LA BIROUTE
et l'art de s'en servir !

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, en construisant les autoroutes se sont aperçu qu'en certains endroits le vent pouvait être gênant pour les véhicules lancés sur celles-ci et ils ont installé des biroutes, imitant en cela les aviateurs.

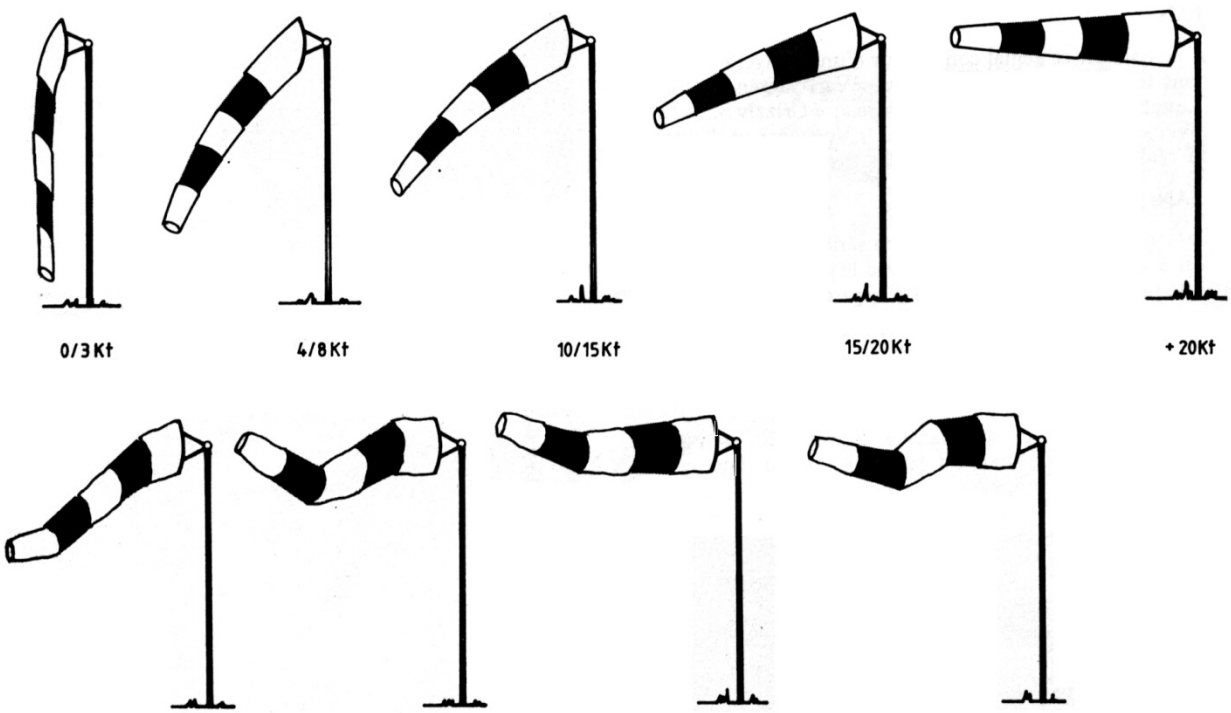
Oui mais, dans le même temps, les ingénieurs chargés de parfaire les installations des aéroports ont bien installé une seule biroute sur chacun d'eux, pour qu'il n'y ait pas de confusion, et près de la tour de contrôle pour que le contrôleur puisse la voir à travers sa vitre.

C'est absurde. D'abord, parce que tout bâtiment exerce une influence sur le vent. Ensuite, parce que le vent en bout de piste est, là aussi, influencé par les obstacles à proximité (arbres, luzerne, routes, etc.) et il y a de grandes chances pour qu'une biroute installée en bout de piste ne donne pas la même indication que l'officielle proche de l'aérogare.

Ceci dit, que nous dit la biroute ? Elle donne la direction d'où vient le vent et nous suggère sa force qui est donnée en noeuds par la météo. Mais à mon avis ce n'est pas le plus intéressant. Il faut regarder cette chère biroute avec attention pendant 30 secondes à 1 minute pour voir si elle indique une direction constante et surtout si son degré d'érection est constant. Si la biroute est molle mais s'agite dans le plan vertical et change continuellement d'axe, il y a des chances pour que le temps change (approche d'un nuage d'un front) et vous serez secoué au sol et en vol et le retour sur votre terrain peut poser des problèmes. Donc vérifiez l'essence pour un déroutement éventuel et emportez les cartes, etc. correspondants.

Si la biroute est raide et si son extrémité est à la hauteur ou au-dessus du point d'attache MÉFIANCE. Vous aurez des rafales méchantes à proximité du sol. Si c'est un jour normal, attendez quelques heures avant de faire votre vol, par exemple attendez la fin de l'après-midi. Si la météo a donné comme indications : instabilité forte, n'attendez pas et allez faire une belote car il y a de grandes chances que Cu et CuNb se donneront rendez-vous dans la zone de votre aérodrome.

N.B. – Dans le temps il y avait à l'entrée de piste un starter et une biroute. On les a supprimés mais la biroute pourrait être rétablie à peu de frais et tant pis si celle-ci ne donne pas la même indication que la biroute officielle. Au moins la biroute visible et en bout de piste pourra-t-elle aider le pilote à se poser. Ce qui est finalement le but de toute l'opération.

Texte L. ANDLAUER Dessins C. SOYER

Inclinaison de la biroute selon la force du vent –