

## **ALTIMETRIE**

*Voici notre cinquième rubrique concernant la sécurité. Elle énonce aujourd'hui des recommandations relatives à l'utilisation des altimètres à bord de nos avions.*

### **1) - Type d'altimètre**

Il est fortement recommandé que l'altimètre soit du type un tour pour 1000 m. En effet, bien que les mesures officielles d'altitude en aviation générale soient aujourd'hui exprimées en pieds (alors que les vélivoles, les parachutistes, les libéristes, les ulmistes, etc. sont toujours très logiquement en mètres) la voltige a des caractéristiques particulières :

- toutes les règles officielles de la voltige sont exprimées en mètres, et afin d'éviter d'incessants calculs mentaux et réduire la charge de travail, il est bien plus simple que pilotes et entraîneurs parlent en mètres. En effet, il est difficile et donc peu sûr pour un entraîneur de devoir en permanence parler soit en pieds soit en mètres en fonction de l'avion qu'il a devant lui dans le box. Cela peut amener des confusions, et en situation d'urgence engager la sécurité.

- un tour en 1000 mètres est une excellente façon de présenter tout le box de bas en haut en un tour d'altimètre, visible d'un coup d'œil. A une position de l'aiguille correspond une position et une seule dans le box, ce qui n'est pas le cas des altimètres en pieds (\*). En particulier, sur un altimètre en pieds, il n'est pas impossible de se tromper d'un tour d'aiguille soit tout de même de 300 mètres...

- le rythme de défilement d'un altimètre en mètres est parfaitement adapté à la vitesse verticale de nos avions en évolution, et donc à la durée des trajectoires verticales. Essayez donc de lire précisément votre altitude en haut d'une figure avec un alti en pieds, et vous m'en direz des nouvelles ! L'aiguille va jouer les essuie-glace et ne vous sera d'aucune utilité.

### **2) - Réglage de l'altimètre**

Quels que soient les avions, il est fortement recommandé de régler l'altimètre sur - 50 m au sol. En effet :

- le jour ou vous serez à zéro à l'altimètre, vous serez encore vivant, ce qui est appréciable... surtout lorsque cela se produit à la première figure de l'enchaînement (!),

- les prises statiques d'un avion sont disposées sur le fuselage (un peu empiriquement d'ailleurs) pour que l'altimètre soit à peu près juste à la vitesse de croisière. Au-dessus de cette vitesse, en général, elles peuvent être légèrement en dépression (à cause de la forme du fuselage), et donc l'altimètre surestime l'altitude. Comme cela se produit à grande vitesse, c'est-à-dire en bas de figure et donc près du sol, ce n'est pas le moment de surestimer l'altitude. Afin de contrer ce phénomène, le

calage à - 50 m au sol donne une marge d'erreur confortable. Il est vrai que sur des avions comme le CAP 10, le CR 100 ou d'autres dont la VNE est proche de la vitesse de croisière, cet effet est peu significatif.

(\*) et non pas des "altipieds", ce qui n'a aucun sens. Ce n'est pas parce que l'on dit "Chez Tonton on boit du Ricard au mètre" que l'on dit un voltvolt, un thermodegré, ou un barobar.

---

**SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE**

---