



Au retour d'un long vol, il peut arriver que se soit établi à Aspres un fort vent du Nord.

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, la partie Sud de la piste 36 leur offre une zone de moindre turbulence pouvant leur permettre d'atterrir en sécurité.

Certes l'approche est extrêmement turbulente, mais en courte finale le niveau de turbulence baisse significativement à cet endroit.

Précautions à prendre:

1) Afin de se prémunir contre d'éventuels puissants courants descendants, réaliser l'**approche en S à proximité immédiate du seuil de la piste 36**.

2) Durant l'approche, 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**.