

## COMPTES RENDUS MÉTÉOROLOGIQUES DE PILOTE (PIREP)

Entre les différentes stations météo et à certains aéroports, les comptes rendus météorologiques de pilote (PIREP) sont la seule source d'information disponible signalant la hauteur des nuages, la turbulence, la visibilité, les vents et les conditions de givrage. Ils sont particulièrement importants pour les vols effectués au-dessous de 10 000 pi.

Lorsqu'ils sont remplis comme il se doit, les PIREP fournissent des renseignements de grande valeur aux contrôleurs, aux spécialistes de l'information de vol et des prévisions météorologiques et aux autres pilotes. Il se peut, qu'un jour, votre PIREP sauve une vie.

### Signalez précisément toute détérioration des conditions météo prévues

« 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 d'arrivée prévue. »

Les renseignements fournis par ce pilote sont-ils utiles? A-t-il :

- indiqué exactement où il se trouvait et à quelle altitude?
- décrit précisément la turbulence, la visibilité ou la base des nuages?
- expliqué pourquoi il ne pourra pas respecter son heure d'arrivée prévue?

Les renseignements détaillés concernant la température, le type de nuages, y compris la base et le sommet, l'activité orageuse et la visibilité peuvent être très utiles, mais ce sont les comptes rendus précis concernant la détérioration des conditions météo prévues qui sont vitaux.

### Comment décrire la turbulence et les conditions de givrage

#### Turbulence

**Légère** – Turbulence qui produit momentanément de faibles, mais brusques changements d'altitude et/ou d'assiette. Les occupants peuvent ressentir une légère pression des ceintures ou des harnais de sécurité.

**Modérée** – Turbulence semblable à la turbulence légère, mais plus intense. 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.

**Forte** – Turbulence qui produit d'importants et de brusques changements d'altitude et/ou d'assiette. Elle produit normalement de fortes variations de la vitesse indiquée. Les occupants ressentent de violentes pressions des ceintures ou des harnais de sécurité.

[canada.ca/securite-aviation-generale](http://canada.ca/securite-aviation-generale)



# UN INSTANT! Pour votre sécurité

Cinq minutes de lecture pourraient vous sauver la vie



## Givrage

**Léger** – Le taux d'accumulation de la glace peut causer des ennuis si le vol se poursuit sur une longue période.

**Modéré** – Même de courtes périodes d'exposition peuvent représenter un danger, et il est nécessaire d'utiliser le dispositif de dégivrage ou de dérouter le vol.

**Fort** – Le dispositif de dégivrage ou d'anti-givrage ne parvient pas à réduire ou à neutraliser le danger. Il faut dérouter le vol immédiatement.

## Préparation de votre PIREP

- Au sol : révisez les sections 1.1.6., 2.0 et 3.17 du chapitre MET du [Manuel d'information aéronautique de Transports Canada\(AIM de TC\)](#).
- En vol : référez-vous à la liste des éléments à inclure dans un PIREP sur la couverture arrière de votre [Supplément de vol — Canada \(CFS\)](#).

[canada.ca/securite-aviation-generale](http://canada.ca/securite-aviation-generale)



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Canada