

**LECON N° 32**  
**DECOLLAGE ET ATERRISSAGE PAR FORT VENT DE TRAVERS**

**→ Prerequis :**

- Avoir une lecture objective du vent et de sa composante travers piste, des rafales et évolutions potentielles
- Connaître la limite théorique de vent travers publiée dans le manuel de vol de l'avion

**Décollage :**

- Le roulage et les manœuvres devront tenir compte du vent fort
- L'alignement se fera côté vent de la piste choisie, le palonnier strictement au neutre
- La configuration des volets sera fonction de la composante axiale du vent
- Après la checklist alignement une dernière prise d'informations sur la manche à air est impérative. Savoir renoncer !
- Pré-afficher une action manche dans le vent, mettre en puissance progressivement en gardant l'axe de piste avec une tendance au palonnier à l'opposé du vent pour contrer l'effet girouette
- Au fur et à mesure de l'accélération, retirer du manche vers le neutre, en gardant les ailes à l'horizontale et l'axe de piste au palonnier
- Cabrer légèrement pour soulager puis décoller la roulette de nez, lorsque celle-ci n'adhère plus au sol l'effet girouette devient marqué et nécessite une compensation immédiate au palonnier
- A la rotation, mettre en palier d'accélération et immédiatement afficher une dérive vers le vent ailes à l'horizontale voire légèrement inclinées au vent pour garder l'axe de piste
- Passer en montée initiale et compenser le gradient de vent qui va augmenter la dérive jusqu'à l'altitude de sécurité

**Atterrissage :**

- Après le dernier virage l'entrée en finale nécessite une forte correction de dérive immédiate et précise pour maintenir constamment l'axe d'approche
- Majorer la  $V_a$  de la moitié de la vitesse du vent axial et adapter le point d'entrée en descente en fonction de celui-ci uniquement, préférer un plan faible au moteur
- En courte finale, tenir compte du gradient de vent qui va diminuer la dérive nécessaire au maintien de l'axe, et chercher à rester aligné décalé du côté du vent de la piste
- A l'arrondi, recentrer l'axe de l'avion sur celui de la piste ou légèrement décalé au vent en maintenant une légère tendance à l'inclinaison au vent des ailes (jamais le contraire!)
- Toucher avec le train principal côté au vent puis remettre les ailes à l'horizontale tout en gardant le manche dans le vent et à cabrer
- Contrer l'effet girouette progressivement fort avec la diminution de la vitesse sol puis faible avec le posé de la roulette de nez au palonnier
- freiner par à-coups
- au roulage agir selon le vent au sol