



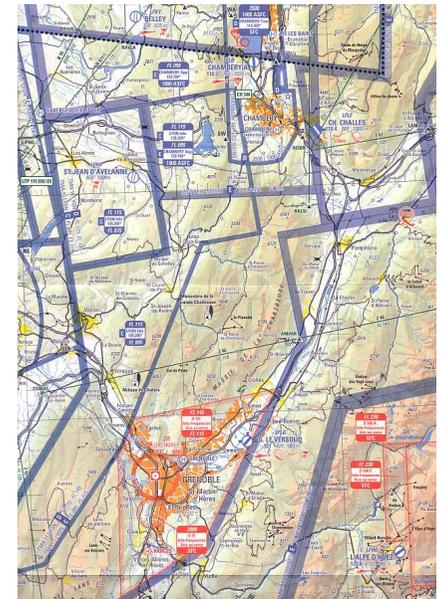
Réglementation aérienne

Auteurs: Bertrand Itié & Grégoire Salomon

Sensibilisation à l'attention des parapentistes

Pourquoi les parapentistes sont ils concernés ?

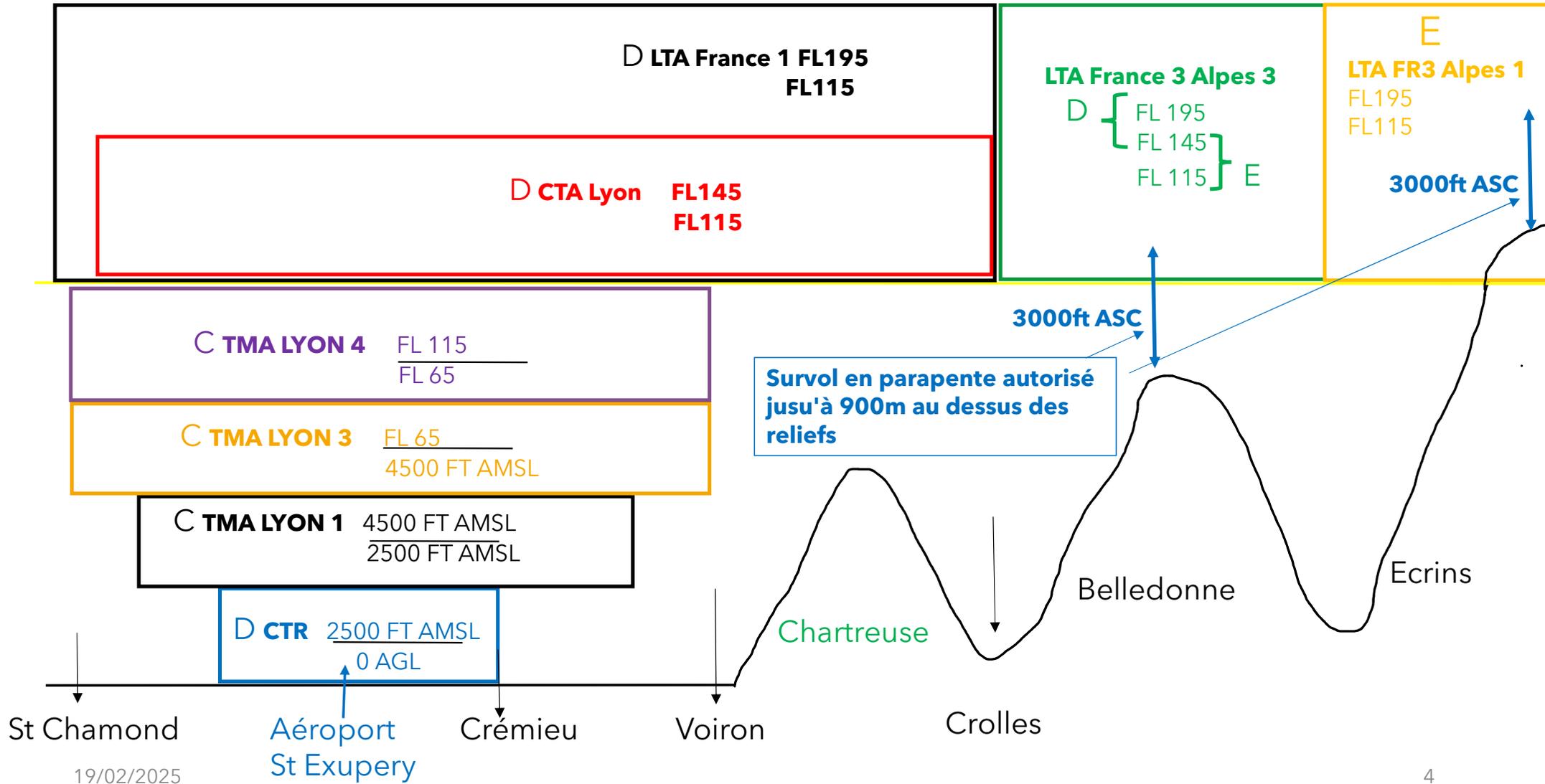
- Pour les yeux des non-volants l'air est invisible mais en fait il y a toute une réglementation: il est découpé en zones aériennes. Du coup ça ressemble à ça
- Mais alors comment se fait il, que souvent, à moins de faire de gros cross, on vole un peu partout sans se poser la question en parapente?
 - Et bien déjà parce que on a la chance dans les Alpes d'être dans la LTA qui est classe E (explication plus loin)
 - Et aussi parce que parfois on "croque " ces zones sans s'en rendre compte ==> ça peut être gênant car on peut déranger des trafics. Pleins d'exemples contextuels sur ça malheureusement : les 3 parapentes qui ont immobilisé l'aéroport de Genève pendant quelques heures car ils ont empiété la CTR de l'aéroport (grosse amende a la clé), soit bcp plus dramatique la collision à Méribel entre un avion en finale (pour atterrir) et un biplace.
- Donc la cohabitation est compliquée, et il y a des vrais enjeux de sécurité à connaître les règles, ce n'est pas que de la culture générale
- Voilà pourquoi c'est important que les parapentistes s'informent des règles.



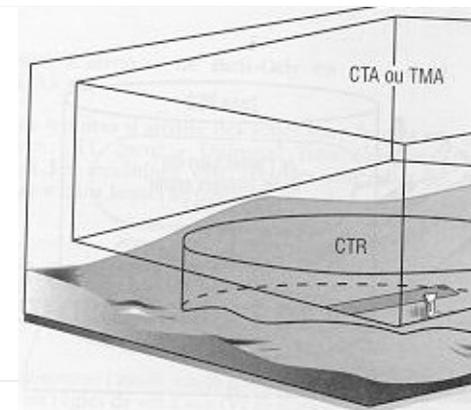
Introduction

- Introduction aux espaces aériens via un exemple de vol commercial
- Introduction aux notions de FL, QNH, QFE et classes d'espace.
- Les différentes règles en espaces autorisés au vol libre:
zones P, R, D, RMZ, TMZ, ZSM, NOTAM
- Etude de cas sur cartes: zone du Grand Ratz, Aiguebelette et la transition sur le lac du Bourget, la RMZ du Versoud.
- Liens vers les ressources.

Zones aériennes que traverse un avion qui décolle de Lyon St Ex (LFLL) et part vers l'est (Ex: Istanbul)



Types et classes d'espaces aériens.



- Les types d'espaces aériens sont
- Les CTR (Control zone): zone commençant au niveau du sol englobant l'aéroport et les environs. gr1
- Les TMA (Terminal Manoeuvring Area) sont les espaces de montée et de descente des avions. Il y en a souvent plusieurs les unes au dessus des autres. Elles sont définies par une altitude plancher et une altitude plafond. Elles vont généralement jusqu' au FL115 (~3500m) parfois FL145 (~4400m) voire FL195 (~6000m) pour les grands aéroports parisiens (LFPO/LFPG)
- Au dessus des TMA on trouve les LTA & CTA (Low traffic Area & Control Traffic Area)

Diapositive 5

gr0

Ce schéma est pas mal

En gros la CTR c'est cylindre de protection autour de l'aerodrome/aéroport

Les skyway c'est les couloirs aeriens, ca nous concerne pas car c'est trop haut (la ou volent les avions de ligne)

Les TMA c'est une zone tampon entre skyway et CTR, on s'assure qu'on est dans les bonnes dispositions pour atterir, on prend un 1er contact radio AVANT d'y entrer (a vérifier mais ca semble logique, on arrive pas dans une CTR comme ca)

gregoire.salomon14@gmail.com; 2025-02-13T09:09:06.035

gr1

CTR = Control trafic Region

gregoire.salomon14@gmail.com; 2025-02-13T09:12:40.604

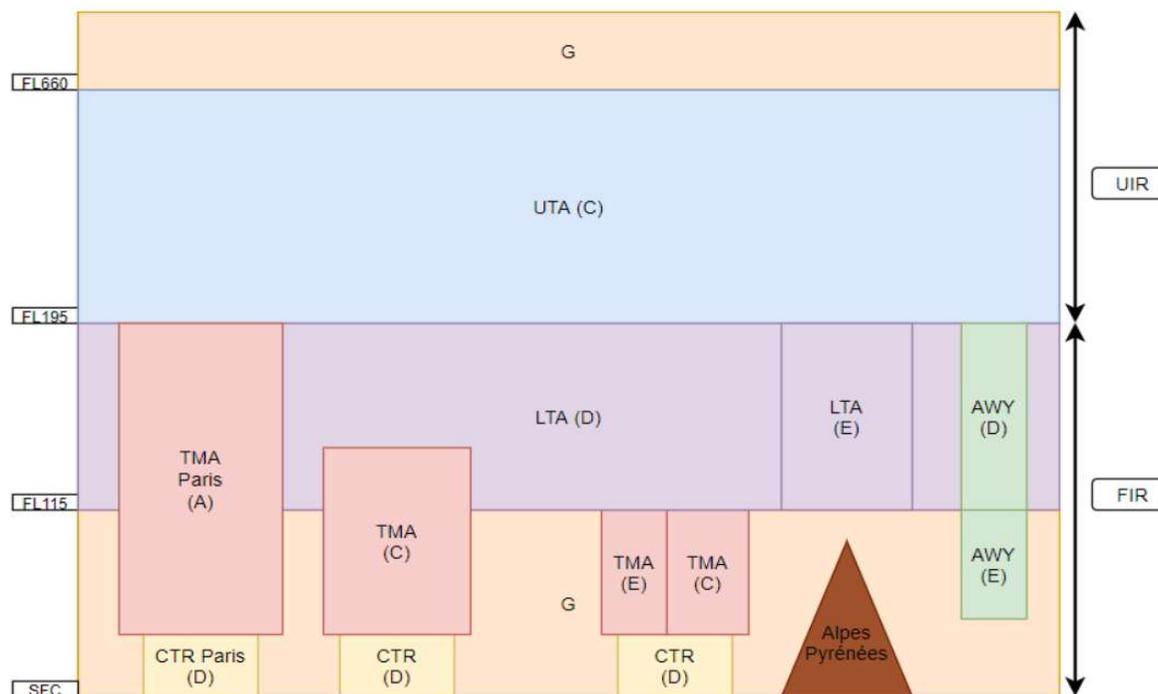
- Les classes d'espace aérien associent à des zones définies un code, en l'occurrence **une lettre**, qui détermine les **services rendus** aux aéronefs évoluant dans ces espaces, ainsi que la permissivité au vol libre
- Les lettres s'étendent de **A** à **G** (du plus restrictif au moins restrictif).
- **B** et **F** n'existent pas en France, sont accessibles au vol libre **E**, sous certaines conditions, et **G**

Source:

<https://wiki.ivao.fr/Généralitésetréglementation/Espacesaériens/Organisationdelespaceaérien>

A	CTR ET TMA PARIS Interdit aux VFR
B	Actuellement pas utilisé en France
C	CTR ET TMA – UIR Aérodromes importants (ex : Lyon, Toulouse, Bordeaux...)
D	CTR ET TMA – LTA Quasi-totalité des aérodromes contrôlés Quasi-totalité de la LTA
E	AWY et TMA Plus de CTR en classe E au 01/01/2007
G	RESTE DU TERRITOIRE NATIONAL Espace aérien non contrôlé

Résumé



Diapositive 6

gr0

le tableau avec les classes est assez visuel. Dire que espaces A e E c'est controlé. Espace A c'est réservé aux avions de ligne donc on s'en fiche.

Les C et D sont controlés et AVEC OBLIGATION de clairance donc on ne peut jamais y entrer en parapente sauf cas exceptionnel de contact radio pour demande de traversée (ca arrive aprfois en itinérance mais c'est tres rare).

Nous on vole en E et G car il n'y a pas besoin d'autorisation/clairance pour y entrer. Le E est controlé mais pas le G, pour nous c'est identique

En résumé on ne va que dans les classes E et G. Mais garder a l'esprit que tout le monde a le droit d'y voler donc on n'y est pas seuls. Donc on est vigilant sur les traffics alentours

gregoire.salomon14@gmail.com; 2025-02-13T09:11:41.180

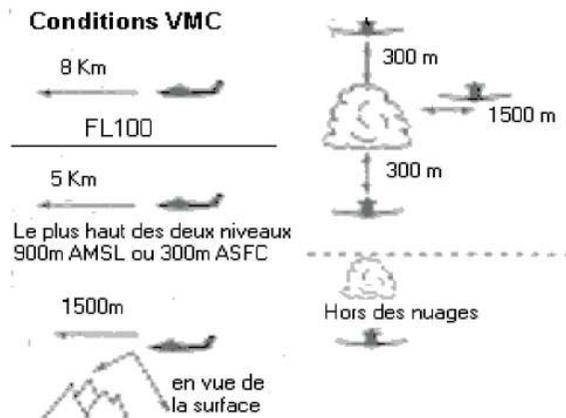
Dans l'exemple de la page 4, les LTA Alpes classées E sont donc accessibles aux parapentistes dans la limite des 900m au dessus des reliefs, ce qui permet de voler jusqu'à ~3900m dans la zone centrale de Belledonne et presque 5000m dans la zone centrale du Parc national des Ecrins, le tout en respectant bien sur la réglementation propre à ce dernier et les règles de vol VFR (View Flight Rules)

Conditions minimales de Vol à Vue à respecter

Conditions VMC (RDA 3.9)	Visibilité horizontale	Distance aux nuages
En classe E ou En classe G et au-dessus de 900 m AMSL ou 300 m sol	8km au-dessus de 3000m 5km au-dessous de 3000m	1500m horizontalement 300m verticalement
En classe G sous 900 m AMSL ou 300 m sol	1500 mètres	Hors des nuages et en vue du sol

Source

https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/La_reglementation_aerienne_Vol_Libre_au_010107-2.pdf



Quelques notions utiles

- Altitudes, en pieds

- 1 ft = 30.5 cm. On divise par 10 et multiplie par 3 pour passer en mètres
- AMSL above meaning sea level (au dessus du niveau de la mer)
- AGL above ground, ASC above surface

- **Flight Level (FL)** en centaines de pieds:

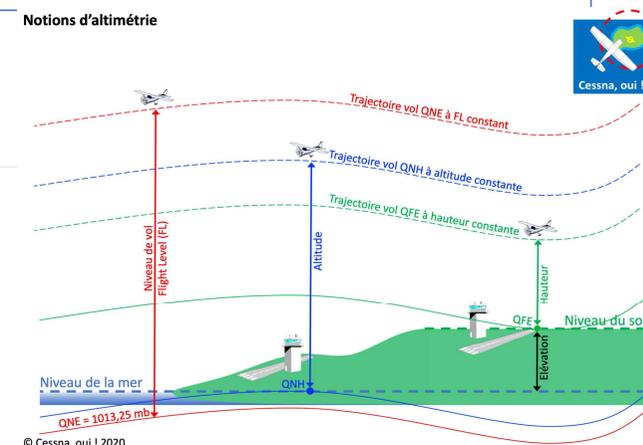
- Au delà d'une certaine altitude (5000ft en général) tous les avions ont leurs altimètres calés à 1013.25hPA au niveau de la mer. On vole alors au FL. Si la pression localement au niveau de la mer est de 1013.25 hPA alors le FL115 (11500 pieds) est exactement à 11500 ft (3507m)

Si la pression au niveau de la mer monte de 1 hPA, l'altitude du FL monte de ~8.5m

Si la pression au niveau de la mer baisse de 1 hPA, l'altitude du FL diminue de ~8.5m.

Ainsi on évite les risques de collision entre avions ayant des calages très différents de leurs altimètres. Le passage de l'altitude QNF au FL en montée (et réciproquement en descente) se fait dans une TMA dont la plancher est en altitude AMSL ou ASC est le plafond en FL. Dans l'exemple c'est Lyon 3. A la descente c'est le contrôleur aérien qui fournit la valeur du QNH locale à l'équipage.

Notions d'altimétrie



© Cessna, oui ! 2020

Diapositive 8

gr0

Dit pour simplifier $3\text{ft}=1\text{m}$ pour les calculs : on multiplie tout par 3 pour passer de m en ft
Pourquoi on passe en FL? Car quand on vole haut on vole loin, donc le QNH (qui est l'altitude par rapport au niveau moyen de la mer) va varier quand on se déplace (ex entre deux régions de France). Donc pour pas avoir à recalibrer ses instruments tout le temps les avions se calent une bonne fois pour toute au 1013 hPa: c'est une référence internationale qui permet d'espacer précisément les avions dans les skyways pour éviter les collisions. Par contre l'altitude du FL varie d'un jour à l'autre, d'un endroit à l'autre (dépressions/ anticyclones) : un avion de ligne ne vole pas à altitude constante.
Mais quand on vole proche du sol, on se met au QNH car le QNH est l'altitude (\ au niveau de la mer), or sur les cartes aéro tout est indiqué en altitude (altitude d'un relief, d'un aéroport, sauf quand c'est marqué XX ft SFC). Ainsi le QNH c'est la grandeur la plus facile à manipuler pour nous, elle nous permet de savoir si on va passer un relief, si on arrive à la bonne altitude pour intégrer un circuit d'aéroport...

Mettre le schéma pour illustrer le fait que si la pression au niveau de la mer monte de 1 hPa, alors le 1013 hPa se retrouve 28 ft plus haut donc le FL est décalé d'autant vers le haut. C'est pas évident, j'ai dû y réfléchir moi-même en relisant

gregoire.salomon14@gmail.com; 2025-02-13T09:18:31.568

Quelques notions utiles

- Le **QFE**: l'altimètre est calé à 0 sur la piste d'où ils décollent. N'est plus utilisé, sauf dans les QCM BPC de la FFVL. gr0
- Décollage/atterrissage au **QNH**: l'alti est calibrée à la valeur locale de la pression au niveau de la mer, fournie par le contrôle aérien. Donne l'altitude exacte par rapport au sol et aux reliefs. Généralement en dessous de 5000ft ASC (exemple d'exception aéroport de Chambéry QNH pour alt < 6500ft ASC)
- Comment déterminer la valeur locale au niveau de la mer si on est loin de la mer ?
- L'OACI a défini une formule standard de pression en fonction de l'altitude. Ainsi si on mesure localement la pression sur un terrain situé à 400m d'altitude, on extrapole grâce à cette formule utilisée par tous les aéroports du monde la pression équivalente au niveau de la mer.

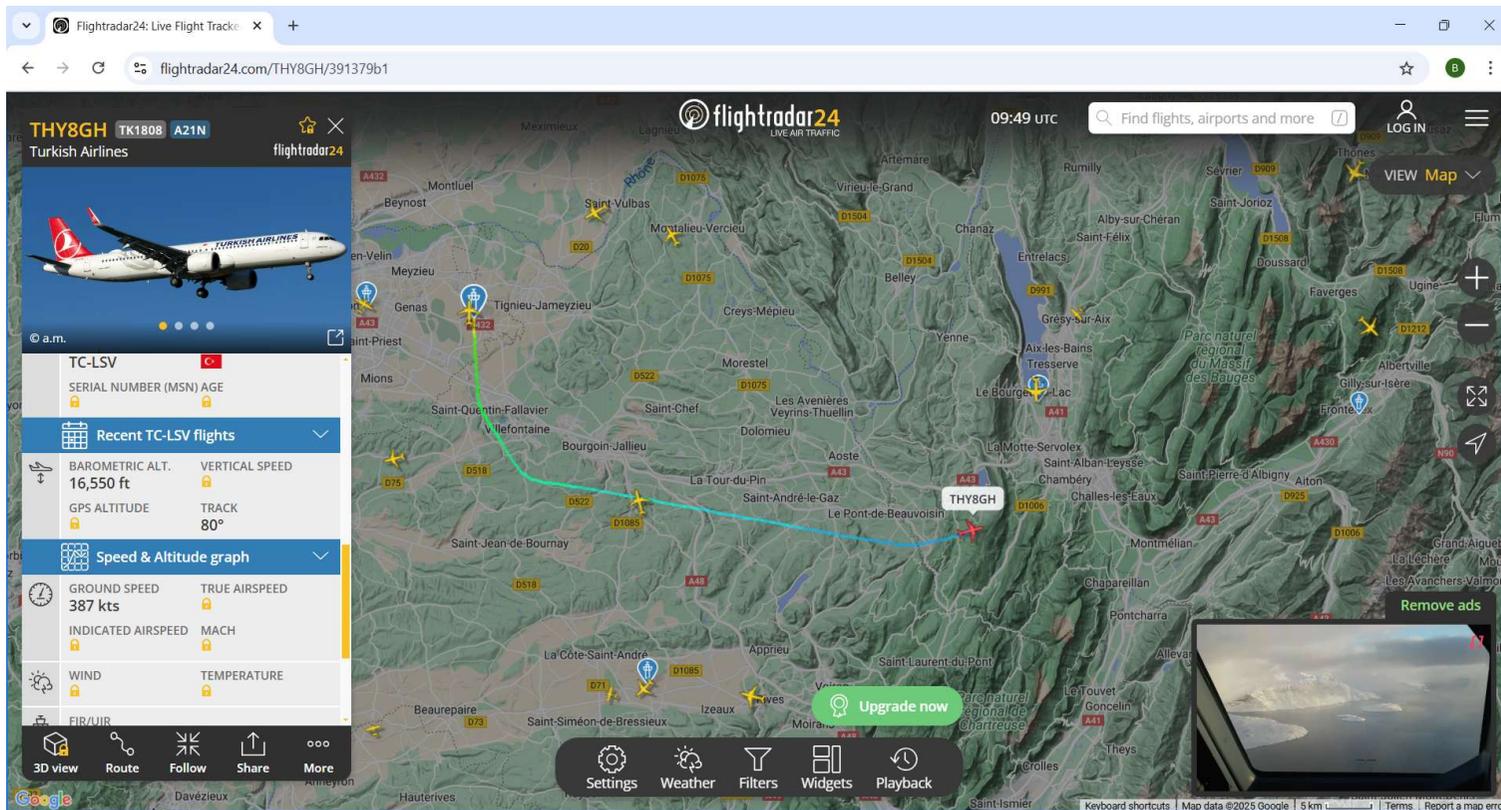
Diapositive 9

gr0

On décolle toujours au QNH, on n'utilise plus le QFE aujourd'hui. Il faut changer ton 1er point. Dire que QNh = altitude donc c'est ce qu'on utilise et lit sur les cartes aero, c'est bcp plus facile a utiliser que l'altitude pression (par exemple l'altitude pression ne nous dira jamais si on a la hauteur pour passer un obstacle, alors que l'altitude oui).

gregoire.salomon14@gmail.com; 2025-02-13T09:27:30.412

Ex de trajectoire d'un vol Lyon Istanbul à FL 165 vers l'Outheran (source <https://www.flightradar24.com/>)



Le même à FFL 117 sur le Chablais. Le plancher de la TMA dans laquelle il vole est FL105 !

The screenshot displays the Flightradar24 interface for flight EJU53FG. The flight is an easyJet A320, operated by Alexandre Raineau. The aircraft is shown on a map of the Geneva region, flying over the Alps. The interface includes a sidebar with flight details, a main map view, and a bottom navigation bar.

Flight Details:

- Flight: EJU53FG
- Registration: UZ1755
- Aircraft: A320
- Operator: easyJet
- Operated by: Alexandre Raineau

Recent OE-IJJ flights:

Parameter	Value
BAROMETRIC ALT.	11,750 ft
VERTICAL SPEED	
GPS ALTITUDE	
TRACK	349°

Speed & Altitude graph:

Parameter	Value
GROUND SPEED	318 kts
TRUE AIRSPEED	
INDICATED AIRSPEED	
MACH	
WIND	N/A
TEMPERATURE	

Map View: The map shows the flight path over the Geneva region, with the aircraft EJU53FG highlighted. The map includes various geographical features and flight paths.

Bottom Navigation Bar: Settings, Weather, Filters, Widgets, Playback.

Vol Genève Istanbul à FL 190 sur les Bornes

The screenshot displays the Flightradar24 interface for flight THY1NL (TK1918) on an Airbus A321XLR. The aircraft is shown in flight over the Geneva region, with a detailed information panel on the left. The panel includes the following data:

- Flight:** THY1NL TK1918 A21N (Turkish Airlines)
- Aircraft Type (A21N):** Airbus A321-271NX
- Registration:** TC-LTR
- Country of Reg.:** Turkey
- Serial Number (MSN) Age:** (Not specified)
- Recent TC-LTR flights:** (List of recent flights)
- Barometric Alt.:** 19,025 ft
- Vertical Speed:** (Not specified)
- GPS Altitude:** (Not specified)
- Track:** 125°
- Speed & Altitude graph:** (Graph showing speed and altitude over time)
- Ground Speed:** 352 kts
- True Airspeed:** (Not specified)
- Indicated Airspeed:** (Not specified)
- Mach:** (Not specified)

The interface also features a map view, a search bar, and various navigation and data options. The aircraft is shown in flight over the Geneva region, with a detailed information panel on the left. The panel includes the following data:

3D view Route Follow Share More

Settings Weather Filters Widgets Playback

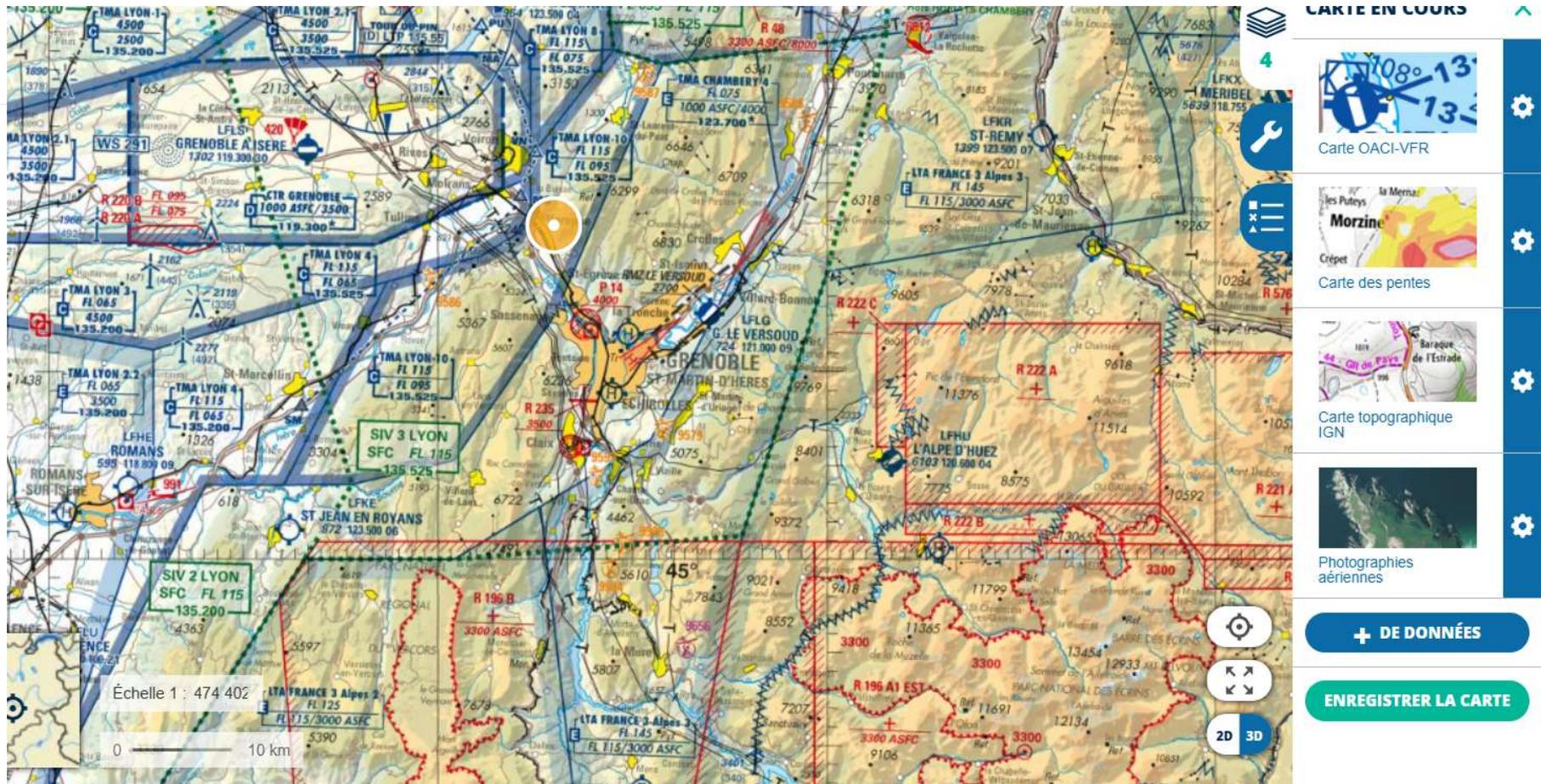
Upgrade now

Remove ads

Keyboard shortcuts | Map data ©2025 Google | 5 km | Terms | Report a map error

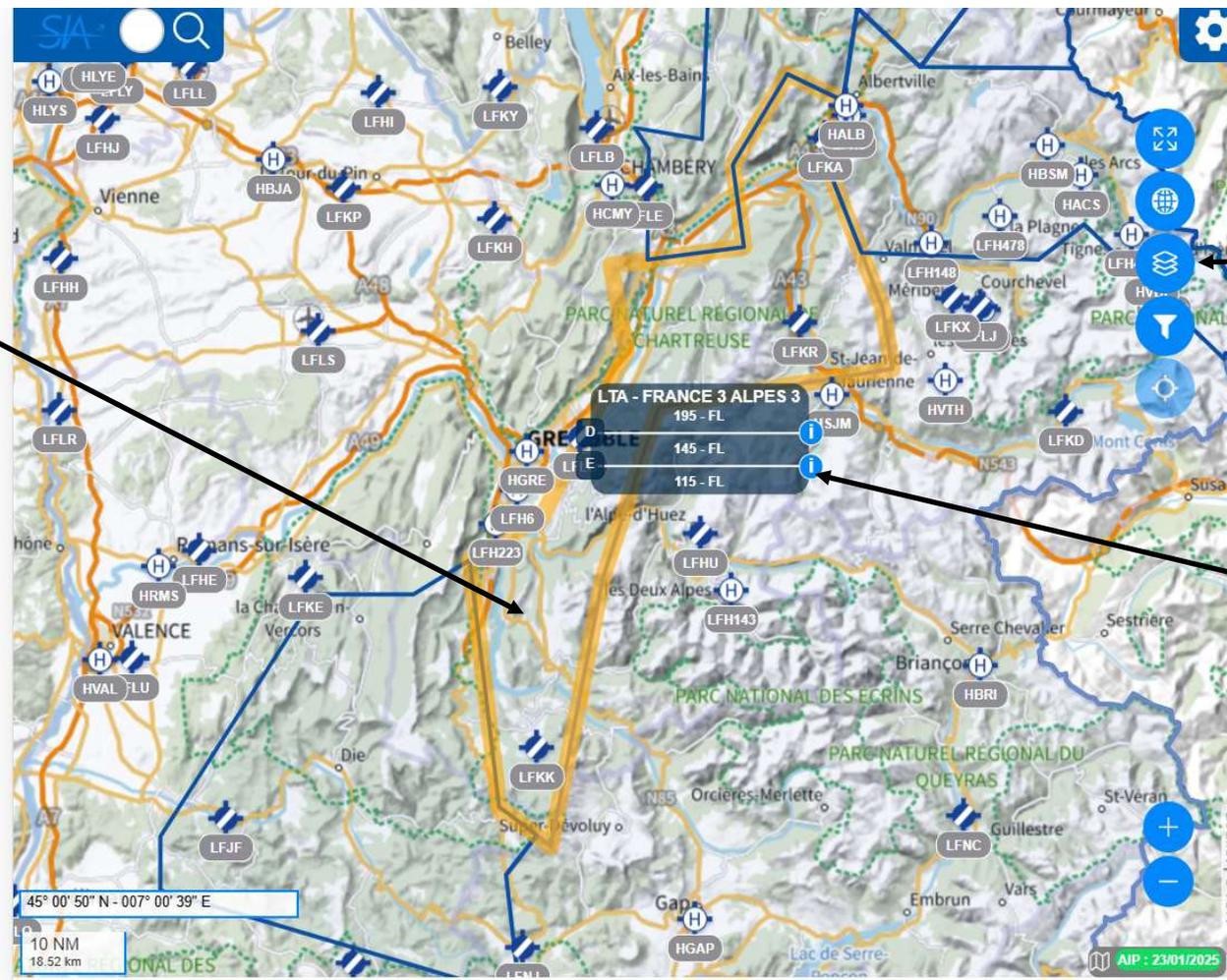
Où trouver les cartes aéros ?

1- Géoportail: onglet en haut à gauche "cartes" puis "territoires et transports", "transports" puis OACI/IVFR



2- Site officiel de la DGAC: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip> (Préparation du vol/visualisateur AIP)

En cliquant sur un espace on a ses limites en jaune et son cartouche d'identification



Cette onglet permet de choisir le type d'espace que l'on veut afficher: TMA, LTA, zones P ect... LTA affichées ici.

Davantage d'infos en cliquant sur *i*

Les autres espaces réglementés.

- Nous sommes autorisés à voler dans les espaces E et G. Ces derniers ne sont pour autant pas libres de toute règle, ce n'est pas le far west !
- Voici les principales catégories de restrictions que nous allons rencontrer:
 - Les zones D pour Danger: exemple présence de beaucoup de lignes THT
 - Les zones R pour Réglementées souvent des zones militaires
 - Les Zones P pour interdiction Permanente: centrales nucléaires, CEA...
 - Les zones RMZ : Radio Mandatoy Zone : une radio DGAC est obligatoire pour avertir le contrôle et obtenir son accord. Ex Le Versoud.
 - Les Zones TMZ : Transponder Mandatory Zone
 - Les Zone ZSM : Zone de Sensibilité Majeure, ex protection des zones de reproduction du gyapete.
 - Les NOTAM: Notification temporaire signale des interdictions temporaires dans les zones R, ou liées à des évènements: meeting aérien, tour de France ...
 - Survol des parcs nationaux, régionaux et réserves naturelles

Exemple d'une zone D (source: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/#>)

Service de l'Information Aéronautique
SIA La référence en information aéronautique

Accéder à mon Espace utilisateur

Rechercher...

Mon profil

AIP ▾ Préparation de vol ▾ Réglementation NA Liens Utiles ▾

VISUALISATEUR AIP

Accéder à la page dédiée

Tout masquer

Espaces aériens +

Zones -

Zones R

Zones D

Zones P

D 74
800 ft - AGL
9 - II - AGL

GENÈVE

Amhemasse

St Julien en Genevois

Regnier-Esery

la Roche-sur-Toussais

Crusilles

Plateau d'Hauteville

Grand Colombier

le Fiel

LEMAN INF CY

AIP: 2301/0025

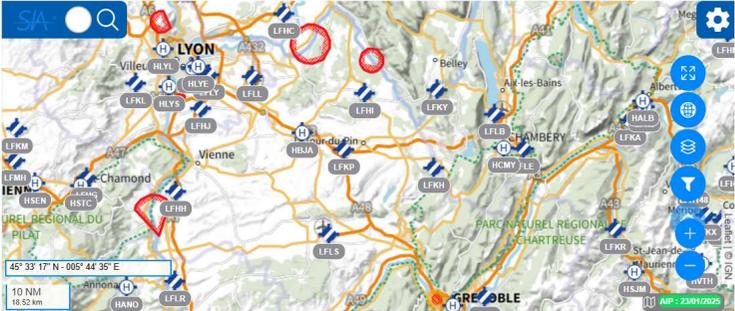
ZONES D 74	
Code :	LFD74
Plancher - Plafond:	0ft - 800ft
Code horaires :	HX - Dangerous area H24
Remarques :	Lots of unmarked power lines crossing the river RHONE.

Exemple d'une zone P (source: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/#>)

La référence en informati... x +

sia.aviation-civile.gouv.fr/#

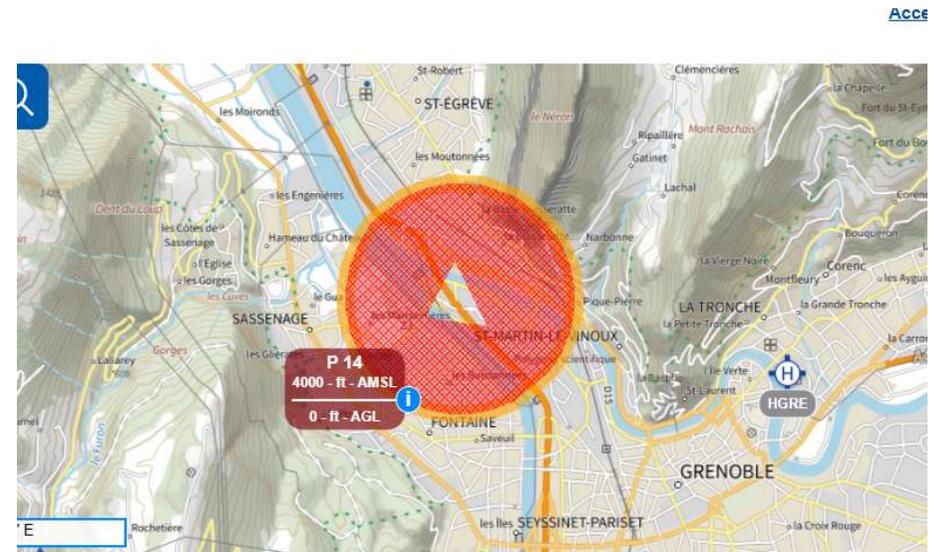
VISUALISATEUR AIP [Accéder à la page dédiée](#)



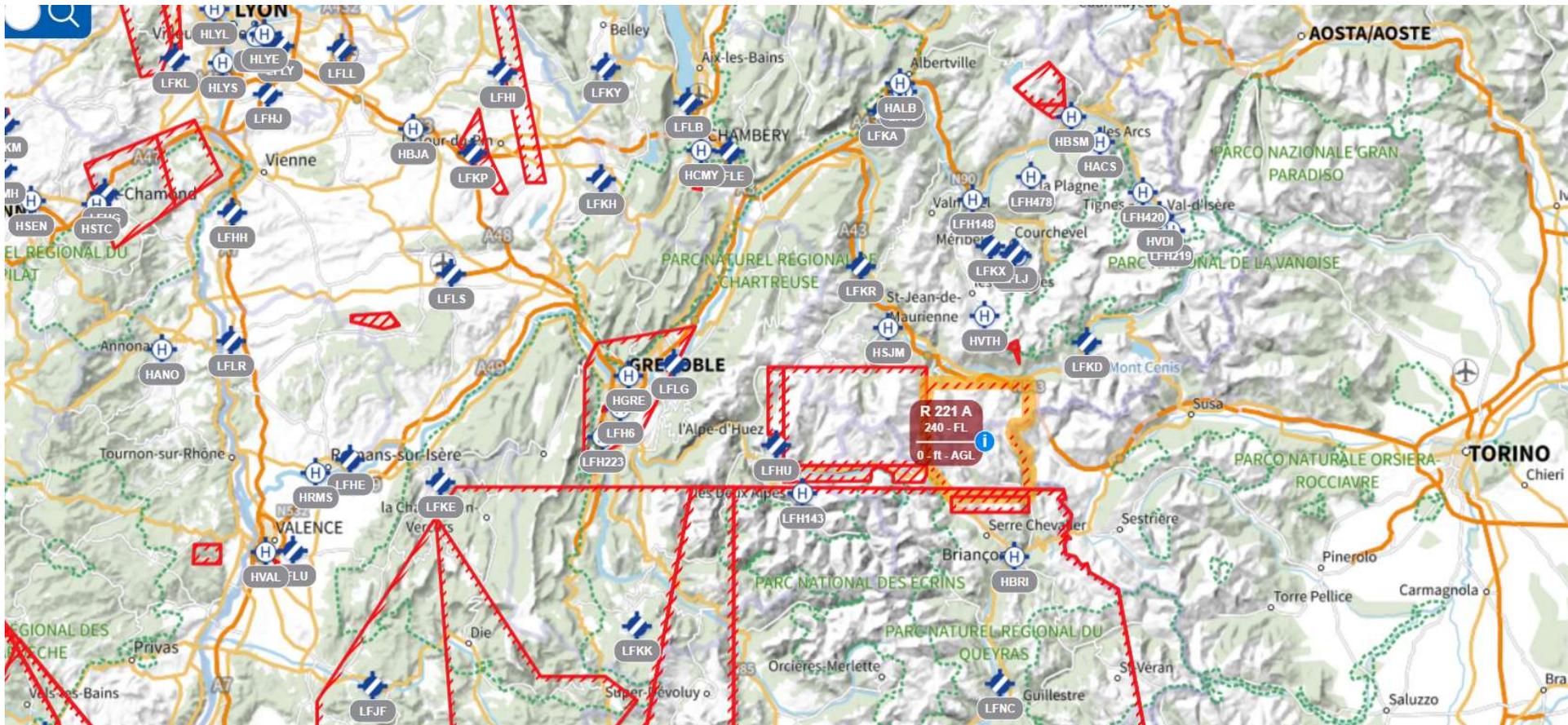
UNE DU JOUR

Mise à disposition des cartes VFR plastifiées édition 2-2024
Publié le 10/02/2025

A ce jour, tous les documents papier sont disponibles à la vente sur le [site de la boutique](#).
Les cartes plastifiées seront expédiées à partir du 20/12/2024.
Les clients qui ont commandé un pack éditions 1 + 2 seront livrés sans intervention de leur part dès que possible.



Exemple d'une zone R (source: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/#>)



ZONES R 221 A	
Type :	ZONES_R
Nom :	221 A
Code :	LFR221A
Plancher - Plafond:	0ft - 240FL
Code horaires :	NOTAM - Possible activation by NOTAM.#Activation schedules stated in France AUP.
Remarques :	Administrator : 93ème RAM.# GAT : avoidance mandatory.# OAT : with authorization from administrator.# Activity schedule available on : (0600-1000, 1200-1600) : 04 56 85 74 81 or 04 56 85 74 06.# Actual activity known on MARSEILLE ACC/FIC.# Safety officer 93ème RAM : 06 73 90 50 33#Not AMC-manageable.

Zone 221A sur les Cerces.
Activation signalée par NOTAM.
No de tel pour infos

Zone 196A1 EST sur Ecrins et le Queyras. Frontalière de la 221A au sud.
Activation signalée par NOTAM. Pas d'activation les WE, mercredi et vac. scolaires

ZONES R 196 A1 EST	
Type :	ZONES_R
Nom :	196 A1 EST
Code :	LFR19610
Plancher - Plafond:	3300ft - 155FL
Code horaires :	HX - Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC#Except :#- WED from 1100 (SUM -1H) to SS+30#- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30.
	Except for LF-R221 A and B when active.#Administrator : CCMAR MED#ccmar-med.cae-chef.fct@intradef.gouv.fr#Activity schedule

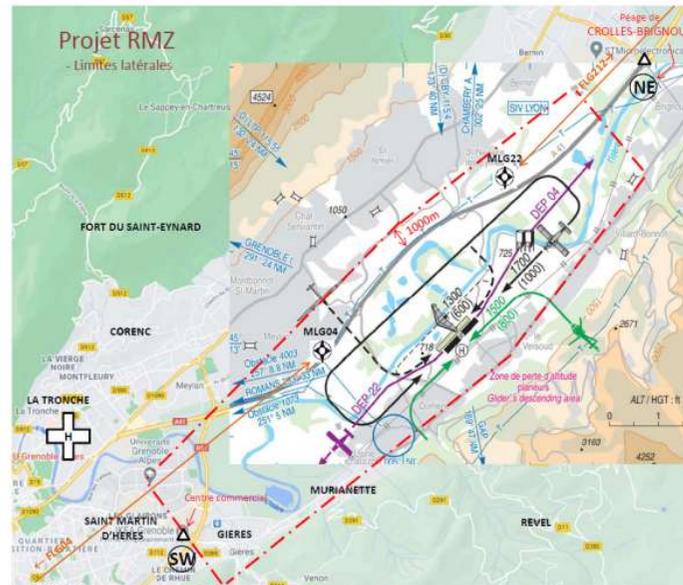
La RMZ (Radio Mandatory Zone) du Versoud

Source: <https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/RMZ-Versoud.pdf>

 <p>Service de l'Information Aéronautique</p> <p>DSNA</p>	 <p>Liberté • Égalité • Fraternité REPUBLIQUE FRANÇAISE</p> <p>E-mail : sia_qualite@aviation-civile.gouv.fr Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr</p>	<p>SUP AIP AIRAC 119/22</p> <p>Date AIRAC : 16 JUN Date de publication : 19 MAY</p>
--	---	--

Objet : Création d'une RMZ (zone à utilisation obligatoire radio) sur l'AD de Grenoble le Versoud LFLG
En vigueur : Du 16 juin 2022 au 15 juin 2023

Lieu : FIR : Marseille LFMM – AD : Grenoble le Versoud LFLG



TMZ: Transponder Mandatory Zone.

Il y a en 3 en France: St Tropez, Montélimar et Sarrebruck. Source https://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/rmz-tmz-de-quoi-s-agit-il-et-pour-faire-quoi.original.pdf (aeroclub du CSE AIRBUS Toulouse)

Comment être informé des NOTAMs ?

Les NOTAM (Notice to AirMen) sont signalements de restriction ou d'interdiction temporaire (ZRT: Zones réglementées temporaires), par ex pour un meeting aérien, un évènement tel que le tour de France impliquant le survol de plusieurs hélicoptères et l'activation de zones militaires R.

La FFVL rescence les différents sources d'informations

<https://federation.ffvl.fr/pages/informations-vol-et-alertes-notam-et-sup-aip>

Ex de NOTAM sur <https://notaminfo.com/francemap>

The screenshot shows a web browser window with the URL notaminfo.com/francemap. The page displays a map of France with various NOTAMs overlaid. A popup window is open, showing the following information:

PJE OVER 'L'ALPE D'HUEZ'
RDL 317/0.95NM LFHU ARP
PSN : 450601N 0060411E
INFO :
MARSEILLE INFO 124.500MHZ
L'ALPE D'HUEZ A/A 120.605MHZ

LOWER: Surface, UPPER: FL160
FROM: 16 Dec 2024 08:30 GMT (09:30 CET) TO: 28 Mar 2025 16:00 GMT (17:00 CET)
SCHEDULE: 0830-1600 EXC SAT

W2754/24: Parachute jumping will take place
Q) LFMM/QWPLW/IV/M/AW/000/160/4504N00602E005

PJE OVER 'BOURG D'OISANS'
RDL 236/2.6NM LFHU ARP
PSN : 450352N 0060203E
INFO :
MARSEILLE INFO 124.500MHZ
L'ALPE D'HUEZ A/A 120.605MHZ

LOWER: Surface, UPPER: FL160
FROM: 16 Dec 2024 08:30 GMT (09:30 CET) TO: 28 Mar 2025 16:00 GMT (17:00 CET)
SCHEDULE: 0830-1600 EXC SAT

NOTAM details:
 Show navigation warnings
 Show en-route info
 Show aerodrome NOTAMs
 Show obstacles (491)
Show NOTAMs for **the week ahead** ▼
Airspace Details
Show NOTAMs up to **FL55/5500ALT** ▼
Ignore all those below - ▼
NOTAMs extracted at 11 Feb 2025 06:05 CET

Survol des espaces naturels protégés et zones de reproduction d'espèces protégées.

- Pour les parcs régionaux et nationaux ainsi que les réserves naturelles les règles sont souvent au cas par cas:
- Parc des Ecrins: survol autorisé du 1 juillet au 31 octobre.
- Parc de la Vanoise: Survol interdit en dehors de certaines zones proches d'Aussois.
- Réserve des Bauges: survol a plus de 300m /sol sauf zones et décollages identifiés dans le doc à télécharger ici: [Réserve Nationale de Chasse et de Faune Sauvage \(RNCFS\) - PNR du Massif des Bauges](#)
- Réserve des hauts plateaux du Vercors: mini 300m/sol
- Se renseigner sur le site de chaque parc ou sur la FFVL

ZSM (Zones de Sensibilité majeures) Gypaètes

Les rapaces nous voient comme un ennemi lorsque l'on s'introduit dans leurs zones de reproduction.

En dehors de ces zones, nous sommes plutôt alliés. Il est déjà arrivé à la plupart d'entre nous d'enrouler un thermique et d'être rejoint par un rapace qui nous accompagnera pour quelques tours.

Les dérangements répétés des rapaces dans leurs zones de reproduction peuvent les pousser à fuir la zone et laisser les oeufs non couvés.

Les zones concernant les vautours (espèce non protégée) sont des **zones de tranquillité** dont le non survol est recommandé;

Les zones concernant les gypaètes, espèce protégée, sont des **Zones de Sensibilité Majeure** dont l'accès est interdit durant la période de reproduction.

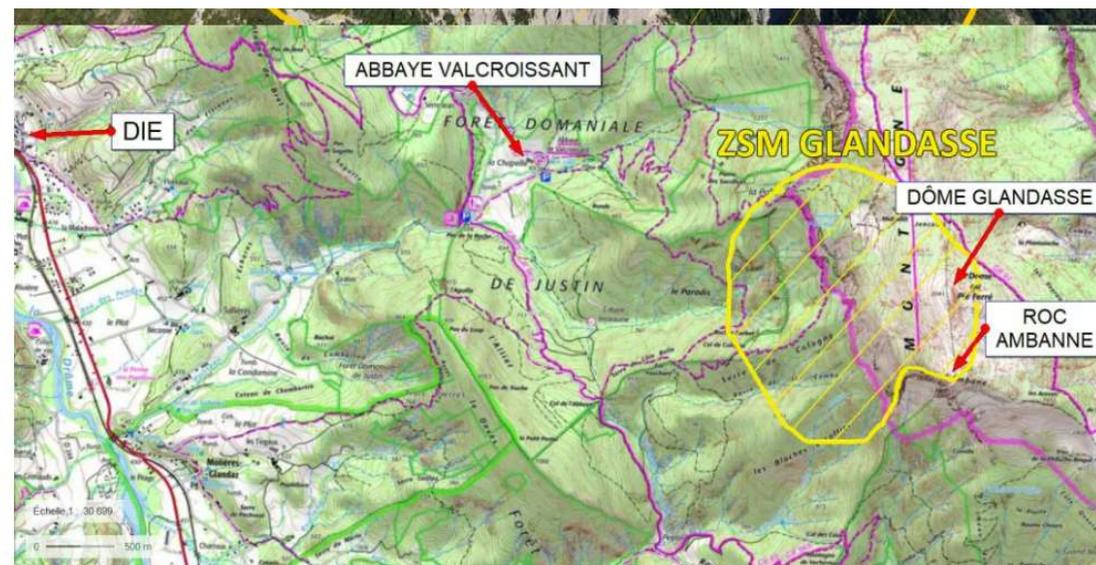
Elles sont activées à partir du 1er novembre (si il y a eu ponte) généralement jusqu'au 15 Aout, avec actualisation au printemps.

Site de référence pour les ZSM:

<https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/sites/default/files/alpes.pdf#>

Regardons l'exemple du Diois sur le site du club local:

<https://www.vol-libre-diois.fr/reglementation-aerienne/>

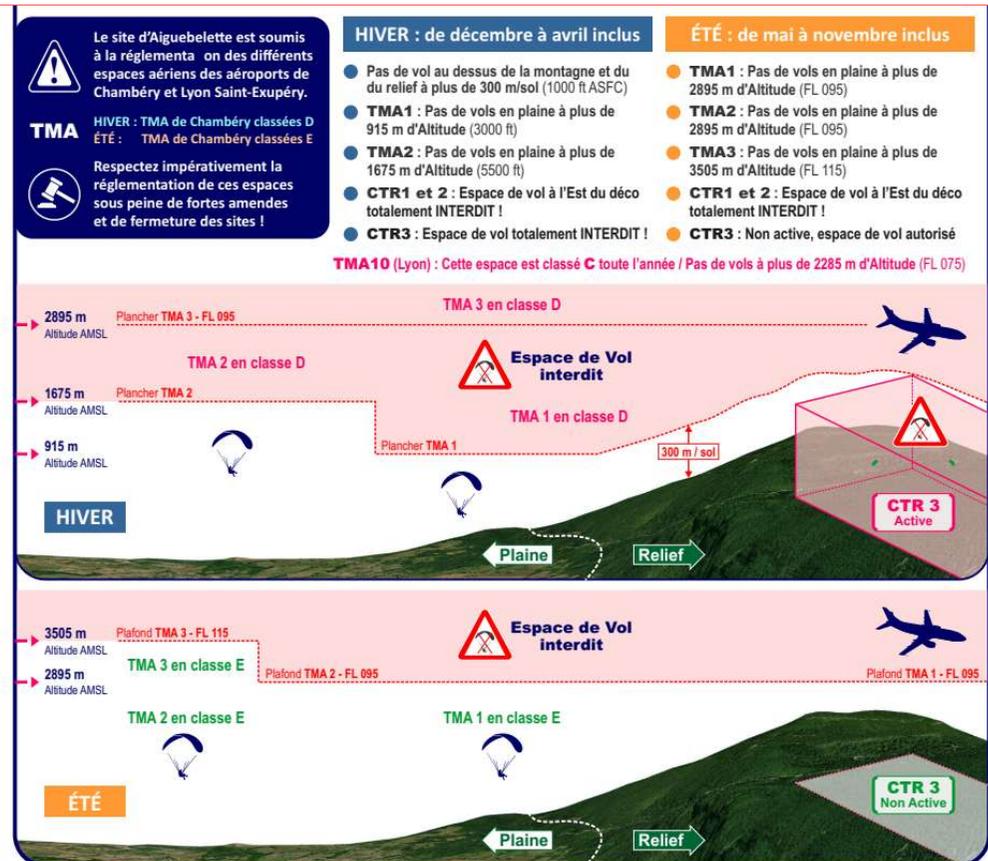
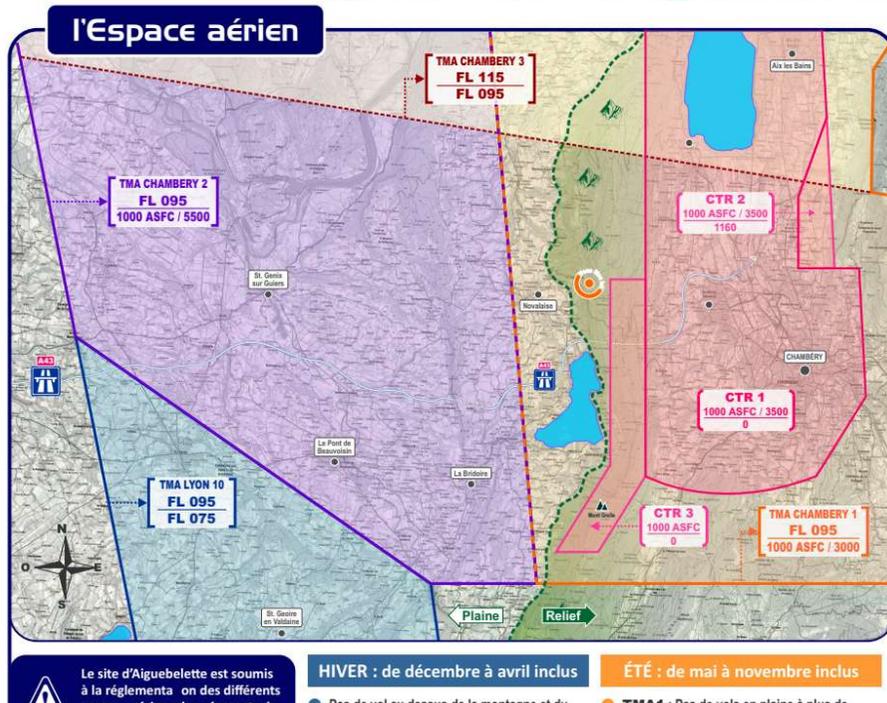


Exemple voler sur Aiguebelette et autour du lac du Bourget avec la CTR et les TMA de Chambéry

[https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/201217_Aiguebelette-Banchet Espace%20A%C3%A9rien_2021.pdf](https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/201217_Aiguebelette-Banchet_Espace%20A%C3%A9rien_2021.pdf)

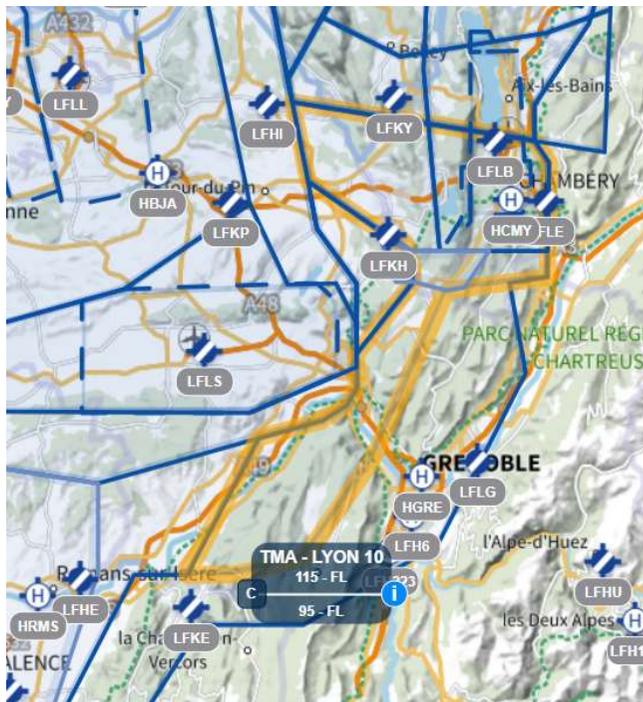
Petite erreur: le plancher de la TMA Lyon 10 est FL 095

Site de vol de l'Épine - Lac d'Aiguebelette



Aiguebelette sur <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip>

Le schéma FFVL de la diapo précédente est donc exact, quand les TMA chambéry sont classées E, on peut faire un plaf à ~2800m sur la dent du chat pour partir en transition vers les Bauges à condition de rester au dessus de 1050m (CTR Chambéry)

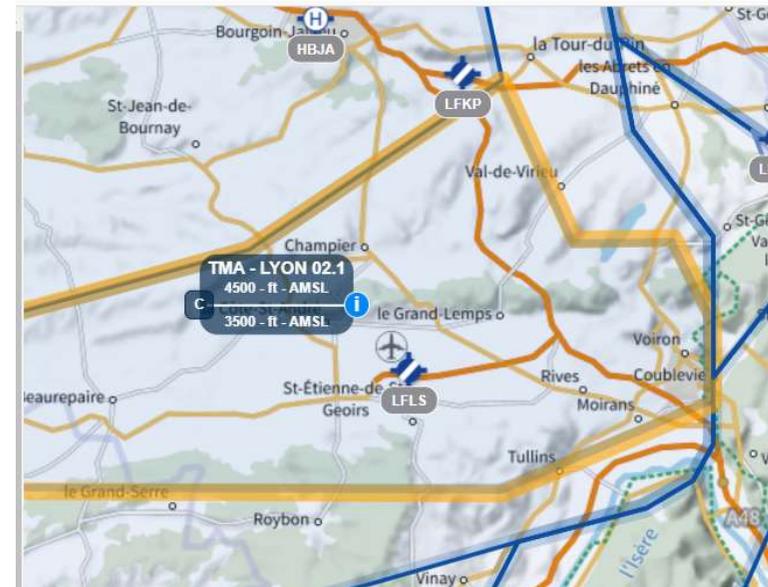
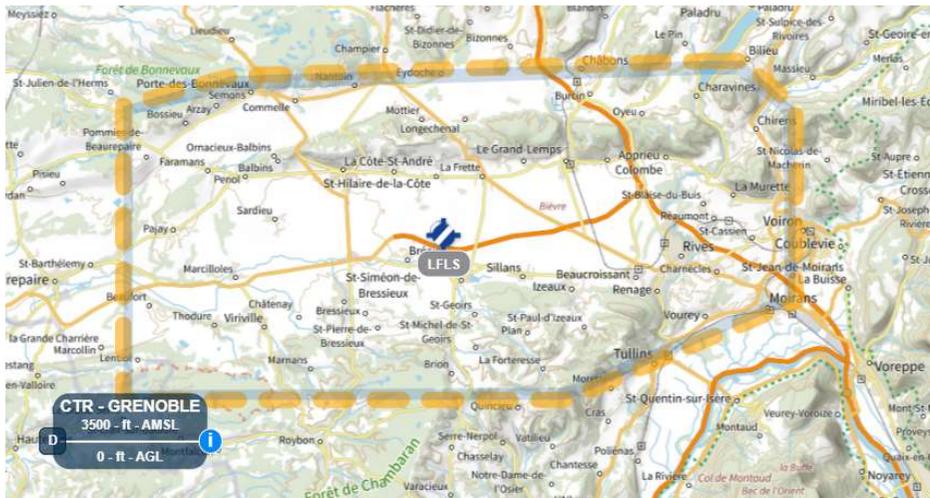


TMA CHAMBERY 1	
Code :	LFLB1
Classe :	D
Plancher - Plafond:	3000ft - 95FL
Code horaires :	NOTAM -
Remarques :	SKED : see NOTAM.# Outside CHAMBERY APP SKED, lower limit raised to 6000 ft AMSL and TMA controlled by LYON APP.# Airspace defined excluding :# - CHAMBERY CTR and ANNECY CTR.# - LF-R 48 PAS DE LA FOSSE and LF-R 185 SACCONGES parts with which it interferes.# Downgrading to class E :# - from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.# - outside this period, and with the exception of January 02 : from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC.

CTR CHAMBERY 3	
Type :	CTR
Nom :	CHAMBERY 3
Code :	LFLB3
Plancher - Plafond:	0ft - 1000ft
Code horaires :	NOTAM -
Remarques :	SKED : see NOTAM# Inactive :# - from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.# - outside this period, and with the exception of January 02 : from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC.

Sur le Grand Ratz: qu'en est il de la CTR2 Grenoble ?

Elle semble remplacée une unique CTR aggrandie et création d'une nouvelle TMA Lyon 2.1. Juste au dessus il y a la TMA Lyon 03 avec 4500ft AMSL comme plancher (donc plaf < 1350m sur la dent de Moirans



No d'info trouvé sur le forum vercorsenvol:
04 76 65 55 89

Enfin l'application et le site associé **hehol.fr** ont l'air de rassembler toutes les informations nécessaires à la préparation d'un vol dans une zone donnée et à un moment donné:
Zones aériennes, NOTAMS, ect.

Conclusion

Se renseigner régulièrement sur les évolutions de la réglementation dans les endroits où on va voler. La FFVL transmet certaines infos, mais pas toutes, c'est au pratiquant de se tenir informé.

Exemple d'un vol que j'ai réalisé l'été dernier dans les Bauges à la Croix d'Allant:

Je pars pour un vol local de fin d'après midi, je ne me renseigne pas et pars sans appli type xctarck, hehol.

Très bonnes conditions en l'air, je faire le tour des sommets du secteur, Arcalod, Trélod, Pécloz et Arclusaz, après coup je me suis rendu compte que j'avais bien croqué la réserve.

Les applis type hehol semblent permettre de rester informé sur tout ce qu'il faut savoir , à vérifier pour les ZSM.