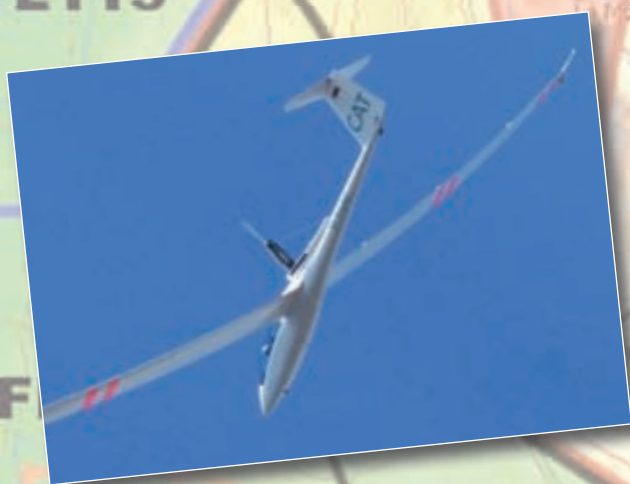


Volez!
l'aéropatistique

vol à voile

Espace aérien

PLANEZ DANS LES ALPES!



Respecter les règles de navigation aérienne dans les Alpes n'est pas une sinécure : régulièrement, bon nombre de pilotes se retrouvent malgré eux en infraction.

Ce genre d'événements (incursions de zones, dépassements de plafonds, non-respect des minimas VMC...) entravent la sécurité de l'ensemble des usagers... sans parler des risques de sanction encourus ! La première partie de ce dossier met à plat l'organisation et les spécificités de l'espace aérien de la région, tout en rappelant les règles de base pour préparer rigoureusement son vol.

DOSSIER : PLANEZ DANS LES ALPES !

Volez!

Planez dans les Alpes !

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Nicolas Vaunois** vous donne des informations détaillées et pratiques.



Les Alpes sont l'un des terrains d'entraînement privilégiés des militaires, et des zones leurs sont réservées. Attention à bien les respecter !
(photo : Dassault Aviation, F. Robineau)

En matière d'espaces aériens, le vol en planeur dans les Alpes rime, a priori, avec facilité : la quasi-totalité des circuits ont les cumulus pour seule limite et aucun aéroport international n'empiète sur la liberté des vélivoles – le plus grand aéroport des Alpes, Gap-Tallard, est entièrement tourné vers les sports aériens. Pourtant, cette liberté n'est qu'apparente. Ici comme ailleurs, il faut bien étudier les cartes aéronautiques avant de se lancer, pour ne pas se retrouver, comme bon nombre de pilotes hélas, en totale infraction ! Combien d'entre eux, grisés par l'aventure d'un vol en montagne, ne se rendent pas compte qu'ils évoluent dans des espaces réservés (IFR, militaires...), jouant avec leur sécurité, mais aussi avec celles des autres usagers ? Rappelons ici les éléments indispensables à prendre en compte pour préparer consciemment vos vols, et présente les spécificités des espaces aériens des Alpes, qu'il vous faudra absolument connaître avant de vous lancer à l'assaut des sommets.

Comment préparer son vol ?

Beaucoup d'entre nous ont tendance à considérer que les informations données lors du briefing (lorsqu'il y en a un...) sont suffisantes. Or, une navigation en planeur se prépare, comme dans toute autre discipline aérienne ; c'est même une obligation réglementaire. La seule différence est qu'on ne connaît pas précisément son itinéraire avant de décoller : raison de plus pour balayer l'information de manière encore plus large !

LES CARTES

Même si les cartes touristiques de l'IGN au 1/250000 sont les plus utilisées par les vélivoles grâce à leur fond de carte qui dessine bien le relief, il est indispensable d'avoir avec soi une « vraie » carte aéronautique.

La référence officielle reste bien sûr la carte SIA au millionième, qui est la seule à reprendre l'ensemble des informations, du sol au FL195. À la même échelle, la Cartabossy est très agréable à lire.

Mention spéciale pour l'alticarte « Vol à Voile Alpes françaises », très lisible au 1/250000 avec le tracé des zones et d'autres indications utiles pour le vol à voile, comme par exemple le tracé des lignes de crête et les câbles.

Autre carte incontournable : la 1/500000 du SIA « France Alpes-Vol à Voile ». Elle affiche toutes les zones du sol au FL195 de manière claire. Son format, facile à déplier, permet en outre de se forger une vue d'ensemble au premier coup d'œil. Enfin, même si elle utilise un fond de carte identique à la précédente, la 1/500000 « Aéronautique OACI » de l'IGN n'est pas conseillée, car elle ne représente pas les espaces au-dessus de 5 000 ft AMSL ou 2 000 ft/sol ; or c'est une tranche d'altitude que nous fréquentons souvent, surtout dans les Alpes.



LES GPS

Outre les bases de données fournies avec votre logiciel GPS (qu'il ne faut pas oublier de mettre à jour...), nous vous conseillons de télécharger sur le site www.planeur.net le fichier Openair de Régis Kuntz, remis à jour bénévolement au rythme des publications officielles, soit deux fois par an.

En planeur, la préparation d'une navigation est obligatoire... d'autant plus qu'on ne connaît pas précisément son itinéraire avant de décoller !

Rappel !

Les informations données dans cet article ne sont qu'indicatives. La seule référence valable est celle du Service de l'information aéronautique (SIA), qui propose une documentation reprenant au jour le jour les évolutions de l'espace aérien.
www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Il existe plusieurs cartes qui se prêtent idéalement à la préparation de nav. À vous de choisir celle qui vous convient le mieux... ou d'en utiliser plusieurs !



Sites web

Voici une liste des liens incontournables pour préparer sa navigation alpine :

- SIA (SUP AIP, NOTAM, cartes VAC...) : www.sia.aviation-civile.gouv.fr
- Olivia (météo, NOTAM...) : <http://olivia.aviation-civile.gouv.fr>
- Planeur.net (hébergeur de la base de données GPS Openair de Régis Kuntz) : www.planeur.net
- EAFFVV (portail d'informations sur l'espace aérien pour le vol à voile) : www.ea.ffvv.org
- FFVV (site fédéral) : www.ffvv.org

NOTAM, SUP AIP, ETC. (SUR INTERNET)

Personne ne devrait entreprendre un vol sans avoir étudié les NOTAM et les SUP AIP ; c'est une question de sécurité ! Si votre chef-pilote ne fait pas cette démarche lors du briefing, exigez-la. Mais vous pouvez aussi chercher vous-même cette information sur internet. Pour les NOTAM, cliquez sur <http://olivia.aviation-civile.gouv.fr> – même si le site est plutôt orienté pour les pilotes avion. Pour les Alpes, faites une recherche sur l'ensemble de la FIR LFMM. La liste de NOTAM que vous obtiendrez sera longue, mais vous aurez une bonne vue d'ensemble. Ayant une idée du secteur vers lequel vous allez orienter votre vol, vous prendrez vite l'habitude de faire le tri pour repérer les NOTAM qui peuvent vous concerner. De plus, vous ne serez pas pris au dépourvu si vous changez votre circuit en cours d'évolution.

Attention : vous ne trouverez pas les SUP AIP sur le site Olivia. Ces derniers sont hébergés sur le portail du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr). Malheureusement, il n'est pas possible de faire une sélection pour le sud-est. Il faut donc passer en revue toute la liste. Rassurez-vous, elle n'est pas (très) longue et les SUP AIP les plus récents apparaissent toujours en tête de liste. Choisir « SUP AIP en vigueur aujourd'hui » (ou à la date du vol prévu) pour l'alléger un peu. Plus généralement, nous vous conseillons d'utiliser l'outil réalisé par la FFVV et hébergé à l'adresse <http://ea.ffvv.org>. Ce n'est pas un site officiel d'information aéronautique, mais plutôt une compilation de liens incontournables présentés sous forme de check-list.

QNH ET NIVEAUX

En plus des informations précédemment citées, vous aurez besoin de connaître certains éléments pour mener à bien votre navigation, notamment la valeur du QNH du jour et les valeurs de certains niveaux de vol importants : à moins de disposer d'un instrument dans votre planeur qui vous indique votre niveau de vol (altitude en pieds au calage 1013), vous devrez être en mesure de pouvoir faire facilement la conversion de votre altitude pour vous assurer que vous n'emplafonnerez pas les niveaux maxi utilisables. Cette question n'est pas anodine : même en thermique, vous pourrez atteindre les planchers de



certaines zones ou espaces contrôlés de classe D. Or, certaines approximations communément admises peuvent s'avérer dangereuses (6 000 m pour le FL195 alors que celui-ci, avec un faible QNH, peut descendre vers 5 800 m, voire plus bas). Avant le vol, vous calculerez les valeurs du jour pour le FL75 (R71 Salon), le FL115 (plancher de la LTA de classe D), le FL135 (LTA Verdon), le FL155 (niveau maxi des R130) et le FL195 (maxi dans les Alpes, hors fenêtre de Lure et fenêtre de Fayence).

La FFVV met à disposition sur le site www.ea.ffvv.org un fichier Excel pour faire ce calcul.

Ne plaisantez pas avec ça ! À ces altitudes, vous allez vous rapprocher des jets qui auront bien du mal à vous éviter (voir le flash sécurité émis par la FFVV en page 35 et disponible gratuitement sur www.ea.ffvv.org) !

Que faire une fois en l'air ?

N'oubliez pas qu'il est toujours possible d'obtenir des informations sur les NOTAM ou l'activité réelle des zones par VHF. En effet, si une publication indique qu'une zone est activable dans un certain créneau horaire, dans les faits, elle sera peut-être activée plus tard ou sera « rendue » plus tôt, ce qui vous permettra d'utiliser un peu de « rab » d'espace.

Dans la région qui nous intéresse, une fréquence d'information consultative est à votre disposition : « Marseille Information ». Géré par des techniciens-contrôleurs du CRNA (Centre en route de la navigation aérienne) d'Aix-en-Provence, ce service régional est entièrement consacré aux VFR. Au nord d'une ligne Aubenas - Saint-Crépin, vous contacterez 124,50 Mhz ; au sud, ce sera le même interlocuteur, mais sur 120,55 Mhz.

Le site www.ea.ffvv.org est un outil hébergé par la fédération. Il compile et diffuse des informations sur l'espace aérien.

N'oubliez pas qu'en l'air, il est possible d'obtenir des infos sur l'activité « réelle » des zones par VHF. Si, par exemple, l'une d'elles est activée plus tard ou rendue plus tôt que prévu, vous profiterez d'un peu de « rab » d'espace.

Planez dans les Alpes !

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Nicolas Vaunois** vous donne des informations détaillées et pratiques.

N'hésitez pas à les contacter pour poser des questions, cette fréquence est faite pour cela ! Vous l'utiliserez également si, équipé d'un transpondeur, vous voulez obtenir une clairance dans la LTA de classe D au dessus du FL115. En fonction de votre position, il est enfin possible de se renseigner

par des appareils commerciaux aux performances bien différentes de celles de nos planeurs. Ensuite, parce que le contexte géopolitique de notre époque incite l'armée de l'Air à venir s'entraîner dans les Alpes. Si la cohabitation avec les zones militaires ne crée pas (pour l'instant) de difficultés

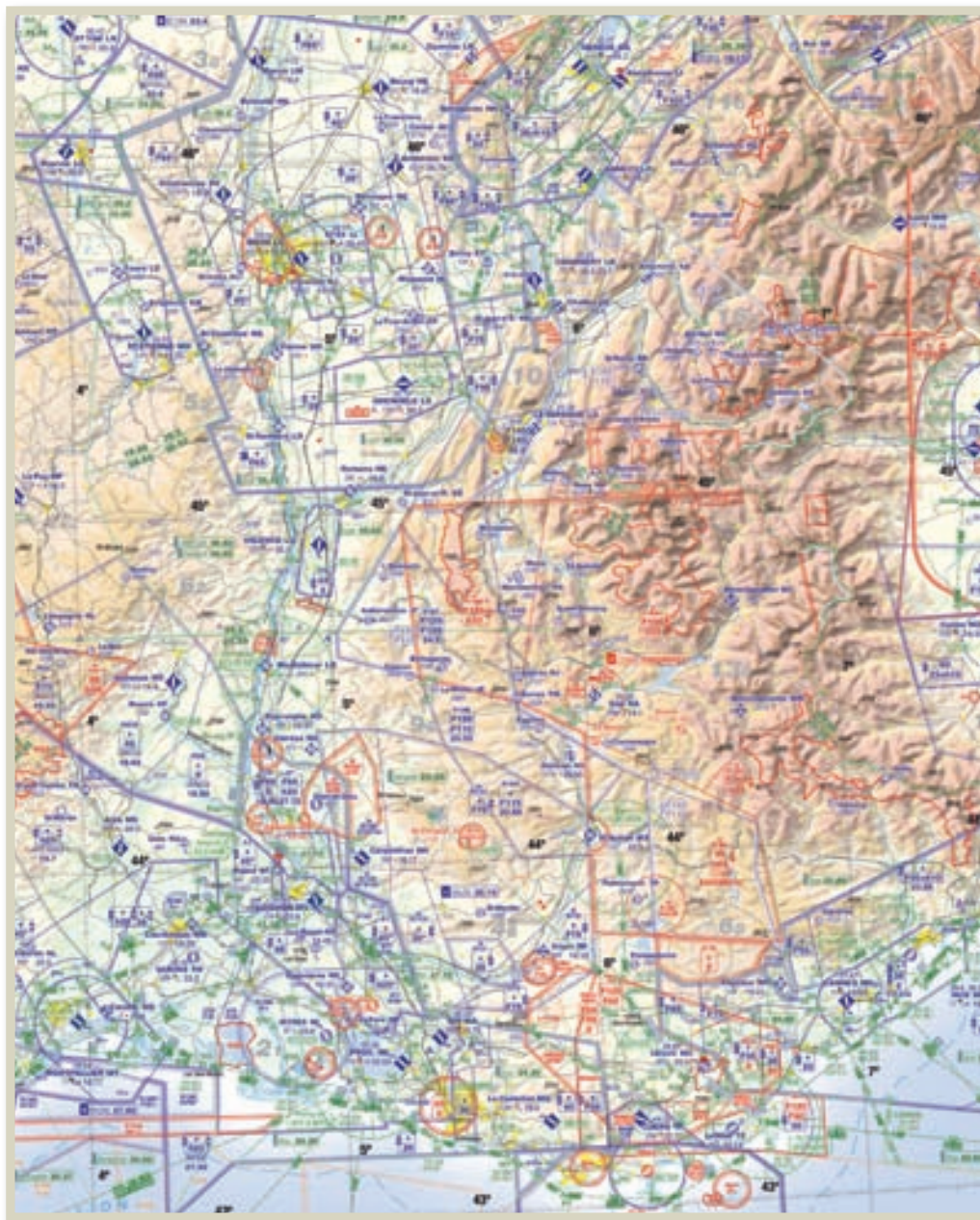
insurmontables pour les vols en planeur, il faut composer de plus en plus souvent avec des ZRT qui réduisent l'accès à certaines vallées. Pour vous donner les clés des espaces aériens de cette région, nous allons étudier les cartes depuis Fayence jusqu'à la Suisse, ce qui correspond au terrain de jeu des pilotes confirmés de la région.

VUE D'ENSEMBLE

Le terrain de jeu vélivole dans les Alpes est bordé par les TMA des aéroports internationaux situés dans les grandes plaines : Marseille au sud-ouest, Nice au sud-est, Lyon au nord-ouest, et Genève au nord ! La présence du relief impose des minimas d'altitude élevés pour le trafic commercial, ce qui nous laisse un vaste espace de

classe G ou E utilisable au moins jusqu'au plus haut de ces deux niveaux FL115/3 000 ft ASFC – le FL115 est la référence en France : pour faciliter la description, nous vous proposons de considérer pour l'instant ce niveau comme le maxi utilisable par défaut, comme dans le reste de la France, et nous parlerons plus loin des déplaçonnements de LTA. Côté est, la limite se situe à la frontière italienne (espaces de classe A de la TMA Milan). Ce n'est pas vraiment frustrant

Les espaces aériens des Alpes méritent une attention particulière. D'abord, parce que le vol en montagne permet de monter très haut ; on se retrouve rapidement à flirter avec des espaces utilisés par des appareils commerciaux. Ensuite, l'armée de l'Air utilise le massif alpin comme terrain d'entraînement.



Extrait de la « Cartabossy »
(éditions Editerre, www.editerre.fr).

directement auprès des organismes qui disposent d'une fréquence de contrôle aérien : Salon, Le Luc, Lyon Info, Nice Info.

La morphologie des espaces aériens alpins.

Les espaces aériens des Alpes méritent une attention particulière pour deux raisons. D'abord, parce que le vol en montagne permet de monter très haut, en thermique comme en vol d'onde : on se retrouve rapidement à flirter avec des espaces utilisés

Volez!



FLASH SECURITE



Compte tenu de la proximité du ressaut du Pic de Bure (LTA Alpes) avec les trajectoires des vols commerciaux en arrivée sur l'aéroport de Lyon.

La FFVV demande à ses licenciés de

limiter la montée au Pic de Bure à 5800m QNH maximum



Cette limitation volontaire, qui n'est pas imposée par la réglementation, a pour but de créer une **marge de sécurité** et éviter les dépassements involontaires du FL195.

Pour réaliser des gains de 5000m, il est possible d'utiliser tout autre endroit de la LTA Alpes ou des zones R130 (Jabron), R180 (Lure) ou R173 (Fayence), en ayant connaissance de la valeur journalière du FL195.

Commission espace aérien FFVV espace.aerien@ffvv.org

Ce bulletin fédéral met en garde les vélivoles contre les dépassements involontaires du FL195, qui entrent en conflit avec les trajectoires d'avions commerciaux.

puisque la plaine du Pô n'est pas tellement favorable au vol à voile.

L'AIRWAY R16 ET LES CLASSES E (HORS LTA)

Il est intéressant de noter qu'une airway traverse les Alpes du Sud au niveau de Sisteron : « l'Ambre 3 » (A3) suit un tracé que l'on peut décrire approximativement comme celui-ci : Saint-Tropez, Rocher d'Authon - Rocher de Baumont - Montélimar. Classé en E, cet espace n'apparaît que sur les cartes au millionième. En outre, il est fréquenté par des avions légers en IFR qui se croient parfois protégés du fait qu'ils sont en contact avec le contrôle. En tant que planeur, vous avez la priorité, mais pensez quand même à ouvrir l'œil quand vous volez dans cet airway. Vous vous retrouverez également probablement en E si vous volez sur les faces ouest du Vercors, du côté du col du Tourniol (TMA Lyon6-Valence), dans la TMA de Chambéry entre Challes et Annecy, et au nord de Fayence (TMA10 Nice).

LES MINIMAS VMC

N'oublions pas qu'à chaque classe d'espace correspond un minimum VMC à respecter : hors des nuages et en vue du sol en dessous de 1 000 m/AMSL ou 300 m/sol. Au-dessus de cette altitude, et en classe E, vous devez garder une distance par rapport aux nuages de 300 m verticalement et de 1 500 m latéralement (je passe sur les mini de visibilité). Cette règle de base, qui permet à un IFR qui surgirait d'un nuage d'avoir suffisamment de temps pour « voir et éviter », est rarement respectée en planeur, mais il vaut mieux en être conscient quand on spirale dans « l'Ambre 3 » !

LES CLASSES D, LES CTR ET LES TMA

- La TMA Marseille-Provence se situe au sud-ouest ; votre point de virage à l'extrême sud de votre circuit sera le sommet de la Sainte-Victoire. Au-delà commence la TMA6 de Provence (attention, la « Croix de Provence » est dans la TMA, allez plutôt virer au-dessus du barrage de Bimont). Si vous êtes équipé d'un transpondeur, vous pourrez toujours négocier une clairance pour aller voir la mer, les contrôleurs de Marignane étant généralement accueillants. Plus à l'ouest, vous vous limiterez au signal du Lubéron, la route vers Saint-Rémy nécessitant de connaître les accords locaux et le fonctionnement des espaces flexibles « Durance » et « Touloubre » (renseignements à prendre auprès des clubs locaux).

- La TMA de Nice, au sud-est : les espaces dédiés à la régulation des arrivées pour Nice et Cannes s'étendent au sud du plan de Canjuers et limitent la hauteur utilisable en thermique au FL85

Attention aux minimas VMC ! Ils sont garantis d'une sécurité anti-collision entre un IFR et un VFR.



Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Nicolas Vaugeois** vous donne des informations détaillées et pratiques.

puis au FL65. Ce sont encore des altitudes très confortables, mais c'est une contrainte à connaître si, par exemple, vous rentrez de circuit sur Fayence. Le vol dans cette zone s'apparente au vol de plaine, et c'est souvent la seule issue possible lorsque les orages débordent vers le sud.

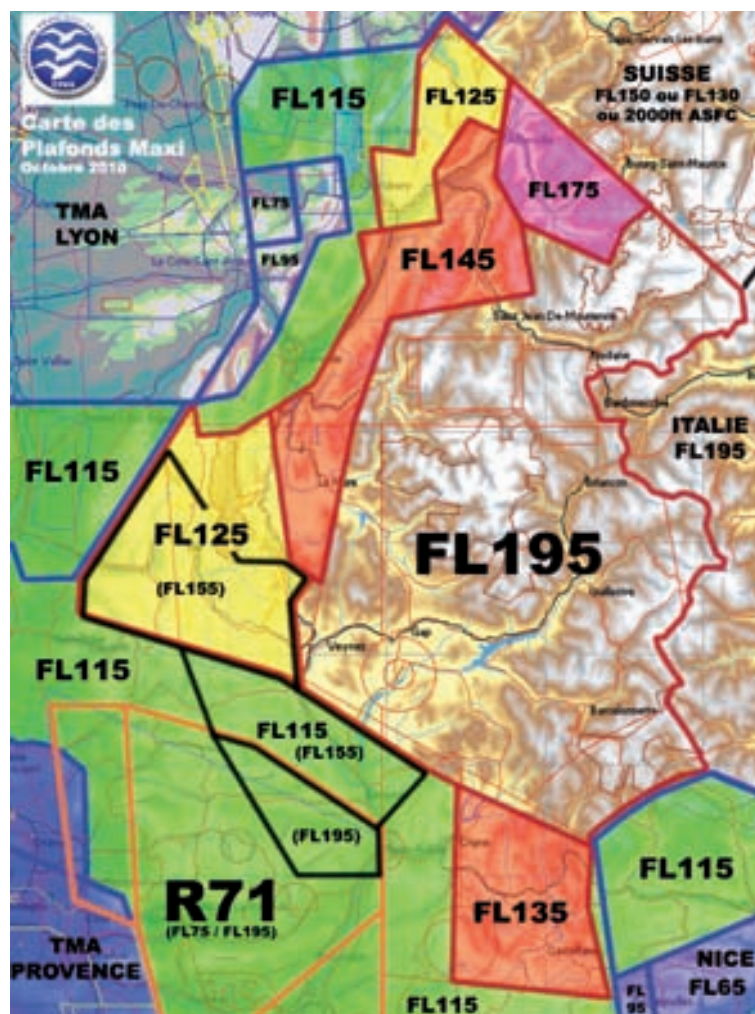
- La TMA de Lyon, à l'ouest : la classe C de Lyon limite les vols au FL95 sur l'ouest du Vercors et de la Chartreuse. Attention au respect scrupuleux de ces espaces, qui sont utilisés pour les arrivées de Lyon vers le secteur d'attente de La Tour du Pin : les avions de ligne y volent très bas. Par ailleurs, si vous avancez depuis Challes vers le nord, vous pourrez être amenés à traverser les CTR de Chambéry et Annecy : transpondeur obligatoire en principe, mais les contrôleurs accordent souvent des dérogations pour peu que vous sachiez vous exprimer correctement à la radio.
- La TMA de Genève, au nord : si vous voulez réaliser des vols vers Habère-Poche, il faudra tenir compte du fait que la TMA de classe C de Genève s'abaisse au fur et à mesure que l'on s'approche du Lac Léman.

LES LTA DÉPLAFONNÉES

Le relief et l'histoire de la région font que les Alpes (comme les Pyrénées) sont dotées d'une petite particularité que sont les LTA déclassées au-dessus du FL115 habituel. Celles-ci permettent de profiter des plafonds des bonnes journées de thermique et d'exploiter confortablement les ressauts d'onde. Mais attention : à une époque il n'y avait qu'une seule LTA, mais depuis la réorganisation des trajectoires d'arrivée sur Lyon en 2002, le paysage s'est particulièrement compliqué...

Du sud vers le nord, nous avons la LTA Verdon qui permet d'atteindre le FL135 (1 000 ft ont été perdus récemment), la LTA Alpes – la plus grande – au FL195, la LTA Vercors au FL125, la LTA Belledonne au FL145, la LTA Bauges au FL125, et la LTA Vanoise au FL175.

Tous les plafonds de ces zones sont imposés par les trajectoires des avions commerciaux : il faut donc veiller scrupuleusement à connaître l'altitude du niveau concerné en fonction du QNH du jour et, surtout, à ne pas les emplaçonner. À ces altitudes, les jets vont très vite...



Anticipez, prenez des marges, et sortez les AF avant d'avoir atteint le FL en question, surtout en onde car les varios peuvent être importants. En témoigne cette consigne de sécurité, émise par la FFFV (*voir page précédente*), inquiète des incidents dans la région du Pic de Bure, située sous un axe important d'arrivée vers Lyon Saint-Exupéry ; elle recommande de considérer 5 800 m comme l'altitude maximum utilisable dans le ressaut, même si la réglementation permet en principe de monter plus haut.

Les LTA déplafonnées s'arrêtent au sud-ouest de Megève, car cet espace français est géré par les Suisses. Le plafond de la LTA Suisse (« Geneva Delta ») retombe, en fonction de l'activité militaire, au FL150 ou au FL130 (ou 2 000 ft ASFC). À l'est de la frontière italienne, il n'y a pas de LTA et l'on peut continuer à voler jusqu'au FL195 ; mais attention à l'immense TMA Milan de Classe A !

**Carte des plafonds maxi
utilisables en VFR (région
alpine).**

À suivre...

RETROUVEZ LA SUITE DE CE DOSSIER LE MOIS PROCHAIN ! Au programme, un zoom sur les dispositifs vélivoles de vol d'onde (zones R,...), les zones militaires de la région (Le Luc, Canjuers,...), les ZIT et ZRT (parcs nationaux,...), etc.

Volez!
l'aéropatque

GAHIER
vol à voile

Espace aérien alpin

TUTOYEZ LES SOMMETS EN TOUTE SÉCURITÉ!



Comme nous l'évoquions le mois dernier, les Alpes sont constituées d'un maillage de zones aériennes civiles dont il est essentiel de connaître les différentes caractéristiques afin d'éviter les prises de risques inconsidérées. Mais ce n'est pas tout ! Il faut aussi se soucier des espaces militaires, très nombreux dans cette région propice aux entraînements. La deuxième partie de ce dossier détaille les précautions à prendre et les informations à récolter pour ne pas tomber nez à nez avec un Mirage ou croiser de trop près un hélico... et profiter au maximum du cadre grandiose qu'il vous sera donné de survoler !

DOSSIER : TUTOYEZ LES SOMMETS DES ALPES EN TOUTE SÉCURITÉ !

Volez!

Tutoyez les sommets des Alpes en toute sécurité !

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Nicolas Vaunois** vous donne des informations détaillées et pratiques.

Le mois dernier, nous abordions différents points permettant de profiter au mieux de sa navigation au cœur des Alpes. En plus de la préparation minutieuse du vol (données météo, consultation des NOTAMS et SUP AIP...), il est essentiel d'observer, de comprendre et d'analyser les différents espaces qui émaillent le ciel alpin. Or ce n'est pas toujours facile, surtout en planeur ! Difficile en effet de prévoir avec certitude où l'on va. Et si on ne reste pas attentif aux arrivées IFR ou encore aux entraînements militaires, les risques d'infraction peuvent vite se multiplier. C'est pourquoi nous avons, le mois dernier, étudié de très près les airways, les classes D et E, les CTR, les TMA du coin et les LTA déplaçonnées. Ce mois-ci, nous détaillons les dispositifs véliques de vol d'onde et poursuivons l'examen de la morphologie de l'espace aérien régional.

• LES DISPOSITIFS VÉLIQUES DE VOL D'ONDE

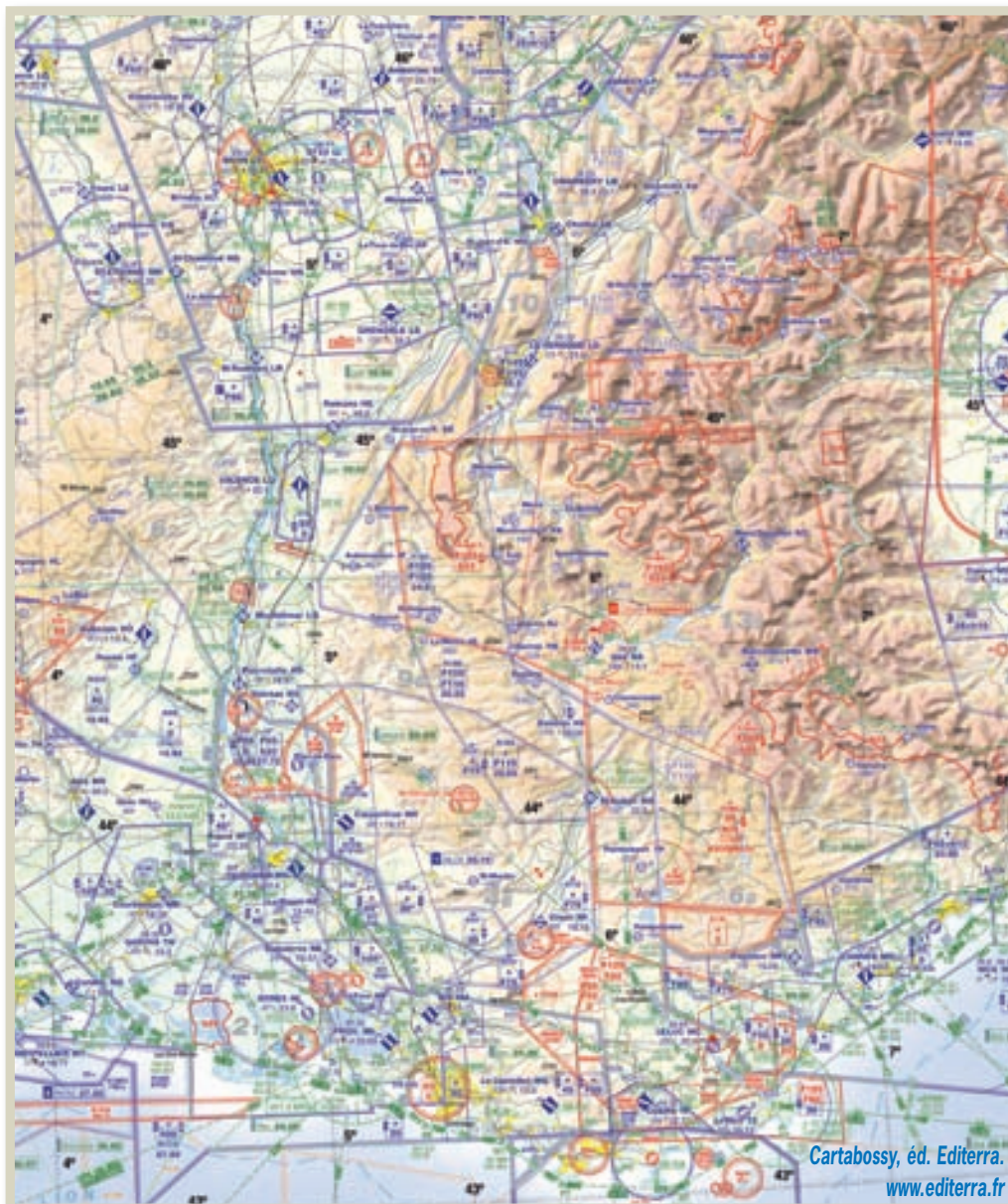
Plusieurs zones R viennent compléter les déplaçonnements de LTA (voir Volez ! n°153) pour permettre un meilleur confort en vol d'onde. Les plus importantes, les zones R130 Jabron, Buech et Drôme, viennent compenser l'espace perdu en 2002 et permettent de traverser l'Airway R16 au-dessus du FL115 en toute sécurité. Ce sont des zones à vocation régionale qui sont activées par le Centre national de vol à voile (CNVV) de Saint-Auban (en semaine) ou Vinon (en week-end) dès que le Mistral souffle ; vous pourrez savoir si elles sont ouvertes en contactant la fréquence

130,12 Mhz. Il y a néanmoins quelques consignes à connaître avant de les utiliser : vous pouvez d'ailleurs télécharger un briefing sur le blog de la commission « Espace aérien » de la fédération : www.netvibes.com/eaffvv. À lire impérativement !

Comme pour le reste de l'espace aérien, si vous avez le moindre doute sur le fonctionnement de ces zones, abstenez-vous et restez en dessous, c'est plus sûr. Ensuite, il existe les fameuses « fenêtres » qui permettent de réaliser des gains



Ci-dessus : carte des zones R130 Jabron, Buech et Drôme. Ci-dessous : extrait de la Cartabossy.



Cartabossy, éd. Editerra.
www.edittera.fr

Rappel !

Les informations données dans cet article ne sont qu'indicatives. La seule référence valable est celle du Service de l'information aéronautique (SIA), qui propose une documentation reprenant au jour le jour les évolutions de l'espace aérien.

www.sia.aviation-civile.gouv.fr

d'altitude. La R180 de « Lure », gérée par le CNVV ou Vinon, autorise ainsi des vols jusqu'au FL290 (environ 8 500 m). La R173 de Fayence permet quant à elle d'atteindre le FL235 (environ 7 000 m).

Ces zones sont activées à la demande, en fonction des besoins. Contactez le chef-pilote des associations citées si vous êtes intéressé.

• LES ZONES MILITAIRES

Le tableau serait loin d'être complet si l'on ne parlait que des espaces civils ! En effet, les activités militaires sont légion dans les Alpes. Elles sont même en constante augmentation depuis l'entrée de

la France dans le conflit afghan, car, avec la Corse, cette région accidentée est un terrain d'entraînement idéal.

• Salon de Provence

La zone historique des Alpes est la R71 de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Créée à l'époque pour protéger les axes de voltige des Fouga Magister, du FL75 à FL195, son utilisation a beaucoup changé depuis leur remplacement par les Tucanos, puis le départ de ces derniers. Désormais, elle est essentiellement utilisée par les Mirage basés à Orange qui utilisent un large box dans la partie ouest. En conséquence, les clairances sont nettement plus difficiles à obtenir dans cette zone qui était autrefois le paradis des vélivoles (de plus, la zone est active beaucoup moins souvent). Ceci a poussé la Fédération française de vol à voile (FFVV) à négocier un protocole pour pouvoir, lorsque nécessaire, réserver un espace le long de la Durance entre Vinon et Saint-Auban et permettre l'exploitation des ressauts d'onde jusqu'à la Montagne de Lure. Ce dispositif est plus ou moins

complémentaire de celui des R130 évoqué précédemment. Il est également géré par Saint-Auban ou Vinon, et négocié le matin avec Salon au vu des conditions météo. Il permet d'accéder au FL115 dans sa

configuration « basse » (thermique et petite onde), ou au FL195 dans sa configuration « haute » (onde). Sachant que la R71 est une zone qui s'active et se désactive plusieurs fois en cours de journée, la procédure n'est pas simple (mais rien d'insurmontable) ; un examen attentif de son fonctionnement est donc nécessaire avant de s'y aventurer. Prenez le temps de comprendre le document

téléchargeable sur le blog de la commission « Espace aérien » de la FFVV (www.netvibes.com/eaaffvv), ou faites-vous briefier par un instructeur.

Les TB-10 de Salon, qui servent à l'école de début, utilisent la R101, une zone en basse altitude au sud du Lubéron. Si le transpondeur n'est pas exigé pour entrer dans la R71, dans la R101, c'est une autre histoire ! À tout moment vous pouvez obtenir des renseignements sur l'état de l'ensemble des zones de Salon sur la fréquence 135,15 Mhz. N'hésitez pas à demander quelles sont les prévisions d'activité des zones pour la journée, vous serez plus tranquille.

• Le Luc

L'école franco-allemande d'hélicoptère basée au Luc monte en puissance cette année. La R95, active quasiment tous les jours de la semaine et toute la journée, est pourtant assez accueillante pour les planeurs qui veulent aller virer Saint-Maximin (ou plus loin) ; des kilomètres facilement engrangés lorsque l'on peut profiter de la confluence de fin de journée !



La zone militaire historique des Alpes est la R71 (Ecole de l'Air de Salon), très utilisée par les Mirage. Méfiance, donc !

Photo : Dassault Aviation (F. Robineau)

Il existe des « fenêtres » qui vous permettront de réaliser vos gains d'altitude (...). Elles sont activées à la demande, en fonction des besoins. Contactez le chef-pilote des associations concernées par ces fenêtres si vous êtes intéressé.

Cliquez !

Une carte de la zone R71 est disponible – à titre informatif – sur www.volez.com, rubrique « NOTAMS » puis « Téléchargements ».

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Nicolas Vaugeois** vous donne des informations détaillées et pratiques.



- Canyons

camp ! Grande activité sur ce site de l'armée de Terre : armes réelles, tirs balistiques, drones, attaques air-sol... Un véritable champ de bataille à éviter soigneusement ! Toutes les trois semaines, un contingent vient s'y former avant d'être envoyé en Afghanistan. Ce rythme soutenu ne manque pas de créer des problèmes de voisinage avec Fayence, dont la « pente de service » se situe à l'intérieur des limites du camp ; situation conflictuelle qui est en passe de se régler par la signature d'un protocole. L'activité de la R138 est connue de Marseille Info sur 120.55 Mhz.

- Rochilles-Galibier

Située sur un axe stratégique permettant de faire la jonction entre le sud et le nord des Alpes (le passage en Maurienne), les zones R221 et R222 ne sont pas souvent actives. Mais lorsqu'elles le sont, elles peuvent compromettre vos rêves de grand vol. Et attention, c'est également un champ de tir ! Les Grandes Rousses, le Galibier, le Mont Thabor, la Vallée Etroite... tout est dedans ! Ces zones sont généralement annoncées par NOTAM ou SUP AIP lorsqu'elles sont associées à un exercice de plus grande ampleur.

- Gap-Valensole

le porte-avion Charles de Gaulle revient en rade de Toulon. Lorsqu'elles sont activées, le vol à voile est pratiquement impossible, ce qui a poussé la FFVV à négocier des conditions très strictes pour préserver notre sport. Depuis quelques années qu'elles existent, la cohabitation est jugée satisfaisante puisque elles n'ont pratiquement été activées que le matin ou en dehors de la saison véluvole. Pour éviter les mauvaises surprises, vous pouvez aller regarder, plusieurs mois à l'avance, sur le site de la DIRCAM (www.dircam.air.defense.gouv.fr) si les R196 apparaissent dans la planification des exercices militaires. En vol, toutes les fréquences d'information, et notamment Marseille-Info, pourront vous renseigner.

N'oublions pas de

mentionner que de très nombreux exercices militaires en tout genre se déroulent dans cette région en dehors des zones publiées. Des zones temporaires, qui n'apparaissent pas sur les cartes aéro, sont alors créées pour l'occasion et leurs limites sont négociées avec les fédérations ; des cartes spéciales et les horaires d'activation sont ensuite publiés dans les SUP AIP. Parmi les exercices récurrents organisés une à plusieurs fois par an, citons pour mémoire : JALALABAD dans la vallée de Briançon, CASEX sur le plateau d'Albion, MAGNAN vers Saint André les Alpes, BOURIGAILLE à Fayence... et bien d'autres.

- Les parcs nationaux

Citons également la présence de pas moins de quatre parcs nationaux (montagne oblige) dont le survol est interdit à moins de 1 000 m/sol. Si les Ecrins tolèrent les pénétrations en marge du parc, les autres (Vanoise, Mercantour, Vercors) sont beaucoup plus stricts. Attention à l'amende ! Avec la nouvelle loi, chaque parc est en train de négocier une charte avec ses usagers, et tout ceci devrait fortement évoluer, peut-être dans un sens favorable.

[illegible]

Dossier

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le sujet... **Volez !** vous donne des informations détaillées et pratiques.



Décollez avec les bonnes cartes à bord, faites en sorte de toujours connaître l'altitude maximum à laquelle vous avez droit selon votre position, et ne faites pas d'approximations. Vous pourrez alors profiter « à fond » de cette superbe région !

• Le Centre national de parachutisme de Gap Terminons avec un détail qui a son importance : l'aéroport de Gap-Tallard héberge un important centre de parachutisme et de chute libre (CNP). À moins d'être en contact avec la tour de contrôle, le survol de la verticale du terrain est à éviter absolument, et ce quelle que soit votre altitude ! Des incidents sont hélas souvent rapportés...

Maintenant, vous êtes prêt !

Que cette énumération des espaces aériens alpins et des difficultés que vous pouvez rencontrer en vol ne vous décourage pas d'aller voler dans cette superbe région : nombre de ces zones ne seront pas actives lorsque vous volerez. La clé de la sérénité réside dans une bonne préparation du vol, l'examen quotidien des NOTAM et SUP AIP et l'utilisation de cartes appropriées. Décollez avec les bonnes cartes à bord, faites en sorte de toujours connaître l'altitude maximum à laquelle vous avez droit à selon votre position, et ne faites pas d'approximations : il en va de votre sécurité, et de celle des autres ! Si vous avez un doute une fois en l'air sur l'activité d'une zone, n'hésitez pas à questionner Marseille Info : ils sont là pour ça ! 

Attention à la plate-forme de Gap-Tallard ! Elle abrite un important centre de parachutisme ; les sorties sont très fréquentes !



De nombreux exercices militaires se déroulent dans cette région en dehors des zones publiées. Des zones temporaires, qui n'apparaissent pas sur les cartes aéro, sont alors créées pour l'occasion et leurs limites sont négociées avec les fédérations ; des cartes spéciales et les horaires d'activation sont ensuite publiés dans les SUP AIP.

Sparviero SP10



**Eurl
Passion
Liberte**
www.multiaxe.info



**Les nouveaux
appareils sont
à l'essai chez
les revendeurs
régionaux**

Eurl Passion Liberte
Rolland Chevallier
Port : 06 84 38 55 50
Bur : 02 33 25 00 99
Dom : 02 43 33 82 56
Courriel :
rollandchevallier@orange.fr