

Recommandations de pilotage

Source : Survol des régions montagneuses

Juin 2010 - Perfectionnement du Pilote privé Avion-Aéroclub du CE AIRBUS France Toulouse

- Avant d'entrer dans une vallée, vérifier les paramètres (moteur, circuits carburant, huile, électrique, gyros (C/L))
- Adopter le régime de croisière et maintenir RPM constant
- Garder en permanence l'assiette de palier en se basant sur l'horizon artificiel
- Dans le relief, il n'y a plus d'horizon naturel : le pilote a tendance à cabrer l'assiette ou à s'incliner parallèlement à la pente, notamment dans les zones de « faux plat »
- Surveiller le variomètre pour détecter les courants verticaux
- Pour monter, utiliser uniquement les courants ascendants : ne prendre ni assiette ni régime de montée !
- Ne pas chercher à monter dans un courant descendant : « accompagner » la descente !

Pour la vérification de l'altitude :

- « Oublier l'altimètre » et REGARDER DEHORS !
- Estimer la « distance » au relief : verticale (hauteur) et horizontale
- Si le relief à franchir « est fixe » ou « monte » devant le capot, ça ne peut pas passer ! (dégager vers la vallée)
- Si le relief à franchir « descend » devant le capot, ça passe !

A partir de 5000 ft régler la mixture, surveiller la température d'huile et de temps à autre, vérifier l'absence de givrage carburateur

Pour la descente vers la plaine, éviter les chocs thermiques en prenant une Vz et une Vi raisonnables (RPM < RPM max), mixture sur RICHE (C/L Descente), réchauffe carbu tirée si RPM < 2000

En présence de turbulences : rester calme !

- tenir les commandes avec souplesse
- maintenir une assiette moyenne (palier-croisière)
- afficher une puissance moyenne pour $V_i < V_{no}$ et la modifier le moins possible
- éviter les fortes inclinaisons
- ne pas sortir les volets

Bien serrer les ceintures et le harnais

Porter une casquette et des lunettes solaires

Boire de l'eau (en altitude l'air est généralement plus sec !)

ET GARDER LE SOURIRE ...
... QUE LA MONTAGNE EST BELLE !