



REGLEMENTATION DU VOL EN MONTAGNE

REGLEMENTATION DU VOL EN MONTAGNE

Date dernière mise à jour : 1er mars 2022

Par : Axel VALAT

Contributeur(s) : Axel VALAT A.SIBILLE

Crédits photos :





Sommaire

- 1. Qualification vol montagne**
- 2. Qualification vol montagne restreinte**
- 3. Autorisation d'accès**
- 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

Privilèges (Cf. FCL.815)

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

Il faut comprendre « décoller et atterrir depuis des plateformes classées Altisurfaces par arrêtés préfectoraux. l'AIP partie 3 « Aérodomes », AD 1.8 « Répertoire 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 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 dans la précédente durée de validité

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- Qualification vol montagne restreinte

Délivrance

Le rapport de conversion prévoit une qualification montagne restreinte aux altiports ou altisurfaces pour lesquels **le pilote disposait d'une autorisation de site avant le 8 avril 2018.**

Le pilote doit fournir son carnet de vol avec les autorisations et l'attestation d'un MI qui renouvelle l'autorisation de site.

Validité

La qualification vol montagne restreinte est valable 24 mois.

Prorogation / Renouvellement

6 ATR / DEC dans les 24 derniers mois sur le site concerné

Cette qualification n'est plus délivrée depuis 2018.



3- Autorisation d'accès

L'arrêté est paru le 21 juin 2019... C'est une autorisation franco-française.

Les autorisations d'accès pourront être décernées **sur les altiports uniquement.**

Les formations pourront 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 différentient « neige » et « roues ».

La validité est de 6 mois, renouvelée à chaque utilisation pour une nouvelle période de 6 mois.

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

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

TRANSPORTS

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

NOR : TRAA1818500A

Publics concernés : pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG).

Objet : autorisations d'accès aux altiports.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent arrêté fixe les conditions de formation, de délivrance et de validité des autorisations d'accès aux altiports.

Références : L'arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre des outre-mer et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles D. 232-1, D. 232-6 et D. 232-8 ;

Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 63-279 du 18 mars 1963 relatif au régime des aérodromes et aux servitudes aéronautiques dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 63-927 du 6 septembre 1963 relatif aux conditions de création, de mise en service, d'utilisation et de contrôle des aérodromes dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 80-562 du 18 juillet 1980 modifiant le code de l'aviation civile (troisième partie : Décrets), étendant et adaptant certaines dispositions de ce code aux territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté n° 7090 AC.DIR/INFRA du 25 novembre 1976 portant agrément de l'altiport de Ua-Pou à usage restreint ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réceptions) ;

Vu l'arrêté du 21 avril 1989 portant extension aux territoires d'outre-mer et à Mayotte de textes réglementaires relatifs à l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 16 avril 2007 portant extension aux collectivités d'outre-mer et à la Nouvelle-Calédonie de textes relatifs au personnel navigant de l'aviation civile ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 26 juin 2018,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté fixe les conditions de formation et de délivrance des autorisations d'accès aux aérodromes à usage restreint lorsque ceux-ci ont été qualifiés d'altiport dans leur arrêté d'agrément ou de création.

Art. 2. – Une formation « roues » est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG) à utiliser un altiport donné sauf si le pilote détient la qualification montagne « roues ». Les conditions relatives à cette formation sont fixées en annexe au présent arrêté.

Une formation « skis » est obligatoire pour habilitier le pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG) à utiliser un altiport enneigé donné sauf si le pilote détient la qualification montagne « skis ». Les conditions relatives à cette formation sont fixées en annexe au présent arrêté.

Art. 3. – Le titulaire d'une autorisation de site délivrée dans les conditions fixées par les arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés est réputé détenir l'autorisation d'accès à l'altiport ou aux altiports auxquels il est autorisé à accéder en vertu de ces textes.

Dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur de qualification de vol en montagne MI conformément aux dispositions du paragraphe 1.4.2. de l'annexe au présent arrêté.

Art. 4. – Le titulaire d'une autorisation de site délivrée en Polynésie française avant la date de publication du présent arrêté en application de l'arrêté n° 7090 AC.DIR/INFRA du 25 novembre 1976 susvisé, est réputé détenir l'autorisation d'accès à l'altiport auquel il est autorisé à accéder en vertu de ce texte.

Dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur conformément au *b* du paragraphe 1.4.2. de l'annexe au présent arrêté.

Art. 5. – Les paragraphes 2.9.5, 2.9.8, 6.7 et 6.7.1 à 6.7.3 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réceptions) sont abrogés.

Art. 6. – Les paragraphes 2.8.4, 2.9, 2.9.1, 6.7 et 6.7.1 à 6.7.3 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) sont abrogés.

Art. 7. – Les arrêtés du 2 février 2004 et du 11 mai 2004 relatifs aux formations de site, aux qualifications montagne et aux équipements requis pour le vol en montagne en avion sont abrogés.

Art. 8. – Le quatrième alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 16 avril 2007 susvisé est supprimé pour ce qui concerne son application en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

Art. 9. – Le quatorzième alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 21 avril 1989 susvisé est supprimé pour ce qui concerne son application en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

Art. 10. – Le quinzième alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 21 avril 1989 susvisé est supprimé pour ce qui concerne son application en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

Art. 11. – I. – Les dispositions du présent arrêté s'appliquent en Polynésie française à l'exception de l'article 3. Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à Wallis-et-Futuna.

II. – Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et en Polynésie française, la référence au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 est remplacée par la référence aux règles applicables en métropole en vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Art. 12. – Le directeur de la sécurité de l'aviation civile et le directeur général des outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 21 juin 2019.

*La ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la transition écologique
et solidaire, chargée des transports,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur de la sécurité
de l'aviation civile,
P. CIPRIANI*

*La ministre des outre-mer,
Pour la ministre et par délégation :
Le préfet,
directeur général des outre-mer,
E. BERTHIER*

ANNEXE

CONDITIONS DE FORMATION ET DE DÉLIVRANCE D'UNE AUTORISATION D'ACCÈS À UN ALTIPORT

1.1. Conditions exigées pour la délivrance d'une autorisation d'accès à un altiport

L'autorisation d'accès à un altiport est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

a) Être titulaire d'une licence de pilote d'avion conforme à l'OACI ou d'une LAPL (A) ou d'un brevet et licence de base de pilote d'avion ;

b) Avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation théorique et pratique dispensée soit par un instructeur FI (A) détenteur d'une qualification de vol en montagne soit par un instructeur de qualification de vol en montagne MI et sanctionnée par un instructeur de qualification de vol en montagne MI. Cette formation est basée sur les parties pertinentes du programme de formation de la qualification de vol en montagne du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

c) En Polynésie française, à défaut d'être dispensée et sanctionnée par les instructeurs mentionnés au paragraphe *b*, la formation théorique et pratique est dispensée et sanctionnée par un instructeur FI (A), TRI (A) ou CRI,

détenant une expérience minimale de 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport concerné.

Cette formation est basée sur les spécificités de l'altiport concerné, notamment sur son aérologie et couvre toutes les procédures d'utilisation de l'altiport, les consignes et limitations associées.

1.2. Instructeurs

1.2.1. *Instructeur en vue de la formation*

a) L'instructeur de vol avion FI (A) détenteur d'une qualification de vol en montagne et l'instructeur de qualification de vol en montagne MI sont habilités à dispenser la formation théorique et pratique en vue de la délivrance de l'autorisation d'accès « roues » ou « skis » sur altiport s'ils sont titulaires de la qualification de vol en montagne « roues » ou « skis » correspondant à la formation dispensée.

b) L'instructeur est qualifié sur le type ou la classe d'avion utilisé.

c) En Polynésie française, le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol avion FI (A), d'une qualification d'instructeur de qualification de type TRI (A) ou d'une qualification d'instructeur de classe CRI, détenant une expérience minimale de 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport concerné, est habilité à dispenser la formation théorique et pratique en vue de la délivrance de l'autorisation d'accès « roues » sur l'altiport concerné.

1.2.2. *Instructeur en vue de la délivrance de l'autorisation d'accès à un altiport*

a) Le titulaire d'une qualification d'instructeur de qualification de vol en montagne MI « roues » ou « skis » délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile est habilité à sanctionner la formation théorique et pratique en vue, respectivement, de la délivrance d'une autorisation d'accès « roues » ou « skis » sur altiport.

b) L'instructeur est qualifié pour instruire sur le type ou la classe d'avion utilisé.

c) En Polynésie française, le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol avion FI (A), d'une qualification d'instructeur de qualification de type TRI (A) ou d'une qualification d'instructeur de classe CRI, détenant une expérience minimale de 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport concerné, est habilité à sanctionner la formation théorique et pratique en vue de la délivrance d'une autorisation d'accès « roues » sur l'altiport concerné.

1.3. Vols en solo

Au cours de la formation pratique en vue de la délivrance de l'autorisation d'accès « roues » ou « skis » sur altiport, le pilote peut effectuer des tours de piste seul à bord de l'appareil sur autorisation préalable d'un instructeur de qualification de vol en montagne MI présent sur l'altiport lors de l'exécution de ces vols. Cette autorisation préalable est portée sur le carnet de vol ou sur tout document équivalent.

1.4. Conditions s'attachant à la mention de la formation et à sa validité

1.4.1. *Autorisations*

La mention « Autorisation d'accès à l'altiport de... » est apposée par l'instructeur ayant sanctionné la formation sur le carnet de vol du pilote ou est délivrée sous la forme d'une attestation. L'instructeur y porte le nom de l'altiport, ses références, la date et sa signature.

1.4.2. *Expérience récente*

En vertu de l'autorisation visée au paragraphe 1.4.1, le titulaire ne peut réaliser un atterrissage sur l'altiport en tant que commandant de bord que s'il a effectué au moins un atterrissage en tant que commandant de bord dans les six derniers mois.

a) Dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur de qualification de vol en montagne MI. Ce dernier renouvelle l'autorisation d'accès à l'altiport sur le carnet de vol du titulaire ou sous la forme d'une attestation.

b) En Polynésie française, dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue soit un vol d'entraînement avec un instructeur FI (A), CRI ou TRI (A), détenant une expérience minimale de 1 000 heures de vol en tant que pilote d'avion et ayant effectué 100 atterrissages/décollages sur l'altiport concerné, soit la formation fixée au paragraphe 1.1 de la présente annexe.

L'instructeur renouvelle l'autorisation d'accès à l'altiport sur le carnet de vol du titulaire pour le titulaire ou sous la forme d'une attestation.



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		A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS		
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>		Hauteurs AGL minimales de survol (en pieds). <i>Minimum AGL heights (In feet).</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 monomoteurs à piston <i>Single piston-engined 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 constituting navigation landmarks (non exhaustive representation)</i>		1000 ft		
Parc ou réserve naturelle <i>Park or nature reserve</i>	Étendus Large Très petits Small		(Sauf indication contraire sur la carte) (Unless otherwise stated on the chart)	
Installations portant une marque distinctive <i>Sites with special marking</i>				
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	

Ces documents ont été élaborés bénévolement par des instructeurs montagne expérimentés. Ils sont au service de l'ensemble des pilotes de montagne membres de l'AFPM. Propriété intellectuelle de l'Association Française des Pilotes de Montagne : toute reproduction, utilisation partielle ou totale hors du cadre défini ci dessus sans l'accord de l'AFPM est interdit.



5- Classification des plateformes

Référence:

~~AIP Partie 3 « Aérodomes »~~

~~Sous partie AD 1.3-34 « Répertoire des altisurfaces et altiports »~~

*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 les DSAC. voir cartes VAC*

*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 ou site) et aux avions agréés par l'autorité. voir arrêtés individuels en préfectures ou site AFPM*

Loi 3DS - atterrissages dits "de loisir" en montagne

La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « 3DS » a été publiée au Journal officiel du 22 février 2022.

Le I. 2° de son [article 63](#) modifie, à l'initiative de certains parlementaires, les dispositions du code de l'environnement relatives aux **atterrissages dits « de loisir » en montagne** comme suit :

Section 1 : Interdiction des atterrissages à des fins de loisirs

[Article L363-1](#)

I. - Dans les zones de montagne, l'atterrissage d'aéronefs motorisés à des fins de loisirs, sans débarquement ni embarquement de passagers est interdit, sauf sur un aérodrome au sens de l'article L.6300-1 du code des transports, ainsi que sur les emplacements autorisés par l'autorité administrative.

L'interdiction prévue au premier alinéa du présent I n'est pas applicable aux aéronefs sans personne à bord.

II. – Dans les zones de montagne, le débarquement et l'embarquement de passagers par aéronef motorisé à des fins de loisirs sont interdits, sauf sur un aérodrome au sens de l'article L. 6300-1 du code des transports.

[Article L363-2](#)

La publicité, directe ou indirecte, de services faisant usage des pratiques mentionnées à l'article L. 363-1 est interdite.

Section 2 : Dispositions pénales (inchangées)

[Article L363-3](#)

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende le fait de ne pas respecter l'interdiction mentionnée à l'article L. 363-1.

[Article L363-4](#)

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende le fait de ne pas respecter l'interdiction mentionnée à l'article L. 363-2.

Ces dispositions sont applicables depuis le **22 février** dernier. Nous attirons votre attention sur les conséquences de ces dispositions sur votre activité



6- Responsabilités sur altisurface

Cf AIP 1.1-3 à -5 du 17 juin 2021

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

Article 4 de l'arrêté du 2 février 2004:

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 pharmacie (**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

C'est une obligation - (Cf AIP AD 1.1-5 paragraphe 10.B).

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. (FPL)

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 ou celle qui sera chargé de déclencher l'alerte...

AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION*AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION***AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS**
AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE**1.1.1 CONDITIONS GENERALES****I Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des hélistations****1) Administration des aérodromes**

L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent sur les aérodromes d'intérêt international ou national. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales.

2) Exploitation

L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences du prestataire de navigation aérienne. Pour les aéroports relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris), soit une entité (établissement public ou société) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui-même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome doit disposer :

- soit d'un certificat d'aérodrome délivré en application des articles 34 et 37 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil,
- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément à l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les certificats européens mentionnés précédemment sont délivrés aux aérodromes accueillant un trafic commercial supérieur à 10 000 passagers durant 3 années consécutives.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

3) Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes

Les aéronefs civils ne sont pas autorisés à atterrir sur les aérodromes qui ne sont pas mentionnés dans la présente AIP, sauf en cas d'urgence ou d'autorisation spéciale.

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent à la rubrique "observations" du répertoire AD 1.3 et dans l'AD 2 de chaque aérodrome.

Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

Les modalités de ladite autorisation font soit l'objet de NOTAM lorsque l'autorisation est temporaire, soit l'objet d'une insertion dans la rubrique "observations" du répertoire AD 1.3 lorsque l'autorisation a un caractère permanent.

Les procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées en ENR 1.1.

Des dispositions spécifiques à l'évolution selon les règles de vol à vue en espace aérien français (vol de nuit notamment) sont rappelées en ENR 1.2.

Des dispositions spécifiques à l'évolution selon les règles de vol aux instruments en espace aérien français sont rappelées en ENR 1.3.

1.1.1 GENERAL CONDITIONS**I General conditions under which aerodromes / heliports and associated facilities are available for use****1) Aerodrome administration**

The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority on the aerodromes of international or national interest. The other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities.

2) Operation

The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service provider. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a Company appointed by Law (Aéroports de Paris), or an entity (public or private organisation) contracted by the State to operate the aerodrome, or exceptionally the State itself. For other aerodromes, the operator is either the appropriate person, or an entity to which this entity has entrusted the aerodrome operation.

With the exception of aerodromes for private use, an aerodrome must have :

- either an aerodrome certificate issued pursuant to articles 34 and 37 of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council,
- or, an approval delivered in accordance with the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.

The European certificates mentioned above are issued to aerodromes receiving a commercial traffic exceeding 10 000 passengers for 3 consecutive years.

The list of the aerodromes having a certificate is available in part AD 1.5 of the AIP.

3) General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services

Civil aircraft are not authorised to land on aerodromes which are not listed in this AIP, except in case of emergency or by special authorization.

Restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the "remarks" item in AD 1.3 directories and in the AD 2 section of each aerodrome.

Some aerodromes, which are normally reserved for the exclusive use of government administrations, may with previous authorization by the concerned authorities, be used, on a temporary basis under special circumstances, by aircraft which do not belong to the administrations normally using these aerodromes.

The conditions and items of such authorization are stated by NOTAM when the authorization is temporary, or by an entry in the "remarks" item in AD 1.3 directories when the authorization is of permanent nature.

General air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft are reminded in ENR 1.1.

Specific provisions related to visual flight rules within French airspace (including flights at night) are reminded in ENR 1.2.

Specific provisions related to instrument flight rules within French airspace (including flights at night) are reminded in ENR 1.3.

- à l'intérieur des zones situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971 du ministre chargé des transports, sauf accord de l'autorité responsable de l'aérodrome.

Les hélicoptères sont utilisés sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère. En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélicoptères doivent pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers.

Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélicoptères doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélicoptères, valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les pilotes résidant à Paris ou à l'étranger.

L'habilitation à utiliser les hélicoptères est délivrée pour une période maximale de dix ans renouvelables

- within areas nearby an airfield which are defined by decree of February 22, 1971, except airfield management agreement.

The use of helisurfaces is the responsibility of the helicopter captain or operator. Consequently, helicopter owner or operator must be able to prove an insurance policy or have suretyship adequate for damages to third parties.

Helicopter pilots using helisurfaces must be able to use helisurfaces on national territory, by the "prefet de departement" where pilot reside or by the "prefet de police" for pilot residing in Paris or abroad ;

This license is issued for a maximum of ten years renewable.

9) Altiports

Les altiports sont des aérodromes 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 la DSAC-IR.

Le répertoire en sous-section AD 1.3-3 donne les caractéristiques des altiports.

9) Mountain aerodromes (« altiports »)

Mountain airports are aerodromes with special characteristics, provided in mountains for the needs of air transport operations. Mountain airports are approved for restricted use and are reserved for pilots and aircrafts meeting special requirement as set out by the DSAC-IR.

Mountain airports characteristics are published in a directory in AIP AD 1.3-3 sub section.

10) Altisurfaces

A - DEFINITION

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 et avions satisfaisant aux obligations mentionnées ci-après.

B- UTILISATION

L'utilisation des altisurfaces est soumise aux obligations suivantes :

- arrêté du 12 juillet 1963 relatif aux conditions dans lesquelles les avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome ;
- arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile ;
- arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile ;
- circulaire modifiée N° 341198 du 10 septembre 1981 relative à la qualification Montagne.

Les pilotes privés avions commandants de bord doivent être titulaires de la qualification montagne définie par l'arrêté du 31 juillet 1981 (non professionnels) pour effectuer des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces enneigées ou non, selon que leur qualification comporte ou non l'extension neige.

Les pilotes professionnels commandants de bord doivent être titulaires de la qualification montagne définie par l'arrêté du 31 juillet 1981 (professionnels) pour effectuer des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces enneigées ou non, selon que leur qualification comporte ou non l'extension neige.

Les pilotes détenteurs de titres étrangers commandants de bord doivent obtenir :

- soit la validation de leur titre de spécialité montagne, dans le maintien des limitations éventuelles qu'il comporte,
- soit une autorisation montagne délivrée dans les conditions fixées par la circulaire N° 34198 du 10 septembre 1981.

Avant d'entreprendre un vol comprenant des atterrissages sur des altisurfaces, les pilotes commandants de bord doivent se renseigner sur leur état ainsi que sur les conditions météorologiques intéressant leur utilisation.

Les avions doivent être d'un type agréé par l'administration (Service de la formation aéronautique et du contrôle technique).

En cas de transports de passager, à titre payant ou non, les pilotes commandants de bord doivent avoir utilisé, préalablement, au moins une fois l'altisurface, avec un avion du même type de celui qu'ils utiliseront pour ce transport.

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.

Toutefois, il est admis que le dépôt d'un plan de vol auprès d'un organisme de la circulation aérienne supprime l'obligation du dépôt d'une "fiche de circuit".

10) Mountain airfields (altisurfaces)

A - DEFINITIONS

Mountain airfields are places located in mountains which can be used by some aircraft performing aerial work, charter flights or noncommercial aerial operations. Mountain airfields approvals are granted by means of "arrêtés préfectoraux" (by-laws) and their use is reserved for pilots and aircraft meeting the requirements stated in paragraph 2 below.

B- USE

The use of mountain airfields are subjected to the following requirements :

- decree of July 12, 1963 stating the conditions required for aircraft landing or take-off in mountains, in places which are not aerodromes ;
- decree of July 31, 1981 concerning the licences and ratings of civil aviation commercial crews ;
- decree of July 31, 1981 concerning the licences and ratings of civil aviation non commercial crews ;
- modified circular NR 341198 of September 10, 1981 concerning the "Mountain" rating.

Private pilots in command holding an "airplane" licence must hold the mountain rating as stated by the decree of July 31, 1981 (non commercial), to be allowed to land on or take-off from altisurfaces, with the "snow" extension if the mountain airfield is snow covered.

Commercial pilots in command holding an "airplane" licence must hold the mountain rating as stated by the decree of July 31, 1981 (commercial), to be allowed to land on or take-off from altisurfaces, with the "snow" extension if the mountain airfield is snow covered.

Pilots in command holding foreign documents must obtain :

- either a validation of their mountain rating document, within its original restriction limits if any,
- or a mountain clearance delivered as provided by circular NR 34198 of September 10, 1981.

Before attempting a flight involving landings on mountain airfield, pilots in command must enquire about the condition of such mountain airfield and the relevant weather conditions.

The type of the aircraft must be approved by the administration (Service de la formation aéronautique et du contrôle technique).

If passengers are to be carried, on a paying basis or not, pilots in command must have used the concerned mountain airfield previously at least once, with an aircraft of the same type as will be used for this passenger transportation.

Pilots in command must file a "fiche de circuit" (circuit card) stating the time schedule and detailed route, with the person or organization in charge of alerting mountain search and rescue authorities when required.

However, filing a flight plan with an air traffic organization is admitted as cancelling the "fiche de circuit" filing requirement.

L'utilisation des aéroports à 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 avions devront en outre être pourvus de matériels de signalisation, de secours et de survie tels que spécifiés par les dispositions réglementaires en vigueur.

C - PUBLICATION

Les sites de la FFPLUM et de l'AFPM présentent des informations élaborées par leurs soins concernant les aéroports.

Une liste des aéroports est disponible via le lien suivant : https://www.afpm.fr/Terrains_Montagne.php

Les sites de la FFPLUM et AFPM ne font pas partie du site <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> et n'engagent pas la responsabilité de la DGAC qui ne peut être tenue pour responsable des contenus vers lesquels ces liens pointent. Ils ne visent qu'à permettre aux usagers aéronautiques d'accéder plus facilement à d'autres ressources documentaires.

II Documents appropriés de l'OACI

Les normes et pratiques recommandées de l'annexe 14, volumes I et II sont appliquées dans leur plus grande partie. Les différences qui subsistent sont notifiées en partie GEN 1.7.

1.1.2 UTILISATION DE BASES AERIENNES MILITAIRES

I Utilisation civile de bases aériennes militaires :

NIL.

1.1.3 PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE

1.1.3.1 MISE EN VIGUEUR DES LVP SUR LES AERODROMES FRANCAIS

Généralités

Les principes de base relatifs à la mise en vigueur des LVP sur les aéroports sont définis :

- Pour les aéroports entrant dans le champ européen : dans le règlement (UE) N° 139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du conseil.

- Pour les aéroports soumis à la réglementation nationale : dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports et son annexe (arrêté CHEA).

Principes de base

Afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes, les LVP devront avoir été mises en vigueur dès que la RVR (ou, à défaut, la VIS) et le plafond, s'il est disponible, descendent en-dessous de certains seuils fixés pour chaque aéroport.

Pour les pistes avec approches de précision de CAT II/III, les valeurs choisies ne peuvent toutefois pas être inférieures à 550 m pour la RVR et à 200 ft pour le plafond.

Pour les autres pistes, les LVP se rapportent aux décollages par RVR inférieure à 400 m et sont mises en vigueur dès que la RVR descend en-dessous d'un seuil non inférieur à 400 m.

Ces procédures concernent :

- la préparation des différents services concernés de l'aéroport ;
- la protection contre les intrusions et la circulation au sol ;
- la protection des aires critiques et sensibles de l'ILS et l'application des séparations entre avions qui en découlent ;

The use of mountain airfield is always the responsibility of the aircraft owner or operator who is bound to take out an insurance policy covering the special air transport risks connected with the use of mountain airfield, particularly as regards damages to third parties and persons being transported, and the refunding of the aircraft occupant search and rescue costs.

Besides, aircraft must be provided with signaling, emergency and survival equipment as stated by the regulations in force.

C - PUBLICATION

The FFPLUM and AFPM websites contain information they have themselves established concerning mountain airfields.

A list of mountain airfields is available via the following link : https://www.afpm.fr/Terrains_Montagne.php

The FFPLUM and AFPM websites are not part of the <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> website and do not engage the responsibility of the DGAC, which cannot be held responsible for their contents. They are only intended to provide airspace users with easier access to other documentary resources.

II Applicable ICAO documents:

Standards and recommended practices are applied in accordance with ICAO annex 14, volumes I and II in their most important part. Therefore, differences are notified in part GEN 1.7.

1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES

I Civil use of military air bases :

NIL.

1.1.3 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

1.1.3.1 LVP ENFORCEMENT ON FRENCH AERODROMES

General

The basic principles for enforcing aerodrome LVP are defined :

- For aerodromes entering in the scope of the European regulations : in amended Commission regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

- For the aerodromes applying the national regulations : in the Order of 28th August 2003 as last amended, relating to approval conditions and operating procedures for aerodromes and its appendix.

Basics

In order to ensure safe air operations, LVP should be put into use as soon as the RVR (or the VIS) and the ceiling if it is available, fall below certain limits, defined for each aerodrome.

For runways authorised for CAT II/III precision approaches, the selected values cannot be less than 550 m for RVR and 200 ft for ceiling.

For other runways, the LVP (s) are related to TKOF with RVR less than 400 m and are used as soon as the RVR drops below a limit not less than 400 m.

These procedures concern :

- preparing the relevant services of the aerodrome ;
- anti-intrusion protection and ground traffic ;
- protecting critical and sensitive ILS areas and the applying of resulting separations between aircraft ;



QUESTIONS / DISCUSSIONS?

Association Française des Pilotes de Montagne

Ces documents ont été élaborés bénévolement par des instructeurs montagne expérimentés. Ils sont au service de l'ensemble des pilotes de montagne membres de l'AFPM.
Propriété intellectuelle de l'Association Française des Pilotes de Montagne : toute reproduction, utilisation partielle ou totale hors du cadre défini ci dessus sans l'accord de l'AFPM est interdit.