

REX d'un vol avec départ de LFCL et retour en conditions météo très marginales

Vol à destination des Pyrénées avec 2 amis. Durée du vol estimée sans Vent = 100 minutes. On avait réservé l'avion pour l'après-midi à partir de 14h.

- Préparation du vol la veille
 - o Météo TAF La météo prévoyait du brouillard le lendemain matin avec un CAVOK en début d'après-midi : TAF LFBO 101700Z 1018/1124 VRB03KT
CAVOK BECMG 1022/1024 3000 BR BKN002 TEMPO 1102/1110
0200 FG VV- **BECMG 1112/1114 CAVOK**

- Le matin du vol : le brouillard est effectivement là !

- o TEMSI : la TEMSI montre une zone allongée Ouest-Est à faible visibilité entre la côte Atlantique et qui vient s'arrêter au niveau de Toulouse. Au nord, à l'est et au sud, V8 de visibilité. Les webcams de Font-Romeu confirment un ciel bleu au-dessus des Pyrénées.

- o TAFs : je suis les évolutions des METAR/TAF toute la matinée :

- Un des derniers TAFs du matin confirme l'amélioration prévue en début d'après-midi avec une amélioration vers CAVOK prévue une heure plus tard que la prévision de la veille et toujours compatible avec le vol prévu.

```
TAF LFBO 111100Z 1112/1218 VRB02KT 0800 FG VV- BECMG
1112/1113 4000 BR BKN005 BECMG 1113/1115 CAVOK BECMG
1200/1202 2000 BR TEMPO 1203/1210 0200 FG VV- BECMG
1210/1212 3000 BR BKN006 BECMG 1212/1214 CAVOK
```

- Avec les passagers, on conserve le RDV à 14h à l'aérodrome pour préparer le briefing et préparer la machine. Je préviens les passagers que le vol n'est pas garanti.

- Arrivée à l'aéroclub à 14h. On fait le plein de l'avion (le Bilan Masse et Centrage le permet alors on le fait) et on regarde le tracé sur la carte.

- o 14h30 : au loin au sud, on commence à apercevoir la lumière du soleil entre la couche et le sol
- o Les 2 passagers n'ayant jamais volé, on profite de cette attente pour discuter des zones de contrôle aérien, l'emport de passagers,...
- o La météo continue de s'améliorer et le ciel bleu apparaît à de nombreux trous à la verticale de l'aérodrome laissent voir le ciel bleu. L'amélioration annoncée par le TAF semble se confirmer. La couche nuageuse est de plus en plus fine et la luminosité et visibilité bonnes.

- A 15h30, on prend la dernière météo avec les 2 passagers et j'en profite pour leur expliquer la signification de ce 'code' :

```
TAF AMD LFBO 111305Z 1113/1218 VRB02KT 2000 BR BKN002 BECMG
1113/1114 4000 BR BKN005 BECMG 1114/1116 CAVOK BECMG
1200/1202 2000 BR TEMPO 1203/1210 0200 FG VV- BECMG
1210/1212 3000 BR BKN006 BECMG 1212/1214 CAVOK
```

Ce dernier TAF est « vieux » d'1h30 et on regarde le METAR de BLAGNAC : LFBO 111400Z AUTO VRB02KT 3900 BR OVC003 12/12 Q1025

Ce METAR montre une mauvaise condition météo à Blagnac mais les conditions locales à LASBORDES, l'amélioration significative des conditions météo vues dans les dernières 90minutes en ligne avec les TAF, ainsi qu'une prévision TAF de CAVOK jusqu'au soir Minuit m'ont fait penser que la situation locale à Blagnac n'était que locale et que l'amélioration vue à LASBORDES était un peu plus lente à BLAGNAC.

Notre temps de vol étant d'un peu moins de 2 heures, je pense à ce moment-là que la météo sera bonne (CAVOK jusqu'à Minuit) au retour. Les conditions météo permettant le départ, je décide donc de partir en vol.

On part vers les Pyrénées, on laisse très rapidement le reste de couche nuageuse derrière nous et les Pyrénées ainsi que l'Est (Carcassonne) sont entièrement dégagés. Le vol se passe bien.

- De retour de vol, je suis assez surpris de la couche nuageuse encore très présente. On survole le lac de la Ganguise, et la couche nuageuse se densifie à partir de ce point. On quitte Toulouse INFO (121.25) et on passe avec la Tour de LASBORDES. Il y a du trafic et des avions sont dans le circuit et se posent, ce qui me conforte dans la progression sur cette route.

On continue d'avancer et je préviens les passagers de l'éventualité d'un déroutement à l'Est si les conditions météo ne permettent pas d'atterrir à LASBORDES.

A partir de ce moment-là, on ne voit quasiment plus le sol et les moyens Radio-Nav ainsi que le GPS me permettent d'arriver au point DS.

- Plusieurs avions se posent et confirment qu'il y a un trou au niveau de la base 33. On intègre en début de base, le trou est toujours là et on profite d'un 360° après clairance du contrôle pour descendre sous la couche nuageuse grâce à ce trou, on est alors à 500ft sol.
- Le CAVOK n'est en fait jamais arrivé et la Brume s'est densifiée au cours de la soirée.

Après le vol, je me suis posé beaucoup de questions sur comment j'en étais arrivé à cette situation :

- Bien conscient que le syndrome de l'objectif destination tue, je suis très vigilant sur ce point et préviens toujours mes passagers que le vol n'est pas garanti : il vaut mieux ne pas décoller et le regretter que regretter d'avoir décollé. Malgré les différentes analyses météo jusqu'au dernier moment, je me suis retrouvé dans une situation difficile.
- Je pense que le décalage de la dissipation du brouillard a été tel que la température extérieure n'a pas permis la dissipation totale et remplacé ce CAVOK annoncé et ses premières bribes initialement observées en un plafond bas et brumeux.
- Une fois passée sous les nuages, j'ai trouvé qu'il faisait très sombre : pris dans la concentration de l'approche, j'en ai oublié d'enlever les lunettes de soleil...
- La prochaine fois, en ces temps assez humides, j'attendrai une meilleure dissipation des nuages avant de partir pour ne pas me trouver dans une situation similaire.