

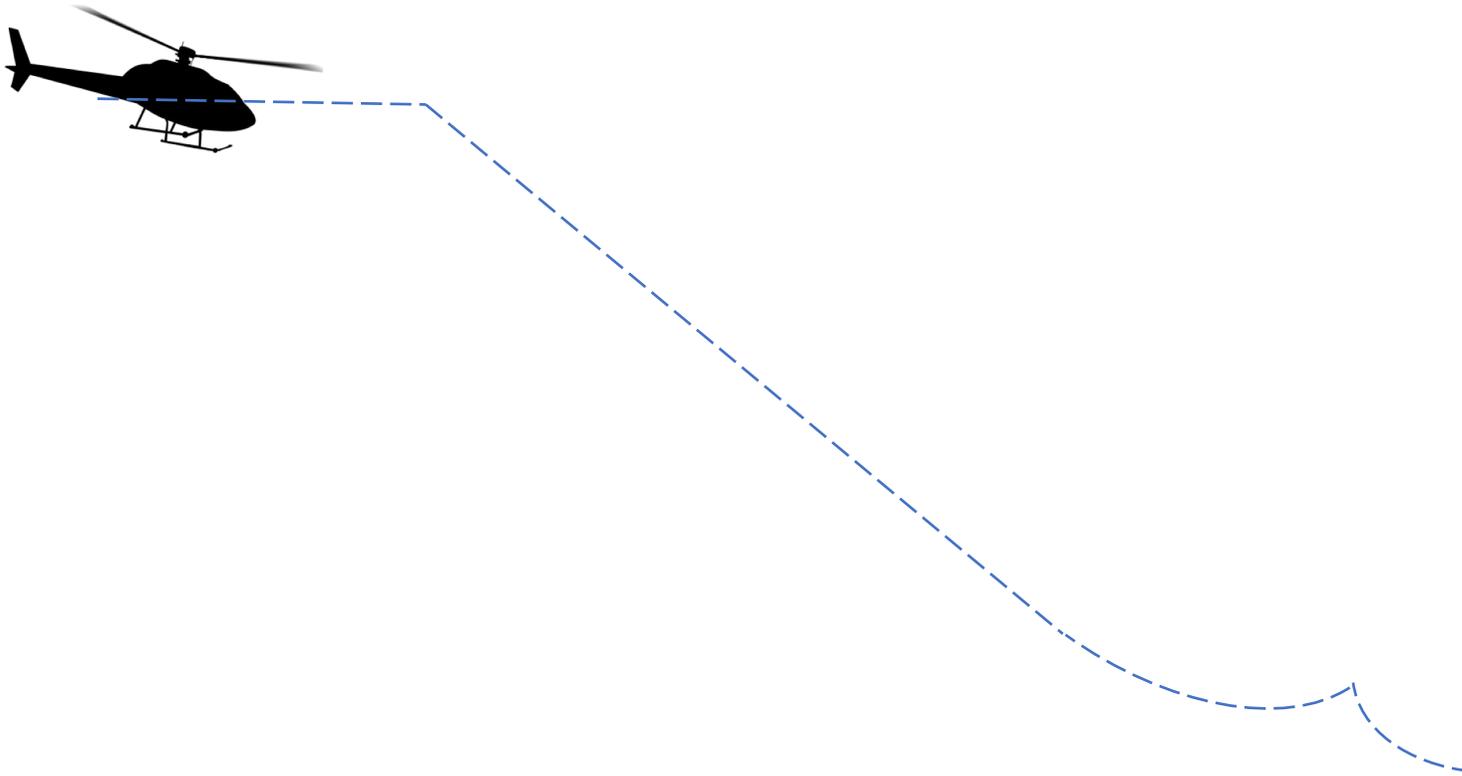


Briefing Pilotage

L'autorotation en ligne droite

1. But de l'exercice
2. Présentation
3. Visualisation du repère de mise en autorotation
4. Mise en autorotation
5. Visualisation, corrections et stabilisation du plan
6. La finale

But: Apprendre à visualiser un angle d'autorotation, estimer les trajectoires en autorotation, acquérir le mécanisme de la finale (R22/R44 Raven I)



Présentation sur l'axe:

- 80 noeuds
- AON
- Vario 0
- Inclinaison adaptée
- Actions vitales:
 - Voyants d'alarmes éteints
 - Régimes Engine/Rotor stabilisés
 - Pression/Température dans le vert
 - Réchauffe carburateur tiré a fond
 - Sécurité extérieur dégagée

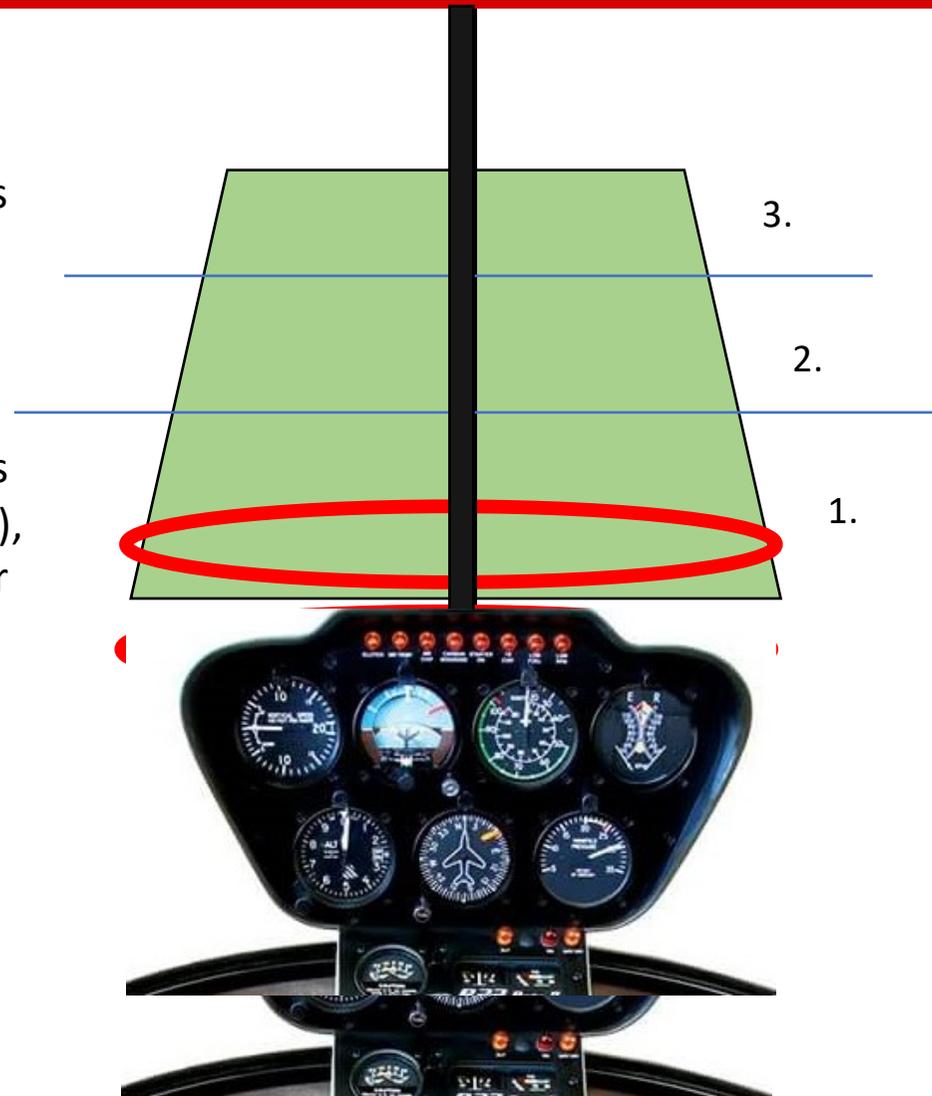


3. Visualisation du repère de mise en autorotation.

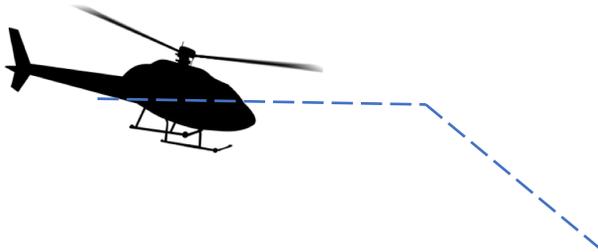
L'autorotation en ligne droite

Attendre le repère:

- Diviser le champ en 3 tiers
- Lorsque le repère cabine d'autorotation est en correspondance avec le repère sol (dans notre cas le premier tiers du champ), nous pouvons commencer l'autorotation



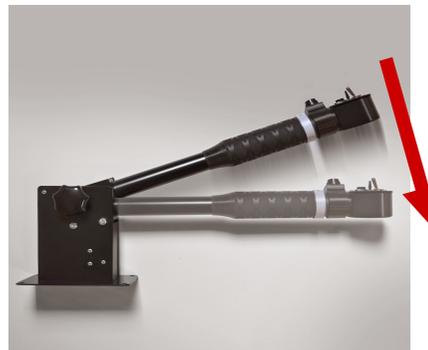
Pour se mettre en autorotation:



- Descendre le P.G. à fond
=> Palonier adéquate pour contrer l'effet de couple d'entraînement
- En même temps cabrer au cyclique pour diminuer la vitesse

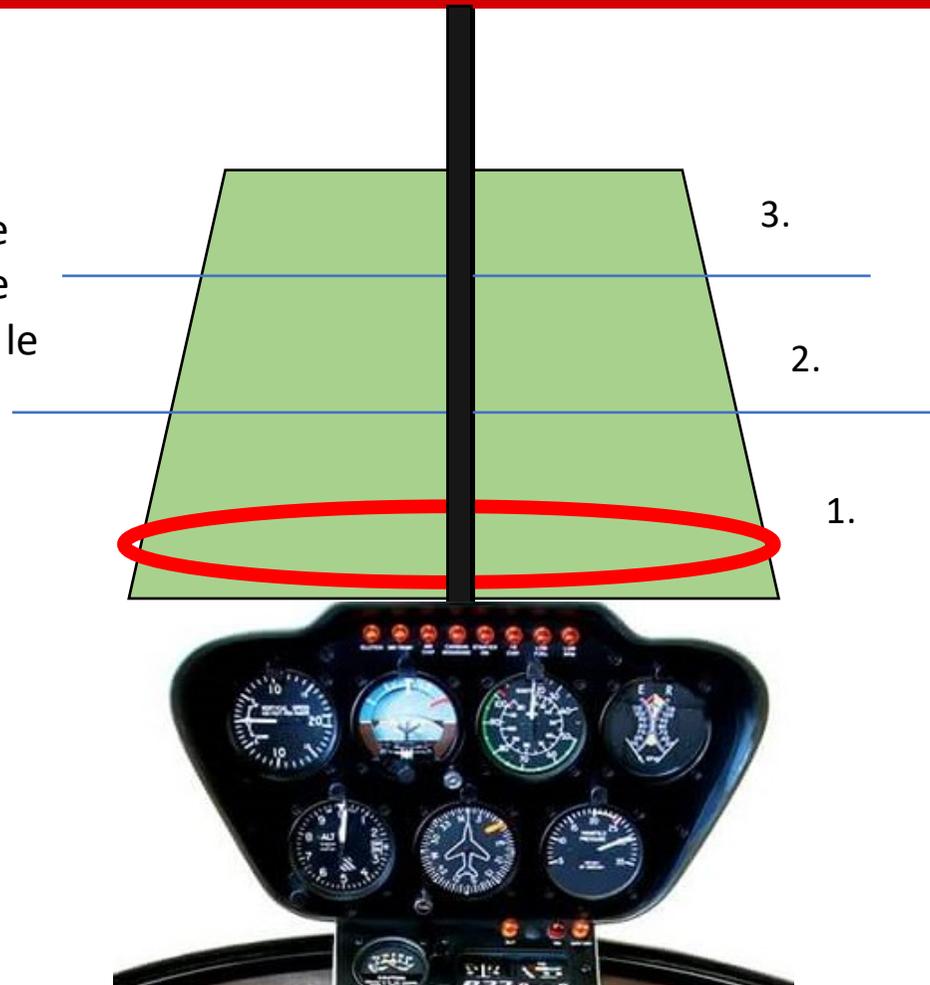
En suite

- Rendre la main au cyclique pour stabiliser l'assiette et donc la vitesse d'autorotation (R22: 65Kt et R44: 70Kt)

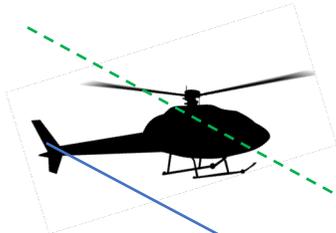


Visualisation:

- Le repère cabine d'autorotation devrait être en correspondance avec le repère sol (dans notre cas le premier tiers du champ),



Corrections du plan:



Trop haut sur le plan:

Si le repère cabine se trouve au-delà du repère sol (trop long) :

- Augmenter l'assiette pour diminuer la vitesse d'avancement (minimum 40 noeuds) en gardant l'AON

Trop bas sur le plan:

Si le repère cabine se trouve devant le repère sol (trop court) :

- Diminuer l'assiette pour augmenter la vitesse (maximum 75 noeuds en R22 ou 90 noeuds en R44) en gardant l'AON

Dès que le plan est correct:

- Reprendre l'assiette d'autorotation (65 en R22 ou 70 en R44)



Corrections du régime rotor:

Si les tours rotor chutent :

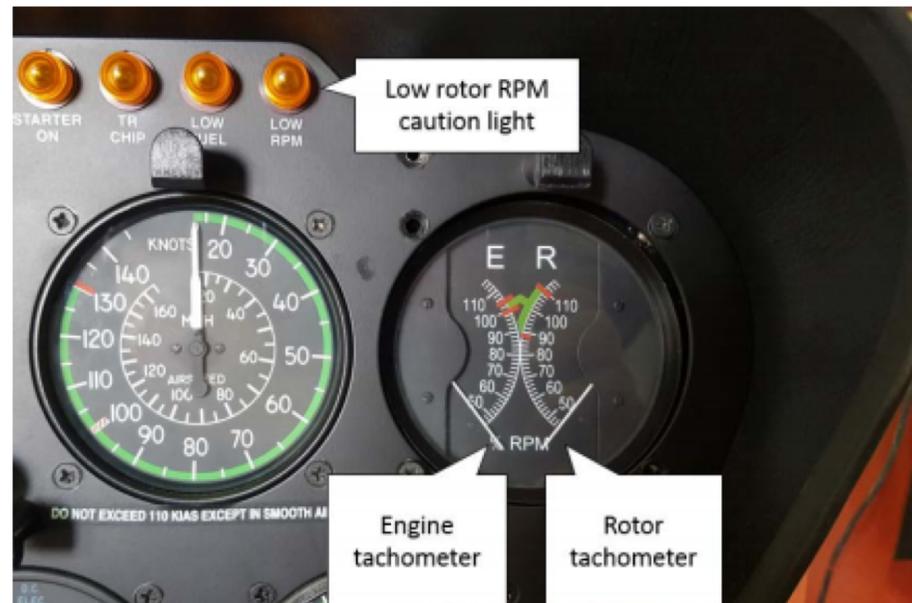
(Détection: Alarme et voyant low RPM <97%, le son des pales, une diminution sur l'indication rotor du tachymètre)

- Baisser immédiatement le P.G. pour diminuer le pas, et donc la trainée, des pales et regagner les tours du rotor.

Si les tours rotor augmentent :

(Détection: le son des pales, une augmentation sur l'indication rotor du tachymètre)

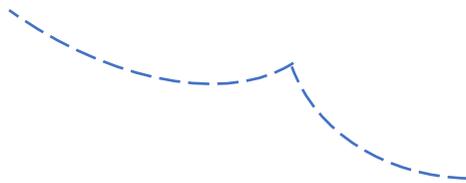
- Augmenter légèrement le P.G. pour augmenter le pas, et donc la trainée, des pales et diminuer les tours du rotor.



Stabilisation du plan:

À 300 pied sol:

- L'assiette doit être stabilisée pour la vitesse d'autorotation (R22 : 65Kts, R44: 70Kts)
- Se mettre en NDS (Cyclique dans le vent, palonnier opposé)
- Si le plan, et la vitesse sont comme souhaités et le terrain est dégagé
 - > Annoncer: Finale assurée et terrain dégagé
- Si la finale est non assurée
 - > Annoncer et effectuer: Remise des GAZ
- Se préparer pour effectuer le flare.



Le flare:

- La hauteur du début du flare et le dosage dépendent de la vitesse, du taux de chute, du vent et de l'effet recherché
- Le flare doit être effectué de manière progressive et souple.

=> L'amplitude de l'action cyclique vers l'arrière sera fonction de:

- l'aérogologie
- la hauteur du début de flare
- le taux de chute

La remise à plat:

- Effectuer la remise à plat avec le cyclique (NDS!!!)
- Débuter l'application du P.G. en fonction de la hauteur après le flare:

=> Si la hauteur $>$ ou $=$ à 3m : Attendre de s'approcher du sol pour tirer le P.G.

Le posé:

- Continuer l'application du P.G. pour amortir le contact avec le sol sur toute la surface des patins:

=> Compromis entre le taux de chute et la hauteur sol.

Contrôler la glissade:

- NDS!!
- Cyclique au neutre
- Baisser P.G. progressivement

