

Coup de vent violent à Lasbordes !

Ci-après le témoignage de retour d'expérience d'un pilote d'ULM basé à LFCL (événement déclaré sur REX FFA, via son club).

Titre : RAFALE D'ORAGE AU SOL

Type d'appareil : Rans S7 Courier / Transpondeur mode C / GPS / train classique

Nature du vol : VFR jour

Type du vol : Local, Toulouse-Lasbordes

Phase du vol : Atterrissage

Description :

Après maintenance moteur, essais au sol fait la veille, je passe au terrain dans l'après-midi pour remonter les capots, faire une pré-vol détaillée et si possible un vol de contrôle.

Météo : la météo était incertaine. Vent modéré, ciel très nuageux un peu au-dessus du niveau des tours de piste, risques d'averses mais pas de Cb prévu. Une éclaircie fait sortir plusieurs avions des hangars ; peu après les décollages le contrôleur signale une cellule orageuse à l'Ouest qui vient vers le terrain.

Je suis seul à bord et juste après avoir décollé je décide d'écourter mon vol, ce sera 5min d'éloignement après PI puis retour, donc atterrissage dans 15 min, alors que la cellule orageuse est prévue sur le terrain dans 20 à 30 min. Vol sous un ciel couvert sans vent ni turbulence particulière ; quelques turbulences en courte finale et à l'atterrissage ; c'est très noir à gauche.

Je roule trois points et arrivé au niveau de la bretelle C je freine à droite : ça ne tourne pas. Je mets du moteur et plus de frein mais ça reste bloqué ; l'avion n'est pas secoué et je pense plus à un problème de frein qu'à un vent très fort. Je finis par relâcher doucement le frein et réduire le moteur : l'avion se met dans le lit du vent par un quart de tour à gauche rapide, la queue se soulève beaucoup et l'hélice touche. Je coupe le moteur, réponds au contrôleur que je vais bien mais que je suis en panne et je reste immobilisé en travers de la piste pendant plusieurs minutes, pieds sur les freins face à un vent fort et sous la grêle.

Ensuite redémarrage du moteur : pas de vibration ; roulage jusqu'au hangar, vérification qu'il ne manque pas un morceau d'hélice qui pourrait être sur la piste, rapport au contrôleur.

Commentaire de l'auteur du REX :

Mauvaise décision par manque de connaissance : la rafale d'orage peut se trouver jusqu'à 10NM en avant du Cb; c'est dans les cours de MTO pour le brevet, mais je ne l'ai pas eu à l'esprit au moment de décider sur la poursuite du vol.

Absence de plan B: même pour un vol local j'aurais dû avoir prêt un dégagement sur un AD proche; prêt c'est à dire avoir la fréquence en mémoire sur la radio, la VAC papier accessible, et connaître le cheminement par cœur pour pouvoir y aller sans GPS.

Manque de prudence: faire un vol de contrôle par un temps douteux c'était cumuler deux facteurs de risque.

Commentaire du Référent Sécurité Terrain LFCL :

Le même jour, deux avions de l'ACAT ont dû se dérouter par suite d'une dégradation très rapide du temps due à une cellule orageuse arrivant sur LFCL par le Sud-Ouest. Un TEMPO dans le TAF LFBO en faisait mention.