

Nous avons tous des recettes apprises avec nos instructeurs. Ce sont des procédures à se rappeler lors du «briefing avant l'atterrissage»: vitesse d'approche à appliquer en finale ?

- $1,3v_s$ + la valeur de la force du vent en kt supérieure à 10kt en km/h ou + la moitié de la rafale en km/h, exemples :
 - vent dans l'axe ou travers force 20kts= $1,3v_s + 10$ km/h (ou 5kts)
 - vent dans l'axe ou travers force 20kts rafales 30kts= $1,3v_s + 15$ km/h (ou 8kts)
- autres manœuvres recommandées : ne sortir que les demi volets et préférer la piste en herbe.

Pourquoi cette augmentation de vitesse : il peut y avoir des « rouleaux » à l'entrée de piste dus à la configuration de terrain ou à la turbulence et sans une vitesse plus élevée permettant potentiellement de contrer les rafales verticales descendantes ou montantes subies à l'arrondi on peut se trouver plaqué au sol brutalement ou renvoyé en l'air avec peu de vitesse, ce qui est rédhibitoire !

Quid avec du vent de travers ?

Il y a de la dérive : cela ne change pas la valeur de la vitesse en finale, seule la procédure à l'arrondi est plus délicate, si l'approche est turbulente garder le même point d'aboutissement quelque soient les écarts de vitesse.

Par vent de travers, à l'arrondi il faut poser l'avion dans l'axe de piste ; la manœuvre consiste à « décraber » au palonnier et contrer l'élévation de l'aile opposée par une pression aux ailerons pour garder les ailes horizontales, éventuellement on peut être amené à incliner un peu l'avion dans le vent, toucher sur une roue par vent de travers fort.

Après l'atterrissage rester sur l'axe aux palonniers et toujours maintenir le manche dans le vent d'autant plus quand la vitesse diminue.

Au décollage par vent de travers il faut mettre du manche dans le vent et du pied contraire pour rester dans l'axe, le braquage du manche au vent diminue au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Il est toujours bon d'augmenter la vitesse de rotation (10 à 15 km/h) pour contrer les turbulences s'il y a lieu, et effectuer une rotation nette.

Ces rappels ne sont pas toujours faciles à appliquer dans la réalité. Il faut *s'y entraîner chaque fois que l'on peut avec un instructeur.*

Récemment un pilote face à des conditions de vent avec des rafales à 36 kts au Versoud après une première remise de gaz, a manqué son atterrissage en piste 22 sans maîtriser ni la dérive ni l'assiette, il a touché en dérapage vu les dégâts occasionnés à la roulette de nez,

Soyez vigilants et souvenez-vous des vitesses limites démontrées de vent plein travers de votre avion