

**Annexe à l'arrêté du [à compléter]**  
**relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud**  
**exploités par une entreprise de transport aérien public**

**TABLE DES MATIERES**

<b>Chapitre I - Définitions .....</b>	<b>3</b>
<b>Chapitre II - Equipements .....</b>	<b>4</b>
2.1. Généralités.....	4
2.2. La nacelle.....	4
2.3. Le brûleur .....	4
2.4. Les vantaux de rotation.....	5
2.5. Dispositions relatives aux règles d'aménagement et de sécurité.....	5
2.6. Equipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les ballons .....	5
2.7. Equipements de sécurité.....	5
2.8. Survol de l'eau .....	5
2.9. Survol des zones difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage .....	6
2.10. Vol à haute altitude .....	6
<b>Chapitre III - Manuel d'exploitation .....</b>	<b>6</b>
3.1. Rédaction du manuel.....	6
3.2. Mise à disposition du manuel d'exploitation .....	7
3.3. Dépôt.....	7
3.4. Etude par l'autorité.....	7
3.5. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.....	7
<b>Chapitre IV - Equipage .....</b>	<b>7</b>
4.1. Autorité et obligations de l'équipage .....	7
4.2. Composition de l'équipage .....	8
4.3. Titres et compétences exigés des membres d'équipage.....	9
4.4. Conditions d'expérience récente.....	10
<b>Chapitre V - Utilisations - Limitations.....</b>	<b>10</b>
5.1. Limites d'utilisation - Généralités .....	10
5.2. Limitations relatives au décollage .....	11
5.3. Limitations relatives à l'atterrissage .....	11
5.4. Carburant et autres produits consommables .....	11
<b>Chapitre VI - Documentation .....</b>	<b>12</b>
6.1. Obligation d'emport des documents .....	12
6.2. Tenue à jour du carnet de route.....	12

<b>Chapitre VII - Maintien de navigabilité .....</b>	<b>13</b>
<b>Chapitre VIII –Consignes d’utilisation.....</b>	<b>13</b>
8.1. Passagers .....	13
8.2. Consignes de sécurité.....	13
8.3. Utilisation des poignées, ceintures et harnais de sécurité .....	14
8.4. Avitaillement en carburant.....	14
<b>Chapitre IX – Incidents aéronautiques.....</b>	<b>13</b>
9.1. Généralités.....	14
9.2. Renseignements à fournir.....	14
9.3. Délais et modalités pratiques des comptes-rendus d’incidents.....	15
<b>Chapitre X – Agrément et supervision de l’exploitant .....</b>	<b>15</b>
10.1. Objet.....	15
10.2. Demande .....	15
10.3 Surveillance.....	16
10.4 Délivrance, modification et validité du CTA.....	16
10.5 Responsabilités de l’exploitant .....	16
APPENDICE 1 – Manuel d’exploitation .....	18
APPENDICE 2 – Trousse de premier secours.....	22

## Chapitre I<sup>er</sup> Définitions

Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions 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.

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

**Autorité** : services compétents du ministre chargé de l'aviation civile.

**Ballon captif** : aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air, non entraîné par un organe moteur, dont la hauteur d'envol est limitée par un dispositif de fixation au sol.

**Ballon libre** : aéronef dont la sustentation en vol est principalement due à sa flottabilité dans l'air, 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 (volume inférieur ou égal à 3400 m<sup>3</sup>, volume supérieur à 3400 m<sup>3</sup> et inférieur ou égal à 6000 m<sup>3</sup>, volume supérieur à 6000 m<sup>3</sup> et inférieur ou égal à 10500 m<sup>3</sup> et volume supérieur à 10500 m<sup>3</sup>).

**Corde de manœuvre** : corde permettant de manœuvrer le ballon depuis le sol afin de le déplacer vers un terrain plus propice à l'atterrissage.

**CTA** : certificat de transporteur aérien.

**Enfant** : personne de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.

**Equipement** : 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.

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

**Harnais de sécurité** : un harnais de sécurité est constitué :

- d'une ceinture de sécurité à laquelle sont adjointes une, deux ou trois sangles pouvant être reliées à la structure ;
- d'une ferrure de fixation 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 de l'aéronef pendant le temps de vol.

**Personne à mobilité réduite** : conformément au règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ; toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers.

**Personnel technique au sol** : personnel de l'exploitant embarqué dans le véhicule suiveur ou impliqué dans les tâches de gonflage, de dégonflage du ballon, ou d'aide à l'embarquement et au débarquement des passagers.

**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** : ensemble des brevets, licences et qualifications conférant des privilèges aux navigants.

## **Chapitre II** **Equipements**

### *2.1. Généralités*

2.1.1. Tout équipement exigé par cette annexe, y compris au titre du paragraphe 2.6.3 est approuvé, sauf dispositions contraires spécifiées au paragraphe 2.1.3.

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

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

- (1) l'outillage référencé au paragraphe 2.5 ;
- (2) l'altimètre, la montre et le moyen de visualiser la dérive référencés au paragraphe 2.6.1 ;
- (3) la lampe autonome et le dispositif d'éclairage des instruments de bord référencés au paragraphe 2.6.2 ;
- (4) le système de feux référencé au paragraphe 2.6.2 ;
- (5) la couverture anti-feu référencée au paragraphe 2.7 ;
- (6) les moyens d'allumage référencés au paragraphe 2.7 ;
- (7) la corde de manœuvre référencée au paragraphe 2.7 ;
- (8) les gants de protection référencés au paragraphe 2.7 ;
- (9) la trousse de premiers secours référencée au paragraphe 2.7 ;
- (10) les équipements de survie et de signalisation référencés au paragraphe 2.9, à l'exception de la balise de détresse ;
  
- (11) l'équipement en oxygène référencé au paragraphe 2.10.1.

### *2.2. La nacelle*

2.2.1. Généralités :

Chaque passager repose directement sur le fond de la nacelle et dispose 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 prévoit les aménagements nécessaires et les procédures permettant d'embarquer et de débarquer ces passagers, en particulier en cas d'évacuation d'urgence.

2.2.2. Compartiment :

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

Les compartiments sont 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 comporte en outre des protections sur la face intérieure, côté atterrissage. La nacelle dispose également d'un compartiment spécifique pour le pilote, les réservoirs et les commandes de contrôle du ballon.

### *2.3. Le brûleur*

Tout ballon est équipé au moins d'un double brûleur avec une veilleuse dont le système d'allumage est de type piezzoélectrique.

#### 2.4. Les vantaux de rotation

Au moins un vantail de rotation, ou un système équivalent, est obligatoire au delà de 6 personnes, équipage compris, ou si la nacelle présente un côté particulier à l'atterrissage, notamment lorsqu'une porte pour passagers à mobilité réduite est présente, afin de pouvoir présenter ce côté 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 est embarqué pour une utilisation éventuelle en vol, ainsi qu'un moyen de sectionner une corde ou une attache.

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

2.6.1. Equipement minimal exigé en vol VFR de jour :

- un altimètre barométrique sensible et ajustable, avec une échelle de pression graduée en hecto Pascal (hPa) ;
- une montre indiquant au minimum heures et minutes ;
- un moyen de visualiser la dérive.

2.6.2. Equipement minimal exigé en vol VFR de nuit :

- tous les équipements requis pour le vol VFR de jour ;
- une lampe électrique autonome ;
- un dispositif autonome pour l'éclairage des instruments, équipements, cartes et documents nécessaires au déroulement du vol ;
- un système de feux de position dont les caractéristiques sont précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

2.6.3 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 dont la composition est précisée en appendice 2 ; si la capacité d'emport de passagers est supérieure à 11, le véhicule de récupération emporte une seconde trousse de premier secours ;
- pour les nacelles compartimentées, conformément aux exigences du paragraphe 2.2.2, un dispositif maintenant les membres d'équipage à bord de la nacelle : ceinture ou harnais de sécurité et attache associée ;
- un extincteur à main dans le compartiment de pilotage ;
- une couverture anti-feu ;
- deux moyens d'allumage indépendants ;
- un indicateur de pression carburant pour toute alimentation de brûleur.

#### 2.8. Survol de l'eau

Lorsque les opérations prévoient le survol de l'eau et que le commandant de bord juge qu'un amerrissage pourrait être envisagé, il est emporté pour chaque occupant un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel

équivalent pour chaque enfant de moins de 24 mois. Celui-ci est rangé de telle manière qu'il puisse être accessible facilement.

### 2.9. *Survol des zones difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage*

Lorsque les opérations prévoient le survol d'une zone difficilement accessible pour les opérations de recherche et de sauvetage, il est équipé d'un dispositif de localisation d'urgence à déclenchement manuel, de type ELT[S] ou PLB, flottable et étanche, aisément et rapidement accessible et d'équipements de survie et de secours appropriés définis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation.

-

### 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 dispose d'un système inhalateur et d'une quantité d'oxygène suffisante pour l'alimenter :

- pour toute période de vol supérieure à 30 minutes entre les altitudes pression 10 000 ft et 13 000 ft incluses ;
- 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 est suffisante pour alimenter la totalité des occupants autres que l'équipage de conduite pendant toute la durée du vol effectué au-dessus de l'altitude pression 13 000 ft.

#### 2.10.2. Pressurisation des réservoirs :

Pour tout vol les réservoirs sont 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 où le vol est prévu 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 met 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 d'exploitation est tenu à jour par l'exploitant et facilement utilisable. L'exploitant s'assure qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

L'exploitant s'assure que si le manuel d'exploitation concerne plusieurs types de ballons, ou des ballons de tailles différentes, toutes les informations particulières relatives à chaque ballon figurent dans ledit manuel.

#### 3.1.2. Contenu :

Le manuel d'exploitation n'est pas une simple copie des textes réglementaires. Sauf cas particulier, il ne présente pas ces textes sous leur forme originale mais les exprime 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 comprend 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.

Le manuel d'exploitation comprend 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.

### *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 sont déposés auprès de l'autorité.

Par ce dépôt, l'exploitant informe l'autorité 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 l'autorité*

Le manuel d'exploitation et ses amendements sont acceptables par l'autorité. L'autorité peut imposer toutes les modifications qu'elle juge utiles au manuel d'exploitation et à ses amendements si elle constate que leur 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) est à bord du ballon.

#### *3.5.2. Utilisation :*

Le personnel d'exploitation utilise le manuel d'exploitation pour l'exécution de ses missions, se conforme aux consignes qu'il énonce et veille à sa stricte application.

#### *3.5.3. Modifications :*

Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel d'exploitation et ses amendements implique le dépôt d'un amendement de ce manuel d'exploitation.

L'exploitant révisé également le manuel d'exploitation 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 est 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 des transports et 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. Dans ce cas, il en rend compte dans les 72 heures à l'autorité.

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 ;
- s'assure que les occupants sont 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 :

- refuse l'embarquement ou le transport, ou encore débarque 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, de ses occupants ou des tiers.

4.1.3. Connaissance du matériel et des procédures :

Un vol ne peut être entrepris que si les membres d'équipage d'une part sont familiarisés avec le ballon et son équipement de bord, notamment le matériel de sécurité et de 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 s'abstient 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 narcotiques 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 sont pas 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 passagers ou plus, nécessite un membre d'équipage complémentaire 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 exercer la fonction de commandant de bord d'un ballon exploité par une entreprise titulaire d'un CTA., 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 justifie d'une expérience minimale en tant que pilote de ballon libre à air chaud de :

- 100h de vol pour un ballon d'un volume supérieur à 3400m<sup>3</sup> et inférieur ou égal à 6000m<sup>3</sup> ;
- 200h de vol pour un ballon d'un volume supérieur à 6000m<sup>3</sup> et inférieur ou égal à 10500m<sup>3</sup> ;
- 300h de vol pour un ballon d'un volume supérieur à 10500m<sup>3</sup>.

Avant d'être qualifié sur une classe de ballon supérieure, le pilote commandant de bord subit également un contrôle de compétences comme exigé au paragraphe 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 d'un 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 qu'il décrit dans son manuel d'exploitation.

##### 4.3.1.3. Stage d'adaptation et contrôle :

Nul ne peut être membre d'équipage de conduite 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 ;
- subi un contrôle de compétences comme défini au paragraphe 4.3.2.3.

Nul ne peut être personnel complémentaire de bord 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 ;

#### 4.3.2. Maintien, actualisation et contrôle des compétences :

##### 4.3.2.1. Maintien des compétences :

L'exploitant s'assure du maintien des compétences de ses personnels pour les tâches qui leur incombent et notamment pour l'application des dispositions du manuel d'exploitation des ballons sur lesquels ils exercent.

L'exploitant définit un stage de maintien des compétences comprenant un module théorique et un module pratique. Ce stage porte sur les connaissances générales et spécifiques à chaque fonction.

L'exploitant précise dans son manuel d'exploitation :

- le contenu et la durée pour chacun des modules ;
- les procédures de mise en œuvre ;
- les moyens et les outils pour l'organisation du stage ;
- les personnes qualifiées, désignées par l'exploitant pour dispenser chacun des modules.

Chaque membre d'équipage ou du personnel technique au sol suit 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 effectué 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.

Pour les membres d'équipage de conduite, le module pratique du stage de maintien de compétences peut être combiné avec le contrôle de compétences annuel prévu au 4.3.2.3.

#### 4.3.2.2. Actualisation des compétences :

Préalablement à la mise en service de tout matériel ou équipement nouveau, l'exploitant fournit aux personnels concernés les informations appropriées et, le cas échéant, leur dispense une instruction théorique et, si nécessaire, pratique.

Ces dispositions sont également applicables lorsque l'exploitant est amené à modifier de manière significative les conditions d'utilisation ou la zone d'exploitation.

Les formations dispensées dans le cadre de l'actualisation des compétences font l'objet d'un enregistrement à insérer dans le dossier technique du personnel concerné.

#### 4.3.2.3. Contrôle annuel des compétences des membres d'équipage de conduites:

Chaque membre d'équipage de conduite satisfait à un contrôle annuel qui porte sur les tâches qui lui sont confiées par l'exploitant.

L'exploitant définit dans son manuel d'exploitation les procédures de contrôle des compétences de ses membres d'équipage de conduite. Celles-ci incluent :

- une partie sol et une partie vol dont le programme et la durée sont précisés ;
- les classes, et types de ballons, sur lesquels ces contrôles sont effectués ;
- les personnes qualifiées, désignées pour réaliser ces contrôles.

Le contrôle des compétences est effectué dans un environnement représentatif de l'exploitation.

La période de validité du contrôle des compétences 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.

#### 4.3.2.4. Dossiers des membres d'équipage :

L'exploitant établit et tient à jour un dossier pour chaque membre d'équipage, précisant notamment les entraînements et les stages suivis, les résultats des contrôles effectués le cas échéant, les attestations définies au 4.3.2.5, et fournissant le relevé de ses heures de vol et de ses stages par période de référence.

L'exploitant conserve les documents de ce dossier sur une période de 36 mois.

#### 4.3.2.5. Attestation des membres d'équipage :

L'exploitant délivre 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, chaque ligne du carnet d'ascension du pilote concernant un vol lié au maintien, à l'actualisation ou au contrôle des compétences est signée par la personne désignée qui en a la charge.

L'exploitant délivre à chaque personnel complémentaire de bord un document attestant qu'il a suivi un stage de maintien des compétences.

### 4.4. Conditions d'expérience récente

Nul ne peut exercer la fonction de commandant de bord d'un ballon exploité par une entreprise titulaire d'un CTA, s'il n'a effectué aux commandes au moins 3 ascensions sur un ballon de même classe dans les 90 jours précédents. A défaut, il subit un contrôle de compétences 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 l'autorité.

Un ballon ne peut être exploité qu'en régime de vol VFR, avec la restriction liée à l'atterrissage de nuit mentionnée au paragraphe 5.3.

**5.1.2.** L'exploitant n'est pas autorisé à transporter de marchandises dangereuses.

**5.1.3.** L'exploitant veille 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 ;
- 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 précise dans son manuel d'exploitation les limitations au décollage, en cas de conditions météorologiques défavorables : notamment vent fort et foyer orageux

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

Enfin, dans le cas de décollages simultanés ou successifs de plusieurs ballons, l'exploitant établit les procédures permettant un espacement vertical et horizontal suffisant entre deux ballons. Il décrit ses procédures dans le manuel d'exploitation.

L'exploitant définit les procédures de décollage de nuit ainsi que les conditions d'éclairage de la plateforme.

#### *5.3. Limitations relatives à l'atterrissage*

Le commandant de bord conduit son atterrissage de manière à préserver au mieux les personnes à bord, au sol et la propriété privée d'autrui dans toutes les situations.

A cet égard, l'exploitant s'assure, notamment lors des contrôles de compétences, que les procédures d'atterrissage d'urgence sont connues.

L'atterrissage de nuit est interdit.

#### *5.4. Carburant et autres produits consommables*

L'exploitant définit une politique carburant:

Le commandant de bord s'assure 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 sont inférieures à la somme :

- de la 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, et;
- d'une quantité supplémentaire permettant d'effectuer selon le type de vol envisagé :
  - 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 a la capacité d'estimer à tout moment la quantité de carburant restant à bord.

## **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 :

- l'immatriculation du ballon ;
- la liste des personnes présentes à bord, équipage compris ;
- le plan de vol, s'il est requis par les règles de la circulation aérienne ;
- le dossier comportant les informations météorologiques et aéronautiques pertinentes, notamment les NOTAM, l'activité du réseau RTBA, les zones réglementées et dangereuses ;
- le devis carburant nécessaire à l'accomplissement de la mission ;
- le devis de chargement, signé par le commandant de bord.

#### 6.1.2. Pour tout vol :

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

- le carnet de route ;
- une copie du CTA ;
- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité et le certificat d'examen de navigabilité ;
- la licence de station d'aéronef, le cas échéant ;
- l'attestation d'assurance ;
- le manuel de vol ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence du pilote ;
- le carnet d'ascension ;
- une copie du plan de vol le cas échéant ;
- une copie des autorisations administratives relatives aux stations d'envol utilisées.

Sont obligatoires à bord :

- les notifications comportant les consignes de sécurité sous forme de pictogrammes visibles par chaque passager ;
- toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement du vol, notamment les check-lists ;
- les éléments pertinents du dossier de vol parmi ceux décrits au paragraphe 6.1.1 ;
- 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 est doté d'un carnet de route.

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

Il indique au moins les informations suivantes :

- la date du vol ;
- le type de vol (vol en ballon libre / vol en ballon 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 ;

- la nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;
- 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 est effectuée 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 font sous la responsabilité d'une personne désignée à cet effet par l'exploitant et selon une procédure définie dans le manuel d'exploitation. L'embarquement et le débarquement des passagers ne sont pas entrepris pendant le gonflage ou le dégonflage du ballon.

L'interdiction de fumer à bord est 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.

L'exploitant est responsable de la désignation d'un accompagnateur adulte pour le transport d'enfants ou de passagers à mobilité réduite. Un accompagnateur est désigné dès que des enfants sont à bord et un seul accompagnateur ne peut pas surveiller plus de 5 enfants. Par ailleurs, un accompagnateur est désigné pour chaque 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 et de dégonflage.

8.2.2. Les consignes de sécurité sont 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, comme l'utilisation des téléphones portables, etc. ;
- les consignes aux accompagnateurs sur la conduite à tenir envers les personnes dont ils ont la responsabilité.

8.2.3. Dans les quelques minutes précédant l'atterrissage et sur indication du commandant de bord, les passagers s'assurent que leurs effets personnels sont correctement rangés afin de ne pas présenter de danger pour la sécurité. L'équipage s'assure que les équipements portables sont également correctement rangés.

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

8.2.5. L'exploitant définit dans le manuel d'exploitation les zones survolées en exploitation qu'il considère comme difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage et les procédures à suivre en cas d'atterrissage d'urgence sur ces zones.

### 8.3. *Utilisation des poignées, ceintures et barnais de sécurité*

#### 8.3.1. Membres d'équipage :

Tout membre d'équipage de ballon comportant une nacelle compartimentée conformément aux exigences du paragraphe 2.2.2 garde 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 veille à ce que chaque passager puisse assurer sa sécurité à l'atterrissage en appliquant les consignes de sécurité et en utilisant les dispositifs prévus à cet effet.

### 8.4 *Avitaillement en carburant*

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

Il est interdit d'avitailer 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 n'est effectuée lors du changement de réservoir.

## **Chapitre IX Incidents aéronautiques**

### 9.1. *Généralités*

Tout exploitant informe l'autorité de tout incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut relevé sur un ballon ou élément de ballon qu'il 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 permet 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 sont fournis sur chacun des événements.

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

- a) Date et éventuellement référence du compte-rendu ;
- b) Type d'utilisation du ballon ;
- c) Désignation et date de l'événement en vol ;
- d) Phase de vol lors de l'événement ;
- e) Localisation géographique ;
- f) Constatations ayant permis la détection ;
- g) Circonstances de l'événement et paramètres utiles (par exemple et selon les cas : altitude, température, conditions météorologiques, etc.) ;
- h) Action corrective immédiate entreprise par l'équipage ;
- i) Conséquences sur le vol et mesures d'urgence prises ;
- j) Conséquences sur le ballon, dommages ;

- k) Marque, type, immatriculation, numéro de série, date de construction, heures totales, heures effectuées depuis révision générale du ballon, nature de la dernière opération de maintenance et heures effectuées depuis la dernière opération de maintenance ;
- l) Marque, désignation, référence, numéro de série, chapitre et section ATA, heures totales et depuis révision du matériel mis en cause ;
- m) Causes et analyses de l'anomalie ;
- n) Opération effectuée pour y remédier, référence des documents utilisés, rapports d'expertise, etc.

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

- o) Circonstances de la découverte (révision programmée, visite, visite prévol, suite à incident en vol détecté ou non, etc.) ;
- p) 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 sont transmis à l'autorité ayant délivré le CTA.

#### 9.3.2. Modalités :

L'exploitant adresse les comptes rendus dans un délai de 72 heures. Pour chaque incident, le compte rendu contient 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 sont néanmoins transmises et le compte rendu complété ultérieurement. Au cas où l'exploitant ne dispose pas lui-même de tous les renseignements nécessaires, en particulier si le matériel incriminé est réparé dans un atelier extérieur à l'exploitant, il prend toutes mesures utiles pour que soient fournis les renseignements exigés.

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

L'exploitant tient en outre à la disposition de l'autorité 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 CTA.

### *10.2. Demande*

10.2.1. L'exploitant s'assure 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 ;
- une copie de l'acceptation du programme d'entretien par l'autorité ;
- au moins une autorisation administrative nécessaire à l'utilisation d'une plate-forme d'envol ;

- une déclaration indiquant que l'ensemble de la documentation envoyée à l'autorité compétente a été vérifiée par le postulant et reconnue conforme aux exigences applicables.

10.2.2. La demande de délivrance d'un CTA est soumise au moins 90 jours avant la date prévue de début de l'exploitation. 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 CTA est soumise au moins 30 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation modifiée. Ce délai peut être réduit à 15 jours pour des demandes de modifications mineures. .

10.2.4. Un postulant à un CTA ne détient pas, pour la même exploitation, un CTA délivré par une autre autorité, sauf accord spécifique entre les deux autorités.

10.2.5. Sauf autorisation contraire, un ballon ne peut être inscrit que sur un seul CTA.

10.2.6. Un postulant à un CTA, ou à une modification de son CTA, démontre à l'autorité sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

10.2.7. L'autorité notifie par écrit au postulant les observations et modifications qu'elle souhaite voir apportées. Toutes les actions correctives exigées par l'autorité doivent être clôturées avant que le CTA, ou la modification du CTA, ne soit délivré. Si besoin, l'autorité peut effectuer une enquête technique préalable à la délivrance du CTA ou de sa modification.

### 10.3 *Surveillance*

10.3.1. L'exploitant permet 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 s'assure également que l'autorité a accès à ses sous-traitants, notamment aux organismes assurant l'entretien de ses ballons.

10.3.2. En cas de constatation d'écart à la réglementation, l'autorité notifie par écrit à l'exploitant les modifications à apporter.

10.3.3. Après réception d'une notification de constatation d'un écart à la réglementation, l'exploitant définit un plan d'actions correctives et justifie de son 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 CTA*

10.4.1. Le CTA spécifie :

- a) Le nom et l'adresse sociale de l'exploitant ;
- b) La date de délivrance ;
- c) Les types des ballons autorisés pour l'exploitation ;
- d) Les marques d'immatriculation des ballons autorisés ;
- e) Les zones d'exploitation autorisées ;
- f) Les limitations spécifiques.

10.4.2. Le CTA reste valide tant qu'il n'est ni suspendu ni retiré.

10.4.3. Lorsqu'un CTA est retiré, l'exemplaire original est restitué à l'autorité.

### 10.5 *Responsabilités de l'exploitant*

10.5.1. L'exploitant :

- a) S'assure que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation ;

- b) S'assure que l'équipement des ballons est conforme à la réglementation ;
- c) S'assure que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'autorité : zones difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage, survol de l'eau, etc ;
- d) S'assure de la qualification et du maintien de compétences de ses équipages ;
- e) Respecte 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:

- a) De mettre l'aéronef ou ses occupants en danger ;
- b) Que l'aéronef constitue un danger pour les personnes ou les biens.

10.5.3. Archivage :

L'exploitant conserve les dossiers de vols pendant 12 mois.

10.5.4. Compte rendu annuel d'activité :

L'exploitant adresse à l'autorité un compte rendu annuel d'activité indiquant pour chaque ballon, les nombres d'heures de vol en transport aérien public et en formation.

## APPENDICE 1 – Manuel d'exploitation

### A. Généralités

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 toute 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 peut assurer plusieurs responsabilités.

#### A.1.2. Membre d'équipage :

Description des fonctions opérationnelles et des responsabilités des membres d'équipage.

Si le volume de l'exploitation est suffisamment important pour qu'il soit nécessaire de désigner un chef pilote ou un autre poste d'encadrement des membres d'équipage, il est préférable que ces fonctions soient classées dans le paragraphe A.1.1.

#### A.1.3. Personnel d'entretien :

Si l'exploitant assure lui-même l'entretien ou le suivi de navigabilité, les noms et les responsabilités du personnel d'entretien chargé de ces deux fonctions sont précisés. Les fonctions d'encadrement sont de préférence classées dans le paragraphe A.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 : classes et types de ballon, immatriculation).

#### 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, à l'entretien et au suivi de navigabilité.

#### A.2.3. Utilisation d'un ballon de la liste de flotte en aviation générale

*Consignes particulières pour les équipages de conduite et les personnels chargés de l'entretien et du suivi de navigabilité qui permettent d'assurer que le ballon utilisé en aviation générale continue de respecter les critères d'éligibilité d'une utilisation en transport aérien public.*

### 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 ou autorisations spécifiques obtenues, avec leurs références.

##### A.3.2. Gestion des compétences :

Procédures permettant de former et de maintenir les compétences des 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 :

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 ou relatives aux 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.  
Eléments 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 :

Élaborer une procédure de préparation depuis le lieu de stockage des ballons jusqu'au terrain d'envol. Décrire les équipements nécessaires au stationnement du ballon, leur mise en place et les suites à donner à leur utilisation

##### A.4.3. Conduite du vol :

Eléments qui, se rapportant à l'exploitation dans une zone, impliquent de modifier certaines règles définies dans la partie « Utilisation » pour répondre à la réglementation ou satisfaire aux nécessités inhérentes à ces cas.

## 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 des équipements nécessaires pour entreprendre ou poursuivre un vol dans des conditions données.

Cette partie reste 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 :

- a) Procédure de préparation du vol (notamment le terrain d'envol, les zones d'atterrissage envisagées, repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, etc.) ;
- b) Autorité du commandant de bord dans l'accomplissement de sa mission. Le manuel d'exploitation indique 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 ;
- c) Ensemble des vérifications précédant chaque vol concernant notamment la conformité de l'appareil aux règles opérationnelles définies par l'exploitant et à la réglementation ;
- d) Procédure d'équipement, de gonflage des ballons et d'embarquement des passagers ;
- e) Procédures relatives à l'accueil des passagers à mobilité réduite ;
- f) Briefing passagers, particulièrement sur les mesures de sécurité.

##### B.1.2. Procédures générales en vol :

Ensemble des procédures normales et d'urgence, notamment :

- a) Procédures et limitations associées liées à la sécurité et à l'efficacité de chaque utilisation demandant une compétence particulière de la part des personnels navigants ;
- b) Utilisation des équipements de sécurité, notamment spécifications pour l'emploi des ceintures et harnais de sécurité le cas échéant et des autres équipements de sécurité ;
- c) 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

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.

#### 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. Équipements de sécurité et de sauvetage :

Liste des équipements réglementaires de sécurité et de sauvetage à embarquer en cas de vols ou de survols particuliers :

- pour le survol de l'eau ;
- pour le survol des zones difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage ;
- pour le vol en montagne ;
- pour le vol en haute altitude.

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 comporte les éléments suivants :

DESIGNATION	FORME RECOMMANDEE
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
Compresse grasses pour brûlures	Assortiment
Pansements	Assortiment
Compresse	Assortiment
Bande adhésive	Rouleau
Ciseaux	
Coton	Paquet