

Retour d'Expérience

Retour terrain cause dégradation météo rapide

« Malgré les prévisions orageuses, j'ai maintenu le vol, quitte à l'annuler au dernier moment, pour réaliser des Tours de piste.

J'ai suivi l'évolution orageuse dans l'après-midi et j'ai noté que ce front était situé au nord-ouest de Toulouse et que la composante de vent du sud-est retarderait sa progression vers le terrain de Lasbordes.

Lorsque j'arrive sur le terrain, les conditions me semblent assez similaires à la veille où j'ai réalisé 4 TDP avec le même élève.

Une masse nuageuse est présente en bordure nord-ouest du terrain, le ciel est bien dégagé au sud-est et les conditions sont stables.

Il y a un ULM qui tourne en piste 15.

Lorsque l'élève met en route, la manche à air indique un vent quasi nul. La contrôleuse nous autorise à rouler vers le point d'attente piste 15 en indiquant que le vent est en train de tourner.

Lorsque nous sommes prêt, le vent est légèrement arrière (moins de 5KT) et la contrôleuse nous laisse le choix entre remonter la piste ou décoller en piste 15. Je décide de décoller en piste 15 avec un décollage puissance sur frein.

L'élève réalise le décollage et juste après les actions après décollage la contrôleuse nous informe de l'arrivée rapide d'un grain avec un vent déjà établi à 20KT rafales 30KT. Je décide de récupérer les commandes et effectue un 180° par la gauche pour me reposer en piste 33.

Même si je sais qu'aucune situation météorologique ne ressemble à une autre, je pense m'être laissé abuser par la similitude avec les conditions de la veille et ayant volé en Alsace avec des orages isolés près du terrain, j'avais l'illusion de pouvoir prévoir l'arrivée des grains avec plus d'anticipation. Sûrement une surconfiance de ma part à ce niveau.

Enfin je pense que nous avons eu la chance de bénéficier d'un service de contrôle très réactif et la même situation sur un terrain non contrôlé n'aurait peut-être pas rendu possible le retour terrain.

Mon élève et moi-même retiendrons de cette expérience la connaissance qu'une situation météo peut évoluer extrêmement rapidement. »

Commentaires SGS : Merci à l'instructeur de ce vol pour son retour. N'oublions pas que les contrôleurs ont le meilleur poste d'observation météo sur le terrain et qu'ils sont les témoins de son évolution tout au long de leur vacation.

METAR LFBO 12h00 Local

AUTO 11007KT
040V150 CAVOK
28/18 Q1014
NOSIG

METAR LFBO 16h30 Local

AUTO 14016KT
110V170 9000 NSC
32/17 Q1010
TEMPO 32025G45KT
2000 TSRA BKN010
BKN030CB=

METAR LFBO 20h00 Local

AUTO 33017G27KT
7000 TSRA
FEW010///
BKN074///
BKN100/// ///CB
19/17 Q1012 TEMPO
32025G45KT 2000
TSRA BKN010
BKN030CB=

Commentaire SGS:

N'oublions pas que l'analyse du METAR seul lors de la préparation du vol n'est pas suffisante. Dans ce cas, on part rapidement dans l'idée qu'il fait beau de façon durable avec le METAR de 12h00

NOSIG = Pas de changement significatif prévu dans les 2 prochaines heures; Seul le TAF parle de la suite !

