

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du
développement durable, des
transports et du logement

NOR : DEVA 1100256A

Arrêté du 04 Janvier 2011

relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres exploités par une entreprise de transport aérien.

Le ministre de l'Ecologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n°47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention publié par le décret n°2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 Février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production ;

Vu le règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches°;

Vu le code de l'aviation civile et notamment les articles R-133.1, R-133.3, R-133.5, L-330.1 et R-330.1 ;

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

Vu l'arrêté du 20 février 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aéroport ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les aéronefs, et notamment son annexe VI ;

Vu l'arrêté Arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Arrête :

Article premier

Le présent arrêté prescrit les conditions techniques applicables aux entreprises effectuant du transport aérien public, dénommées ci-après exploitants, y compris leur personnel, chaque fois qu'elles mettent en œuvre un ballon en transport aérien public, et pour lesquelles un certificat de transport aérien est exigé conformément aux dispositions du R.330-1.

Article 2

Les conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud dans le cadre prévu à l'article 1^{er} sont contenues dans le document annexé au présent arrêté.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder à titre exceptionnel des dérogations au présent arrêté lorsque le demandeur justifie, par des conditions techniques d'exploitation particulières, d'un niveau de sécurité équivalent.

Article 3

Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour l'application du présent arrêté par des organismes ou des services extérieurs à l'aviation civile, conformément aux dispositions de l'article R. 133.5 du code de l'aviation civile.

Article 4

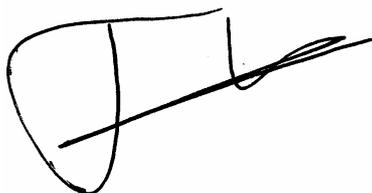
Le présent arrêté est applicable après publication au *Journal officiel* de la République française, et rendu obligatoire six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française.

Article 5

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

Fait à Paris, le 04 Janvier 2011

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement
Pour le ministre et par délégation,
La directrice de la sécurité de l'aviation civile
Florence ROUSSE



Annexe à l'arrêté du 04 Janvier 2011
relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud
exploités par une entreprise de transport aérien

TABLE DES MATIERES

Chapitre I - Définitions	3
Chapitre II - Equipements	4
2.1. Généralités.....	6
2.2. La nacelle.....	6
2.3. Le brûleur	7
2.4. Les vantaux de rotation.....	8
2.5. Dispositions relatives aux règles d'aménagement et de sécurité.....	8
2.6. Equipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les ballons	8
2.7. Equipements de sécurité.....	8
2.8. Survol de l'eau	9
2.9. Survol des environnements hostiles	9
2.10. Vol à haute altitude.....	9
Chapitre III - Manuel d'exploitation	11
3.1. Rédaction du manuel.....	11
3.2. Mise à disposition du manuel d'exploitation	11
3.3. Dépôt.....	11
3.4. Etude par les services compétents.....	12
3.5. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.....	13
Chapitre IV - Equipage	14
4.1. Autorité et obligations de l'équipage.....	14
4.2. Composition de l'équipage	15
4.3. Titres et compétences exigés des membres d'équipage.....	15
4.4. Conditions d'expérience récente.....	16
Chapitre V - Utilisations - Limitations.....	18
5.1. Limites d'utilisation - Généralités	18
5.2. Limitations relatives au décollage	18
5.3. Limitations relatives à l'atterrissage	18
5.4. Carburant et autres produits consommables	18
Chapitre VI - Documentation	20
6.1. Obligation d'emport des documents	20

6.2. Tenue à jour du carnet de route.....	21
Chapitre VII - Entretien	22
Chapitre VIII –Consignes d’utilisation.....	23
8.1. Passagers.....	23
8.2. Consignes de sécurité.....	23
8.3. Utilisation des poignées, ceintures et harnais de sécurité	23
Chapitre IX – Incidents aéronautiques.....	23
9.1. Généralités.....	25
9.2. Renseignements à fournir.....	25
9.3. Délais et modalités pratiques des comptes-rendus d’incidents.....	25
Chapitre X – Agrément et supervision de l’exploitant	27
10.1. Objet.....	27
10.2. Demande	27
10.3 Supervision.....	27
10.4 Délivrance, modification et validité du C.T.A.....	28
10.5 Responsabilités de l’exploitant	28
APPENDICE 1 – Manuel d’exploitation	29
APPENDICE 2 – Trousse de premier secours.....	35

Chapitre I - Définitions

Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptations suivantes :

Adulte : Personne de 12 ans ou plus.

Aéronef : Appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. Les aéronefs sont répartis entre aéroplanes et aérostats.

Aérostat : Aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air. Cette définition comprend les ballons libres, les ballons captifs et les dirigeables.

Ascension : Ensemble des opérations comprenant l'envol, le vol et l'atterrissage du ballon.

Ballon captif : Aérostat, non entraîné par un organe moteur, dont la hauteur d'envol est limitée par un dispositif de fixation au sol.

Ballon libre : Aérostat, non entraîné par un organe moteur, apte à circuler librement dans les airs.

Classe : distinction faite entre les ballons en fonction du volume de l'enveloppe (moins de 3400 m³, de 3401 m³ à 6000 m³, de 6001 m³ à 10500 m³ et supérieur à 10500 m³).

Dirigeable. Aérostat entraîné par un ou plusieurs organes moteurs.

Enfant : Personne de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.

Environnement hostile : Un environnement est considéré hostile lorsque :

(A) un atterrissage d'urgence ne peut pas être accompli en sécurité parce que la surface n'est pas adéquate ou

(B) les occupants du ballon ne peuvent être protégés de manière adéquate des éléments naturels ou

(C) en l'absence d'équipements de survie appropriés, il y a mise en danger inacceptable des personnes.

Équipement : Pour l'application de cet arrêté est dit équipement, tout dispositif physiquement contenu en une seule unité et tout dispositif composé de deux ou plusieurs unités ou composants séparés physiquement mais connectés entre eux.

État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Harnais de sécurité : Un harnais de sécurité est constitué de :

une ceinture de sécurité à laquelle sont adjointes une, deux ou trois sangles pouvant être reliées à la structure, une ferrure de fixation et des sangles.

Membre d'équipage : Personne embarquée pour le service de l'aéronef en vol.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

Montgolfière : Ballon à air chaud.

Temps de vol : Total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Titres aéronautiques : Pour l'application de ce texte est considéré comme titre aéronautique l'ensemble des brevets, licences et qualifications conférant des privilèges aux navigants.

Chapitre II - Equipements

2.1. Généralités

2.1.1. Tout ballon doit être conforme aux conditions techniques notifiées pour l'attribution de son document de navigabilité.

2.1.2. Tout équipement exigé par cette annexe ou installé pour des besoins particuliers d'exploitation doit être approuvé, sauf dispositions contraires spécifiées au paragraphe 2.1.4, et installé conformément aux conditions techniques applicables.

2.1.3. Tout équipement exigé pour l'attribution du document de navigabilité du ballon ou par cette annexe doit être en état de fonctionnement.

2.1.4. Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être approuvés :

- (1) l'outillage référencé au paragraphe 2.5 ;
- (2) la montre et le compas magnétique référencés au paragraphe 2.6.2 ;
- (3) la couverture anti-feu référencée au paragraphe 2.7 ;
- (4) les moyens d'allumage référencés au paragraphe 2.7 ;
- (5) la corde de manoeuvre référencée au paragraphe 2.7 ;
- (6) les gants de protection référencés au paragraphe 2.7 ;
- (7) la trousse de premiers secours référencée au paragraphe 2.7 ;
- (8) les équipements de survie et de signalisation référencés au paragraphe 2.9, à l'exception de la balise de détresse ;
- (9) et les équipements de protection contre le froid.
- (10) la lampe autonome et le dispositif d'éclairage des instruments de bord référencés au paragraphe 2.6.3 ;

2.2. La nacelle

2.2.1. Généralités :

Chaque passager doit reposer directement sur le fond de la nacelle et doit disposer d'une poignée, ou moyen de préhension équivalent, à l'intérieur de la nacelle pour assurer sa sécurité à l'atterrissage.

Dans le cas où l'exploitant souhaiterait accueillir des passagers à mobilité réduite, il devra prévoir les aménagements nécessaires permettant d'embarquer et de débarquer ces passagers, en particulier en cas d'évacuation d'urgence.

2.2.2. Côté d'atterrissage :

lorsque les nacelles sont équipées de sorte qu'elles s'utilisent toujours du même côté (grand côté) pour l'atterrissage, celui-ci devra être connu et identifié afin que chaque pilote puisse installer convenablement son ballon et informer les passagers lors du briefing sécurité d'avant vol.

2.2.3. Compartiment :

Au delà de 6 personnes, équipage compris, les nacelles des ballons doivent être équipées de compartiments.

Les compartiments doivent être prévus de telle façon qu'au moment de l'atterrissage, lorsque la nacelle se couche sur le grand côté, les passagers du compartiment supérieur ne puissent pas tomber sur les passagers du compartiment inférieur. Chaque compartiment doit, en outre, comporter des protections sur la face intérieure, côté atterrissage. La nacelle doit également avoir un compartiment spécifique pour le pilote, les réservoirs et les commandes de contrôle du ballon.

2.3. Le brûleur

Tout ballon doit être équipé au moins d'un double brûleur avec une veilleuse dont le système d'allumage est de type piezzoélectrique. De plus, des plaques doivent être prévues de chaque côté des brûleurs pour protéger les passagers des effets de la chaleur.

2.4. Les vantaux de rotation

Au moins un vantail de rotation, ou un système équivalent sont obligatoires au delà de 6 personnes, équipage compris, ou si la nacelle doit présenter un coté particulier à l'atterrissage (ex : porte pour passagers à mobilité réduite), afin de pouvoir présenter ce coté de la nacelle adapté à l'atterrissage.

2.5. Dispositions relatives aux règles d'aménagement et de sécurité

Pour tout ballon, un outillage composé de clefs ou de pinces correspondant à la tuyauterie doit être embarqué pour une utilisation éventuelle en vol, ainsi qu'un moyen de sectionner un corde ou une attache (corde de manœuvre).

2.6. Equipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les ballons

2.6.1. Généralités :

Tous les équipements de radiocommunication, de radionavigation et de surveillance requis doivent être conformes aux conditions techniques qui leur sont applicables.

2.6.2. Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de jour :

un altimètre sensible et ajustable

une montre indiquant au minimum heures et minutes

un compas magnétique

2.6.3. Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de nuit :

Tous les équipements requis pour le vol V.F.R. de jour ; et

Une lampe électrique autonome

Un système de phares et de feux comme requis par la réglementation de certification

2.6.4 Des équipements complémentaires peuvent être exigés conformément à la réglementation en vigueur et sur certains itinéraires ou à l'intérieur de certains espaces portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

2.7. Equipements de sécurité

A bord de la nacelle de tout ballon, sont requis les équipements suivants :

une corde de manœuvre d'une longueur minimale de 25 mètres

une paire de gants de protection pour le pilote

une trousse de premier secours (voir composition en appendice 2) ; si la capacité d'emport de passagers est supérieure à 11, le véhicule de récupération emportera une seconde trousse de premier secours

un dispositif maintenant le pilote à bord de la nacelle (ceinture ou harnais de sécurité)

extincteurs : tout ballon doit être équipé d'un extincteur à main dans le compartiment de pilotage.

une couverture anti-feu

deux moyens d'allumage : allumettes tempête ou allume-gaz à pierre (à placer obligatoirement dans une poche sécurisée)

2.8. Survol de l'eau

2.8.1 Lorsque le survol de l'eau est envisagé à une distance inférieure à 5km de la côte, il doit être emporté pour chaque occupant, un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel équivalent, rangé de telle manière qu'il puisse être accessible facilement.

2.8.2. Lorsque le survol de l'eau est envisagé à une distance supérieure à 5km de la côte, et que le véhicule de récupération ne serait pas en mesure de porter immédiatement assistance aux passagers et aux membres d'équipages en cas d'amerrissage, il doit être emporté :

un dispositif de localisation d'urgence à déclenchement manuel, conforme à la réglementation en vigueur (de type ELT[S] ou PLB), flottable et étanche, aisément et rapidement accessible ;

un ou des canots de sauvetage facilement utilisables en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord.

2.9. Survol des environnements hostiles

Lorsqu'il est utilisé pour survoler un environnement hostile, tout ballon doit être équipé d'un dispositif de signalisation et d'un équipement de survie et de secours approprié.

Le dispositif de signalisation doit comprendre au moins :

un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;

une lampe électrique à piles activables ;

trois bandes pour signaux sol air (rouge d'un côté, blanche de l'autre) de 3 mètres sur 0,30 mètre avec le code international imprimé sur chaque bande ;

un dispositif de localisation d'urgence à déclenchement manuel, conforme à la réglementation en vigueur (de type ELT[S] ou PLB).

L'équipement de survie et de secours doit être adapté aux itinéraires et comprendre au moins :

des vivres et de l'eau potable calculés sur une alimentation de secours d'au moins un jour par occupant ;

une trousse médicale de premier secours adaptée à l'itinéraire.

2.10. Vol à haute altitude

2.10.1. Equipement en oxygène

2.10.1.1 Equipage de conduite

Pour tout vol à une altitude pression égale ou supérieure à 10 000 ft, chaque membre de l'équipage de conduite doit disposer d'un système inhalateur et d'une quantité d'oxygène suffisante pour l'alimenter :

pendant toute la durée du vol entre les altitudes pression 10 000 ft et 13 000 ft incluses diminuée de 30 minutes

pendant toute la durée du vol au dessus de l'altitude pression 13 000 ft.

2.10.1.2. Occupants autres que l'équipage de conduite

Pour tout vol à une altitude pression supérieure à 13 000 ft, la quantité d'oxygène doit être suffisante pour alimenter 100% des occupants autres que l'équipage de conduite pendant toute la durée du vol au-dessus de l'altitude pression 13 000 ft.

2.10.2. Pressurisation des réservoirs

Pour tout vol en montgolfière, les réservoirs devront être pressurisés si, à l'altitude de vol prévue, la température du gaz combustible ne permet pas d'avoir la pression minimale définie dans le manuel de vol et dans tous les cas à une altitude pression supérieure à 10 000 ft.

Chapitre III - Manuel d'exploitation

3.1. Rédaction du manuel

3.1.1. Forme

Le manuel d'exploitation est un document préparé par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition du personnel d'exploitation les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'exploitant doit mettre à la disposition de l'ensemble du personnel concerné une copie du manuel d'exploitation aisément compréhensible par celui-ci.

Les symboles, graphismes ou sigles relevant de la pratique aéronautique internationale sont recommandés.

Le manuel doit être facilement utilisable. L'exploitant doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

Si le manuel d'exploitation de l'exploitant concerne plusieurs types de ballons, et/ou de tailles différentes, toutes les informations particulières relatives à chaque marque d'aérostat (et si nécessaire à la taille de chaque ballon) doivent obligatoirement figurer dans ledit manuel.

Le manuel doit être tenu à jour.

3.1.2. Contenu

Le manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc., élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le manuel doit comprendre au moins les deux parties suivantes, divisées en sections et intitulées :

Généralités

Utilisation

Le contenu de chacune de ces parties est précisé en appendice 1 sous forme de canevas. Ce canevas est destiné à constituer et présenter un manuel complet.

Le manuel doit comprendre l'ensemble des procédures liées à l'exploitation.

Un manuel différent dans sa forme peut être déposé si l'exploitant le juge mieux adapté aux besoins des personnels concernés ; la forme du manuel doit alors être acceptable par l'autorité.

3.2. Mise à disposition du manuel d'exploitation

Un exploitant ne peut mettre en exploitation un ballon que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'exploitation.

3.3. Dépôt

Le manuel d'exploitation, ainsi que ses amendements doivent être déposés auprès de l'autorité.

Par ce dépôt, l'exploitant informe l'autorité compétente de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

3.4. Etude par les services compétents

Le manuel d'exploitation doit être acceptable par l'autorité. Les services compétents peuvent imposer toutes les modifications au manuel s'ils constatent que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels d'exploitation méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

3.5. Utilisation et modification du manuel d'exploitation

3.5.1. Présence à bord

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement du vol (en particulier les check-lists) doit être à bord du ballon.

3.5.2. Utilisation

L'exploitant et les pilotes doivent utiliser le manuel pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

3.5.3. Modifications

Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation.

Chapitre IV – Equipage

4.1. Autorité et obligations de l'équipage

4.1.1. Fonctions des membres d'équipage

4.1.1.1. Un vol ne peut être entrepris que si les fonctions de chacun des membres d'équipage ont été définies préalablement au vol.

4.1.1.2. La fonction de commandant de bord doit être tenue par un pilote membre de l'équipage de conduite. Le commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité du vol.

4.1.1.3. Le commandant de bord peut déroger dans les limites du code de l'aviation civile à tout ou à une partie des règles de cette annexe chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité du vol. Il doit en rendre compte dans les 72 heures aux services compétents.

4.1.2. Responsabilité et autorité du commandant de bord

4.1.2.1 Responsabilité du commandant de bord

Le commandant de bord :

est responsable du gonflage, du briefing pré-vol et du dégonflage du ballon

est responsable du commencement et de la poursuite du vol. Il s'assure préalablement que le vol peut être entrepris en sécurité et dans le respect de la réglementation

doit s'assurer que les occupants soient vêtus de façon adéquate pour la pratique du ballon

veille au respect des consignes de sécurité, notamment l'interdiction de fumer

4.1.2.2 Autorité du commandant de bord

Le commandant de bord :

peut, refuser l'embarquement ou le transport, ou encore débarquer, tout fret ou toute personne susceptible de présenter un risque pour la sécurité de l'aéronef, de ses occupants ou des tiers

peut, lorsque cela s'avère nécessaire, prendre toutes les mesures appropriées pour limiter le risque engendré par un passager, dont les actions ou le comportement peut faire courir un danger pour la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants

4.1.3. Connaissance du matériel et des procédures

Un vol ne peut être entrepris que si, d'une part les membres d'équipage sont familiarisés avec le ballon et son équipement de bord, notamment le matériel de sécurité sauvetage et les systèmes spéciaux, et d'autre part ont une connaissance pratique du manuel d'exploitation.

4.1.4. Inaptitudes temporaires

4.1.4.1. Tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches, ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotique ou de stupéfiants.

4.1.4.2. Le commandant de bord ne peut poursuivre un vol au delà d'un site d'atterrissage approprié s'il constate l'inaptitude des membres d'équipage de conduite à exercer leurs tâches.

4.2. Composition de l'équipage

4.2.1. Généralités

La composition de l'équipage de conduite est déterminée d'après le type, la classe du ballon, les caractéristiques du vol et la nature des opérations prévues.

L'exploitant peut fixer une liste des membres d'équipage de conduite en fonction des conditions particulières d'utilisation. En aucun cas, le nombre et les qualifications des membres d'équipage de conduite ne peuvent être inférieurs aux exigences relatives à l'équipage minimal.

4.2.2. Equipage minimal de conduite

Le nombre de membres et la composition de l'équipage de conduite ne doivent pas être inférieurs aux limitations portées dans les documents associés au document de navigabilité du ballon, notamment le manuel de vol ou le document équivalent.

4.2.3. Personnel complémentaire de bord

Le transport de passagers, à bord d'un ballon de 20 places ou plus, nécessite un membre d'équipage complémentaire qui sera chargé de la sécurité des passagers.

4.3. Titres et compétences exigés des membres d'équipage

4.3.1. Titres et expérience

4.3.1.1. Commandant de bord

Nul ne peut être commandant de bord en transport public, s'il ne détient les titres aéronautiques appropriés, en état de validité, délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation.

De plus, le pilote commandant de bord doit justifier d'une expérience minimum de :

100h de vol pour un ballon d'un volume strictement supérieur à 3400m³ et inférieur ou égal à 6000m³

200h de vol pour un ballon d'un volume strictement supérieur à 6000m³ et inférieur ou égal à 10500m³

300h de vol pour un ballon d'un volume strictement supérieur à 10500m³

Avant d'être qualifié sur une classe de ballon supérieure, le pilote commandant de bord subit également un contrôle de compétences comme exigé au 4.3.2.3.

4.3.1.2. Personnel complémentaire de bord

Nul ne peut être personnel complémentaire de bord, chargé d'accomplir des tâches liées à la sécurité des passagers s'il n'est :

âgé de 18 ans révolus

titulaire du brevet de secouriste

formé aux procédures d'exploitation, notamment à l'évacuation en cas d'incendie et à l'atterrissage

L'exploitant définit une procédure de formation de ses personnels complémentaires de bord.

4.3.1.3. Stage d'adaptation et contrôle

Nul ne peut être membre d'équipage sur un type de ballon, s'il n'a :

suivi un entraînement destiné à le familiariser avec l'exploitation de ce type de ballon utilisé et l'utilisation du manuel d'exploitation ; et

subi un contrôle de compétences comme définit au paragraphe 4.3.2.3.

4.3.2. Maintien, actualisation et contrôle des compétences

4.3.2.1. Maintien des compétences

L'exploitant doit s'assurer du maintien des compétences de ses personnels pour exercer leurs tâches au sein d'un équipage et notamment pour appliquer les dispositions du manuel d'exploitation des ballons sur lesquels ils exercent.

L'exploitant doit définir des méthodes d'entraînement acceptables par l'autorité, dont le principe et le volume doivent être décrits dans le manuel d'exploitation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour leur application.

Cet entraînement doit comprendre des stages théoriques et pratiques portant sur les connaissances générales et spécifiques à chaque fonction.

Chaque membre d'équipage doit suivre un stage de maintien des compétences dont la période de validité est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le stage de renouvellement est suivi dans les trois derniers mois de la période de validité du stage précédent, sa période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du stage précédent.

4.3.2.2. Actualisation des compétences

Préalablement à la mise en service de tout matériel ou équipement nouveau, l'exploitant doit fournir aux membres d'équipage concernés les informations appropriées et, le cas échéant, leur dispenser une instruction théorique et si nécessaire pratique.

4.3.2.3. Contrôle des compétences

L'exploitant définit les procédures et les méthodes de contrôle des compétences de ses membres d'équipage de conduite. Ces contrôles doivent porter sur les tâches qui leur sont confiées par l'exploitant.

Chaque membre d'équipage de conduite doit satisfaire à un contrôle dont la période de validité est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle précédent, sa période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle précédent.

Les méthodes de contrôle des équipages de l'exploitant doivent figurer au manuel d'exploitation. Elles doivent notamment préciser comment et sur quelles classes, et types de ballons, ces contrôles sont effectués.

4.3.2.4. Dossiers du personnel navigant

L'exploitant doit établir et tenir à jour un dossier technique pour chaque personnel navigant, précisant notamment les entraînements suivis et les résultats des contrôles effectués et fournissant le relevé de ses heures de vol et de ses stages par période de référence.

4.3.2.5. Attestation du personnel navigant

L'exploitant doit délivrer à chaque membre de l'équipage de conduite un document attestant qu'il a subi de manière satisfaisante le contrôle de ses compétences.

En outre, le carnet d'ascension du pilote doit porter mention de tout vol lié au maintien, à l'actualisation ou au contrôle des compétences et être signé par la personne désignée qui en a la charge.

4.4. Conditions d'expérience récente

Nul ne peut être commandant de bord d'un ballon en transport public, s'il n'a effectué aux commandes au moins 3 ascensions dans les 90 jours précédents. A défaut, il devra subir un contrôle de compétence tel que défini au paragraphe 4.3.2.3.

Chapitre V - Utilisations - Limitations

5.1. Limites d'utilisation - Généralités

5.1.1. Seuls peuvent être utilisés par un exploitant les ballons titulaires d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité en état de validité

Un ballon ne peut être utilisé qu'à l'intérieur des limitations indiquées dans son manuel de vol ou tout autre document approuvé par les services compétents.

5.1.2. L'exploitant n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses lorsqu'il opère son aéronef dans le cadre du transport aérien public.

5.1.3. L'exploitant doit veiller à ce que :

tous les employés soient informés qu'ils doivent respecter les lois, réglementations et procédures des Etats dans lesquels les opérations sont effectuées et qui sont relatives à l'accomplissement de leurs tâches ;

et que tous les membres de l'équipage aient une bonne connaissance des lois, réglementations et procédures relatives à l'accomplissement de leurs tâches.

5.2. Limitations relatives au décollage

L'exploitant devra préciser dans son manuel d'exploitation les limitations au décollage, en cas de conditions météorologiques défavorables (vent fort, foyer orageux, etc...).

Il s'assure de plus, que la masse totale des personnes transportées reste compatible avec les limites spécifiées dans le manuel de vol (ou manuel d'exploitation si celui-ci est plus restrictif).

Enfin, dans le cas de décollages successifs de plusieurs ballons, l'exploitant établit les procédures permettant un espacement vertical et horizontal suffisant entre deux ballons.

5.3. Limitations relatives à l'atterrissage

Y compris dans le cas d'un atterrissage urgent, le commandant de bord conduira son atterrissage de manière à préserver au mieux les personnes à bord, au sol et la propriété privée d'autrui.

L'exploitant s'assure que les procédures d'atterrissage d'urgence en environnement hostile sont connues.

L'atterrissage de nuit est interdit.

5.4. Carburant et autres produits consommables

L'exploitant définit une politique carburant acceptable par l'autorité.

Le commandant de bord doit s'assurer avant le vol que les quantités de carburant, et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité. En aucun cas, ces quantités ne doivent être inférieures à la somme :

d'une quantité de carburant et de produits consommables nécessaire pour effectuer le parcours prévu dans les conditions connues de fonctionnement du ballon et compte tenu des conditions météorologiques prévues, cette quantité étant dépendante de la durée du vol envisagé

d'une quantité supplémentaire, permettant d'effectuer :

30 minutes de vol en plaine ou

45 minutes de vol en montagne ou

1 heure de vol pour un vol de nuit (avec atterrissage de jour)

Le commandant de bord doit pouvoir à tout moment estimer la quantité de carburants restant à bord par deux méthodes différentes (aux jauges dont toutes les bouteilles de gaz doivent être équipées, à un calcul de consommation...)

Chapitre VI - Documentation

6.1. Obligation d'emport des documents

6.1.1. Avant tout vol

Avant tout vol, l'exploitant s'assure, de l'établissement d'un dossier de vol comportant au moins les éléments suivants :

immatriculation du ballon

liste des personnes présentes à bord (équipage compris)

d'un plan de vol, conformément aux règles de la circulation aérienne

d'un dossier comportant les informations météorologiques pertinentes et les NOTAM

du devis carburant nécessaire à l'accomplissement de la mission

du devis de chargement

6.1.2. Pour tout vol

Le commandant de bord s'assure que sont présents ou à bord, ou dans le véhicule de récupération lors de chaque vol les documents suivants :

le carnet de route

le certificat d'immatriculation

le certificat d'examen de navigabilité

la licence de station d'aéronef, les références et approbations d'installation de l'équipement radio électrique de bord, si le ballon en est équipé

l'attestation d'assurance

le manuel de vol

le manuel d'exploitation

la licence du pilote

le carnet de vol

copie du plan de vol

copie des autorisations administratives relatives aux stations d'envol utilisées

Sont obligatoires à bord :

les notifications individuelles comportant les consignes de sécurité

toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement du vol, notamment les check-lists.

Les éléments pertinents du dossier de vol (météo, NOTAM...)

Les cartes aéronautiques et autres documents permettant la navigation

6.1.3. Pour tout vol comportant une dérogation aux conditions normales de vol

Sont obligatoires à bord les dérogations accordées à cet effet ou leurs copies.

6.2. Tenue à jour du carnet de route

6.2.1. Tout ballon doit être doté d'un carnet de route dont la forme est acceptée par les services compétents de l'état d'immatriculation du ballon.

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli au plus tard en fin de journée et/ou après toute anomalie, incident ou accident.

Il doit indiquer au moins les informations suivantes :

la date du vol

le type de vol (vol libre / vol captif)

le nom des membres d'équipage et leur fonction à bord

l'origine et la destination du vol

l'heure de départ et l'heure d'arrivée

le temps de vol

le carburant embarqué lors de l'avitaillement

les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie

6.2.2. La mise à jour du carnet de route doit être faite sous la responsabilité du commandant de bord et signée par lui.

Chapitre VII – Maintien de navigabilité

Les exigences en matière de maintien de la navigabilité sont celles applicables aux ballons utilisés en aviation générale conformément à la réglementation en vigueur.

Chapitre VIII –Consignes d'utilisation

8.1. Passagers

L'embarquement et le débarquement des passagers se fait sous la responsabilité d'une personne désignée à cet effet par l'exploitant et selon une procédure définie dans le manuel d'exploitation. Il ne doit pas être entrepris pendant le gonflage ou le dégonflage du ballon.

L'interdiction de fumer à bord doit être rappelée aux passagers avant le décollage.

Le cas échéant, le commandant de bord précise aux passagers les procédures d'utilisation des masques à oxygène et des gilets de sauvetage et s'assure de leur utilisation.

Un accompagnateur adulte doit être désigné pour l'emport d'enfants ou de passagers à mobilité réduite. Un accompagnateur ne peut pas surveiller plus de 5 enfants ou un passager à mobilité réduite.

8.2. Consignes de sécurité

8.2.1. L'exploitant définit dans le manuel d'exploitation toutes les consignes de mise en œuvre du ballon, ainsi que les consignes de sécurité appropriées et notamment les consignes de sécurité pour les passagers lors des opérations de gonflage/dégonflage.

L'exploitant doit tenir compte du caractère permanent ou non des plateformes de décollage qu'il utilise pour l'établissement des procédures.

8.2.2. Les consignes de sécurité doivent être données oralement aux passagers, sous la responsabilité du commandant de bord, avant le gonflage, en précisant :

le déroulement du gonflage, du dégonflage ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers

l'annonce et la démonstration pratique de la position d'atterrissage

l'interdiction de fumer à bord ou à proximité immédiate du ballon

l'interdiction de sortir de la nacelle après l'atterrissage sans l'autorisation du pilote.

toute autre instruction particulière de sécurité liée à la particularité de l'aéronef ou de son utilisation

8.2.3. Dans les quelques minutes précédant l'atterrissage et sur indication du commandant de bord, les passagers doivent placer les appareils photos, caméras, jumelles, etc. de préférence dans leur sac approprié. Les passagers ne doivent pas garder d'objets volumineux attachés autour du cou par des sangles ou des lanières.

8.2.4. L'exploitant définit les zones survolées en exploitation où l'environnement est considéré comme hostile et les procédures à suivre en cas d'atterrissage d'urgence sur ces zones.

8.3. Utilisation des poignées, ceintures et harnais de sécurité

8.3.1. Membres d'équipage

Tout pilote doit garder le dispositif le maintenant à bord attaché lors d'un atterrissage par vent supérieur à 8 kt.

8.3.2. Passagers

Le commandant de bord doit veiller à ce que chaque passager puisse assurer sa sécurité à l'atterrissage en utilisant les dispositifs prévus à cet effet.

Chaque enfant doit disposer d'un moyen de préhension lui permettant de se tenir à deux mains à l'intérieur de la nacelle pour assurer sa sécurité à l'atterrissage.

8.4 Avitaillement en carburant

Il est interdit d'avitailler sur toute zone destinée à recevoir du public.

Il est interdit d'avitailler les réservoirs en carburant avec des passagers à bord.

Il est interdit de procéder à la pressurisation des bouteilles avec des passagers à bord.

Aucune opération d'embarquement ou de débarquement de passagers ne doit être faite lors du changement de réservoir.

Chapitre IX – Incidents aéronautiques

9.1. Généralités

Tout exploitant doit informer le ministre chargé de l'aviation civile de tout incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut relevé sur un ballon ou élément de ballon qu'elle exploite lorsque cet incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut est de nature à mettre en cause la navigabilité du ballon ou, plus généralement, la sécurité de ses occupants et des personnes ou biens au sol.

9.2. Renseignements à fournir

Le compte-rendu des événements doit permettre d'en déterminer les circonstances, la nature, les causes certaines ou probables, les conséquences opérationnelles et matérielles, ainsi que d'identifier le matériel mis en cause. En conséquence, les renseignements suivants doivent être fournis sur chacun des événements.

Si la découverte de l'événement s'est faite en vol, les renseignements ci-dessous sont à fournir :

date et éventuellement référence du compte-rendu,

type d'utilisation du ballon,

désignation et date de l'événement en vol,

phase de vol lors de l'événement,

localisation géographique,

constatations ayant permis la détection,

circonstances de l'événement et paramètres utiles (par exemple et selon les cas : altitude, température, conditions météorologiques, etc.),

action corrective entreprise par l'équipage,

conséquences sur le vol et mesures d'urgence prises,

conséquences sur le ballon, dommages,

marque, type, immatriculation, numéro de série, date de construction, heures totales et depuis révision générale du ballon,

marque, désignation, référence, numéro de série, chapitre et section ATA, heures totales et depuis révision du matériel mis en cause,

causes et analyses de l'anomalie,

opération effectuée pour y remédier, référence des documents utilisés, rapports d'expertise, etc.

Si la découverte s'est faite au sol, les renseignements a et b, puis les renseignements f, h, l, m et n de la liste ci-dessus sont à fournir, et en outre :

circonstances de la découverte (révision programmée, visite, visite prévol, suite à incident en vol détecté ou non, etc.)

description du défaut ou de la panne

9.3. Délais et modalités pratiques de transmission des comptes-rendus d'incidents

9.3.1. Généralités

Les comptes-rendus doivent être transmis à l'autorité aéronautique ayant délivré le CTA.

9.3.2. Modalités

L'exploitant doit adresser les comptes-rendus dans un délai de 72 heures. Pour chaque incident, le compte-rendu doit contenir les informations mentionnées au paragraphe 9.2. Si tous les renseignements ne sont pas connus à la date limite pour l'envoi, les informations alors détenues doivent être néanmoins transmises et le compte-rendu complété ultérieurement. Au cas où l'exploitant ne dispose pas elle-même de tous les renseignements demandés (par exemple si le matériel incriminé est réparé dans un atelier extérieur à l'exploitant), elle prend toutes mesures utiles pour que soient fournis les renseignements demandés.

Les exploitants doivent tenir informés les constructeurs de matériels en cause de tous les incidents dont la transmission est exigée.

L'exploitant doit en outre tenir à la disposition des services compétents toutes informations et tous documents relatifs aux incidents et aux actions correctives effectuées.

Chapitre X – Agrément et supervision de l'exploitant

10.1. Objet

Le présent chapitre établit les conditions pour l'obtention et le maintien d'un certificat de transporteur aérien (C.T.A).

10.2. Demande

10.2.1. L'exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de CTA et, lorsque nécessaire, sur toute demande de modification :

le nom officiel, la raison commerciale et les coordonnées du postulant

une description de l'exploitation proposée

une description de l'organisation de l'encadrement

une copie du manuel d'exploitation

Le programme d'entretien

Les autorisations administratives nécessaires à l'utilisation des plates formes d'envol

10.2.2. La demande de délivrance d'un C.T.A doit être soumise au moins 90 jours avant la date prévue de début de l'exploitation, cependant le manuel d'exploitation peut être soumis à une date ultérieure, mais pas moins de 45 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

10.2.3. La demande de modification d'un C.T.A doit être soumise, sauf accord contraire, au moins 15 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation modifiée.

10.2.4. Un postulant à un C.T.A ne doit pas détenir, pour la même exploitation, un C.T.A délivré par une autre autorité, sauf accord spécifique entre les deux autorités.

10.2.5. Un postulant à un C.T.A, ou à une modification de son C.T.A, doit démontrer à l'autorité sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation

10.2.6. L'autorité notifie par écrit au postulant les observations et modifications qu'elle souhaite voir apportées. Toutes les actions correctives exigées par les services compétents doivent être clôturées avant que le C.T.A, ou la modification du C.T.A, ne soit délivré(e). Si besoin, l'autorité peut effectuer une enquête technique préalable à la délivrance du CTA.

10.3 Surveillance

10.3.1. L'exploitant doit permettre à l'autorité d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation et d'avoir accès à son organisation et à ses ballons. Il doit également s'assurer que les services compétents ont accès à ses sous-traitants, notamment aux organismes assurant l'entretien de ses ballons.

10.3.2. En cas de constatation d'écart ou de non respect de la réglementation, l'autorité notifie par écrit à l'exploitant les modifications qu'elle souhaite voir apportées.

10.3.3. Après réception d'une notification de constatation d'un écart à la réglementation, l'exploitant doit définir un plan d'actions correctives et convaincre les services compétents de leur efficacité.

10.3.4. Un CTA est modifié, suspendu ou retiré si l'autorité n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation ou si les conditions qui ont prévalu à sa délivrance ne sont plus respectées.

10.4 Délivrance, modification et validité du C.T.A

10.4.1. Le C.T.A. spécifie :

le nom et l'adresse sociale de l'exploitant,

la date de délivrance,

les classes des ballons autorisés pour l'exploitation,

les marques d'immatriculation des ballons autorisés,

les zones d'exploitation autorisées,

les limitations spécifiques.

10.4.2. Le C.T.A. reste valide tant qu'il n'est ni suspendu ni retiré.

10.4.3. Lorsqu'un CTA est retiré, il doit être restitué aux services compétents.

10.5 Responsabilités de l'exploitant

10.5.1. L'exploitant doit :

s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation ;

s'assurer que l'équipement des ballons est conforme à la réglementation ;

s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité (environnement hostile, survol de l'eau ...)

s'assurer de la qualification et du maintien de compétences de ses équipages ;

respecter les exigences en matière d'entretien, de conditions et limitations d'utilisation.

10.5.2 L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer qu'aucune personne n'agit ou ne s'abstient d'agir par imprudence ou négligence, avec pour conséquence:

de mettre l'aéronef ou ses occupants en danger;

que l'aéronef constitue un danger pour les personnes ou les biens.

10.5.3. Archivage :

L'exploitant conserve les dossiers de vols pendant 6 mois.

APPENDICE 1 – Manuel d'exploitation

A. GENERALITES

La partie Généralités définit la politique générale de l'exploitant dans la conduite de son exploitation technique notamment :

la description de la structure d'exploitation

les fonctions nécessaires à l'exploitation, la façon dont elles sont remplies et les liaisons entre elles

les principes et méthodes définis par l'exploitant pour la préparation, la conduite et la surveillance des vols ou de tout autre opération inhérente à l'exploitation.

Section A.1

Organigramme des postes et des fonctions

A.1.1. Administrateurs et personnel d'encadrement

Définition des fonctions du personnel de direction et d'encadrement. Un organigramme indique le nom de la personne qui occupe chaque poste nécessaire à la direction de l'exploitant et à l'encadrement du personnel ; une même personne pouvant assurer plusieurs responsabilités.

A.1.2. Personnel navigant

Description des fonctions opérationnelles et des responsabilités des membres d'équipage. Si un exploitant est suffisamment importante pour qu'il soit nécessaire de désigner un chef pilote et/ou un autre poste d'encadrement des membres d'équipage, il est préférable que ces fonctions soient classées dans le paragraphe 1.1.

A.1.3. Personnel d'entretien

Si l'exploitant assure lui-même l'entretien, noms et responsabilités du personnel d'entretien doivent être précisées. Les fonctions d'encadrement doivent être de préférence classées dans le paragraphe 1.1.

A.1.4. Autres personnels

Fonctions et responsabilités d'autres postes opérationnels.

Section A.2

Moyens techniques

A.2.1. Classification des ballons utilisés

Composition de l'ensemble de la flotte dans ses diverses activités (classes et types de ballon, immatriculation ou identification).

Pour chaque ballon la nature du titre de navigabilité.

A.2.2. Exploitation de ballons n'appartenant pas à l'exploitant

Consignes particulières élaborées par l'exploitant en cas d'utilisation de ballons ne lui appartenant pas.
Responsabilités techniques qui incombent au preneur et au bailleur, notamment dans les domaines relatifs aux équipages de conduite, aux méthodes d'exploitation et à l'entretien.

Section A.3

Membres d'équipage de l'exploitant

A.3.1. Composition et autorité

Types de licences, qualifications, certificats et fonctions de chacun des membres d'équipage.

S'il y a lieu, dérogations obtenues avec leurs références.

A.3.2. Gestion des compétences

L'exploitant décrit les procédures permettant de former et de maintenir les compétences de ses pilotes ; notamment les contenus des parties suivantes :

stage d'adaptation

maintien des compétences

actualisation des compétences

contrôle des compétences

expérience récente

A.3.3. Questions diverses

L'exploitant doit préciser les règles applicables dans l'entreprise en ce qui concerne les questions suivantes :
défaillance physique d'un membre d'équipage pendant le vol
restriction sur l'usage de boissons alcoolisées
précautions à prendre pour l'usage de certaines médications, vaccinations ou dons du sang.

Section A.4

Vols

A.4.1. Règles de conduite des aéronefs

Rappel des points essentiels des règles de l'air dans l'optique de l'exploitation prévue par l'exploitant.
Fournir les éléments d'information sur le fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans l'ensemble de la zone d'activité.

A.4.2. Préparation des vols

Définir le lot de bord incluant les équipements nécessaires au stationnement du ballon, les règles de son utilisation, les suites à donner à son utilisation.

A.4.3. Conduite du vol

Faire figurer ici tout ce qui, se rapportant à l'exploitation dans une zone, implique de modifier certaines règles définies dans la partie Utilisation pour répondre à la réglementation ou satisfaire aux nécessités inhérentes à ces cas, ce qui implique également la nécessité de se conformer aux règles des Etats survolés lorsqu'elles sont plus contraignantes que la réglementation française.

B. UTILISATION

La partie Utilisation donne au personnel concerné, plus particulièrement à l'équipage, toutes les instructions, consignes et informations notamment :

celles qui sont nécessaires à la mise en œuvre et à l'utilisation du ballon au sol et en vol, de l'instant où l'équipage prend en charge la préparation et la conduite du vol jusqu'au moment où il a terminé toutes les opérations qui lui incombent à l'issue du vol ;

la liste minimale des équipements nécessaires pour entreprendre ou poursuivre un vol dans des conditions données.

Cette partie doit être compatible avec la documentation associée au certificat de navigabilité, notamment avec le manuel de vol.

Section B.1

Opérations aériennes

B.1.1. Avant chaque vol

Ensemble des opérations précédant chaque opération de transport de passagers :

procédure de préparation du vol (notamment le terrain d'envol, les zones d'atterrissage envisagés, repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, etc...).

autorité du commandant de bord dans l'accomplissement de sa mission. Le manuel doit indiquer qu'il est autorisé à refuser une mission si son exécution conduit à enfreindre la réglementation applicable ou s'il considère que sa propre sécurité ou celle des tiers est mise en jeu.

ensemble des vérifications précédant chaque vol concernant notamment la conformité de l'appareil aux règles opérationnelles de l'exploitant et l'environnement réglementaire.

procédure d'équipement, de gonflage des ballons et d'embarquement des passagers

procédures relatives à l'accueil des passagers à mobilité réduite.

briefing passagers, particulièrement sur les mesures de sécurité

B.1.2. Procédures générales en vol

Ensemble des procédures normales et d'urgence, notamment :

procédures et limitations associées liées à la sécurité et l'efficacité de chaque utilisation demandant une compétence particulière de la part des personnels navigants.

utilisation des équipements de sécurité, notamment spécifications pour l'emploi des ceintures et harnais de sécurité et des autres équipements de sécurité

procédures générales d'urgence liées au transport de passagers.

L'exploitant établit en outre un système de listes de vérifications ("check lists") pour toutes les phases d'exploitation dans des conditions normales, anormales et d'urgence selon le cas, afin de s'assurer du respect des procédures d'exploitation stipulées dans le manuel d'exploitation

Section B.2

Données pour chaque ballon

(des pages du manuel de vol peuvent être utilisées)

Cette section peut être établie pour chaque ensemble de ballons et d'utilisation présentant des éléments suffisamment proches pour que l'exploitation puisse se faire avec des consignes identiques.

B.2.1. Type du ballon et description

Type du ballon, indications précises permettant de l'identifier, base de certification.

B.2.2. Performances opérationnelles

Éléments permettant de définir les limitations de masse conformément aux dispositions réglementaires en vigueur relatives aux conditions techniques d'emploi du ballon.

B.2.3. Limitations

Ensemble des limitations établies par les constructeurs et des limitations de l'exploitant prises en fonction des conditions particulières d'exploitation, notamment pour ce qui concerne les chargements spéciaux ou réglementés.

B.2.4. Conduite du vol, procédures d'urgence

Procédures à entreprendre pour faire face à une situation d'urgence.

Elles sont fournies pour des situations prévisibles mais inhabituelles où une action précise et immédiate de l'équipage diminue sensiblement la probabilité ou la gravité d'un accident.

Les actions et informations contenues dans ces procédures sont celles qui sont essentielles pour une utilisation sûre du ballon dans la situation d'urgence définie.

Remarque : Le manuel rappelle que la répartition des tâches est fondamentale pour la sécurité du vol. Elle précise la surveillance de tous les paramètres nécessaires pour assurer la conduite du ballon et plus particulièrement sa trajectoire.

B.2.5. Equipements de sécurité et de sauvetage

Donner la liste des équipements réglementaires de sécurité et de sauvetage qui doivent être embarqués en cas de vols ou de survols particuliers :

pour le survol de l'eau

pour le survol d'environnements hostiles

pour le vol en montagne

Ces équipements peuvent comprendre (liste non limitative) :

trousse de premier secours

équipements radioélectriques

matériels de survie

gilets

canots

équipements de signalisation radioélectriques, optiques et pyrotechniques.

APPENDICE 2 – Trousse de premier secours

La trousse de premier secours doit comporter les éléments suivants :

DESIGNATION	FORME RECOMMANDEE
Sédatifs	Gouttes
Bandages	Au choix
Antiseptiques pour traiter les blessures mineures	Pommade
Désinfectant cutané	Vaporisation ou bouteille
Nettoyant cutané	Vaporisation, bouteille ou savon de Marseille
Pansements adhésifs	Boîte
Compresses grasses pour brûlures	Assortiment
Pansements	Assortiment
Compresses	Assortiment
Bande adhésive	Rouleau
Ciseaux	
Coton	Paquet