



jean-louis.renault0524@orange.fr

Contribution de Jean-Louis RENAULT

À propos de Notre Dame des Landes

Le 18 novembre dernier, un article est passé à peu près inaperçu dans les colonnes de Ouest France. Relégué en page 8 du quotidien local, il relatait l'annulation ou le déroutement d'une dizaine d'aéronefs vers les aéroports voisins : "Rennes, Bordeaux, La Rochelle et Brest". Avec transport, en bus, des passagers depuis ces aéroports vers ou depuis Nantes.

Cause de ces contretemps coûteux pour les compagnies aériennes et Nantes Atlantique¹ : la conjonction d'une mauvaise visibilité et un fort vent de travers (35 nœuds, soit environ 67 km/h).

Il est fort regrettable que cet article n'ait pas été davantage développé car, en deux lignes, il étaye les deux principaux arguments aéronautiques qui plaident en faveur du transfert vers NDDL :

– **Un fort vent de travers** : la piste (atterrissage face au sud au cap 210° magnétique, face au nord au cap 030° magnétique) n'est pas orientée dans la direction des vents dominants qui proviennent d'un secteur compris entre Ouest Nord Ouest (310°) et Ouest Sud Ouest (240°) en passant par l'Ouest (270°). Une piste orientée 260°- 080° ou approchant aurait évité les déroutements pour cette cause.

Commentaires : Au-delà d'un certain angle du vent par rapport à la piste, il devient extrêmement délicat, voir dangereux de poser un aéronef. Celui-ci, dès que les roues ont touché la piste, se comporte comme une girouette et vient en grand se mettre le nez dans le vent obligeant le pilote à contrer au palonnier la rotation. Avec, en général un atterrissage brutal sur un seul train. Plus l'empattement du train d'atterrissage est étroit et plus l'avion est sensible lors du posé vent de travers.

– **Une mauvaise visibilité** : Pour les atterrissages en IFR (Instrument Flight Rules²) face au sud, les plus fréquents, la Tour Bretagne qui est située dans l'axe de la piste ne permet pas d'installer un ILS³, (Instrument Landing System) qui aurait permis un atterrissage avec des minima, plafond et visibilité nuls si ILS de catégorie IIIC.

¹ Perte des taxes d'atterrissage et de stationnement

² Règlement de vol aux instruments en opposition aux conditions VFR Visual Flight Rules, règlement de vol à vue

³ Il existe plusieurs catégories d' I.L.S. le plus performant est la catégorie III C qui permet une approche et un atterrissage de précision aux instruments sans hauteur de décision et aucune limitation de la portée visuelle de piste. Un ILS Catégorie III C est capable d'utiliser le pilote automatique d'un avion pour le faire et peut aussi servir de guide le long de la surface de la piste

Commentaires : Placée comme elle est, la Tour Bretagne est un relief et donc source de perturbations pour les faisceaux d'ondes⁴ de l'ILS. Seule la Piste 03 (atterrissage face au nord) est équipée d'un ILS cat III. Pour la piste 21 (atterrissage face au sud), l'atterrissage se fait avec une approche classique type VOR/DME⁵ ou avec un type de GPS avec des minima élevés : 570 pieds (environ 180 m) de plafond et 3000 m de visibilité et non dans l'axe de piste.

Par vent de secteur sud dans un secteur de front chaud (perturbation météorologique, fort coup de vent, tempête), la piste n'est pas praticable car le vent fort empêche de se poser en 03 (trop de vent arrière) et les plafonds dans ces mêmes conditions météo sont inférieurs à 500 pieds. D'où obligation de déroutement sur un autre terrain.

Du point de vue aéronautique, c'est là la principale faiblesse de Nantes-Atlantique (à ajouter au survol de Nantes et de Rezé).

Pour atterrir sur un aérodrome, il est nécessaire d'avoir un minimum de plafond et de visibilité, lesquels sont définis en fonction du type d'aéronef, de la qualification du pilote et de l'équipement de l'aéroport. Pour assurer un atterrissage, quelles que soient les conditions de visibilité et de plafond, il est impératif de disposer sur la piste la plus fréquentée d'un ILS de catégorie Cat III C permettant un atterrissage par visibilité et plafond nuls (ZERO/ZERO).

L'article précise que cette configuration météorologique est "assez exceptionnelle". Ceci est confirmé par les pilotes qui fréquentent Nantes-Atlantique qui précisent qu'il y a très peu de déroutement. Cependant, si on prend en considération les prévisions du GIEC, il est à craindre que ces phénomènes s'amplifient et se multiplient dans les toutes prochaines années. Le principe de précaution dans ce cas doit alors s'appliquer et s'ils ne veulent pas courir le risque de se voir, en retour de vacances au soleil, dérottés vers des aéroports lointains, les anti NDDL devraient appuyer le projet de transfert sur ce nouveau site.

À noter que la construction, à Nantes Atlantique, d'une piste orientée dans les vents dominants, et croisant la piste actuelle, en supplément des autres problèmes⁶ ne résoudrait pas celui de la nécessité qui se présentera, un jour ou l'autre, d'avoir deux pistes parallèles pour permettre la simultanéité des atterrissages et décollages.

OF 18/11/15

Des avions dérottés à cause de la météo

La visibilité limitée et des vents de travers ont obligé, hier, l'aéroport à rediriger des vols vers Rennes, Bordeaux...

Mardi après-midi agité à l'aéroport de Nantes - Atlantique ! La météo a perturbé les atterrissages et les décollages pendant plusieurs heures. Si bien qu'une dizaine de vols en provenance ou en direction de Paris, Barcelone, Nice, Southampton, Londres, Marseille, Bruxelles, Strasbourg et Lyon ont été annulés ou dérottés vers les aéroports voisins. À Rennes, Bordeaux, La Rochelle et Brest.

« Des bus ont été affrétés pour acheminer les passagers vers ces aéroports ou pour les ramener à Nantes », confirme le service communication de l'aéroport Nantes - Atlantique. « Nous avons traversé un événement météorologique assez exceptionnel, explique-t-on à Vinci Airports. Avec la conjonction d'une visibilité basse et de vents à 35 nœuds, de travers et cisailant. »

Des avions ont malgré tout réussi à se poser ou à décoller. « La tour de contrôle et les pilotes prenaient leur décision de déroutement ou non au dernier moment, à chaque approche des avions, en fonction des conditions météo à cet instant-là et pour respecter les contraintes de la sécurité aérienne. » L'alerte météo devait être levée en soirée.

Christophe JAUNET.

LES DEUX PRINCIPALES RAISONS QUI JUSTIFIENT LE TRANSFERT → NDDL

⁴ L'I.L.S. est sensible aux perturbations des faisceaux électriques (par véhicule ou avion au sol ou avion en vol). Existence de faux axes par réflexion du faisceau sur un relief.

⁵ V.O.R : V.H.F. Omnidirectionnel Radio Range : indicateur de relèvement (direction) magnétique d'une balise radio par rapport à l'avion. D.M.E indicateur de distance d'une balise radio par rapport à l'avion.

⁶ Expropriation, dévoiement de routes et voies ferrées, exposition au bruit pour de nombreux logements, etc.