[fr]MÃƒÂ©saventure alsacienne[/fr][en]Mishap in Alsace[/en]
[fr]Autres vols[/fr][en]Other flights[/en]
PubliÃƒÂ© par :
PubliÃƒÂ©e le : 03-10-2013 16:00:00

[fr]Nous avons fait un court saut en Alsace qui fera l'objet du prochain article dÃƒÂ¨s que je pourrais rÃƒÂ©cupÃƒÂ©rer mon appareil photo restÃƒÂ© au hangar. Lors d'un vol de la deuxiÃƒÂ¨me journÃƒÂ©e il m'est arrivÃƒÂ© un incident (non technique) dont les consÃƒÂ©quences auraient pÃƒÂ» ÃƒÂªtre importantes pour ma licence, mon portefeuille et mon casier judiciaire.

AprÃƒÂ¨s le dÃƒÂ©part de l'aÃƒÂ©roport de Mulhouse-Habsheim, en longeant le Rhin on arrive assez rapidement, surtout en RV prÃƒÂ¨s de la centrale nuclÃƒÂ©aire de Fessenheim. Toutes les centrales nuclÃƒÂ©aires franÃƒÂ§aises sont entourÃƒÂ©es d'une zone interdite de survol de 5km de diamÃƒÂ¨tre. (La zone de Fessenheim s'arrÃƒÂªte sur le Rhin, ÃƒÂ la frontiÃƒÂ¨re allemande du cotÃƒÂ© est). J'avais bien notÃƒÂ© cette zone et prÃƒÂ©vu de virer ÃƒÂ gauche avant de l'atteindre, mais quelques instants de distraction on suffit ÃƒÂ ce que je pÃƒÂ©nÃƒÂ¨tre dans la zone.

Lorsque je m'en suis aperÃƒÂ§u, j'ai fais un assez violent virage ÃƒÂ gauche pour en sortir rapidement. J'estimai avoir pÃƒÂ©nÃƒÂ©trÃƒÂ© de 300-400m dans la zone.

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

Nous sommes ensuite reparti vers la rÃƒÂ©gion parisienne en survolant les Vosges, et c'est Colmar Info qui m'a demandÃƒÂ© si j'avais dÃƒÂ©jÃƒÂ fais un vol un peu plus tÃƒÂ´t. Il m'ont informÃƒÂ© qu'ils avaient reÃƒÂ§u une information du radar de surveillance militaire que je devais contacter aprÃƒÂ¨s mon atterrissage ÃƒÂ destination.

A l'arrivÃƒÂ©e, j'ai contactÃƒÂ© le personnel militaire de permanence pour que nous puissions nous expliquer. j'ai assumÃƒÂ© la responsabilitÃƒÂ© de l'intrusion dans la zone interdite, la personne a reconnu que j'avais pÃƒÂ©nÃƒÂ©trÃƒÂ© d'une distance assez faible et pris rapidement un cap de sortie de zone dÃƒÂ¨s la constatation de l'erreur. Elle m'a fait un rappel ferme sur les obligations du pilote en terme de navigation et d'ÃƒÂ©vitement des zones interdites. Il m'a ÃƒÂ©tÃƒÂ© indiquÃƒÂ© qu'il n'y aurait pas de dÃƒÂ©pÃƒÂ´t de demande d'infraction et qu'il serait souhaitable que je fasse part de mon expÃƒÂ©rience ÃƒÂ mon aÃƒÂ©ro-club sous la forme d'un retour d'expÃƒÂ©rience et d'un rappel des rÃƒÂ¨gles. N'ÃƒÂ©tant pas membre d'un aÃƒÂ©ro-club j'ai suggÃƒÂ©rÃƒÂ© le lendemain de faire ce retour d'expÃƒÂ©rience ÃƒÂ travers mon site internet. Voici le pourquoi de cet article.

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

[fr]Que retenir de cette expÃƒÂ©rience :

- lors de la navigation proche de zones ÃƒÂ risqueÃ‚Â (interdites, rÃƒÂ©glementÃƒÂ©es...), il ne faut oublier le deuxiÃƒÂ¨me commandement de la maxime "Aviate, navigate, communicate" (Piloter, naviguer, communiquer).

- j'aurai pÃƒÂ» dÃƒÂ¨s que j'ai constatÃƒÂ© mon problÃƒÂ¨me contacter l'information de vol pour les tenir au courant et peut-ÃƒÂªtre encore gagner un peu de temps sur l'information aux autoritÃƒÂ©s

- si j'avais contactÃƒÂ© l'information de vol dÃƒÂ¨s la sortie du circuit d'aÃƒÂ©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 ÃƒÂ©tait prÃƒÂ©cis et constant et qu'il fallait en cas d'intrusion s'attendre ÃƒÂ des consÃƒÂ©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 ÃƒÂªtre d'ÃƒÂ©viter de lourdes sanctions.

- enfin, et c'est une constante en aviation, on a toujours une petite tendance ÃƒÂ sous-estimer ses ÃƒÂ©carts je pensais avoirs fait 300-400m, en fait l'intrusion est de 600m au moins.[/fr]