

Vent de travers

Un de nos instructeurs, Jean-Claude Pelletier, nous propose un petit rafraîchissement sur le « crosswind ». Merci à lui

« Vent de travers, vent de travers, est ce que j'ai du vent de travers ?

Vous arrivez sur le terrain et vous regardez d'un œil perplexe la manche à air qui flotte presque à l'horizontale avec une direction du vent à 90° de l'axe de piste et vous vous demandez si vous allez pouvoir voler avec un tel vent de travers...

Pas de panique ! Ci- dessous quelques rappels et conseils :

1) Tout d'abord nous vous rappelons les limites démontrées vent de travers des appareils de notre flotte (valeurs que vous pourrez retrouver au chapitre 5, Performances, des manuels de vol des avions):

DR400/120 et 180CV : 22kts

APM 20 : 15kts

APM 30 : 20kts

ULM Ninja : 15kts

2) Détermination de la valeur du vent latéral : Vitesse du vent X Sinus de l'angle au vent

Exemples :

- Vent plein travers, le vent à toute sa valeur, c'est là qu'il faut être le plus vigilant !*
- Vent à 30° de l'axe de piste : il équivaut à la moitié de sa force. Ainsi pour un avion limité à 20kts plein travers, à 30° de l'axe, l'influence du vent de travers sera équivalente à 10kts. La limite sera atteinte avec un vent de 40kts ($40 \times 1/2 = 20$ kts de force effective latéral)*
- Vent à 60° de l'axe de piste : avec la même méthode calcul que dans l'exemple précédent on démontre que le vent a encore 80% d'effet de sa force...*

3) Méthode de correction des effets du vent de travers pendant les phases de roulage, de décollage, d'approche et d'atterrissage :

« Manche dans le vent et palonnier à l'opposé » c'est ce que vous entendrez souvent dire au bar du club house ! Oui, mais pas que et pas n'importe comment !

Développer son adresse pour exécuter des manœuvres relativement réussies par fort vent de travers n'est pas chose facile, car nous ne sommes pas suffisamment confrontés à ce genre de situation et les occasions pour s'entraîner ne sont pas trop fréquentes.

Un fort vent de travers va vous sembler une bonne raison d'annuler votre vol pour cause de sécurité, mais ce n'en est pas une ! Ce genre de prudence peut se retourner contre vous. Un jour ou l'autre, lors d'une navigation par exemple vous pouvez être confronté à vous poser sur un terrain extérieur avec un fort vent de travers.

Manquant d'expérience, pensez- vous avoir toute la maîtrise nécessaire à l'accomplissement d'un atterrissage réussi ? Peut-être pas..

Alors nous vous invitons à prendre contact avec un instructeur pour vous entraîner à la pratique du vent de travers dès que les conditions météo le permettent.

A noter que ces vols de « maintien des compétences » seront exonérés de la surcharge du coût de l'instruction.

Bon atterrissage

Pour compléter les propos de Jean-Claude et afin de vous donner un ordre d'idée sur votre composante de vent traversier en courte finale, rappelez-vous que tous les appareils du club (sauf Ninja) ont un Facteur de Base très proche de 1 en finale (APM20/30 >0.92, DR400/120 >1, DR400/180>0.9 , Ninja> 1.3)

Ce qui veut dire que la valeur de votre dérive (à 1 ou 2 degré près) représentera la valeur de votre vent traversier .

Avec votre APM 20 , vous avez 20° de dérive en courte , vous avez 20 KT de travers et vous remettez donc les gazs.

Avec votre APM 30 , vous avez 20° de dérive en courte , vous avez 20 KT de travers et vous êtes aux limites. Ça risque d'être délicat mais vous pouvez vous poserou remettre les gazs si vous ne le sentez pas.

Avec votre DR400 , vous avez 25° de dérive en courte , vous avez 25 KT de travers et vous remettez donc les gazs.

Pour le Ninja, si vous multipliez votre dérive par 0.8, vous aurez une idée de votre vent traversier
Vous avez 20° de dérive en finale, vous avez 16Kt de vent traversier et vous remettez donc les gazs.

Le départ de Dierre n'impose pas systématiquement un retour à Dierre.

Rappelez-vous que le terrain de Tours vous offre une magnifique 02/20 et Sorigny une 04/22.
Et il est donc probable que votre vent traversier, sur ces 2 terrains, soit inférieur à vos limitations.

Alors n'hésitez pas !

Happy landing

Pierre-Jean Garot
Correspondant Sécurité ACAT