

LES CONDITIONS VMC

Encore une abréviation à retenir et en anglais en plus (Visual Meteorological Conditions).

Le vol à vue, ou vol **VFR**, cela continue (**V**isual **F**light **R**ules) est la façon la plus simple de voler un peu librement. Ce vol est seulement autorisé lorsque les conditions météorologiques sont **VMC**.

C'est évident puisqu'il est demandé de suivre les règles de l'air de base, voir et éviter.

Mais à quoi correspondent ces conditions **VMC** ?

Ces conditions sont en fonction de certains minimas de visibilité horizontale et de distance par rapport aux nuages que le pilote doit absolument respecter, sans oublier que le pilote doit impérativement éviter les nuages et ne pas les traverser !

Les conditions VMC s'opposent aux conditions IMC (Instrumental Meteorological Conditions) où le vol doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ou IFR, mais cela ne concerne pas notre monde d'Ulmistes.

Minima VMC :

Les conditions météorologiques qui déterminent la frontière entre les conditions VMC et IMC sont appelés minima VMC.

Aucun vol VFR n'est permis si les conditions météorologiques sont en dessous des minima VMC en zone non contrôlée.

La règle de base :

Votre ULM doit rester à une distance des nuages de 1.500 m horizontalement et de 300 m (1000 ft) verticalement.

La visibilité horizontale doit être ≥ 5 km au-dessous du FL100 et ≥ 8 km à partir de et au-delà du FL100.

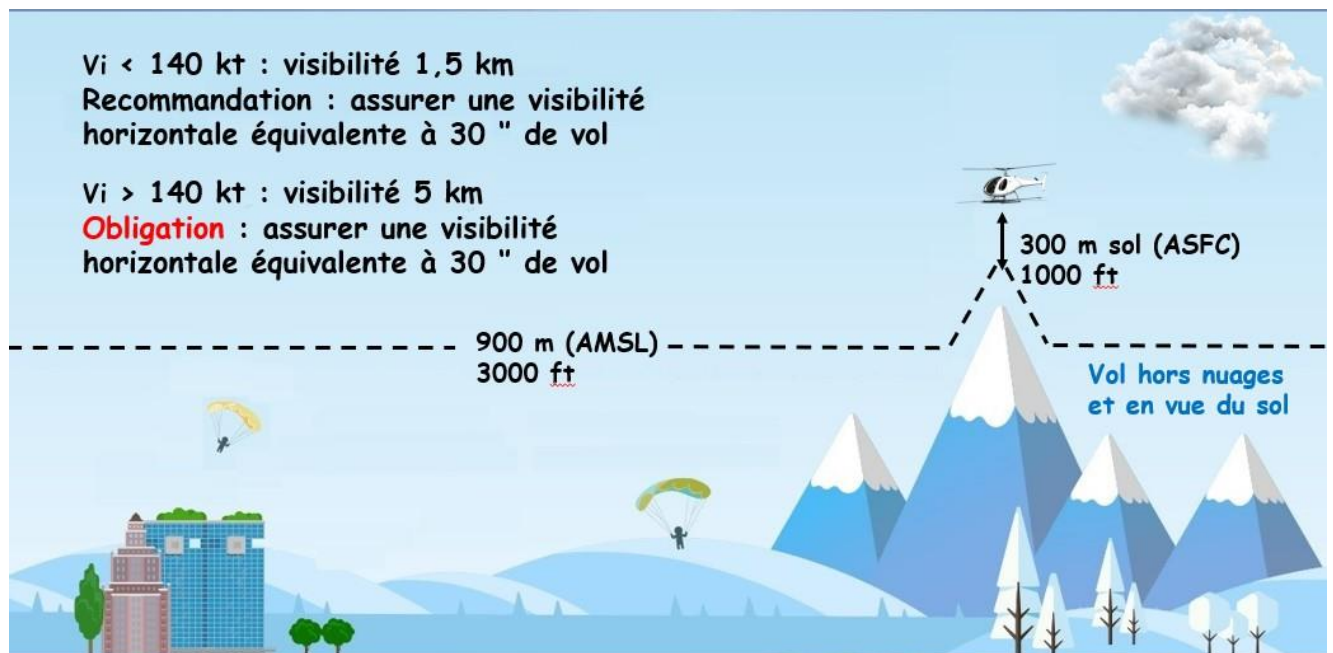
Exception pour les espaces aériens de classe (F) et G.

En classe F et G, et pour autant que votre ULM se trouve en-dessous du plus haut des 2 niveaux : 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC :

L'ULM doit rester en dehors des nuages et en vue de la surface.

La visibilité horizontale doit être ≥ 1.500 m (5 km si vitesse indiquée > 140 KTS).

Limitations de vitesses :



Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC :

Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en conditions VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

- il demande une autorisation lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aéroport de dégagement, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise
- s'il est impossible d'obtenir une autorisation de continuer, il poursuit le vol en VMC et avise l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aéroport approprié le plus proche
- si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation pour poursuivre son vol comme vol en VFR spécial
- il demande l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments (IFR) (Bon en ULM pas vraiment prévu).

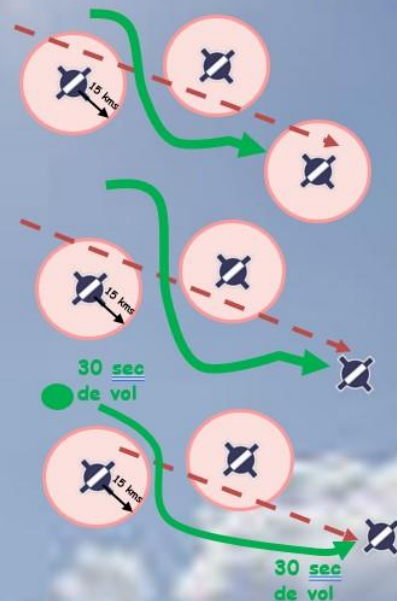
Aux abords d'un aérodrome :

Si la visibilité est de moins 5000 mètres et la $V_i > 140$ kts

L'aéronef ne doit pas évoluer à moins de 15 km d'un aérodrome ...

...sauf pour les arrivées et les départs...

...et en conservant une visibilité au moins équivalente à 30 secondes de vol ...



VFR SPECIAL :

Conditions :

Il faut être exclusivement dans une CTR ;

Il faut demander la Clearance VFR Spécial et recevoir le message suivant du contrôleur « Autorisé VFR Spécial » et vous confirmez ;

Le contrôleur peut vous imposer des itinéraires publiés.

Valeurs

Si le plafond est inférieur à 1500 ft ou si la visibilité est inférieure à 5 km, on peut accéder en VFR spécial à condition qu'on ait au moins :

- en visibilité la valeur maximale de : 30 secondes de vol, 1,5 km, la valeur publiée sur la VAC (Visual Approach Chart = carte d'app. à vue) ;
- en plafond au moins 300 ft, de quoi faire une PTU (Prise de Terrain en U).

Remarques :

Comme les conditions météorologiques ne sont pas uniformes dans une CTR, on peut noter que :

- dans la circulation d'aérodrome, le contrôleur estime si on est en VFR spécial où non (dép. et arr.) ;

- dans le reste de la CTR, c'est le pilote qui estime et qui en informe donc le contrôleur (transits).

TRUCS ET ASTUCES :

Estimation pratique de la visibilité :

On prend le repère le plus loin vu (cheminée d'usine, pont autoroutier...), et on chronomètre le temps que l'on met pour le rejoindre ;
à 97 kts (c'est-à-dire à 180 km/h), on a les correspondances suivantes :

Temps de vol 30 secondes 1 minute 2 minutes

Distance parcourue 1500 mètres 3 Km 6 Km

Risques de l'IMC (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS) :

Durée de vie moyenne d'un pilote VFR en IMC : 172 secondes, soit moins de 3 minutes...
, évitez de prendre le risque ...

Traversée maritime :

Lors d'une traversée maritime, le ciel bleu peut se confondre avec la mer bleue, et on perd alors la référence d'horizon : on se retrouve quasiment en IMC.

Givrage :

Vous risquez lors de la pratique d'un IMC sauvage dans un nuage :

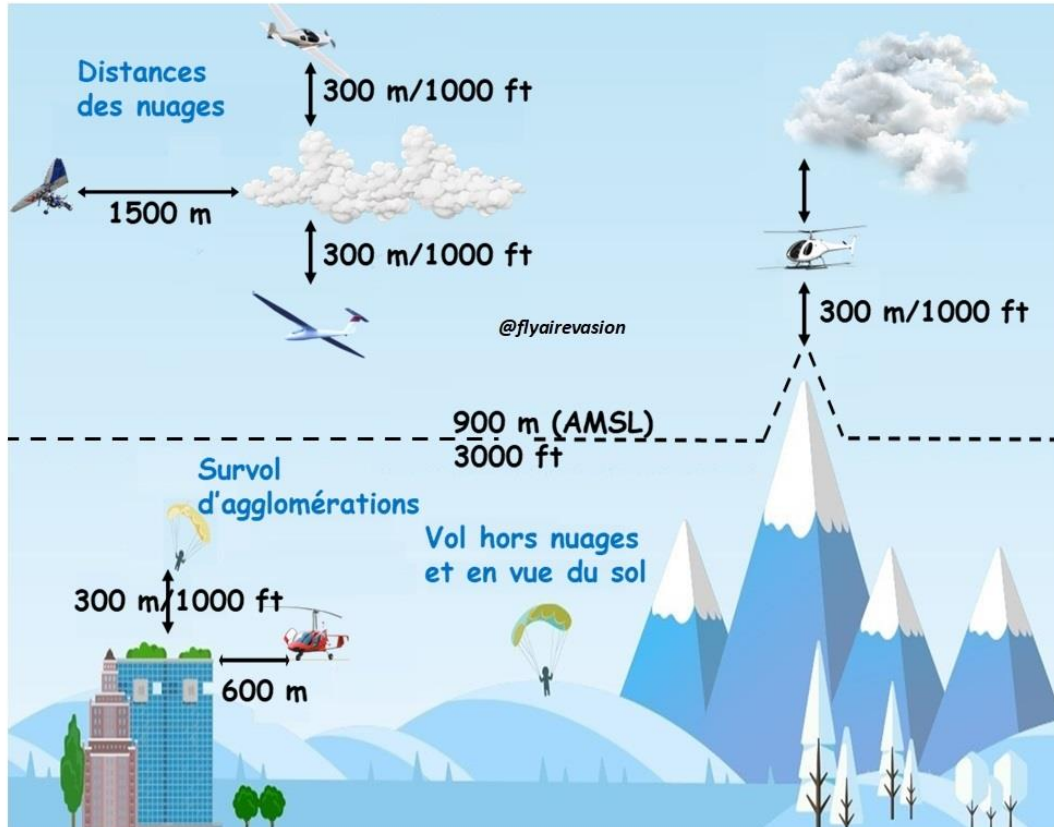
givrage moteur

panne moteur

panne pompe à vide

perte des gyros

Conditions minima VMC



Fly Air Evasion - ©

