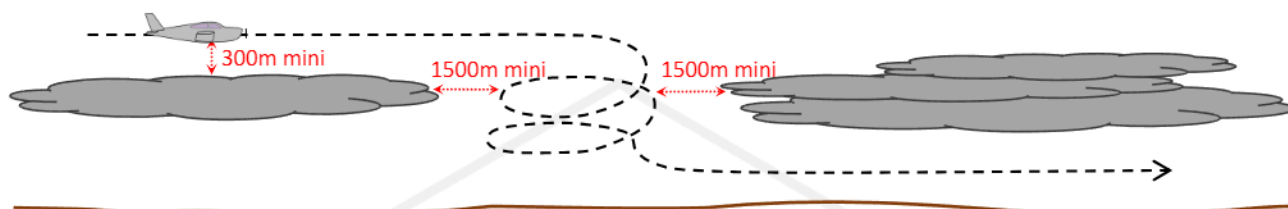


# VIRAGE EN DESCENTE

(grande inclinaison et puissance réduite)

## • Descendre sous la couche nuageuse

Dans la pratique ce type de virage peut être utilisé si vous devez descendre sous la couche nuageuse dans un « trou de nuage ». Pensez à **respecter l'espacement minimal par rapport aux nuages** (en fonction des minimas météo).



## • Technique de pilotage

- ① **Configuration... Atterrissage**  
(volets atterrissage, train sorti)
- ② **Vitesse... 1,45 Vs**  
(attention à la  $V_{FE}$ )
- ③ **Assiette... Descente & Puissance... Réduite**  
(Pompe... On / Réchauffe carburateur... Chaud)
- ④ **Inclinaison... 45°**

## • Stabilisation de la trajectoire

Prenez le temps de stabiliser (compenser) votre avion en palier puis en descente moteur réduit avant de faire le virage à 45° d'inclinaison. Pilotez ensuite l'assiette pour conserver la vitesse désirée.

## • Exercice au programme de l'examen en vol du PPL/LAPL - Section 2

Intitulé : Virage en descente (grande inclinaison et puissance réduite).

### MENACES (TEM) - Virages serrés en vol plané

- **Mauvais contrôle de la vitesse/l'inclinaison et départ en virage engagé** → Prenez le temps de stabiliser et compenser votre avion en palier puis en descente avec le moteur réduit avant de faire le virage à 45° d'inclinaison. Pilotez ensuite l'assiette pour conserver la vitesse désirée. Si l'inclinaison dépasse 45° → réduisez l'inclinaison avant de faire la variation d'assiette à cabrer.
- **Pénétration dans un nuage en virage** → Respecter l'espacement minimal réglementaire par rapport aux nuages de 300 m (1 000 ft) vertical et de 1 500 m horizontal durant la descente. Il faudra donc trouver un espace de plus de 3 000 m entre deux nuages pour descendre sous la couche nuageuse.
- **Espacement des nuages insuffisant pour passer sous la couche en sécurité** → Anticiper la possibilité de descendre sous la couche avec les prévisions météorologiques sur l'évolution du type de couverture nuageuse sur le trajet prévu (idéalement une évolution vers CAVOK voir FEW ou SCT).
- **Collision avec le sol durant la descente** → Avant de descendre, actualisez la dernière météo (hauteur de la base des nuages) et identifiez clairement une altitude de sécurité minimale sous laquelle vous ne descendrez pas en fonction de votre position et du relief/obstacles aux alentours.
- **Collision avec un trafic qui évoluerait sous la couche nuageuse** → Assurez la surveillance du ciel durant la descente et réduisez le taux de descente lorsque vous approchez de la base des nuages.