



ASSOCIATION FRANÇAISE DES PILOTES DE MONTAGNE

Programme de sensibilisation au VOL EN REGION MONTAGNEUSE

1 L'AEROLOGIE EN MONTAGNE

En insistant sur la force des phénomènes au regard des puissances de nos avions

1.1. Les effets Dynamiques

- Notions de base : effet de pente (*ascendance au vent, descendance sous le vent*)
- Effets de masque
- Onde orographique

1.2. Les effets Thermiques

- Pentes au soleil, à l'ombre
- Contrastes (*cailloux, neige...*)
- La convection et l'évolution rapide des Cu en CB

1.3. Les Brises

- Brise montante, brise descendante

2. LA NAVIGATION DANS LES VALLÉES

2.1. Choix de l'itinéraire

- Parcs Nationaux, régionaux
- Carte adaptée
- NOTAM / SUP AIP

2.2. Difficultés de pilotage liées à l'absence d'horizon naturel

- Difficulté à tenir le palier, en particulier en virage.
- Tendance à monter face au relief (*attention à la vitesse*), descendre face à la vallée
- Importance du circuit visuel

2.2. Règle d'or : Ne jamais s'enfermer dans une vallée

- Être certain que l'on s'engage dans la bonne vallée : Vérifier l'orientation, Estime, GPS
- Le demi-tour doit toujours rester possible
- Connaître l'altitude du col / la topographie en fin de vallée

Où vole-t-on dans une vallée ?

- Choix du côté : règle générale, aérologie, ombre/soleil -exception massif du Mt Blanc
- À quelle distance du relief ? Attention aux câbles (*zones boisées*), lignes, remontées
- Zones d'ombres : difficultés d'estimer sa distance au relief (*en particulier sur neige*)

2.5. Franchissement de col et de crête

- Technique de franchissement, notion de marge de Vi et de hauteur

2.6. La Fréquence montagne 130,0

- Quand effectuer des messages en montagne
- Structure des messages

3. PERFORMANCES DU PILOTE ET DE L'AVION EN ALTITUDE

3.1. Le Pilote

- Le danger majeur : l'hypoxie. Règlementation concernant l'emport/utilisation O2.
- Le soleil (*lunettes indispensables*)
- La déshydratation

3.2. L'avion

- Forte perte de puissance liée à l'altitude : *en faisant le tour du Mont Blanc, le Régent n'a plus que 120 cv !*
- Faire le lien avec les phénomènes aérologiques vus plus hauts. Garder "*de l'eau sous la quille*" et/ou possibilité de dégager.
- Rappel sur l'importance de régler la mixture à ces altitudes.
- Augmentation du rayon de virage lié à l'augmentation de Vp.

CONCLUSION

Éléments à adapter par chaque instructeur

- Voler en montagne le matin, par vent faible
- Un vol en montagne ne s'improvise pas et demande au novice une longue préparation
- **Savoir renoncer...**