



Pendant un long vol, il peut arriver que le vent se soit significativement renforcé; c'est généralement un vent de NW à N à 1500m d'altitude soufflant sur la crête de Longeane avec des rafales supérieures à 30Km/h (mesuré et transmis par la balise FFVL sur la fréquence Vol Libre et sur Internet y compris au format Smartphone). Ce flux génère au sol à Aspres un vent d'Ouest à Nord-NordOuest avec des rafales supérieures à 40km/h.

La topographie engendre alors de puissants rotors, des cisaillements de vent et de la turbulence sévère durant l'approche: le risque de tumbling en Delta et ou Rigide étant élevé, ils doivent éviter Aspres et aller se poser plus au sud (il y a de vastes prés où souffle alors un vent laminaire près du village de La Bâtie Montsaléon; éviter son aérodrome dont la zone est également très turbulente).

Les PUL de classe 2 n'étant pas sujet au tumbling, il leur est possible d'atterrir en sécurité sur la piste 28

Mais il y a des erreurs à ne pas commettre:

1) l'aérodrome est situé sur un plateau: à son bord Est, le vent doit subitement descendre dans la vallée, ce qui génère un très fort courant descendant. Qui se laisserait déporter au-delà de la limite du plateau se retrouverait dans l'impossibilité d'y revenir pour atterrir en raison du fort vent de face doublé d'un fort courant descendant dynamique.

Il faut donc raccourcir la branche vent arrière pour effectuer une **étape de base** rapprochée qui ne doit pas déborder de la **limite du plateau**. Et durant cette courte étape de base, il faudra maintenir un angle de dérive conséquent pour ne pas être poussé dans la masse d'air descendante.

2) Durant l'**approche finale**, le taux de chute peut être monstrueux en raison d'un rotor: le sol approcherait alors terriblement vite et instinctivement, le pilote pourrait tirer sur le manche... ERREUR! Il perdrait de la vitesse et aurait de grandes chances de ne plus pouvoir exécuter l'arrondi dans le gradient de vent près du sol: par manque de vitesse, le PUL ne répondrait pas à sa sollicitation et s'écraserait...

Il faudra donc tout d'abord choisir une **vitesse d'approche élevée**, ensuite la **maintenir à tout prix** jusqu'au début de l'arrondi, et en cas d'augmentation subite du taux de descente, **POUSSER SUR LE MANCHE** pour garder cette vitesse de vol élevée en prévision du gradient de vent près du sol; si nécessaire, rentrer les aérofreins, mais, **CONSERVER LA VITESSE**.

3) Pendant l'**arrondi**, il se peut que le PUL ait un excédant de vitesse (ou pas si le gradient de vent était prononcé); le but est alors de lutter, notamment dans les rafales, pour ne pas remonter et **rester très près du sol**.