

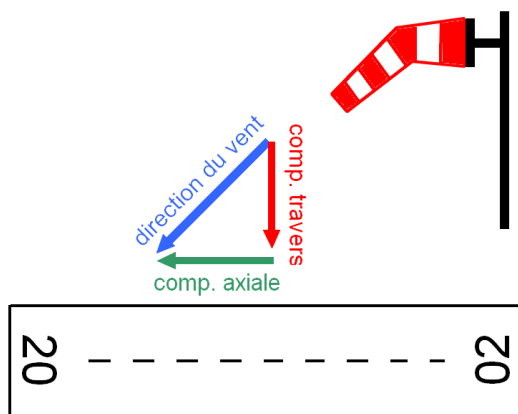
**LECON N° 14  
INITIATION AU DECOLLAGE ET A L'ATTERRISSAGE  
PAR FAIBLE VENT DE TRAVERS**

V3 BRS

Ce que tu vas apprendre	Connaître les paramètres à surveiller et actions à mettre en œuvre en présence d'une composante travers du vent au décollage et à l'atterrissage	Année	Item
		<b>2</b>	<b>14</b>
Les mots-clefs à retenir	Composante travers - Dérive - Décrabrer	Ce que tu dois faire	
Ce que tu dois réviser	Décollage basique, suivi de trajectoire sol avec vent, atterrissage basique	Briefings 1, 7 & 13	

**A) PREAMBULE**

- Un vent qui n'est pas dans l'axe de piste est dit « **travers** ». On peut décomposer un vent travers en deux vents qui s'ajoutent : un exclusivement travers, un exclusivement dans l'axe.
- Un **faible vent travers** signifie que la **composante travers** (transversale à l'axe de piste) est inférieure à 10 kts (18 km/h), mais peut comporter une **composante axiale** de nulle à forte.
- Autant la **composante axiale** aide au décollage en réduisant la longueur de piste nécessaire, autant la **composante travers** complique le pilotage car elle induit des modifications d'attitude indésirables sur les axes longitudinal (roulis) et vertical (lacet).



**B) DECOLLAGE**

- Après avoir réalisé son **alignement sur l'axe et au seuil** de piste face au vent axial (lorsque la composante axiale est nulle, on applique la règle de la piste préférentielle), puis évalué **l'orientation et la force du vent** travers, matérialisant la composante travers, préparer la mise en puissance,
- Pour prévenir le **roulis induit** par la portance supérieure de l'aile au vent, **pré-afficher** une inclinaison du manche **vers le vent** qui sera à tout moment du roulage maintenue mais réévaluée et corrigée en fonction de l'attitude de l'avion en roulis,
- Compenser l'effet girouette du vent travers par une tendance au lacet à l'opposé du vent pour garder l'axe de piste durant le roulage et l'accélération,
- Cette double manœuvre se résume par la formule : « **manche dans le vent, pied contraire** »
- Tout au long de l'accélération ces actions doivent être corrigées en permanence notamment en compensation des autres **effets induits** et afin de garder les ailes à plat et l'axe central de la piste,

- Dès la **rotation**, la disparition du frottement des roues induisant une modification de la trajectoire sol (l'avion évolue maintenant dans la masse d'air elle-même en déplacement), imprimer une dérive vers le vent au palonnier (le manche étant conservé incliné au vent) afin de conserver la sécurité du **survol de l'axe de piste** pendant la montée initiale, cette action devra être amplifiée au fur et à mesure de la prise de hauteur du fait du **gradient de vent** jusqu'au virage en direction de la branche de vent traversier.

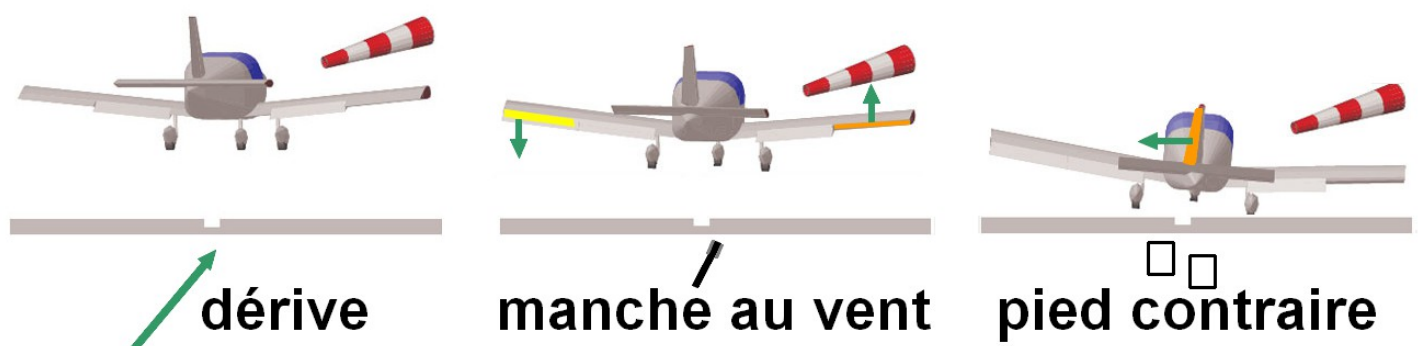
### C) CIRCUIT D'AERODROME

Sur chacune des branches du tour de piste, les composantes de vent travers et axiales **modifie la trajectoire et/ou la vitesse sol** de l'avion. Il conviendra **d'anticiper** ces modifications et adapter la trajectoire air en appliquant la **dérive de cap** compensant le vent, sans pour autant modifier la **vitesse air** requise dans chaque étape du circuit.

→ Exemple : sur un circuit main gauche avec un vent travers gauche, appliquer une dérive à droite et un allongement de la trajectoire en vent traversier, maintenir la dérive à droite pendant la branche de vent arrière pour maintenir une trajectoire sol parallèle à la piste tout en maintenant la vitesse air requise malgré l'impression de vitesse augmentée par rapport aux repères sol, inverser la dérive à gauche en étape de base en fonction de la composante de vent axiale et anticiper le dernier virage qui surviendra plus rapidement, enfin retarder la sortie de dernier virage pour afficher la dérive gauche de la finale.

### D) ATERRISSAGE

- En début d'approche finale, le maintien de l'axe sera réalisé par une **correction de dérive** du côté du vent travers, corrigée au fur et à mesure de la descente du fait du **gradient de vent**,
- En courte finale, imprimer une **légère inclinaison** de l'aile au vent (5 à 10° max) puis débiter l'arrondi,
- A la fin de l'arrondi et avant le toucher du train principal, **recentrer** (« *décrabrer* ») rapidement l'avion sur l'axe de piste au palonnier (pied contraire), l'aile au vent restant légèrement inclinée,
- Après le **toucher** de la roue du train principal située au vent, annuler l'inclinaison tout en maintenant l'axe de piste au palonnier du côté opposé au vent pour compenser l'effet girouette,
- Après le **posé** freiner en contrôlant inclinaison (manche toujours vers le vent) et l'axe de piste, ou, si nécessaire ou volontairement, redécoller en maintenant les mêmes principes.



### E) EXERCICES

Réaliser des tours de piste successivement avec une composante de vent travers augmentant et une composante axiale diminuant en s'efforçant de maintenir l'axe de piste au décollage et à l'atterrissage et la trajectoire sol en tour de piste avec les paramètres requis (vitesse, inclinaison, pente, hauteur).