

Aérodrome

L'aérodrome – qui comprend pistes, voies de circulation et aires de stationnement des avions – couvrira en phase ultime, 17,000 acres (7,000 hectares). Cette vaste superficie assure une plus grande sécurité pour les futures étapes de la construction de l'aéroport.

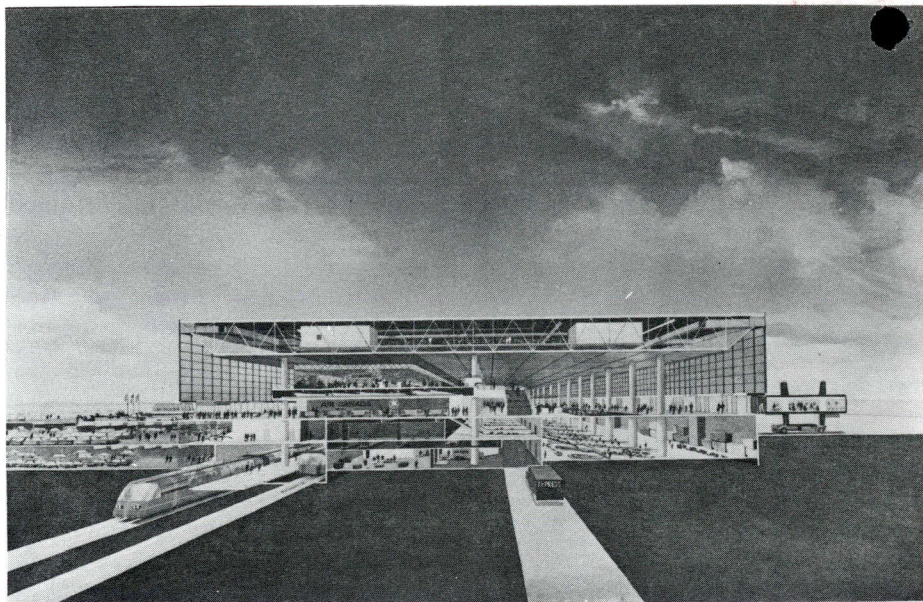
Mirabel est unique en raison des six pistes parallèles prévues en phase ultime. Les voies de circulation, situées bien à l'écart des pistes, permettent un roulement continu des avions au sol entre les aérogares et des plans spéciaux de zonage réglementent la construction d'édifices aux extrémités des pistes.

La configuration des pistes a été établie en tenant compte des facteurs suivants: zonage, vents dominants, courbe de bruit des avions. Le plan directeur de Mirabel prévoit en phase ultime, la construction de six pistes, regroupées en trois paires parallèles: deux paires sont orientées nord-est/sud-ouest et l'autre paire est orientée est/ouest, soit dans la direction des vents traversiers.

Deux pistes sont disponibles en Phase I, soit une dans chacune des directions. Les deux pistes peuvent recevoir 75 mouvements/avions à l'heure (300,000 mouvements par année).

Quand les six pistes seront construites, 155 mouvements à l'heure (650,000 par année) pourront alors être reçus.

Il y aura plus de 15 milles de voies de circulation.



Coupe de l'aérogare.

Les pistes sont distancées de 1,600 pieds, alors que la normale internationale est fixée à 700 pieds. Ce vaste écart diminue les risques d'interférence entre les avions qui roulent au sol et les instruments d'atterrissage d'un avion lors de l'approche finale; la réflexion de grandes surfaces métalliques telles la queue ou la carlingue d'un avion peut en effet affecter les instruments de navigation d'un avion sur le point d'atterrir.

Les pistes elles-mêmes, 12,000 pieds de long par 200 pieds de large, peuvent être prolongées à 15,000 pieds.

Les avions peuvent circuler entre les zones aérogares de passagers et de fret sans avoir à traverser les pistes, ce qui permet de gagner du temps.

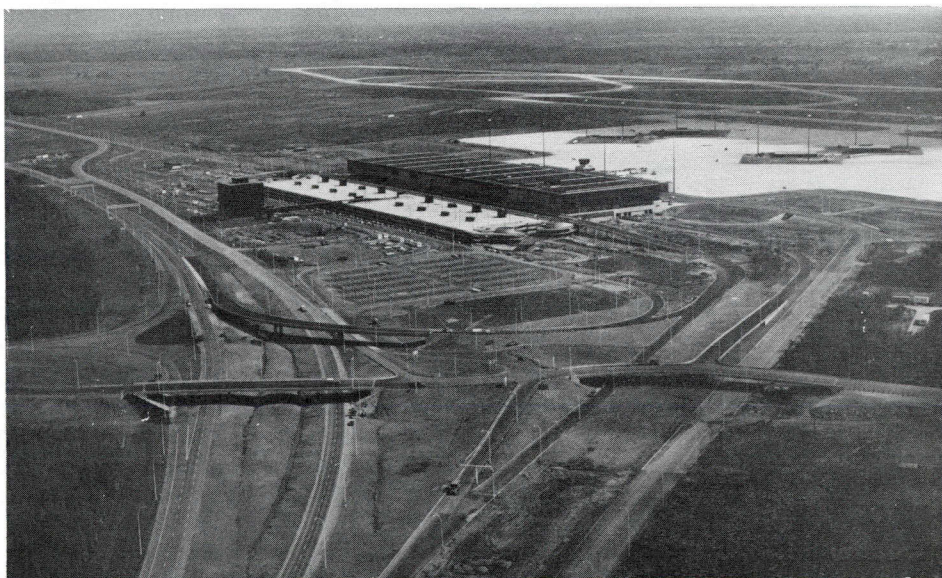
La réglementation en hauteur est encore plus sévère que les normes internationales qui sont déjà sévères. Les édifices construits à l'extrémité des pistes respecteront l'échelle 1/60 (1 pied de hauteur pour chaque 60 pieds de distance de la piste). La norme internationale est de 1/50.

Un poste central de dégivrage est aussi disponible à l'aérodrome. Le liquide utilisé pour le dégivrage sera récupéré et recyclé afin d'éviter la pollution de l'environnement.

Mirabel est équipé de tous les instruments conventionnels d'aide à la navigation. Trois systèmes d'atterrissage aux instruments sont installés: un de ceux-là sera modifié au printemps pour permettre l'atterrissage avec pilote automatique à 100 pieds au-dessus de la piste. Le radiophare d'alignement omnidirectionnel et le dispositif de mesure de distance installés à Montfort, à quelque 100 milles au nord de Mirabel, fourniront aux pilotes des indications supplémentaires.

Les premières compagnies aériennes à Mirabel

L'aéroport international de Mirabel ne sera pas uniquement utilisé par Air Canada et CP Air – les deux transporteurs canadiens – mais aussi par plusieurs compagnies aériennes qui noli-



Vue du complexe de l'aérogare et de la zone administrative et commerciale.