

REPUBLIQUE FRANCAISE
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

NOR : EQUA 0400224 A

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

Modifié par l'arrêté du 11 mai 2004

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article L.410-1;

Vu l'arrêté du 12 juillet 1963 relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome ;

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

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

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduites d'avions (FCL1) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, dans ses séances du 11 mars 2003 et du 7 octobre 2003.

ARRETE :

Art. 1^{er} - L'annexe au présent arrêté définit les conditions relatives aux formations de site et aux qualifications montagne requises pour le vol en montagne en avion.

Art. 2 - L'annexe de l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié *relatif aux brevets, licences et qualifications des navigateurs non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs)* est modifiée comme il suit :

I - Le paragraphe 2.8.4 est ainsi rédigé :

“ 2.8.4. 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. ”

II. - Il est ajouté les paragraphes 2.9. et 2.9.1. ainsi rédigés:

“ 2.9. Formations spéciales

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

2.9.1. 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 .

III - Au paragraphe 4.6.2., les mots “ - l’utilisation des aérodromes à caractéristiques spéciales (altiports.)” et les mots “ - l’utilisation d’altisurfaces spécifiées ” sont supprimés.

IV - Le titre du paragraphe 6.7. est ainsi rédigé :

“ 6.7. Qualifications montagne avion. ”

V - Le paragraphe 6.7.1. est remplacé par les dispositions suivantes :

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

VI - Le premier alinéa du paragraphe 6.7.2. est remplacé par les dispositions suivantes :

“ 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 ”.

VII - Le paragraphe 6.7.3 - est remplacé par les dispositions suivantes :

“ 6.7.3. Validité de la qualification

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

Art. 3. – L’annexe de 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 réception)* est modifiée comme il suit :

I - Le paragraphe 2.9.5. est remplacé par les dispositions suivantes :

“ 2.9.5. 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 et les altiports enneigés. ”

II - Il est ajouté un paragraphe 2.9.8. ainsi rédigé :

“ 2.9.8. Formations de site.

Une formation de site “ roues ” est obligatoire pour habilitier 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 habilitier le pilote d’avion à utiliser une altisurface ou un altiport enneigé donné sauf si le pilote détient la qualification montagne “ skis ”. Les conditions relatives à cette formation sont fixées par arrêté. ”

III - Le titre du paragraphe 6.7. est rédigé ainsi qu’il suit :

“ 6.7. Qualifications montagne avion. ”

IV - Le paragraphe 6.7.1. est remplacé par les dispositions suivantes :

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

V. – Le premier alinéa du paragraphe 6.7.2. est remplacé par les dispositions suivantes :

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

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

VI - le paragraphe 6.7.3. est remplacé par un paragraphe 6.7.3. ainsi rédigé :

“ 6.7.3. Validité de la qualification

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

Art. 4. - L’article 16 de l’arrêté du 12 juillet 1963 susvisé est ainsi rédigé :

- “ **Art.16.** - 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 boissons pour une journée complète ;
- un réchaud avec combustible ;
- une boîte d'allumettes ou un briquet ;
- un couteau ;
- des bougies. ”

Art. 5. - L'arrêté du 6 novembre 1987 relatif aux conditions d'obtention de la qualification montagne est abrogé.

Art. 6. - Les titulaires d'une autorisation de site sur 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. ”

(arrêté du 11 mai 2004)

A titre transitoire, les pilotes qui à la date d'application du présent arrêté ont débuté la formation de vol en montagne en vue de l'obtention de la qualification montagne prévue par le b) des § 6.7.1 des arrêtés du 31 juillet 1981 précités, à condition de la terminer d'une manière satisfaisante et complète avant le 31 décembre 2004, sont réputés remplir la condition de formation prévue par le b) du paragraphe 1.2.2. de l'annexe du présent arrêté pour l'obtention d'une qualification montagne “ roues ” conforme au présent arrêté.

A titre transitoire, les instructeurs qui à la date d'application du présent arrêté ont débuté l'enseignement homologué prévu à l'article 3 de l'arrêté du 6 novembre 1987 modifié relatif aux conditions d'obtention de la qualification montagne, en vue de l'habilitation à dispenser la formation préalable de vol en montagne, à condition de la terminer d'une manière satisfaisante et complète avant le 31 décembre 2004, sont réputés remplir la condition de formation à l'instruction au vol en montagne “ roues ” prévue par le c) du paragraphe 1.3.2. de l'annexe du présent arrêté pour l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol montagne “ roues ” conforme au présent arrêté.

A titre transitoire, les instructeurs qui à la date d'application du présent arrêté sont titulaires de l'habilitation à dispenser la formation préalable de vol en montagne prévue par l'article 3 de l'arrêté

du 6 novembre 1987 modifié relatif aux conditions d'obtention de la qualification montagne sont réputés détenir les conditions pour l'obtention de la qualification d'instructeur de vol montagne "roues". Ceux qui sont en outre habilités, en vertu du même texte, à dispenser l'instruction correspondant à l'extension Neige sont réputés détenir les conditions pour l'obtention des qualifications d'instructeur de vol montagne "roues" et "skis". La mention de ces qualifications 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 détenues.

(fin de l'amendement du 11 mai 2004)

Art. 7.- Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur dans un délai de trois mois à compter de sa publication.

Art. 8. - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 02 février 2004.

Pour le Ministre et par délégation
Le directeur Général de l'aviation civile
Michel WACHEHEIM

ANNEXE

Formations de site et qualifications 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 la présente annexe.

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 d'une licence de pilote professionnelle 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 d'un 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 :

- a) être titulaire d'une licence de pilote professionnelle d'avion délivrée ou validée par l'autorité française, ou d'une licence de pilote privé 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;
- b) 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 ;
- c) 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 aéroport 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 aéroport et sur altisurface ;
- pour dispenser la formation théorique et pratique en vue de la délivrance des qualification montagne " roues " ou " skis ".

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol montagne est outre habilité à dispenser les formations de site sur aéroport.

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 examinateurs de qualification montagne doivent être titulaires d’une qualification montagne correspondant à celle pour laquelle il 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 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 skis 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 celles 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 celles 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 la 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. Programmes de formation à la qualification montagne.

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

<i>Titre I INSTRUCTION AU SOL</i>	
Formation roues	Formation skis
<i>1. Equipements</i>	
R.1.1 Equipement personnel pour entreprendre le vol.	S.1.1 Equipement personnel pour entreprendre le vol.
R.1.2 Equipement de l'avion pour entreprendre le vol.	S.1.2 Equipement de l'avion pour entreprendre le vol.
<i>2. Aérotechnique</i>	

R.2.1 Technique de l'approche de l'atterrissage en montagne.	S.2.1 Technique de l'approche de l'atterrissage en montagne.
R.2.2 Conduite de l'avion au sol sur différents profils	S.2.2 Technique de l'atterrissage avec des skis.
R.2.3 Technique du décollage.	S.2.3 Conduite de l'avion au sol avec des skis en fonction de la qualité de la neige.
R.2.4 Performances de l'avion et du moteur en fonction de l'altitude.	S.2.4 Technique du décollage sur plate-forme enneigée.
	S.2.5. Performances de l'avion et du moteur en fonction de l'altitude.
<i>3. Réglementation</i>	
R.3.1 formation de site/ qualification montagne	S.3.1 formation de site/qualification montagne
R.3.2 Réglementation des survols.	S.3.2 Réglementation des survols.
R.3.3 Classification des plates-formes.	S.3.3 Classification des plates-formes.
R.3.4 Responsabilité du commandant de bord.	S.3.4 Responsabilité du commandant de bord.
R.3.5 Responsabilité de l'exploitant de la plate-forme.	S.3.5 Responsabilité de l'exploitant de la plate-forme.
R.3.6 Le plan de vol.	S.3.6 Le plan de vol.
	S.3.7 Certification des avions utilisés avec des skis.

<i>4. Aérologie</i>	
R.4.1 Mouvement de masse d'air. R.4.2 Conséquences sur le vol.	S.4.1 Mouvement de masse d'air. S.4.2 Conséquences sur le vol.
<i>5. Météorologie</i>	
R.5.1 Influence du relief sur le déplacement des fronts. R.5.2 Altimétrie.	S.5.1 Influence du relief sur le déplacement des fronts. S.5.2 Altimétrie.
<i>6. Aéromédecine</i>	
	S.6.1 Le froid. S.6.2 La nourriture. S.6.3 L'hypoxie. S.6.4 La luminosité. S.6.5 La déshydratation. S.6.6 La fatigue. S.6.7 Les effets de la turbulence en altitude
<i>7. Navigation</i>	
R.7.1 Cheminement R.7.2 L'estime. R.7.3 Franchissement du relief. R.7.4 Cheminement dans les vallées. R.7.5 Détection des obstacles artificiels (lignes haute tension, remontées mécaniques, câbles de descente de bois, etc.).	S.7.1 Cheminement S.7.2 L'estime. S.7.3 Franchissement du relief. S.7.4 Cheminement dans les vallées. S.7.5 Détection des obstacles artificiels (lignes haute tension, remontées mécaniques, câbles de descente de bois, etc.).
<i>8. Connaissance de la montagne</i>	
	S.8.1 Connaissance de la neige et estimation en vol. S.8.2 Connaissance du glacier. S.8.3 Vie du glacier. S.8.4 Formation des crevasses. S.8.5 Ponts de neige. S.8.6 Avalanches, leur formation et les dangers.
<i>9. Survie</i>	
	S.9.1 Manière de survivre (aspects psychologiques). S.9.2 Utilisation des équipements. S.9.3 Procédure de déenneigement de l'avion. S.9.4 Construction d'un abri. S.9.5 Comment se nourrir.
<i>Titre II INSTRUCTION EN VOL</i>	
Formation roues	Formation skis
<i>I.- Navigation</i>	
R.I.1 Cheminement dans les vallées. R.I.2 Passage des cols et des crêtes. R.I.3 Demi-tour dans les vallées étroites. R.I.4 Choix du trajet en fonction de l'aérologie. R.I.5 Lecture de carte.	S.I.1 Cheminement dans les vallées. S.I.2 Passage des cols et des crêtes. S.I.3 Demi-tour dans les vallées étroites. S.I.4 Choix du trajet en fonction de l'aérologie. S.I.5 Lecture de carte.

<i>II. - Arrivée et reconnaissance</i>	
<p>R.II.1 Choix de l'altitude d'arrivée. R.II.2 Choix du circuit d'arrivée et de survol. R.II.3 Définition du circuit d'atterrissage. R.II.4 Observation de l'aérologie. R.II.5 Estimation de la longueur de piste. R.II.6 Estimation du profil de la piste (pente et dévers). R.II.7 Observation du trafic. R.II.8 Définition des références pour l'atterrissage (point d'aboutissement de la trajectoire et point d'impact). R.II.9 Détermination de l'altitude du tour de piste. R.II.10 Choix de la vitesse en finale en fonction du profil de la plate-forme.</p>	<p>S.II.1 Choix de l'altitude d'arrivée. S.II.2 Choix du circuit d'arrivée et de survol. S.II.3 Définition du circuit d'atterrissage. S.II.4 Observation de l'aérologie. S.II.5 Estimation de la longueur de piste. S.II.6 Estimation du profil de la piste (pente et dévers). S.II.7 Observation du trafic. S.II.8 Définition des références pour l'atterrissage (point d'aboutissement de la trajectoire et point d'impact). S.II.9 Détermination de l'altitude du tour de piste. S.II.10 Choix de la vitesse en finale en fonction du profil de la plate-forme. S.II.11 Choix de l'axe de décollage S.II.12. Choix de l'axe d'atterrissage S.II.13 Choix de la zone de stationnement S.II.14 Observation des obstacles (crevasses, ponts de neige, avalanches). S.II.15 Estimation de la qualité de la neige. S.II.16 Observation du chemin pour se rendre à un refuge en fonction de la zone prévue pour l'atterrissage.</p>
<i>III - Approche et atterrissage</i>	
<p>R.III.1 Respect de l'altitude en tour de piste. R.III.2 Précision de la tenue de la pente de descente (pente de descente associée aux références définies). R.III.3 Corrections sur la pente d'approche (précision et rapidité). R.III.4 Atterrissage (précision de l'arrondi et de l'impact par rapport aux références choisies). R.III.5 Conduite au sol (souplesse dans l'utilisation de la puissance) sur différents profils R.III.6 Arrêt de l'avion (stationnement en fonction du profil de la piste, du trafic, etc.).</p>	<p>S.III.1 Respect de l'altitude en tour de piste. S.III.2 Précision de la tenue de la pente de descente (pente de descente associée aux références définies). S.III.3 Corrections sur la pente d'approche (précision et rapidité) S.III.4 Atterrissage (précision de l'arrondi et de l'impact par rapport aux références choisies). . S.III.5 Conduite de l'avion sur différentes neiges et différents profils de plates-formes. S.III.6 Stationnement de l'avion en fonction de la qualité de la neige et du profil de la plate-forme. S.III.7 Exécution du virage en fonction de la qualité de la neige et du profil de la plate-forme.</p>
<i>IV. – Décollage</i>	
<p>R.IV.1 Sécurité (observation de l'axe d'approche et notion de durée de l'observation). R.IV.2 Alignement sur la piste. R.IV.3 Tenue de l'axe au cours du décollage. R.IV.4 Choix et exploitation des repères de l'axe de décollage.</p>	<p>S. IV.1 Sécurité (observation de l'axe d'approche et notion de durée de l'observation). S.IV.2 Alignement sur la piste. S.IV.3 Tenue de l'axe au cours du décollage. S.IV.4 Choix et exploitation des repères de l'axe de décollage. S.IV.5 Accélération en fonction de la qualité de la neige. S.IV.6 Décollage court. S.IV.7 Décollage sans attaque oblique des skis.</p>

V. – *Survie*

- S.V.1 Utilisation des raquettes.
- S.V.2 Utilisation de la signalisation.