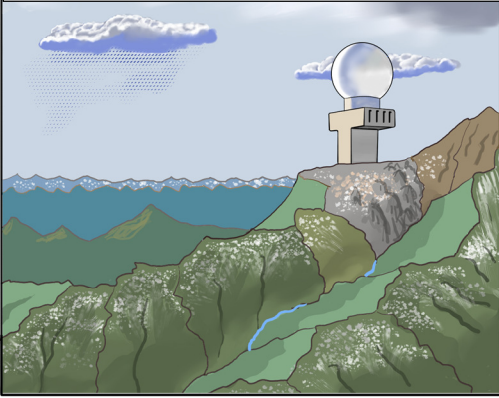




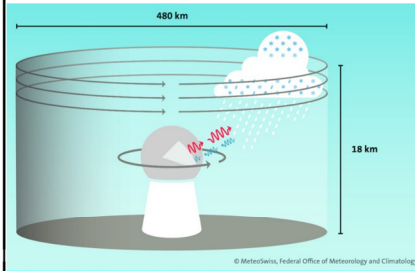
Sunny Swift

“les radars météo”

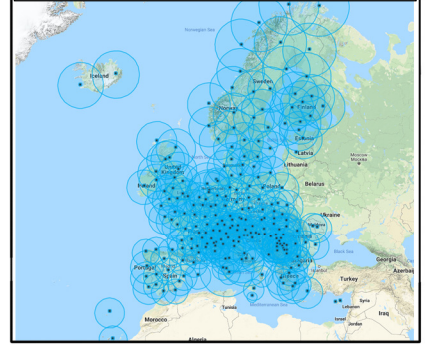
INSTALLÉ AU SOMMET D'UNE COLLINE, UN RADAR MÉTÉO VEILLE SUR L'ÉTAT DU CIEL...



SOUS LE DÔME, UNE ANTENNE ROTATIVE CAPTURE EN SILENCE L'ÉCHO PRODUIT PAR LES PRÉCIPITATIONS (PLUIE, GRÊLE, NEIGE) ET ENVOIE LES DONNÉES VERS UN CENTRE DE TRAITEMENT.



AU CENTRE, LES DONNÉES SONT FILTRÉES ET COMBINÉES À D'AUTRES, COLLECTÉES À PARTIR D'AUTRES RADARS EUROPÉENS. CE FAISANT, LE CENTRE GÉNÈRE UNE IMAGE DES PRÉCIPITATIONS QUI PEUT ÊTRE DIFFUSÉE PAR LES SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES.



DANS LA SALLE DE BRIEFING, SUNNY ET FARRY, UN DE SES ÉLÈVES, PRÉPARENT UN VOL AVEC L'INTENTION DE CONSERVER DES CONDITIONS ADAPTÉES AUX LIMITES DU JEUNE PILOTE EN MATIÈRE DE VISIBILITÉ ET HAUTEUR DES NUAGES. ILS ANALYSENT LES PRÉCIPITATIONS OBSERVÉES PAR LES RADARS MÉTÉO AU SOL.

L'IMAGE DU RADAR SEMBLE MONTRER DES TROUS IMPORTANTS. CETTE ROUTE POURRAIT CONVENIR...

PEUT-ÊTRE... MAIS QUE NOUS DISENT LES PRÉVISIONS GÉNÉRALES POUR CE SECTEUR ?



ET BIEN, LA PRÉVISION ANNONCE DES NUAGES FRAGMENTÉS À 1200 FT AMSL*, DE LA BRUINE ET UNE VISIBILITÉ RÉDUITE À 3000 M...

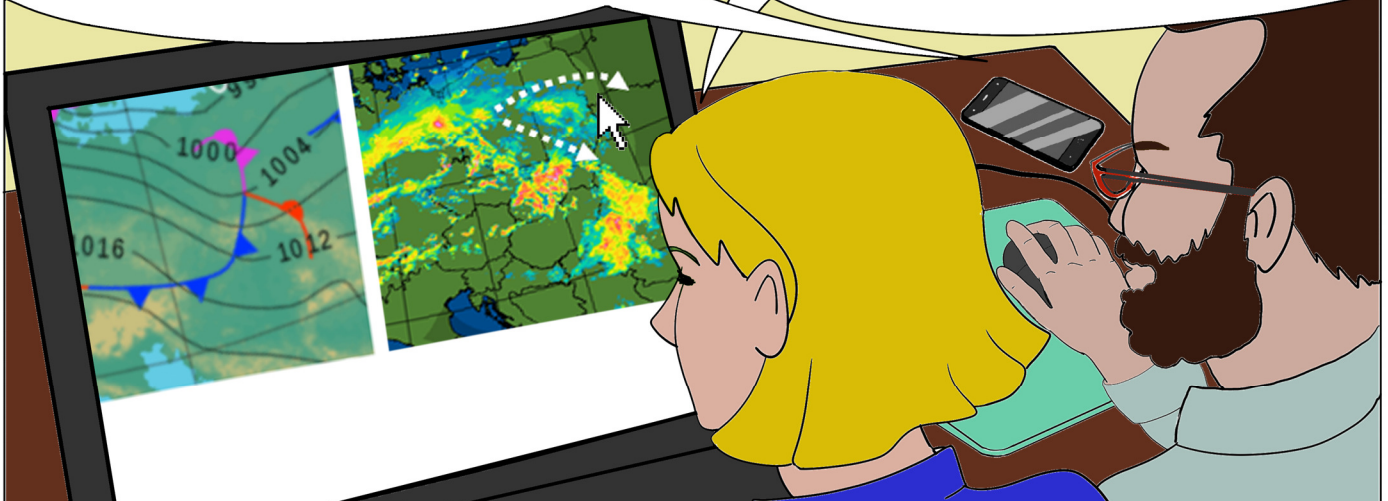
SOUVIENS-TOI, LES RADARS MÉTÉO NE VOIENT PAS LES NUAGES, ET QUELQUE FOIS, NE VOIENT PAS NON PLUS LA BRUINE...



*AMSL: HAUTEUR AU DESSUS DU NIVEAU DE LA MER

HMMM, MA ROUTE ORIGINALE PRÉVOYAIT DE PASSER AU SUD D'UNE ZONE DE RELIEF, MAIS JE PEUX CHOISIR DE PASSER AU NORD, À L'ÉCART DU RELIEF. LES PRÉVISIONS DANS CE SECTEUR ANNONCENT LA BASE DES NUAGES À 2000 FT AMSL AVEC UNE VISIBILITÉ SUPÉRIEURE OU ÉGALE À 10 KM.

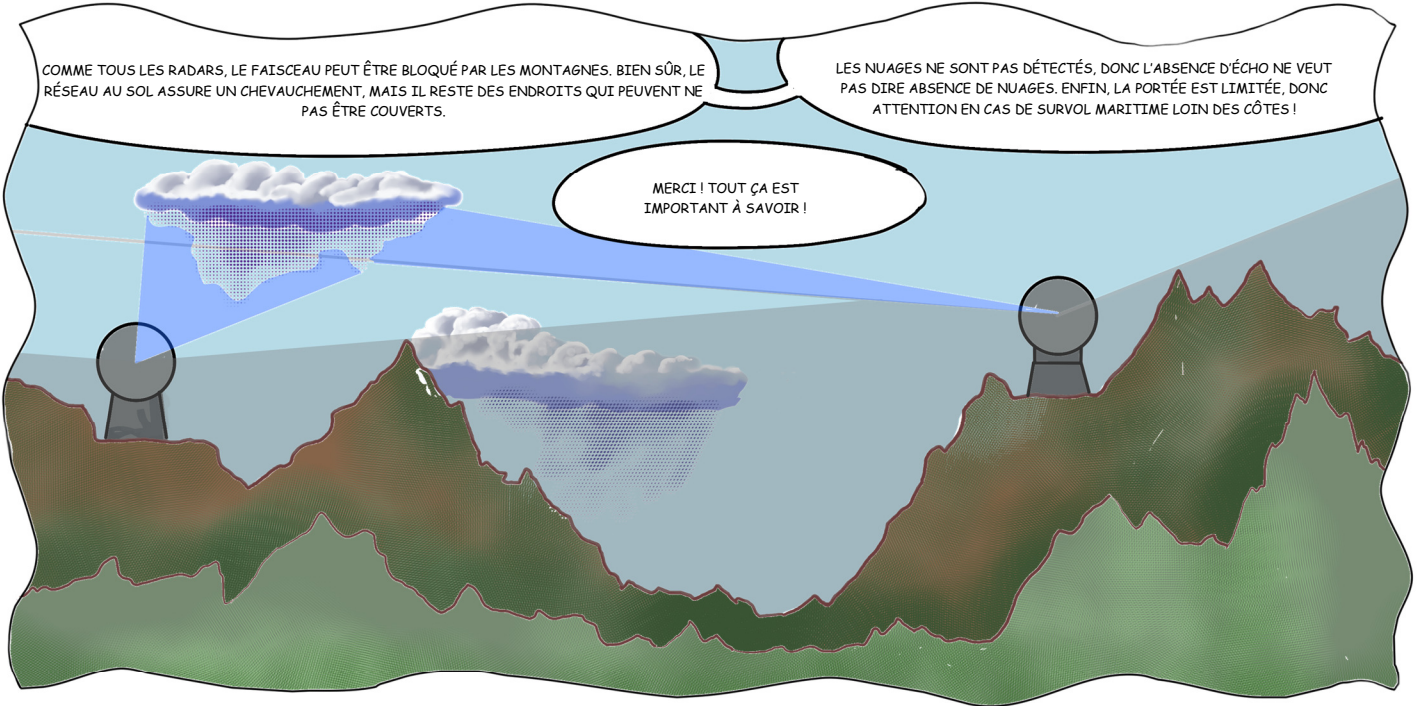
OUI, ÇA SERAIT UNE BIEN MEILLEURE OPTION. COMME TU LE VOIS, LES RADARS MÉTÉO SONT DES OUTILS FANTASTIQUES POUR PRENDRE CONSCIENCE DE LA SITUATION, MAIS ILS SONT SUJETS À DES LIMITATIONS QU'IL FAUT TOUJOURS AVOIR EN TÊTE.



COMME TOUS LES RADARS, LE FAISCEAU PEUT ÊTRE BLOQUÉ PAR LES MONTAGNES. BIEN SÛR, LE RÉSEAU AU SOL ASSURE UN CHEVAUCHEMENT, MAIS IL RESTE DES ENDRITS QUI PEUVENT NE PAS ÊTRE COUVERTS.

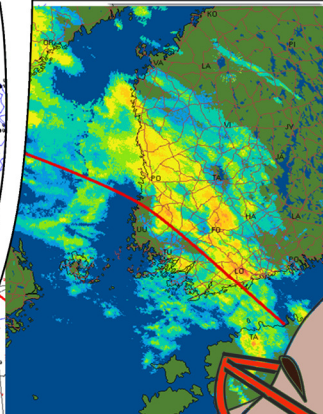
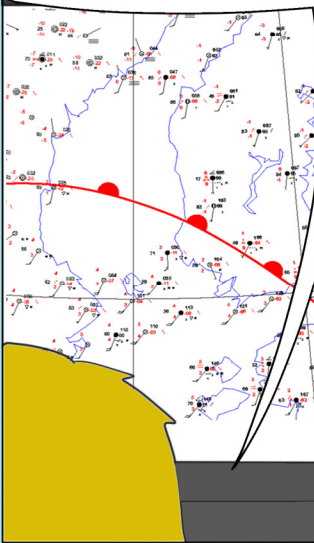
LES NUAGES NE SONT PAS DÉTECTÉS, DONC L'ABSENCE D'ÉCHO NE VEUT PAS DIRE ABSENCE DE NUAGES. ENFIN, LA PORTÉE EST LIMITÉE, DONC ATTENTION EN CAS DE SURVOL MARITIME LOIN DES CÔTES !

MERCI ! TOUT ÇA EST IMPORTANT À SAVOIR !

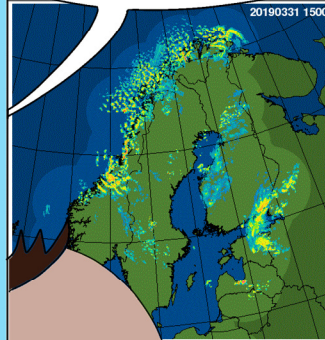


IL Y A DES SCHEMAS QUE L'ON PEUT RECONNAÎTRE EN COMPARANT LES CARTES MÉTÉO ET LES OBSERVATIONS RADAR...

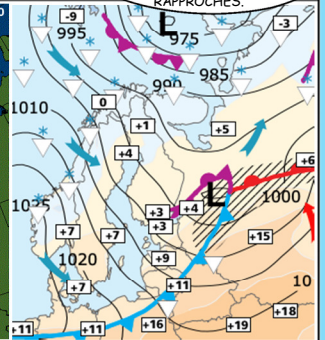
LES LIGNES DE PRÉCIPITATION REPRÉSENTENT SOUVENT DES FRONTS



LES ZONES LOCALES DE PRÉCIPITATION REPRÉSENTENT DES AVERSES. LES PLUS ABONDANTES SONT SOUVENT LIÉES À DES CUMULONIMBUS (CB).



LES AVERSES ET LES CB PEUVENT SE DÉVELOPPER TRÈS RAPIDEMENT IL FAUT VÉRIFIER LEUR ÉVOLUTION À INTERVALLES RAPPROCHÉS.

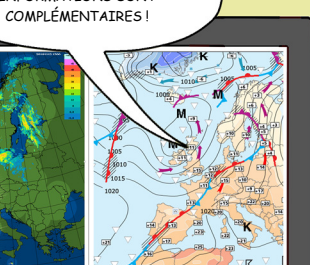
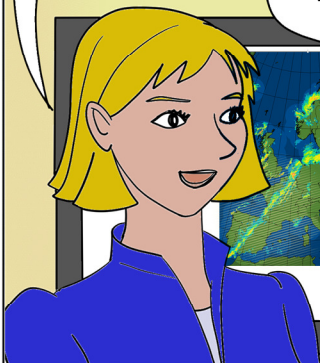


*CB: CUMULONIMBUS.

IL FAUT UTILISER LES INFORMATIONS DES RADARS MÉTÉO EN CONJONCTION AVEC LES CARTES DE TEMPS SIGNIFICATIFS (TEMSI) POUR COMPRENDRE LA SITUATION MÉTÉO.

EXACTEMENT ! LES RADARS MÉTÉO SOL SONT EXTRÊMEMENT UTILES, À CONDITIONS DE SAVOIR RECONNAÎTRE CE QU'ILS PEUVENT NOUS MONTRER DE CE QU'ILS NE PEUVENT PAS...

... ET SE SOUVENIR QUE TOUTES CES INFORMATIONS SONT COMPLÉMENTAIRES !



Sources: Radar météo sol: EUMETNET;
Cartes météo: FMI

Vous pouvez trouver plus d'informations sur les observations radar et en général, les informations météorologiques pour les pilotes sur le site de l'EASA, dans la section « téléchargements » de cette histoire :

www.easa.europa.eu/sunny-swift,

Vos commentaires et idées :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté :
www.easa.europa.eu/community/ga