ILS SONT FOUS CES BELGES !



La centrale de Doel, proche d'Anvers.

Parfois, je me demande si Dieu n'a pas créé les Belges pour ramener à plus de raison l'Etat français, et plus particulièrement notre Mère à nous tous les pilotes, la DGAC !

Cette entrée en matière quelque peu abrupte pour les autorités appelle un développement plus approfondi, qui, je l'espère m'évitera un lynchage administratif en règle assorti de sanctions. J'ose souhaiter, au contraire, que cette démonstration m'attirera toute la sympathie que je pense mériter ainsi que la médaille aéronautique.

J'aimerais qu'un Sage de la DGAC m'explique le rôle de ces ZIT. Tous les pilotes à qui j'ai parlé les voient comme une entrave à la navigation aérienne et comme une défiance envers eux-mêmes. Ils sont exaspérés d'être jetés en pâture à la vindicte populaire et d'être considérés comme des criminels en puissance à qui l'on ne reconnaît même pas le droit à l'innocence avant d'être jugés et toujours reconnus coupables.

Alors que je conversais paisiblement avec Miguel, un de nos charmants voisins belges, et que nous échangions nos connaissances sur les us et coutumes de l'aviation dans nos pays respectifs, nous nous mîmes à parler des survols des centrales nucléaires françaises. Mon caractère gaulois doublé du sang latin que les Romains ont eu la gentillesse d'apporter de leur contrée méridionale n'a fait que 2 500 tours. Je me mis à respirer par le nez pour contrôler ma colère naissante. Je croisais aussi les deux index et je me mis à psalmodier : *Vade retro Satanas.* Cet exorcisme me calma et me permit de continuer à dialoguer sereinement. Il faut dire que j'ai des excuses.

Un de mes amis pilote a été convoqué par les instances disciplinaires de la DGAC qui lui a donné un blâme pour pénétration dans une Zone d'interdiction temporaire (les horribles ZIT, qui passent à un statut permanent). Il avait eu l'impudence de s'infiltrer subrepticement dans un de ces cylindres (celui-là entourait une centrale fermée !) et avait été pris l'aile dans la zone par le radar militaire du Mont-Verdun à 300 pieds en dessous de la limite maximale (il était en montée pour éviter ladite centrale et hélas légèrement trop proche). À l'arrivée à son aérodrome de rattachement, un charmant comité de gendarmes vint lui souhaiter la bienvenue et l'interrogea ainsi que ses passagers pendant plusieurs heures sur les phases du vol et ses intentions. Après un passage en commission de discipline, il reçut un blâme pour sa conduite irrévérencieuse envers ce sanctuaire. Revenons à nos voisins, maintenant que j'ai pu extérioriser mon ire. Mon copain belge a commis un jour la même erreur de navigation, mais comme il a atterri en Belgique à l'issue de son vol, il n'eut pas droit à la réception des pandores locaux. Mais il a reçu un courrier lui sommant de s'expliquer.



Après un échange épistolaire, cet autre pilote se vit gratifié lui aussi d'un blâme. Après tout, les Belges ont des bières excellentes qui font concurrence aux nôtres, et ont suffisamment gagné de tours de France pour ne pas avoir droit au moindre cadeau. Pas de pitié. Cependant, toujours espiègle, mon copain me regarda avec ses yeux malicieux et m'avoua : « *Tu sais, c'est amusant car en Belgique, avant de pénétrer dans la zone d'Anvers* (ou Antwerpen en néerlandais*), les pilotes s'annoncent régulièrement à la centrale de Doel* ». La respiration coupée, au bord de l'apoplexie et muet (toujours que très temporairement) d'indignation, je le sommais de s'expliquer car pour un Français comme moi, un tel comportement correspond à un viol aéronautique (!). La centrale se trouve au nord-est et à moins d'un mile nautique du point VFR Delta. En cas d'incertitude pour localiser ce point, il suffit de viser les deux tours (la plus haute culmine à 607 pieds), d'avertir le contrôle de la position de l'avion et de demander l'autorisation pour pénétrer dans l'espace contrôlé de classe C. Cette procédure commune n'attire pas les foudres des diverses polices ou forces antiterroristes de la royauté. Il suffit de respecter les distances minimales. La section ENR 1.2/4 (vol VFR) de l'AIP belge (belgocontrol.com – l'inscription est gratuite) précise que le survol d'une centrale nucléaire ne doit pas se faire à moins de 1 000 pieds au-dessus du bâtiment le plus haut et ceci dans un rayon de 2 000 pieds. De toute façon, il vaut mieux éviter le survol des tours qui engendrent de conséquentes turbulences à cause de la chaleur envoyée dans l'atmosphère.

Je clame donc haut et fort : « *Nous sommes tous des pilotes belges à qui l'on peut faire confiance* ». J'aime suffisamment mon pays natal et je respecte ses lois pour mériter le droit d'être considéré comme un citoyen raisonnable, rationnel et cartésien. Je ne sais pas quels dégâts pourraient causer un avion de tourisme rempli d'explosifs et projeté à 300 km/h sur une centrale, mais il est évident que ces ZIT n'empêcheraient nullement un terroriste de perpétrer un tel acte ignoble. De nombreux articles sont parus dans cette revue et ont tous démontré l'intransigeance française sur un tel sujet. Même les Américains (et ils ont suffisamment souffert du terrorisme) n'ont pas de réglementations aussi draconiennes. À date d'aujourd'hui, aucune centrale belge n'a eu à subir un accident d'avion tout en sachant, comme on vient de le voir, qu'il y a une circulation intense aux abords de celle de Doel. Il est évident qu'il faut mettre en place des règlements pour éviter l'anarchie dans les cieux français et les pilotes doivent impérativement respecter ces règles. Cependant, les lois doivent être basées sur le bon sens pour prévenir les incidents, accidents et autres problèmes.

À réflexion, une centrale nucléaire me paraît un excellent point de report, à condition, qu'entre autres, une altitude et une distance de sécurité minimale soient respectées en cas de panne moteur (merci les Belges de nous montrer la voie). Les fumées blanches qui sortent des tours constituent un repère visuel significatif dans le paysage. Il est parfois très difficile aux pilotes de découvrir dans un endroit inconnu le stade ou tout autre structure qui sert de point de report avant d'arriver sur un aérodrome. La DGAC ne pourrait-elle donc pas paraphraser le bon Roy Henri IV et dire à ses sujets : « *Si vous perdez votre route, rallez-vous au panache blanc d'une centrale nucléaire : vous le trouverez sur le chemin de la gloire et de l'honneur !* ». ■

• Jean-Pierre Lafille a réalisé l'essai du Nieuport 24 (cf. *Aviasport* n° 633) à proximité immédiate de la centrale.

• La logique du risque nucléaire fantasmé par nos autorités est elle aussi impénétrable : les avions arrivant à Toussus-le-Noble par le point Sierra passent à quelques centaines de mètres des réacteurs du CEN de Saclay.

