



RÈGLES PRATIQUES

Vent arrière en étape de base

19 octobre 2019

Comment du vent arrière en étape de base peut compliquer le dernier virage...

Voici les 5 éléments que tout pilote devrait prendre en considération pour ne pas finir comme ci-dessous (source NTSB)



Élément n°1 : Ce qu'il faut éviter...

- ✘ Une vitesse faible et une trop grande inclinaison sont les 2 ingrédients pour qu'un départ en décrochage ou en vrille à basse hauteur en dernier virage se produise,
- ✘ Une mauvaise interception de l'axe de la finale au-delà de celui-ci, ce que nous appelons overshooter l'axe, peut constituer un facteur aggravant, un mauvais réflexe amenant le pilote à "serrer" son virage en augmentant l'inclinaison, donc la vitesse de décrochage,
- ✘ L'identification des signes précurseurs doit permettre au pilote de ne pas se retrouver dans cette situation indésirable,
- ✘ Retenons que 80% des départs en vrille ou en décrochage se font en dessous de 1000 ft sol (source NTSB).

Élément n°2 : Toujours connaître le vent en force/direction...

- ✘ Il n'y a guère que dans les livres ou dans un monde idéal que le vent souffle dans l'axe de la piste,
- ✘ Connaître la force et la direction du vent dans le circuit de piste contribue à la bonne construction de celui-ci,
- ✘ Le pilote se doit de corriger les effets de dérive et d'anticiper ou retarder ses actions.

Élément n°3 : La visualisation de la piste...

- ✘ Les dimensions de la piste (longueur/largeur, revêtement) peuvent influencer sur votre positionnement dans le circuit de piste,
- ✘ Avec une piste étroite et courte, le pilote aura tendance à construire un circuit de piste trop proche de celle-ci,
- ✘ A l'inverse une piste longue et large amènera le pilote à construire un circuit plus éloigné,
- ✘ Et... un vent de travers dans le circuit de piste doit amener le pilote à aménager celui-ci,
- ✘ Ne pas en tenir compte aura des conséquences sur le dernier virage.

Élément n°4 : Les effets d'un vent arrière en étape de base...

- ✘ Un vent arrière a pour conséquence une vitesse sol plus grande que la vitesse indiquée,
- ✘ Le rayon de virage associé au dernier virage sera beaucoup plus grand avec du vent arrière,
- ✘ Adapter son inclinaison en dernier virage devient nécessaire,
- ✘ Il est obligatoire de s'adapter aux conditions de vent arrière, d'adapter sa trajectoire (dans le plan vertical et le plan horizontal) et de toujours anticiper ses actions.

Elément n°5 : Connaître son avion et élargir son domaine de compétences...

- ✖ Une bonne connaissance des performances de son avion doit amener le pilote à connaître les limites du dernier virage, une inclinaison de 45° entraînant une augmentation de 20% de la vitesse de décrochage, et de 40% pour 60°,
- ✖ L'étude du [Guide vitesse évolution marge sécurité](#) de la DSAC/MEAS, sera une aide pour le pilote,



- ✖ Élargir son domaine de compétences peut amener le pilote à s'entraîner avec un instructeur et à travailler l'alternative au circuit de piste rectangulaire qui est le circuit d'aérodrome type (ou circuit standard) et revoir les effets du vent traversier sur les trajectoires sol.

En conclusion ?

- ✔ Une bonne connaissance de votre avion, de ses performances et de son comportement peut vous amener à déceler des indices qui pourraient vous amener à décrocher en dernier virage,
- ✔ La proximité du sol ne permet pas, à partir d'un décrochage qui évolue en vrille de récupérer l'avion, il faut bien plus de 500 ft pour arrêter une vrille,
- ✔ Toujours connaître les effets du vent, avoir la bonne vitesse en dernier virage et ne jamais hésiter à remettre les gaz,
- ✔ Entraînez-vous avec votre instructeur au tour de piste dit standard, cela vous permettra d'intégrer les effets du vent, de travailler les variations d'inclinaison et de gérer au mieux votre rayon de virage et l'interception de l'axe de la finale.

Bons vols !

La Commission Formation FFA