



P63

UNE ZONE INTERDITE
pas uniquement sur la carte...



CONTEXTE

- Ariane Air Meeting 2010 - week end du 04 au 06 Septembre
- AAM = Rassemblement de 40 avions venus d'Europe pour un Week End de partage
- Voyage Aller le 04 septembre
- Voyage Retour le 06 septembre
- Avion DA 20 F-HDAC
- Vol effectué avec ma co-équipière Sophie

LE PILOTE

- Laurent Guerlou
- Licence CPL, Qualification IR, Licence de Vol à Voile
- 800 Hdv Avion / 800 HdV planeur
- Peu de vols avions (environ 10 heures) au cours des 4 dernières années

LE VOL ALLER

- Météo : CAVOK
- Bonne préparation du vol (base cartes Jeppesen + OACI 1:500000 et Radionav 1:1000000)
- Un transit côtier réalisé sur le trait et à 1000 pieds QNH de Montpellier à Cannes Mandelieu (malgré des recommandations 700 max ou 1500 mini – aucune remarque du contrôle aérien sur l'altitude de transit en particulier dans les zones de Hyères)
- Un vol très agréable et sans problème

LE VOL RETOUR

- Moins bonne préparation du vol et du transit côtier (car ça c'est bien passé à l'aller)
- Météo:
 - bonne mais brume de mer
 - vent du Nord pour 20 Kts
 - soleil dans les 10 heures
- Vol réalisé entre 15h00 et 16h30
- Un transit côtier réalisé à 900 pieds QNH au départ de Cannes Mandelieu
- Beaucoup d'avions sur la fréquence (AAM) et un autre avion possédant une immatriculation presque identique F~~X~~DAC

LE VOL RETOUR

→ Radio:

- Au moment de quitter (vers St Tropez) la fréquence de Nice Info, difficulté à comprendre la fréquence suivante (Toulon Transit 118,82)

→ Navigation:

- au niveau du point ET (Cap Lardier), prise de cap à vue et erronée. Je pense prendre un cap vers les Iles de Porquerolles alors qu'il s'agit des Iles du Levant (erreur de cap de 13 ° environ)
- Pas de contrôle du cap sur avec le compas, le conservateur de cap ou le GPS !!

LE VOL RETOUR

→ Navigation:

- Ayant pris un Top Chrono au point ET je m'étonne d'arriver si rapidement (3 minutes) à proximité de ce que je pense être les Iles de Porquerolles,
- Lorsque je réalise mon erreur de navigation je reprends immédiatement le cap vers les Iles de Porquerolles, je viens de pénétrer dans la zone de 1,5 Nautiques"!!
- Entre ET et la sortie de la zone P 63, je tente à plusieurs reprises de contacter Toulon Transit en vain
- Lorsque parviens enfin à obtenir le contact radio avec Toulon (je suis déjà hors de la zone P63)

LE VOL RETOUR

CR des échanges avec Toulon Transit au premier contact:

- Le Contrôleur (sèchement): "Ca fait 4 fois que je tente de vous contacter"
- Moi (sèchement également): "Moi aussi ça fait 4 fois que j'essaie de vous appeler".
- Le Contrôleur: Vous avez pénétré dans une zone interdite
- Moi: « Oui effectivement »
- Puis quelques miles nautiques plus tard, et juste avant de me transférer avec Provence Info, le contrôleur me fait confirmer à nouveau que je suis passé dans la Zone P63 !!! et me demande ma destination finale
- Réponse: Oui je suis rentré dans la P63 / Destination Millau pour faire le plein

LE VOL RETOUR

- Suite à ces échanges avec le contrôle je prends conscience (sans plus) des conséquences possible de cet incident,
- Il fait beau, l'avion vole, le pilote est content, il n'a pas mis en danger ni sa vie, ni celle d'autrui!!

AERODROME DE MILLAU

- Arrivée à Millau vers 16h30
- Nous discutons avec les pilotes locaux et nous apprêtons à faire le plein lorsque 2 voitures, gyrophares en marche, et 5 gendarmes viennent à ma rencontre pour identifier l'avion et le pilote.
- Nous partons au poste de Gendarmerie de la Cavalerie avec ma coéquipière.
- Interrogatoire suivant procédure spécifique
- Bonne coopération du pilote et de la coéquipière avec un gendarme dont la spécialité est le contrôle routier (ses jumelles laser sont encore toutes chaudes!!)
- 1h30 d'interrogatoire plus tard, une déposition et l'appel du procureur de Rodez, nous repartons.

CONCLUSIONS

- Excès de confiance du pilote sur le vol retour, les conditions météo étant très similaires
- Vol à vue pur à **déconseiller**: rien ne ressemble plus à une île qu'une autre île surtout quand il y a de la brume et le soleil en face
- Les **altitudes** indiquées sur les cartes (1500' minimum) sont imposées (ou recommandées) pour des raisons de portée VHF et doivent donc être respectées. A ma décharge le vol Aller s'est fait à 1000 pieds sans aucun problèmes de contact radio.

CONCLUSION S (suite)

- A aucun moment (pendant le vol Aller) le contrôle n'a souligné la nécessité de maintenir une altitude mini, ce qui m'a conforté dans le choix de mon altitude pour le vol retour
- Pour le transit côtier je recommande les cartes de radionavigation du SIA au 1:250000 car les fréquences à contacter sont clairement indiquées,
- Rester courtois avec le contrôle aérien

EPILOGUE

- Je n'ai jamais été « contacté » ni par les autorités judiciaires ni par la DAC Sud
- Les gendarmes du lieu dit « la Cavalerie » avaient des « potes » qui faisait du Vol à Voile et ça a dû aider



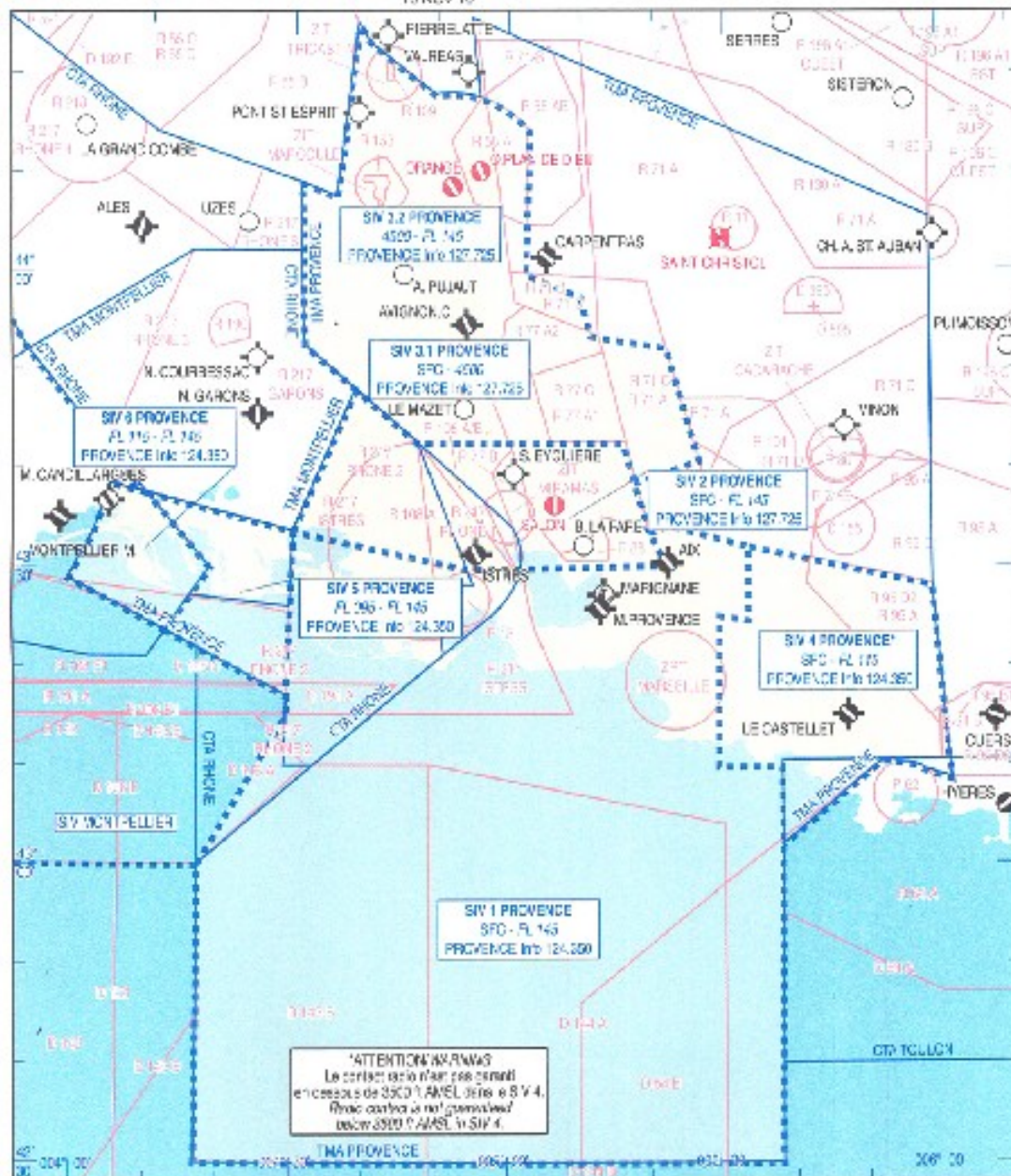
SECTEUR D'INFORMATION DE VOL

Flight information sector

PROVENCE

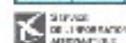
AD2 SIV 01

15 NOV 10



Flight information sector

8 NOV 19



ANET 1310 CHG:SYNCE, 6638293

VERSÉ BLANC ➤ 43518

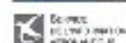
Visual approach

LA MOLE
AD2 LFTZ APP 01



LFTZ
Act NGS-94
WR 1-E (10)

APP: NICE Approach/Approach18a-de:0a/0c06 3003 | 134.475 | order: 0/EAST/WEST/2000 128.2 125.575 151
TWF: NIL
AFIS: 113.125



ANET 0271 CHG:R04420

2516

SECTEUR D'INFORMATION DE VOL
Flight information sector

PROVENCE
AD2 SIV 01

