

L'altimétrie pour le pilote

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Préambule

Avant de lire cette page, assurez-vous d'avoir assimilé les notions de cette page :
[Altitude et niveau de transition](#)

2. Application pratique du calage altimétrique

Nous allons présenter le processus des 2 possibilités de traversée de la couche de transition :

- La montée ;
- La descente.

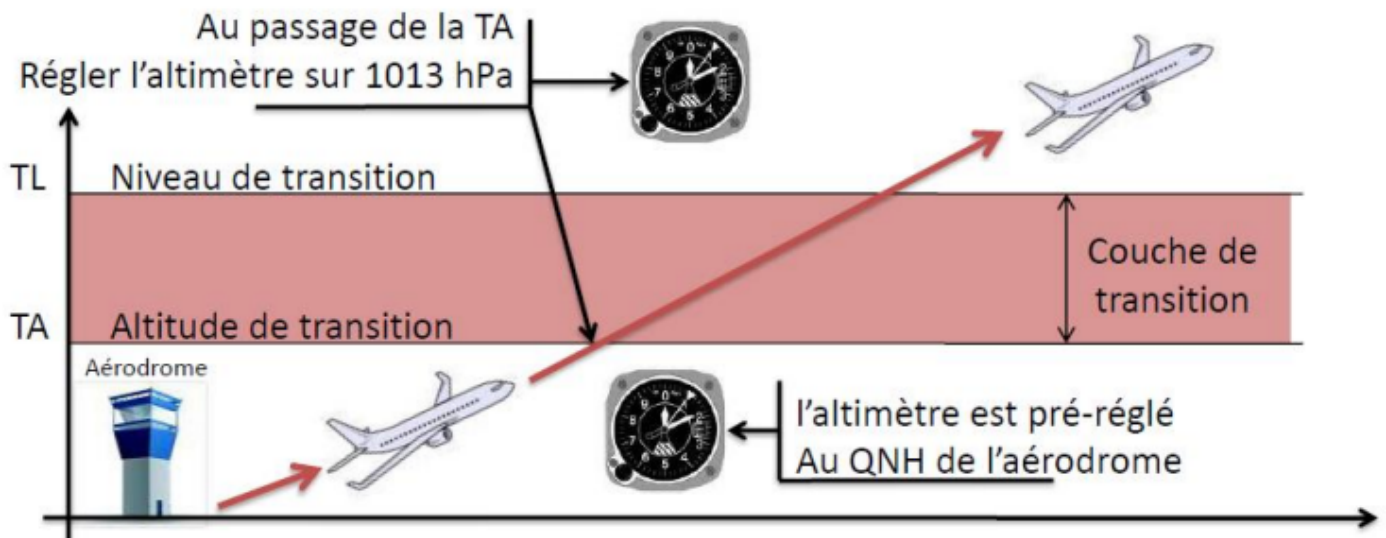
Nous **supposons** que l'avion **traverse** à un moment cette couche de transition.

2.1 Après le décollage, en montée vers le niveau de croisière

Voici les différentes étapes du calage altimétrique :

- Au sol sur l'aérodrome, le pilote règle son altimètre au QNH donné par l'ATIS, le METAR ou le Contrôleur ;
- Le pilote récupère la valeur de l'altitude de transition sur les cartes, ou dans l'ATIS ;
- Le pilote décolle et monte à son premier niveau. Il compare l'altitude courante avec l'altitude de transition ;
- Au moment où l'altitude actuelle est égale ou supérieure à l'altitude de transition, le pilote de manière autonome recale tous les altimètres de la planche de bord au QNH Standard 1013.25hPa (29.92 inHg). Ne pas oublier les altimètres de secours !

- Le pilote peut vérifier qu'il passe au travers de la couche de transition (épaisseur inférieur à 1000ft) en traversant le premier niveau IFR au dessus de l'altitude de transition (c'est le niveau de transition).

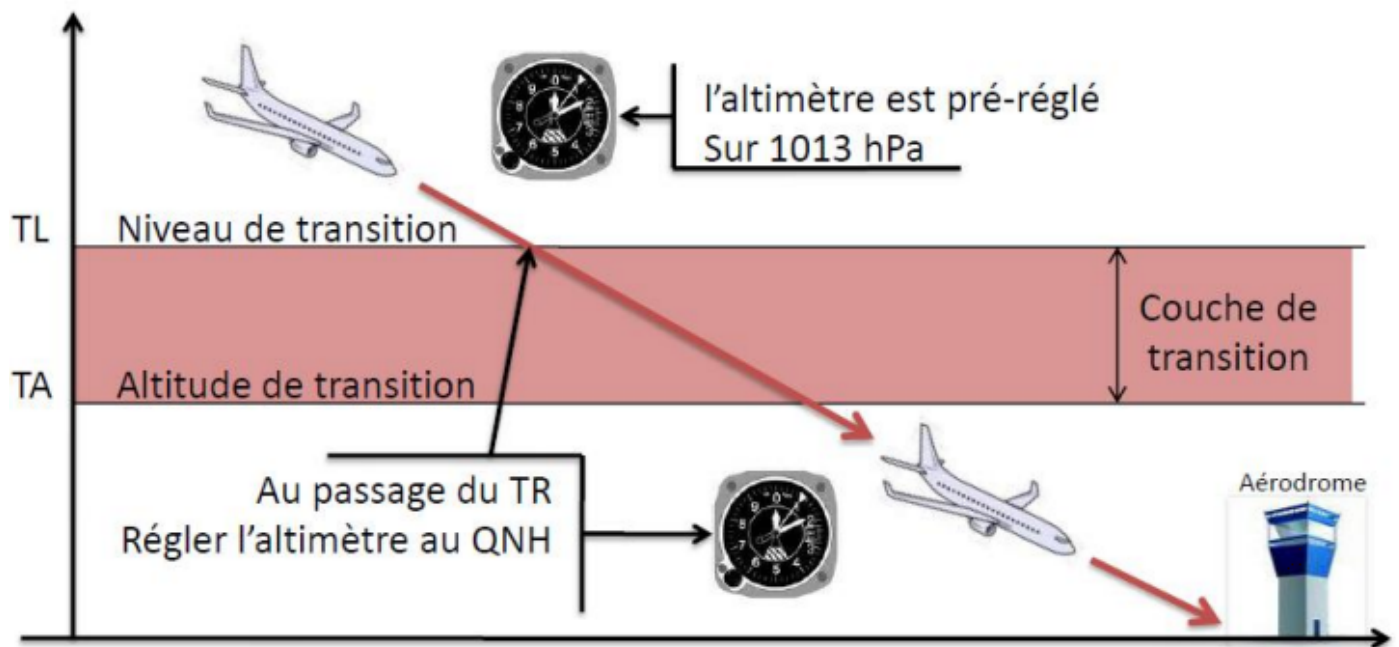


Tant que pilote reste en dessous de la TA de l'aérodrome considéré, il n'a pas à changer son calage altimétrique. Il ne le changera que si (en dessous de la TA) le QNH change.

2.2 Avant l'atterrissage, en descente vers l'aérodrome

Voici les différentes étapes du calage altimétrique :

- En vol, le pilote doit avoir déjà réglé son altimètre au QNH standard 1013 (29,92) ;
- En descente pilote récupère la valeur du Niveau de Transition dans l'ATIS ou par le contrôleur (il peut le calculer) ;
- Le pilote compare son Niveau de vol courant avec le niveau de transition ;
- Au moment où le niveau de vol actuel est égale ou inférieur au niveau de transition, le pilote de manière autonome recale tous les altimètres de la planche de bord au QNH local donné par l'ATIS, le METAR ou le contrôleur. Ne pas oublier les altimètres de secours !
- Le pilote peut vérifier qu'il passe au travers de la couche de transition (épaisseur inférieur à 1000ft) en traversant l'altitude de transition publiée sur les cartes ou donnée dans l'ATIS.



Tant que pilote reste au dessus du Niveau de Transition de l'aérodrome considéré, il n'a pas à changer son calage altimétrique.

3. En cas d'absence d'altitude de transition

Suivant la zone dans laquelle on se trouve, il n'y aura pas forcément d'altitude de transition publiée sur les cartes ni donnée par le contrôleur. En effet, si l'on ne vole pas dans ou sous une TMA, il n'y a pas d'espace aérien associé avec une telle altitude réglementaire.

Dans ce cas, on assimilera la hauteur de 3 000 ft ASFC (au dessus du sol) comme étant la limite QNH/1013. Elle fera office de TA et de TRL confondus.

Pour le calcul du Niveau de Transition, consultez l'article l'altimétrie pour le contrôleur

Revision #13

Created 23 February 2025 00:55:41 by Liam Iveton

Updated 4 May 2025 09:23:07 by Robin Novakovic