

Bulletin de Sécurité des Vols

Je respecte les conditions de vol à vue (VMC)

Les règles de vol à vue sont établies à partir des enseignements tirés de nombreux accidents. Et même si leurs appareils peuvent facilement se poser en campagne, rien ne permet aux pilotes d'ultra-légers de s'affranchir de ces règles.

Quelque soit l'aéronef utilisé en effet, d'une part la visibilité reste la même pour tous, et d'autre part, la configuration du relief peut entraîner dans des «entonnoirs» où le pilote ne disposera d'aucune possibilité pour se poser en campagne (excepté en hélicoptère).

Par ailleurs, tout aéronef est susceptible, à n'importe quel moment, de subir un arrêt intempestif du moteur, et cela est d'autant plus vrai sur un aéronef dont la motorisation n'est pas certifiée, même si la fiabilité de nos appareils s'améliore régulièrement.

Que nous volions en espace aérien contrôlé ou non, tous nos vols VFR (règles de vol à vue) sont tenus de respecter des conditions de visibilité minimales, dites VMC (conditions météorologiques de vol).

Sans entrer dans les détails, on peut rappeler qu'**au-dessus de la surface S**, nos vols VFR en ULM sont autorisés à condition de :

- bénéficier d'une visibilité au moins égale à 5 km (8 km au-dessus du FL 100) ;
- se situer à une distance au moins égale à 300 m verticalement et 1 500 m horizontalement de tout nuage.

Mais l'espace de prédilection de nos ULM se situe généralement **sous la surface S**, soit au-dessous du plus haut des deux niveaux suivants :

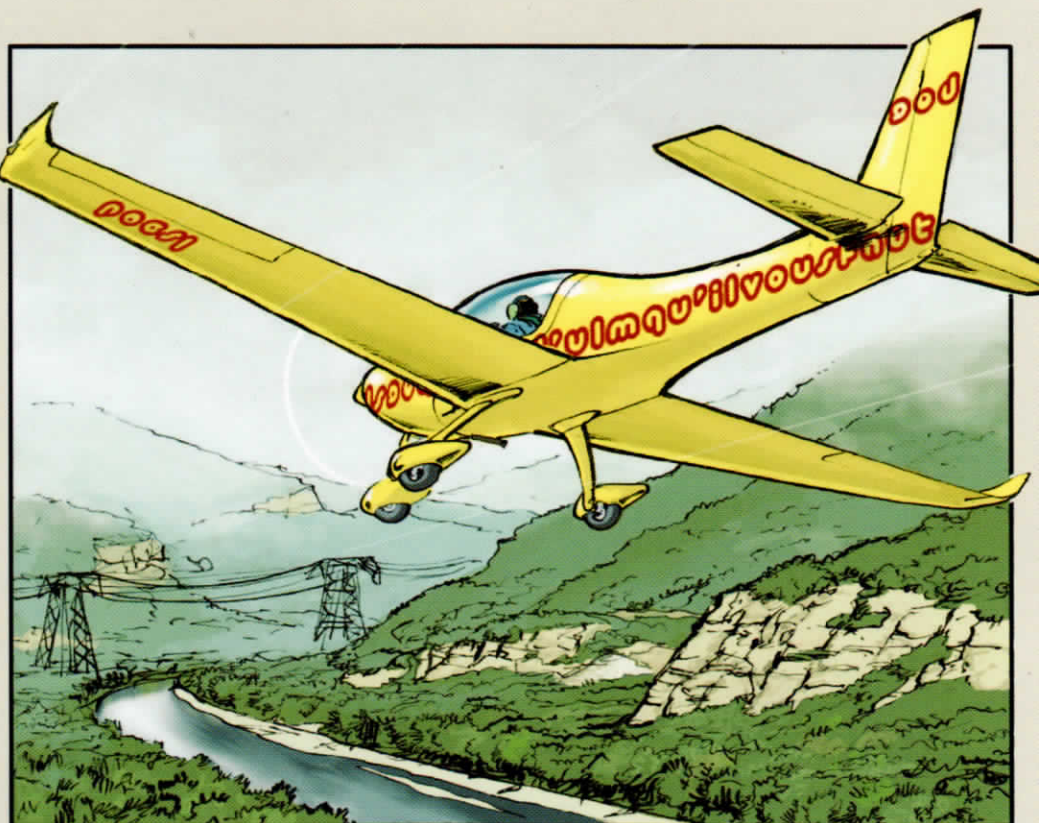
- 3 000 ft AMSL ou environ 900 m au-dessous du niveau de la mer (QNH) ;
- 1 000 ft AMFC ou environ 300 m au-dessus du sol.

Dans cet espace, les tolérances sont donc plus larges et les limites à respecter plus faibles.

Mais si l'on raisonne en termes de sécurité, cela signifie aussi que l'on jouit d'une marge de manœuvre moins grande vis-à-vis des obstacles potentiels puisque les conditions réglementaires à respecter sont :

- se maintenir hors des nuages ;
- conserver une visibilité supérieure à la plus grande des deux valeurs suivantes : 1,5 km ou 30 secondes de vol.

Tous les pilotes savent bien que ces limites



réglementaires correspondent à des conditions de vol extrêmes, qui laissent bien peu de temps au pilote pour trouver un terrain proche et s'y poser.

Et si l'on combine l'exigence réglementaire de se maintenir hors des nuages avec l'obligation de survol des obstacles au sol à une hauteur de plus de 500 ft, on se rend compte que la réglementation détermine bien des minima météo à respecter impérativement pour voler en sécurité.

Un appareil volant à 100 ou 150 km/h va devoir faire preuve d'une extrême vigilance, lorsqu'il n'aura que 30 secondes de visibilité pour éviter un autre aéronef ou une antenne radio placée devant lui, alors que le plafond est très bas.

Concrètement, que vous entrepreniez une petite ou une longue navigation dans des saisons réputées pour leur météo fluctuante comme en automne ou en hiver, pensez à redoubler de vigilance sur l'analyse des METAR et TAF, au

besoin en les reprenant au cours d'une étape pendant le vol. Un plafond trop bas sera de toutes façons une source d'ennuis, soit que vous vous retrouviez face à un appareil plus ou moins perdu comme vous, soit que vous rencontriez un obstacle imprévu au sol. Pilotes avertis...

respectez les règles VMC ; mieux, ne décollez pas quand les plafonds sont bas.

Et quand les limites semblent atteintes, ne vous posez plus de questions, mais... posez-vous !

Points-clefs

- **PLAFOND TROP BAS = JE NE DÉCOLLE PAS**
- **VOL SOUS LES STRATUS = ROULETTE RUSSE !**
- **MÉTÉO MAUSSADE = J'ANNULE LA BALADE**
- **EN COURS DE ROUTE, PLAFOND ET VISIBILITÉ DÉGRADÉS = JE SUIS DÉJÀ POSÉ !**

