

[fr]MÃ©saventure alsacienne[/fr][en]Mishap in Alsace[/en]

[fr]Autres vols[/fr][en]Other flights[/en]

PubliÃ© par :

PubliÃ© le : 03-10-2013 16:00:00

[fr]Nous avons fait un court saut en Alsace qui fera l'objet du prochain article d'Ã©s que je pourrais rÃ©cupÃ©rer mon appareil photo restÃ© au hangar. Lors d'un vol de la deuxiÃ©me journÃ©e il m'est arrivÃ© un incident (non technique) dont les consÃ©quences auraient pÃ©tre importantes pour ma licence, mon portefeuille et mon casier judiciaire.

AprÃ©s le dÃ©part de l'aÃ©roport de Mulhouse-Habsheim, en longeant le Rhin on arrive assez rapidement, surtout en RV prÃ©s de la centrale nuclÃ©aire de Fessenheim. Toutes les centrales nuclÃ©aires franÃ§aises sont entourÃ©es d'une zone interdite de survol de 5km de diamÃ©tre. (La zone de Fessenheim s'arrÃªte sur le Rhin, Ã© la frontiÃ©re allemande du cotÃ© est). J'avais bien notÃ© cette zone et prÃ©vu de virer Ã© gauche avant de l'atteindre, mais quelques instants de distraction on suffit Ã© ce que je pÃ©tre dans la zone.

Lorsque je m'en suis aperÃ©su, j'ai fait un assez violent virage Ã© gauche pour en sortir rapidement. J'estimai avoir pÃ©trÃ© de 300-400m dans la zone.

Je m'attendais Ã© recevoir une petite visite une fois de retour Ã© Habsheim, mais il n'y avait personne.

Nous sommes ensuite reparti vers la rÃ©gion parisienne en survolant les Vosges, et c'est Colmar Info qui m'a demandÃ© si j'avais dÃ©jÃ© fais un vol un peu plus tÃ©t. Il m'ont informÃ© qu'ils avaient reÃ©su une information du radar de surveillance militaire que je devais contacter aprÃ©s mon atterrissage Ã© destination.

A l'arrivÃ©e, j'ai contactÃ© le personnel militaire de permanence pour que nous puissions nous expliquer. j'ai assumÃ© la responsabilitÃ© de l'intrusion dans la zone interdite, la personne a reconnu que j'avais pÃ©trÃ© d'une distance assez faible et pris rapidement un cap de sortie de zone d'Ã©s la constatation de l'erreur. Elle m'a fait un rappel ferme sur les obligations du pilote en terme de navigation et d'Ã©vitement des zones interdites. Il m'a Ã©tÃ© indiquÃ© qu'il n'y aurait pas de dÃ©pÃ©t de demande d'infraction et qu'il serait souhaitable que je fasse part de mon expÃ©rience Ã© mon aÃ©ro-club sous la forme d'un retour d'expÃ©rience et d'un rappel des rÃ©gles. N'Ã©tant pas membre d'un aÃ©ro-club j'ai suggÃ©rÃ© le lendemain de faire ce retour d'expÃ©rience Ã© travers mon site internet. Voici le pourquoi de cet article.

Une fois de retour Ã© la maison j'ai reportÃ© la trace GPS du vol sur la carte de la rÃ©gion, voici ce que cela donne. L'intrusion dans la zone rouge est indÃ©niable.[/fr]

[fr]Que retenir de cette expÃ©rience :

- lors de la navigation proche de zones Ã risque (interdites, rÃ©glementÃ©es...), il ne faut oublier le deuxiÃªme commandement de la maxime "Aviate, navigate, communicate" (Piloter, naviguer, communiquer).
- j'aurai pÃ©nÃ© que j'ai constatÃ© mon problÃªme contacter l'information de vol pour les tenir au courant et peut-Ãªtre encore gagner un peu de temps sur l'information aux autoritÃ©s
- si j'avais contactÃ© l'information de vol dÃ©s la sortie du circuit d'aÃ©rodrome de Habsheim, il est probable qu'elle m'aurait dans la mesure du possible averti du risque d'intrusion
- lors du contact avec les militaires j'ai compris que la surveillance de ce type de zone Ã©tait prÃ©cis et constant et qu'il fallait en cas d'intrusion s'attendre Ã des consÃ©quences. j'ai eu le sentiment que d'assumer les faits, de ne pas refuser le contact, de faire ce contact le plus rapidement possible permettait de clarifier la situation et peut Ãªtre d'Ã©viter de lourdes sanctions.
- enfin, et c'est une constante en aviation, on a toujours une petite tendance Ã sous-estimer ses Ã©carts je pensais avoir fait 300-400m, en fait l'intrusion est de 600m au moins.[/fr]