

An aerial photograph showing a vast landscape of salt flats and coastal areas. In the foreground, there are several large, rectangular salt ponds with a distinct reddish-pink color, likely from algae. A narrow strip of green land with some vegetation runs along the left side. The background shows a complex network of water channels and more salt flats extending towards the horizon under a clear blue sky.

P63
UNE ZONE INTERDITE
pas uniquement sur la carte...

This figure is a detailed aeronautical chart of the French Riviera and surrounding seas, specifically the area around Nice, Cannes, and Hyères. The chart is filled with various flight routes, air traffic control sectors (TMA, CTR), and navigation aids (VOR, DME, NDB). A prominent red line and circle highlight specific flight paths and areas of interest, likely related to the flight path of the aircraft mentioned in the text. The chart includes labels for cities like Nice, Cannes, and Hyères, and features a red line and circle highlighting specific flight paths and areas of interest.

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 ~~FDAC~~

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

- 
- An aerial photograph of the Millau region in France. The image shows a complex network of salt flats, some of which are filled with water and appear pinkish-red. A river or canal system cuts through the flats, with several small bridges or causeways. In the distance, a town and some industrial buildings are visible under a clear blue sky.
- 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

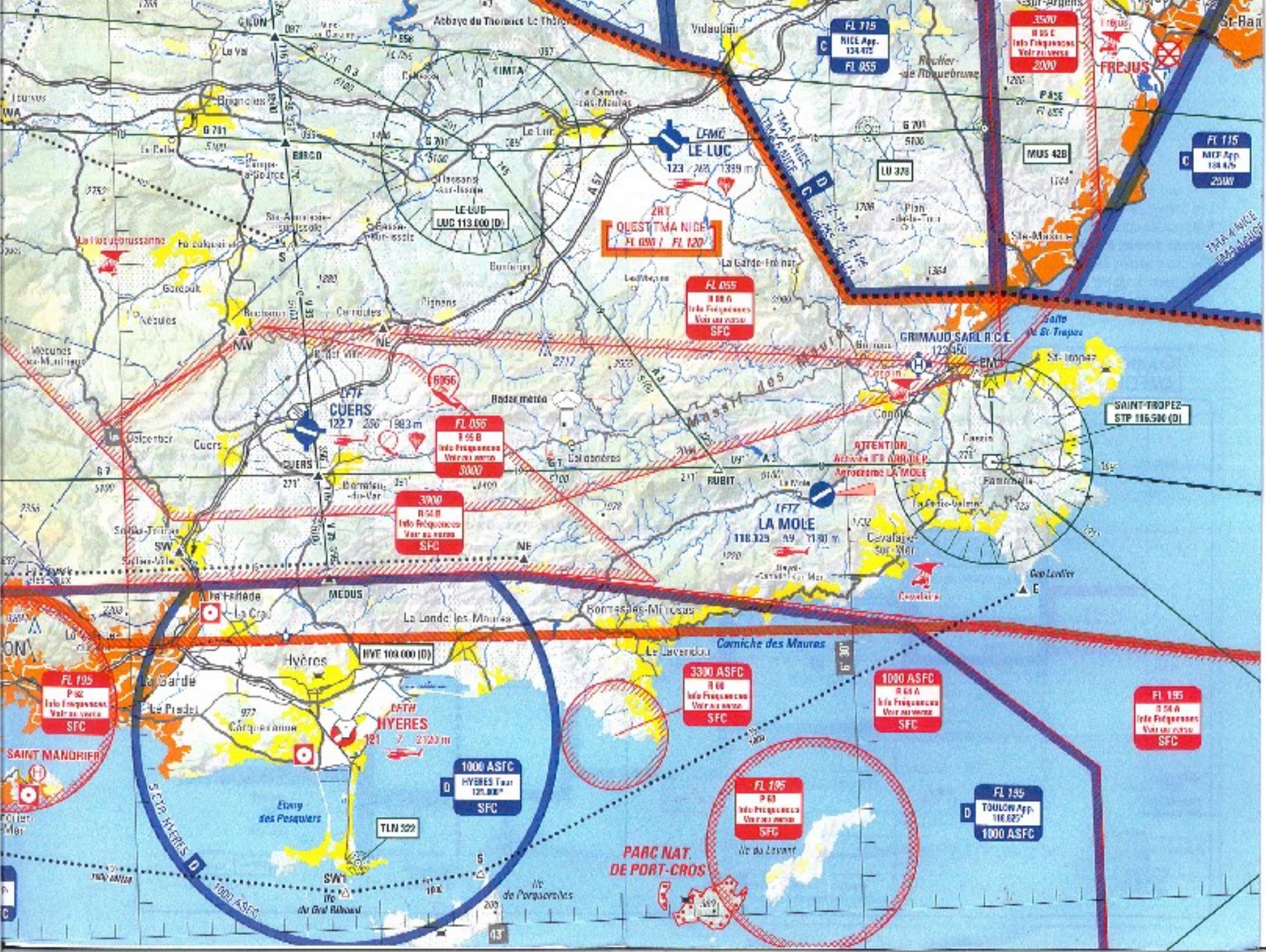
- Excès de confiance du pilote sur le vol retour, les conditions météo étant très similaires
- Vol à vue pur à **déconseiller**: rien ne ressemble plus à une île qu'une autre île surtout quand il y a de la brume et le soleil en face
- Les **altitudes** indiquées sur les cartes (1500' minimum) sont imposées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

CONCLUSIONS (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



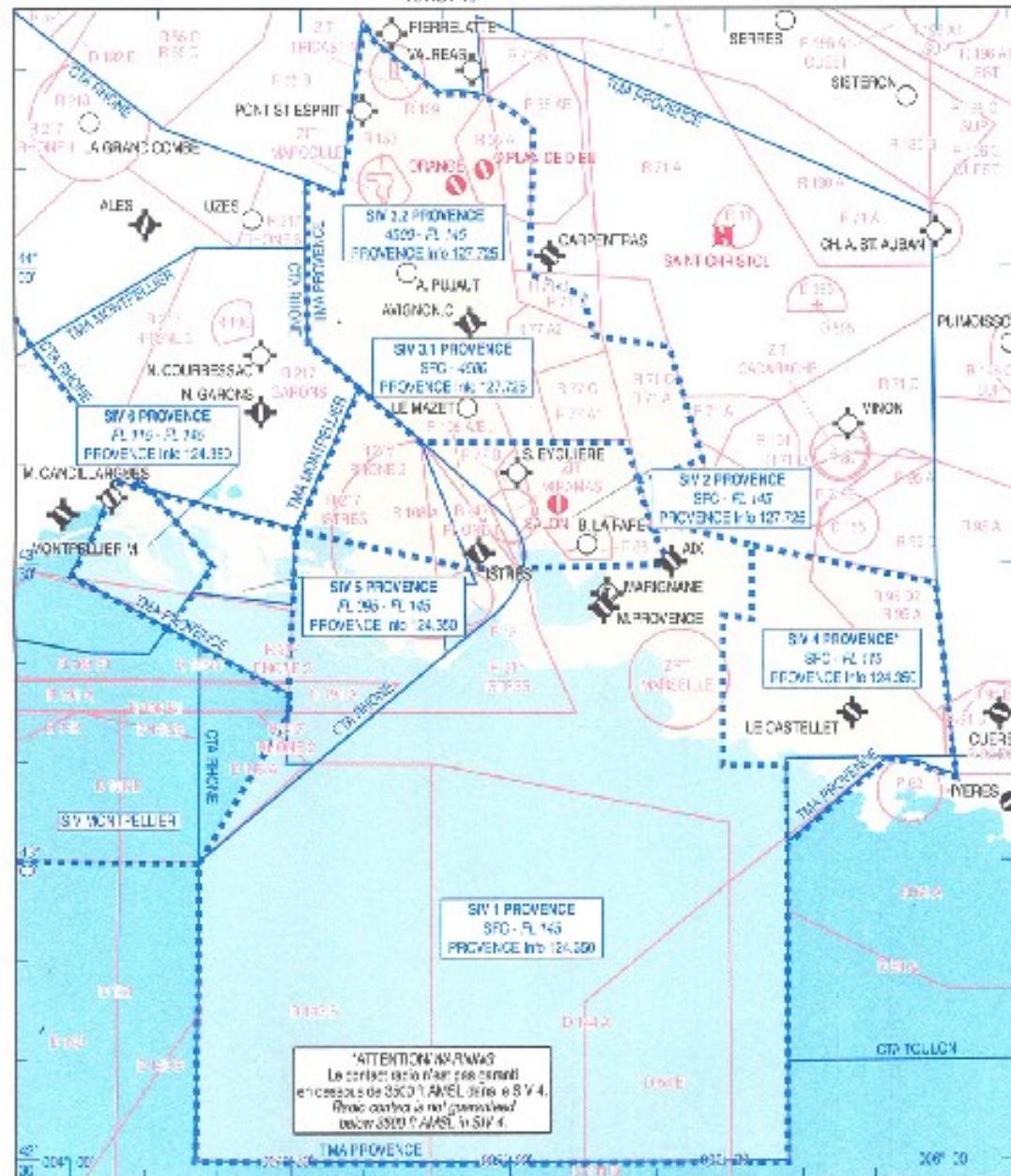
SECTEUR D'INFORMATION DE VOL

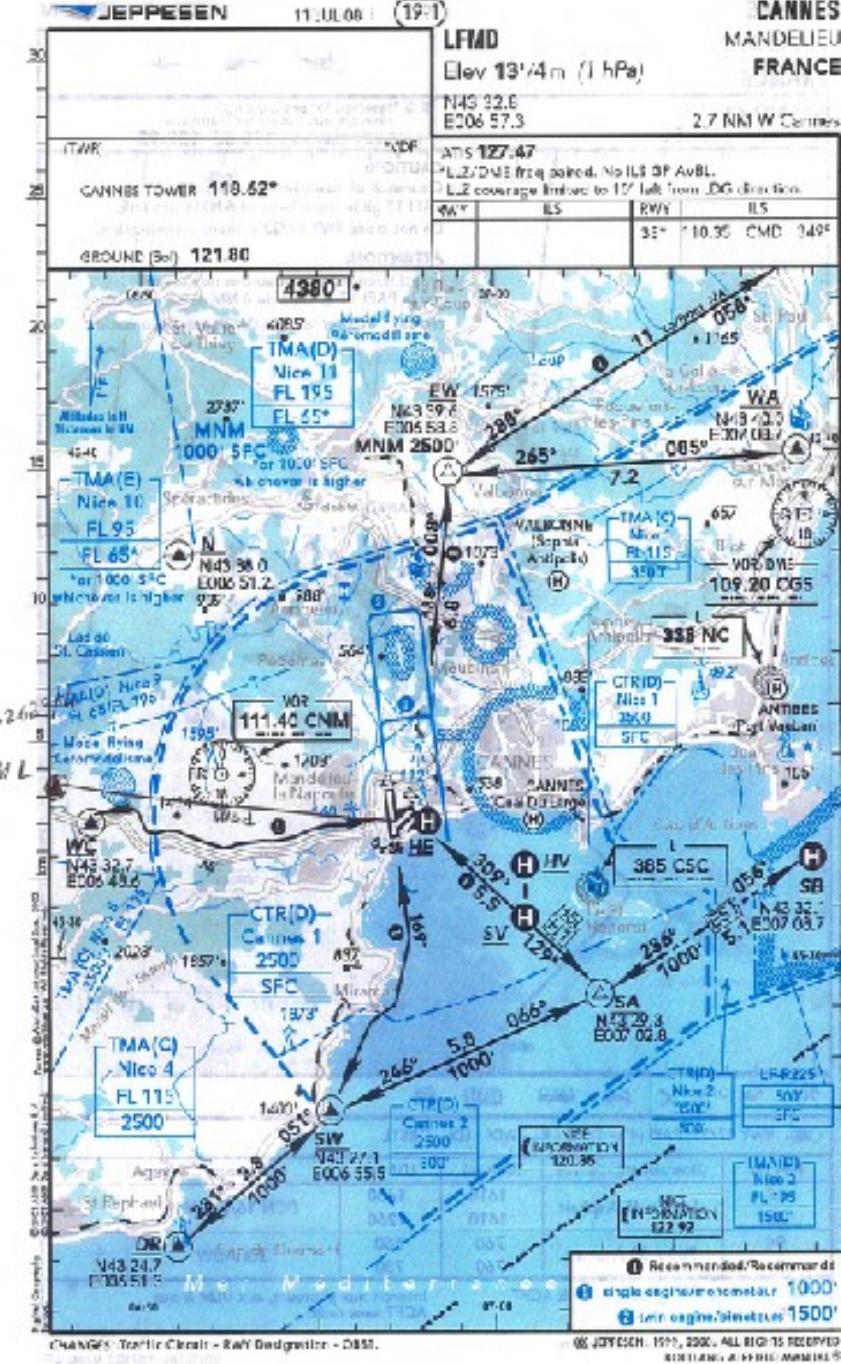
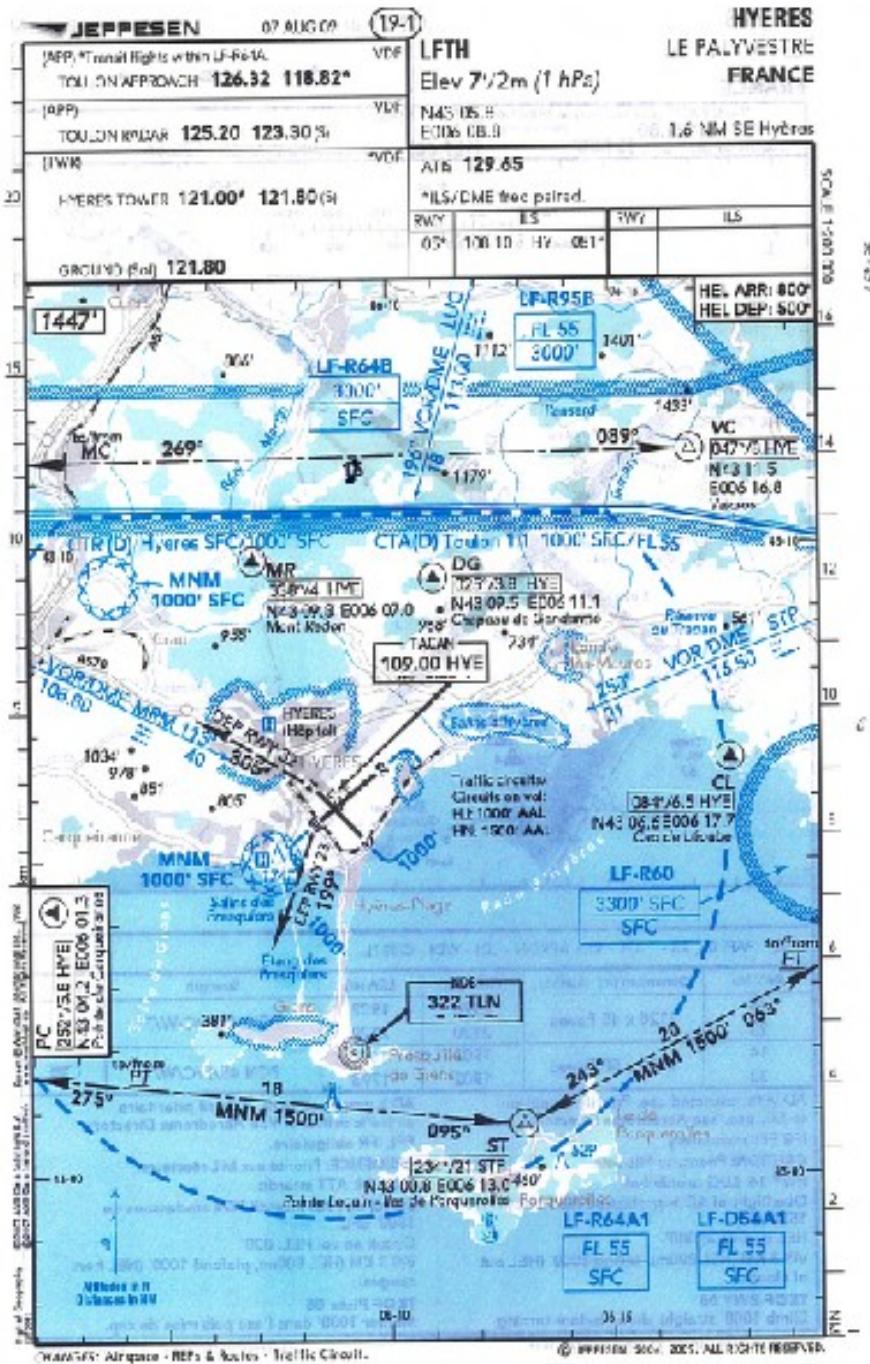
Flight information sector

PROVENCE

AD2 SIV 01

15NCG 10





SECTEUR D'INFORMATION DE VOL

Flight information sector

• 8 W7/13

NICE
AD2 SIV 01

APPROCHE A VUE

Visual approach

Usage restriction
Restricted use

13.1624.11

LA MOLE
AD2 LFTZ APP 01

AD2 LFTZ APP 01

AL7 AD : 59 (3 hPa)
LAT : 43°23' N
LONG : 006°20' E

LFTZ
Ren WGS 94
VAR. 1 E [10]

APP : NICE Approach/Approach (au-delà de 60 ans) | 131/171 | dossier QUEST/NWEST au 2011/12/21 185,575 |

TMF:ML

AFIS: 518125

100



2009
2010
2011

NETCDF-CHG:READER

卷之三

SECTEUR D'INFORMATION DE VOL
Flight information sector

PROVENCE
AD2 SIV 01

