

NOTE AFPM SUR LES AUTORISATIONS D'ACCES ALTIPORT EN FRANCE METROPOLITAINE

10/8/2024

Les autorisations d'accès aux altiports sont encadrées par l'arrêté du 21 juin 2019, qui a été modifié par l'arrêté du 7 juillet 2023 publié au JORF le 25 juillet 2023. Cette nouvelle version de l'arrêté entre en vigueur le 24/10/2023.

Les principales modifications sont les suivantes :

- **Le candidat** à cette formation doit être titulaire d'une licence de pilote OACI ou d'une licence LAPL(A)
- **Pour les instructeurs**, l'autorisation d'accès est délivrée pour un altiport donné, soit sur roues, soit sur skis ; il n'existe pas de limitation du nombre d'autorisations d'accès. Cette autorisation est limitée à l'avion de la classe ou du type présentant des performances similaires à l'avion sur lequel a été effectuée et sanctionné la formation ou le complément de formation (voir arrêté, §1.4.1 de l'annexe I).
- **Pour les instructeurs**, les formations à l'autorisation d'accès et au complément doivent être réalisées au sein d'un ATO ou d'un DTO : il n'est donc plus possible de réaliser cette formation en tant qu'instructeur isolé. **Le programme de formation est défini à l'annexe II de l'arrêté.**
 - Une formation initiale est réalisée par un FI(A) qualifié montagne ou un MI et délivré obligatoirement par un MI
 - Un complément de formation vers un autre type d'avion ou une autre classe, pour un altiport dont le candidat détient déjà une autorisation d'accès, peut être réalisée et délivrée par un MI ou un FI(A) qualifié montagne.
 - **Aucune formation ne peut être délivrée par un CRI ou un TRI qualifié montagne qui n'est pas MI.**
- **L'organisme de formation archive** les livrets de progression pour la délivrance initiale ou le renouvellement d'une autorisation d'accès, les autorisations d'effectuer des vols en solo pendant la formation, les autorisations délivrées au sein de l'organisme, l'information sur les progrès individuels du candidat (livret de progression), l'information sur la validité de la licence et du certificat médical associé. L'arrêté ne précise pas la durée d'archivage. En attente d'éventuelles ces éléments pourront être conservés 3 ans après la fin de la formation initiale ou de la formation pour renouvellement, comme c'est le cas pour les archives des autres formations dispensées par les ATO/DTO.
- **A partir du 25/10/2023, la validité des autorisations d'accès est de 2 atterrissages en tant que CDB sur l'altiport considéré, dans les 9 derniers mois. Cette règle s'appliquera également à cette date aux autorisations d'accès existantes.**

- Les autorisations d'accès délivrées suivant l'arrêté du 31/7/1981, donc avant le 24 octobre 2023, restent valables. Dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente de son autorisation d'accès délivrée avant ou après le 24/10/2023, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur MI ou un instructeur FI(A) titulaire d'une qualification montagne suivant le a) du paragraphe 1.4.2 de l'annexe I de l'arrêté.
- **Formations débutées avant le 23/10/2023 se poursuivent** dans le cadre de l'arrêté du 21 juin 2019 (donc potentiellement hors ATO/DTO), dans un délai qui ne pourra excéder le 24 juillet 2024. Après le 25/10/2023, elles seront valides tant que le pilote justifiera de deux atterrissages sur l'altiport en tant que CDB dans les 9 derniers mois.

Modifications	Conséquences	Référence de l'arrêté 7/7/2023 (cf suite du document)
Autorisations d'accès délivrées avant le 24/10/2023		
Les autorisations d'accès délivrées suivant l'arrêté du 31/7/1981, donc avant le 24 octobre 2023, restent valables. Dans le cas où le titulaire ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur MI ou un instructeur FI(A) titulaire d'une qualification montagne suivant le a) du paragraphe 1.4.2 de l'annexe I de l'arrêté.	Les autorisations déjà délivrées restent valables. Modalités d'expérience récente modifiées dans la nouvelle version de l'arrêté (cf infra), vol d'entraînement identique entre « anciennes » autorisations et nouvelles (après le 25/10/2023)	Art.1 §4
Formations d'autorisation d'accès débutées avant le 23/10/2023		
se poursuivent dans le cadre de l'arrêté du 21 juin 2019 (donc potentiellement hors ATO/DTO), dans un délai qui ne pourra excéder le 24 juillet 2024.	Veiller à terminer la formation avant le 24/7/2024 A définir par les organismes et les instructeurs isolés.	Art. 3
Autorisations d'accès à partir du 25/10/2023 – Candidats		
Le candidat à cette formation doit être titulaire d'une licence de pilote OACI ou d'une licence LAPL(A) associée à une qualification de classe ou de type correspondant à l'aéronef utilisé	Vérifier que le candidat remplit les conditions Voir infra dans les obligations d'archivage	Art. 1 §2

Autorisations d'accès à partir du 25/10/2023 – Formations		
La formation à l'autorisation d'accès doit être réalisée au sein d'un ATO ou d'un DTO	La formation ne peut plus être effectuée ni sanctionnée par un instructeur isolé. Il serait conseillé de préciser, dans l'autorisation d'accès, la référence du DTO/ATO ayant effectué la formation initiale.	Art. 1 §2
L'autorisation d'accès est délivrée pour un aéroport donné, soit sur roues, soit sur skis ; il n'existe pas de limitation du nombre d'autorisations d'accès. Cette autorisation est limitée à l'avion de la classe ou du type présentant des performances similaires à l'avion sur lequel a été effectuée et sanctionnée la formation ou le complément de formation.	Limitation à une classe ou un type présentant les mêmes performances que lors de la formation - Vigilance sur la question des « mêmes performances », l'expression laisse une marge d'interprétation. - Possibilité d'un complément de formation.	§1.4.1 de l'annexe I
Complément de formation si le pilote souhaite utiliser un avion dont la classe, le type ou les performances diffèrent significativement de celui utilisé pour la formation. L'instructeur MI ou FI(A) qualifié montagne est habilité à délivrer une nouvelle autorisation d'accès à cet aéroport, qui mentionne la classe ou le type d'avion sur lequel a été effectué le complément.	Le FI(A) qualifié montagne peut délivrer une autorisation d'accès sur un nouveau type ou une nouvelle classe, uniquement si le pilote dispose déjà d'une autorisation d'accès à cet aéroport. Il est à noter que ce privilège est limité aux FI(A) qualifiés montagne et aux MI ; les CRI ou TRI qualifiés montagne ne peuvent délivrer une nouvelle autorisation d'accès suite à un complément de formation, ni effectuer le complément de formation. Le complément de formation doit être réalisé en ATO/DTO et archivé. L'autorisation d'accès doit préciser le type / la classe, y compris en cas de complément de formation.	§1.4.1 de l'Annexe I, deuxième alinéa
Programme de formation initiale et de formation complémentaire, à l'annexe II de l'arrêté	Il convient de respecter le programme figurant dans l'arrêté Suivi par un livret de progression.	Annexe II
Lors de la formation, le pilote peut effectuer des tours de piste sur la classe ou le type d'avion utilisé pour la formation, sur autorisation du FI(A) qualifié montagne ou du MI présent sur l'aéroport lors de ces vols. Autorisation portée sur le carnet de vol, emportée par le pilote à chaque vol en solo	Le FI(A) ou le MI autorisant le vol doivent être présents sur place L'autorisation de vol en solo doit être à bord de l'avion pendant le vol.	1.3 de l'annexe I
L'autorisation d'accès délivrée par le MI, ou l'autorisation complémentaire délivrée par le MI ou le FI qualifié montagne, doit être notée dans le carnet de vol, qui doit être à bord de l'avion.	La mention suivante doit figurer dans le carnet de vol : « Autorisation d'accès à l'aéroport de LF... sur [roues/skis] avec [type avion de formation] par [n° et NOM MI/FI(A)QM si complément] DTO/ATO n°, [date et signature MI/FI(A)QM] » Contrôle par les organismes	1.4.1 de l'annexe I, premier alinéa

Autorisations d'accès à partir du 25/10/2023 – Validité		
Le titulaire de l'autorisation d'accès peut réaliser un atterrissage sur altiport en tant que CDB tant qu'il peut justifier d'au moins 2 atterrissages en tant que CDB dans les 9 derniers mois sur un avion de la même classe ou du même type que celui utilisé pour la formation	A partir du 25/10/2023, les autorisations d'accès existantes doivent donc respecter ces conditions d'expérience récente, y compris pour les pilotes détenant les « anciennes » autorisations. A partir du 25/10/2023, les anciennes conditions (1 atterrissage dans les 6 derniers mois) ne sont plus valables.	Art. 1 §5 et §1.4.2 de l'Annexe I
Dans le cas où le titulaire d'une autorisation d'accès délivrée à partir du 24/10/2023 ne remplit pas les conditions d'expérience récente, il effectue un vol d'entraînement conformément au a) du paragraphe 1.4.2 de l'annexe I.	Vol qui peut être réalisé par un MI ou un FI(A) qualifié montagne Vol d'entraînement similaire entre les « anciennes » et les « nouvelles » autorisations d'accès, débutées à partir du 25/10/23.	Art. 1 §4
Autorisations d'accès à partir du 25/10/2023 – Archivage		
L'organisme archive : - les détails des formations et compléments de formation - Les autorisations des vols en solo - Les autorisations d'accès délivrées par l'organisme - l'information sur les progrès individuels du candidat - l'information sur la validité de la licence et du certificat médical du candidat	- registre des autorisations solo en formation d'autorisation d'accès - registre des autorisations d'accès (et compléments) délivrés par la structure - livrets de progression (formation initiale et compléments) - L'arrêté ne précise pas la durée d'archivage, qui devrait être similaire à celle des autres formations (3 ans après la fin de la formation).	Art. 1 §3

Arrêté du 7 juillet 2023 modifiant l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports

NOR : TREA2318007A

ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrrete/2023/7/7/TREA2318007A/jo/texte>

JORF n°0170 du 25 juillet 2023

Texte n° 15

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

Objet : autorisations d'accès aux altiports.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur trois mois après sa publication.

Notice : le présent arrêté modifie certaines dispositions relatives aux conditions de formation, de délivrance et de validité des autorisations d'accès aux altiports.

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

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 6221-1 ;

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

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 31 mai 2023,

Arrêtent :

Article 1

L'arrêté du 21 juin 2019 susvisé est modifié comme suit :

1° Les dispositions de l'article 1er sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 1.-Le présent arrêté fixe, pour les avions et les motoplaneurs (TMG), 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.

« Une autorisation d'accès est délivrée pour chaque altiport donné pour les pilotes ne détenant pas la qualification de vol en montagne " roues " ou " skis " mentionnée aux points FCL. 815 (a) (1) et FCL. 815 (a) (2) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

« Cette autorisation d'accès est limitée à l'avion ou au motoplaneur (TMG) de la classe ou du type présentant des performances similaires à l'avion ou au motoplaneur (TMG) sur lequel a été effectué et sanctionné :

«-la formation mentionnée à l'article 2 ;
«-ou le complément de formation mentionné au paragraphe 1.4.1 de l'annexe I. » ;

2° Les dispositions de l'article 2 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 2.-Pour obtenir une autorisation d'accès à un altiport donné, le pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG), titulaire d'une licence de pilote d'avion conforme aux dispositions de l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ou d'une licence de pilote d'aéronef léger avion (LAPL (A)) en état de validité, effectue une formation soit dans un organisme de formation agréé (ATO) mentionné à la sous-partie ATO de l'annexe VII du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 soit dans un organisme de formation déclaré (DTO) mentionné à la partie DTO de l'annexe VIII de ce même règlement.

« Une formation " roues " est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG) mentionné à l'article 1er à utiliser un altiport donné qui n'est pas enneigé.

« Une formation " skis " est obligatoire pour habiliter le pilote d'avion ou de motoplaneur (TMG) mentionné à l'article 1er à utiliser un altiport donné enneigé.

« Le programme et les conditions relatives à ces formations sont fixés en annexe au présent arrêté. » ;

3° Après l'article 2, sont insérés les articles 2-1 et 2-2 ainsi rédigés :

« Art. 2-1.-L'organisme de formation archive :

« 1° Les détails relatifs aux formations et compléments de formation dispensés en vue de la délivrance ou du renouvellement d'une autorisation d'accès à un altiport donné ;

« 2° Les autorisations d'effectuer des vols en solo délivrées au cours de la formation par un instructeur de qualification de vol en montagne MI ou un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne selon les modalités fixées au paragraphe 1.3 de l'annexe I ;

« 3° Les autorisations d'accès à un altiport délivrées au sein de l'organisme de formation ;

« 4° L'information sur les progrès individuels du candidat ;

« 5° L'information sur la validité de la licence et du certificat médical associé détenus par le candidat.

« Art. 2-2.-Le pilote emporte à chaque vol en solo effectué selon les modalités fixées au paragraphe 1.3 de l'annexe I l'autorisation d'effectuer des vols en solo.

« Le pilote titulaire d'une autorisation d'accès à un altiport en état de validité emporte à chaque vol effectué au départ ou vers l'altiport concerné l'autorisation d'accès à cet altiport. » ;

4° Les dispositions de l'article 3 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 3.-Le titulaire d'une autorisation de site délivrée dans les conditions fixées par les arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés, dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur du présent arrêté, 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 fixées au paragraphe 1.4.2 de l'annexe I, il effectue un vol d'entraînement avec un instructeur de qualification de vol en montagne MI ou avec un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne conformément aux dispositions du a du paragraphe 1.4.2 de l'annexe I au présent arrêté. » ;

5° Le dernier alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

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

6° Après l'article 4, il est inséré un article 4-1 ainsi rédigé :

« Art. 4-1.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder une dérogation aux dispositions du présent arrêté lorsqu'il estime que les personnes soumises aux dispositions du présent arrêté font face à des circonstances exceptionnelles. Ces dérogations ne peuvent être accordées que si elles garantissent un niveau de sécurité acceptable, en étant accompagnées de mesures de réduction de risque si nécessaire. » ;

7° Les dispositions du I de l'article 11 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« I.-A l'exception de l'article 3, les dispositions du présent arrêté sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de l'arrêté du 7 juillet 2023 modifiant l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports.

« Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna dans leur rédaction résultant de l'arrêté du 7 juillet 2023 modifiant l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports. »

Article 2

L'annexe à l'arrêté du 21 juin 2019 susvisé est remplacée par les annexes I et II du présent arrêté.

Article 3

Les formations commencées avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté se poursuivent dans les conditions fixées par l'arrêté du 21 juin 2019 susvisé dans sa rédaction antérieure à celle issue du présent arrêté pendant un délai maximal d'un an à compter de la publication du présent arrêté.

Article 4

I. - Les dispositions du présent arrêté s'appliquent en Polynésie française à l'exception du 4° de l'article 1er.

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent dans les îles Wallis et Futuna.

II. - Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles 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.

Article 5

Le présent arrêté entre en vigueur trois mois après sa publication.

Article 6

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile et la directrice générale 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.

ANNEXE I

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 et dispositions relatives aux formations

1.1.1. 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 aux dispositions de l'annexe 1 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ou d'une LAPL (A) en état de validité associée à une qualification de classe ou de type correspondant à l'aéronef utilisé ;
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 mentionné à la section 10 de la sous-partie J de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011, et sanctionnée par un instructeur de qualification de vol en montagne MI.

c) En Polynésie française, avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation théorique et pratique qui, à défaut d'être dispensée et sanctionnée par les instructeurs mentionnés au paragraphe b, l'est par un instructeur :

-FI (A) mentionné à la section 2 de la sous-partie J de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ; ou

-TRI (A) mentionné à la section 4 de la sous-partie J de l'annexe I du même règlement ; ou

-CRI (A) mentionné à la section 5 de la sous-partie J de l'annexe I du même règlement, 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.

1.1.2. Dispositions relatives aux formations

Les formations théorique et pratique « roues » et « skis » effectuées au sein d'un ATO ou d'un DTO sont basées :

a) Sur les spécificités de l'altiport concerné, notamment sur son aérologie et couvrent toutes les procédures d'utilisation de l'altiport, les consignes et limitations associées ;

b) Sur les performances liées à l'avion ou au motoplaneur (TMG) de la classe ou du type sur lequel est effectuée la formation.

Après avoir évalué les compétences du candidat (aptitudes, connaissances et attitudes),

l'instructeur dispense une formation adaptée basée sur le programme figurant en annexe II.

1.2. Instructeurs

1.2.1. Instructeur chargé 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 mentionnée au paragraphe 1.1.1 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 la classe ou le type de l'avion ou du motoplaneur (TMG) 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 (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, est habilité à dispenser la

formation théorique et pratique mentionnée au paragraphe 1.1.1. c en vue de la délivrance de l'autorisation d'accès « roues » sur l'altiport concerné. Il répond aux exigences fixées au b du paragraphe 1.2.1.

1.2.2. Instructeur chargé 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 mentionnée au paragraphe 1.1.1 en vue, respectivement, de la délivrance d'une autorisation d'accès « roues » ou « skis » sur un altiport donné.

b) L'instructeur est qualifié sur la classe ou le type de l'avion ou du motoplaneur (TMG) 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 (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, est habilité à sanctionner la formation théorique et pratique mentionnée au paragraphe 1.1.1. c en vue de la délivrance d'une autorisation d'accès « roues » sur un altiport donné. Il répond aux exigences fixées au b du paragraphe 1.2.2.

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'avion ou du motoplaneur (TMG) de la classe ou du type sur lequel a été effectuée la formation mentionnée au paragraphe 1.1.1 sur autorisation d'un instructeur de qualification de vol en montagne MI ou d'un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne, présent sur l'altiport lors de l'exécution de ces vols. Cette autorisation est portée sur le carnet de vol ou sur tout document équivalent. Le document sur lequel est portée cette autorisation est emporté par le pilote à chaque vol en solo effectué.

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 ... » sur l'avion ou le motoplaneur (TMG) de la classe ou du type sur lequel a été effectuée ou sanctionnée la formation 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 ses références, le nom de l'altiport, celles de l'avion ou du motoplaneur (TMG) de la classe ou du type sur lequel a été effectuée ou sanctionnée la formation, la date et sa signature.

Le pilote suit un complément de formation selon les modalités prévues au paragraphe 1.1.2 pour obtenir une autorisation d'accès à un altiport donné s'il souhaite utiliser un avion ou un motoplaneur (TMG) dont la classe, le type ou les performances diffèrent significativement de la classe ou du type de l'avion ou du motoplaneur (TMG) utilisé pour la formation à l'autorisation de site. L'instructeur chargé de la formation, qu'il soit instructeur de qualification de vol en montagne MI ou instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne, est habilité à délivrer une nouvelle autorisation d'accès à l'altiport. Celle-ci mentionne la classe ou le type de l'avion ou du motoplaneur (TMG) sur lequel a été effectué le complément de formation.

1.4.2. Expérience récente

En vertu de l'autorisation mentionnée au paragraphe 1.4.1, son titulaire ne peut réaliser un atterrissage sur l'altiport en tant que commandant de bord que s'il a effectué au moins deux atterrissages en tant que commandant de bord dans les neuf derniers mois sur un avion ou un motoplaneur (TMG) de la même classe ou du même type que celui sur lequel la formation mentionnée au paragraphe 1.1.1. b, ou celle mentionnée au paragraphe 1.1.1. c pour la Polynésie française, ou le complément de formation mentionné au paragraphe 1.4.1 a été effectué.

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 ou avec un instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne. L'instructeur qui a effectué le vol d'entraînement, qu'il soit instructeur de qualification de vol en montagne MI ou instructeur FI (A) titulaire d'une qualification de vol en montagne, est habilité à renouveler l'autorisation d'accès à l'altiport sur le carnet de vol de son 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 selon les modalités prévues au paragraphe 1.4.2. a, soit un vol d'entraînement avec un instructeur FI (A), CRI (A) 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 1.1.1 de la présente annexe. L'instructeur est habilité à renouveler l'autorisation d'accès à l'altiport sur le carnet de vol de son titulaire ou sous la forme d'une attestation.

ANNEXE II
PROGRAMME DE LA FORMATION THÉORIQUE ET PRATIQUE EN VUE DE LA DÉLIVRANCE D'UNE
AUTORISATION D'ACCÈS À UN ALTIPOINT

Les thèmes 1 à 5 constituent le programme de la formation théorique et pratique « roues ».
Les thèmes 1 à 6 constituent le programme de la formation théorique et pratique « skis ».

Thème 1-Généralités et bonnes pratiques :

- 1° Délivrance, validité, prorogation et renouvellement d'une autorisation d'accès à un altiport.
- 2° Equipement recommandé.
- 3° Fiche de circuit obligatoire.
- 4° Facteurs humains (difficulté à savoir renoncer).

Thème 2-Pilotage et navigation en région montagneuse :

- 1° Choix de l'itinéraire :
 - itinéraires utilisés pour rejoindre un altiport ;
 - parcs nationaux ou régionaux autour d'un altiport ;
 - zones sensibles autour d'un altiport.
- 2° Altimétrie :
 - altitude densité ;
 - recalage altimètre en l'absence d'indication de QNH.
- 3° Navigation et pilotage dans les vallées :
 - les vallées empruntées pour rejoindre un altiport ;
 - choix du côté (ombre/ soleil) ;
 - obstacles marquants dans les vallées allant vers un altiport.
- 4° Franchissement de cols et de crêtes :
 - techniques de franchissement ;
 - reliefs et cols empruntés pour rejoindre un altiport.
- 5° Application des points 1°, 2°, 3° et 4° à un altiport donné.

Thème 3-Aérologie de montagne et aérologie locale :

- 1° Aérologie de montagne : notions de base.
- 2° Aérologie locale à un altiport donné.

Thème 4-Performances avion et moteur en altitude :

- 1° Augmentation de la vitesse propre avec l'altitude.
- 2° Perte de puissance moteur avec l'altitude.
- 3° Conséquences des points 1° et 2° sur l'estimation des performances spécifiques à un altiport donné.

Thème 5-Reconnaissance, circuit de piste, atterrissage et décollage :

1° Etude exhaustive de la carte VAC d'un altiport donné.

2° Éléments à observer au cours de la reconnaissance :

-nuisances/ obstacles/ trafic/ luminosité ;

-aérologie : vent et turbulence.

3° Prise de décision : décollage et atterrissage possibles.

4° Détermination des points caractéristiques :

-point de toucher ;

-point d'aboutissement (effet du vent) ;

-détermination de la configuration et vitesse finale (majoration liée à la pente).

5° Approche finale :

-trajectoire publiée du tour de piste sur un altiport donné (VAC) ;

-branche d'éloignement et étape de base ;

-début de finale et interception du plan (point de décision) ;

-tenue des paramètres en approche finale (respect du point d'aboutissement) ;

-TEM (gestion des menaces et des erreurs) associé à un altiport donné.

6° Techniques d'atterrissage sur altiport :

-technique de l'arrondi en montagne ;

-conduite avion au sol.

7° Techniques de décollage sur altiport :

-TEM pour le décollage ;

-attente avant le décollage et observation de la finale ;

-décollage trois points (train classique).

Thème 6-Thème spécifique pour la formation « skis » :

1° Influence des caractéristiques de la neige sur la glisse (neige damée).

2° Conséquences pour les atterrissages/ décollages.

3° Contact pour prise d'information sur l'état de la piste.

4° Restrictions d'utilisation de l'altiport concerné.

5° Evolutions d'un avion sur sol enneigé.

6° Absence de freins. Contrôle de la vitesse par variation de puissance.