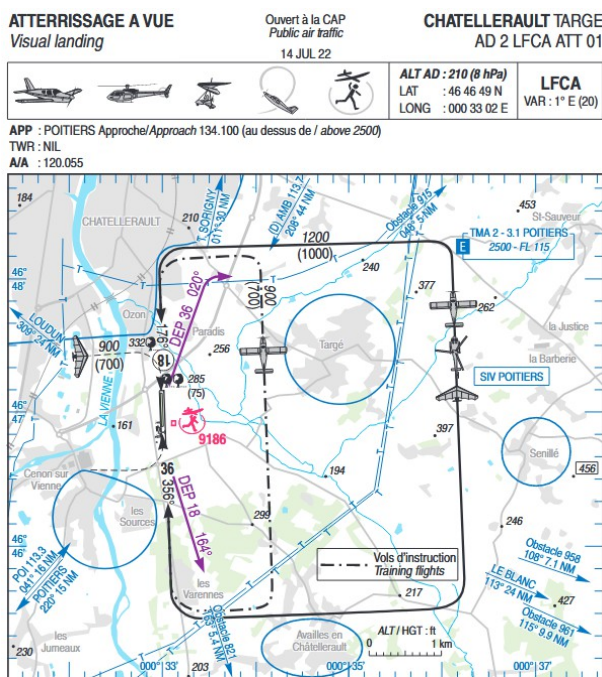


Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Quelques explications, remarques complémentaires.

Question n°1 :

Lorsqu'un tour de piste est intégralement dessiné (Châtellerault, La Rochelle,...), il est impératif de le suivre.



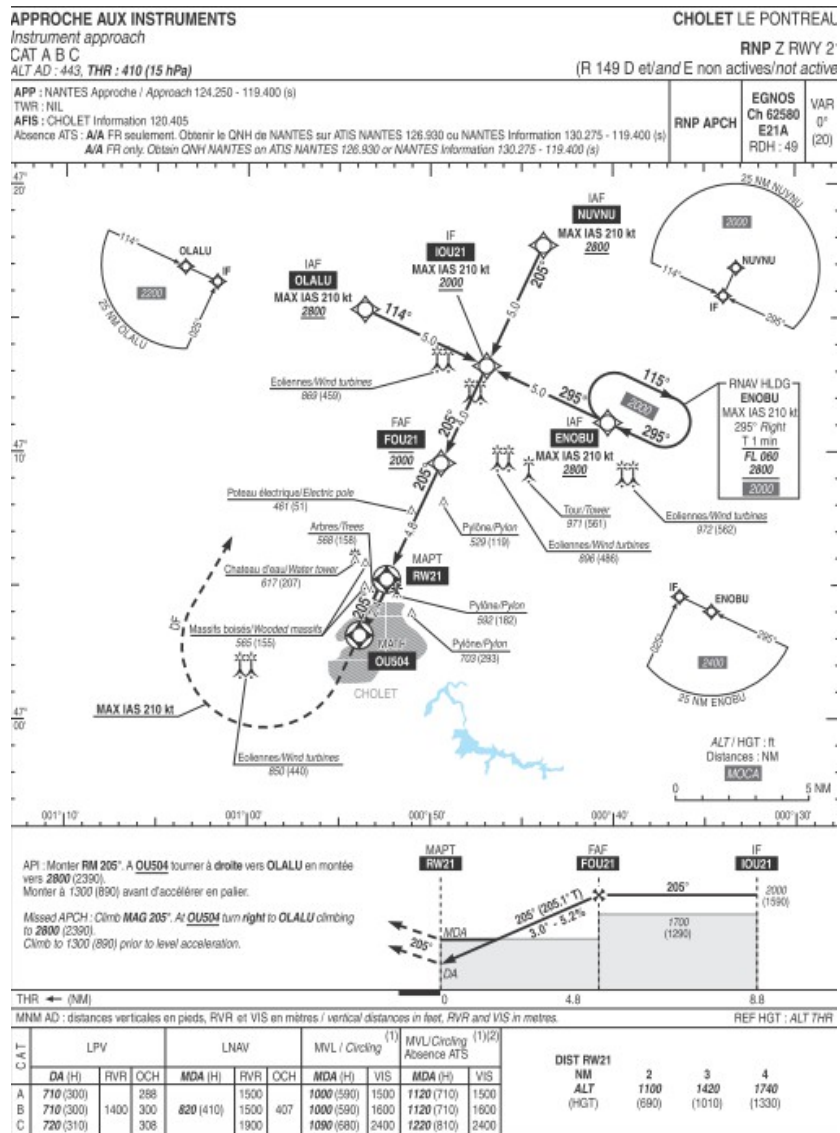
Lorsque seulement le sens du tour de piste est indiqué, alors celui-ci n'a pas de dimensions définies.

Question n°12 :

La présence d'une procédure IFR en espace non contrôlé est indiquée sur la carte par un triangle rouge rempli de points.

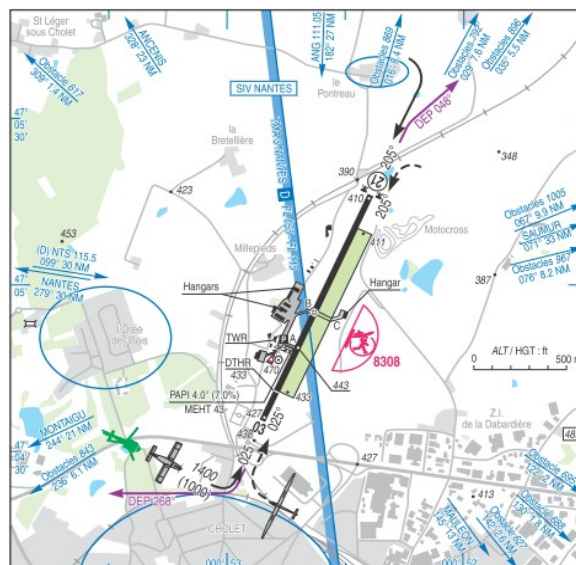


Alors l'appareil en VFR doit manœuvrer de façon à ne pas gêner la trajectoire de l'appareil IFR. Ainsi sur la carte ci-dessous, un VFR ne doit pas interférer avec la trajectoire IOU21 vers RWY21.



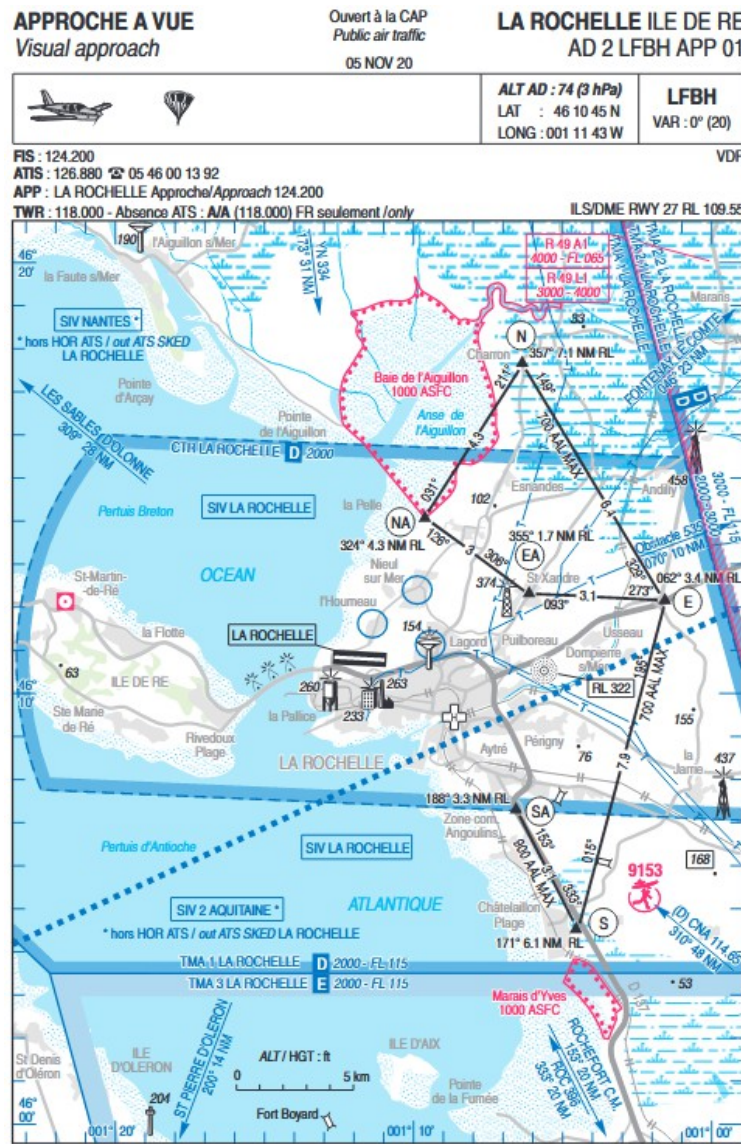
Question n°19 :

D'une façon générale limiter le survol des zones habitées. Les cercles bleus sur les cartes VAC sont des zones à éviter (et non des zones interdites de survol).



Question n°22 :

Le but du VFR spécial est de permettre à un pilote de terminer son vol à l'arrivée dans une CTR, même si les conditions VMC ne sont pas réunies. Afin d'assurer la séparation entre les VFR et les IFR malgré la visibilité réduite, des itinéraires sont imposés et soumis à autorisation préalable du contrôle.



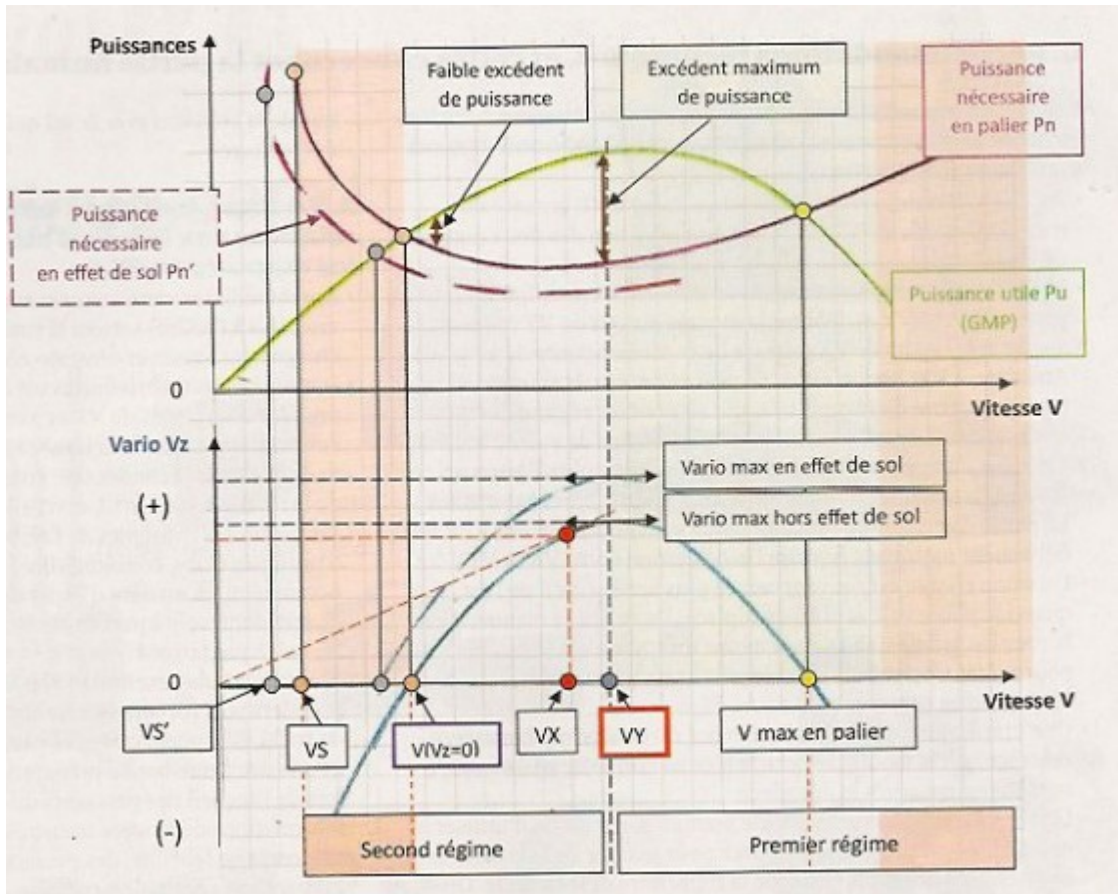
Question n°30 et 31 :

Rappel : pour passer un obstacle, adopter la vitesse de montée à pente maximale (Vx).

L'effet de sol se comporte comme un matelas d'air qui permet à l'avion de quitter le sol au décollage avec une vitesse faible qui ne permet pas à l'avion de voler lorsque cet effet de sol disparaît, et vitesse tellement faible que la traînée est forte et le moteur n'a pas de marge de puissance pour faire monter l'avion. Il faut donc laisser l'appareil accélérer au ras du sol, jusqu'à avoir une vitesse suffisante pour monter, ce qui peut prendre beaucoup de temps et de distance.

Pour éviter cela il faut bien attendre d'avoir la vitesse requise avant de faire la rotation, même si la piste est courte (entre 100 et 110 km/h pour l'Océanair).

Rappel : montée à pente maxi : 130 km/h, montée à vario maxi : 150 km/h

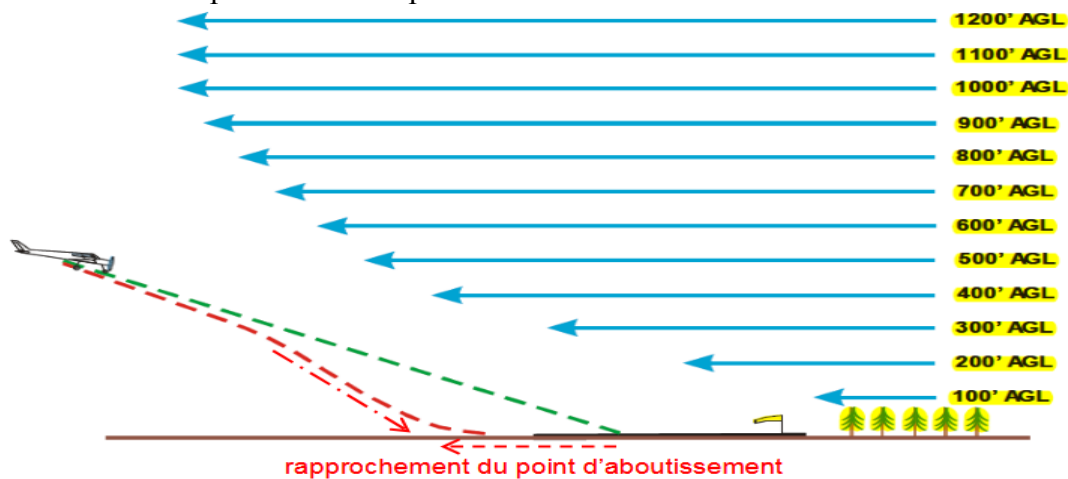


Question n°37 :

Le gradient de vent est un phénomène qui se renforce quand le vent se renforce, phénomène qui fait que la trajectoire de l'avion s'enfonce avec la variation de la direction/vitesse du vent au ras du sol, c'est à dire en courte finale.

Pour minorer ces effets, on arrive sur un plan plus fort et avec une vitesse légèrement majorée (130 km/h au lieu de 120 km/h pour l'Océanair) afin de garder de l'énergie lorsque l'appareil va s'enfoncer.

Cette situation crée souvent de fortes turbulences, il peut alors être judicieux de décaler le point d'aboutissement après le seuil de piste.



Effet du gradient de vent

Question n°38 :

Lorsqu'une couche de nuages n'est pas très soudée, il peut être tentant de passer au-dessus.
Quelques règles à respecter :

- on ne passe pas au-dessus d'une couche si l'on n'est pas certain de pouvoir redescendre ensuite,
- avec une couche de nuages cumuliformes qui se développent en matinée, le sommet de ces nuages va monter avec la température. Il va donc falloir voler de plus en plus haut, ce qui augmentera ensuite la difficulté à redescendre. Souvent en fin d'après-midi, les nuages cumuliformes ont tendance à s'étaler, ce qui limite les possibilités de repasser sous la couche
- avec une couche de nuages stratiformes, ceux-ci vont diminuer avec la hausse de la température. Du coup, si cette couche arrive dans l'après-midi, les nuages ne vont pas se désagréger, la température allant descendre ensuite.



Question n°39 :

Rappel :

- VS1 est la vitesse de décrochage tous volets rentrés
- VSO est la vitesse de décrochage tous volets sortis

La marge de 30% en finale, permet pour nos avions d'utiliser environ 50% de la puissance du moteur pour suivre le plan de 5%, ce qui laisse de la marge pour ralentir ou pour faire une remise de gaz.



Remarque complémentaire sur les activités récréatives :

Attention aux zones de voltige et de treuillage de parapentes.

