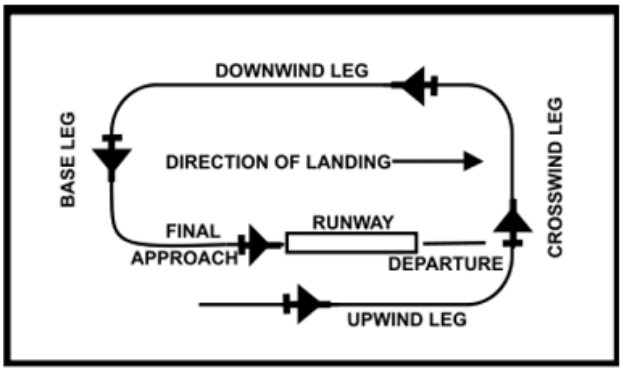
Le circuit

L'entraînement en circuit offre aux pilotes, débutants comme expérimentés, une occasion essentielle de mettre en pratique des compétences indispensables à la sécurité. Si YYJ fournit les installations nécessaires, ce sont les contrôleurs de la circulation aérienne qui veillent à ce que l'entraînement se déroule de façon sécuritaire et efficace.

« Le circuit » désigne un trajet défini dans l'espace aérien autour de l'aéroport, où les pilotes peuvent effectuer une boucle d'entraînement leur permettant d'enchaîner une série de décollages et d'atterrissages dans un court laps de temps. C'est beaucoup plus efficace et utile que de voler d'un aéroport à un autre. En augmentant le nombre et la fréquence des manœuvres qu'ils peuvent effectuer en peu de temps, les pilotes sont exposés à un large éventail de conditions et peuvent perfectionner leurs techniques par la pratique.



Les étapes d'un circuit standard : montée initiale (upwind), vent de travers (crosswind), vent arrière (downwind), étape de base (base) et approche finale (final approach).

Cette occasion est cruciale pour tous les pilotes, débutants ou expérimentés, y compris ceux qui ont récemment effectué des travaux d'entretien ou de réparation sur leur aéronef. Qu'un pilote accumule des heures de vol dans le cadre d'un programme de formation ou pour satisfaire aux exigences d'une licence, les heures de pratique constituent un élément important de la sécurité aérienne pour tous. Les élèves qui s'exercent aujourd'hui à bord de petits aéronefs seront les pilotes de ligne de demain.

> Les circuits sont permis à toute heure, puisque l'aéroport est ouvert aux vols 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Toutefois, l'école de pilotage locale, le Victoria Flying Club, a volontairement accepté de ne pas effectuer de vols d'entraînement après 22 h.

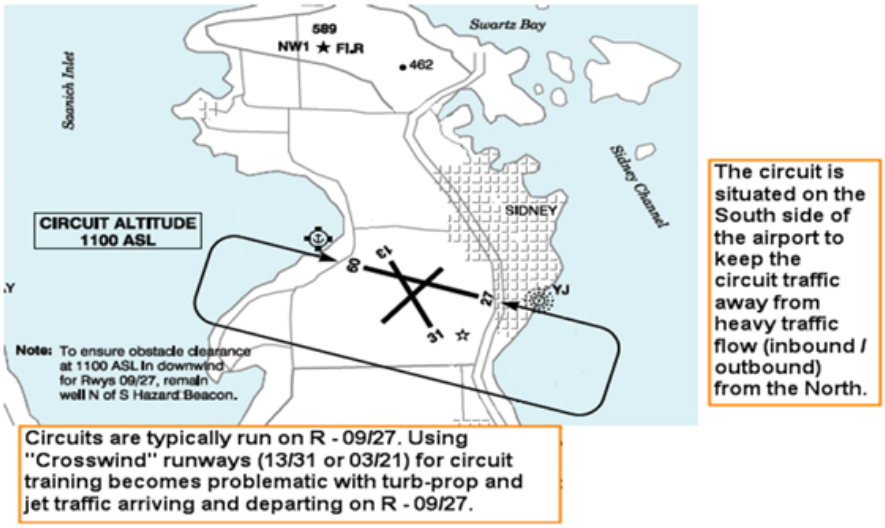
Comment détermine-t-on le moment où un circuit peut être effectué?

Un circuit comprend toutes les phases du vol : décollage, montée, virages, vol en palier, descente et atterrissage, le tout dans un format compact. Plusieurs circuits peuvent être effectués dans un délai relativement court, ce qui optimise les avantages de l'entraînement tout

en limitant le temps de vol. Il n'y a pas de moments précis dans la journée où les circuits sont privilégiés ou planifiés. Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) fonctionne selon le principe du « premier arrivé, premier servi », en tenant compte de la sécurité et de la rapidité. En général, les aéronefs en circuit sont déroutés ou retardés lorsqu'il faut les intégrer à la circulation commerciale.

Pourquoi ne pas simplement envoyer les aéronefs au-dessus de l'eau, loin de chez moi?

Le schéma ci-dessous montre le circuit pour les pistes 09 et 27. Ce sont les circuits les plus utilisés à Victoria. Malheureusement, un aéronef qui décolle de la piste 09 ou de la piste 27 pour entrer dans le circuit doit survoler la péninsule pendant l'étape vent arrière, en vue de la phase d'atterrissage. À l'occasion, nous (l'ATC) demandons à un aéronef d'effectuer le circuit du côté nord de l'aéroport pour des raisons de circulation, mais la plupart du temps, les aéronefs en circuit demeurent du côté sud, conformément au circuit publié (ci-dessous).



Circuit des pistes 09 et 27 à YYJ (altitude : 1 100 pi ASL). Le circuit est situé au sud de l'aéroport, à l'écart de la circulation importante provenant du nord. Les pistes secondaires (13/31 et 03/21) sont peu utilisées pour l'entraînement en circuit, car elles nuiraient aux turbopropulseurs et aux avions à réaction qui utilisent les pistes 09/27.

Les circuits de jour sont-ils différents des circuits de nuit?

Oui. L'altitude du circuit à Victoria est de 1 100 pi ASL (au-dessus du niveau de la mer), de jour comme de nuit. Toutefois, lors des circuits de nuit, le pilote doit monter dans l'axe de la piste jusqu'à 1 100 pi ASL avant d'amorcer le virage vers l'étape vent de travers. Ainsi, l'aéronef sera en vol en palier à 1 100 pi ASL dans l'étape vent arrière (afin de limiter le bruit).

Lorsque les circuits sont effectués de jour, le pilote amorce habituellement le virage vers l'étape vent de travers entre 300 et 500 pi ASL. L'aéronef se trouve donc souvent encore en montée vers 1 100 pi lorsqu'il entre dans l'étape vent arrière.