

Dossier spécial

Les prévisions météo

La préparation des vols long-courriers

Fin de l'article de M. Reddan dont le début a été publié dans l'AAM 121.

Voyons maintenant les prévisions d'aérodrome pour la destination, les dégagements en route et à destination. Il s'agit de Tafs, d'une validité de 24 heures, émis deux heures avant le début de leur validité et renouvelés toutes les six heures. Dans notre cas, ce seront les Tafs valables de 12 h 00 à 12 h 00 UTC émis à 10 h 00 UTC. Donc, la prévision du terrain de destination aura déjà 4 heures d'ancienneté au moment du briefing et 22 heures à l'arrivée.



Pour un paramètre aussi fluctuant que la visibilité sur un aérodrome en conditions marginales, l'information ne peut être qu'approximative. Elle peut inciter à des prises de carburant

conservatoires mais onéreuses. Il est à signaler qu'aucun message d'origine météorologique ne renseigne sur l'état des pistes, à l'exception des Metars européens. Et là, il y a un piège. En effet, le groupe de huit chiffres placé en fin de Metar et indiquant pour le QFU concerné, l'épaisseur et la nature du dépôt, l'étendue de piste contaminée et la qualité du freinage ne correspondent pas à une inspection de la piste à l'heure de l'observation qui a précédé l'établissement du Metar. Mieux vaut exploiter le snowtam en cours de validité (origine du message : le bureau de piste) au risque qu'il soit périmé au moment de l'atterrissage. N'oublions pas qu'un Snowtam est un Notam et qu'il indique la fermeture ou l'heure estimée de réouverture d'un terrain. Quant aux messages d'aérodromes, Tafs ou Metars, chacun sait qu'ils sont échangés entre administrations météorologiques nationales, véhiculés sur les voies du SMT (Service Mondial des Transmissions) de la veille météorologique mondiale. Ils sont stockés dans des banques de données selon les prévisions répertoriées dans les plans régionaux de navigation de l'Oaci. À ce titre, les exploitants français apprécient l'outil remarquable mis au point par Météo-France et connu par son sigle IRA (Interrogations Réponses Aéronautiques). Son avance technologique sur les autres banques européennes est indéniable.

On ne peut quitter le sujet des messages d'aérodrome du genre Taf ou Metar sans regretter la suppression des types de nuages (à l'exception des cumulonimbus) dans le corps de ces messages. Pour des économies de bout de chandelle, préconisées par l'Iata mais désapprouvées par l'ensemble de la communauté aéronautique française, on prive prévisionnistes et pilotes d'une information bien utile pour se faire une idée d'une situation météo existante ou prévue sur un aérodrome. De ce qui précède, il apparaît que, sur le plan météo, l'information disponible au stade de la préparation doit nécessairement être actualisée en cours de vol. Ce n'est pas pour autant qu'il ne faille pas l'améliorer. On ne peut optimiser que ce qui est sain au départ, sinon c'est du bricolage d'où le rapport coût/efficacité de l'exploitation sort perdant. Sans dire que le carburant est un substitut au manque de jugement, comme l'affirme une boutade anglosaxonne, force est de reconnaître qu'il est la parade au manque d'informations météo pour la préparation du long-courrier.

◆ Michel Reddan