECON N° 26 DIFFERENTS TYPES DE CIRCUITS APPROCHE INTERROMPUE & REMISE DE GAZ

### A) DIFFERENTS TYPES DE CIRCUITS

**Objectif** : Choisir et respecter un type particulier de circuit de piste pour adapter la trajectoire autour d'un aérodrome ou d'une piste ULM , en fonction des conditions météorologiques, de trafic et d'environnement pour rejoindre un plan d'approche.

**Préambule** : Le choix définitif de circuit se fera soit sur ordre du contrôleur, soit sur suggestion de l'agent AFIS, soit en fonction des informations recueillies au départ ou à l'arrivée lors de la verticale, effectuée à 500 ft au dessus de l'altitude du tour de piste (à retrouver sur la carte VAC ou les infos de BASULM, en règle générale à 1000 ft sol pour les aérodromes, 500 ft sol pour les pistes ULM).

#### 1) Le circuit standard

C'est le circuit à adopter pour une arrivée sur un terrain inconnu ou peu documenté, à 500 ou 1000 ft sol selon qu'il s'agit d'un terrain ULM ou avion, comprenant deux virages à 180° à inclinaison de 20°, en montée initiale et en fin de vent arrière après prise d'un repère d'éloignement (1 minute de vol ou gisement de 45° sur le seuil de piste).

#### 2) Le circuit rectangulaire

C'est le circuit classiquement publié pour les aérodromes et aéroports ouverts à la CAP (circulation aérienne publique). Les branches de vent traversier et d'étape de base sont agrandies permettant un éloignement de la piste de 2 nm ou 1 minute de vol. Les repères géographiques caractéristiques sont dessinés sur la carte VAC, ainsi que les zones interdites de survol, les sens de tour de piste, les trajectoires et points de reports des axes de départ et d'arrivée.

#### 3) Le circuit basse hauteur ou circuit court

Il s'effectue en règle générale (à adapter à chaque situation d'urgence) à 300 ft sol avec un éloignement permettant à tout moment une prise de terrain en vol plané. C'est celui qu'il faudra adopter en cas d'anomalie moteur ou instrumentation (badin, bille, variomètre) afin de permettre une montée initiale à puissance réduite et la plus courte possible, et permettant d'effectuer le circuit à puissance réduite et un posé en toute sécurité.

#### 4) Le circuit adapté

C'est un circuit standard ou rectangulaire modifié permettant d'éviter le survol de zones précises notamment situées dans l'axe d'approche ou de montée initiale d'une piste. Une carte (VAC ou BASULM) ainsi que des renseignements pris auprès du gestionnaire permet d'en connaître précisément les caractéristiques. Il également peut comporter aussi une procédure anti-bruit.

### B) APPROCHE INTERROMPUE ET REMISE DE GAZ

A tout moment durant l'approche, en cas de survenue d'un événement indésirable (météo, état de la piste, trafic interférant,...) la remise de gaz s'impose afin de retourner en début de vent arrière et reprendre le circuit de piste complet.

A l'altitude de décision, soit 100 ft sol, la stabilisation des paramètres axe - plan - vitesse est impérative, ainsi que l'horizontalité des ailes. En l'absence de l'un de ces paramètres, la remise de gaz s'impose.

La remise de gaz s'effectuera en appliquant la puissance maximale franchement (mais pas brutalement) et la prise d'une assiette positive immédiatement après, en gardant l'axe de piste et en annonçant à la radio « remise de gaz ». La pente de montée standard est enfin appliquée jusqu'à l'altitude du tour de piste.