



RÉGLEMENTATION DU VOL EN MONTAGNE

RÉGLEMENTATION DU VOL EN MONTAGNE

Date dernière mise à jour : 17 avril 2023

Par : Axel VALAT

Contributeur(s) : Axel VALAT





Sommaire

- 1. Qualification vol montagne**
- 2. Autorisation d'accès**
- 3. Qualification MI**
- 4. Règles de survol**
- 5. Classification des plateformes**
- 6. Responsabilités lors d'un atterrissage en montagne**
- 7. Emport d'oxygène**
- 8. Emport d'équipements**
- 9. Fiche de circuit**



1- Qualification vol en montagne

Aircrew FCL.815

Privilèges

« Utiliser une plateforme décrite comme nécessitant une qualification par l'autorité. »

Il faut comprendre « décoller et atterrir depuis des plateformes autorisées par arrêté préfectoral.

Attention, l'AIP « Index des altisurfaces et altiports » n'existe plus.

Délivrance

Formations théorique et pratique réalisées en ATO (ou DTO) par un MI en moins de 24 mois.

Test par un FEM comprenant un examen oral et un test en vol (6 ATR sur 2 **altisurfaces** autres que celle du décollage).

Délivrance initiale peut être faite sur roues ou sur skis.

Formation additionnelle (théorique et pratique) par un MI en ATO/DTO pour passer de roues à skis et inversement.

Test passage de roues à skis et inversement par FEM.



1- Qualification vol en montagne

Validité

La validité de la qualification montagne (FCL.815) est de 24 mois.

Prorogation

La qualification est prorogée pour une durée identique si:

Le détenteur a effectué 6 atterrissages en montagne (altiport ou altisurface) dans la précédente durée de validité (tous les ATR peuvent être effectués le même jour sur un même site...)

OU

Le détenteur a réussi un test de compétence (contenu identique au test de délivrance) avec un FEM.

Renouvellement

La qualification est renouvelée si le détenteur réussit un test de compétence (contenu identique au test de délivrance) avec un FEM.



2- Autorisation d'accès

Arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports.

C'est une autorisation ***franco-française*** donc non-aircrew.

Les autorisations d'accès pourront être décernées **sur les altiports uniquement**. La qualification montagne restreinte (altisurfaces) n'existe plus depuis 2018.

Les formations devront être réalisées par un MI ou par un FI qualifié montagne.

Les autorisations d'accès ne pourront être délivrées que par un MI.

Les autorisations d'accès sur un altiport distinguent «neige» et «roues».

La validité est de 6 mois, renouvelée à chaque utilisation (1 atterrissage) de l'altiport concerné pour une nouvelle période de 6 mois.

L'AFPM a élaboré un programme de formation en vue de l'autorisation d'accès altiport qui sera diffusé aux instructeurs sur le site de l'AFPM.



3- Qualification MI

Privilèges (Cf. Aircrew FCL.905)

Dispenser l'instruction requise en vue de la délivrance de la qualification montagne ou aux autorisations d'accès.

Pré-requis:

Détenir un FI, CRI ou TRI avec SEP et détenir une qualification montagne

Formation:

Formation théorique (validité 24 mois) et pratique réalisées en ATO.

Une évaluation est nécessaire avant de débiter la formation pratique.

Validité:

Le MI est valide tant que le FI est valide (et si la qualification montagne l'est aussi évidemment...).

Autorisation FEM:

Il faut être FE et disposer de 500 atterrissages en montagne (roues/skis).



4- Règles de survol

SERA.3105 (Hauteurs minimales)

*Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, **ou sauf autorisation des autorités compétentes**, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. Les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR sont spécifiées à la règle SERA.5005, point f).*

FRA.3105

Les autorisations mentionnées au premier alinéa de la disposition SERA.3105 sont délivrées par le préfet de département, ou le préfet de police pour ce qui concerne la ville de Paris, après avis technique des services compétents de l'aviation civile.



4- Règles de survol

SERA.5005 f)

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, aucun vol VFR n'est effectué :

- 1) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef,*
- 2) ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point 1), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.*

FRA.5005 f) 2)

- i) Les aéronefs qui circulent sans personne à bord, les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.*
- ii) Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.*



4- Règles de survol

REGLES NATIONALES (Arrêté du 10 octobre 1957...)

RÈGLES DE SURVOL		Hauteurs AGL minimales de survol (en pieds).		
A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS		Minimum AGL heights (In feet).		
Agglomérations, installations diverses, réserves et parcs naturels dont le survol est réglementé <i>Built-up areas, various installations, nature reserves and parks over which flight is restricted.</i>				
Les règles de survol des agglomérations telles qu'elles sont symbolisées sur cette carte résultent de la réglementation nationale, elles ne s'appliquent donc pas aux agglomérations appartenant aux pays limitrophes. <i>Rules for overflying built-up areas comply with national legislation and do not therefore apply to bordering countries.</i>		Hélicoptères <i>Helicopters</i>	Aéronefs motopropulsés à piston <i>Single piston-engine aircraft</i>	Autres aéronefs motopropulsés <i>Other powered aircraft</i>
Petites agglomérations constituant des repères de navigation (représentation non exhaustive) <i>Small built-up areas used for navigation landmarks (non-exhaustive representation)</i>		1000 ft		
Parc ou réserve naturelle <i>Park or nature reserve</i>	Étendus Large 	{Sauf indication contraire sur la carte} (Unless otherwise stated on the chart)		
	Très petits Small 			
Installations portant une marque distinctive <i>Sites with special marking</i>		1000 ft		
Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m <i>Small built-up areas less than 1200 m mean wide</i>		1700 ft		
Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m <i>Medium built-up areas between 1200 m and 3600 m mean wide</i>		3300 ft		
Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m <i>Large built-up areas more than 3600 m</i>		5000 ft		
Ville de Paris <i>The city of Paris</i>	(ZONE P Z3)	6500 ft AMSL		



5- Classification des plateformes

Référence:

Il n'y a plus aujourd'hui de répertoire des altisurfaces dans l'AIP France...

Seuls font foi les arrêtés préfectoraux (difficiles d'accès) et aussi les fiches de terrain AFPM qui sont une synthèse de ces arrêtés.

*Les **altiports** sont des aérodomes à caractéristiques spéciales aménagés en montagne pour les besoins des transports aériens. Ils sont agréés à usage restreint et réservés aux pilotes et aéronefs satisfaisant à des conditions définies par le chef de district.*

*Les **altisurfaces** sont des emplacements situés en montagne et pouvant être utilisés par certains avions effectuant du travail aérien, du transport à la demande ou des opérations aériennes non commerciales. Ils sont agréés par arrêtés préfectoraux et réservés aux pilotes qualifiés montagne et aux avions agréés par l'autorité.*



6- Responsabilités sur altisurface

Avant d'entreprendre un vol comprenant des atterrissages sur altisurfaces, **le CDB** doit se renseigner sur leur état ainsi que sur les conditions météorologiques.

En cas de transports de passager, à titre payant ou non, **le CDB** doit avoir utilisé, préalablement, au moins une fois l'altisurface, avec un avion du même type de celui qu'ils utiliseront pour ce transport.

L'utilisation des altisurfaces a toujours lieu **sous la responsabilité du propriétaire de l'avion ou de son exploitant** qui est tenu de souscrire une assurance couvrant les risques spéciaux de transport aérien afférents à cette utilisation, notamment en ce qui concerne les dommages causés aux tiers et aux personnes transportées ainsi que le remboursement des frais de recherches et de sauvetage des occupants de l'avion.

Les limites des altisurfaces qui sont situées à proximité des lieux habités ou fréquentés doivent être matérialisées et signalées sur place à l'attention du public. Celles situées loin des lieux habités ou fréquentés doivent, sauf impossibilité matérielle, être signalées sommairement sur place.

L'obligation de mettre en place et d'entretenir la signalisation prévue ci-dessus doit faire l'objet d'un engagement souscrit par **la personne ayant la jouissance du terrain** ou par toute autre personne qui accepterait de se substituer à elle à cet effet.



7- Emport d'oxygène

NCO.OP.190 - Utilisation de l'oxygène de subsistance

*Le pilote commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr de l'aéronef en vol, lui-même et les membres de l'équipage de conduite **utilisent** de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude- pression de la cabine dépasse 10 000 ft pendant plus de 30 minutes, et chaque fois que l'altitude cabine est supérieure à 13 000 ft.*

NCO.IDE.A.155 - Oxygène de subsistance — avions non pressurisés

*a) Les avions non pressurisés volant à des altitudes pour lesquelles une alimentation en oxygène est requise **sont équipés** d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.*

*b) Les avions non pressurisés volant à des altitudes supérieures à 10 000 ft **transportent** suffisamment d'oxygène pour alimenter:*

1) tous les membres d'équipage et au moins 10 % des passagers pour toute période supérieure à 30 minutes lorsque l'altitude-pression se situe entre 10 000 ft et 13 000 ft et,

2) tous les membres d'équipage et passagers en permanence lorsque l'altitude-pression est supérieure à 13 000 ft.



8- Emport d'équipements

L'Article 4 de l'arrêté du 2 février 2004 précisait mais il a été abrogé.

Administrativement l'arrêté de 1963 prévaut (page 21...)

Pour tout vol comportant un atterrissage en montagne, l'emport des objets suivants est recommandé :

- un poste de secours émetteur-récepteur VHF,
- un téléphone portable.

En outre, pour tout vol comportant **un atterrissage sur sol enneigé**, l'emport des objets suivants est **obligatoire** :

- une pelle et une corde,
- des vêtements chauds et une couverture de survie,
- des raquettes ou des skis.

et l'emport des objets suivants est **recommandé** :

- une trousse à secours (**attention le NCO.IDE.A.145 le rend obligatoire**)
- une trousse d'outillage devant permettre un dépannage de fortune,
- un piolet,
- des vivres et boissons pour une journée complète,
- un réchaud avec combustible et une boîte d'allumettes ou un briquet,
- un couteau et des bougies.



9- Fiche de circuit

Les pilotes commandants de bord doivent déposer une “fiche de circuit” précisant l’horaire et l’itinéraire détaillé du vol auprès de la personne ou de l’organisme qui aura, le cas échéant à alerter les autorités chargées des recherches et du sauvetage en montagne.

La fiche peut être remplacée par un plan de vol.

Il est important de préciser toutes les altisurfaces **susceptibles** d’être utilisées et de ne pas aller sur des terrains non mentionnés...

Cette fiche doit être remise à une personne de confiance pouvant donner l’alerte à partir d’une certaine heure si vous n’êtes pas rentrés.

Si vous changez de plan, vous devez informer celui qui sera chargé de déclencher l’alerte...



QUESTIONS / DISCUSSIONS ?