



UN INSTANT!

Pour votre sécurité
Cinq minutes de lecture
pourraient vous sauver la vie

PIREP

« Long River, ici Draveur 621. En vol VFR entre Centreville et Blanktown. Je vous transmets un PIREP. La turbulence est assez mauvaise, la visibilité diminue pas mal et les nuages sont assez bas à certains endroits. J'aurai probablement du retard sur mon heure estimée d'arrivée. »

Qu'essaye de dire ce pilote ? On constate que malgré ses bonnes intentions, il n'a donné que très peu de renseignements utiles. Où est-il ? Quel est son altitude ? De quelle sorte de turbulence s'agit-il ? Quelle est la visibilité, la base des nuages ? Pourquoi ne pourra-t-il pas respecter son ETA ?

Entre les différentes stations météo et à certains aéroports, les PIREPS sont la seule source d'information disponible informant de la hauteur des nuages, de la turbulence, de la visibilité, des vents, des conditions de givrage, etc. Ils sont particulièrement importants pour les vols effectués au-dessous de 10 000 pieds. Lorsque les renseignements qu'ils contiennent sont suffisamment précis, ils sont d'une grande valeur pour les spécialistes d'information de vol, les contrôleurs, les spécialistes de la météo, et naturellement pour les autres pilotes.

Il y a plusieurs renseignements du PIREP, comme la température, le type de nuages y compris leur base et leur sommet, la présence d'orages, la visibilité, qui peuvent être très utiles à l'un d'entre vous. Mais, plus importants encore sont les renseignements concernant la détérioration des conditions météo prévues, et vous devriez être capable de les décrire adéquatement. Par exemple, voici quelques définitions de termes qui doivent être employés pour décrire la turbulence et le givrage.

Turbulence

Légère – Turbulence qui produit momentanément de faibles mais brusques changements d'altitude et

d'assiette. Les occupants peuvent ressentir une légère pression des ceintures ou des harnais de sécurité.

Modérée – Turbulence semblable à la turbulence légère, mais d'intensité accrue. Il se produit des changements d'altitude et/ou d'assiette, mais le pilote peut maîtriser l'aéronef en tout temps. Les occupants ressentent vraiment une pression des ceintures ou des harnais de sécurité.

Fort – Turbulence qui produit d'importants et brusques changements d'altitude et/ou d'assiette. Elle produit normalement de fortes variations de la vitesse indiquée. Le pilote peut perdre momentanément la maîtrise de l'aéronef. Les occupants ressentent de violentes pressions des ceintures ou des harnais de sécurité.

Givrage

Léger – Le taux d'accumulation de la glace peut causer des ennuis si le vol se poursuit dans de telles conditions.

Modéré – Le taux d'accumulation de la glace est tel que même de courtes périodes d'exposition peuvent devenir dangereuses. On doit alors utiliser un système de dégivrage ou antigivrage ou encore changer de route.

Fort – Le taux d'accumulation de la glace est tel que les systèmes de dégivrage ou d'antigivrage ne parviennent pas à réduire ou à maîtriser le danger. Il faut immédiatement changer de route.

Prenez un autre instant pour réviser la section MET 2.0 dans votre A.I.P. Comme référence en vol, souvenez-vous que les renseignements que doit contenir un PIREP sont stipulés sur la page cartonnée placée au milieu du *Supplément de vol-Canada* (CFS).

Il se peut qu'un jour votre PIREP sauve une vie...

