

## 1. VISITE PREVOL

Les consignes particulières à appliquer par temps froid sont définies en 88.21 ...

Au décollage, toute couche de neige, de glace ou de givre, aussi petite soit elle, est à prohiber formellement en toute partie de l'avion.

Les conséquences, au cours du décollage, peuvent être hors de proportion avec les quantités mises en jeu.

Seule est admissible la présence, sous les ailes, du givre provoqué par la condensation à l'emplacement des réservoirs et à condition que l'épaisseur de celle-ci ne dépasse pas 3 mm

## 2. ETAT de la PISTE et des VOIES de CIRCULATION

2.1. Appréciation de la qualité et de l'épaisseur de la couche de slush ou de neige recouvrant la piste.

Les services d'aéroport indiquent en général l'état de la piste et/ou la hauteur de neige ou de slush : c'est cette indication qui doit être utilisée.

Si l'aéroport ne donne pas systématiquement ces informations, une demande de mesure sera faite auprès des services compétents par le Chef d'escale.

Dans ces deux cas, le Chef d'escale s'assurera que les procédures prévues par des services d'aéroport sont bien suivies, notamment en ce qui concerne l'information des équipages.

Lorsque les services d'aéroport ne peuvent pas fournir les informations nécessaires, ou si ces informations sont imprécises, le Commandant de Bord appréciera l'état de la piste. En cas de doute, il est recommandé d'adopter la plus pénalisante des catégories entre lesquelles on hésite (Cf parag. 5.1.)

2.2. Dans certaines conditions de masse, la hauteur au-dessus du sol du saumon d'aile peut être inférieure à la normale et descendre à 1,60m. Aussi il convient de s'assurer qu'il n'existe pas sur les côtés des voies de circulation et de la piste, de tas de neige de hauteur supérieure à cette valeur.

## 3. PARACHUTE

LA PRESENCE DU PARACHUTE EST OBLIGATOIRE POUR TOUT DECOLLAGE SUR PISTE ENNEIGEE, VERGLACEE OU RECOUVERTE D'EAU.

L'UTILISATION DU PARACHUTE EST IMPERATIVE EN CAS D'ACCELERATION-ARRET DANS CES CONDITIONS DE PISTE.

4. MISE EN POUSSEE DES REACTEURS POUR DEGIVRAGE DES ENTREES D'AIR, PAR FORTES CONDITIONS GIVRANTES.

Sur les voies de circulation appropriées, lorsque la température extérieure se situe en-dessous de + 1°C, il est recommandé, afin de réduire les risques de formation de glace sur les entrées d'air et sur les premiers étages des compresseurs d'augmenter, toutes les 8 mn, le régime jusqu'à 7200 tr/mn pendant 5 sec..

Les risques dus au souffle des réacteurs n'étant pas négligeables, il est également recommandé de tenir compte des précautions particulières citées à la page 2.74.13 du Manuel Généralités Lignes.

5. DECOLLAGE sur PISTE VERGLACEE, ENNEIGEE ou RECOUVERTE D'EAU5.1. Influence de l'état de la piste5.1.1. Glace non fondante ou neige tassée non fondante (ice, compact snow)

La glace non fondante n'a pas d'influence sur les longueurs d'accélération au décollage ; toutefois, il y a lieu de tenir compte d'une majoration de la distance accélération-arrêt par suite de la faible capacité de freinage due à l'état de la piste. Cette majoration de la distance d'arrêt est évaluée à 275 m environ avec utilisation du parachute (900 m environ sans utilisation du parachute).

L'effet de la neige régulièrement tassée peut être assimilé à celui de la glace. Si la neige est mouillée, son effet est assimilé à celui de la glace fondante (voir parag. 5.1.3.).

5.1.2. Neige poudreuse (non fondante) (dry snow)

Une épaisseur de neige poudreuse (non fondante) inférieure à 5 cm, a peu d'influence sur les distances d'accélération. Aucune correction de masse au lâcher des freins n'est à effectuer.

Pour les décollages sur une piste recouverte de 5 à 10 cm, l'influence sur les distances d'accélération est très importante et il est nécessaire d'effectuer une correction de masse au lâcher des freins.

Au-delà d'une épaisseur de 10 cm, ne pas entreprendre le décollage car l'influence sur les distances d'accélération est trop importante d'une part, et d'autre part, à cause des risques de projection sur la cellule et sur le train.

5.1.3. Neige (ou glace) fondante (slush), piste recouverte d'eau (standing water).

La neige ou la glace en fondant forme un mélange plus ou moins liquide, que les anglo-saxons désignent sous le terme de «slush». C'est pratiquement l'état de la piste qui n'entre pas dans les deux régions catégories précédentes.

L'effet de l'eau est assimilable à celui de la neige (ou glace) fondante si la piste est recouverte d'eau.

L'effet de ces éléments au décollage est multiple.

- augmentation de la distance d'accélération
- risques de dommages sur la structure et les réacteurs par projection de paquets de neige, de glace par le train
- risques d'extinction des réacteurs par projection de neige ou d'eau par le train avant.
- diminution de la capacité de freinage en cas d'interruption du décollage.

a) Neige ou glace fondante (slush)

- Lorsque l'épaisseur du slush est inférieure ou égale à 1,5 cm, le décollage est possible. Il y a lieu de limiter la masse au décollage pour tenir compte de l'influence de l'état de la piste.

- Si l'épaisseur est supérieure à 1,5 cm le décollage ne doit pas être entrepris.

b) Piste recouverte d'eau

3 états doivent être considérés suivant l'abondance de l'eau sur la piste :

- piste humide ou partiellement mouillée (flaques)
- piste très mouillée avec pluie,

pour ces deux états de piste, le décollage est possible et il y a lieu de tenir compte d'une limitation de la masse au décollage,

- piste inondée : ne pas entreprendre le décollage.

Une piste est considérée comme inondée si elle est recouverte sur toute sa superficie d'une nappe d'eau stagnante ou en mouvement.

#### 5.2. Masse maximale au décollage et paramètres de décollage en fonction de l'état de la piste

Ces éléments sont indiqués dans les tableaux spécialisés de la Partie 9 du Manuel d'Exploitation pour différents états de piste (Cf. chapitre 81.45. --). Si les limitations relatives à l'état de la piste envisagée ne sont pas publiées dans les tableaux de la Partie 9, utiliser les tableaux de limitations normales et entrer dans ces tableaux avec la température corrigée, comme il est indiqué dans les pages 81.80.--, pour obtenir la masse maximale au lâcher des freins et les paramètres de décollage correspondants.

#### 5.3. Conditions de départ

Les conditions d'enneigement, même si elles sont dans les limites admises, peuvent être telles que l'on court le risque de projection de neige sur le train au cours du décollage, interdisant la rentrée du train. Dans ce cas, le décollage ne devra être effectué que si l'on dispose, sur le terrain de départ des minima d'atterrissage ou s'il existe un terrain à moins de 150 NM du terrain de départ et sur lequel on dispose des minima d'atterrissage.

#### 5.4. Roulage sur voies enneigées, verglacées ou couvertes d'eau

Lorsque de la neige ou de la glace se trouve sur les voies de circulation, réduire la vitesse de roulage afin de conserver le maximum d'efficacité à la direction de roue avant et d'éviter des projections, par la roue avant, sur les volets, les gouvernes et les réacteurs.

#### 5.5. Décollage

##### 5.5.1. Décollage sans mise en puissance sur freins (rolling take off)

Ce type de décollage est autorisé lorsque la piste glissante ne permet pas la tenue de l'avion sur freins (ou sur demande du contrôle pour accélérer le trafic).

Les écarts de limitations et de performances ainsi que les Consignes sont définis à la page 83.30.05.

##### 5.5.2. Roulage au cours du décollage

L'efficacité de la direction de roue avant étant diminuée lorsque la piste est couverte de neige, de glace ou d'eau, il est conseillé, dès le lâcher des freins, de limiter l'utilisation de cette servitude.

##### 5.5.3. Utilisation du rallumage

Afin d'éviter une extinction possible du réacteur par des projections de neige ou d'eau provenant de la roue avant, il est impératif, pour tout décollage sur une piste recouverte de neige (ou glace) fondante, de neige poudreuse ou d'eau, de maintenir les boutons de rallumage sur la position «enclenchées», dès le lâcher des freins, et de les conserver dans cette position jusqu'à ce que le train principal ait quitté le sol.

Si l'avion est équipé d'un bouton de maintien automatique de rallumage, appuyer sur ce bouton et vérifier l'allumage des voyants de signalisation des boîtes d'allumage.

*NOTA : Si un ou deux voyants restent éteints, cela peut signifier que les boîtes d'allumage correspondantes ne sont pas sous tension. Le décollage peut cependant être entrepris et la poursuite du courrier assurée à condition que l'on ait au moins un voyant allumé par réacteur.*

#### 5.5.4. Utilisation du dégivrage réacteur

Sur les pistes recouvertes de neige ou de glace fondante «slush», le dégivrage réacteurs et entrées d'air doit être mis en fonctionnement.

#### 5.5.5. Vitesse atteinte au temps d'accélération prévu pour 100 kt

Quel que soit l'état de la piste, le Commandant de Bord et le Pilote vérifieront tous deux la vitesse atteinte au temps d'accélération prévu pour 100 kt (calculé pour la T<sub>0</sub> réelle et éventuellement corrigé du dégivrage réacteur).

Si l'écart de vitesse entre la vitesse atteinte et la vitesse théorique de 100 kt est supérieur à 10 kt, le décollage doit être interrompu.

### 6. APRES DECOLLAGE

Manoeuvres du train en cas d'anomalies de signalisation après roulage sur piste recouverte de neige, de slush ou de glace.

#### 6.1. Impossibilité de placer la commande de train sur «RENTRE»

(Blocage des micro-contacts du circuit d'interdiction de rentrée de train).

- Appliquer les Consignes du Manuel d'Utilisation page 84.35.11 parag. 1.

#### 6.2. Anomalie de signalisation du train et/ou des trappes à la rentrée du train

**IMPORTANT** : Ne faire aucun autre essai de relevage de train pour éviter qu'un dépôt de neige ou de glace ne vienne aggraver l'incident :

- Laisser le levier de commande de train sur «RENTRE»

- Déverrouiller manuellement les trappes du train dont le verrouillage haut n'est pas certain.

- Retourner au terrain de départ

Si l'atterrissage sur le terrain de départ n'est pas ou n'est plus possible (état de la piste, conditions météorologiques..) poursuivre le vol à 180 kt CAS.

### 7. APPROCHE en ATMOSPHERE GIVRANTE

- Si la Météo signale que l'approche risque de se faire en conditions givrantes, il appartiendra au Commandant de Bord de majorer les minima de telle sorte qu'il soit pratiquement sûr de se poser au premier essai.

- Si une remise de gaz s'avère indispensable, il conviendra de rentrer les volets jusqu'à 5° seulement.

- Durant cette phase et le tour de piste éventuel qui lui succèdera :

. surveiller la formation de givre en particulier sur les montants de pare-brise et les essuie-glaces,

. augmenter la vitesse de présentation afin de tenir compte de l'influence de la présence de la glace sur les bords d'attaque,

tenir compte de cette augmentation de la vitesse d'approche sur la distance d'atterrissage. Une vitesse supérieure de 10 kt à la vitesse d'approche ( $V_{ref}$ ) provoque un accroissement de 290 mètres de la distance de présentation en supposant la même vitesse d'impact ( $V_{ref} - 10\text{kt}$ ) que dans le cas d'une vitesse d'approche normale.

### 8. ATTERRISSAGE

Pour cette phase du vol, il est nécessaire de reprendre des limites analogues à celles prévues pour le décollage en fonction de l'état de la piste. En particulier, compte tenu des difficultés de freinage, il y a lieu de majorer, dans tous les cas, la longueur de piste nécessaire à l'atterrissage, de 275 m (lorsque le parachute n'est pas disponible, cette majoration est portée à 900 m).

#### 8.1. Glace non fondante ou neige tassée non fondante

Pas de limitation d'épaisseur

#### 8.2. Neige poudreuse (non fondante)

L'atterrissage est formellement déconseillé lorsque l'épaisseur de la neige est supérieure à 10 cm (compte tenu en particulier des projections sur la cellule).

#### 8.3. Neige (ou glace) fondante

L'atterrissage est formellement déconseillé si la piste est recouverte de plus de 2,5 cm (1 pouce) de slush.

#### 8.4. Piste inondée

Si la piste est inondée, l'utilisation du parachute est impérative quelle que soit la longueur de la piste.

#### 8.5. Utilisation du parachute

Voir en 83.63 ...

#### 8.6. Rentrée des volets lors du roulage au sol

Lorsque la procédure, l'approche ou l'atterrissage est effectué en fortes conditions givrantes, ou que l'atterrissage s'effectue sur piste enneigée, la rentrée des volets pendant le roulage au sol, se fera de 35 à 20° seulement.

La rentrée de 20° à 0 sera faite au parking après inspection et dégivrage ou nettoyage éventuel des volets, et volets de fente.

Elle pourra s'effectuer à l'aide du circuit rouge.

### 9. EXTINCTION REACTEUR

Lorsque l'atterrissage s'effectue sur une piste inondée ou recouverte de slush, il est possible que des projections d'eau, de neige, de glace fondante, malgré l'emploi de pneumatiques à bavettes sur l'atterrisseur avant, entraînent une extinction réacteur. Dans ce cas, l'extinction réacteur se caractérise par une diminution rapide de régime ; elle peut être suivie, si l'alimentation en carburant est maintenue sur le réacteur et à fortiori si le rallumage en vol était utilisé, d'une surchauffe importante par rétablissement brutal de la combustion, entraînant de graves dégâts mécaniques.

### CONSIGNES

- Lors d'un atterrissage sur piste inondée ou recouverte de neige fondante, si le régime d'un réacteur tend à descendre au-dessous du ralenti, le réacteur sera immédiatement arrêté.

Ne pas utiliser le rallumage en vol pour tenter de maintenir le régime de ralenti.

- En aucun cas le réacteur ne sera remis en route avant qu'il n'ait subi une inspection, comportant une vérification visuelle de l'entrée d'air, du compresseur et de la turbine ainsi qu'un contrôle de la libre rotation du réacteur, sans frottement (cf. Manuel d'Entretien en Ligne chapitre 72).

### 10. COEFFICIENT DE FROTTEMENT DES PISTES

Certains aérodromes communiquent, en même temps que l'état de la piste, des coefficients de frottement. Seul l'état de la piste sera pris en considération pour la détermination des limitations propres au décollage et à l'atterrissage.

APPELER

POUR

\* AF PCL (131.5)

**AVANT MISE EN ROUTE :**  
- Intention dégivrage curatif sur aire FOX  
- demander heure (h) prévue PCL pour mise en route

\* ORLY PREVOL (121.05)

**5 A 10 min. AVANT (h) :**  
- Interroger sur délai au départ sur route PLN

\* ORLY SOL (121.7)

**SI DELAI < 30 mn :**  
- Pour autorisation mise en route à (h)

\* PCL (131.5)

**SI DELAI > 30 mn :**  
- Informer PCL délai  
(rester à l'écoute PREVOL sans intervenir,  
- Informer PCL modification éventuelle délai)

\* ORLY SOL (121.7)

**A L'HEURE (h) FIXEE PAR PCL :**  
- Pour autorisation mise en route

\* ORLY SOL (121.7)

**APRES MISE EN ROUTE**  
- Pour autorisation push back au roulage vers aire FOX.

**ROULAGE AU DEPART DE L'AIRE D'EMBARQUEMENT**

- CPM CHECK LIST «ROULAGE» ..... Effectuée  
M VOILETS ..... Sortis à 20°  
C ANNONCE PASSAGERS ..... Effectuée  
\* En position d'attente sur la bretelle d'accès, appeler ORLY PREVOL (121.05 Mcs) pour activation du Plan de Vol ATC.  
SE. 210

**ARRIVEE SUR L'AIRE DEGIVRAGE SPECIALISEE**

C DIALOG. SOL CONTACT INTERPHONE

- C M FREIN DE PARC ..... Serré  
C M REACTEURS ..... Ralenti  
M VOILETS ..... Rentrés  
M VANNES DE CONDITIONNEMENT D'AIR ..... Fermées  
P PROFONDEUR ..... Maintenu en piqué

C DIALOG. SOL PARE POUR LE DEGIVRAGE

**APRES LA FIN DU DEGIVRAGE**

C DIALOG. SOL

DEGIVRAGE TERMINE  
VOILURE, FUSELAGE, KARMAN }  
EMPENNAGES, GOUVERNES } DEGIVRES  
PRISES STATIQUES VERIFIEES  
AVION BON POUR LE DEPART  
ENGINS DEGAGES

- M VOILETS ..... Sortis à 20°  
CPM ESSAI DES FREINS (Résiduelle rouge : 0) ..... Normal  
C M GOUVERNES (DEBATTEMENT) ..... Essayées  
\* Appeler ORLY SOL (121.7 Mcs) pour instructions de roulage vers la piste en service.

**ROULAGE VERS L'ENTREE DE PISTE**

- C M EFFICACITE DES FREINS (300 PSI) ..... Normale  
M VANNES DE CONDITIONNEMENT D'AIR ..... Comme nécessaire

**AVANT DE PENETREUR SUR LA PISTE**

- C GOUVERNES ..... Débattement vérifié de nouveau  
CPM CHECK LIST «AVANT DECOLLAGE» ..... Effectuée

Correction : ()

1. VOL EN ATMOSPHERE TURBULENTE

1.1. Vitesse recommandée

La vitesse recommandée quels que soient le poids et l'altitude de vol de l'avion est :

CAS = 210 kt

il y a lieu d'utiliser cette vitesse lorsque l'accéléromètre indique des facteurs de charge voisins de + 1,5 ou + 0,5

1.2. Consignes PNC et passagers (Voir Manuel Sécurité Sauvetage).

2. CONSIGNES PARTICULIERES EN CAS DE VOL EN SEVERE TURBULENCE (Montée, croisière et descente)

2.1. Définition :

On peut définir la «sévère turbulence» comme une turbulence telle qu'il y soit très difficile de maintenir l'altitude, l'attitude de l'avion, la vitesse et le cap. Il s'en suivra d'importantes et rapides variations de chacun de ces paramètres, associées à des variations aussi rapides des facteurs de charge dont la valeur en «G» peut être grande tout en oscillant entre des valeurs positives et négatives.

De telles turbulences peuvent être rencontrées, outre les traversées de zones orageuses, en ciel clair lorsque se manifeste une variation rapide de la température ou au cours du survol des régions montagneuses dans certaines conditions météo.

2.2. Technique de vol :

En règle générale, il convient d'éviter dans toute la mesure du possible le vol dans des zones à sévère turbulence ou fortement orageuses. Lorsque ceci n'est pas possible, il est nécessaire de respecter les consignes ci-après :

En vol à 30.000 ft et au-dessus, il n'est pas souhaitable de chercher à éviter une zone fortement turbulente, en montant, à moins d'être certain de pouvoir largement la survoler en ciel clair. En effet, pour une turbulence de même intensité, le vol à plus basse altitude, à la vitesse recommandée, est couvert par de plus grandes marges par rapport au buffeting (voir page 81.3... du Manuel d'Utilisation qui traite des conditions de buffeting en fonction des altitudes, Mach et facteurs de charge).

Radar : Il convient également de noter que l'interprétation des images du radar météo est plus délicate à haute altitude. Ceci résulte de la présence de cristaux de glace au sommet des formations orageuses donnant des échos faibles ou nuls, et également de la difficulté à différencier les échos dus au relief des échos dus aux précipitations (cf. page 86.36...).

2.3. Procédure recommandée

2.3.1. Vitesse

La vitesse recommandée pour le vol en sévère turbulence de 210 kt est retenue parce qu'elle présente la plus grande marge par rapport au décrochage tout en respectant les exigences en matière de résistance structurale.

La sévère turbulence entraînera de rapides et fréquentes variations de la vitesse indiquée. En conséquence :

**NE PAS TENTER DE MAINTENIR LA VITESSE AVEC PRECISION.**

2.3.2. Altitude

D'importantes variations d'altitude sont possibles en sévère turbulence. Admettre ces variations en sacrifiant l'altitude au bénéfice du maintien de l'altitude désirée et, si possible, de la vitesse recherchée.

**NE PAS TENTER DE MAINTENIR UNE ALTITUDE CONSTANTE**

Au cours des variations éventuelles d'altitude, penser cependant à la proximité possible ou connue d'autres avions ou obstacles.

Remarque :

L'examen du graphique page 81.31.02 montre que pour un poids de 40t.

- à 30.000 ft, V = 210 kt CAS (M = 0,565) il est possible de subir un facteur de charge de 2,7 alors que
- à 38.000 ft, V = 210 kt CAS (M = 0,67) le buffeting apparaît pour un facteur de charge de 2,2.

Dans ces 2 cas, la marge de vitesse avant l'apparition du buffeting correspondant au facteur de charge de 2, est de :

- $\Delta V \# 42$  kt à 30.000 ft
- $\Delta V \# 22$  kt à 38.000 ft

2.3.3. Pilote automatique

Par temps agité, la fonction ALT. HOLD du pilote automatique ne doit pas être employée ; utiliser la fonction ALT. SOFT si les facteurs de charge sont inférieurs au domaine + 1,5 et + 0,5.

Dans les cas de sévère turbulence, dès les premiers symptômes :

- 1) noter le trim de profondeur et l'attitude avion à l'horizon artificiel ; couper le maintien d'altitude PA (ALT. SOFT sur OFF) si les facteurs de charge sont extérieurs au domaine + 1,5 et + 0,5.
- 2) Maintenir l'attitude avion (assiette) à l'aide du bouton de commande de profondeur PA : agir avec modération sur la profondeur dans le maintien de l'attitude.
- 3) Si des changements d'assiette importants sont nécessaires : couper le trim automatique.
- 4) Si ce contrôle de profondeur est insuffisant, on peut débrayer la profondeur PA et piloter en semi-automatique
- 5) Dans les cas extrêmes où le PA est impropre au contrôle de l'avion, couper le PA. Reprendre en pilotage manuel.

*(NOTA : L'utilisation du pilote automatique sans altitude constante est permise si les facteurs de charge restent compris entre + 2 et + 0,2.*

2.3.4. Attitude

Maintenir les ailes horizontales ainsi que l'assiette désirée. Utiliser l'horizon comme instrument principal.

Dans les remous les plus sévères, d'importants changements d'attitude de l'avion peuvent se produire.

**NE PAS AGIR AUX COMMANDES PAR CORRECTIONS BRUTALES ET DE FORTE AMPLITUDE.**

2.3.5. Poussée

Ne changer l'AFFICHAGE DE LA POUSSEE NECESSAIRE QU'EN CAS DE VARIATION EXTREMEMENT IMPORTANTE DE LA VITESSE.

Il convient de noter que les effets combinés des variations de vitesse et de poussée peuvent compliquer considérablement la tenue de l'avion.

2.3.6. Aérofren

En cas d'augmentation excessive de la vitesse, le pilote aux commandes ne doit pas avoir de réticence à utiliser les aérofren.

3. INFLUENCE DES VIBRATIONS SUR LES INDICATIONS DES COMPAS

Les vibrations de l'avion peuvent perturber le fonctionnement des compas.

La gravité de l'influence des vibrations sur les centrales de cap asservies à une vanne de flux peut être évaluée en observant le compas magnétique de secours.

Dans tous les cas, la référence la plus sûre sera fournie par une centrale de cap fonctionnant en gyro libre. La vitesse de recalage du gyro sur la vanne de flux étant faible, une centrale passée en gyro libre quelques instants après le début des vibrations fournira encore une référence exacte.

Par conséquent, dès le début des vibrations,

- Passer en gyro libre une des 2 centrales
- Observer les écarts entre les 2 centrales
- Se fier aux indications de la centrale en DG si les écarts deviennent importants.

4. EFFET DES PHENOMENES METEOROLOGIQUES SUR LES INDICATIONS DE VITESSES.

Des cas d'accroissement brutal et important de la vitesse liés à la turbulence en ciel clair ont été observés en croisière.

Ils semblent s'être produits en bordure d'un jet-stream ou au passage d'un relief

Certains cas observés coïncident avec une variation brusque de la température extérieure dans le sens d'une augmentation.

Lorsqu'il y a variation rapide de la force du vent, l'avion tend, par inertie, à conserver au début du phénomène sa vitesse sol initiale si, par ailleurs, la poussée des réacteurs ou l'altitude de vol ne sont pas modifiés. Il s'ensuit une variation temporaire de la vitesse indiquée (IAS ou MACH) dont la rapidité et l'importance sont fonction de la valeur du gradient de vent.

Les conditions dans lesquelles ces variations de vitesse peuvent se produire sont actuellement mal connues ; cependant il est utile d'attacher une attention particulière à ce genre d'incident. Noter sur les CR d'EXPLOITATION toutes les informations susceptibles de permettre une étude systématique de ces cas.

5. INFORMATION A TRANSMETTRE EN CAS DE VOL EN ZONE TRES TURBULENTE OU ORAGEUSE

Il est vivement recommandé d'éviter les zones fortement turbulentes ou orageuses, cependant, lorsque de telles zones n'ont pu être évitées, il est alors demandé à tous les Commandants de Bord de donner au Contrôle le maximum de renseignements à leur sujet ; ces renseignements seront retransmis aux autres avions.

En ce qui concerne la présence d'orages sur le parcours nous rappelons qu'il convient également d'éviter, dans toute la mesure du possible, la calotte de cirrostratus d'une perturbation orageuse.

6. COMPTES RENDUS

6.1. Compte Rendu Matériel

Les cas de vols en atmosphère fortement turbulente doivent être signalés sur les CR MATERIEL.

Il y a lieu de préciser les paramètres utiles observés au cours de la traversée de ces perturbations météorologiques :

Variations de vitesse, Mach, température, altitude, trim, facteurs de charge lus à l'accéléromètre, si possible, ou appréciation sur l'intensité de la turbulence, heure et durée, conditions météorologiques.

Ces informations sont utiles aux Services d'Entretien chargés de procéder aux vérifications particulières prévues lorsque l'avion a subi une sévère turbulence.

6.2. Compte Rendu d'Exploitation

Faire la synthèse de ces informations. Préciser d'autre-part les conditions de pilotage au moment de l'incident : si l'on était en P.A. indiquer les fonctions utilisées.

6.3. Compte Rendu Spécial

(imprimé page 0.90.13 du Manuel d'Exploitation)

Ce CR est destiné à l'information des Services spécialisés dans l'étude des phénomènes météorologiques.

6.4. Compte Rendu de Foudroiement

En cas de foudroiement en vol, établir le Compte Rendu correspondant ; imprimé page 0.90.15 du Manuel d'Exploitation.