

Exemple de conclusions déposées au tribunal, avec les photocopies des “jurisprudences”, concernant le survol du Château des Côtes.

Michel TROALEN
26 rue Antoine Lemaistre
78114 MAGNY LES HAMEAUX

EXPOSE:

Je totalise plus de 12000 h de vol, et je suis basé sur le terrain de Toussus depuis 1989. J'ai effectué des milliers de tours de piste sur ce terrain, et en configuration face à l'Ouest, je n'ai jamais survolé le Château des Côtes. Celui est un repère en étape de base que l'on laisse largement à droite, et que l'on voit parfaitement.

De plus ayant moi même été, il y a quelque temps, un grand malade, il serait très malvenu de ma part, d'importuner des gens qui ont besoin de calme. C'est me faire injure que de m'accuser de ce genre de chose.

Tous les élèves qui volent avec moi, peuvent confirmer que à chaque fois que j'arrive en étape de base, je mets en garde sur le Château.

En configuration face à l'est, la trajectoire est plus difficile à gérer en cas de décollage à gauche, assiette à cabrer, donc pas de visuel sur le chateau, taux de montée faible en été, trafic à surveiller à droite ou devant, etc...

LES FAITS

Je me suis posé avec 2 élèves à bord à 15 h 07 en provenance de Pontoise. Le vent ce jour était à 270 pour 25 kts, et mon élève pour contrer le vent, a viré pour la piste droite, beaucoup trop tôt. En sortie de virage, nous étions donc très près de la piste, et légèrement désaxés. Il est matériellement impossible que nous ayons survolé le Château qui lui est largement à l'extérieur.

Par contre il y avait à ce moment 1 DR 315 et 1 DR 400 en TdPiste.

Un C172 s'est posé juste avant nous, et un Cessna 340 juste derrière nous, d'ailleurs le contrôle nous a demandé d'essayer dans la mesure du possible, d'accélérer le roulage....

Compte tenue de la densité du trafic, un avion peut en cacher un autre...!!!???

CONCLUSIONS

Aux termes de l'arrêté du 17 juillet 1992 article 3.1.4, des hauteurs de survol doivent être respectées, sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rapportent et aux termes de l'article 3.3.1 relatif aux circuits d'aérodrome, il est dit: qu'afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol.

En l'espèce, les consignes particulières applicables prévoient que le survol du Château des Côtes est à éviter, et qu'il convient dans la mesure du possible, de respecter le circuit d'aérodrome publié.

Des consignes particulières telles que précitées, il ressort que les Pilotes qui utilisent l'Aérodrome de Toussus, doivent s'efforcer de ne pas survoler le Château des Côtes. Ceci constitue une obligation de moyens et non de résultat, et il ne s'agit pas non plus d'une interdiction de survol.

Par conséquent, l'existence d'une infraction au sens de l'article R.605-5 du Code Pénal, et compte tenu de la formulation des consignes particulières, n'est pas établie.(Tribunal de Police de Versailles, dans son jugement N° 02/00218 du 1° mars 2002)

Exemple de conclusions déposées au tribunal, avec les photocopies des “jurisprudences”, concernant le survol de la Place du 8 Mai 1945

Michel TROALEN
26 rue Antoine Lemaistre
78114 MAGNY LES HAMEAUX

EXPOSE:

Je totalise plus de 12000 h de vol, et je suis basé sur le terrain de Toussus depuis 1989. J'ai effectué des milliers de tours de piste sur ce terrain.

En configuration face à l'est, la trajectoire de départ du circuit en standard, nous fait passer sur la ville de Magny les Hameaux, et plus particulièrement sur le Hameau de Cressely. Lorsque le trafic est dense, il est recommandé de respecter cette trajectoire, pour prévenir les collisions en vol, mais lorsqu'il n'y a pas de trafic, le bon sens, la bienséance et la sécurité veulent que nous évitions de survoler 6000 personnes. C'est pour ça que tous les Pilotes prennent le tracé du petit circuit publié, le plus dégagé d'habitations, qui nous fait passer à la pointe Nord de Magny.

LES FAITS

J'ai décollé le 9 octobre 2004, face à l'est, pour un vol d'entraînement en local terrain. Comme j'étais le seul avion dans le circuit de piste, j'ai décidé sciemment, de ne pas créer de gênes aux riverains, j'ai donc pris un cap me permettant de ne pas survoler Magny les Hameaux, et j'ai donc suivi le tracé du petit circuit. Pour se faire, la trajectoire me fait passer sur la place du 8 mai 1945, qui est à l'extrémité Nord de Magny. Ma hauteur de survol à ce moment était de 1000 ft, hauteur recommandée sur les publications aéronautiques.

CONCLUSIONS

Aux termes de l'arrêté du 17 juillet 1992 article 3.1.4, des hauteurs de survol doivent être respectées, sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rapportent et aux termes de l'article 3.3.1 relatif aux circuits d'aérodrome, il est dit: qu'afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol.

En l'espèce, les consignes particulières applicables prévoient que le survol de Magny les Hameaux n'est pas à éviter, et qu'il convient dans la mesure du possible, de respecter le circuit d'aérodrome publié.

Des consignes particulières telles que précitées, il ressort que les Pilotes qui utilisent l'Aérodrome de Toussus, doivent s'efforcer de respecter le circuit de piste. Ceci constitue une obligation de moyens et non de résultat, et il ne s'agit pas non plus d'une interdiction de survol.

Par conséquent, l'existence d'une infraction au sens de l'article R.605-5 du Code Pénal, et compte tenu de la formulation des consignes particulières, n'est pas établie. (Tribunal de Police de Versailles, dans son jugement N° 02/00218 du 1° mars 2002, jugement N° 04/00018 du 18 juin 2004 et jugement 05/00089 du 23 février 2005)

Michel TROALEN