

ue l'on ne se méprenne surtout pas : aux côtés de toutes nos Fédérations Aéronautiques réunies au sein du CNFAS, la FFPLUM s'est toujours opposée à la création et au maintien des multiples et inutiles ZIT, totalement inefficaces en terme de « sécurité » et qui appartiennent surtout au domaine de la gesticulation politicienne.

Pour cette dernière raison, il serait vain de se bercer d'illusions en imaginant faire reculer le gouvernement sur ce sujet. Actuellement, nous tentons d'ailleurs ensemble d'enrayer de nouveaux délires paranoïaques dans le domaine de la « sûreté » des aérodromes secondaires ; alors, espérer faire réduire le nombre des ZIT, qui sont en passe de devenir permanentes, est un challenge qui n'est pas gagné d'avance. Nous pouvons espérer néanmoins, au cas par cas, obtenir certaines modifications ou aménagements. Mais nous devons et devrons encore faire avec.

C'est ainsi que des pilotes de toutes les catégories de nos aéronefs pénètrent parfois et involontairement dans ces ZIT. Ils se trouvent alors en infraction avec les lois et règlements de la République ; il peut leur arriver de ce fait d'être interceptés pour identification par un hélicoptère ou un chasseur de l'Armée de l'Air, et cela d'autant plus facilement si l'aéronef est équipé ... d'un transpondeur en fonctionnement !

Jusque-là, il n'y a rien à redire du point de vue strictement « réglementaire ». Ce qui est totalement inacceptable, par contre, ce sont les conséquences graves pour la sécurité de l'équipage intercepté, lorsque l'interception n'est pas « techniquement » adaptée à nos types d'avions, d'ULM ou même de planeurs. Deux incidents très récents, médiatiquement mis en épingle, dont l'un a bien failli coûter la vie à deux pilotes, ont démontré :

- → que les moyens et les procédures d'interception employés par l'Armée de l'Air pour intercepter et identifier nos petits aéronefs fragiles ne sont pas adaptés à toutes les situations rencontrées
- → que les procédures réglementaires (inadaptées) prévues ne sont en outre pas bien connues de nos pilotes, ce qui, dans les deux cas évoqués, a empêché toute communication radio entre l'intercepteur et l'intercepté. L'Armée de l'Air, bien entendu, nous le reproche et se retranche derrière l'incertitude des intentions de l'intercepté pour expliquer les manœuvres insistantes, rapprochées et multiples des intercepteurs

D'accord, nous devons faire des progrès dans ce domaine et nos Fédérations s'emploieront à relayer les messages et à favoriser la connaissance des procédures par les instructeurs et les pilotes.

Mais parce qu'il est entraîné au combat, un militaire non spécialement préparé à une mission de police peut avoir la fausse impression qu'une interception est une procédure facile à gérer pour un pilote privé.

Il est donc impératif que les pilotes militaires, prennent au contraire conscience du fait que la vue d'un Mirage ou d'un Rafale à quelques dizaines de mètres de nos avions et ULM provoque immanquablement chez



leurs pilotes un stress tout à fait compréhensible. Un stress tel qu'il peut altérer chez les meilleurs, les plus compétents et les plus aguerris, la compréhension de l'événement et la mise en œuvre des procédures prévues ; le cerveau risquant fort d'être focalisé par la présence du chasseur et la menace qu'il représente. Le stress se combat par un entraînement intensif. Jamais nous ne pourrons nous entraîner comme les pilotes de chasse à l'interception, dans des conditions réelles, au point d'y être totalement préparés pour le jour où il serait utile d'avoir des gestes totalement réflexes. Un discours qui tendrait à vouloir exiger de tout pilote de loisir, l'entraînement nécessaire pour affronter une situation d'agression en vol, serait absolument inacceptable.

Les autorités militaires doivent donc adapter les consignes techniques d'interception (car malheureusement il y en aura d'autres) en tenant compte des caractéristiques de nos appareils et des réalités psychologiques des pilotes de l'Aviation Sportive et de Loisir. Il est de la responsabilité des chefs militaires, et plus généralement de la puissance publique de tenir compte du fait que dans une opération de police, le protagoniste est un pilote qui est par ailleurs un citoyen pratiquant le pilotage sans objectif opérationnel.

Aucun ordre, aucune mission, ne justifierait le crash d'un équipage de l'un de nos aéronefs au cours d'une interception pour identification.

Le Général commandant le CDAOA (Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes), à la suite d'une réunion que nous avions sollicitée sur ce sujet a accepté la constitution d'un groupe de travail mixte CNFAS/Armée de l'Air chargé d'étudier les modalités techniques qui doivent permettre à l'avenir que la vie des équipages ne soit plus engagée.

Certes, l'idéal serait que plus aucun pilote ne puisse se trouver en infraction et être intercepté après avoir traversé une ZIT, parce qu'elles auraient toutes disparu.

Mais nous sommes pragmatiques et, tenant compte des réalités incontournables, nous nous devons d'agir pour que les risques

emely

sécurité

فقوالم لاك

soient réduits au minimum.

Soignez donc vos navigations.

Mais, si malgré cela, il vous arrivait de voir un chasseur « très proche de vous et très cabré », passez alors sur 121,5...!



Nota → voir les procédures d'interception sur le mémento de la sécurité de la FFPLUM.



Les adhérents 2008 et les structures affiliés à la FFPLUM recevront les formulaires d'adhésion 2009 à la fin de mois de novembre. Nous attirons votre attention sur la possibilité de remplir la licence-assurance de manière souple et directe par Internet. www.ffplum.com

Pour ceux qui retournent le formulaire à la FFPLUM, n'hésitez pas à l'adresser au secrétariat dès le début du mois de décembre, afin de recevoir l'attestation d'assurance rapidement (les chèques ne seront remis en banque qu'en janvier 2009).

