

## VOL LOCAL ET ZONES REGLEMENTEES

Fin mars, l'un d'entre nous a commis au cours d'un seul vol local plusieurs infractions en pénétrant dans la ZIT du Havre (devenue depuis P28), dans la zone P27 de Gravenchon, et au retour dans la CTR D sans contact radio. Si le cumul est exceptionnel, les incursions simples sont monnaie courante : ça pend au nez à chacun d'entre nous de taper une zone réglementée, même dans notre carré de jeu. Alors reprenons nos 500.000, nos cartes VAC, et revoyons cela ensemble.

### La CTR D du Havre

Étendue l'année dernière latéralement et verticalement, elle intègre depuis cela entièrement le port d'Antifer pour arriver presque à Étretat, englobe Criquetot l'Esneval, passe à 2 NM de St Romain et inclue toute la zone industrielle de l'estuaire. Verticalement, elle est remontée de 1500 à 2500ft. Le point NH n'est plus Antifer, mais la limite sud d'Étretat à 1 NM de la falaise. Quant à EH, il s'agit maintenant sensiblement du coude de l'autoroute A29 qui met le cap à l'est après St Romain.

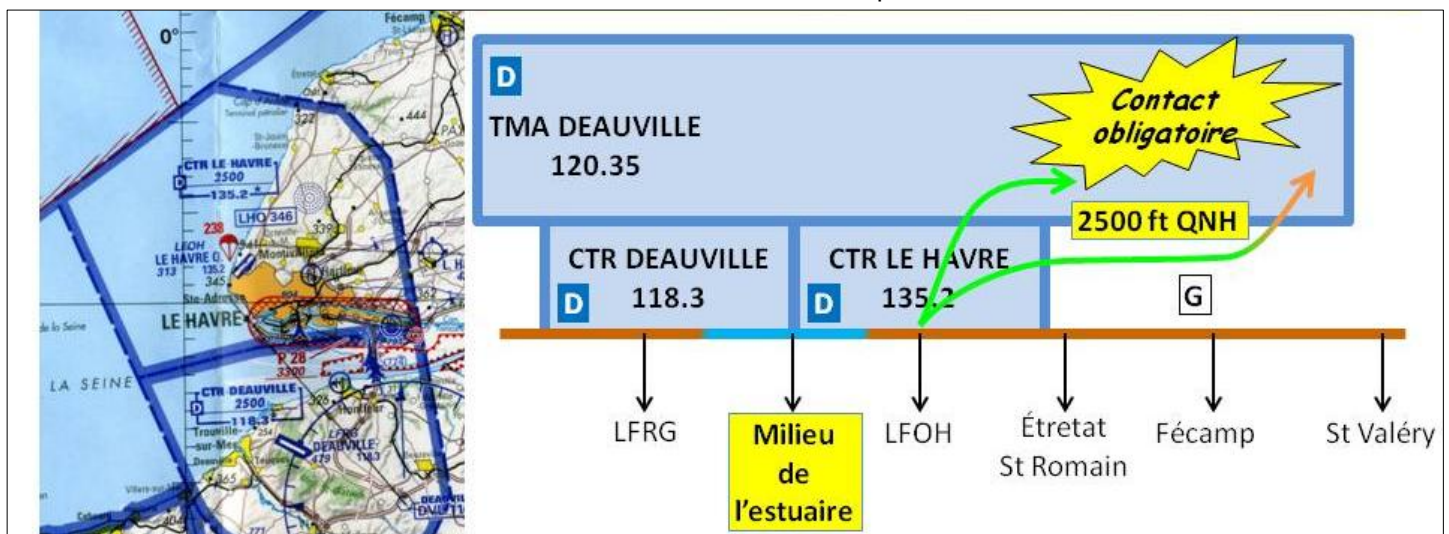
Comme toute zone D, notre CTR n'a de raison d'être que par la présence d'IFR, par ailleurs relativement faible. Alors on a vite fait de la considérer comme une contrainte inutile... Mais c'est en fait pour nous, VFR du coin, un véritable service de luxe ! Moyennant une obligation de veille radio, nous bénéficions sur un large terrain de jeu de la bienveillance de nos contrôleurs locaux. N'hésitez pas à monter les voir à la Tour, la visite vaut vraiment le coup. Discutez avec eux du radar et du gonio, vous saurez ainsi exactement ce qu'il est possible d'en attendre en cas de besoin.

Pour finir sur la CTR, je vous rappelle qu'elle disparaît si le terrain est en auto-information : l'espace est alors de classe G. Nous avons eu couramment le cas cet hiver car la Tour manquait d'effectifs. Si vous avez comme moi vécu cela avec de l'IFR à l'entraînement sur l'ILS, Abeille en parachutage, les hélicos du terrain en mouvement et des VFR en transit, vous avez certainement eu aussi bien hâte de voir revenir le contrôle local ! L'auto-info' avec une telle variété de trafic n'est pas une mince affaire : il faut vraiment garder les yeux grand ouverts. Heureusement, nous sommes revenus pour l'été aux horaires d'ouverture habituels.

### La TMA D de Deauville

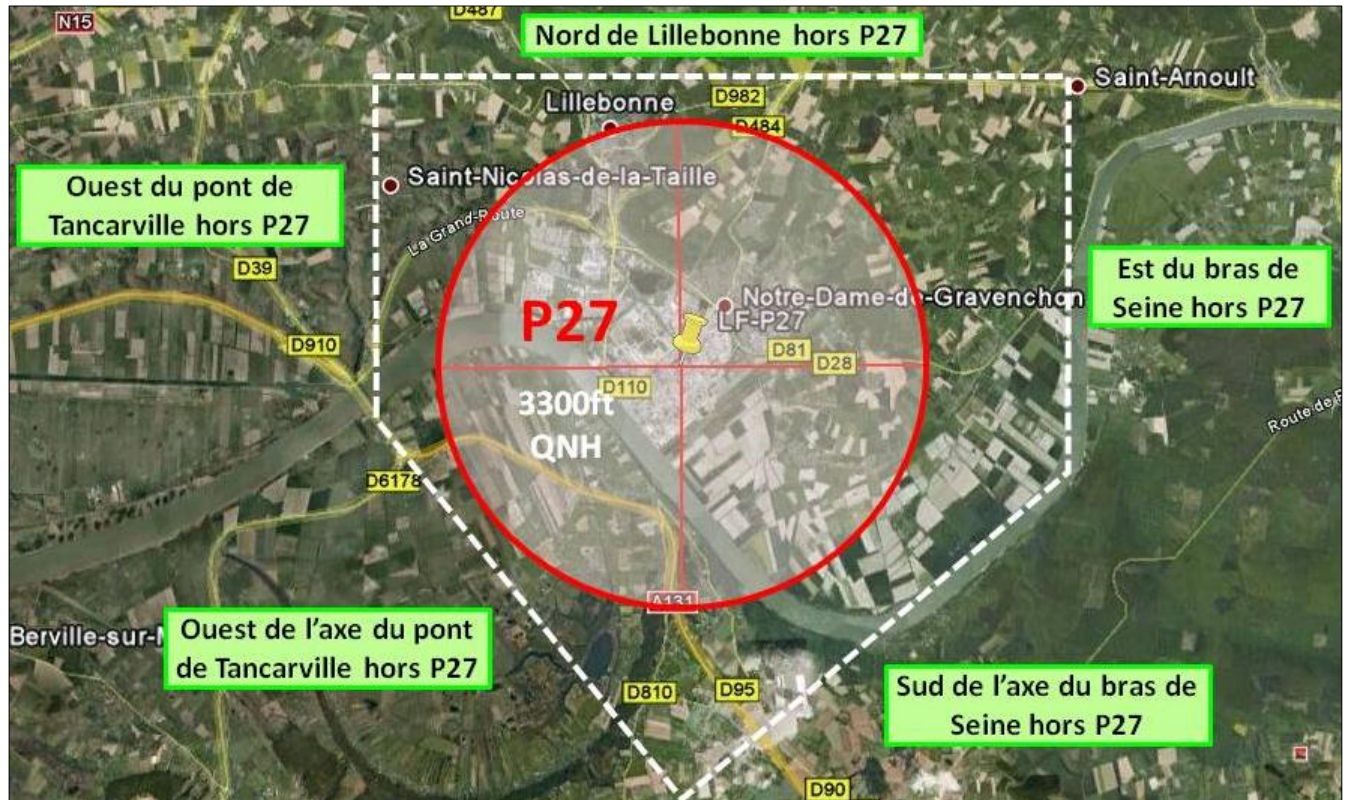
L'année dernière a été aussi celle du classement de la TMA de Deauville de E à D. Avant cela, souvenez-vous, on appelait si on avait envie. Le contrôleur n'avait donc pas forcément connaissance de tous les trafics dans sa zone. En revanche, il était très disponible pour nous rendre, quelque fût notre altitude, le service d'information de vol lié à son SIV (Secteur d'Information de Vol) dont les limites latérales sont représentées sur votre 500.000 par des pointillés noirs. Maintenant, tous les trafics dans la TMA doivent se déclarer. Et bien que le plancher ait été remonté de 1500 à 2500ft, le contrôleur a beaucoup plus de boulot. Aussi, si vous êtes en dessous de 2500ft (c'est-à-dire hors TMA), le service d'information de vol ne vous est plus rendu.

Jetons un coup d'œil sur les limites latérales de la zone : il s'agit d'un large polygone défini grossièrement par St Valéry, Bernay, Falaise et Bayeux. Sacré périmètre ! Et le piège est là. Autant nous avons tous à l'esprit la présence de la TMA au dessus de notre terrain, autant il est facile de l'oublier après avoir volé en local pendant 20 minutes... Alors un leitmotiv : dans le secteur, au dessus de 2500ft, contact avec Deauville impératif !



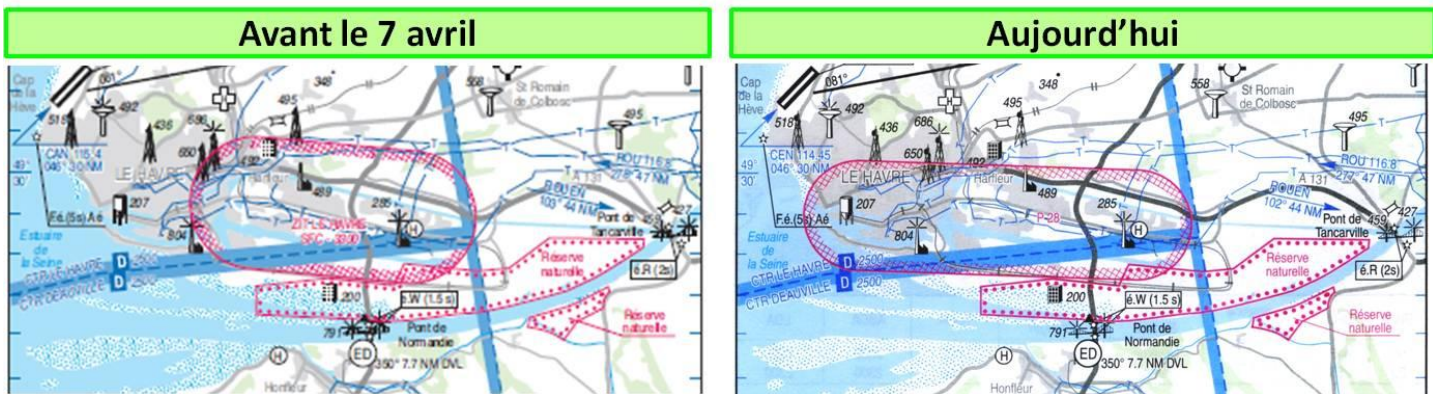
### Zone P27 de Gravenchon

En avril 2010, lors de la première vague de transformation des Zones Interdites Temporaires, la ZIT de Gravenchon est devenue la P27. Cela n'a changé ni son emprise horizontale ni son plafond. Quelques repères en image.



### La P28 du Havre (ex-ZIT)

Le 7 avril dernier; deuxième vague de reclassement des ZIT : celle du Havre devient P. C'était prévu. Ce qui ne l'était pas en revanche, c'est qu'elle soit ainsi étendue vers l'ouest : cela s'est fait sans que l'État ne consulte, n'explique ou même n'informe de façon préalable les opérateurs aériens locaux. La surprise est donc tombée lors de la mise à jour des cartes VAC (merci Éric...).



A la première lecture, aussi bien de la VAC que de la 500.000, chacun se dit que la P28 englobe largement Port 2000. Faute de repères sol, ceci incite à passer au large de la zone pour ne pas avoir d'ennuis... c'est-à-dire au large tout court, ce qui accroît trois risques.

#### 1) Le risque de collision en vol.

La création de la ZIT en 2003 avait rendu le passage par l'est assez pénalisant et rejeté la majeure partie du trafic de loisir le long de la côte. Avec la P28, il se concentre un peu plus dans un couloir borné par deux distances qui seront assez voisines pour tous les pilotes : pas trop près de la zone interdite et pas trop loin de la côte. Ceci exactement à la limite entre les CTR de Deauville et du Havre, c'est-à-dire là où la synchronisation des informations de trafic est la plus délicate.

#### 2) Le risque de perte de contrôle en vol.

La météo côtière est parfois bien délicate à appréhender : ciel lumineux, aile droite au soleil... et aile gauche dans la brume de mer. La perte de référence au dessus de l'estuaire est un scénario rendu probable en météo dégradée pour un pilote qui se laisse entraîner plus loin qu'il ne l'aurait souhaité par son évitement de la zone P.

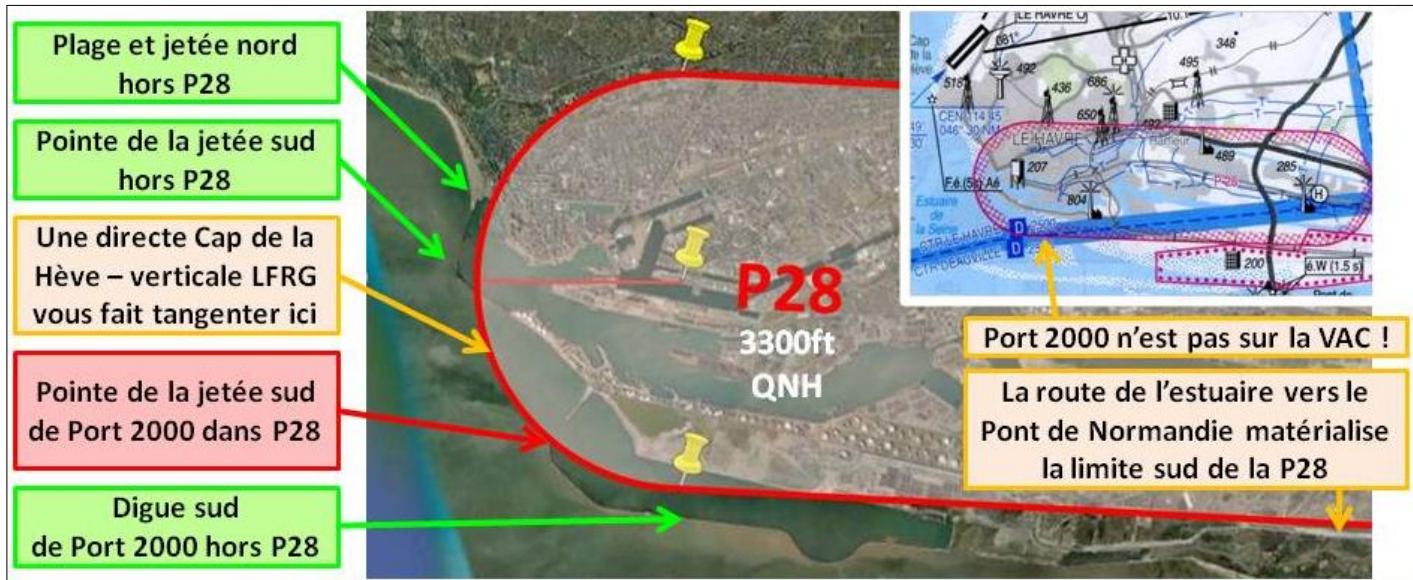
#### 3) Le risque d'amerrissage forcé.

La plupart des aviateurs préfère négliger l'éventualité de la panne moteur pour échapper à la menace pesante de l'infraction.

Nous savons tous que nous faisons face à une politique de sûreté aérienne aussi inflexible qu'inepte et démagogique : la fabrication de zones interdites aux VFR ne protège absolument pas les sites civils sensibles contre d'éventuels actes de

piraterie aérienne, et est tout à fait démesurée contre les chutes accidentelles. Mais cette politique aveugle perdure, et dans toute son absurdité elle engage ici notre sécurité.

Nous, pilotes locaux, devons maîtriser les risques induits par cette zone voisine. Cela commence par son pointage attentif. Il révèle que la digue sud de Port 2000, qui ne figure pas sur la carte VAC (!), constitue en gros la limite de la zone : on a donc un bon repère pour un contournement rapproché. Voyons ça en image.



Le contournement rapproché permet de limiter les trois risques identifiés :

- 1) en passant plus près de la zone interdite que la majorité du trafic ;
- 2) en gardant de meilleures références visuelles sur la côte ;
- 3) en restant plus longtemps en finesse de la terre ferme.

Par ailleurs, pour compléter notre stratégie de sécurité :

- 1) gardons les yeux dehors pour l'anticollision particulièrement à l'approche du transfert entre Le Havre et Deauville ;
- 2) identifions les zones posables de chaque côté de l'estuaire ainsi que le point milieu.
- 3) en cas d'urgence (météo dangereuse, problème technique, atterrissage forcé...), usons de la possibilité de pénétrer dans la P28. Demander si possible une clearance préalable à la Tour ou à l'Approche en déclarant Panpan ou Mayday.

### En conclusion...

Les plus anciens d'entre nous ont connu des vols locaux libres de toute zone réglementée : c'est une ère révolue. Des zones P locales pèsent sur nos vols, et en cas d'infraction non-justifiée les sanctions sont d'une sévérité délirante. Mais tout n'est pas mauvais dans la situation actuelle, car nos espaces D sont synonymes de sécurité anticollision et de services rendus. Alors pour bénéficier du meilleur et éviter le pire, ne partez pas en vol sans connaître la position des zones, et vos obligations et droits envers elles.

Bons vols à tous,

Xavier

[marlin@free.fr](mailto:marlin@free.fr)

06.03.53.99.13