



*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'aviation civile*

*Direction navigabilité et opérations*

*Pôle opérations hélicoptère et aviation générale*

Réf. : DSAC/NO/OH/23-009

Paris, le 02/03/2023

## **NOTE**

Rappel sur les exigences d'expérience récente, d'entraînement et de contrôle  
(Parties BOP et BFCL)

*NOTA : Cette communication est un document d'explication et d'information et doit être utilisée en complément à la réglementation qui demeure le seul référentiel opposable pour la vérification de la conformité réglementaire.*

La communication suivante a pour objectif de décrire les différentes obligations d'*expérience récente, d'entraînement et de contrôle* pour un pilote qui réalise, au sein d'un exploitant, une **activité commerciale en ballon à air chaud** dans le cadre de la réglementation européenne (hors opération de vol de nuit ou de vol captif).

Le règlement (UE) n°2018/395 est constitué de trois grandes annexes que sont la partie définition, la partie relative aux opérations aériennes (Partie BOP) et celle relative aux licences des personnels navigants (Partie BFCL). Les deux dernières annexes abordent le sujet de l'*expérience, de la formation et du contrôle des pilotes* comme suit :

### **Partie BFCL**

Cette partie est relative à l'obtention et au maintien de la validité de la licence de pilote et des qualifications associées. C'est une partie qui s'applique au pilote et aux conditions qu'il doit satisfaire à titre individuel. L'objectif est de s'assurer que le pilote possède les compétences techniques pour mettre en œuvre un ballon : préparation du vol, mise en place du ballon, manœuvre de décollage et d'atterrissement, maniabilité du ballon, gestion du vol, procédures anormales et d'urgences...

Après l'obtention de la licence et de la qualification « vol commercial » (cf. point *BFCL.215*) le pilote doit s'assurer, sur une période glissante, qu'il a l'*expérience récente nécessaire pour conserver les priviléges associés à la licence et à la qualification « vol commercial »* :

1. Pour conserver les **priviléges de la licence BPL**, un pilote doit avoir accompli (cf. point *BFCL.160*) :
  - a. Soit :
    - i. au cours des 24 mois précédent le vol planifié, au moins 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages, en tant que PIC ou en vol en double commande ou en vol en solo sous la supervision d'un FI(B), **et**
    - ii. au cours des 48 mois précédent le vol planifié, au moins un vol d'entraînement avec un FI(B).
  - b. Soit au cours des 24 mois précédent le vol planifié, un contrôle de compétences avec une FE(B) sur un ballon représentant la classe concernée.

2. Pour conserver les **priviléges de la qualification « vol commercial »**, un pilote doit avoir accompli (cf. BFCL.215) :

- a. dans les 180 jours précédent le vol planifié :
  - i. au moins 3 vols en tant que PIC sur ballons, dont au moins un vol dans un ballon de la classe concernée, **ou**
  - ii. 1 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**

- b. dans les 24 mois précédent le vol planifié :

- i. 1 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**
- ii. 1 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 6 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 point BFCL.215.

Note : Un pilote qui satisfait aux dispositions du point 2. et qui est titulaire d'une qualification « vol commercial » 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 le même groupe de ballons à air chaud (ou un groupe inférieur) que celui dans lequel il a accompli le contrôle de compétences visé au point 2. b. i. ou le vol d'entraînement visé au point 2. b. ii.

Rappel : cette communication ne prend pas en compte la particularité des pilotes qui possèdent des priviléges sur plusieurs classes (air chaud, gaz, mixte et dirigeable à air chaud). De plus cette communication **ne traite pas** des exigences liées :

- à l'obtention de la licence et des qualifications, et
- au maintien des priviléges des qualifications suivantes : vol captif en ballon à air chaud, vol de nuit, instructeur et examinateur.

## Partie BOP

Cette partie définit les exigences relatives aux opérations aériennes effectuées avec des ballons. C'est une section dont les exigences s'appliquent dans un premier temps à l'opérateur et par voie de conséquence aux pilotes qu'il emploie sous sa responsabilité. Dans la sous-partie additionnelle pour les opérations commerciales (sous-partie ADD de l'annexe BOP) des exigences d'entraînements et de contrôles périodiques pour les pilotes sont définis. Ces exigences sont complémentaires de celles de la partie BFCL. En effet l'objectif est que l'exploitant, qui effectue une activité commerciale, mette en place un programme d'entraînement et de contrôle pour que le ou les pilote(s) de son exploitation maintiennent leurs compétences vis-à-vis des spécificités des opérations réalisées et des procédures définies par l'exploitant dans son manuel d'exploitation (MANEX).

La partie BOP requiert à ce titre que les pilotes aient accompli, pour toute activité commerciale et **tous les 2 ans** (cf. point BOP.ADD.315) :

- une formation de maintien des compétences **au sol et en vol** applicable à la catégorie de ballons sur laquelle il exerce ses fonctions,
- un contrôle de compétences de l'exploitant par un FE(B) afin de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence.

Pour les activités spécialisées commerciales (ex : largage de parachutistes) l'exploitant devrait, en plus, définir une formation initiale et des conditions d'expérience récente pour les pilotes (cf. point BOP.ADD.510 et son AMC2).

En complément, les pilotes devraient avoir suivi une formation aux premiers secours et à l'utilisation de l'extincteur tous les 3 ans (cf. AMC1 BOP.ADD.310 (a)).

Ces formations et contrôles doivent être réalisés **avant** que le pilote ne débute l'activité commerciale chez tout nouvel exploitant afin de prendre en compte le cadre d'exploitation du nouvel opérateur. En effet, conformément au BOP.ADD.005, il est de la responsabilité de l'exploitant de s'assurer que tous les pilotes désignés pour des opérations en vol sont formés de manière adéquate et connaissent les procédures nécessaires à la réalisation de leurs tâches. De plus, conformément au BOP.ADD.310, les entraînements et contrôles requis au titre du BOP.ADD.315 doivent être réalisés conformément aux programmes et aux plans de formation établis par l'exploitant dans le MANEX.

Ces formations et contrôles peuvent s'appuyer en partie sur une expérience passée mais doivent permettre à l'exploitant de considérer que tout nouveau pilote correspond au standard de sécurité que l'exploitant s'est fixé pour ses propres activités.

## **Articulation des contrôles BFCL et BOP**

- Comme prévu au point BFCL.215(h), un pilote qui a effectué le contrôle de compétences de l'exploitant conformément au point BOP.ADD.315 de la partie BOP est réputé satisfaire au contrôle de compétence mentionné au point BFCL.215(d)(2)(i) et au paragraphe *Partie BFCL* de la présente communication).
- Dans le cadre d'une analyse rigoureuse de ses opérations et de ses procédures, l'exploitant peut déterminer le cas échéant qu'un contrôle BFCL.215(d)(2)(i) permet de satisfaire les exigences du contrôle BOP.ADD.315, sous réserve :
  - que l'exploitant se soit assuré au moyen d'une analyse que le contrôle BFCL réalisé permet de répondre à l'ensemble des exigences du contrôle BOP et permet de couvrir toutes les caractéristiques de ses propres opérations selon les procédures qu'il a déterminées : pour cela, l'exploitant doit notamment considérer les éléments suivants dans son analyse : type d'activité (transport de passagers et/ou activités spécialisées), écart éventuel des procédures de l'exploitant avec les procédures du manuel de vol, environnement opérationnel (montagneux, marin...), spécificités éventuelles dans le briefing des passagers... ,
  - que le contrôle ou le vol d'entraînement ait été réalisé sur le plus grand groupe concerné par l'activité commerciale du pilote (cf. Note du § « Partie BFCL »),
  - que le contrôle ait été réalisé sous la supervision de l'exploitant (BOP.ADD.005 et BOP.ADD.310), en particulier en ce qui concerne la programmation, le contenu et les modalités de réalisation du contrôle,
  - que les résultats de cette analyse, à savoir, le cas échéant, que le contrôle BFCL réalisé sous la supervision de l'exploitant permet de répondre aux exigences du BOP.ADD.315 dans le cadre des opérations de l'exploitant, soient mentionnés dans le MANEX de l'exploitant, et
  - que l'exploitant veille de manière continue et prenne en compte le cas échéant toute évolution de ses opérations ou procédures susceptibles de remettre en cause les résultats de cette analyse.

Les modalités évoquées dans les deux paragraphes ci-dessus ne concernent que les contrôles de compétences, et non les entraînements qui restent requis sous la supervision de l'exploitant.

*NOTA : au moment de la conversion des licences nationales en licences européenne conformément à la partie BFCL il n'était pas requis de réaliser le contrôle de compétence mentionné au point BFCL.215. Les pilotes avaient deux ans pour répondre aux exigences d'expérience récente mentionnées au point BFCL.215 à partir de cette conversion. Ceci n'exempta pas pour autant les pilotes réalisant une activité commerciale de se soumettre au contrôle de compétences tel que requis par le point BOP.ADD.315.*