

L'heure de coucher du soleil (CS ou SS)

Dans la famille des Ephémérides, je demande le coucher du soleil.

Ah, la fameuse NUIT AERONAUTIQUE ! Rappelez-vous, vous avez probablement planché sur la réglementation qui définit cette agréable tranche horaire pendant laquelle notre activité favorite est autorisée, au moins pour ceux qui n'ont pas « encore » la qualification VFR de nuit : de SR-30mn à SS+30mn soit 30mn avant et après les lever et coucher du soleil. Avez-vous encore en mémoire la définition du coucher du soleil ?

C'est le moment auquel le Soleil disparaît derrière l'horizon, nous dit wikipédia, bon mais encore... Pour simplifier rappelons que le repère est le centre du soleil et qu'il y a trois sortes d'éphémérides officielles :

- 1) civiles : -6° sous l'horizon (allumage éclairage public),
- 2) nautiques : -12° sous l'horizon (impossibilité de voir l'horizon pour faire le point),
- 3) astronomiques : -18° sous l'horizon (nuit complète).

À nos latitudes, c'est la 1ère qui définit les début et fin de la NUIT AERONAUTIQUE. Pour ceux qui souhaitent plus de détails, la réglementation précise sa définition de la manière suivante (Cf. RDA - Annexe 1 à l'arrêté du 3 Mars 2006 modifié) :

Nuit : Période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon. Il est admis que :

- pour des latitudes comprises entre 30° et 60° la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil,
- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

Nous sommes toujours attentifs à respecter ces limites. Pourtant il peut arriver (pas à vous bien entendu !), pour diverses raisons, de prendre du retard et que le vol risque de se terminer quelques minutes APRES cette barrière temporelle de 30mn au-delà de l'heure du coucher du soleil (par exemple, départ tardif de la plage, vent contraire plus important qu'estimé, présence de brume nécessitant de réduire sa vitesse ou conduisant à un égarement, clairance pour entrer dans la circuit retardée à cause d'un trafic dense, piste occupée imposant une remise de gaz voire un déroutement, etc.). Les conséquences directes du franchissement de cette barrière sont multiples :

- nous sommes hors réglementation : ni le pilote, ni le terrain et bien souvent ni l'avion ne sont « habilités » à l'atterrissage de nuit,
- de ce fait nous ne sommes plus couverts par notre assurance,
- et donc toute difficulté rencontrée, même mineure, va se transformer en vraie « galère ».

Retenons deux conseils simples à prendre en compte :

1/ PREPARATION DU VOL : lorsque nous préparons une navigation, prévoyons d'arriver au plus tard à l'heure de coucher du soleil. Cela nous gardera une marge jusqu'à CS+30, au cas où...

2/ ENTRAÎNEMENT : demandons à notre instructeur préféré de faire un atterrissage à CS+15, en hiver un jour de plafond bas, « pour voir ».

Où trouver l'information CS ?

- Sur le complément aux cartes aéronautiques (tableaux SR SS)
- Sur internet (NAV3000, ephemeride.com)
- Sur votre GPS favori (le CS à chaque way-point y est défini, cherchez bien...)
- Sur le site web ACAT aux rubriques Accueil/Météo-Notams et Réservation/Planning
- Sur le tableau des vols à l'ACAT : merci Thierry !

RAPPEL DE LA CONSIGNE DU CLUB : PAS DE PREMIER DECOLLAGE APRES CS.

Nota : ce conseil Sécurité du mois a été rédigé par Louis-Patrice Bugeat, à la demande de la CISOA (Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes).