

LE TEMPS DANS LE CANADA ATLANTIQUE ET L'EST DU QUÉBEC



PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE 34



LE TEMPS DANS LE CANADA ATLANTIQUE ET L'EST DU QUÉBEC

PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE 34

Bob Robichaud and John Mullock



Copyright

Copyright (c) 2001 NAV CANADA. Tous droits réservés. Ce document ne peut être reproduit en tout ou en partie sous quelques formes que se soit, y compris la photocopie ou la transmission électronique vers un autre ordinateur, sans en avoir reçu auparavant le consentement écrit de NAV CANADA. L'information que renferme ce document est confidentielle; elle est la propriété de NAV CANADA et ne doit pas être utilisée ni divulguée sans une autorisation écrite expresse de NAV CANADA.

Marques de commerce

Les noms de produits mentionnés dans ce document peuvent être des marques de commerce ou des marques de commerce déposées de leurs compagnies respectives et sont par la présente reconnues.

Cartes de relief

Copyright (c) 2000. Gouvernement du Canada, avec la permission de Ressources naturelles Canada.



Conception et illustration par Ideas in Motion, Kelowna,
C.-B., tél. : (250) 717-5937, ideasinmotion@shaw.ca

Le temps dans le Canada atlantique et l'Est du Québec

Prévision de zone graphique 34 - Région de l'Atlantique

Préface

L'une des principales responsabilités des spécialistes de l'information de vol (FSS) est de fournir aux pilotes des exposés météorologiques pour les aider à naviguer à travers les fluctuations quotidiennes des conditions météorologiques. Certes, les produits météorologiques sont de plus en plus sophistiqués tout en étant de plus en plus faciles à interpréter, mais il demeure qu'une bonne compréhension des schémas climatologiques locaux et régionaux est essentielle pour assumer cette fonction adéquatement.

Le présent manuel de météorologie pour l'aviation est axé sur la connaissance des zones locales de l'Atlantique et de l'Est du Québec. Cette publication fait partie d'une série de six, préparées par le Service météorologique du Canada pour le compte de NAV CANADA. Chacun des six manuels correspond à un domaine de prévisions de zones graphiques (GFA), à l'exception du manuel du Nunavut - Arctique qui couvre deux domaines de GFA. Le présent document constitue une partie importante du programme de formation sur les connaissances météorologiques locales pour l'aviation utiles aux FSS travaillant dans la région ainsi qu'un outil efficace dont le FSS peut se servir quotidiennement dans le cadre de son travail.

À l'intérieur des domaines de GFA, les conditions du temps montrent des schémas climatologiques marqués, régis par les saisons et la topographie. Ce manuel décrit le domaine des GFACN34 (Atlantique - Est du Québec). Cette région offre des ciels et des paysages magnifiques pour le pilotage mais peut aussi présenter des conditions de vol difficiles. Comme la plupart des pilotes qui volent dans la région peuvent en témoigner, ces changements dans les conditions du temps peuvent se produire assez brusquement. Depuis les fjords du Labrador jusqu'aux eaux fraîches de la baie de Fundy en été, la topographie locale joue un rôle déterminant tant dans la climatologie générale que dans les conditions de vol locales d'une région déterminée.

Ce manuel fait un survol des effets et des configurations météorologiques qui caractérisent la région à l'étude. L'ouvrage n'a pas la prétention d'inculquer toutes les connaissances sur l'Atlantique et l'Est du Québec que les FSS et les pilotes expérimentés ont acquises au fil des années, mais il présente de nombreux éléments de cette connaissance recueillis par le biais d'entrevues avec des pilotes, des répartiteurs, des spécialistes de l'information de vol et des employés du SMC de la région.

En comprenant bien les conditions du temps et les dangers particuliers à cette région, le FSS est mieux à même d'aider les pilotes à planifier leurs vols de façon sûre et efficace. Bien que ce soit là l'objectif premier du manuel, NAV CANADA reconnaît la valeur des connaissances acquises par les pilotes mêmes. Mais il reste que la sécurité de l'aviation se trouve favorisée quand les pilotes disposent de plus de renseignements pertinents. C'est pourquoi NAV CANADA met ces manuels à la disposition de ses usagers.

Remerciements

La production de ce manuel a été rendue possible grâce au financement accordé par le Bureau des projets du Centre d'information de vol de NAV CANADA.

NAV CANADA aimerait remercier le personnel du Service météorologique du Canada (SMC), tant ses membres de l'échelon national que de l'échelon régional, pour nous avoir aidé à rassembler l'information sur chaque domaine de prévision de zone graphique (GFA) et à la présenter d'une façon professionnelle et conviviale. Il convient de souligner, en particulier, l'apport des météorologistes Bob Robichaud, du centre météorologique de Terre-Neuve à Gander, et John Mullock, du Centre météorologique des montagnes à Kelowna. L'expertise régionale de Bob a été déterminante dans la mise au point du document des GFA de l'Atlantique pendant que l'expérience et les efforts de John ont assuré la cohérence et la qualité du contenu, de l'Atlantique au Pacifique et à l'Arctique.

Tout ce travail n'aurait pas pu être couronné de succès sans la contribution de plusieurs personnes du secteur de l'aviation. Nous aimerions remercier tous les participants qui ont fourni de l'information durant les entrevues avec le SMC, y compris les spécialistes de l'information de vol, les pilotes, les répartiteurs, les météorologistes et d'autres groupes du secteur de l'aviation. Leur enthousiasme à partager leur expérience et leurs connaissances a grandement contribué au succès de l'entreprise.

Roger M. Brown, janvier 2002

Les lecteurs sont invités à nous faire parvenir leurs commentaires à :

NAV CANADA
Centre de service à la clientèle
77, rue Metcalfe
Ottawa, Ontario, K1P 5L6

Service de renseignements sans frais : 1-800-876-4693-4
(en Amérique du Nord, ignorez le dernier chiffre)
Service de télécopie sans frais : 1-877-663-6656
Adresse électronique : service@navcanada.ca

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	i
REMERCIEMENTS	ii
INTRODUCTION	vii
CHAPITRE 1	NOTIONS FONDAMENTALES DE
	MÉTÉOROLOGIE 1
	Transmission de la chaleur et vapeur d'eau 1
	Processus de soulèvement 2
	Subsidence 3
	Structure de la température de l'atmosphère 4
	Stabilité 5
	Vent 6
	Masses d'air et fronts 7
CHAPITRE 2	DANGERS MÉTÉOROLOGIQUES
	POUR L'AVIATION 9
	Introduction 9
	Givrage 9
	Types de givre sur les avions 10
	Facteurs météorologiques liés au givrage 11
	Facteurs aérodynamiques liés au givrage 15
	Autres formes de givrage 16
	Visibilité 17
	Types de visibilité 17
	Causes de réduction de la visibilité 17
	Vent, cisaillement et turbulence 20
	Stabilité et variations journalières du vent 20
	Cisaillement du vent 21
	Relation entre le cisaillement du vent et la turbulence . 22
	Courants-jets à basse altitude - frontaux 22
	Courants-jets à basse altitude - nocturnes 23
	Influence de la topographie sur le vent 24
	Ondes orographiques 30
	Formation des ondes orographiques 31
	Caractéristiques des ondes orographiques 31
	Nuages caractéristiques des ondes orographiques . . . 33
	Fronts 34
	Temps frontal 35
	Ondes frontales et occlusions 35
	Orages 38
	Cycle de vie d'un orage 38
	Types d'orages 40
	Orages forts 42
	Dangers liés aux orages 43
	Pilotage par temps froid 46

CHAPITRE 3

Cendre volcanique	47
Zone de déformation	48
CONFIGURATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ...	51
Introduction	51
Géographie du domaine de la GFACN 34 et ses effets sur le climat	52
Maritimes	52
Péninsule gaspésienne	54
Terre-Neuve	55
Côte-Nord du Québec et île d'Anticosti	56
Labrador et région à l'est de la baie d'Ungava	58
Courants océaniques	60
Circulation atmosphérique moyenne	61
Creux en altitude et crêtes en altitude	62
Caractéristiques de surface semi-permanentes	64
Systèmes migrants	65
Tempêtes hivernales	66
Tempêtes estivales	66
Dépansions d'Hatteras	67
Dépansions du golfe du Mexique	69
Dépansions des Grands Lacs	69
Dépansions de la baie d'Hudson	69
Dépansions polaires	69
Anticyclones	70
Dépansions tropicales, tempêtes tropicales et ouragans ..	70
Dépansions froides	71

CHAPITRE 4

CONDITIONS SAISONNIÈRES ET EFFETS LOCAUX	75
Introduction	75
Maritimes, y compris la péninsule gaspésienne	76
Sud-ouest de la Nouvelle-Écosse - de Yarmouth à Halifax et ses environs	78
Région au large de la Nouvelle-Écosse - île de Sable ..	80
D'Halifax à la baie Chedabucto	81
Vallée de l'Annapolis et région néo-écossaise de Fundy	83
Nord de la Nouvelle-Écosse - Cap-Breton	86
Île du Prince-Édouard - détroit de Northumberland ..	90
Région néo-brunswickoise de Fundy	92
Sud-est du Nouveau-Brunswick - de Moncton à Miramichi	95
Nord-est du Nouveau-Brunswick - de Miramichi et ses environs à Charlo	97
Centre et nord-ouest du Nouveau-Brunswick	98
Golfe du Saint-Laurent - des Îles-de-la-Madeleine à l'île d'Anticosti	101

Péninsule gaspésienne	103
Bas-Saint-Laurent - de La Pocatière à Rimouski	106
Terre-Neuve	107
De Deer Lake et ses environs à Port-aux-Basques	110
De Port-aux-Basques à la péninsule Burin	114
Baie Placentia et sud de la presqu'île Avalon	117
Région au large de Terre-Neuve - Grands Bancs	119
Nord de la presqu'île Avalon - St. John's et ses environs	121
De la presqu'île Avalon à Gander	124
De Gander et ses environs à la baie White	126
Centre de Terre-Neuve	128
Péninsule Northern - St. Anthony et ses environs	130
Côte-Nord du Québec et île d'Anticosti	132
De Tadoussac à Baie-Comeau	134
De Baie-Comeau à Sept-Îles	136
De Baie-Comeau/Sept-Îles au Labrador	137
De Sept-Îles à Natashquan, y compris l'île d'Anticosti	139
De Natashquan à Blanc-Sablon	140
Labrador et région de la baie d'Ungava	141
Wabush et ses environs	144
De Wabush à Churchill Falls	145
De Churchill Falls à Goose Bay	147
Goose Bay et ses environs/lac Melville	147
De Goose Bay à Cartwright	149
De Blanc-Sablon à Mary's Harbour/détroit de Belle Isle	150
De Mary's Harbour à Black Tickle	152
De Black Tickle à la baie West	154
De la baie Groswater à l'inlet Hamilton	155
De la baie Groswater à Makkovic et ses environs	156
De Makkovic à Nain et ses environs	157
De Nain à l'île Killiniq/nord des monts Torngat	159
De la région de la baie d'Ungava à Schefferville	161
De Schefferville à Wabush	163
CHAPTER 5 CLIMATOLOGIE DES AÉROPORTS	167
GLOSSAIRE DE TERMES MÉTÉOROLOGIQUES	197
TABLEAU DES SYMBOLES UTILISÉS DANS CE MANUEL	203
APPENDICES	204
INDEX DES	
CARTES	
Cartes du chapitre 4	207

Introduction

La météorologie est la science de l'atmosphère, une mer d'air en état de mouvement perpétuel. Des tempêtes y prennent naissance et augmentent en intensité à mesure qu'elles traversent des sections du Globe pour ensuite se dissiper. Personne n'est à l'abri des fluctuations quotidiennes des conditions météorologiques, et surtout pas les pilotes, qui doivent voler dans l'atmosphère.

Traditionnellement, l'information météorologique destinée au secteur de l'aviation a principalement été fournie sous forme textuelle. L'un de ces produits, la prévision de zone (FA), donnait les conditions météorologiques prévues au cours des douze prochaines heures dans une zone géographique déterminée. Ces renseignements consistaient en une description du mouvement prévu des systèmes météorologiques importants ainsi que des nuages, des phénomènes atmosphériques et des visibilité associées.

C'est en avril 2000 que la prévision de zone graphique (GFA) a fait son apparition, remplaçant du même coup la prévision de zone. Un certain nombre de centres de prévision du Service météorologique du Canada (SMC) travaillent maintenant ensemble, en utilisant des progiciels graphiques pour produire une seule représentation nationale des systèmes météorologiques prévus et des conditions qui s'y rattachent. Cette carte nationale unique est ensuite découpée en domaines de GFA à l'intention des spécialistes de l'information de vol, des répartiteurs de vols et des pilotes.



Domaines de la GFA

Ce manuel de météorologie pour l'aviation porte sur la connaissance des zones locales de l'Atlantique et de l'Est du Québec et fait partie d'un groupe de six publications semblables. Celles-ci sont toutes produites par NAV CANADA en collaboration avec le SMC. Ces manuels sont conçus comme des guides à l'intention des spécialistes de l'information de vol et des pilotes, pour les aider à comprendre les caractéristiques météorologiques locales d'intérêt pour l'aviation. Chacun des six manuels correspond à un domaine des prévisions de zone graphiques (GFA), à l'exception du manuel sur le Nunavut qui couvre deux domaines de GFA. Les météorologistes du SMC affectés à l'aviation fournissent la majeure partie des renseignements sur les conditions et les systèmes météorologiques à grande échelle touchant les divers domaines. Cependant, ce sont les pilotes expérimentés travaillant quotidiennement dans ces régions ou à proximité qui comprennent le mieux la météorologie locale. C'est d'ailleurs par le biais d'entrevues avec des pilotes, des répartiteurs et des spécialistes de l'information de vol locaux que nous avons obtenu l'essentiel de l'information présentée dans le chapitre 4.

À l'intérieur d'un domaine donné, les conditions du temps montrent des schémas climatologiques marqués, déterminés par la saison et la topographie. Par exemple, il y a, en Colombie-Britannique, une différence très nette entre les régions côtières humides et l'intérieur sec à cause des montagnes. Les conditions dans l'Arctique varient beaucoup d'une saison à l'autre, des paysages gelés de l'hiver aux eaux libres de l'été. Il est important de comprendre comment ces changements influencent les conditions du temps, et chaque manuel cherchera à mettre en lumière ces différences climatologiques.

Le présent manuel décrit le temps dans la GFACN34 (Atlantique et Est du Québec). Cette région offre souvent des conditions de vol agréables mais peut parfois présenter certaines des pires conditions de vol au monde. Comme la plupart des pilotes qui volent dans la région peuvent en témoigner, ces variations dans les conditions de vol peuvent se produire très brusquement. Depuis les fjords du Labrador jusqu'aux eaux fraîches de la baie de Fundy en été en passant par les sommets élevés du sud de Terre-Neuve, la topographie locale joue un rôle déterminant tant dans la climatologie générale que dans les conditions de vol locales à un endroit particulier. Selon les statistiques, les conditions météorologiques ont quelque chose à voir avec environ 30 % des accidents d'avions et jusqu'à 75 % des retards.

Ce manuel renferme un « savoir instantané » sur les particularités météorologiques de cette région, mais ce n'est pas de l'« expérience ». L'information qui s'y trouve présentée n'est nullement exhaustive. La variabilité des conditions météorologiques qui intéressent l'aviation dans le Canada atlantique et l'Est du Québec pourrait faire l'objet d'un ouvrage plusieurs fois plus volumineux que celui-ci. Cependant, en comprenant certaines des conditions et certains des dangers météorologiques dans cette région, les pilotes pourront mieux relier les dangers à la topographie et aux systèmes météorologiques dans les régions qui ne sont pas explicitement décrites.

Chapitre 1

Notions fondamentales de météorologie

Pour bien comprendre la météorologie, il est primordial de comprendre certains des principes de base qui gouvernent la machine météorologique. Il existe de nombreux ouvrages sur le marché qui décrivent ces principes en détail avec un succès parfois mitigé. Cette section ne cherche pas à remplacer ces ouvrages; elle permet simplement de revoir diverses notions.

Transmission de la chaleur et vapeur d'eau

L'atmosphère est une « machine thermique » qui fonctionne en accord avec l'une des lois fondamentales de la physique : l'excès de chaleur dans une région (les tropiques) doit s'écouler vers des régions plus froides (les pôles). Il y a différents modes de transmission de la chaleur dans l'atmosphère mais celui qui utilise l'eau est particulièrement efficace.

Dans notre atmosphère, l'eau peut exister dans trois phases, selon son niveau d'énergie. Les passages d'une phase à une autre s'appellent changements de phase et ils se produisent couramment aux pressions et températures atmosphériques ordinaires. La chaleur retirée ou relâchée lors d'un changement de phase s'appelle chaleur latente.

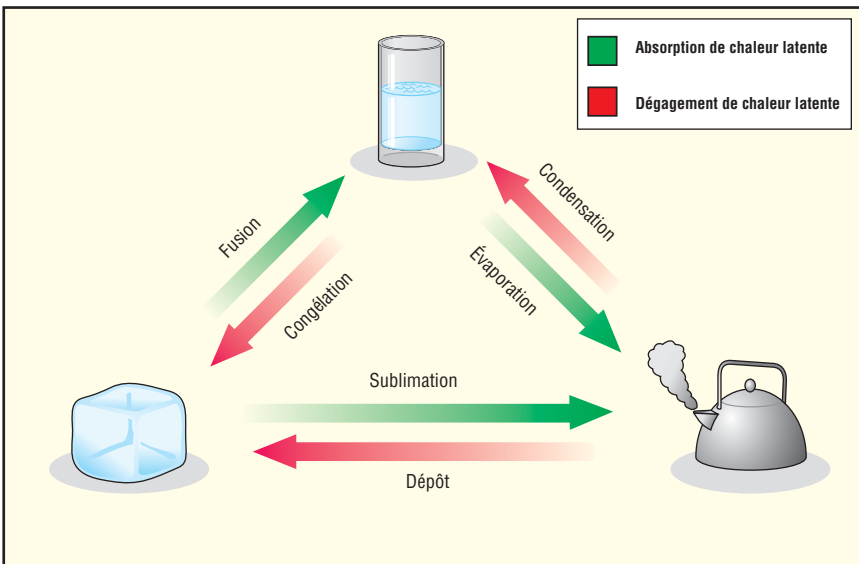


Fig. 1-1 - Transfert de chaleur et vapeur d'eau

La quantité d'eau que l'air peut contenir sous forme de vapeur dépend directement de sa température. Plus l'air est chaud, plus il peut contenir de vapeur d'eau. De l'air qui contient le maximum de vapeur d'eau à une température donnée est dit saturé. Le

point de rosée est une mesure du contenu de l'atmosphère en humidité. Plus le point de rosée est élevé (chaud), plus il y a de vapeur d'eau dans l'air.

La machine thermique planétaire fonctionne ainsi : le soleil évapore de l'eau à l'équateur (l'énergie est stockée), la vapeur est transportée par le vent vers les pôles, où elle se recondense dans un état solide ou liquide (l'énergie est relâchée). Ce que l'on appelle les « conditions météorologiques », c'est-à-dire le vent, les nuages, le brouillard et les précipitations, découlent de ce processus de conversion. L'intensité des conditions du temps est souvent une mesure de la quantité de chaleur latente relâchée durant ce processus.

Processus de soulèvement

La façon la plus simple et la plus courante par laquelle la vapeur d'eau retourne à l'état liquide ou solide est le soulèvement. Quand l'air est soulevé, il se refroidit jusqu'à devenir éventuellement saturé. Tout soulèvement supplémentaire entraîne un refroidissement additionnel, ce qui réduit la quantité de vapeur d'eau que l'air peut contenir. La vapeur d'eau en excès se condense sous forme de gouttelettes de nuage ou de cristaux de glace, ce qui pourra aboutir à des précipitations. Une masse d'air peut être soulevée de plusieurs façons, les principales étant la convection, le soulèvement orographique (circulation remontant une pente), le soulèvement frontal et la convergence dans une zone de basse pression.

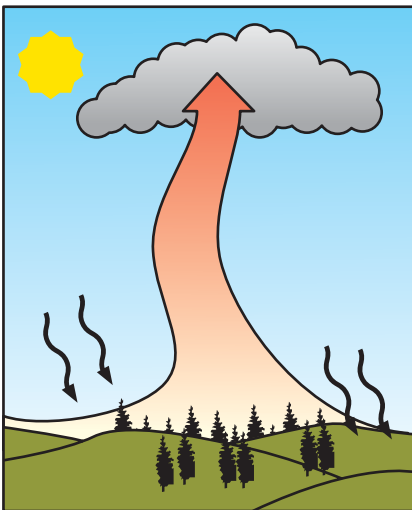


Fig. 1-2 - Convection résultant du réchauffement diurne

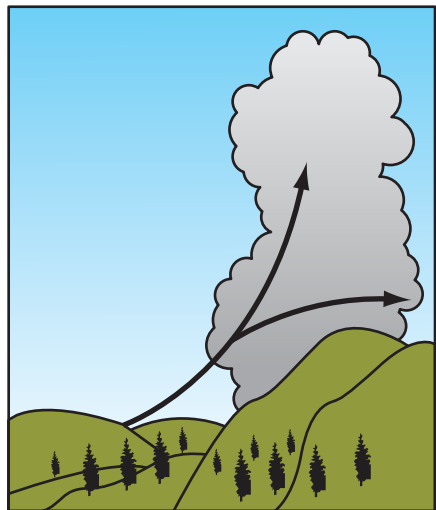


Fig. 1-3 - Soulèvement orographique (le long d'une pente ascendante)

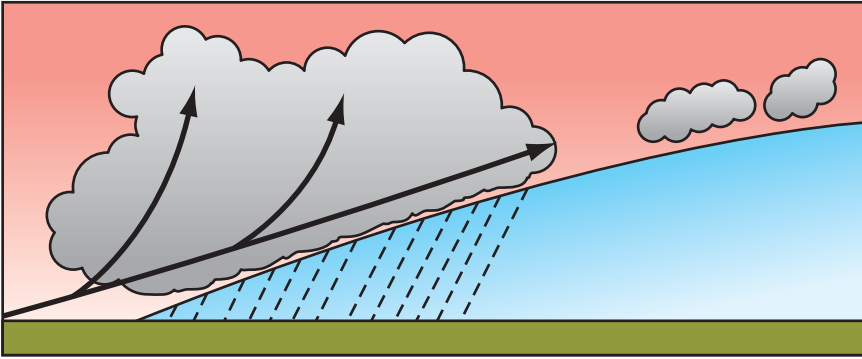


Fig. 1-4 - Air chaud montant sur l'air froid le long d'un front chaud

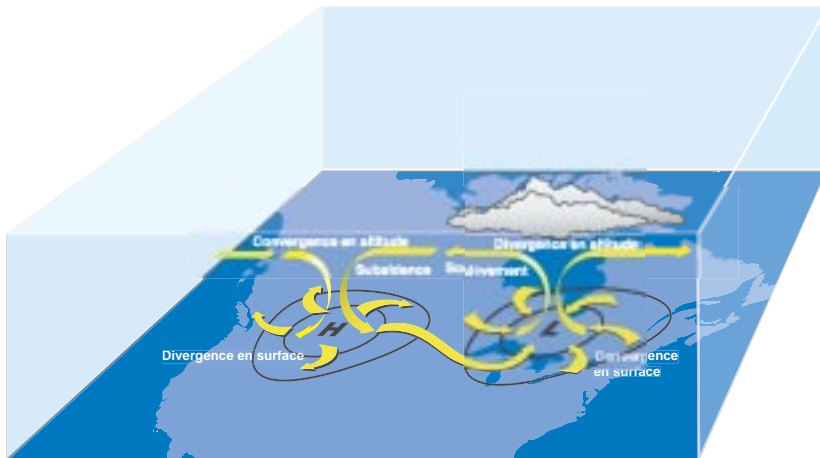


Fig. 1-5 - Divergence et convergence à la surface et en altitude dans un ensemble anticyclone-dépression

Subsidence

La subsidence, en météorologie, désigne le mouvement descendant de l'air. Ce mouvement de subsidence se produit dans une zone de haute pression de même que du côté aval d'une chaîne de montagnes. À mesure que l'air descend, il est soumis à une pression atmosphérique croissante et par conséquent se comprime. Cette compression provoque une hausse de la température de l'air et, du même coup, une baisse de son humidité relative. Il en résulte que les régions où se produit de la subsidence non seulement reçoivent moins de précipitations (régions d'ombre pluviométrique) que les régions environnantes mais ont aussi une couverture nuageuse plus mince et plus morcelée.

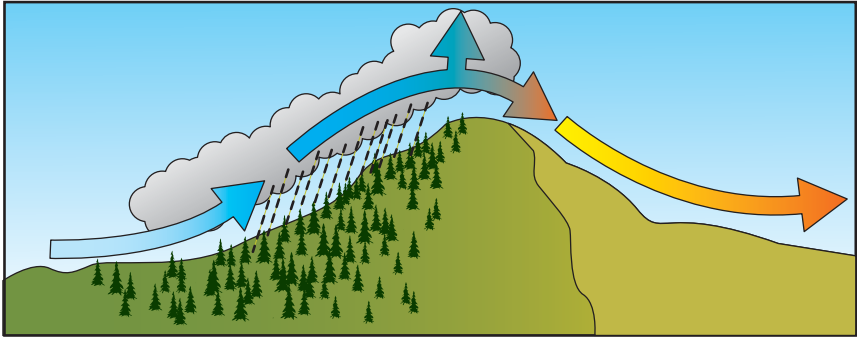


Fig. 1-6 - Air humide franchissant des montagnes, où il perd de l'humidité, puis descendant dans une zone de subsidence sèche

Structure de la température de l'atmosphère

Le gradient thermique vertical atmosphérique désigne le changement de température qui survient avec un changement d'altitude. Normalement, la température diminue avec l'altitude dans la troposphère jusqu'à la tropopause puis devient plutôt constante dans la stratosphère.

Deux autres situations sont possibles : l'inversion, dans laquelle la température augmente avec l'altitude, et la couche isotherme, dans laquelle la température demeure constante avec l'altitude.

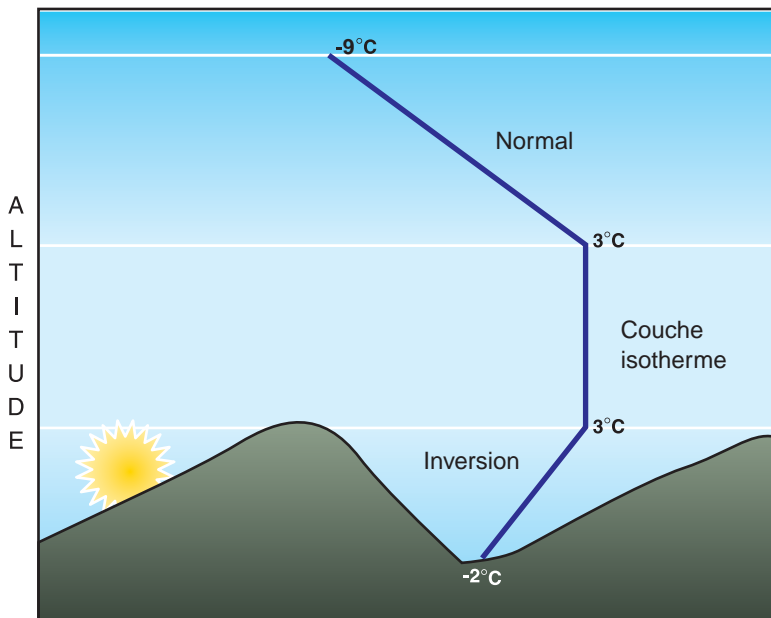


Fig. 1-7 - Différents gradients adiabatiques dans l'atmosphère

Le gradient thermique vertical de l'atmosphère est une mesure directe de la stabilité de l'atmosphère.

Stabilité

Il est impossible d'étudier la météorologie sans s'intéresser à la stabilité de l'air. La stabilité désigne l'aptitude d'une particule d'air à s'opposer au mouvement vertical. Si l'on déplace une particule d'air vers le haut et qu'on la relâche, on dit que l'air est instable si la particule continue à monter (la particule est devenue, dans ce cas, plus chaude que l'air environnant), stable si la particule retourne à son niveau de départ (la particule, dans ce cas, est devenue plus froide que l'air environnant) et neutre si la particule demeure au niveau où elle a été relâchée (la particule a, dans ce cas, la même température que l'air environnant).

La stabilité détermine le type des nuages et des précipitations. De l'air instable, lorsque soulevé, a tendance à produire des nuages convectifs et des précipitations en averses. L'air stable produira plutôt un épais nuage en couche et des précipitations continues sur une vaste région. Pour ce qui est de l'air neutre, il produira des conditions de type stable qui deviendront de type instable si le soulèvement se poursuit.

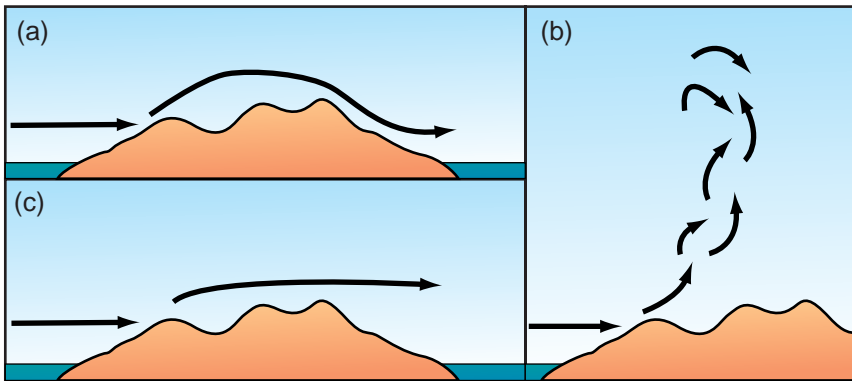


Fig. 1-8 - Stabilité de l'atmosphère - (a) Stable (b) Instable (c) Neutre

La stabilité d'une masse d'air peut changer. Une façon de rendre l'air instable est de le chauffer par en dessous, à peu près comme on chauffe de l'eau dans une bouilloire. Dans la nature, ceci se produit quand le soleil réchauffe le sol qui, à son tour, réchauffe l'air en contact avec lui ou quand de l'air froid passe au-dessus d'une surface plus chaude, comme de l'eau libre en hiver. La situation inverse, quand l'air est refroidi par en dessous, augmente la stabilité de l'air. Les deux processus se produisent couramment.

Considérons un jour d'été typique au cours duquel la masse d'air est rendu instable par le soleil, de telle sorte qu'il se forme de gros nuages convectifs donnant des averses ou des orages durant l'après-midi et en soirée. Après le coucher du soleil, le sol se

refroidit et la masse d'air se stabilise lentement; l'activité convective s'atténue et les nuages se dissipent.

Durant un jour quelconque, plusieurs processus peuvent agir simultanément pour augmenter ou réduire la stabilité de la masse d'air. Pour compliquer davantage la question, ces effets parfois opposés peuvent se produire sur une région aussi grande qu'un domaine de GFA entier ou aussi petite qu'un terrain de football. Quant à savoir quel effet prédominera, c'est le problème du météorologiste et ceci va bien au-delà de la portée de ce manuel.

Vent

Les différences de température dans l'horizontale engendrent des différences de pression dans l'horizontale. Ce sont ces variations horizontales dans la pression qui font que les vents soufflent : l'atmosphère cherche à équilibrer la pression en déplaçant de l'air des zones de haute pression vers les zones de basse pression. Plus la différence de pression est grande, plus les vents sont forts et par conséquent, le vent, à un certain moment, peut n'être qu'une douce brise près d'un aéroport intérieur mais une forte tempête au-dessus de l'eau.

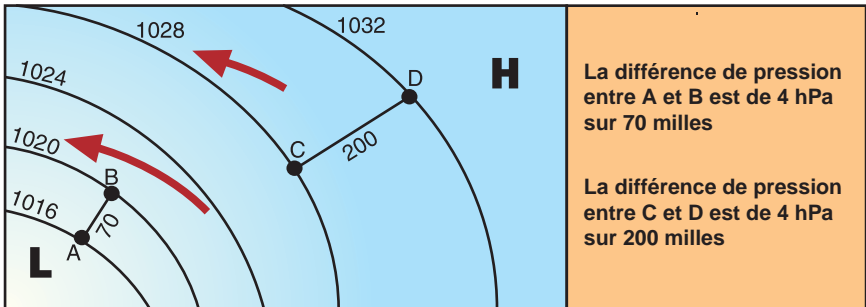


Fig. 1-9 - Plus le changement de la pression sur l'horizontale est important, plus les vents sont forts

Le vent est caractérisé par une vitesse et une direction, et plusieurs conventions ont été adoptées dans le domaine de l'aviation pour le décrire. Quand on parle de la direction du vent, on parle toujours de la direction à partir de laquelle il souffle. Quant à sa vitesse, c'est une moyenne de son régime stable établie sur une période donnée. Les variations de courte durée de la vitesse du vent sont signalées comme des rafales ou des grains, tout dépendant de leur durée.

En altitude, le vent a tendance à souffler de façon assez uniforme et ne change de direction ou de vitesse qu'en réaction à des changements de pression. Près de la surface, cependant, le vent subit l'influence du frottement et de la topographie. Le frottement ralentit le vent au-dessus des surfaces rugueuses alors que la topographie, le plus souvent, produit des changements localisés dans la direction et la vitesse.

Masses d'air et fronts

Masses d'air

Quand une section de la troposphère de quelques centaines de kilomètres de diamètre demeure stationnaire ou ne se déplace que lentement dans une région ayant une température et une humidité assez uniformes, l'air acquiert les caractéristiques de cette surface et devient ce que l'on appelle une masse d'air. Les régions où les masses d'air sont créées sont des « régions sources » et se sont soit les régions polaires couvertes de neige et de glace, les océans septentrionaux froids, les océans tropicaux ou les grands déserts.

Bien que les caractéristiques de température et d'humidité dans une masse d'air soient assez uniformes, les conditions du temps peuvent varier dans l'horizontale en raison des différents processus qui s'y déroulent. Il est tout à fait possible que le ciel soit clair dans une certaine partie de la masse d'air mais qu'il y ait des orages dans une autre.

Fronts

Quand une masse d'air se déplace en dehors de sa région source, elle entre en contact avec d'autres masses d'air. La zone de transition entre deux masses d'air différentes s'appelle zone frontale ou front. Dans cette zone frontale, la température, la teneur en humidité, la pression et le vent peuvent changer rapidement sur une courte distance.

Les principaux types de fronts sont :









<p>Front froid - L'air froid avance sous l'air chaud. La bordure antérieure de la zone d'air froid est le front froid.</p>		
<p>Front chaud - L'air froid recule et est remplacé par de l'air chaud. La bordure postérieure de la zone d'air froid est le front chaud.</p>		
<p>Front quasi stationnaire - L'air froid n'avance pas ni ne recule. On utilise souvent l'expression quasi stationnaires pour décrire ce type de fronts, même s'il y a un certain mouvement localisé à petite échelle.</p>		
<p>Trowal - Langue d'air chaud en altitude</p>		

Table 1-1

Nous en dirons davantage sur le temps frontal plus loin dans ce manuel.