

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

### Partie-BFCL

#### BFCL.215 Qualification d'exploitation commerciale

- a) Le titulaire d'une BPL n'exerce les priviléges de sa licence au cours d'exploitations commerciales effectuées avec des ballons que s'il est titulaire d'une qualification d'exploitation commerciale conformément au présent point.
- b) Un candidat à une qualification d'exploitation commerciale :
- 1) a **18 ans révolus** ;
  - 2) a accompli **50 heures de vol et 50 décollages et atterrissages** en tant que PIC sur ballons ;
  - 3) dispose des **priviléges pour la classe de ballons** dans laquelle les priviléges de la qualification d'exploitation commerciale seront exercés ; **et**
  - 4) **a réussi un examen pratique dans la classe de ballons concernée**, au cours duquel il démontre à un **FE(B)** les compétences requises pour l'exploitation commerciale de ballons.
- c) Les priviléges de la qualification d'exploitation commerciale **sont limités à la classe de ballons** dans laquelle le candidat a effectué l'examen pratique conformément au point b) 3). Les priviléges sont étendus sur demande à une autre classe de ballons si, dans cette autre classe, le candidat satisfait aux dispositions des points b) 3) et b) 4).
- d) Un pilote titulaire d'une qualification d'exploitation commerciale n'exerce les priviléges de cette qualification aux fins de l'exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers **que s'il a accompli** :
- 1) **dans les 180 jours** précédent le vol planifié :
    - i) **au moins trois vols en tant que PIC sur ballons**, dont au moins un vol dans un ballon de la classe concernée ; **ou**
    - ii) **un vol en tant que PIC dans un ballon de la classe concernée sous la supervision d'un FI(B)** qualifié conformément au présent point ; **et**
  - 2) **dans les 24 mois précédent le vol planifié** :
    - i) **un contrôle de compétences**, dans un ballon de la classe concernée, au cours duquel il démontre à un **FE(B)** la compétence requise pour l'exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers ; **ou**

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

- ii) **un cours de remise à niveau auprès d'un ATO ou d'un DTO**, adapté aux compétences requises pour les exploitations commerciales en ballon, comprenant au moins **six heures d'instruction théorique et un vol d'entraînement dans un ballon de la classe concernée** avec un **FI(B)** qualifié pour l'exploitation commerciale de ballons conformément au présent point.
- e) Afin de conserver les priviléges de la qualification d'exploitation commerciale pour toutes les classes de ballons, un pilote titulaire d'une qualification d'exploitation commerciale avec des priviléges étendus à plus d'une classe de ballons satisfait aux exigences énoncées au point d) 2) dans au moins une classe de ballons.
- f) Un pilote qui satisfait aux dispositions du point d) et est titulaire d'une qualification d'exploitation commerciale pour la classe des ballons à air chaud n'exerce les priviléges de cette qualification dans la classe des ballons à air chaud que sur des ballons qui représentent :
  - i) **le même groupe de ballons à air chaud que celui dans lequel il a accompli le contrôle de compétences** visé au point d) 2) i) ou le vol d'entraînement visé au point d) 2)
  - ii) ; **ou** ii) un groupe de ballons à air chaud ayant une enveloppe de taille inférieure.
- g) **L'accomplissement du vol sous supervision** visé au point d) 1) ii), du contrôle de compétences visé au point d) 2) i) **et** de la formation de remise à niveau visée au point d) 2) ii) **est consigné dans le carnet de vol du pilote et signé par le responsable de formation** de l'ATO ou du DTO, ou par le FI(B) ou **le FE(B)** chargé de la formation, de la supervision ou du contrôle de compétences, selon le cas.
- h) Un pilote qui a accompli un contrôle de compétences d'exploitant conformément au point **BOP. ADD.315** de l'annexe II (partie BOP) du présent règlement est réputé satisfaire aux exigences du point d) 2) i).

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

### Partie BFCL \_ AMC et GM

#### AMC1 BFCL.215(b)(4) Évaluation de l'exploitation commerciale -

#### TEST DE COMPÉTENCES POUR LA QUALIFICATION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

##### (a) GÉNÉRAL

(1) **Le site de décollage doit être choisi** par le demandeur en fonction des conditions météorologiques réelles, de la zone qui doit être survolée et de la possibilité options pour les sites d'atterrissement appropriés.

Le demandeur doit **être responsable de la planification du vol** et s'assurer que tout l'équipement et la documentation pour l'exécution du vol sont à bord.

(2) Le test de compétence peut être effectué **sur deux vols**. La durée totale du vol(s) doit être d'au **moins 45 minutes**.

(3) **Un demandeur doit indiquer au FE(B) les checklists et les tâches effectuées.**

Les vérifications doivent être effectuées conformément au manuel de vol ou à la checklist pour le ballon ou le dirigeable à air chaud sur lequel l'essai est effectué.

Pendant la préparation avant le vol test, **le demandeur doit être tenu d'effectuer les briefings à l'équipage et aux passagers et de démontrer le contrôle des spectateurs.**

**Le calcul de la charge doit être effectué par le demandeur** conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol du ballon utilisé.

##### (b) TOLÉRANCE AUX ESSAIS EN VOL

(1) Le demandeur doit démontrer la capacité :

- (i) d'exploiter le ballon (ou le dirigeable à air chaud) dans ses limites ;
- (ii) d'exécuter toutes les manœuvres avec douceur et précision
- (iii) d'exercer un bon jugement et faire preuve de bon sens aéronautique ;
- (iv) d'appliquer les connaissances aéronautiques ;
- (v) maîtriser le contrôle du ballon ou du dirigeable à air chaud en tout temps de telle sorte que le succès d'une procédure ou d'une manœuvre n'est jamais sérieusement incertain.

(2) Les limites suivantes comptent pour le déroulement général. Le FE(B) doit tenir compte des conditions turbulentes et des qualités de manipulation et des performances du ballon ou du dirigeable à air chaud utilisés :

Hauteur

- (i) vol normal : +ou-100 ft

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

(ii) avec simulation de procédures d'urgence : +ou-150 ft

### (a) CONTENU DU TEST DE COMPETENCES

(1) Le contenu et les sections de test de compétences énoncés à ce stade doivent être utilisés pour le test de compétence pour la qualification d'exploitation commerciale dans la classe de montgolfière :

***Note : L'utilisation de la checklist, le bon comportement de pilote, le contrôle du ballon par référence visuelle externe, les procédures de surveillance des menaces, etc. s'appliquent dans toutes les sections.***

SECTION 1 OPÉRATIONS AVANT VOL, GONFLAGE ET DÉCOLLAGE	1 <sup>ère</sup> tent	2 <sup>ème</sup> tent
(a) Documentation pré-vol (licence, certificat médical, autorisation de décollage, certificat d'assurance, cartes aéronautiques, manuel d'ascensions, carnet de route, manuel de vol technique, checklists, etc.), planification de vol, NOTAM et briefing météorologique, <b>connaissance de la part-BOP</b> ,		
(b) Inspection et entretien des ballons, liste d'équipement minimum (MEL)		
(c) Adaptation du site de décollage		
(d) Calcul de la charge		
(e) Contrôle des spectateurs, briefings à l'équipage et aux passagers		
(f) Assemblage et mise en place		
(g) Procédures de gonflage et de pré-décollage, y compris la participation des passagers et briefing,		
(h) Décollage		
(i) Conformité ATC (si applicable), fonctionnement de la radio/et ou du transpondeur (y compris les procédures d'urgence)		
SECTION 2 MANIABILITE	1 <sup>ère</sup> tent	2 <sup>ème</sup> tent
(a) Montée vers le palier de croisière		
(b) Vol de palier (horizontal)		
(c) Descente vers le palier d'approche		
(d) Pilotage à faible hauteur		
(e) Conformité ATC (si applicable)		
SECTION 3 PROCEDURES EN VOL	1 <sup>ère</sup> tent	2 <sup>ème</sup> tent
(a) Simulation et lecture de carte		

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

(b) Marquage des positions et du temps de passage		
(c) Orientation et structure de l'espace aérien		
(d) Maintien de l'altitude		
(e) Gestion du carburant		
(f) Communication avec l'équipage au sol		
(g) Conformité ATC si applicable		
<b>SECTION 4 APPROCHE ET PROCÉDURES D'ATTERRISSAGE</b>	<b>1<sup>ère</sup> tent</b>	<b>2<sup>ème</sup> tent</b>
(a) Approche commencée à basse hauteur, approche manquée et poursuite du vol : briefing des passagers et exécution de l'exercice		
(b) Approche commencée à grande hauteur, approche manquée et poursuite du vol : briefing des passagers et exécution de l'exercice		
(c) Vérifications avant atterrissage		
(d) Briefing des passagers avant l'atterrissage		
(e) Sélection du terrain d'atterrissage		
(f) Dernier briefing aux passagers, atterrissage, traînage et dégonflage		
(g) Conformité ATC (le cas échéant)		
(h) Actions après vol (enregistrement du vol, clôture du plan de vol (si applicable), briefing passagers pour le rangement du ballon, contact /propriétaire.		
<b>SECTION 5 PROCÉDURES ANORMALES ET URGENCES</b>	<b>1<sup>ère</sup> tent</b>	<b>2<sup>ème</sup> tent</b>
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4.		
(a) Simulation de feu au sol et en vol		
(b) Défaillances de veilleuse(s) et de brûleur(s)		
(c) Simulation de problèmes de santé des passagers		
(d) Autres procédures anormales et d'urgence telles que décrites dans le manuel de vol approprié		
(e) Questions orales		

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

### AMC1 BFCL.215(d)(1)(i) Qualification d'exploitation commerciale -

#### CRITÈRES POUR LES VOLS D'EXPERIENCE RECENTE EN TANT QUE PIC

(a) Afin de compter comme vol en termes du point **BFCL.215(d)(1)(i)**, le vol doit :

- (1) avoir une durée **d'au moins 10 minutes** ;
- (2) **atteindre l'altitude de vol standard minimale** selon le point (f) du point SERA.5005 de l'Annexe au règlement (UE) No 923/2012 ; **et**
- (3) être achevé par un **arrêt complet de la nacelle au sol**.

(b) Chaque phase de vol conforme aux points (1) à (3) de point (a) au cours d'une seule opération de ballon doit être considérée comme un vol séparé.

### AMC1 BFCL.215(d)(2)(i) Qualification d'exploitation commerciale -

#### VÉRIFICATION DES COMPÉTENCES

- (a) Le contrôle des compétences au point **BFCL.215(d)(2)(i)** doit suivre le contenu du test de compétence pour l'émission initiale de la qualification d'exploitation commerciale telle qu'énoncée dans **AMC1 BFCL.215(b)(4)**. De plus, l'examinateur doit évaluer **les connaissances du candidat sur les récentes circulaires d'information aéronautique** (CIA) et NOTAM.
- (b) La vérification des compétences peut être effectuée pendant l'opération de la CPB (**ndlr = pendant l'exploitation commerciale !**), à **condition que les procédures d'urgence soient simulées avant ou après le vol au sol sans passagers à bord**.

### AMC1 BFCL.215(d)(2)(i) ; BFCL.215(h) Qualification d'exploitation commerciale -

#### CRÉDITS POUR UN CONTRÔLE DE COMPÉTENCE CONFORMEMENT A LA PART-BOP

Le titulaire d'une qualification d'exploitation commerciale est réputé se conformer au point **BFCL.215(d)(2)(i)** tant que la dernière vérification de compétence de **l'opérateur** effectuée conformément au point **BOP. ADD.315** de l'annexe II (part-BOP) est toujours valide, à condition que cette vérification des compétences de l'opérateur inclue des procédures de (CPP).

### AMC1 BFCL.215(d)(2)(ii) Évaluation de l'exploitation commerciale

#### COURS DE RECYCLAGE

#### ENSEIGNEMENT THÉORIQUE DES CONNAISSANCES

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

(a) Les six heures d'enseignement théorique des connaissances doivent inclure au moins toutes les sections suivantes :

### (1) Évaluation des passagers :

(i) évaluation de l'aptitude des passagers ; (BOP.BAS.030)

- formulaire « auto-évaluation passagers » communiqué avec les conditions générales de vente et actualisation des informations personnelles avant préparation sur le site

(ii) critères de refus de transporter un passager ; Responsabilité du PIC = BOP.BAS.30 ; Autorité du PIC = BOP.BAS.035 (b)

- défaut de tenue vestimentaire adaptée selon (GM1 BOP.BAS.030(a)(7)) ; AMC1 BOP.BAS.115 (b)(3)
- comportement jugé dangereux pour lui-même ou pour les autres occupants,
- passager sous emprise de produits dérangeants
- refus ou incapacité manifeste d'exécuter les procédures de sécurité (emplacement, position de sécurité essayée avant l'embarquement)

(iii) facteurs spéciaux pour les passagers handicapés ou à mobilité réduite ; (BOP.ADD.505)

- évaluation du handicap et utilisation du système d'accueil et d'installation adapté ; Transport de catégories spéciales de passagers

### (2) Briefings aux passagers : AMC BFCL.215 (b) (4) Section 1 avant vol

(i) **utilisation de notices de briefing :**

- afficher, distribuer une notice informative sur la tenue vestimentaire, la sécurité, les interdits, les initiatives dangereuses, les positions, les consignes, l'autorité du pilote

(ii) **briefing avant gonflage :**

- dangers (ventilateur-aspiration/projection /brûlure/chute), câbles, brûleur, déplacements
- position adéquate des passagers si sollicités à la ventilation à froid

(i) **briefing avant décollage :**

- place et mobilité à bord, ne pas perturber le pilotage (appareils/nuisance, ...), ne pas toucher aux cordes, aux tuyaux

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

### (ii) briefing avant l'atterrissement ;

- annonce anticipée du pilote, rangement/fixation des bagages, désignation des positions respectives (pax lourd devant, pax léger derrière), désignation des poignées intérieures à utiliser, à ne pas lâcher avant consigne du pilote, flexion et regard porté dans le sens de la trajectoire pour synchroniser l'amortissement avec l'impact au sol

### (3) Embarquement des passagers :

#### (i) procédures d'embarquement sécuritaire ;

- selon type de nacelle et de système de retenue et nombre de marchepieds (ex Schroeder = embarquement autorisé à l'avant

#### (ii) utilisation de l'équipage au sol pour aider à l'embarquement ;

- sur grand ballon, embarquement délégué aux équipiers au sol qui sont formés à cette tâche

#### (iii) positionnement des passagers dans la nacelle par rapport au poids, à l'équilibre et à la gestion ;

- dans tous les cas (mono ou multi compartiments), vérifier l'exécution de la position fléchie de tous les occupants en même temps (volume de protection interne suffisant à l'atterrissement en position traînée !)

#### (iv) facteurs concernant les biens personnels des passagers ;

- bagages suspendus, pas de bagages au sol, les bagages n'entravent pas l'accès aux commandes et équipements (cordes, vannes, extincteur, sangle de manœuvre, VHF, TP, trousse de secours)

### (4) Soins aux passagers pour l'atterrissement :

#### (i) utilisation des sièges lorsqu'ils sont installés ;

- vérification de la solidarisation des sièges avec la nacelle, du réglage facile et rapide des sangles et harnais, du profil ergonomique
- formation préalable d'un équipier désigné à la gestion du passager PMR

#### (ii) rangement de l'équipement personnel des passagers ;

- limiter au minimum les bagages à main
- mettre à disposition des mousquetons pour suspendre les bagages

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

(iii) facteurs spéciaux en cas de plus de **19 passagers à bord**, auquel cas **un membre d'équipage supplémentaire** est requis conformément au point BOP. ADD.410 de l'annexe II (part-BOP) ;

- veiller à sa formation personnelle et à la préparation des passagers aux atterrissages > 8 kt
- veiller à sa formation et recyclage aux premiers secours

### (5) Procédures d'urgence :

(i) **feu en vol** ;

- voir les cas de figure dans le **AFM** (Manuel de vol)
- couper l'arrivée du propane, purger le circuit déficient
- caler les passagers à l'opposé du feu
- couverture anti-feu
- prévoir atterrissage d'urgence

(ii) **feu au sol** ;

- voir les cas de figure dans le **AFM** (Manuel de vol)
- couper l'arrivée du propane, purger le circuit déficient
- caler les passagers à l'opposé du feu
- couverture anti-feu, extincteur
- refroidir le ballon en soupapant efficacement avant de faire débarquer les passagers.

(iii) **défaillances du système d'alimentation du carburant** ;

- mettre le ballon en montée franche
- vérifier les connexions,
- si impossible de corriger le pb, écourter le vol sur le circuit opérationnel
- préparer un atterrissage d'urgence

(iv) **défaillances du système de dégonflage** ;

## **Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "**

- réajuster le harnais de retenue du pilote
- préparer les passagers à un atterrissage traîné
- choisir un terrain d'atterrissage assez long et sans obstacles
- effectuer une approche dosée par rapport au dernier obstacle
- extinction des veilleuses, fermeture des vannes, purge avant l'impact
- prévoir un ou des rebonds possibles, les passagers anticipent chaque impact sans lâcher les poignées intérieures

**(v) atterrissage rapide :**

- réajuster le harnais de retenue du pilote
- préparer les passagers à un atterrissage traîné, rangement des bagages, instruments
- choisir un terrain d'atterrissage assez long et sans obstacles
- effectuer une approche dosée par rapport au dernier obstacle
- extinction des veilleuses, fermeture des vannes, si possible purge avant l'impact
- utiliser le SDR à pas plus de 2 m du sol (voir utilisation dans AFM), pour éviter le rebond, mais aussi l'atterrissage trop dur

**(vi) atterrissage dur :**

- réajuster le harnais de retenue du pilote
- préparer les passagers à un atterrissage dur, rangement des bagages, instruments
- si possible et justifié, alléger le ballon par largage non dangereux des réservoirs non connectés
- extinction des veilleuses, fermeture des vannes, si possible purge avant l'impact
- Annoncer flexion et impact par compte à rebours

**(vii) incapacité des passagers en vol :**

- communiquer pour identifier rapidement le type de malaise,
- si possible, déléguer la prise en charge de la personne en incapacité à un passager désigné
- accès rapide à la trousse de premiers secours (hypoglycémie, ...), eau
- organiser la position assise de la personne
- avertir l'équipier au sol qui prévient les secours

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

- par défaut prévenir l'ATC si vol entrepris avec l'ATC
- atterrissage dès que possible

### (6) Documentation :

- (i) **calcul du chargement** ; notion de charge marchande = **AMC1 BOP.ADD.600 (a)(2)**
  - demander en amont le poids des passagers pour choix adéquat du volume du ballon
  - remplir le dossier d'embarquement avec [vêtements +4 kg] et [bagages +3 kg]
  - = système d'établissement de la masse = **AMC1 BOP.ADD.600 (a)(6)**
  - vérifier la pertinence avec **T° ambiante** (à venir en cours de vol), **altitude terrain**, **altitude max. de vol**
- (ii) **calcul du carburant** ; = **AMC1 BOP.BAS.110** Carburant et lest et préparation
  - prévoir le carburant pour le vol + réserve pour 30 minutes
  - tenir compte des données du fabricant
  - des masses prévues
  - des conditions météo attendues
  - des procédures et/ou restriction du service de la navigation aérienne
- (iii) **renseignement du dossier d'embarquement des passagers** ; = **AMC1 BOP.ADD.600 (a)(6)**
  - prévoir formulaire facile à compléter selon AMC BOP.ADD.600 (a)(6)
  - vérifier la compatibilité avec les limites d'emploi de l'AFM
  - annexer la prévision météo la plus récente
  - conserver le document dans le véhicule suiveur et l'archiver
- (iv) **traiter les changements de dernière minute.**  
Prendre en compte :
  - les modifications induites par les remplacements de passagers (masse, adulte, enfant, PMR, ...)
  - les modifications personnelles de l'équipage (perturbation, mauvaise nouvelle, ...)
  - les modifications météo par rapport aux prévisions

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

- les conséquences d'une pression extérieure

### (b) VOL D'ENTRAÎNEMENT

- (1) Un vol d'entraînement tel que stipulé au point BFCL.215(d)(2)(ii) doit être un vol qui :
  - (i) suit le contenu du test de compétence pour l'émission initiale de la qualification d'exploitation commerciale telle qu'énoncée dans AMC1 BFCL.215(b)(4) ; **et**
  - (ii) **se déroule sur une base individuelle entre un pilote et un seul instructeur, sans qu'aucun autre pilote à bord ne s'attribue le mérite de ce vol.**
- (2) Chaque vol d'entraînement doit être précédé d'un briefing et se termine par un débriefing entre l'instructeur et le candidat. Afin d'ajouter de la valeur au vol d'entraînement, tout élément de vol d'un ballon où le candidat estime qu'il bénéficierait de l'instruction doit être discuté. Le vol doit ensuite être axé sur ces éléments spécifiques avec une démonstration d'instructeur avant que la pratique du candidat ne soit effectuée.
- (3) (intitulé approximatif - AESA finalisation)  
Le vol d'entraînement peut être effectué pendant l'opération du CPB, à condition que
  - (i) les passagers soient informés que le vol prévu sera un vol d'entraînement ; **et**
  - (ii) **les procédures anormales et d'urgence sont simulées au sol et sans passagers à bord.**

### Partie-BOP

#### BOP. ADD.310 Dispositif de formation et de contrôle

Toutes les activités de formation et de contrôle des membres d'équipage de conduite requises conformément au point BOP. ADD.315 sont menées :

- a) conformément aux **programmes et aux plans de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation** ;
- b) par des personnes dûment qualifiées et, en ce qui concerne la formation et le contrôle en vol, par des personnes qualifiées conformément à l'annexe I du règlement (UE) no 1178/2011.

#### BOP. ADD.315 Formation de maintien des compétences et contrôle

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

a) Chaque membre de l'équipage de conduite suit **tous les deux ans une formation de maintien des compétences en vol et au sol** applicable à la catégorie de ballons sur laquelle il exerce ses fonctions, notamment une formation relative à **l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.**

b) Chaque membre de l'équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant afin de démontrer sa compétence dans l'exécution de **procédures normales, inhabituelles et d'urgence**, sous les aspects liés aux tâches spécialisées décrites dans le manuel d'exploitation.

Lors de la réalisation de ces contrôles, il convient de tenir dûment compte des membres d'équipage qui réalisent des opérations en VFR de nuit.

c) Le contrôle hors ligne de l'exploitant est valable pour une **période de 24 mois civils** à compter de la fin du mois au cours duquel le contrôle a été réalisé ou, si le contrôle est effectué au cours des trois derniers mois de la période de validité du contrôle précédent, à compter du dernier jour de cette période de validité.

### Part BOP. ADD \_AMC & GM SECTION 4 — ÉQUIPAGE DE CONDUITE

#### AMC1 BOP. ADD.310(a) Dispositif de formation et de contrôle

##### FORMATION COMPLÉMENTAIRE DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

Le pilote commandant de bord doit suivre une formation, au moins une fois tous **les 36 mois.**

- aux **premiers secours et**
- à **l'utilisation de l'extincteur**

#### AMC1 BOP. ADD.315(b)(c) Formation de maintien des compétences et contrôle

##### CONTRÔLE HORS LIGNE

Le contrôle hors ligne de l'exploitant doit être réalisé par **un examinateur.**

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

Guide « EXPLOITATION EN BALLON » Ed 1 Vers 1 17/06/2019  
**Formations, contrôles et expérience récente p 24 et 25**

### 7.5. Equipage de conduite

#### 7.5.1. Composition de l'équipage de conduite

A partir du [8 avril 2020](#), les pilotes exerçant dans les Etats membres pour le compte d'un exploitant ballon devront détenir un titre aéronautique délivré ou validé conformément à la sous-partie BFCL du règlement (UE) n°2018/395 (chapitre II du Balloon Rule Book), indépendamment du fait que l'aéronef soit immatriculé dans un Etat membre ou dans un Etat tiers.

Pour les exploitations commerciales en ballon, ce titre aéronautique devra être accompagné de [l'extension commerciale](#).

D'ici là, les licences nationales sont valides et les pilotes peuvent en demander la conversion.

#### 7.5.2. Formations, contrôles et expérience récente

Ce paragraphe répertorie seulement les exigences de formations, contrôles et expériences récentes présentes dans le règlement relatif aux opérations aériennes (**Part BOP**).

Les exigences qui seront présentes dans la partie relative aux licences (**Part BFCL**), comme l'expérience récente des pilotes pour effectuer des vols commerciaux, [ne sont pas résumées ici](#).

## Formation et contrôle des compétences des pilotes " EXPLOITATION COMMERCIALE "

Formation, contrôle ou expérience récente			Commentaires	Qui ?	Validité
ECP * Entraînements et Contrôles Périodiques	Formation au maintien des compétences	au sol	- pas d'autoformation	Pilotes	2 ans
		en vol	- pas d'autoformation - idéalement : soit par le FE du contrôle soit par un FI - la formation aux procédures anormales et d'urgence peuvent être effectuées dans une nacelle au sol		
	Contrôle hors ligne (CHL)		- par un FE - la partie « procédures anormales et d'urgence » peut être effectuée dans une nacelle au sol		
Entrainement aux premiers secours + utilisation de l'extincteur			- à partir du moment où une personne a été formée par un organisme spécialisé, elle peut réaliser l'entraînement à l'utilisation de l'extincteur pour les autres membres de l'exploitant	Pilotes et PCB	3 ans
Formation du Personnel Complémentaire de Bord (PCB)			- 3 gonflements avec vols en suivant avec une nacelle d'une capacité de > 19 PAX - 1 atterrissage avec une nacelle d'une capacité > 19 PAX et un vent > 8kt	PCB	∅
Expérience récente du Personnel Complémentaire de Bord (PCB)			- 2 vols dans les fonctions de personnel complémentaire de bord		1 an

\* Les ECP doivent être réalisés avant de commencer l'activité commerciale.

**NB :** Pour effectuer une activité spécialisée commerciale, l'exploitant devra, dans le cadre de sa SOP (cf. 7.6.3), définir pour ses membres d'équipage une formation initiale ainsi que des conditions d'expérience récente.