## 3DIDSHQAN 6«FXULAN



## 6RP P DLH



## ' DQ HU \$FFLGHQN ©HFRQMEW

## 0 DAHHHOHSSLRJ U-MMRQ

## / HP DAALHO

7RXWD «LA GW P DV IGDXVOH HGLH
, QAA HWH SUHQGH XQHYRIOH TXH ORQP DLNMH SEWMNHQGMVRXVGH VRQQYHDX 0 HXI YDXVGRP LQHVDYRLOITX-WH GRP LQ< SDUHOH 6«FXLIAS \%RQQH-kQ<<<<<OHT ©H

XVK38 939,,7L 383 \%

## Une bonne analyse Prévoir les turbulences

## 8QE

## ( QYRO

## ( QYRO ©NUINTXHN

) e $P$ etu es dues auxtu Eu@Qces su ou sous SiOtaj e
/ a cocsioQ
/ asSi atioQSa uQcoQ estus cuP u0QiP Eus

## / DV<<FXIINA HQFURW

- Sécu en Cross = idem que en vol bocal !
- Eviter les gros pièges en bout de transition
- Piège majeur = vallée encaissée sans grand atterro + brise très forte (certains passages de Tinée, Vésubie, Var par exemple).
- Mais aussi : fortes turbulences quand confluence de brises fortes ou brise/ vent à proximité du sol. Atterro de Saint-André par exemple. Là encore, on oubkP9K6CUe.C--k6Vk...KUu.C-nV...kU...KUu.C-nV...kvCVPU .79-kHF


## \$ XWHF GDO HW HQYRO

/ DFRQMRQ

## Les autres facteurs de risques physiques et psychologiques

- 3KVIXH


## Les lieux et les aérologies à risque

## Récap des situations à risques (1/2)

## A nous! Les compétences clé a acquérir ou améliorer

oQse c oi ait au EouOt

## \$@H HV

