

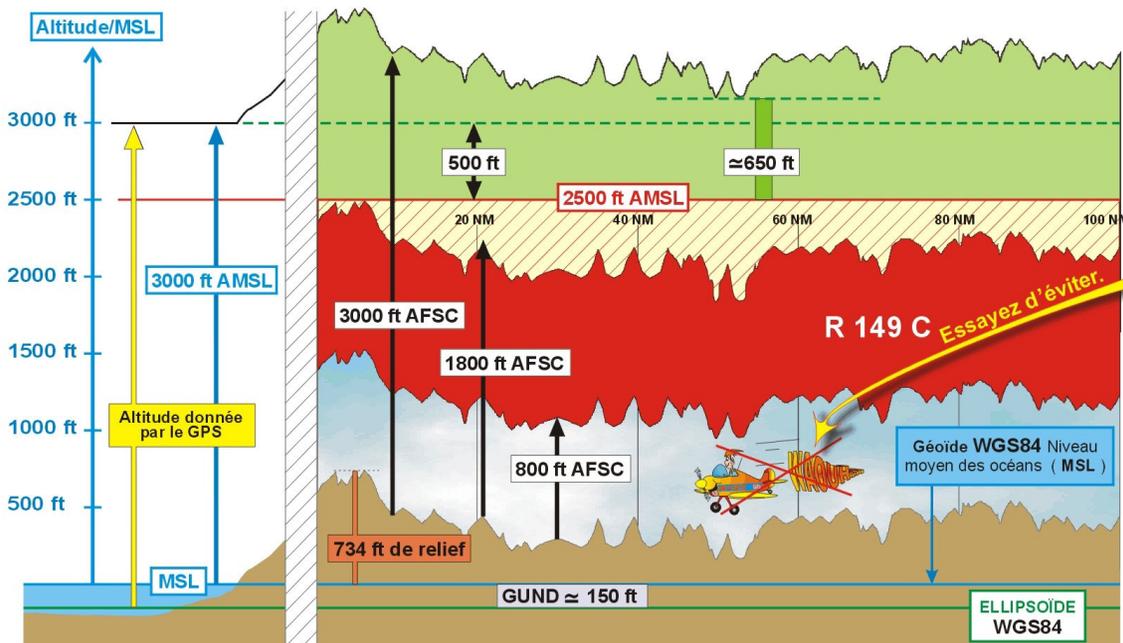
**Vigilance requise !**...il faut définir l'altitude ou éventuellement le niveau de vol du segment BC... un travail assez délicat qui demande beaucoup de précision car le choix final dépend de plusieurs facteurs... commençons par une coupe de la **R 149 C** de THOUARS à ROMORANTIN ... soit 100 NM ... à l'aide d'un logiciel de navigation.

Nous trouvons:

- la **R 149 C**... en rouge
- le plancher qui suit le relief à 800 ft ASFC
- le plafond qui suit le relief à 1800 ft ASFC
- l'**altitude MAXI à 2500 ft AMSL** qui détermine un volume interdit .... hachuré en rouge.... dont on trouve l'origine : 734 ft de relief + 1800 ft de plafond donne 2534 ft.... aux erreurs de mesures près .... le résultat est cohérent avec ce qui est inscrit sur la carte SIA.
- en vert le volume situé en-dessous de 3000 ft ASFC. L'altitude du vol au QNH est libre.

L'ondulation (GUND) du géoïde (150 ft) a été inscrite en tenant compte de 3 aérodromes cités ci-dessus (cartes VAC du SIA)

CHATELLERAULT LFCA:154 ft      Ondulation du Géoïde: **GUND**  
 CHATEAUROUX LFLX:153 ft      TOURS SORIGNY LFN:151 ft



**MÊME si certains téméraires se vantent d'y arriver très bien !**

Si vous **PASSEZ** en-dessous vous devrez respecter la hauteur minimale de survol de 500 ft ASFC..... il ne reste donc que 300 ft. avec des Jets qui pédalent à 500 kt en SDT Auto ( Suivi De Terrain Automatique ) juste au-dessus de votre tête.

Ne croyez pas être en sécurité dans la tranche des 800 ft car **même hors RTBA** il y a aussi des jets de combats ! N'oubliez pas les circonstances des 2 collisions avec avion de chasse ( 23/08/2004 et 12/07/2007 ) dans les 2 cas les ULM étaient en Classe G en-dessous de 1000 ft ASFC.

La **DSNA** recommande aux VFR de voler au-dessus de 1500 ft ASFC

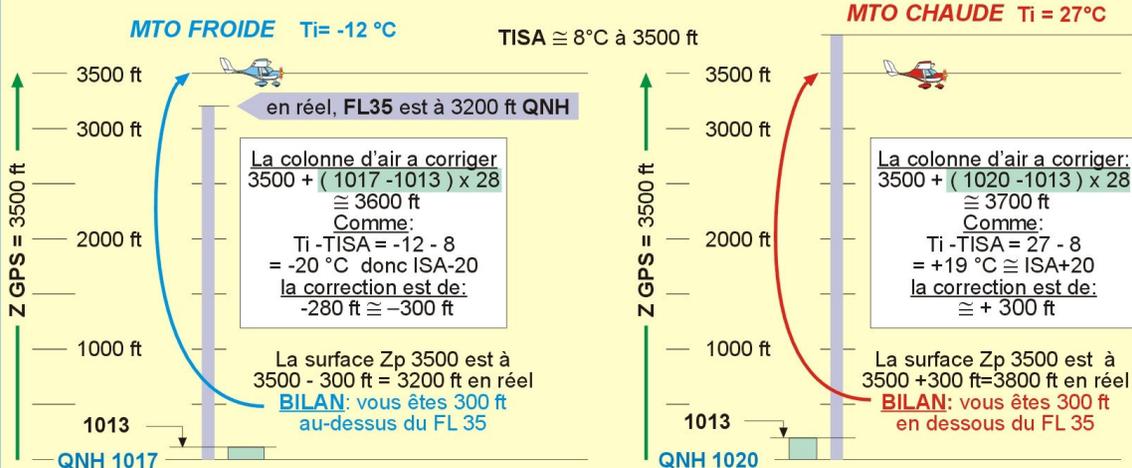
**PASSER AU-DESSUS en ALTIMÉTRIE BAROMÉTRIQUE... OUI MAIS ATTENTION:** certains tronçons du RTBA ont des plafonds à 6000 ou 7000 ft ... consultez la carte !...**évités ces zones car à cette altitude, la nébulosité peut parfois perturber votre spatialisation.** D'autre part, **même si certains vivent la sécurité comme une contrainte**...ne les écoutez pas... ne les imitez pas, évitez l'alti d'occasion acheté aux puces ou trouvé dans une poubelle, il s'agit de **SÉCURITÉ..... Payez vous un bon alti !**

La procédure est simple... Il suffit de se caler au QNH régional et de monter **au-dessus ( nettement au -dessus ! )** de 2500 ft AMSL. **Remarque:** la coupe montre l'existence de 650 ft à partir de 2500 ft... tout en restant dans le cadre ASFC il est donc possible d'afficher 3150 ft. Formidable c'est facile, vous prenez une valeur ronde facile à lire: **3000 ft**. Vous êtes tranquille car les jets sont 500 ft en dessous de vous....

**C'est l'hiver!** il fait -10°C à l'altitude où s'effectue le vol... En consultant la fiche **ALTIMÉTRIE Doc 5/5** vous constatez que  $T_i - T_{ISA} = -10 - 9,1 = -19,1°C$  c'est à dire **ISA -20**....  
 ....ce qui correspond à une correction d'environ - 250 ft donc  $Z_v = 2750$  ft....  
 .... vous n'êtes plus à 500 ft des jets mais à 250 ft

**Au mois de juillet**  $T_i = 26°C$  à l'altitude où s'effectue le vol  $T_{ISA} = +9,1$  donc  $T_i - T_{ISA} = 26 - 9,1 = 15°C$  donc **ISA +15**  
 ....ce qui correspond à une correction d'environ +180 ft  $Z_v = 3000 + 180 = 3180$  ft.  
 Cette fois-ci il faut passer en FL car le vol se situe **au-dessus de 3000 ft ASFC**

**PASSER AU-DESSUS.... avec un GPS.... ( méthode moderne )** Dans les deux exemples qui suivent, le GPS est corrigé de la valeur GUND 150 ft. **Première possibilité:** sur le segment BC, vous affichez 3000 ft, cette valeur n'est pas sensible aux conditions de température locale elle est donc fiable et plus simple à utiliser que l'altimètre barométrique et ses calculs de correction de température ! **Deuxième possibilité:** sur le segment BC, vous décidez de passer au FL 35, vous affichez l'altitude GPS 3500 ft. **QUESTION:** où se situe Zp=3500 ft ? Cette surface a pour référence 1013, pour savoir où elle est en réel il va falloir faire une correction de température sur toute la colonne d'air jusqu'au QNH.



**CONCLUSION**  
 La méthode GPS.... demande beaucoup d'attention et dans le cas du suivi d'un FL il est beaucoup plus simple d'utiliser un **bon altimètre barométrique calé 1013 !**

Évitez de croire que cette fiche est inutile pour piloter un ULM. Ce genre d'affirmation est accidentogène. **N'OUBLIEZ JAMAIS.....** être opérateur et piloter une machine c'est maintenir un bon niveau technique pour éviter toute sclérose... **alors il faut apprendre !**