

LES APPROCHES

OBJECTIFS

- Comprendre la construction
- ✓ des approches en général
 - ✓ des approches à Saint Pierre de Chérennes

UN VOL c'est

DÉCOLLAGE

- ✓ observation topographie (type de terrain, pente)
- ✓ observation aérologie (force brise et orientation)
- ✓ placement en fonction
- ✓ prévol (tour de sellette, démêlage, secours,..)
- ✓ installation sellette
- ✓ prise de commandes
- ✓ vérifications
- ✓ gonflage
- ✓ contrôle (temporisation, équilibre, décision)
- ✓ course d'envol
- ✓ sortie de décollage → CAP

ZONE D'ÉVOLUTION

- ✓ Plan de vol : exploitation dynamique / thermique, exercices, ...

ATTERRISSAGE

- ✓ perte d'altitude
- ✓ approche
- ✓ retour au sol

Il faut **différencier la perte d'altitude et l'approche**



Perte d'altitude :

- trop bas pour continuer d'évoluer
- trop haut pour poser
- phase où l'on prend les repères au sol (orientation et force de la brise) afin de choisir une approche

Approche :

- circuit programmé avant le retour au sol
- visualisation des derniers virages jusqu'au retour au sol

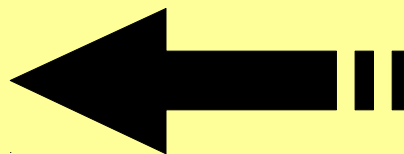
ON POSE FACE AU VENT !!!

Vitesse / sol réduite + freinage efficace = sécurité

Brise



Sens du posé



Il existe plusieurs types d'approche (prise de terrain) :

- PTU
- PTS
- PT8

... mais avant cela, revoyons la notion de « au vent / sous le vent »

Au vent ↔ sous le vent

Cela désigne une position géographique par rapport au sens du vent et par rapport au repère choisi !!

Les questions à se poser :

- 1) D'où vient le vent ?
- 2) Par rapport à quel repère je veux me situer ?
- 3) Suis-je devant ou derrière ce repère par rapport au vent ?



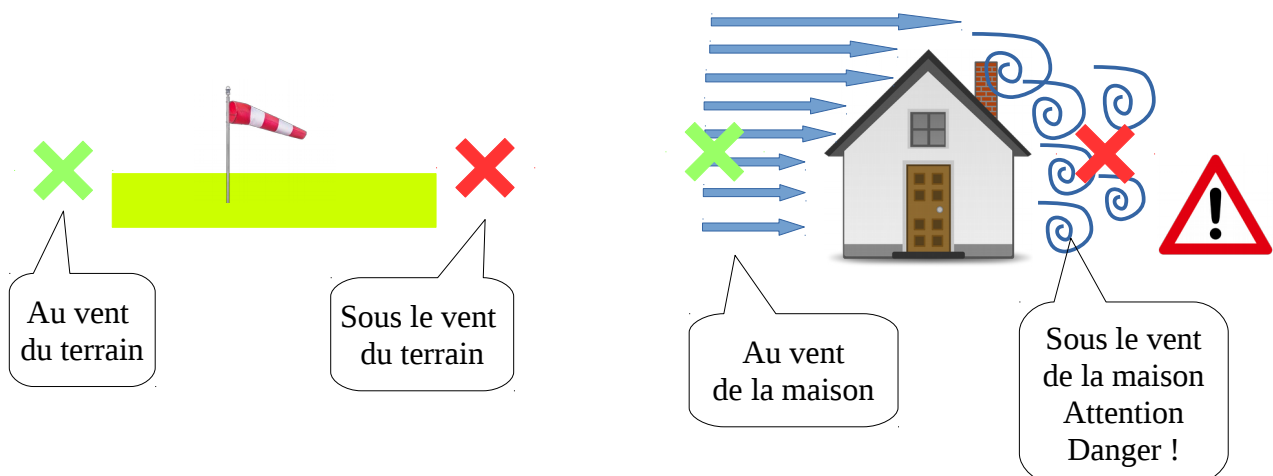
Devant = au vent
Derrière = sous le vent

Exemples :

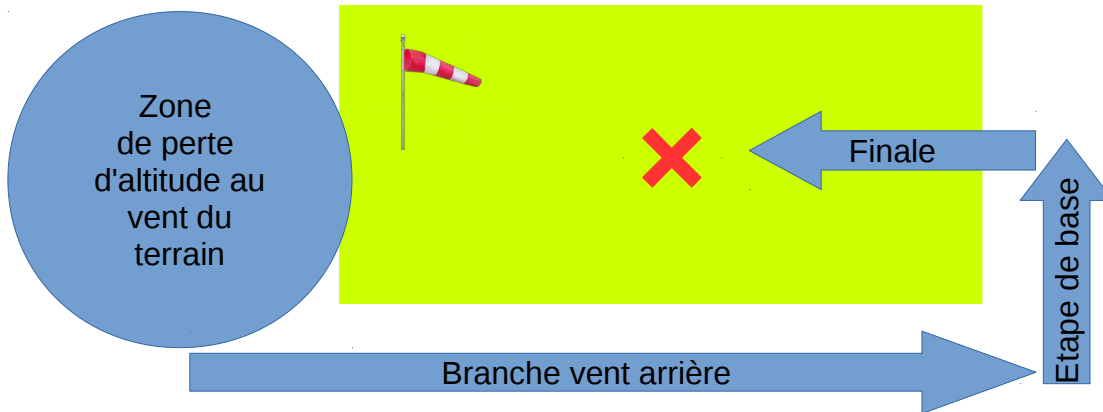


- 1) le vent vient de la gauche
- 2) je veux me situer par rapport au terrain d'atterrissage
- 3) devant = croix verte = au vent
- 4) Derrière = croix rouge = sous le vent

La notion de « sous le vent » est aussi associée au danger, car sous le vent de reliefs ou d'obstacles, on se trouve dans une zone de turbulences !!



P.T.U



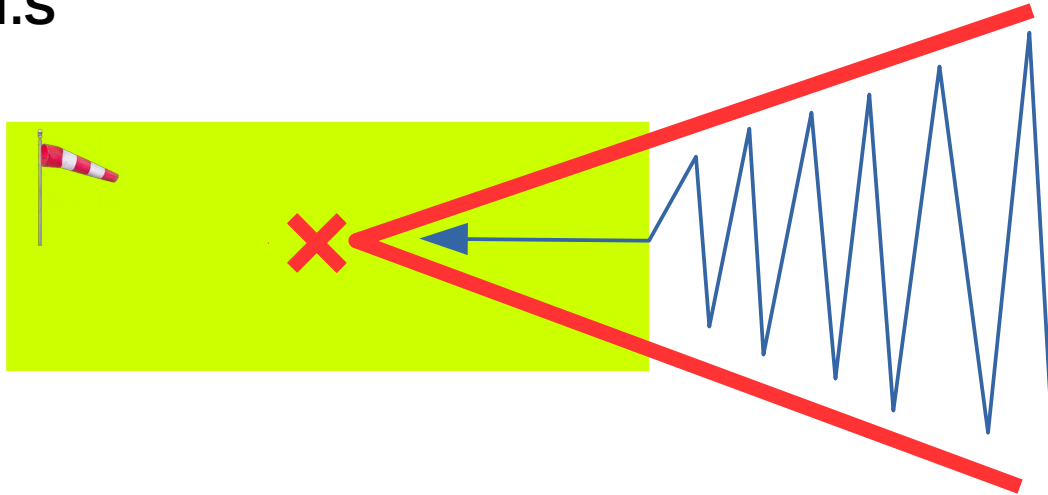
La zone de perte d'altitude se situe au vent du terrain.

L'approche est composée de 3 étapes :

- 1) vent arrière (= vitesse/sol augmentée)
- 2) étape de base
- 3) finale

+	-
La perte d'altitude au vent du terrain permet de rentrer sur le terrain même si la brise venait à forcer = Sécurité !	Approche difficile à visualiser en tant que débutant : plan de descente et décision des 3 étapes
Si on est trop haut en étape de base pour se mettre en finale, on peut ajuster notre position en faisant des S ou des 8 (=plusieurs étapes de base !)	Il faut anticiper le virage pour effectuer l'étape de base, car vent arrière on avance plus vite par rapport au sol !!

P.T.S

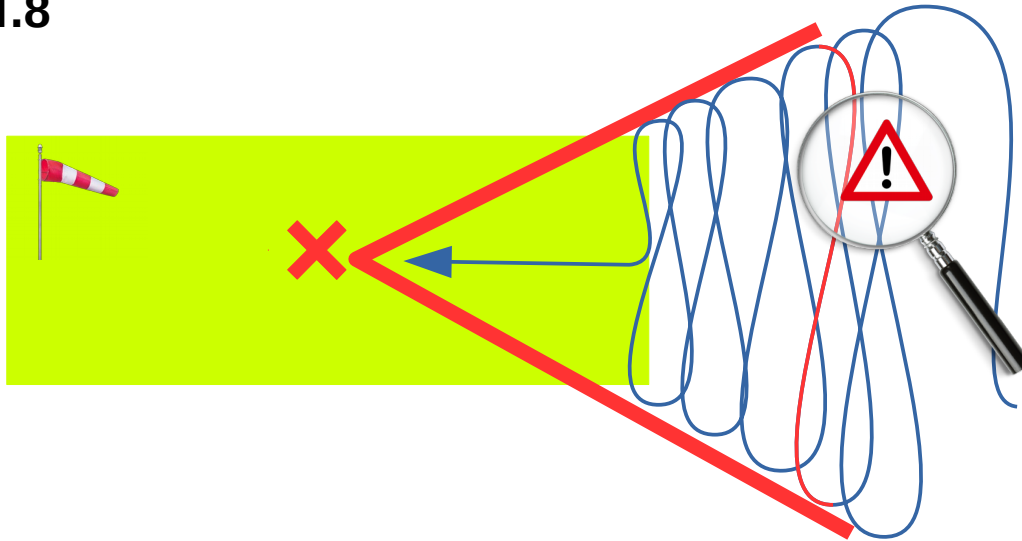


La perte d'altitude et l'approche sont confondues et se font sous le vent du terrain.
On visualise un cône qui se resserre sur notre point d'aboutissement :

- ➔ plus on est haut, plus on utilise la largeur du terrain
- ➔ plus on descend, plus on se rapproche de notre point d'aboutissement (cible)

+	-
Facile à visualiser et mettre en place	Pas sûr de rentrer si la brise forçit Attention aux éventuels obstacles !

P.T.8



Cette approche est une adaptation de la PTS.

+	-
<p>On peut l'utiliser si l'on se retrouve trop haut / trop tôt en entrée de terrain afin d'éviter d'avancer trop (risque de se trouver trop long et hors terrain).</p>	<p>Attention à la dérive éventuelle que l'on peut avoir lorsqu'on se trouve 3/4 vent arrière !!</p>

Conclusions

Les règles importantes

- 1) On ne survole jamais son terrain pendant l'approche
- 2) On ne tourne pas le dos au terrain pendant l'approche
- 3) Pas de surpilotage, les virages sont à plat > progressivité et douceur sellette et commandes
- 4) Plus on est bas, plus on se tient devant ou vertical des obstacles (pas d'obstacles entre nous et le point d'aboutissement)
- 5) En finale, lorsque l'on commence le freinage final, on ne relève plus les mains !! (Si on se rend compte qu'on freine trop tôt, on peut maintenir la position).

Les 2 premières règles concernent le regard.

Le fait d'avoir un repère fixe sur le terrain va nous aider à évaluer notre plan de descente. Ainsi on pourra ajuster notre position

- ➔ trop haut, on s'écarte du terrain mais toujours un œil sur notre cible
- ➔ trop bas, on s'avance vers notre cible.

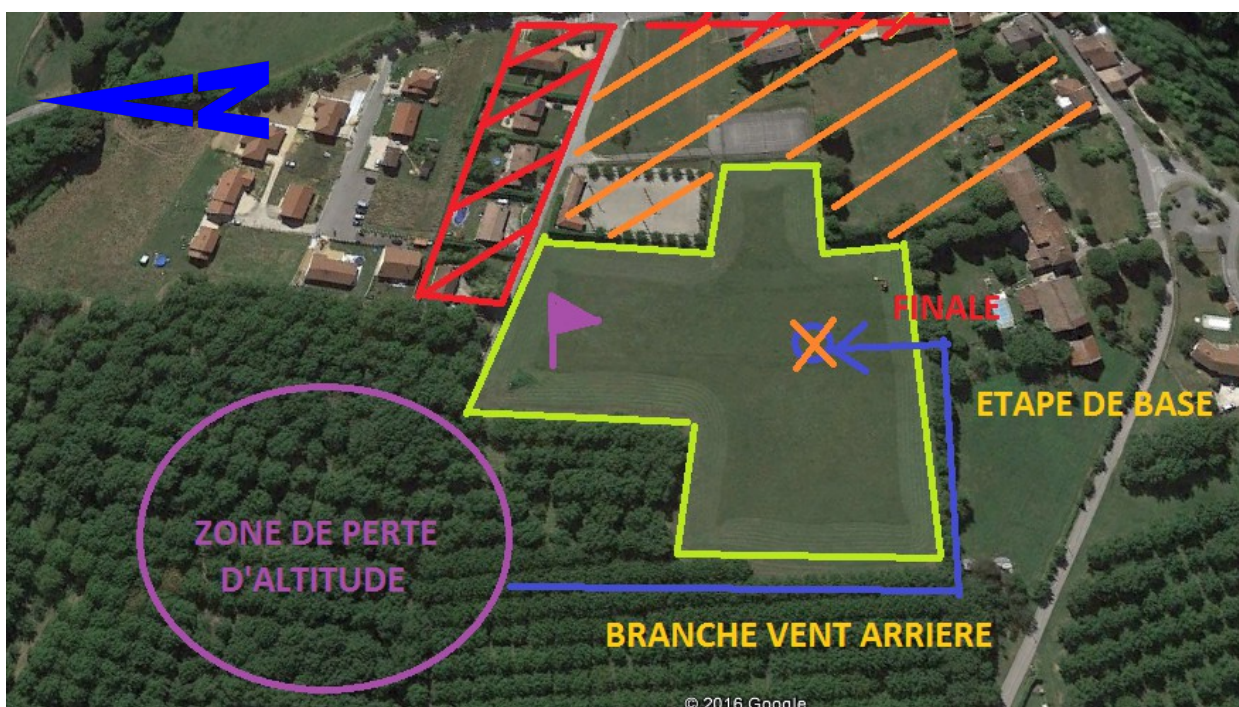
Il n' y a aucune approche stéréotype !!

On s'adapte au site (configuration, obstacles) et aux conditions du jour sauf sites très fréquentés (Annecy, Val Louron,..) où l'approche est imposée.

Saint Pierre de Chérennes

Dû à la présence d'obstacles tout autour du terrain et à l'interdiction de survoler le lotissement, il est préférable d'effectuer la perte d'altitude et l'approche du côté des noyers.

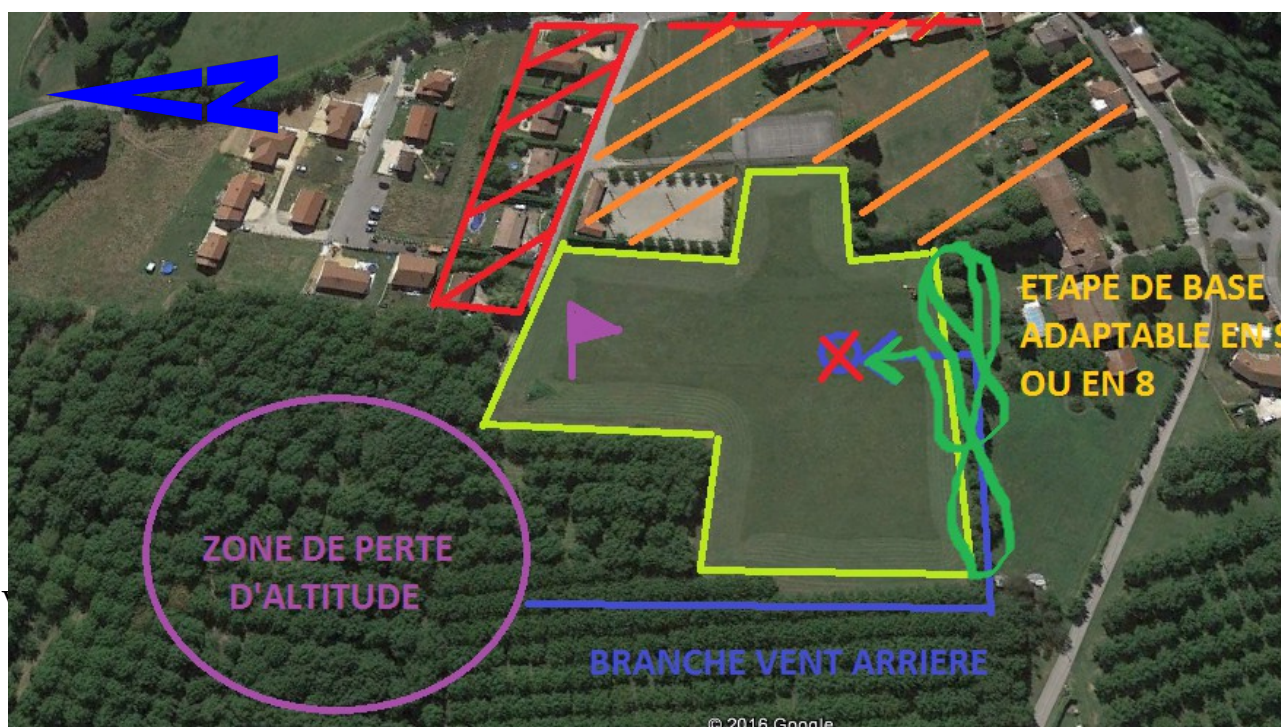
Brise montante (Nord) – PTU



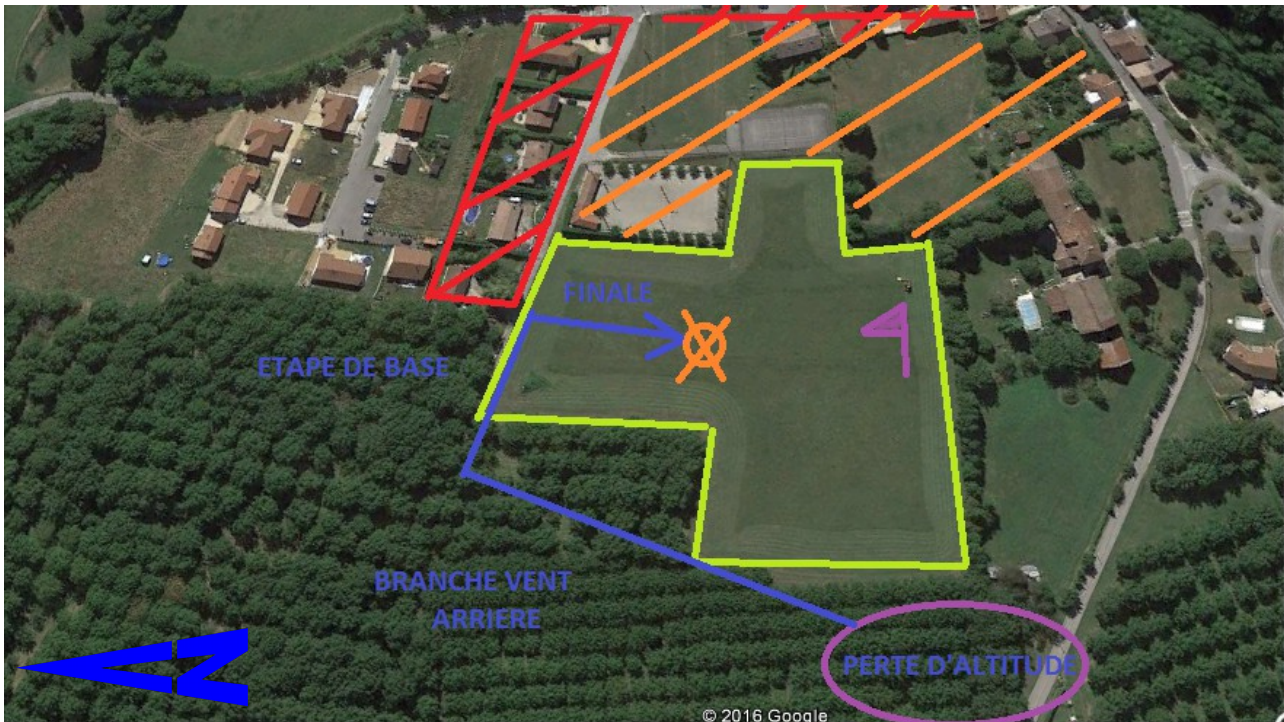
Il est intéressant de se fixer un point d'aboutissement sur le 1er tiers du terrain ; il nous permet d'avoir de la marge si on venait à être trop long ou à prendre une bulle en finale.

Brise montante – PTS/8

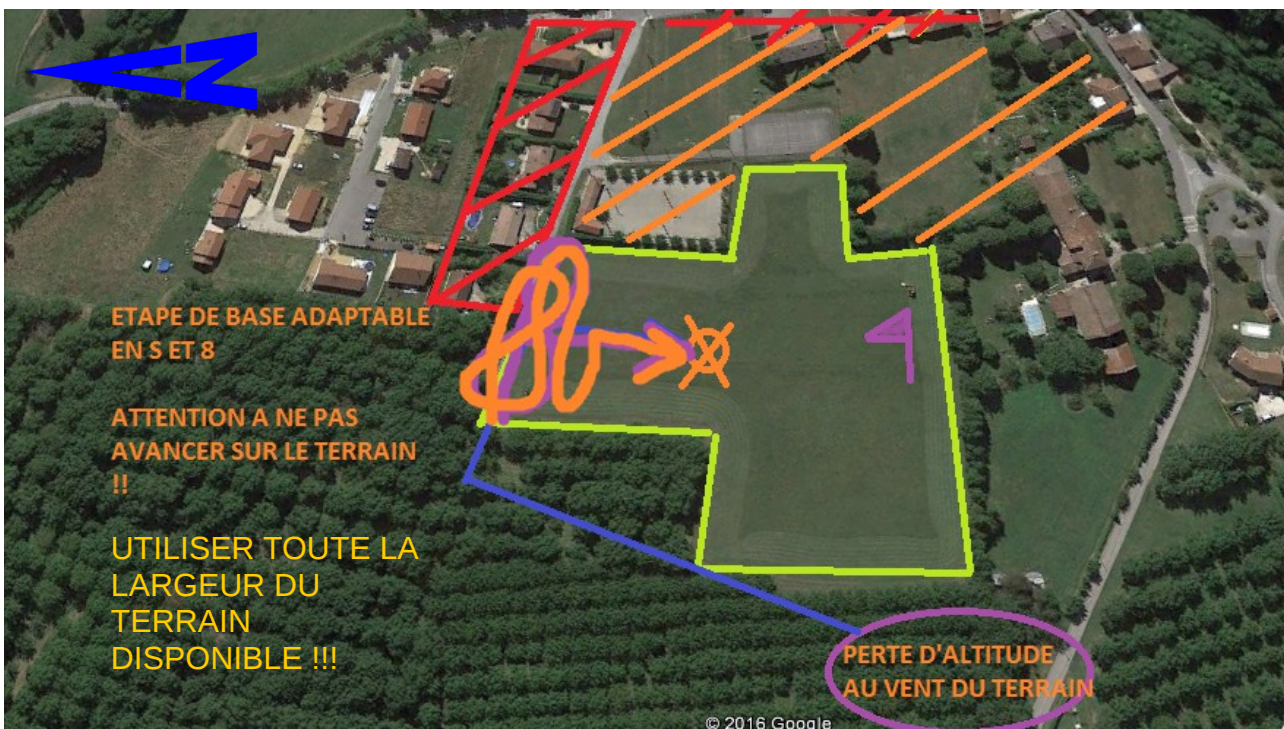
Si l'on adapte l'étape de base en S ou en 8, il est important de rester vertical la haie d'arbres pour ne pas « manger » du terrain.



Brise descendante (Sud) – PTU



Brise descendante (Sud) – PTS/8



Quand on attaque son approche, on est relativement bas, il est donc trop tard pour changer d'avis !
Même si la brise venait à changer, il vaut mieux poser vent arrière avec une belle finale et un freinage efficace que vent de face mais en virage !