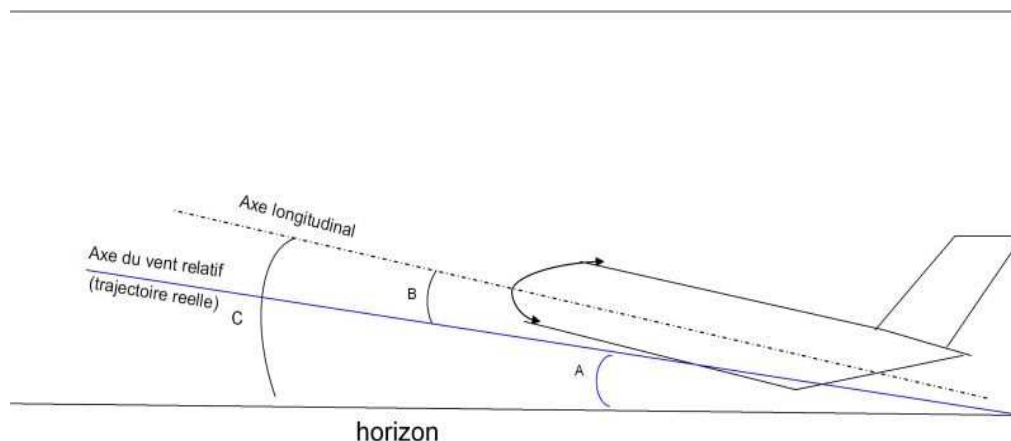


Auteur : VFR

A l'occasion de dialogues inter-ffw certains points obscures ont été relevés, en voici un de taille: le pitch de montée.

Effectivement il est constaté que tous les pilotes n'utilisent pas la même référence, certains se servant du FPM et d'autres de l'indicateur de nez, or seul ce dernier est référence de pitch.



A= pente aérodynamique de l'avion. (c'est le FPM)

B= angle d'attaque ou incidence de l'avion.

C= assiette longitudinale de l'avion, en anglais appelée « pitch ». (c'est la petite croix sur le HUD).

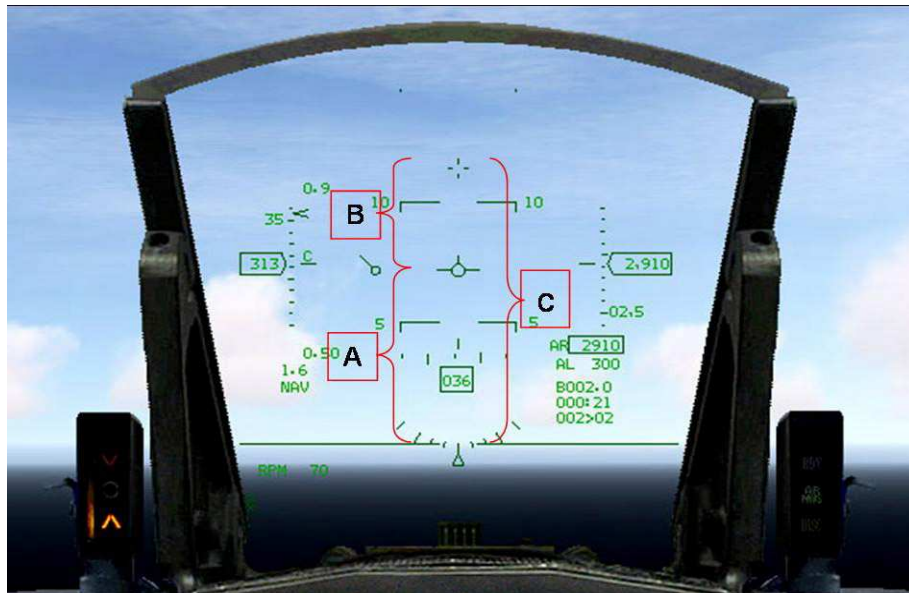
Vous constaterez sur ce schéma que seul le repère en croix (indiquant le nez de l'appareil en C) indique le pitch.

Le pitch en terme aéronautique a une définition bien précise: pente aérodynamique+ angle d'incidence, il ne convient donc pas d'indiquer « on monte pitch +10 » et de placer le FPM sur 10, il faut y placer la petite croix.

Vous remarquerez ce détail: essayez de monter rpm100 vers le niveau 350 avec un pitch +10 repère FPM; Votre avion va ralentir petit à petit pour terminer vers 200kn et vous n'avancerez plus .

La raison: la portance à 35000ft n'est pas la même qu'à 5000ft .Le FPM va redescendre doucement vers une valeur nulle, or le pitch est un repère invariable.

Donc le pitch n'est pas le FPM mais la petite croix au dessus.



Rappel :

1-PITCH= assiette longitudinale de l'avion (en français) c'est un mot bien précis qui indique l'angle entre l'axe longitudinal de l'avion (qui passe par le nez) et l'horizontale.

2- le FPM qui indique la pente réelle de l'avion est assujettie à des perturbation extérieures comme le vent et la diminution de la densité avec l'altitude. Ex : à 35000ft et moteur à 100% tu peux à peine maintenir le palier (FPM=0) alors que le pitch est à +15°.

Donc si on veut suivre l'FPM pendant une longue montée, le leader sera condamné à rectifier la valeur de l'FPM chaque 1000ft.