

## **Un retour mouvementé à mon terrain de départ**

Comme mon collègue, j'ai attendu 15H local pour décoller, avec mes 3 passagers. Les trouées dans la couche étaient de plus en plus belles et la météo annonçait du CAVOK au retour.

Décollage et vol sans encombre au-dessus des Pyrénées. Au retour, le Transit Toulouse Sud est sans problème au-dessus d'un FEW. Arrivée secteur Sud-Est de Lasbordes, la couche est de plus en plus dense et laisse apparaître que peu de trouées. Je « plonge » alors dans un trou par lequel je vois le sol, je suis à 2km au Sud-est du début de base 33, que je ne vois pas. Contrairement à ce que j'avais anticipé en prenant le trou, la couche va quasiment jusqu'au sol... Je ne suis pas à l'aise et remonte au-dessus de la couche, avec une visi <1500m, cap vers le terrain. Arrivée vers la base 33, la visi est meilleure et je vois la piste où je me pose sans encombre.

J'annonce aux quelques pilotes en retour de local que ce secteur de la base 33 est le moins mauvais pour voir le terrain.

L'analyse que j'en fais a posteriori :

1. Le TAF s'est trompé, je suis parti « la fleur au fusil » quand je vois la couche se dissiper et le CAVOK annoncé.
2. Je me suis retrouvé pendant 1 petite minute en dessous des minima VMC. Visi <1500m et vue du sol très partielle.

Ce que j'aurais dû faire :

1. Annuler le vol (voir analyse météo ci-dessous préconisée par un FI).
2. Ou me détourner vers Castelnau-d'Aud ou Revel en arrivant en secteur Sud-Est. Là je dirais que « l'objectif destination » + le fait que les événements se sont déroulés très vite m'ont fait continuer vers LFCL. Par ailleurs, le fait que plusieurs pilotes étaient comme moi en retour de local vers Lasbordes a aussi influencé ma décision de poursuivre.
3. Si malgré tout je décide de poursuivre, j'aurais dû intégrer par une verticale terrain à 2000ft pour mieux apprécier la visi à la verticale, sans prendre le risque de m'approcher du sol avant.

Enfin, une dernière remarque sur la relation avec le contrôle :

Voyant la couche se densifier en approchant le terrain, j'ai demandé la situation nébulosité et visi au-dessus du terrain. Le contrôleur n'a pas souhaité me donner d'autres infos météo que l'ATIS, craignant probablement de donner une info subjective ou partielle.

En tant que CdB, nous sommes responsables d'apprécier la météo et de conduire l'avion et ses passagers de manière sûre. Il ne s'agit en aucun cas de se décharger de cette responsabilité sur le contrôleur mais une appréciation instantanée de la météo (mauvaise, conditions localement < VMC) avant que je plonge dans le trou m'aurait probablement poussé à me détourner.

En tous cas, ce vol a été clairement pour moi un avertissement sans frais et servira dans mon bagage pilote à l'avenir pour savoir annuler ou me dérouter.