

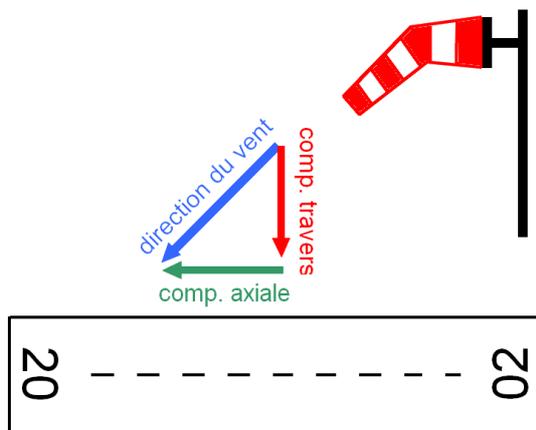
LECON N° 15
INITIATION AU DECOLLAGE ET A L'ATTERRISSAGE
PAR FAIBLE VENT DE TRAVERS

Version BRS 21/10

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
		2	15
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 & 14	

A) Préambule :

- 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 indésirables sur les axes longitudinal (roulis) et vertical (lacet).



B) Mise en œuvre au décollage :

- 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, afficher une angulation du manche vers le vent qui sera à tout moment du roulage 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 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 en déplacement), imprimer une dérive vers le vent au palonnier afin de conserver la sécurité du survol de l'axe de piste pendant le palier d'accélération et 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) Mise en œuvre à l'atterrissage :

- La correction de dérive du vent travers doit être réalisée dans toutes les branches du circuit de piste afin de respecter la trajectoire sol,
- 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°) puis débiter l'arrondi,
- A la fin de l'arrondi et avant le toucher du train principal, recentrer rapidement l'avion sur l'axe de piste au palonnier (« *décrabber* »), 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,
- Freiner en contrôlant inclinaison (manche toujours vers le vent) et l'axe de piste.