RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Instruction du 6 mars 2013

relative aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public

NOR : DEVA1306319J

(Texte non paru au journal officiel)

Résumé : La présente instruction a pour objet de donner des interprétations et explications pour l'application de l'arrêté du 6 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public.

Catégorie : Instruction aux directions inter régionales de la sécurité de l'aviation civile.			Domaine : Transport aérien
Mots clés liste fermée : Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure			Mots clés libres : ballons, entreprise de transport aérien public, certificat de transporteur aérien
Texte (s) de référence : - Code des transports ; - Code de l'aviation civile ; - arrêté du 6 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public.			
Circulaire(s) abrogée(s) : Instruction du 4 janvier 2011 relative aux conditions d'exploitation des ballons libres par une entreprise de transport aérien public			
Date de mise en application : applicable à la date d'applicabilité de l'arrêté du 6 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public			
Pièce(s) annexe(s) : Néant			
N° d'homologation Cerfa : Néant			
Publication	☒ BO	☒Site circulaires.gouv.fr	☐ Non publiée

I. Généralités.

Pour rappel, l'arrêté du 6 mars 2013 précité s'applique aux ballons dès lors que la capacité d'emport, équipage compris, est supérieure à quatre personnes ou 400 kilogrammes de charge.

Les interprétations et explications (IEM) pour l'application des dispositions des paragraphes de cet arrêté se présentent sous la forme de paragraphes de même numérotation.

II. Interprétations et explications

IEM 2.1.1 Conditions d'approbation des équipements

(a) Les équipements exigés par l'arrêté, y compris au titre du paragraphe 2.6.3, peuvent être de type portable.

Lorsque l'installation d'un équipement nécessite une modification permanente de la structure du ballon, une approbation de conception conformément à l'Annexe I au règlement (UE) n°748/2012 de la Commission 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, est alors nécessaire.

(b) Un équipement est considéré comme approuvé si :

- Son installation sur le ballon a fait l'objet d'une approbation de conception conformément à l'Annexe I au règlement (UE) n°748/2012, ou
- S'il fait l'objet d'une autorisation ETSO délivrée conformément à la sous-partie O de l'Annexe I au règlement (UE) n°748/2012, ou
- S'il est conforme aux dispositions de l'arrêté du 10 juillet 2000 relatif à l'homologation et à l'approbation des matériels radioélectriques des stations d'aéronef.

IEM 2.1.3 et 2.6.1 Moyen de visualiser la direction de la dérive

Ce moyen peut être un compas magnétique, un GPS, ou l'utilisation d'une carte et de référence à des repères visuels.

IEM 2.2.1 et 8.1 Passagers à mobilité réduite

L'exploitant prévoit l'installation d'une porte ou d'un autre système permettant de faciliter l'embarquement et le débarquement afin de pouvoir accueillir des passagers à mobilité réduite.

L'exploitant prévoit également les procédures associées, en particulier pour permettre l'évacuation de ces passagers en cas d'urgence.

Pour l'accompagnement des personnes à mobilité réduite, le pilote peut être considéré comme un accompagnateur dans le cas où la nacelle est spécifiquement aménagée pour ces passagers.

IEM 2.6.2 Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de nuit

(a) La lampe électrique autonome dispose de l'autonomie nécessaire à son fonctionnement pendant tout le vol. Elle est assez puissante pour faciliter toutes manœuvres, l'atterrissage d'urgence en particulier.

(b) L'exploitant est en conformité avec l'arrêté du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication et de navigation. En particulier, dans le cadre du vol V.F.R. de nuit, un transpondeur est requis.
(c) Le système de feux est composé :
- d'un feu de position fixe blanc ;
- d'un feu de position rouge, avec une fréquence d'éclats d'au moins 40, mais pas plus de 100 cycles par minutes.
Les 2 feux ont une couverture horizontale de 360° et sont visibles d'au moins 2 NM (3,6 km) de nuit dans des conditions atmosphériques claires.
Le feu blanc est placé à moins de 20 pieds (6,1 m) au dessous de la nacelle, du trapèze, ou tout autre moyen pour transporter les occupants.
Le feu rouge est placé entre 7 et 10 pieds (2,1 ou 3,05 m) au dessous du feu blanc.
L'alimentation autonome des feux de position couvre au minium 120 % du temps prévu de vol de nuit.
Les feux de position ont la capacité d'être rentrés et rangés.

IEM 2.9 Survol des zones difficilement accessibles pour les opérations de recherche et de sauvetage

L'équipement de survie et de secours est adapté aux itinéraires et défini par l'exploitant qui peut prendre en considération les éléments suivants :

- des vivres et de l'eau potable dont la quantité est calculée sur une alimentation de secours d'au moins un jour par occupant ;
- une trousse médicale de premier secours adaptée à l'itinéraire, dont la composition est décrite dans le manuel d'exploitation ;
- un ou des canots de sauvetage facilement utilisables et en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord dans le cas d'un survol de l'eau éloigné de la terre ferme ;
- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- trois bandes pour signaux sol air, rouges d'un côté, blanches de l'autre, de 3 mètres sur 0,30 mètre avec le code international imprimé sur chaque bande.

IEM 3.4 Etude par l'autorité

L'autorité s'assure entre autres que la structure du manuel d'exploitation et de ses amendements est conforme à celle décrite en appendice 1 de l'annexe à l'arrêté du 6 mars 2013 précité. Si l'exploitant soumet pour des raisons opérationnelles particulières une structure différente, il appartient à l'autorité d'en apprécier l'adéquation.

IEM 4.3.2.1 Maintien des compétences

1. Le stage de maintien des compétences se déroule sous la direction d'un pilote de ballon libre désigné par l'exploitant. Le pilote désigné peut faire partie des personnels de l'exploitant et peut se faire assister de toute personne ayant des compétences dans les domaines liés à l'activité dont le concours lui paraît utile. Il peut assurer sa propre formation concernant le module théorique du stage de maintien des compétences.

2. Le module théorique du stage de maintien des compétences comprend au moins quatre thèmes définis ci-après, dont obligatoirement pour :
- les membres d'équipage de conduite : le (a), le (d) et le (g) ;
- les personnels complémentaires de bord : le (c) et (i) ;

- les personnels techniques au sol : le (c) et (e).

3. Les thèmes du module théorique du stage de maintien des compétences sont les suivants :
a) Règlements nouveaux et/ou actuels ;
b) Techniques pédagogiques ;
c) Facteurs humains, gestion des passagers ;
d) Sécurité des vols, analyse et prévention des accidents ;
e) Conduite du vol et mise en œuvre du ballon ;
f) Utilisation des moyens de communication, phraséologie ;
g) Exploitation des informations aéronautiques et météorologiques, méthodes de préparation du vol ;
h) Matériel et instruments de conduite du vol ;
i) Matériels et équipements de sécurité.

Chaque thème comporte une période pour la présentation du sujet et une période réservée aux questions.

4. Module pratique :
Le module pratique du stage de maintien des compétences est :
- pour le personnel technique au sol : une mise en situation des tâches qui lui incombent ;
- pour les membres d'équipage : un vol d'entrainement.

IEM 4.3.2.2 Actualisation des compétences
Les termes « de manière significative » indiquent des modifications des conditions d'exploitation ou de la zone nécessitant la réalisation d'une actualisation des compétences, en particulier, pour la réalisation d'une nouvelle exploitation, par exemple, en montagne, au-dessus de l'eau ou à l'étranger.
En revanche, ne nécessitent pas une telle actualisation des connaissances le déplacement d'une zone d'exploitation vers une zone similaire mais déplacée géographiquement, l'utilisation d'un nouvel équipement d'un même type.

IEM 4.3.2.3. Contrôle annuel des compétences des membres d'équipage de conduite
1. Le contrôle des compétences est une épreuve pratique au sol et en vol réalisée sous la supervision et la direction d'un pilote désigné par l'exploitant. Il peut avoir lieu lors d'un vol d'exploitation en transport aérien public. La partie au sol prend en compte la mise en œuvre du ballon.

2. Le pilote superviseur est qualifié sur la classe du ballon considéré.

3. Le candidat au contrôle de compétences doit être capable de maîtriser la mise en œuvre et le pilotage d'un ballon libre dans le cadre du transport aérien de passagers. Il doit avoir assimilé les différentes phases suivantes :

- la mise en œuvre du ballon, sa préparation et la gestion du vol.
- le gonflage, le dégonflage ainsi que le repli et le rangement de divers éléments.
- la montée, la descente
- le décollage et la montée initiale (insertion dans la masse d'air) ;
- la tenue de paliers ;
- l'approche et l'atterrissage, ainsi que les procédures d'urgence.

IEM 6.1.1 Dossier de vol
Concernant la liste des personnes à bord, l'exploitant devrait conserver une liste nominative en cas d'accident ou incident et pour justification auprès de l'autorité. Il est également pertinent que cette liste, lorsqu'elle est fournie au commandant de bord, détaille les qualités des passagers embarqués (personne à mobilité réduite, adulte, bébé, …) afin d'établir le devis de chargement et d'anticiper convenablement l'organisation du vol (désignation d'accompagnateurs, procédures adaptées d'embarquement,…).

IEM 6.2 Tenue à jour du carnet de route
Il est possible d'indiquer la nature du vol dans la case « Observations du Pilote » du carnet de route si aucune case n'a été prévue à cet effet.

IEM 8.2.1 Consignes de sécurité lors du gonflage et du dégonflage
Pour le gonflage, les passagers peuvent être mis à contribution, après que les consignes de sécurité concernant cette phase ont été données, pour tenir l'enveloppe ouverte pendant le gonflage à l'air froid.
Ils peuvent aider au rangement du ballon au sol.
Dans ces deux cas, les passagers ne touchent pas aux éléments de sécurité, ligne de gaz, cylindres de gaz, brûleurs connectés.

IEM 10.2.1 Description de l'exploitation
La description de l'exploitation proposée relative à la demande d'obtention d'un CTA, comprend notamment tous les documents suivants pour chaque ballon destiné à être inscrit en liste de flotte :

- certificat d'immatriculation
- certificat de navigabilité (CDN) et certificat d'examen de navigabilité (CEN)
- certificat d'assurance conforme au règlement 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transports aériens et aux exploitants d'aéronefs.
- licence de station d'aéronef (la LSA est requise dès lors qu'un émetteur est installé à bord)
- fiche de pesée
- document permettant la justification de l'approbation et de l'installation des équipements spécifiques fixés à la structure

IEM 10.2.3 Modification d'un CTA
1 – La demande de modification d'un CTA est soumise au moins 30 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation modifié pour tout changement notamment :

- l'ajout ou le retrait de ballon de la liste de flotte
- la zone d'exploitation
- le type d'exploitation (survol de l'eau, vol en montagne …)
- les procédures, les consignes

2 – Les modifications mineures pour lesquelles le délai de 30 jours visé au paragraphe précédent peut être réduit à 15 jours sont :

- le nom commercial de l'exploitation
- le nom des responsables (direction, opération, entretien)
- les autres personnels de l'exploitation
- le point de contact
- l'adresse de l'exploitant, le téléphone et le fax

3 – Dans le cas particulier d'une demande d'ajout d'un nouveau ballon sur la liste de flotte, l'exploitant transmet à l'autorité l'amendement correspondant du MANEX, le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité, le certificat d'examen de navigabilité, la licence de station aéronef le cas échéant, un certificat attestant que l'assurance souscrite est conforme au règlement (CE) n°785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, une copie de l'acceptation du programme d'entretien par l'autorité, et un engagement que le ballon n'est pas inscrit sur une autre liste de flotte.

4 - Lorsqu'une modification ou une révision sont nécessaires immédiatement, dans l'intérêt de la sécurité, l'exploitant peut les publier et les appliquer immédiatement, à condition qu'il ait prévenu l'autorité par courrier normal ou électronique.

III. Dispositions Finales

L'instruction du 4 janvier 2011 relative aux conditions d'utilisation des ballons libres exploités par une entreprise de transport aérien public est abrogée.
La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution de la présente instruction.
La présente instruction sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et est applicable à la date d'applicabilité de l'arrêté du 06 MARS 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités en transport aérien public.

Le 06 MARS 2013

La ministre de l'écologie, du développement durable,
et de l'énergie
Pour la ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité de l'aviation civile,

F. ROUSSE