

LECON N° 23 DIFFERENTS TYPE DE CIRCUITS INTEGRATION DANS UN CIRCUIT ULM

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Choisir un circuit en fonction de consignes particulières ou à des situations dégradées (météo, problème technique). Réaliser une intégration sécurisée et spécifique aux terrains ULM.	Année	Item
		2	23
Les mots-clefs à retenir	Circuits standard - rectangulaire - Adapté - Basse hauteur - Intégration ULM	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Tour de piste, intégration, aérodrome AFIS / contrôlé	Briefings 12, 13, 16 & 22	

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 (en hippodrome)

C'est le circuit à adopter pour une arrivée sur un aérodrome inconnu ou peu documenté, à 1000ft sol, comprenant deux virages à 180° à inclinaison de 15° (taux standard), en montée initiale et en fin de vent arrière après prise d'un repère d'éloignement (1 minute de vol ou 2Nm / 3km).

2) Le circuit rectangulaire

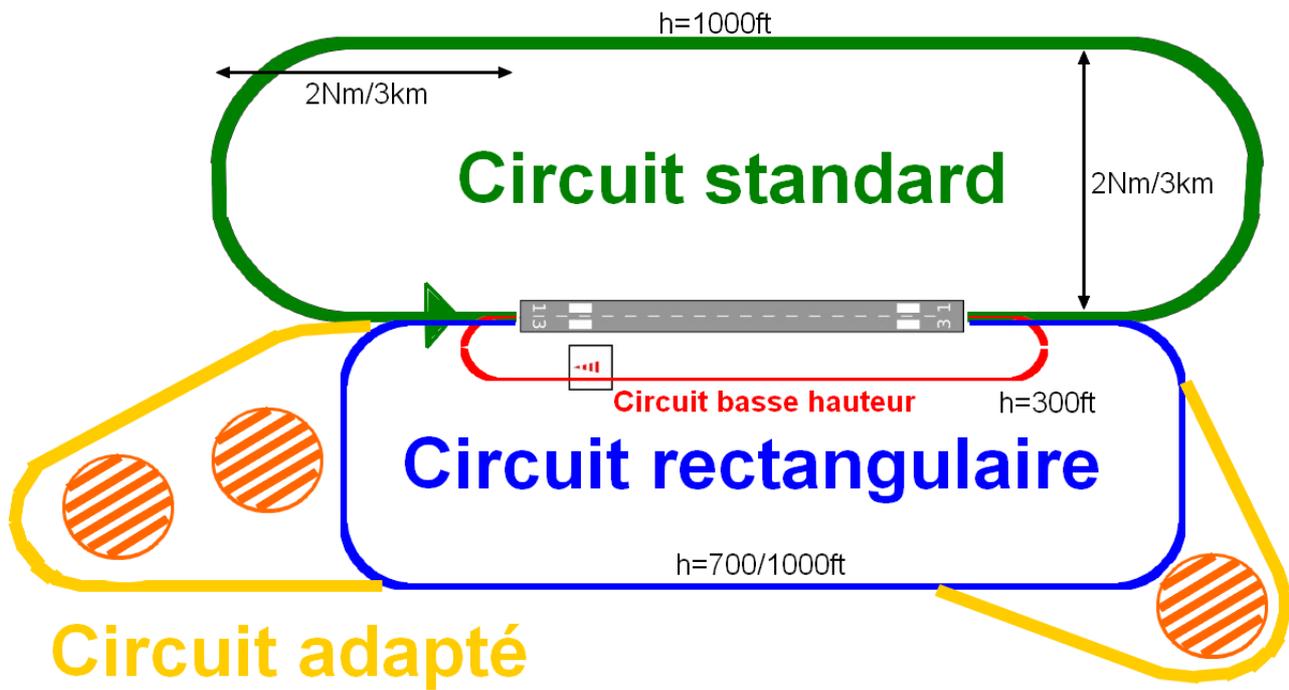
C'est le circuit classiquement publié pour les aérodromes et aéroports ouverts à la CAP (circulation aérienne publique) ne présentant pas de consignes ou restrictions particulières. Les branches de vent traversier et d'étape de base sont agrandies permettant un éloignement de la piste de 2 nm ou 1 minute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

3) Le circuit basse hauteur ou circuit court

Préconisé uniquement en situation dégradée (plafond météo insuffisant, panne mineure au décollage), 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. La montée initiale sera, dès l'apparition du risque, menée à puissance réduite avec un virage en vent traversier le plus tôt possible, suivie d'un circuit à puissance réduite en configuration atterrissage maintenue, une prise de terrain en U et un atterrissage complet.

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 au décollage sur un QFU spécifique. Dans ce cas, on réalisera une montée initiale à Vz max avec un virage en vent traversier le plus tôt possible



B) INTEGRATION DANS UN CIRCUIT ULM

A l'arrivée sur les terrains ULM, après prise d'informations soit sur le fichier BASULM et/ou auprès du propriétaire / gestionnaire de la base (autorisation requise sauf mention contraire), l'intégration se fait généralement par l'intérieur du circuit afin de ne pas survoler les habitations alentour, mais toujours en début de vent arrière et en vision permanente de la montée initiale et du vent traversier.

Attention, la radio n'étant pas obligatoire sur les terrains ULM, il est TRES fréquent de rencontrer des appareils (pendulaires, multiaxes) non identifiés sur la fréquence ULM (125,335Mhz). L'inspection visuelle permanente à l'arrivée (verticale) et en tour de piste est essentielle. Il n'y a pas de priorité spécifique aux appareils sans radio, mais la meilleure attitude est de considérer que si vous l'avez vu, lui n'est peut-être pas conscient de votre présence. Effectuer un virage à 360° de retardement pour passer derrière, ou différer son intégration permettra de garder un visuel sur le trafic et est une solution généreuse et sage.