



# RAPPELS DE REGLEMENTATION...

## CONDITIONS DE VOL ET REGIME DE VOL :

Pour que ce soit bien clair...

À des conditions de vol (VMC/IMC) découle le régime de vol à respecter

À un régime de vol (VFR/IFR) appliqué découle des règles à respecter

### C'est à dire :

En condition **VMC (Visual Météorologique Condition)** le régime de vol pourra être **VFR (Visual Flight Rules)** mais également... **IFR (Instrument Flight Rules) !**

Si les conditions VMC ne peuvent être respectées, nous serons donc automatiquement en condition **IMC (Instrument Météorologique Condition)** qui impose d'être obligatoirement de voler en régime **IFR (ce qui est totalement interdit en vol à voile du moins en France)**

## RAPPEL DES MINIMA VMC :

### Hors espace contrôlé et en dessous de la surface S

#### Visibilité horizontale

La plus grande des deux valeurs suivantes : 1,5 km ou distance correspondant à 30 secondes de vol

#### Et en vue du sol

### En espace contrôlé ou au-dessus de la surface S

Visibilité horizontale : 5 km si en dessous du FL 100, 8 km au-dessus

Distance par rapport aux nuages : Latéralement : 1,5 km

Verticalement 300 m

**Surface S** Attention nouvelle spécificité une seule référence de hauteur : **3000 ft (900 m) sol**

## LES CLASSES D'ESPACES CONTROLE ET SPECIFICITE DE PENETRATION

Classe A VFR interdit

Classe D et C Conditions VMC + autorisation de pénétration donnée par le contrôle (transpondeur obligatoire)  
Sur autorisation possibilité d'obtenir un VFR spécial si les minima VMC ne peuvent être respectés ...

Classe E Condition VMC uniquement

## LES ZONES A STATUT PARTICULIER

Zones R Réglementées

Zones P Interdites

Zones D Dangereuses

Reportez-vous au manuel de la pochette VFR à votre disposition au club pour en connaître les caractéristiques (plancher, plafond, heures d'activation...)

Les **Z.I.T** (zone interdites temporaires) pur produit du plan vigie pirate elles sont liées principalement à la protection des centrales nucléaires (**c'est un cylindre de 5 km de rayon et de 1000 m de hauteur sol**)

Surtout ne pas y pénétrer, vous auriez beaucoup d'ennui pour conserver votre licence !!!

## **APTITUDE AU VOL**

Nous sommes en validité glissante de la licence, ce qui signifie que le **jour du vol** vous devez remplir les conditions suivantes :

- Avoir un certificat médical (LAPL ou classe 2) valide
- Avoir fait au moins 5 heures dans les 12 derniers mois
- Avoir fait au moins 2 vols avec un instructeur dans les 24 derniers mois
- Avoir fait au moins 5 vols dans les 12 derniers mois avec le moyen de lancement utilisé

**IMPORTANT : Tout vol en tant que commandant de bord ne peut s'envisager :**

**Que si le jour du vol vous remplissez les conditions ci-dessus**

**Que si vous êtes en possession de la licence FFVV de l'année (qui vous assure en responsabilité civile).**

**Emport de Passager (e) :** Vous devez bien entendu avoir « l'emport de passager » mentionné sur votre carnet de vol, de plus avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages complets sur un aéronef de même type (planeurs ou moto planeur) dans les 3 mois précédents le vol.

**Taux d'alcoolémie :** tout vol ne peut être effectué qu'avec un taux d'alcoolémie de **ZERO** ce qui interdit totalement la prise de boisson alcoolisée avant le vol (même un simple verre de vin...hic !)

## IMPORTANT :

Beaucoup d'espaces aériens ont un plancher défini par un Niveau (FL) qui impose donc d'avoir recalé son altimètre à la pression de référence standard (1013,25 Hpa)

Souvent nous négligeons ce changement de calage, nous pouvons alors nous mettre en infraction de bonne foi

**Explication :** l'espace A au-dessus de l'aérodrome est donné pour un plancher au FL 65 (6500 pieds) soit **1980 m** sur un altimètre calé **à la pression standard 1013,25 Hpa ...**

Vous avez décollé avec un altimètre calé au QNH de 980 Hpa... et vous montez jusqu'à l'altitude de 1980 mètres pensant être « dans les clous », que nenni ... vous êtes en infraction ... en effet ...

L'isobare 1013, 25 est donc situé en **dessous** du 980 Hpa vous aurez donc **emplafonné la zone A** de :

$$(1013, 25 - 980) \times 8.5^* = \mathbf{280 \text{ mètres}} \quad (\text{ce qui n'est pas négligeable ! ...})$$

Ce jour-là il fallait arrêter de monter à : 1980 m – 280 m soit **1700 m d'altitude**

Par contre vous volez un jour où le QNH est de 1025 Hpa, vous arrivez à 1980 m, vous aviez encore un poil de c...de « rab »...en effet :

L'isobare 1013, 25 est donc **au-dessus** du 1025 le « rab » était donc de :

$$(1025 - 1013, 25) \times 8.5 = \mathbf{100 \text{ m}} \text{ ce qui change tout !!!}$$

Ce jour là vous pouviez atteindre l'altitude de 1980 m + 100 m soit **2080 m sans être en infraction**

## Conclusion :

**Pour faire simple, en régime dépressionnaire je me laisse de la réserve, mais pour le principe et rester dans les « clous » avec précision, il est bien plus simple d'afficher le 1013 !!, sous réserve d'avoir noté auparavant la valeur du QNH pour pouvoir y revenir.**

\* petit rappel : décroissance standard : 8,5 mètres pour 1 hecto pascal