

An aerial photograph of a town, likely in a mountainous region, is shown from a high angle. The town is surrounded by green hills and fields. A weather map is overlaid on the image, showing isobars (lines of equal pressure) and wind vectors (arrows). The isobars are labeled with values such as 1010, 1015, 1020, 1025, 1030, 1035, and 1040. The wind vectors indicate a flow pattern around a low-pressure system. The background of the slide is a dark blue gradient with a stylized sun and clouds in the top left corner.

Passage à la Visibilité Aéronautique

(Version courte)

Gaétan LECHES
Michel LEROY

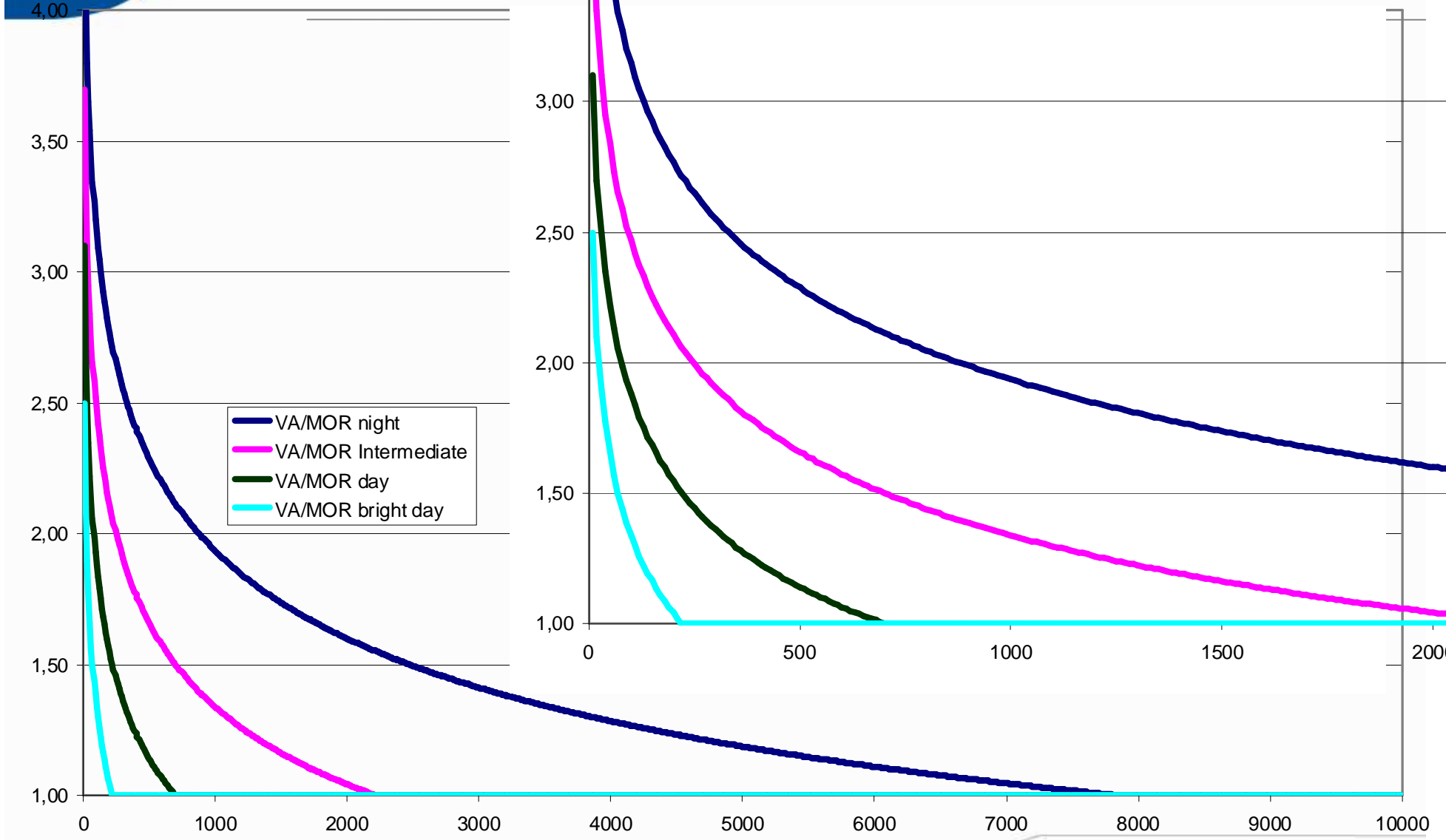
La visibilité météo

- Jusqu'au 31 mai 2015, la visibilité qui est transmise dans les METAR et les TAF est une Portée Optique Météorologique ou POM. C'est la visibilité d'objets par contraste .
- La POM est la visibilité météo qui dépend uniquement de la limpidité de l'atmosphère.
- Elle correspond à ce que voit un pilote de jour mais pas de nuit, ni par temps de brouillard; car cette visibilité ne prend pas en compte la présence de sources lumineuses; ainsi de nuit, un pilote verra des sources lumineuses à une plus grande distance que ce qu'indique une POM.

La visibilité aéronautique

- Mais à partir du 1er juin 2015, à la demande de la DTA et conformément au règlement européen SERA, la France appliquera la définition OACI de la Visibilité Aéronautique (VA) qui est la plus grande des 2 distances de perception d'objets par contraste (i.e. une POM) et de sources lumineuses d'intensité voisine de 1000 cd.
- Cette définition prend en compte la présence de sources lumineuses; ainsi de nuit ou par temps de brouillard, cette définition sera plus en adéquation avec ce que voit un pilote
- La visibilité va « augmenter », car $VA \geq POM$, par définition (surtout de nuit et par temps de brouillard)
- De jour et en conditions de bonne visibilité, il n'y aura pas de changement (car dans ce cas $VA = POM$).

Rapport entre VA et POM



RVR et visibilité

- Lorsque la RVR n'est pas disponible, il existe une table de conversion appliquée par les pilotes pour convertir la visibilité en RVR équivalente (CMV)

RÈGLEMENT (CE) N° 8/2008 DE LA COMMISSION

du 11 décembre 2007

modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

h) Conversion de la visibilité météorologique rapportée en RVR

- 1) L'exploitant s'assure qu'une conversion de la visibilité météorologique en RVR n'est pas utilisée pour le calcul des minima de décollage, des minima de catégorie II ou III ou dès lors qu'une RVR est transmise.

Note: Si la RVR reportée est supérieure à la valeur maximum estimée par l'exploitant de l'aérodrome, par exemple «RVR de plus de 1 500 m», il n'y a pas lieu de la considérer comme une RVR reportée dans ce contexte, et la table de conversion peut être utilisée.

- 2) Lors de la conversion de la visibilité météorologique en RVR dans toutes autres circonstances que celles visées au point h) 1), l'exploitant s'assure que le tableau ci-après est utilisé:

Tableau 9

Conversion de la visibilité en RVR

Éléments de balisage en fonctionnement	RVR = visibilité météo transmise multipliée par: (x)	
	Jour	Nuit
Feux de piste et d'approche HI	1,5	2,0
Tout type d'éclairage, à l'exception des susmentionnés	1,0	1,5
Pas de balisage	1,0	Non applicable

RVR et visibilité

- Cette table a été établie dans les années 90 (JAR/OBS), avant la définition OACI de la visibilité aéronautique; elle est cohérente avec une visibilité étant une POM. Elle n'a pas été actualisée depuis.
- Lorsqu'elle est mesurée, la RVR était jusqu'à présent limitée à une valeur maximale de 2000 m.
- Pour éviter de considérer une « grande » RVR comme indisponible, cette valeur maximale est désormais augmentée jusqu'à une valeur définie pour chaque aéroport, fonction des procédures d'atterrissages et de leurs seuils opérationnels de RVR. Cette valeur maximale est choisie par le SNA local.

Fin