



## Circulaire d'information

**Sujet :** Information sur la hauteur entre les yeux du pilote et les roues d'un aéronef

Bureau émetteur :	Aviation civile	Numéro de document :	CI 700-026
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	7528155-V7	Date d'entrée en vigueur :	2012-08-07

---

### TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements.....	2
<b>2.0</b>	<b>RÉFÉRENCES ET EXIGENCES.....</b>	<b>2</b>
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés.....	2
2.3	Définitions et abréviations.....	2
<b>3.0</b>	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>LIGNES DIRECTRICES.....</b>	<b>3</b>
<b>5.0</b>	<b>GESTION DE L'INFORMATION.....</b>	<b>4</b>
<b>6.0</b>	<b>HISTORIQUE DU DOCUMENT.....</b>	<b>4</b>
<b>7.0</b>	<b>BUREAU RESPONSABLE.....</b>	<b>4</b>

## 1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

### 1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de communiquer aux exploitants aériens et aux pilotes l'information à jour sur les indicateurs de pente d'approche et la hauteur entre les yeux et les roues (EWH) d'un avion en configuration d'atterrissage, qui a été publiée dans l'édition d'octobre 2011 du *Manuel d'information aéronautique* (AIM) de Transports Canada.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tous les exploitants aériens et pilotes.

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec les présents documents :
  - a) Publication de Transports Canada, TP n° 14371F, *Manuel d'information aéronautique*;
  - b) Publication de Transports Canada, TP n° 312F, *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*.

### 2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

### 2.3 Définitions et abréviations

- 1) La **définition** suivante s'applique aux fins du présent document :
  - a) **Hauteur entre les yeux et les roues** : Distance verticale existant entre les yeux du pilote et la partie la plus basse de son aéronef à la hauteur de survol du seuil, à la masse maximale autorisée à l'atterrissage en vertu du certificat et en configuration d'atterrissage normale pour ce type d'aéronef et une pente de descente donnée.

**Remarque :**

*Il est important d'indiquer qu'il ne s'agit pas ici de la dimension d'un aéronef immobilisé sur l'aire de trafic. Il s'agit en fait de la distance verticale en configuration d'atterrissage alors que l'aéronef adopte un angle de cabrage permettant à la trajectoire des roues de suivre l'angle de la pente de descente. L'EWH est habituellement indiquée pour une*

*pente de descente de trois degrés, mais elle peut être différente pour d'autres pentes de descente.*

- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AIM** :  *Manuel d'information aéronautique;*
  - b) **APAPI** : Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié;
  - c) **EWH** : Hauteur entre les yeux du pilote et les roues d'un aéronef en configuration d'atterrissage;
  - d) **FCOM** : Manuel d'exploitation de l'équipage de conduite;
  - e) **PAPI** : Indicateur de trajectoire d'approche de précision;
  - f) **VASI** : Indicateur visuel de pente d'approche.

### 3.0 CONTEXTE

- 1) Les indicateurs de pente d'approche se divisent en deux groupes : les indicateurs de trajectoire d'approche de précision (PAPI), les indicateurs de trajectoire d'approche de précision simplifiés (APAPI) et les indicateurs visuels de pente d'approche (VASI). Le premier indicateur est considéré comme la norme dans le TP n° 312, tandis que le deuxième n'est plus jugé comme étant la norme, mais il continue d'être utilisé dans certains aéroports.
- 2) Il a été déterminé que le fait pour un aéronef d'être guidé par un indicateur de pente d'approche incompatible à l' hauteur entre les yeux du pilote et les roues (EWH) d'un aéronef en configuration d'atterrissage constituait un facteur contributif aux accidents d'aéronefs.
- 3) L'EWH d'un aéronef en configuration d'atterrissage est un paramètre d'importance à prendre en considération pour déterminer si, sur le plan opérationnel, un aéronef d'un type donné doit utiliser un VASI ou un PAPI/APAPI.
- 4) L'information à jour sur les indicateurs de pente d'approche et leurs liens avec les EWH d'un aéronef figure dans le  *Manuel d'information aéronautique* (AIM) paru en octobre 2011.

### 4.0 LIGNES DIRECTRICES

- 1) Les exploitants aériens et les pilotes devront s'assurer que l'indicateur de pente d'approche convient au type d'aéronef qu'ils utilisent, d'après l'information au sujet de l'EWH pour l'aéronef.
- 2) Si l'EWH ne figure pas dans le manuel de vol ou dans tout autre manuel autorisé (p. ex. le  *Manuel d'exploitation d'équipage de conduite*), il faudrait communiquer avec le constructeur afin d'obtenir l'information relative à l'EWH pour le type d'aéronef en question.
- 3) Il est possible de trouver les coordonnées de la plupart des constructeurs en effectuant une recherche de certificats en ligne dans le Système national d'approbation de produits aéronautiques (NAPA) de Transports Canada, à l'adresse : Certificats émis en ligne – NAPA : Recherche de certificat.
- 4) L'EWH d'un aéronef en configuration d'atterrissage devrait être en fonction des derniers renseignements concernant le VASI ou le PAPI/APAPI.

**Remarque :**

*Si la compatibilité de l'EWH et de l'indicateur de pente d'approche n'est pas évaluée, cela pourrait entraîner la réduction de la marge de franchissement de relief et, dans certains cas, un contact prématuré avec le relief.*

**5.0 GESTION DE L'INFORMATION**

- 1) Sans objet.

**6.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT**

- 1) Sans objet.

**7.0 BUREAU RESPONSABLE**

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel :

[AARTInfoDoc@tc.gc.ca](mailto:AARTInfoDoc@tc.gc.ca)

Le directeur des Normes,  
Aviation civile  
Transports Canada

[original signé par Jacqueline Booth pour]

Aaron McCrorie

-----  
*Les documents et les pages Web internes de Transports Canada mentionnés dans ce document sont disponibles sur demande auprès du bureau responsable.*