

**REFRESH 2016**



**Heli-Lausanne**

# **SOMMAIRE**

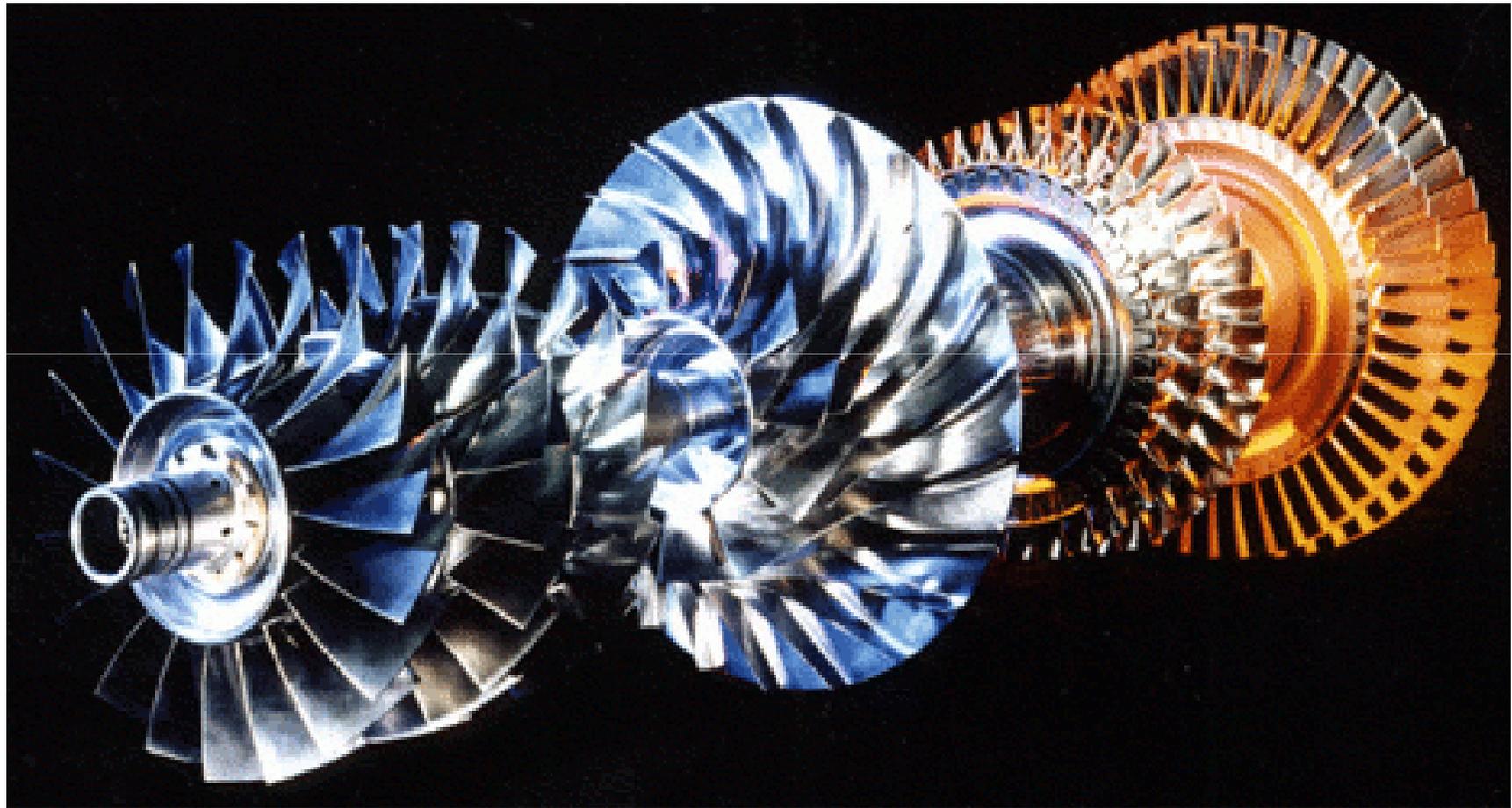
- 1. Liste de présence**
- 2. Informations générales - 2017**
- 3. Prix charter 2017 et conditions spéciales, assurances**
- 4. Mécanique**
- 5. Procédures Lausanne**
- 6. Limitations AOC et NCO - vols privés et pax**
- 7. Techlogs**
- 8. Atterrissages en campagne**
- 9. Obstacles à la navigation**
- 10. Rollover**
- 11. Minimas météo location - rappel**
- 12. Divers et questions, discussion**

**MINIMAS EXPERIENCE**  
**FRANCHISES CASCO - 2017**  
**PRIX LOCATION/ECOLAGE 2016**  
**RISTOURNES ANNUELLES**

INTENTIONNALLY LEFT BLANK

*Voir avec Heli-Lausanne SA pour conditions  
location , détails assurances et franchises*

# MECANIQUE



**NOUS PREPARONS LES HELICOPTERES SUR LA BASE DU  
PLANNING DE RESERVATION**

**DECOLLAGES ET ATTERISSAGES SUR HELIPADS  
UNIQUEMENT**



**MENTIONNEZ LA QUANTITÉ DE FUEL SUR LA RESERVATION SVP !  
Informez nous en cas d'annulation , de réservation last minute ou de retard!**

# LSGL

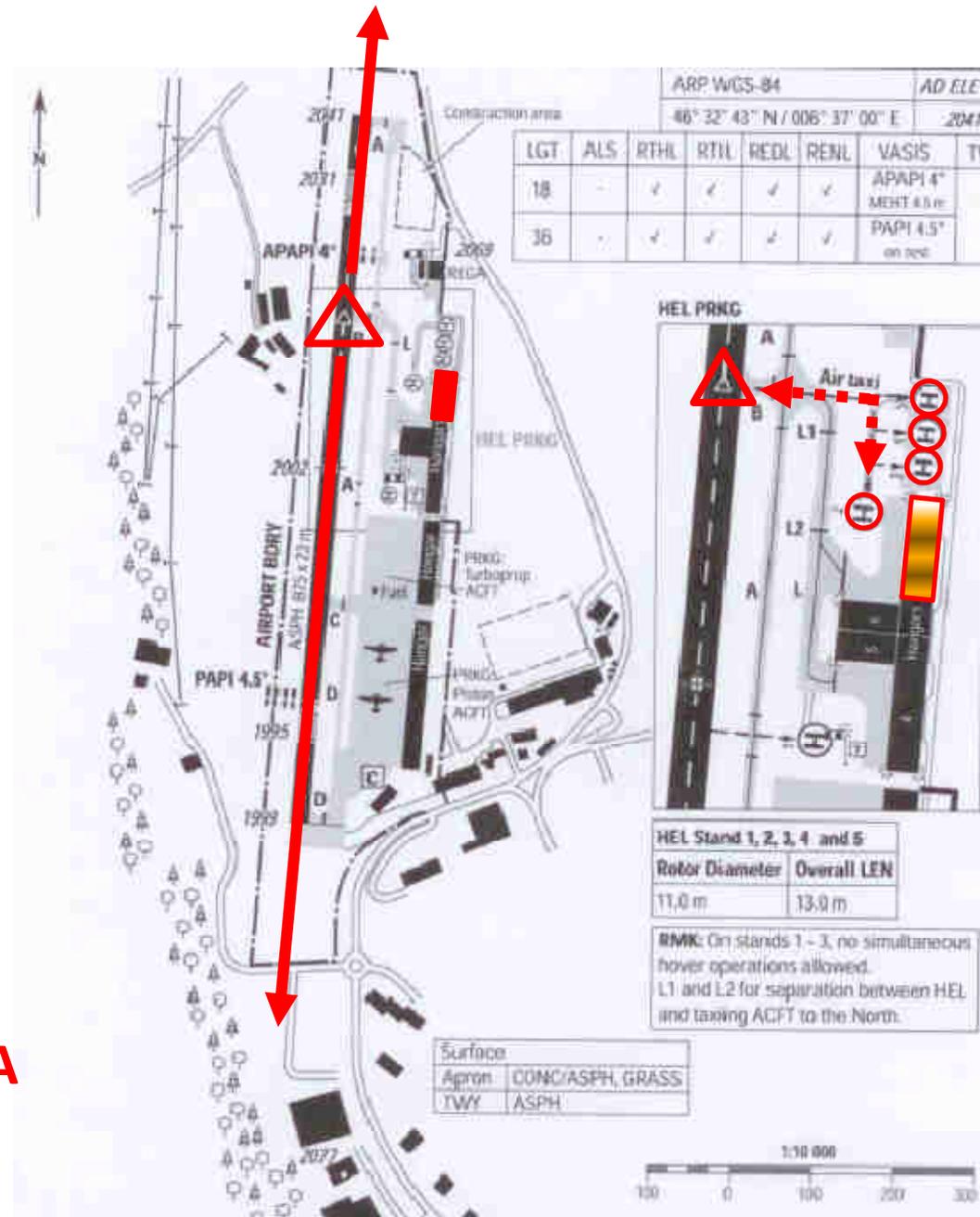
via H / FATO

Message Radio:

«HELI-XYZ  
HELIPAD N °X  
AIR TAXI POUR LA  
FATO 18/36 »

Survol interdit:

- Bâtiments / REGA
- aéronefs



**VOLS PRIVES SOUS AOC ...**

**EASA – PART NCO**

# VOLS PRIVÉS SOUS AOC - NCO

## Quelles conséquences pour vous ?

- Familiarisez-vous avec les réglementations AESA applicables.
- Parmi les nouveautés introduites par la partie NCO, il sera dorénavant de la responsabilité du pilote commandant de bord (PIC) de déterminer les types de vol (IFR/VFR, jour/nuit) qu'il peut effectuer au moyen d'un aéronef donné compte tenu des instruments embarqués et du type certifié.

+

- **Vols privés – rappel définition et responsabilités**
- **Nouvelles règles de l'air et limitations**
- **SMS et compte-rendus EASA et internes**
- **Techlogs / HIL**

# VOLS PRIVÉS – rappel définition

## Ordonnance sur l'aviation / art 61

668 Aviation commerciale

61 Autorisation d'exploitation

Art. 100 Vols commerciaux

<sup>1</sup> Les vols sont dits commerciaux:

- a. lorsqu'ils donnent lieu à rémunération sous une forme quelconque, qui doit couvrir davantage que les coûts pour la location de l'aéronef et le carburant ainsi que pour les redevances d'aéroport et de navigation aérienne; et
- b. lorsqu'un cercle indéterminé de personnes peut y avoir accès.

<sup>2</sup> Les vols effectués par une entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation sont présumés commerciaux. L'appréciation des faits sous l'angle des législations fiscales ou douanières est réservée.

<sup>3</sup> Lorsqu'il s'agit de vols non commerciaux donnant lieu à rémunération, les passagers doivent être informés au préalable du caractère privé du vol et des conséquences qui en découlent quant à la couverture de l'assurance.

# VOLS PRIVÉS – rappel contrat

## Contrat de location charter / art 5

### 5. VOLS PASSAGERS

Selon le règlement du transport aérien en vigueur, le pilote s'engage uniquement à exécuter des vols passagers non-rémunérés, bien qu'un dédommagement à concurrence du montant de location soit autorisé.

Le pilote s'engage à rendre particulièrement attentifs ses passagers au fait qu'HELI – LAUSANNE n'est pas, au sens des conventions de responsabilité civile légale, le transporteur, mais le pilote lui-même.

Il est recommandé dans l'intérêt du pilote de limiter sa propre responsabilité en remettant des **billets de vol** à chaque passager.

# VOLS PRIVES SOUS AOC - NCO

## 8.7.2 Non-commercial Charter Flights

*Private charter flights are flights which are not performed under the AOC holder's responsibility: **the operational control is transferred from the AOC holder to another operator (e.g. private/charter pilot)** and the provisions of ORO.AOC.125 do not apply. The helicopter remains within the CAMO environment. The charter pilot has to comply with the rules of Part-NCO and VRV-L/SERA.*

***For non-commercial operations the Commission Regulation 965/2012, Part NCO and NCC will be applicable by the 25th of August 2016.***

# VOLS PRIVES SOUS AOC

## 8.7.2 Non-commercial Charter Flights / Manuel d'opération Heli-Lausanne SA

*For pilots not working for HELI LAUSANNE SA, a company introduction regarding administrative, technical issues (techlog/journey log), responsibilities (daily-check, airworthiness, technical release, occurrence reporting) and normal/emergency procedures is required.*

*To guarantee the required level of knowledge and skills of the commander, HELI LAUSANNE SA will check the validity of the appropriate pilot license/rating, the validity of the medical and evaluate his/her ability to carry out the flights safely.*

**Selon contrat de location, il est de la responsabilité que le pilote ait un Medical et Type rating valables !**

# **VOLS PRIVÉS SOUS AOC - NCO**

**petits résumés visuels :**

*[www.anpifrance.eu/les-docs-en-libre-service](http://www.anpifrance.eu/les-docs-en-libre-service)*

# VOLS PRIVÉS SOUS AOC - NCO

## FUEL:

TRIP, yc vent

+

Marge (imprévu)

+

Alternate

+

Reserve 30'

+

Part du pilote

=

Total départ

## OXYGENE:

10' à 13'000ft

< 30 ' : rien

> 30 ' oxygène pilote

+ 13'000 ft

Oxygène pour tous !

## SURVOL EAU

Distance plané jusqu' à 50 NM

Gilets obligatoires

+ 50 NM de la côte

Gilets obligatoires

+ évent. canot (resp. PIC)

+ évent. mat survie (resp. PIC)

## NB:

30' réserve à

bord lors de

l'atterrissage !

# VOLS PRIVÉS SOUS AOC - SMS

## Safety Management System

- **COMPTE-RENDUS OBLIGATOIRES**
- **COMPTE-RENDUS VOLONTAIRES**
- **COMPTE-RENDUS INTERNES**



ANNONCES INCIDENTS COMPROMETTANT LA SECURITE

## Signaler les événements suivants:

### Aéronefs légers / Hélicoptères / Planeurs / Ballons

1. Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
2. Non-respect de l'espace aérien
3. Tout événement entraînant un appel d'urgence.
4. Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef, planeur ou ballon (hors fonctionnement normal du brûleur).
5. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
6. Tout vol effectué au moyen d'un aéronef, planeur ou ballon inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, le planeur ou le ballon, ses occupants ou toute autre personne.
7. Interférence avec l'aéronef, le planeur ou le ballon causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires.

### Aéronefs légers / Hélicoptères / Planeurs

1. Perte de contrôle involontaire.
2. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aile ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
3. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
4. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef ou du planeur.
5. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef ou du planeur en vol.
6. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
7. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.

### Planeurs

1. Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuillage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence.
2. Tout largage du câble de treuillage ou de remorquage qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.
3. Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage.
4. Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre.
5. Impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

La réglementation demande aux pilotes d'aéronefs légers de contribuer activement à la sécurité aérienne en signalant ces incidents.

### Aéronefs légers / Hélicoptères

1. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
2. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
3. IncurSION sur piste.
4. Sortie de piste.
5. Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
6. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
7. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
8. Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
9. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
10. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
11. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

### Ballons

1. Extinction permanente involontaire de la veilleuse.
2. Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes: tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, suspension de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de cylindre de gaz, mousqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs).
3. Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple porosité, délogement des soupapes de gaz).
4. Chute d'un occupant du ballon hors de la nacelle ou de la gondole.
5. Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.
6. Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le ballon, ses occupants ou toute autre personne.
7. Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le ballon, ses occupants ou toute autre personne.

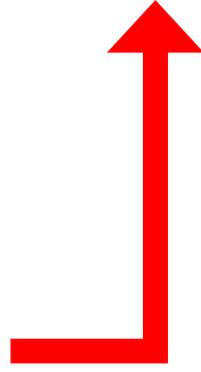


Thèmes A-Z

Bon à savoir Sécurité Politique Médias E-OFAC Espace professionnel AESA

Pano d'informaill > Ecnars nrofocionnal > Gactinn da la cōnrità at d'ac ricnriac

# Gestion de la sécurité et des risques



Liens Documents

- Règlement (UE) 376/2014 (comptes rendus d'évènements)
- Comptes rendus obligatoires
- Comptes rendus volontaires
- stay safe!
- Liens Sécurité
- FAQ
- SASCON'15

# • COMPTE-RENDUS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRE

via site de l' EASA



 AVIATION SAFETY REPORTING

  
**I report on my personal behalf \***

*\* If you are employed by an organisation, or if your services are contracted by an organisation, you are encouraged to report via the internal reporting system of that organisation or via the link below.*

  
**I report on behalf of my organisation \*\***

*\*\* If your organisation runs its own internal reporting system you are encouraged to report via that system and not via this site.*

**Related sites**

- [European Aviation Safety Policy](#)
- [EASA website](#)
- [ECCAIRS Portal](#)

**Related information**

- [Why Safety Reporting?](#)
- [More about Just Culture](#)
- [Applicable Legislation](#)

Legal notice | Cookies | Contact

This website is financed by 

# VOLS PRIVÉS – sous AOC

## • COMPTE-RENDUS INTERNES

### ZONE PILOTES

#### Sécurité

Directives de sécurité interne Heli-Lausanne

Safety notice Eurocopter No. 2418-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2419-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2501-S-00

Safety notice Eurocopter No. 2992-S-00

Compte rendu interne

Prudence en hiver

Refresher 2013

Refresher 2014

Refresher 2015

Vidéo résonance sol

Impact dans l'antenne

**HELILAUSANNE** **COMPTE RENDU INTERNE**

Nom, Prénom :	Date :
Visa chef pilote :	Visa SM :

1. Critères de compte rendu

Événements/incidents devant faire l'objet d'un compte rendu  
Tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelle, ou toute autre irrégularité, ayant mis en danger ou susceptible de mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toutes autres personnes. Peuvent également faire l'objet d'un compte rendu les événements qui n'ont représenté à ce jour aucun danger mais qui comportent cependant un risque potentiel pour la sécurité du système aéronautique.

2. Données relatives à l'événement/incident

Date et heure	Lieu	Immatriculation de l'aéronef

Cet incident a-t-il été également déclaré auprès d'un autre organisme (si oui, lequel et quand ?)

3. Description de l'événement

Intitulé

Description

4. DIRECTIVE DE SECURITE (à remplir par le SM ou le chef pilote)

Nom	Qui	Stat	Directive n°	Délai de mise en œuvre (entourer ce qui convient)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="text"/>	<input type="text" value="urgent"/> <input type="text" value="à 30 jours"/>

Évaluation Probabilité / sévérité

A	B	C	D	1	2	3	4
Inacceptable	Tolérable	Acceptable					

Remarques :  
Acceptable = pas de directive  
Tolérable = pas de directive ou délai de 30 jours  
Inacceptable = directive, délai urgent

# Emergency Response Plan

VOLS COMMERCIAUX

VOLS FORMATION

VOLS PRIVES

Dans la checkliste

dans chaque appareil

	QUI	QUAND	QUOI	COMMENT	CONTACT
<b>EQUIPAGE</b>	Immédiat 1		Alerte	<b>REGA</b> - Ambulance - Police - Pompiers	<b>1414</b> canal K/R <b>144</b> <b>117</b> <b>118</b>
	Immédiat 2		Secours	- sécuriser le site de l'accident - actions pour sauver les vies - information aux sauveteurs	
	Immédiat 3		Information	Communication externe <b>EXCLUSIVEMENT</b> par le management de la <b>COMPAGNIE</b> . Aucune information aux médias ou tiers.  021 / 630 35 35 / Piquet Hell-Lausanne 079/314 10 08 Chef de base / V. Costa 079/622 82 15 Safety Manager / D. Grandquillaume 079/ 212 83 10 Accountable Manager / P. de Preux	
				- Management compagnie - Responsable des opérations - Management technique	
			Protocole	- noter tous les appels et messages	

## Les principes les plus importants lors de l'alerte

Alerte	<p>Que s'est-il passé</p> <p>Où cela s'est-il passé (lieu, rue, montagne, altitude, coordonnées, etc.)</p> <p>Quand cela s'est-il passé</p> <p>Qui est concerné (nombre personnes, blessés, décès, etc.)</p> <p>Hélicoptère et immatriculation</p> <p>Quelles mesures ont été prises</p> <p>Tous les appels, messages et mesures prises ont été enregistrés jusqu'à ce que le management prenne le relais</p>
Proches	Les proches sont informés exclusivement par le management ou une personne autorisée par le management
Information	L'information à des tiers et aux médias est effectuée exclusivement par le management ou une personne autorisée par le management

# VOLS PRIVES – sous AOC

HELI-LAUSANNE SA  
 Avenue de Gray 119  
 1018 Lausanne tél +41 21 636 3535

	AIRCRAFT TECHNICAL LOG	Aircraft type :	Date:	LOG # 2625
		Registration: HB -		

ALF Inspection Performed			Next Maintenance		Next Inspection		Deferred Defects on HIL
Name	Approval Number	Sign	Type	Due	Type	Due	<input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no

Sector	PIC	* PFC	NIL	REM	UPL	FOB	Before	After	Type	PAX	From	Take off	Flight Time	LOG	NG	Nr
	signature	Sign	Defect Sign	% / kg USG	lt	% / kg USG	Flight	Flight	of Flight		To	Landing				
1											==					
2																
3																
4																

\* The PIC signature confirms correct completion of pre-flight check inspection, ground anti / de-icing, acceptance of aircraft as serviceable incl. defect state and sufficient fuel and oil for the planned flight are on board.

Technical Support Bro-Air CALL +41 32 653 10 41	Retention Procedure	Type of Flight				OIL, UPLIFT Sector #			Sheet Total
	One copy to be left on ground before take off CAT flight or after maintenance action, daily for non CAT flight.	School	VS	Tech. Flight	TF	ENG	Hyd	NOB	Previous Page
		Private	VP	Heliski	HS	lt	lt	lt	Grand Total
	CAT	CAT	Rental	RT					

Sector	Complaint	Sign	Action taken	Date	Sign

[Green: remaining on board, White: CAMO]

FUEL: % / kg or USG, circle the appropriate unit

# VOLS PRIVES – nouveaux Techlogs

			AIRCRAFT TECHNICAL LOG				Aircraft type :		Date:		LOG # <b>5471</b>																		
							Registration: HB-																						
ALF Inspection Performed			Next Maintenance				Next Inspection:			Deferred Defects on HIL																			
Name		Approval Number	Sign	Type		Due		Type		Due		<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No																
No	CREW			FUEL			FLIGHT DETAILS				COUNTER			CYCLES															
	PIC signature		* PFC Sign	NIL Defect Sign	REM % / kg USG	LPL lit	FOB % / kg USG	Type of Flight	PAX	From To	Take off Landing	Before Flight	Flight Time	After Flight	LDD	NG	NT												
1																													
2																													
3																													
4																													
5																													
* The PIC signature confirms correct completion of pre-flight check (inspection, ground and / de-icing, acceptance of aircraft as serviceable incl. defect status and sufficient fuel and oil for the planned flight are on board).																													
For Maintenance contacts: Refer to HIL:		Retention Procedure			Type of Flight				OIL UPLFT Sector #:				Sheet Total																
		One copy to be left on ground before take off CAT flight or after maintenance action; daily for non CAT flight.			School Private Tech Flight Heliski	VS	VF	TF	HS	Flight A to B	Flight A to A	Aerial Work	Special operation	CAT	COM	AW	SOP	ENG	Hyd	MGB	TGB	:	:	:	:	Previous Page			
Sector	Complaint		Sign	Action taken				Date	Sign	Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with PART-145 and in respect to the work, the aircraft / aircraft component is considered ready for release to service. Company Part-145 Approval No:																			
										Date:																			
										A/C Hours:																			
										Name:																			
										Approval No:																			
										Sign:																			

# VOLS PRIVÉS – sous AOC



## Hold Item LIST

Aircraft Type: .....

Registration: .....

### 1. INTRODUCTION

La Hold Item List (HIL) est affichée dans le hangar principal des aéronefs à l'endroit approprié et doit être consultée par le pilote commandant de bord avant chaque vol. A la fin de chaque vol, le pilote responsable (PIC) est tenu de remplir cette liste pour tout défaut constaté qui ne met pas en cause la navigabilité de l'aéronef, comme suit ;

- Le défaut constaté est consigné sur la Hold Item List, avec date du vol et visa du PIC.
- Le défaut est annoncé de suite par le PIC au chef pilote ou à son remplaçant et au PCA. Ces derniers informent l'atelier Part 145 en charge de l'aéronef.
- Dans tous les cas, le défaut est annoncé par écrit, mail ou fax.
- En cas de doute sur la navigabilité, consultez la MEL.

Les défauts mettant en cause la navigabilité de l'aéronef sont des NO GO SITUATION .

LOG #	Sector #	Date	Nom PIC	Défaut constaté	MEL Item	Due Date	Visa PIC	Statut enregistré	Réparation par MO Part 145	Date

#### Contacts :

PCA Eric Favrod : +41 21 887 70 29 / +41 79 418 39 43 / [eric@heli-lausanne.ch](mailto:eric@heli-lausanne.ch)

**SERA / HAUTEURS MINIMALES - rappel**

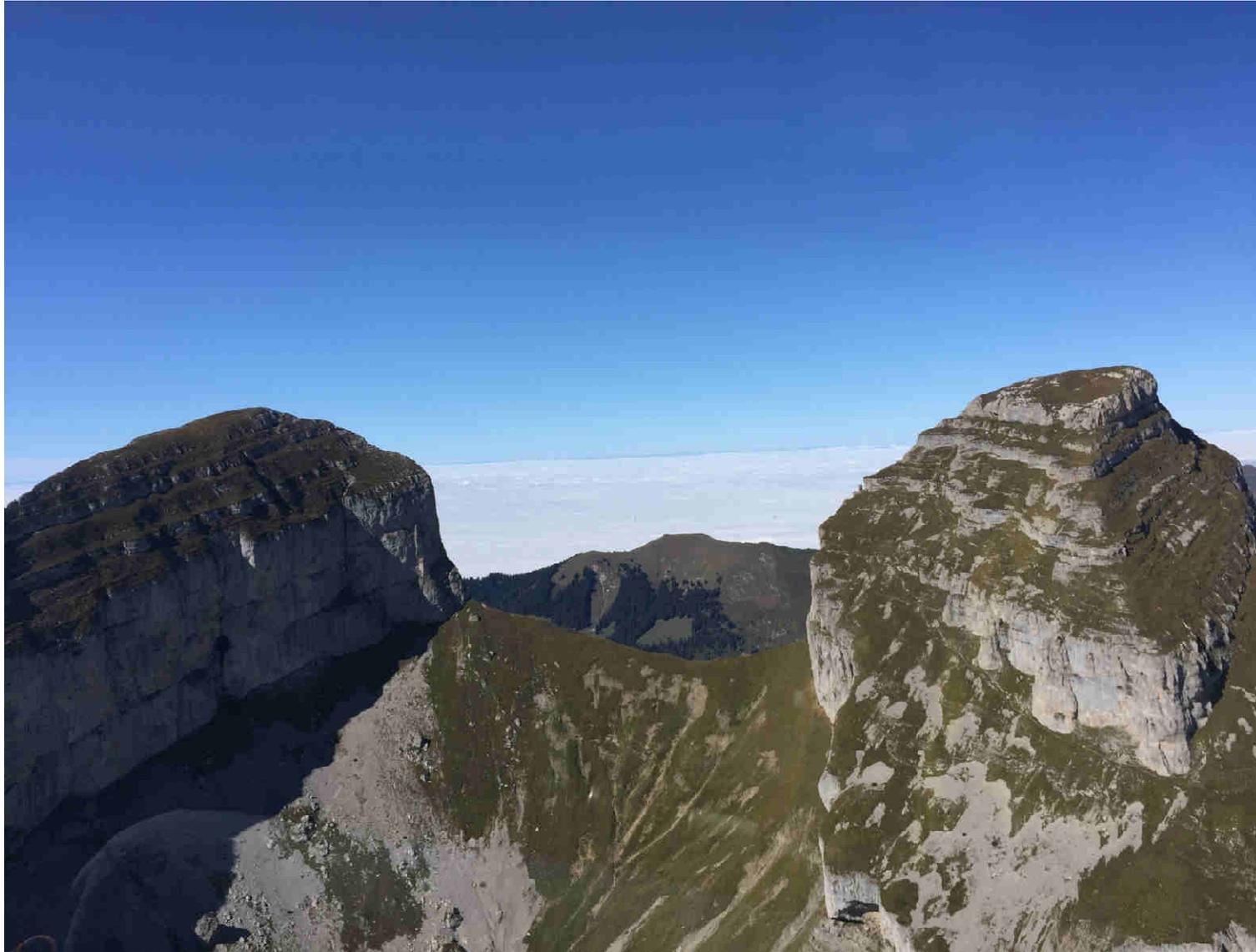
# SERA / HAUTEURS MINIMALES - rappel

Ce n'est plus la hauteur au-dessus du sol qui fait foi, mais l'obstacle le plus élevé dans un rayon donné !!!

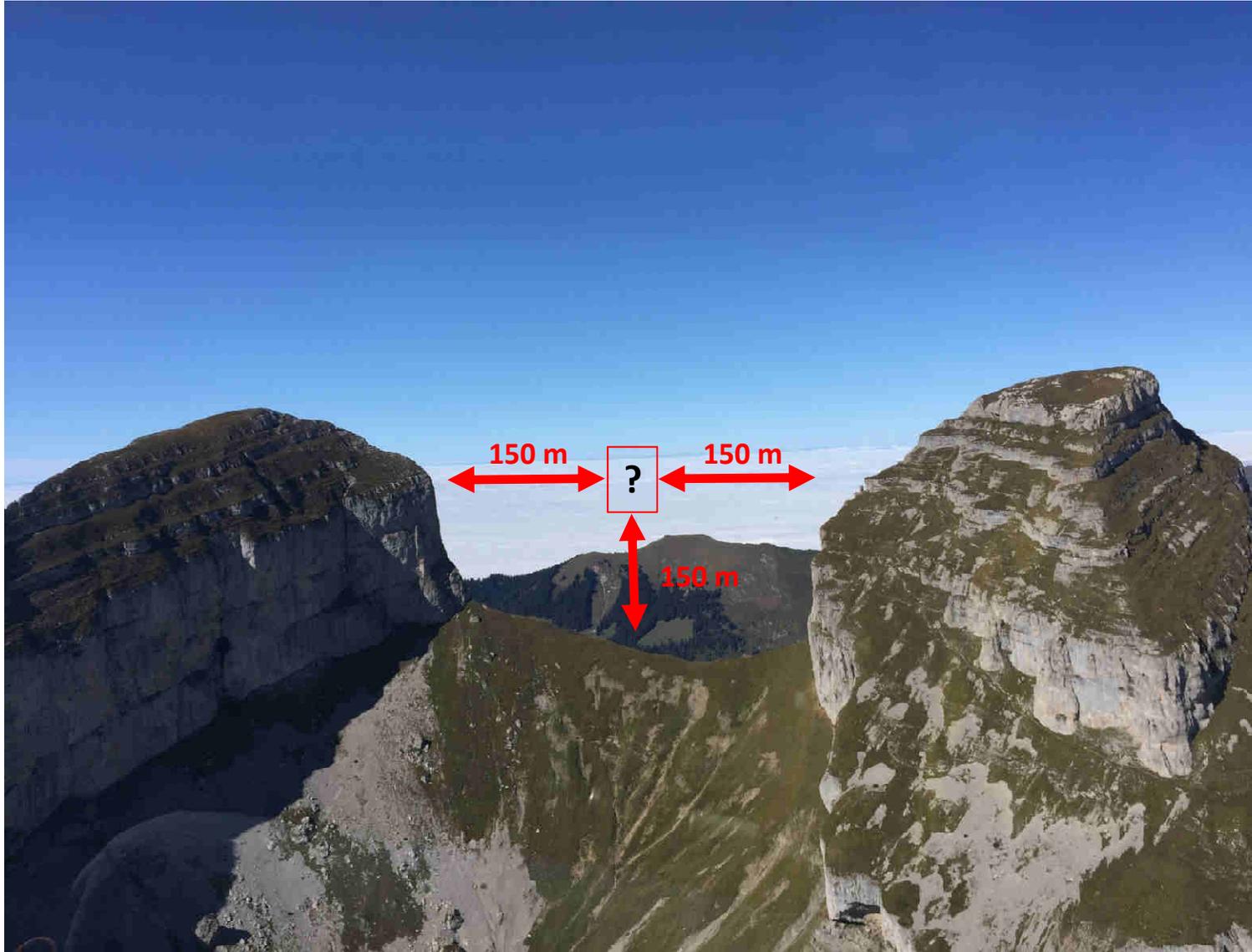
## Les vols à vue sont interdits:

- au-dessus des **zones à forte densité**, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes, à **moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef**
- ailleurs qu'aux endroits spécifiés ci-dessus, à une hauteur **supérieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef**

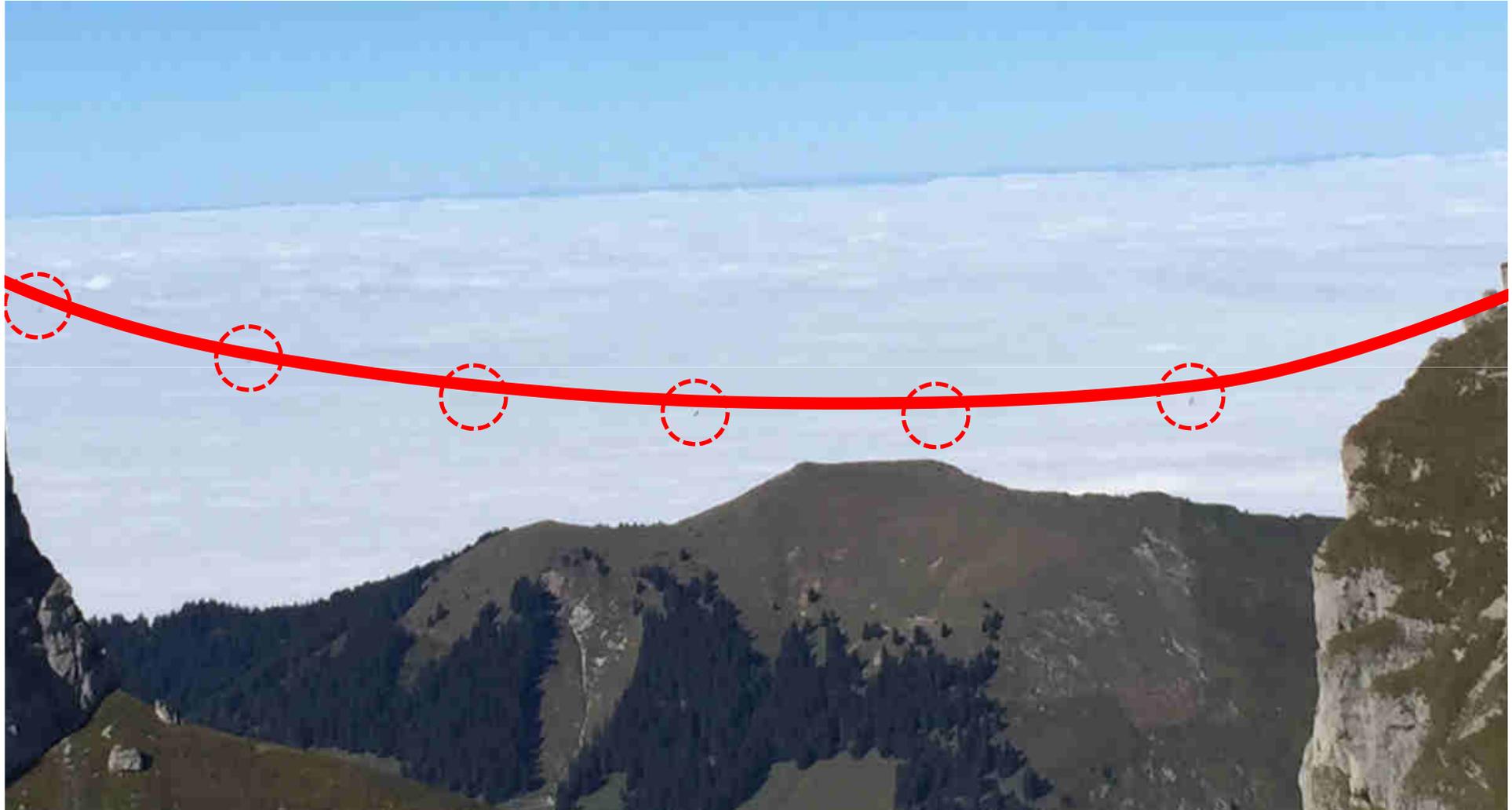
# SERA / HAUTEURS MINIMALES - ?



# SERA / HAUTEURS MINIMALES - ?



# SERA / HAUTEURS MINIMALES - ??????



# MONTAGNE – CÂBLES

Carte câbles mise à jour :

<http://www.heli-lausanne.ch/site/fr/zone-pilotes>



## Liens utiles

**Préparation des vols**

MétéoSuisse

Recueil d'informations météo

Webcams Suisse

Avis de vol online LSGL

Skybriefing

DABS

Obstacles à la navigation

Carte aéronautique online

# MONTAGNE – CÂBLES

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Administration fédérale admin.ch  
Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Page d'accueil | Contact | Aide | Obstacles à la navigation aérienne (télécharger KMZ)

Deutsch | Français | Italiano | English

Carte plus grande

Photo aérienne

Cartes couleurs

Recherche lieu, NPA, coordonnées...

Lien

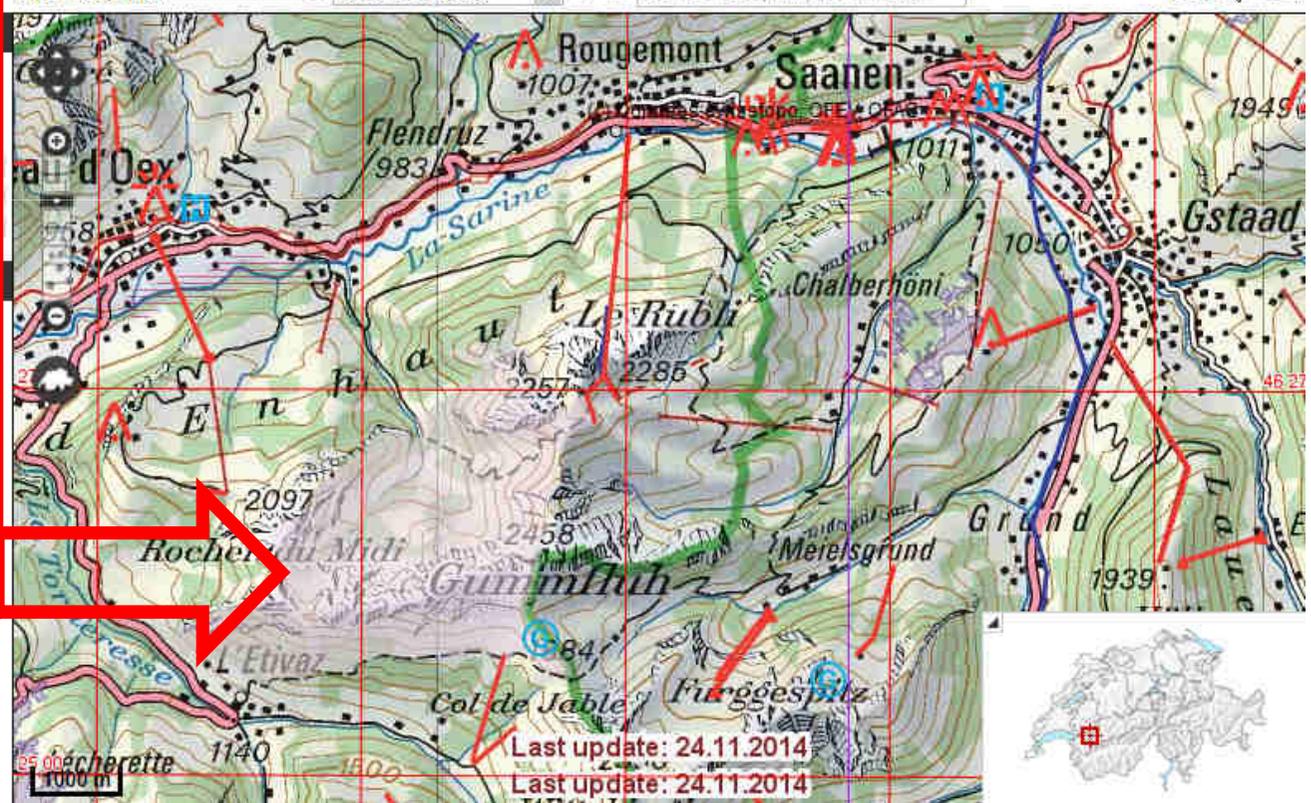
**Couches**

- Données relatives aux obstacles aéronautiques
  - Obstacles à la navigation aérienne i
- Autres données thématiques
  - Hélicoptères/places d'atterrissage en montagne i
  - Points d'intérêt i
  - Sites protégés i

**Requête des obstacles à la navigation aérienne**

Date du: 12.11.2014

Mode avancé:



**ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE**

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE



<https://www.youtube.com/watch?v=RXZAfYrMYko>

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE -rappel

## Atterrissages privés en campagne sont interdits:

(Ordonnance sur les atterrissages en campagne, OSAC) :

- à plus de 1100 m d'altitude
- dans les zones d'habitation ( 10 maison dans un rayon de 100 m et 100 m alentours)
- la nuit (dans tous les cas entre 22 h 00 et 06 h 00) , les dimanches et jours fériés
- de 12 h 15 à 13 h 15, sauf s'il s'agit d'atterrissages effectués par mesure de sécurité
- à moins de 100 m des établissements publics et de rassemblements de personnes en plein air
- pour plus de quatre mouvements sur trente jours par commandant d'aéronef dans un rayon de 500 m autour d'un endroit donné
- dans les sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale visés à l'art. 1 de l'ordonnance du 1er mai 1996 sur les sites marécageux ou districts francs fédéraux
- à moins de 1000 m des pistes d'un aéroport ou à moins de 500 m des pistes d'un champ d'aviation civil ou d'un aérodrome militaire
- stationnement hors aéroports/héliports : max 48 heures

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE

Carte aéronautique et nationale on line:

<http://www.heli-lausanne.ch/site/fr/zone-pilotes>



## Liens utiles

**Préparation des vols**

MétéoSuisse

Recueil d'informations météo

Webcams Suisse

Avis de vol online LSGL

Skybriefing

DABS

Obstacles à la navigation

Carte aéronautique online

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE

The image shows a screenshot of the Swiss OpenStreetMap website. The top left features the Swiss flag and the text: "Schweizerische Eidgenossenschaft", "Confédération suisse", "Confederazione Svizzera", "Confederaziun svizra", and "En collaboration avec les cantons". The top right has navigation links: "Rechercher un lieu ou ajouter une carte:", "Plein écran", "Annoncer un problème", "Aide", "Version mobile", and "DE FR IT EN RM". A search bar contains the text "par ex. Bundesplatz 1 Bern, 46.77.5, Carte du bruit...".

The main map area shows a region around Vevey and Montreux, with various geographical features and place names like Epalinges, Belmont-s.-L., Chexbres, Vevey, Montreux, and Chillon. The map is overlaid with several colored layers representing nature protection zones. A red box highlights the "Aviation" layer in the left-hand menu, with a red arrow pointing to the map. Below it, other layers are listed with checkboxes: "Sites marécageux OSAC", "Districts francs OSAC", "Zones alluviales OSAC", and "Autres zones protégées OSAC".

At the bottom right of the map, there is a small inset labeled "Fond de plan" showing a satellite view of the same area. The bottom right corner of the map area contains the text "© Données swisstopo, OFAC, OFEV".

Zones protection nature

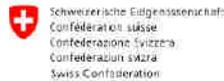
# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE

The screenshot displays the Swiss OSAC (Office fédéral de l'environnement) map interface. At the top left, the Swiss flag and the text 'Schweizerische Eidgenossenschaft' are visible. A search bar at the top center contains the text 'Rechercher un lieu ou ajouter une carte :'. Below the search bar, a map of a rural region in Switzerland is shown, with a yellow-shaded area highlighting a specific site. An information popup window is open over the map, titled 'Information objet', and contains the following text: 'Zones protégées de la publication civile des obstacles à la navigation aérienne - Sites marécageux (Office fédéral de l'environnement OFEV)'. Below this, it states: 'Informations Conformément à l'art. 32, let. h, les atterrissages en campagne dans le cadre de vols non commerciaux ne sont pas admis dans les sites marécageux.' On the left side of the map, a menu is open, showing various layers and tools. The 'Aviation' section is expanded, and the following layers are checked: 'Sites marécageux OSAC', 'Districts francs OSAC', 'Zones alluviales OSAC', and 'Autres zones protégées OSAC'. Other menu items include 'Partager', 'Imprimer', 'Dessiner & Mesurer sur la carte', 'Outils avancés', 'Changer thème', 'Limites administratives', 'Cartes aéronautiques', and 'Cartes affichées'. At the bottom left, there is a 'Fermer menu' button. At the bottom right, there is a 'Fond de plan' button and a copyright notice: '© Données swisstopo, OFAC, OFEV'.

Zones protection nature

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE

## Autorisation spéciale pour atterrissage près restaurant



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication D'EETC  
Office fédéral de l'aviation civile OFAC  
Division sécurité des opérations aériennes

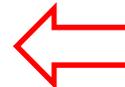
NB : Autorisation OFAC = frais

### Formulaire d'application pour atterrissages et décollages à moins de 100 m d'un restaurant

Selon art. 10, art. 25 al. 4, art. 32 al. 1, art. 34 al. 1 lit. e, de l'ordonnance sur les atterrissages en campagne (AvalV SR 748.113.3)  
Taux selon art. 38 al. 1 et 2 de l'Ordonnance sur les atterrissages en campagne (SR 748.113.3)

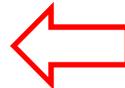
Instructions:  
Ce formulaire peut être utilisé **soit** par un pilote qui effectue des vols privés **soit** par une compagnie suisse avec certificat AOC ou ATO et uniquement pour des hélicoptères "H3". Utilisez un formulaire par restaurant. Vous pouvez toutefois envoyer plusieurs formulaires en une seule demande à l'OFAC. Veuillez le(s) remplir, imprimer, faire signer, scanner et envoyer à [heli@azl.admin.ch](mailto:heli@azl.admin.ch).  
Gardez soigneusement le formulaire avec les signatures originales.

Pour vols privés (à remplir par le pilote):		Licence N°: _____	
Nom du pilote: _____		Date de naissance: _____	
Adresse email: _____		Téléphone: _____	



**NOMINATIF !**

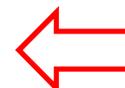
Pour vols commerciaux ou d'écologie (à remplir par une compagnie suisse AOC ou ATO):	
Nom de la compagnie: _____	AOC/ATO N°: _____
Adresse email: _____	Téléphone: _____



**Coordonnées place + carte  
+  
Hors zones habitations et  
zones protégées**

Place d'atterrissage (nom): _____	Coordonnées: _____
<input type="checkbox"/> Une carte montrant la place est annexée.	
<input type="checkbox"/> Cocher ici pour confirmer que cette place n'est PAS située au-dessus de 1100m d'altitude, NI dans une zone d'habitation, NI dans une zone protégée selon les articles 19 et 32 III, h AvalV (réf. voir plus haut).	
Justification pour cette demande: _____	

Accord du propriétaire du terrain ainsi que du restaurateur: Pour maximum 2 atterrissages par mois par le pilote mentionné ci-dessus, ou pour un nombre illimité d'atterrissages par la compagnie/école mentionnée ci-dessus. Note: Le pilote est toujours responsable pour la sécurité de l'atterrissage.	
Lieu, <u>date</u> et signature du propriétaire du terrain: _____	
Lieu, <u>date</u> et signature du restaurateur: _____	



**Signature restaurateur  
+  
Signature propriétaire**

# ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE



**ROLL OVER**

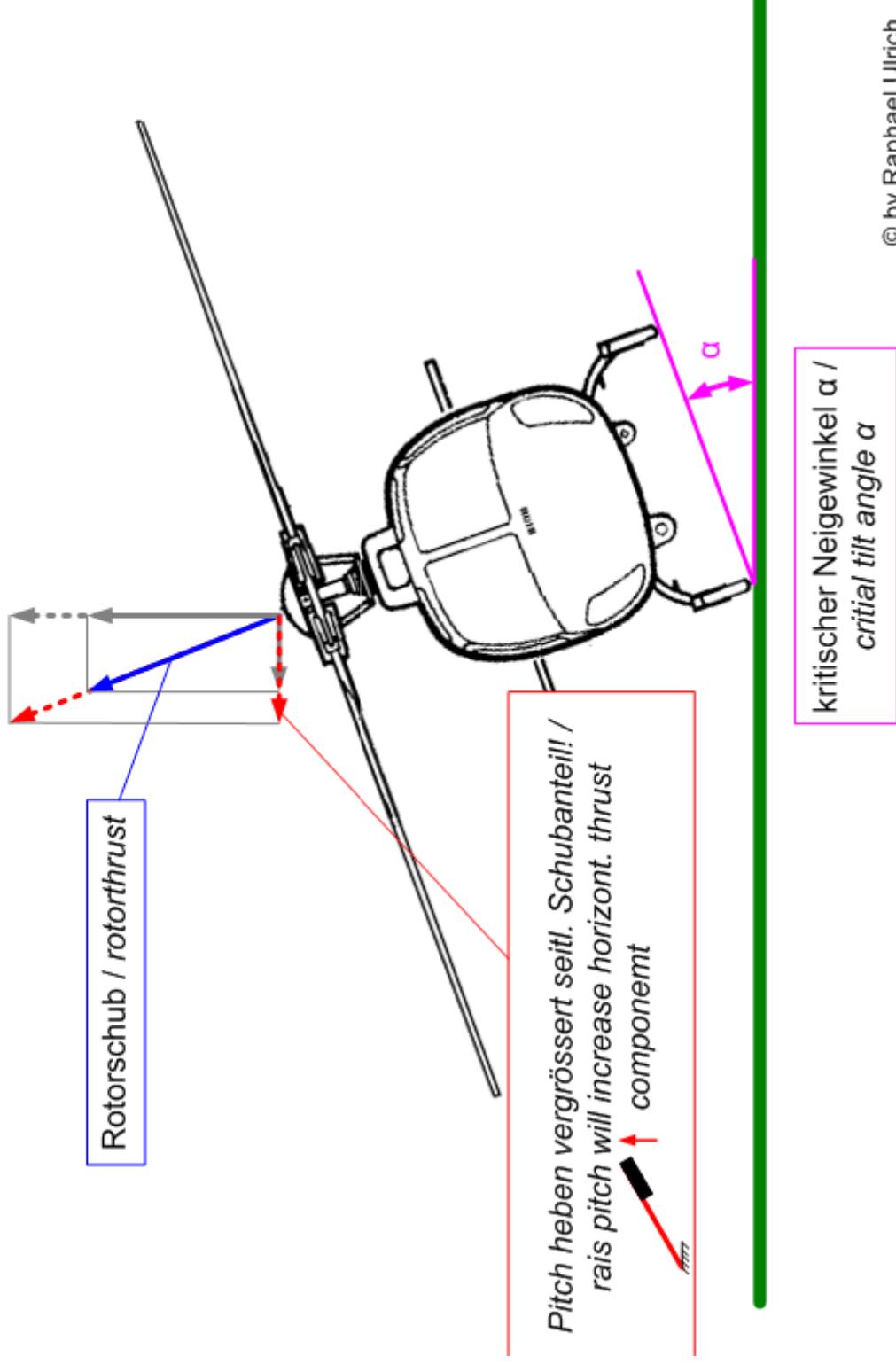
# ROLL OVER



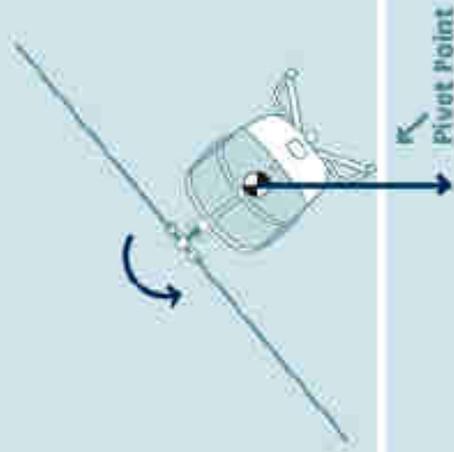
<https://www.youtube.com/watch?v=TEBckxf8RI0>

# Dynamic Rollover

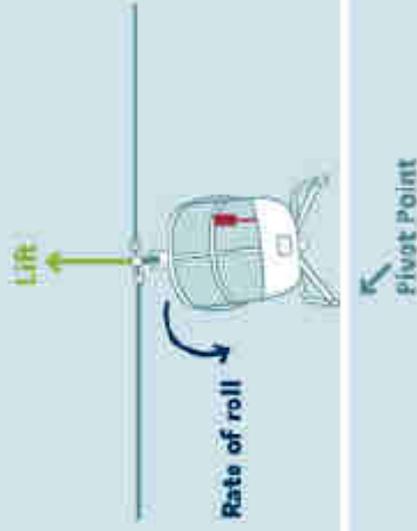
das Erhöhen des Pitches verschlimmert die Situation -> Pitch senken ist richtig! /  
further raise of collective will even worse the situation -> lower pitch is correct!



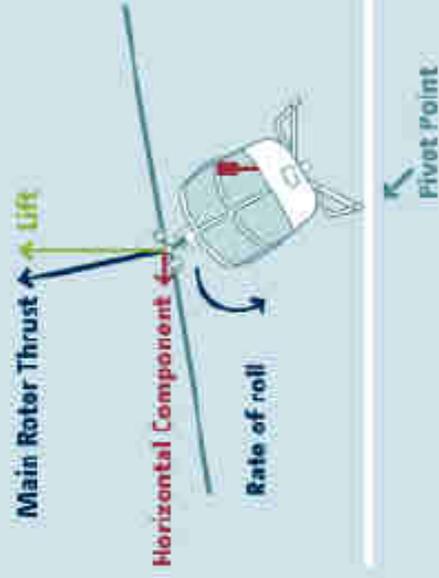
**FIGURE 1  
STATIC ROLLOVER**



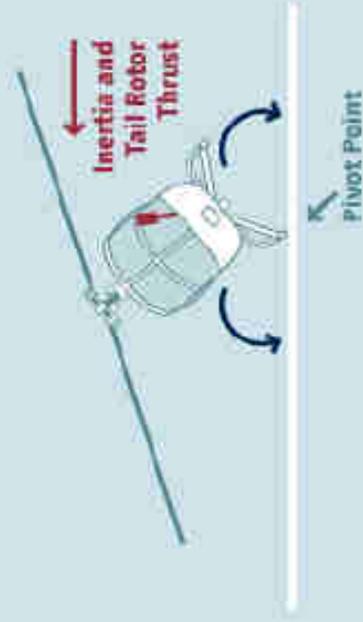
**FIGURE 2  
LIFTING TO THE HOVER**



**FIGURE 3  
DYNAMIC ROLLOVER**



**FIGURE 4  
CORRECTIVE ACTION**



# ROLL OVER



<https://www.youtube.com/watch?v=-9GW80Shclc>

# ROLL OVER

Situations à risque ?

Vos expériences ?

# ROLL OVER



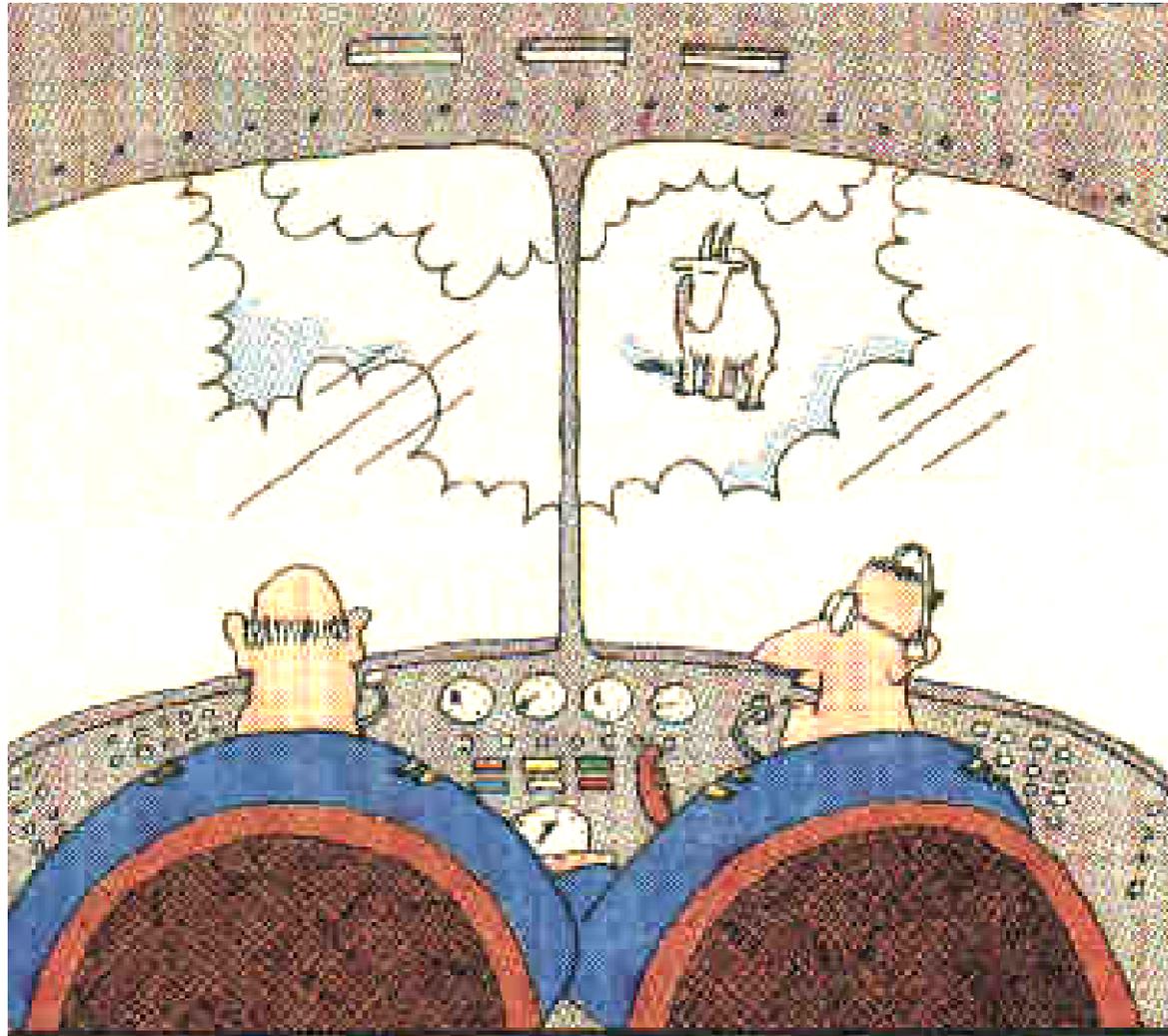
<https://www.youtube.com/watch?v=84RScbcF1XI>

# ROLL OVER



<https://www.youtube.com/watch?v=n6P51PWvTQo>

# METEO – REGLAS MINIMAS VFR



"Say ... What's a mountain goat doing way up here  
in a cloud bank?"

# HELI-LAUSANNE – MINIMAS VFR

LES MINIMAS DE PORTÉE VISUELLE SUIVANTS SONT  
DEMANDÉS POUR LES **VOLS PRIVÉS / CHARTER** :

VISIBILITE MINIMALE ANNONCEE PAR PREVISIONS:

Espace G : 5 km - pas d'exception ! (application règle générale)

Espaces C/D/E : 5 km ou 8 km selon altitude de vol (10'000ft)

Planification vol VFR On TOP : interdit

DISTANCES AUX NUAGES **SUR TOUTE LA ROUTE** :

Espaces C/D/E/G

Verticale : 300 m (+ distance aux obstacles/sol) => **plafond minimum 450 m**

Horizontale : 1'500 m

# HELI-LAUSANNE – MINIMAS VFR



# DIVERS

ZURICH : **PLAN DE VOL OBLIGATOIRE ARRIVEE ET DEPART**   
**PAS DE MOUVEMENT HELI DE 12h45 – 14h15**

GENEVE : **PLAFOND MINIMUM REQUIS:**

ROUTE NORD : OVC/BKN **900 ft AGL** 

ROUTE SUD : OVC/BKN **1'200 ft AGL**

DABS : **« ACTIVITY NOT SHOWN ON THE CHART »** 

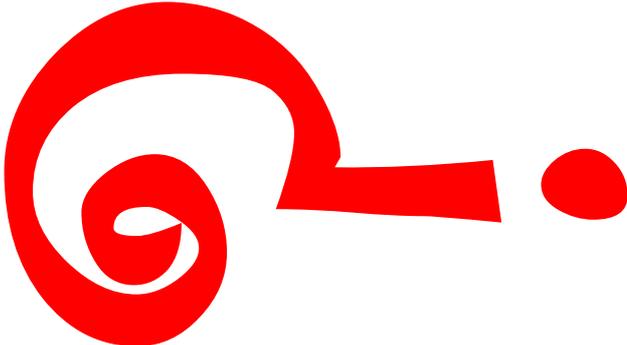
FRANCE : **ETAT D'URGENCE : DOUANES LIMITÉES** 

GAMET : **Remplacé par SIGWX Low ALPES (prévisions)**











<https://www.youtube.com/watch?v=RqDnfymlhU>

**“Learn from the mistakes of others.  
You can never live long enough to  
make them all yourself.”**

**- Groucho Marx**

(US Slapstick Comedian/ Film star)

