

# Livre I AÉRONEFS

## Titre III CIRCULATION DES AÉRONEFS

Chapitre II ATERRISSAGE

A. 132.200-01

Arrêté du 12 juillet 1963

ARRÊTÉ

A. 132.200-01

Arrêté du 12 juillet 1963

RELATIF AUX CONDITIONS DANS LESQUELLES CERTAINS AVIONS PEUVENT ATERRIR OU DÉCOLLER EN MONTAGNE AILLEURS QUE SUR UN AÉRODROME

(0 du 14 juillet 1963)

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS ET LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

Vu le code de l'aviation civile et commerciale; Vu le code des douanes;

Vu le décret n° 59-92 du 3 janvier 1959 relatif au régime des aérodromes et aux servitudes aéronautiques, et notamment son article 4

[2e alinéa] 111;

Vu le décret n° 63-686 du 12 juillet 1963 relatif aux atterrissages et décollages de certains avions en montagne ailleurs que sur un aérodrome;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne en date du 9 novembre 1962,

ARRÊTENT:

Article premier. - Certains avions effectuant du travail aérien, du transport à la demande ou des opérations aériennes non commerciales peuvent atterrir ou décoller en montagne sur des emplacements appelés avi-surfaces, dans les conditions définies ci-après.

### TITRE PREMIER Avi-surfaces

Art. 2. - Les avi-surfaces peuvent être en sol naturel ou enneigées (champs de neige, névés ou glaciers).

Art. 3. - Sauf pour les avions appartenant à l'État, les vols de recherche et d'essai des avi-surfaces ne pourront être exécutés qu'avec une autorisation préalable du préfet du département intéressé, délivrée après avis technique du chef de district aéronautique, et dépôt du programme de vol.

1. Abrogé par le décret n° 67-334 du 30 mars 1967 portant codification (2<sup>e</sup> partie, art. 2), repris à l'article R. 132-1, alinéa 2 du code de l'aviation civile.

2. Abrogé par le décret n° 67-335 du 30 mars 1967 portant codification (3<sup>e</sup> partie, art. 2), repris aux articles D. 132-4 et D. 132-5 du code, mentionné au (1) ci-dessus.

Art. 4.- Dans chaque département intéressé, des arrêtés préfectoraux pris après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air, agréent les emplacements pouvant être utilisés comme avi-surfaces.

L'interdiction d'utiliser une avi-surface intervient dans les mêmes formes; elle peut également faire l'objet d'une décision du ministre chargé de l'aviation civile.

Les arrêtés préfectoraux précisent, s'il y a lieu, les restrictions particulières d'utilisation.

Art. 5. - L'agrément d'une avi-surface est subordonné à l'accord écrit des personnes physiques ou celles ayant la jouissance du terrain.

Cet accord doit spécifier que l'avi-surface:

- Est utilisable par tout avion sous réserve des prescriptions du présent arrêté concernant le matériel et la qualification du commandant de bord;

Est accessible en permanence aux autorités chargées de la vérification des conditions de son utilisation.

L'engagement prévu à l'article 7 ci-dessous doit être annexé à l'accord susvisé.

Art. 6. - Les arrêtés préfectoraux agréant les avi-surfaces doivent être affichés dans les mairies, sur les aérodromes voisins et, éventuellement, aux bureaux des guides de la région. Ils doivent également être communiqués aux syndicats d'initiative intéressés.

Art. 7. - Les limites des avi-surfaces qui sont situées à proximité des lieux habités ou fréquentés (stations hivernales, estivales, remontées mécaniques, pistes de ski, etc.) doivent être matérialisées et signalées sur place à l'attention du public.

Les avi-surfaces 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 au premier alinéa 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.

# Livre I AÉRONEFS

## Titre III CIRCULATION DES AÉRONEFS

### Chapitre II ATERRISSAGE

A. 132.200-01 Arrêté du 12 juillet 1963

#### ARRÊTÉ

Cette signalisation, et éventuellement tout dispositif complémentaire clé balisage de l'avi-surface qui serait prévu ultérieurement, devra avoir fait l'objet, préalablement à sa mise en place, d'un accord du ministre chargé clé l'aviation civile. À cet effet, les dispositions envisagées seront soumises au préfet.

#### TITRE II

##### **Pilotes - Dispositions particulières**

à prendre avant le vol

Art. 8.- Pour effectuer clés atterrissages et décollages en montagne, le pilote commandant de bord doit être titulaire d'une qualification spéciale attestant son aptitude; mention de cette qualification est portée sur sa licence.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixera les modalités selon lesquelles seront délivrées les qualifications.

En attendant, des autorisations en tenant lieu pourront, à titre transitoire, être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les détenteurs de licences étrangères justifiant de l'aptitude et de l'expérience requises pourront obtenir des autorisations leur accordant les mêmes possibilités.

Art. 9. - Avant d'entreprendre un vol comprenant des atterrissages sur des avi-surfaces, le pilote commandant clé bord doit se renseigner sur leur état ainsi que sur les conditions météorologiques intéressant leur utilisation.

L'utilisation de ces avi-surfaces a toujours lieu sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef ou de son exploitant.

Art. 10.- Dans le cas de transports de passagers, à titre onéreux ou non, le pilote commandant de bord doit avoir utilisé, préalablement, au moins une fois l'avi-surface, avec un avion du même type que celui qu'il utilisera pour ce transport.

Art. 11.- Le pilote commandant de bord doit établir une « fiche de circuit » précisant l'horaire et l'itinéraire détaillés du vol ainsi que les avi-surfaces qu'il se propose d'utiliser. Il doit déposer cette fiche auprès de la personne ou de l'organisme qui aura, le cas échéant, à alerter les autorités chargées des recherches et sauvetage en montagne.

Il est tenu également d'avertir sans délai cette personne ou cet organisme clé la bonne exécution de son circuit.

Art. 13.- Tout exploitant ou propriétaire d'avion est tenu clé souscrire une assurance couvrant les risques spéciaux de transport aérien afférents à l'utilisation des avi-surfaces, 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.

Art. 14. - Les avions en provenance de l'étranger doivent, avant d'atterrir sur une avi-surface, avoir accompli les formalités d'entrée en France sur un aérodrome disposant des services de contrôle aux frontières.

Les avions décollant d'une avi-surface et se rendant à l'étranger doivent également se poser sur un aérodrome disposant clés mêmes services en vue d'accomplir les formalités de sortie de France.

#### TITRE III

##### **Avions et équipements spéciaux**

Art. 15.- Les avions utilisés pour effectuer clés atterrissages et décollages en montagne doivent être d'un type agréé pour cet usage par le ministre chargé de l'aviation civile.

Des documents annexés au certificat de navigabilité clé ces avions doivent mentionner l'aptitude de l'appareil à cette utilisation et définir éventuellement les consignes et limitations spéciales d'emploi clans ce cas.

Art. 16.- Ces avions devront en outre être pourvus clé matériels de signalisation, clé secours et clé survie définis en annexe au présent arrêté.

Art. 17.- Des instructions préciseront en tant que de besoin les modalités d'application du présent arrêté.

**Arrêté du 2 février 2004 publié au J.O. le 13 Mars applicable le 13 Juin 2004**

Arrêté du 2 février 2004 Relatif aux formations de site, aux qualifications montagne et aux équipements requis pour le vol en montagne en avion.

**Qualifications montagne**

Une qualification montagne « roues » autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces et les altiports.  
Une qualification montagne « skis » autorise le pilote d'avion à utiliser les altisurfaces enneigées et les altiports enneigés.

**Formations spéciales**

Les formations spéciales s'appliquant à certaines circonstances de vol sont décrites au présent paragraphe.

*Formations de site*

Une formation de site « roues » est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion à utiliser une altisurface ou un altiport donné sauf si le pilote détient la qualification montagne « roues ». Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

Une formation de site « skis » est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion à utiliser une altisurface enneigée ou un altiport enneigé donné sauf si le pilote détient la qualification montagne « skis ». Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté.

*Qualification montagne avion*

Pour obtenir l'une des qualifications montagne, le candidat doit remplir les conditions qui sont fixées par arrêté.

Le titulaire de la qualification montagne « roues » est habilité à effectuer sur avion des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces ou des altiports.

Le titulaire de la qualification montagne « skis » est habilité à effectuer sur avion des atterrissages ou des décollages sur des altisurfaces ou des altiports enneigés.

*Validité de la qualification*

La qualification montagne est valide tant que la licence du pilote qui la détient est valide.

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 , 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, une trousse d'outillage devant permettre un dépannage de fortune de l'avion, un piolet, des vivres et des boissons pour une journée complète, un réchaud avec combustible, une boîte d'allumettes ou un briquet, un couteau, des bougies.

L'arrêté du 6 novembre 1987 relatif aux conditions d'obtention de la qualification montagne est abrogé.

Les titulaires d'une autorisation de site altiport sont réputés détenir la formation de site exigée au titre du présent arrêté et sont soumis aux conditions d'expérience récente prévues par le présent arrêté.

Les titulaires de la qualification montagne obtenue avant l'entrée en vigueur du présent arrêté sont réputés détenir la qualification montagne « roues » prévue par le présent arrêté. Cette qualification est apposée, à la demande du titulaire, sur la licence à l'occasion de la première prorogation ou du premier renouvellement de l'une quelconque des qualifications de classe ou de type détenues.

Les titulaires de la qualification montagne comportant l'extension neige obtenue avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, sont réputés détenir les qualifications montagne « roues » et « skis » prévues par le présent arrêté. Cette qualification est apposée, à la demande du titulaire, sur la licence à l'occasion de la première prorogation ou du premier renouvellement de l'une quelconque des qualifications de classe ou de type détenues.

## Formation de site et qualification montagne

### 1.1. Généralités

Les formations de site et les qualifications montagne visées par les arrêtés du 31 Juillet 1981 susvisés et par le paragraphe FCL 1.017 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé sont régies par les présentes annexes.

### 1.2. Conditions de délivrance des formations de site et des qualifications montagne.

#### 1.2.1. Conditions exigées pour la délivrance des formations de site

La formation de site est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

a) sur altiport ou sur altisurface, être titulaire de la licence de pilote professionnel d'avion délivrée ou validée par l'autorité française ou d'une licence de pilote privé d'avion, délivrée par un Etat membre de la communauté européenne ou partie à l'espace économique européen, par la Confédération suisse ou validée par l'autorité française. Le titulaire du brevet et d'une licence de base de pilote d'avion peut seulement être candidat à une formation de site sur altiport.

b) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation de site, dispensée par un instructeur de vol montagne ou un instructeur en vue de la formation de site et sanctionnée par un instructeur de vol montagne. Cette formation est basée sur le programme de formation de la qualification montagne.

#### 1.2.2. Conditions exigées pour la délivrance des qualifications montagne

La qualification montagne est délivrée au candidat qui remplit les conditions suivantes :

c) être titulaire d'une licence de pilote professionnel d'avion délivrée ou validée par l'autorité française, ou d'une licence de pilote privé avion, délivrée par délivrée par un Etat membre de la communauté européenne ou partie à l'espace économique européen, par la Confédération suisse ou validée par l'autorité française ;

d) Avoir suivi de manière satisfaisante et complète une formation à l'une des qualifications montagne, conforme aux programmes « formation roues » ou « formation skis » définis au paragraphe 1.10 de la présente annexe, dispensée par un instructeur de vol montagne ;

e) Satisfaire à une épreuve d'aptitude conforme au paragraphe 1.6. de la présente annexe.

Il est délivré une qualification montagne « roues » ou une qualification montagne « skis » pour les titulaires de licences françaises ou une attestation donnant aux titulaires de licences étrangères les privilèges correspondants.

#### 1.2.3. Conversion d'une licence de pilote d'avion en licence FCL1 de membre d'équipage de conduite d'avions.

Dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote de membre d'équipage de conduite d'avions conforme aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé (FCL1) sur la base d'une licence de pilote d'avion conforme aux dispositions des arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés, la qualification montagne portée sur la licence de pilote d'avion est reportée sur la licence FCL1 de membre d'équipage de conduite d'avions.

### 1.3. Instructeurs

#### 1.3.1. Instructeur en vue de la formation de site.

Le titulaire de la qualification d'une qualification d'instructeur de vol avion (FI(A)) conformément aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est habilité à dispenser la formation théorique et pratique en vue de la délivrance de la formation de site « roues » ou « skis » sur altiport s'il est titulaire de la qualification montagne « roues » ou « skis » correspondant à la formation dispensée.

### 1.3.2. Qualifications d'instructeur de vol montagne « roues » ou « skis »

Une qualification d'instructeur de vol montagne « roues » ou « skis » est obligatoire pour :

Dispenser les formations de site « roues » ou « skis » sur altisurface ;

Sanctionner la formation théorique et pratique en vue de la délivrance des formations de site « roues » ou « skis » sur altiport et sur altisurface ;

Pour dispenser la formation théorique et pratique en vue de la délivrance des qualifications montagne "roues" ou "skis". Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol montagne est en outre habilité à dispenser les formations de site sur altiport.

Le candidat à une qualification d'instructeur de vol montagne doit remplir les conditions suivantes :

- a) être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol avion (FI(A)) conformément aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé ;
- b) être titulaire de la qualification montagne « roues » ou « skis » correspondant à la formation dispensée
- c) avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation à l'instruction au vol en montagne « roues » ou « skis » approuvée dans un organisme approuvé ;
- d) satisfaire à une épreuve d'aptitude assurée par un examinateur désigné conformément à la procédure décrite au ( c ) du paragraphe FCL 1.030 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

La qualification d'instructeur de vol montagne est valide tant que la qualification FI(A) de son détenteur est valide.

### 1.4. Vols en solo

Au cours de la formation de site ou à la qualification montagne, le pilote peut effectuer des tours de piste seul à bord de l'appareil sur autorisation préalable de l'instructeur de vol montagne présent sur le site lors de l'exécution de ces vols.

### 1.5. Examineurs de qualification montagne

Les examineurs de qualification montagne doivent être titulaire d'une qualification montagne correspondant à celle pour laquelle ils sont autorisés à conduire l'épreuve d'aptitude et détenir les privilèges d'instruire en vue de l'obtention de cette qualification. Ils sont habilités dans les conditions fixées au paragraphe FCL 1.030 de l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé.

Les privilèges d'un examinateur de la qualification montagne sont de conduire les épreuves au sol et en vol en vue de l'obtention de la qualification montagne ainsi que de conduire l'épreuve pratique d'aptitude en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol montagne.

### 1.6. Déroulement de l'épreuve d'aptitude en vue de l'obtention des qualifications montagne.

L'épreuve d'aptitude se compose d'épreuves au sol et en vol. Elle est assurée par un examinateur de qualification montagne. L'Autorité notifie à chaque candidat le nom de l'examineur qu'elle a désigné à cet effet.

L'épreuve au sol est orale. Elle se présente sous la forme de questions préparées par l'examineur et auxquelles le candidat doit répondre soit oralement, soit en s'exprimant à l'aide de schémas ou de dessins.

Concernant la qualification montagne « roues », le programme doit être conforme au programme figurant au titre I – Instruction au sol partie Formation roues du paragraphe 1.10 de la présente annexe.

Concernant la qualification montagne « skis », le programme doit être conforme au programme figurant au titre I – Instruction au sol partie Formation roues du paragraphe 1.10 de la présente annexe.

A l'issue de l'épreuve au sol, le candidat est déclaré apte ou inapte à subir l'épreuve pratique en vol.

L'épreuve pratique en vol consiste en un parcours déterminé par l'examineur.

Concernant la qualification montagne « roues », le candidat doit effectuer une navigation comportant deux étapes sur des altisurfaces différentes de celle du départ et dont l'une ne doit pas être, si possible, familière au candidat.

Concernant la qualification montagne « skis », le candidat doit effectuer une navigation comportant deux étapes sur des altisurfaces enneigées différentes de celle du départ et dont l'une ne doit pas être, si possible, familière au candidat et dont au moins un atterrissage sur glacier.

## **1.7. Conditions s'attachant à la mention de la formation de site et à sa validité**

### *1.7.1. Autorisations*

Pour le titulaire d'une licence délivrée par l'autorité française, la mention « Autorisation d'accès au site de ..... » est apposée par l'instructeur de vol montagne sur le carnet de vol du pilote à l'issue de la formation de site. L'instructeur y porte le nom du site, ses références, la date et sa signature.

Pour le titulaire d'une licence de pilote privé avion délivrée par un Etat de la communauté européenne ou partie à l'espace économique européen ou par le Confédération suisse ou d'une licence de pilote d'avion validée, l'autorisation d'accès au site est délivrée par l'instructeur de vol montagne sous la forme d'une attestation, à l'issue de la formation de site.

L'instructeur y porte le nom du site, ses références, la date et sa signature.

Un pilote peut détenir en même temps, concernant les altisurfaces, seulement deux autorisations telles que visées par le présent paragraphe, en état de validité.

### *1.7.2. Expérience récente*

En vertu de l'autorisation visée au paragraphe 1.7.1. , le titulaire ne peut réaliser un atterrissage sur le site 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 défaut, le titulaire doit effectuer un vol d'entraînement avec un instructeur de vol montagne. Ce dernier renouvelle l'autorisation d'accès au site sur le carnet de vol du titulaire pour le titulaire d'une licence française ou sous la forme d'une attestation dans les autres cas.

## **1.8. Validité des qualifications montagne**

La validité des qualifications montagne est celle prévue aux paragraphes 6.7.3. des arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés.

## **1.9. Délivrance de la qualification montagne**

A l'issue de la réussite à l'épreuve d'aptitude, l'examineur, après avoir contrôlé que le candidat remplit toutes les conditions exigées pour la délivrance de la qualification, délivre à celui-ci un certificat provisoire valable deux mois lui permettant d'exercer sur le territoire national les privilèges attachés à cette qualification, dans l'attente de la délivrance de la qualification par le ministre chargé de l'aviation civile.

## 1.10. Programme de formation à la qualification montagne.

Les programmes des « formations roues » ou « formations skis » requises au § 1.2.2. du présent arrêté figurent dans le tableau suivant :

### Instruction au sol

Equipement : formation roues et skis

Equipement personnel pour entreprendre le vol  
Equipement de l'avion pour entreprendre le vol

Aérotechnique : formation roues

Technique de l'approche et de l'atterrissage en montagne

Conduite de l'avion au sol sur différents profils  
Technique du décollage

Performances de l'avion et du moteur en fonction de l'altitude

Aérotechnique : formation skis

Technique de l'approche et de l'atterrissage en montagne

Technique de l'atterrissage avec des skis

Conduite de l'avion au sol avec des skis en fonction de la qualité de la neige

Technique du décollage sur plate-forme enneigée

Performances de l'avion et du moteur en fonction de l'altitude

Réglementation : formation roues et skis

Formation de site/qualification montagne

Réglementation des survols

Classification des plates-formes

Responsabilité du commandant de bord

Responsabilité de l'exploitant de la plate-forme

Le plan de vol

Formation skis : certification des avions utilisés avec des skis

Aérologie : formation roues et skis

Mouvement de la masse d'air

Conséquences sur le vol

Météorologie : formation roues et skis

Influence du relief sur le déplacement des fronts

Altimétrie

## Aéromédecine : formation skis

Le froid

La nourriture

L'hypoxie

La luminosité

La déshydratation

La fatigue

Les effets de la turbulence en altitude

## Navigation : formation roues et skis

Cheminement

L'estime

Franchissement du relief

Cheminement dans les vallées

Détection des obstacles artificiels (lignes haute tension, remontées mécaniques, câbles de descente de bois, etc...)

## Connaissance de la montagne : formation skis

Connaissance de la neige et estimation en vol

Connaissance du glacier

Vie du glacier

Formation des crevasses

Ponts de neige

Avalanches, leur formation et les dangers

## Survie : formation skis

Manière de survivre (aspect psychologique)

Utilisation des équipements

Procédure de désenneigement de l'avion

Construction d'un abri

Comment se nourrir.

## Instruction en vol

Navigation : formation roues et skis

Cheminement dans les vallées

Passage des cols et crêtes

Demi-tour dans les vallées étroites

Choix du trajet en fonction de l'aérologie

Lecture de carte

Arrivée et reconnaissance : Formation roues et skis

Choix de l'altitude d'arrivée

Choix du circuit d'arrivée et de survol

Définition du circuit d'atterrissage

Observation de l'aérologie

Estimation de la longueur de piste

Estimation du profil de la piste (pente et dévers).

Observation du trafic

Définition des références pour l'atterrissage (point d'aboutissement de la trajectoire et point d'impact

Détermination de l'altitude du tour de piste.

Choix de la vitesse en finale en fonction du profil de la plate-forme

Formation skis :

Choix de l'axe de décollage

Choix de l'axe d'atterrissage

Choix de la zone de stationnement

Observation des obstacles (crevasses, ponts de neige, avalanche)

Estimation de la qualité de la neige

Observation du chemin pour se rendre à un refuge en fonction de la zone prévue pour l'atterrissage

Approche et atterrissage : formation roues et skis

Respect de l'altitude de tour de piste

Précision de la tenue de la pente de descente (pente de descente associée aux références définies)

Correction sur la pente d'approche (précision et rapidité)

Atterrissage (précision de l'arrondi et de l'impact par rapport aux références choisies)

Formation roues :

Conduite au sol (souplesse dans l'utilisation de la puissance) sur différents profils

Arrêt de l'avion (stationnement en fonction du profil de la piste, du trafic, etc...)

Formation skis :

Conduite de l'avion sur différentes neiges et différents profils de plates-formes

Stationnement de l'avion en fonction de la qualité de la neige et du profil de la plate-forme

Exécution du virage en fonction de la qualité de la neige et du profil de la plate-forme

Décollage : formation roues et skis

Sécurité (observation de l'axe d'approche et notion de durée de l'observation)

Alignement sur la piste

Tenue de l'axe au cours du décollage

Choix et exploitation des repères de l'axe de décollage

Formation skis :

Accélération en fonction de la qualité de la neige

Décollage court

Décollage sans attaque oblique des skis

Survie : formation skis

Utilisation des raquettes

Utilisation de la signalisation