



# MANUEL D'EXPLOITATION

9\_2021

**CLUB AÉROSTATIQUE DE FRANCHE-COMTÉ**

24 rue des Vosges, 90150 FOUSSEMAGNE

CR : 06.31.16.84.70

[secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)

*Il vaut mieux regretter d'être au sol que regretter d'être en l'air.*

## LISTE DES MODIFICATIONS

Révision	Modification / brève description	Auteur	Date	Moyen de communication aux membres de l'exploitation
2019_1	Version initiale	Philippe Becker, Sylvain Sailler, Luc Monnin	24 mai 2019	email
2019_2	Changement de CR	Sylvain Sailler	13 juillet 2019	email
2020_3	Changement CAMO F-HAFC, mј cert. mјd. & licences, ajout plateformes	Sylvain Sailler	8 juin 2020	email
2020_4	Ajout pilotes T. Hermann & P. Seigeot, ballon F-HLCT, plateforme Mandrevillars	Sylvain Sailler	1er septembre 2020	email
5_2020	Mј licence S. Sailler. Changement numérotation versions MANEX	Sylvain Sailler	4 septembre 2020	
6_2020	RDMN pour F-HLCT. Ajout A.2.1.1 Affrètement	Sylvain Sailler	8 septembre 2020	
7_2021	Ajout plateforme Chalonvillars / Réorganisation de chapitres et renumérotation / Modifications mineures / A.2.1 Modifications RDOS & RDOV / A.2.5 vol d'initiation sous la responsabilité du RDOV / Mise à jour A.4.1 Supervision des opérations par l'exploitant / A.8.1.8 ajout mention vol commercial sur carnet de route / Mise à jour B.8 Documents à bord / Ajout A.2.3 Équipiers / A.5 Amendement du Système de gestion / Amendement Partie D Formations / Ajout courbe de charge F-HLCT / Ajout auteurs et moyen de communication dans la liste de modifications / Suppression de B.8 Documents à emporter (doublon avec A.8.2) / Ajout cylindre suivant à Procédure de ravitaillement / A.4.1.8 Ajout durée stockage / A.8.1.4 Simplification / A.2.4.1 Suppression limite de responsabilité du pilote lors de la mise en œuvre / B.4.1 Suppression des liens inactifs vers sites météo / A.8.1.2 suppression des mentions de taux de chutes min et max / A.2.4.4 Ajout délai retour d'évènement / A.10.2 simplification et précision / A.8.4.4 Précisions apportées / B.5 ajout du mode	Sylvain Sailler	10 juin 2021	Email / formation pilotes

	de calcul du poids des occupants et de la pesée / B.1 Ajout de la prise en compte des performances / Ajout Consignes de sécurité en annexe / Mise à jour de la matrice de conformité / Ajout de la déclaration d'exploitation en annexe			
8_2021	A.10.2 & A.2.4.4 : harmonisation du délai de notification d'évènement (72 h) / A.4.1.4 : Modification date licence Pascale Seigeot & suppression licence Denise Binaepfel	Sylvain Sailler	10 septembre 2021	email
9_2021	A.4.1.4 : Ajout Denise Binaepfel / Annexe II : modification de la déclaration d'exploitation (ajout ballon F-GTTA) / Annexe XXII : ajout courbe de charge F-GTTA / Annexe XXIII :ajout contrat maintenance F-GTTA / A.8.3.5 et Annexe XXIV & XXV : ajout check-lists sécurité passagers et matériel / A.8.1.6 : ajout peson pour sacs embarqués	Sylvain Sailler	17 septembre 2021	email

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PARTIE A</b>	<b>GENERALITES</b>	<b>9</b>
A.1	ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION.....	10
A.1.1	<i>Introduction</i> .....	10
A.1.2	<i>Déclaration de conformité</i> .....	10
A.1.3	<i>Structure du manuel d'exploitation</i> .....	10
A.1.4	<i>Matrice de conformité</i> .....	10
A.1.5	<i>Glossaire</i> .....	10
A.1.6	<i>Définitions</i> .....	11
A.1.7	<i>Système d'amendement et de révision</i> .....	13
A.2	ORGANISATION ET RESPONSABILITES .....	14
A.2.1	<i>Structure organisationnelle</i> .....	14
A.2.1.1	Autorité compétente.....	14
A.2.1.2	Responsables désignés .....	14
A.2.1.1	Affrètement.....	14
A.2.2	<i>Personnel de gestion des opérations</i> .....	14
A.2.2.1	Cadre responsable (CR) .....	14
A.2.2.2	Responsable de surveillance de la conformité (RSC) .....	15
A.2.2.3	Responsable de gestion de la sécurité (RGS) .....	15
A.2.2.4	Responsables désignés pour les Opérations en Vol (RDOV) .....	15
A.2.2.5	Responsables désignés pour les Opérations au Sol (RDOS) .....	15
A.2.2.6	Responsable du Matériel.....	15
A.2.2.7	Responsable désigné pour le Maintien de Navigabilité (RDMN) .....	15
A.2.3	<i>Composition de l'équipage</i> .....	15
A.2.3.1	Équipage de bord.....	15
A.2.3.2	Équipage au sol.....	15
A.2.3.3	Désignation du CDB .....	15
A.2.3.4	Équipier régulier .....	15
A.2.3.5	Équipier occasionnel .....	15
A.2.3.6	Incapacité de l'équipier régulier .....	16
A.2.4	<i>Autorité, devoirs et responsabilités du pilote commandant de bord (CDB)</i> .....	16
A.2.4.1	Conduite du ballon .....	16
A.2.4.2	Décision de voler .....	16
A.2.4.3	Sécurité.....	16
A.2.4.4	Rapport d'évènements .....	17
A.2.4.5	Alcool et autres substances psychoactives .....	17
A.2.5	<i>Vol d'initiation</i> .....	17
A.3	EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATIONS .....	18
A.3.1	<i>Description des licences requises pour piloter et des contrôles</i> .....	18
A.3.1.1	Licence et qualification .....	18
A.3.1.2	Fin de validité ou autre changement d'état .....	18
A.3.2	<i>Entraînement de l'équipage</i> .....	18
A.4	CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION.....	19
A.4.1	<i>Supervision des opérations par l'exploitant</i> .....	19
A.4.1.1	Tableau Suivi Expérience et formations .....	19
A.4.1.2	Contrôle et gestion de la validité des licences, qualifications .....	19
A.4.1.3	Interdiction de vol .....	19
A.4.1.4	Informations licences des pilotes du CAFC.....	19
A.4.1.5	Certificats médicaux .....	19
A.4.1.6	Copies des licences, attestations de formations et certificats médicaux .....	19
A.4.1.7	Supervision des compétences du personnel opérationnel.....	19
A.4.2	<i>Traitemet des documents, comptes-rendus d'évènements et autres informations</i> .....	20
A.4.2.1	Dossiers de vol .....	20
A.4.2.2	Déclaration d'exploitation .....	20
A.4.2.3	Licences des pilotes .....	20
A.4.2.4	Attestations de formations, de test et de qualification des pilotes.....	20
A.4.2.5	Comptes rendus d'événements.....	20
A.4.2.6	Analyse des documents de vol, comptes-rendus d'évènements et autres informations .....	20
A.4.2.7	Langue commune .....	20
A.5	SYSTEME DE GESTION .....	21
A.5.1	<i>Présentation du système de gestion</i> .....	21
A.5.2	<i>Détermination de la sévérité du risque</i> .....	21

A.5.3	<i>Dangers et mesures correctives</i> .....	21
A.5.4	<i>Politique de sécurité</i> .....	22
A.5.4.1	Engagement des membres du CAFC .....	22
A.5.4.2	Pression commerciale .....	23
A.5.4.3	Culture de la sécurité.....	23
A.5.4.4	Mise en commun des problèmes rencontrés.....	23
A.5.5	<i>Surveillance de la conformité</i> .....	23
A.5.5.1	Examen organisationnel .....	23
A.5.5.2	Check-list de gestion de conformité.....	23
A.5.5.3	Évolution du cadre législatif .....	23
A.5.6	<i>Suivi des écarts</i> .....	23
A.5.6.1	Procédure en cas d'écart.....	23
A.5.6.2	Tableau de suivi des écarts.....	23
A.5.7	<i>Plan d'Intervention d'Urgence (PIU)</i> .....	24
A.5.7.1	Objectif .....	24
A.5.7.2	Emplacement du PIU .....	24
A.6	PRECAUTIONS SUR LA SANTE DE L'EQUIPAGE .....	25
A.6.1	<i>État de santé</i> .....	25
A.6.2	<i>Alcool et psychotropes</i> .....	25
A.7	LIMITATIONS DE TEMPS DE VOL .....	26
A.8	PROCEDURES OPERATIONNELLES.....	27
A.8.1	<i>Préparation des vols</i> .....	27
A.8.1.1	Altitudes minimales de vol .....	27
A.8.1.2	Critères d'adéquation des sites d'exploitation à utiliser .....	27
A.8.1.3	Application des minima d'exploitation.....	27
A.8.1.4	Interprétation des informations météorologiques .....	27
A.8.1.5	Réserves de carburant.....	27
A.8.1.6	Masse.....	28
A.8.1.7	Plan de vol opérationnel .....	28
A.8.1.8	Carnet de route du ballon .....	28
A.8.2	<i>Liste des documents à emporter</i> .....	28
A.8.2.1	À bord de la montgolfière .....	28
A.8.2.2	À bord du véhicule suiveur .....	28
A.8.3	<i>Procédures au sol</i> .....	28
A.8.3.1	Procédures de ravitaillement .....	28
A.8.3.2	Gestion des passagers .....	29
A.8.3.3	Refus d'embarquement.....	29
A.8.3.4	Conditions pour le décollage .....	29
A.8.3.5	Check-lists .....	29
A.8.4	<i>Procédures en vol</i> .....	29
A.8.4.1	Règles VFR .....	29
A.8.4.2	Procédures de navigation .....	30
A.8.4.3	Procédures de réglage de l'altimètre .....	30
A.8.4.4	Gestion du carburant en vol .....	30
A.8.4.5	Conditions atmosphériques défavorables .....	31
A.8.4.6	Procédures de briefing des passagers (atterrissement) .....	31
A.8.4.7	Conditions d'approche et d'atterrissement .....	31
A.8.4.8	Procédures de réduction du bruit .....	31
A.9	MATIERES DANGEREUSES .....	32
A.9.1	<i>Politique de l'exploitant</i> .....	32
A.9.2	<i>Liste de matières dangereuses</i> .....	32
A.10	TRAITEMENTS, NOTIFICATIONS ET RAPPORT D'EVENEMENTS.....	33
A.10.1	<i>Définitions d'accident, d'incident et d'évènement</i> .....	33
A.10.2	<i>Rapport d'accidents, d'incidents et d'évènement</i> .....	33
A.10.3	<i>Procédures de report d'évènements internes à l'exploitant</i> .....	33
A.11	REGLES DE L'AIR .....	34
A.11.1	<i>Règles de vol à vue</i> .....	34
A.11.2	<i>Application territoriale des règles de l'air</i> .....	34
A.11.3	<i>Procédures de communication, y compris les procédures en cas d'échec de communication</i> .....	34
A.11.4	<i>Système pour mesurer le temps pendant l'exploitation</i> .....	34
A.11.5	<i>Signaux de détresse et d'urgence</i> .....	34
A.11.5.1	Appel radiophonique.....	34
A.11.5.2	Appel téléphonique .....	34

<b>PARTIE B</b>	<b>BALLONS .....</b>	<b>35</b>
B.1	PERFORMANCES ET LIMITATIONS .....	36
B.1.1	<i>Météo</i> .....	36
B.1.2	<i>État du ballon</i> .....	36
B.1.3	<i>Pression carburant</i> .....	36
B.1.4	<i>Carburant embarqué au décollage</i> .....	36
B.1.5	<i>Performances</i> .....	36
B.2	PROCEDURES NORMALES .....	37
B.2.1	<i>Mise en place</i> .....	37
B.2.1.1	<i>Météo</i> .....	37
B.2.1.2	<i>Visite prévol du bas de ballon</i> .....	37
B.2.1.3	<i>Gonflage à froid</i> .....	37
B.2.2	<i>Briefing des passagers</i> .....	37
B.2.3	<i>Chauffe</i> .....	38
B.2.4	<i>Vérifications avant décollage</i> .....	38
B.2.5	<i>Décision de vol</i> .....	38
B.2.6	<i>Procédure de changement de cylindre en vol</i> .....	38
B.2.7	<i>Atterrissage</i> .....	38
B.2.8	<i>Rangement de l'enveloppe</i> .....	39
B.3	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE .....	40
B.3.1	<i>Fonte d'un fusible</i> .....	40
B.3.2	<i>Panne de fonctionnement d'un des deux systèmes de gaz</i> .....	40
B.3.3	<i>Incendie au sol</i> .....	40
B.3.4	<i>Incendie en vol</i> .....	40
B.3.5	<i>Fuite de gaz au sol</i> .....	40
B.3.6	<i>Fuite de gaz en vol</i> .....	40
B.3.7	<i>Panne de brûleur</i> .....	40
B.3.8	<i>Extinctions des veilleuses</i> .....	40
B.3.8.1	<i>En cas de panne irrémédiable</i> .....	41
B.3.8.2	<i>Autres cas</i> .....	41
B.3.9	<i>Blocage de vanne en position ouverte</i> .....	41
B.3.10	<i>Mauvais fonctionnement de la soupape de manœuvre</i> .....	41
B.3.11	<i>Mauvaise indication du niveau de carburant restant</i> .....	41
B.3.12	<i>Cas d'atterrissage rapide</i> .....	41
B.3.12.1	<i>Vitesse élevée, mais inférieure aux limites d'emploi</i> .....	41
B.3.12.2	<i>Vitesse supérieure aux limites d'emploi</i> .....	41
B.3.13	<i>Contact avec lignes électriques</i> .....	41
B.3.13.1	<i>Nacelle en contact avec le sol</i> .....	42
B.3.13.2	<i>Nacelle suspendue en l'air</i> .....	42
B.3.14	<i>Dégénération de l'enveloppe en vol</i> .....	42
B.3.14.1	<i>Taux de chute contrôlable</i> .....	42
B.3.14.2	<i>Taux de chute incontrôlable</i> .....	42
B.3.15	<i>Atterrissage dans un arbre</i> .....	42
B.4	PRÉPARATION DES VOLS .....	43
B.4.1	<i>Données et instructions nécessaires à la planification avant le vol et en vol</i> .....	43
B.4.2	<i>Quantité de gaz</i> .....	43
B.5	MASSE .....	45
B.5.1	<i>Courbe de charge</i> .....	45
B.5.2	<i>Pesée</i> .....	45
B.5.3	<i>Calcul de la masse totale des occupants du ballon</i> .....	45
B.6	CHARGEMENT .....	46
B.6.1	<i>Effets personnels</i> .....	46
B.7	ÉQUIPEMENT MINIMAL .....	47
B.7.1	<i>Équipement nécessaire au vol</i> .....	47
B.7.1.1	<i>Matériel obligatoire</i> .....	47
B.7.1.2	<i>Matériel absent de la liste</i> .....	47
B.7.2	<i>Liste de l'équipement nécessaire à bord</i> .....	47
B.8	PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE .....	48
B.8.1	<i>Au sol</i> .....	48
B.8.2	<i>En l'air</i> .....	48

B.8.3	<i>Citerne de gaz</i> .....	48
<b>PARTIE C</b>	<b>SITES D'EXPLOITATION</b> .....	<b>49</b>
C.1	DESCRIPTION DES SITES D'EXPLOITATION, LIMITATIONS DE PERFORMANCE, PROCEDURES D'UTILISATION.....	50
C.1.1	<i>Aéroparc de Fontaine</i> .....	50
C.1.2	<i>Bavilliers ZA 97 (autorisation de Vols Passion)</i> .....	50
C.1.3	<i>Bavilliers ZA 120 (autorisation de Vols Passion)</i> .....	50
C.1.4	<i>Pérouse 108 (autorisation de Vols Passion)</i> .....	50
C.1.5	<i>Pérouse 109 (autorisation de Vols Passion)</i> .....	50
C.1.6	<i>Bessoncourt est</i> .....	50
C.1.7	<i>Meroux</i> .....	50
C.1.8	<i>Mandrevillars</i> .....	51
C.1.9	<i>Châlonvillars (autorisation de Ballooning Adventures)</i> .....	51
<b>PARTIE D</b>	<b>FORMATIONS</b> .....	<b>52</b>
D.1	CONTENU DES PROGRAMMES DE FORMATION ET DE CONTROLE DES PROGRAMMES .....	53
D.1.1	<i>Pilotes</i> .....	53
D.1.1.1	Formations obligatoires.....	53
D.1.1.2	Contenu des formations .....	54
D.1.1.3	Contrôle des programmes de formation.....	54
D.1.1.4	Simulation en vol de situations occasionnelles.....	54
D.1.2	<i>Équipiers</i> .....	54
D.1.2.1	Équipiers réguliers .....	54
D.1.2.2	Équipiers occasionnels .....	54
<b>ANNEXES</b>	<b>55</b>	
ANNEXE I.	MATRICE DE CONFORMITE DU CAFC .....	55
ANNEXE II.	DECLARATION D'EXPLOITATION .....	59
ANNEXE III.	CONTRAT DE MAINTENANCE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE F-HCFC, FHCAJ, F-GLSV, F-HAFC .....	62
ANNEXE IV.	COURBE DE CHARGE DU BALLON « ESPADON » F-GLSV .....	63
ANNEXE V.	COURBE DE CHARGE DU BALLON « ARLEQUIN » F-HCFC .....	64
ANNEXE VI.	COURBE DE CHARGE DU BALLON « MIKADO » F-HCAJ .....	65
ANNEXE VII.	PLATEFORME BESSONCOURT EST.....	66
ANNEXE VIII.	PLAN DE LA PLATEFORME « AEROPARC DE FONTAINE ».....	74
ANNEXE IX.	FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE.....	76
ANNEXE X.	DOSSIER DE VOL .....	79
ANNEXE XI.	COURBE DE CHARGE DU BALLON « CRISTAL » F-HAFC .....	80
ANNEXE XII.	GUIDE POUR LES EQUIPIERS .....	81
ANNEXE XIII.	PLATEFORME DE BAVILLIERS .....	91
ANNEXE XIV.	PLATEFORME DE PEROUSE .....	99
ANNEXE XV.	PLATEFORME MEROUX.....	108
ANNEXE XVI.	CONTRAT DE MAINTENANCE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE F-HLCT .....	112
ANNEXE XVII.	PLATEFORME MANDREVILLARS .....	113
ANNEXE XVIII.	PLATEFORME DE CHALONVILLARS (ÉOLIENNE, AUTORISATION DE BALLOONING ADVENTURES) .....	121
ANNEXE XIX.	PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE .....	130
ANNEXE XX.	COURBE DE CHARGE F-HLCT .....	132
ANNEXE XXI.	CONSIGNES DE SECURITE CAFC.....	133
ANNEXE XXII.	COURBE DE CHARGE F-GTTA .....	135
ANNEXE XXIII.	CONTRAT DE MAINTENANCE F-GTTA.....	136
ANNEXE XXIV.	CHECK-LIST PASSAGERS.....	138
ANNEXE XXV.	CHECK-LIST MATERIEL.....	139

## **Partie A    GENERALITES**

## A.1 Administration et contrôle du manuel d'exploitation

### A.1.1 Introduction

Le présent manuel décrit l'ensemble des procédures applicables lors de l'exploitation des montgolfières du Club Aérostatique de Franche-Comté, à l'attention de ses pilotes et équipiers.

La version faisant foi se trouve à l'adresse : <http://manex.aerostatiquefc.fr/>

### A.1.2 Déclaration de conformité

*BOP .BAS + BOP ADD + (UE) 2018/1139*

Le Club Aérostatique de Franche-Comté déclare que le présent Manuel d'Exploitation est conforme à l'ensemble des exigences applicables et respecte l'ensemble des règlements applicables en transport aérien public au sens du règlement. La matrice de conformité est disponible en ANNEXE I.

La déclaration d'exploitation des ballons F-HAFC, F-HCFC, F-HCAJ, F-GLSV et F-HLCT a été transmise à la DSAC le 1er/09/2020.

### A.1.3 Structure du manuel d'exploitation

Ce MANEX est constitué d'un unique document intégrant le système de gestion du CAFC.

### A.1.4 Matrice de conformité

La matrice de conformité est disponible en Annexe I.

### A.1.5 Glossaire

CDB : Commandant de bord

CDN : Certificat de navigabilité

CR : Cadre responsable

CRM : Compte-rendu matériel

EI : Évènement indésirable

EU : Évènement ultime

ECP : Entrainement et contrôles périodiques

LME : Liste minimale d'équipement

MD : Marchandise dangereuse

MGN : Manuel de gestion de la navigabilité

NC : Non-conformité

PE : Programme d'entretien

RD(s) : Responsable désigné

RDFE : Responsable désigné Formation des équipages

RDOV : Responsable désigné Opération en vol

RDOS : Responsable désigné Opération au sol

RE : Responsable entretien

RETEX : Retour d'expérience

RQ : Responsable qualité

RSC : Responsable de la surveillance de la conformité

RGS : Responsable de la gestion de la sécurité

SOP : Standard operation procedure

#### A.1.6 Définitions

« **Ballon** » : un aéronef habité plus léger que l'air qui n'est pas entraîné par une force motrice et qui assure sa portance en utilisant un gaz plus léger que l'air ou un brûleur, y compris des ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien que motorisés, des dirigeables à air chaud.

« **Ballon libre** » : un ballon qui n'est pas ancré de manière continue à un point fixe pendant son exploitation.

« **Ballon à air chaud** » : un ballon libre qui tire sa portance de l'air chauffé.

« **Vol de compétition** » : toute opération aérienne avec un ballon effectuée aux fins de participer à des courses ou à des compétitions aériennes, y compris de s'entraîner pour une telle activité et le vol pour rallier ou quitter les lieux des courses aériennes ou des concours.

« **Vol d'exhibition** » : toute opération aérienne avec un ballon effectuée dans le but de produire une démonstration ou un divertissement lors d'un évènement annoncé ouvert au public, y compris l'entraînement pour une telle opération et le vol pour rallier ou quitter le lieu de l'évènement annoncé.

« **Vol d'initiation** » : toute opération aérienne contre rémunération ou autre contrepartie en un circuit aérien de courte durée dans le but d'attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres, soit par un organisme de formation agréé (DTO) conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ou par une organisation créée dans le but de promouvoir le sport aérien ou l'aviation de loisir.

« **Vol d'instruction** » : toute opération aérienne avec un ballon effectuée dans le but de former un pilote.

« **Lieu principal d'activité** » (principal établissement) : siège principal ou le siège d'immatriculation de l'exploitant du ballon où sont exercées les principales fonctions financières et la gestion opérationnelle des activités visées au présent règlement.

« **Contrat de location à terme** » : contrat entre entreprises en vertu duquel le ballon est exploité sous la responsabilité du locataire.

« **Moyens de conformité acceptables** (AMC) » : normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer les moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles d'application.

« **Autres moyens de conformité** (AltMoC) » : moyens qui proposent une alternative aux AMC existants ou proposant de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) N° 216/2008 et ses modalités d'application pour lesquelles aucune AMC associée n'a été adoptée par l'agence.

« **Pilote commandant de bord** » : pilote désigné comme commandant de bord et chargé de la sécurité et de la conduite du vol.

« **Membre d'équipage** » : personne désignée par un exploitant pour effectuer des tâches à bord du ballon ou, lorsque les tâches sont directement liées au fonctionnement du ballon, au sol.

« **Membre d'équipage de conduite** » : membre d'équipage breveté chargé de tâches essentielles à l'exploitation d'un aéronef pendant une période de service de vol.

« **Substances psychoactives** » : l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils, à l'exclusion du café et le tabac.

« **Accident** » : un évènement lié à l'utilisation d'un ballon qui a lieu entre le moment du début du gonflage du ballon et le moment de dégonflage complet du ballon dans lequel :

- une personne subit des blessures mortelles ou graves du fait d'être dans le ballon ou en conséquence contact direct avec toute partie du ballon, y compris les parties devenues

détachées du ballon, à l'exclusion de toute blessure résultant de causes naturelles ou qui sont auto-infligés ou infligés par d'autres personnes ;

- le ballon subit des dommages ou une défaillance structurelle qui affecte négativement sa structure la force, la performance ou les caractéristiques de vol et nécessite une réparation ou un remplacement important du composant affecté ;
- ou le ballon a disparu ou est complètement inaccessible.

« **Incident** » : un évènement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation d'une entreprise de ballon qui affecte ou pourrait affecter la sécurité de son fonctionnement.

« **Incident grave** » : un évènement lié à l'utilisation du ballon qui a eu lieu entre le moment où le gonflage du ballon a commencé et le moment du dégonflage complet du ballon, au cours duquel il y avait une forte probabilité d'accident.

« **presque-accident** » : situation critique finalement sans conséquence, mais qui aurait pu mener à un accident ou un accident grave.

« **Phases critiques de vol** » : décollage, approche finale, approche interrompue, atterrissage et toute autre phase de vol que le pilote commandant de bord considère comme essentielle au fonctionnement en toute sécurité du ballon.

« **Manuel de vol de l'aéronef (AFM)** » : document contenant le document applicable et approuvé des limitations d'exploitation et informations relatives au ballon.

« **Marchandises dangereuses** » : les objets ou les substances susceptibles de présenter un risque pour la santé, la sécurité, la propriété ou l'environnement et qui figurent dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui doivent être classées comme telles conformément à ces instructions.

« **Instructions techniques** » : dernière édition applicable des «instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses», y compris le supplément et toute note, publiés par l'OACI dans le document [9284-AN / 905](#).

« **Site d'exploitation** »: site choisi par le commandant de bord ou l'exploitant pour atterrir, décoller et effectuer des opérations d'embarquement / chargement.

« **Ravitaillement en carburant** » : remplissage des cylindres de gaz depuis une source externe, à l'exclusion du remplacement des cylindres de carburant.

« **Nuit** » : période comprise entre le crépuscule civil en fin de soirée et le début de la matinée.

« **Crépuscule civil** » : période de jour déterminée par une position du soleil supérieure à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

« **Opération spécialisée en ballon** » : toute opération qui peut être commerciale ou non-commerciale, avec un ballon dont le but principal n'est pas le transport de passagers pour vols touristiques ou d'expérience, mais opérations de largage de parachutiste, largage de planeur, vol d'expositions, vols de compétition ou activités spécialisées similaires.

« **Charge de trafic** » : masse totale de passagers, de bagages et d'équipements spécialisés de cabine.

« **Masse à vide du ballon** » : la masse déterminée en pesant le ballon avec tous les éléments installés et l'équipement spécifié dans l'AFM.

« **Montgolfière commerciale** » (CPB) : forme d'opération de transport aérien commercial avec un ballon par lequel les passagers sont transportés sur des visites touristiques ou des vols d'expérience pour rémunération ou autre contrepartie valable.

« **Exploitation de transport aérien commercial (CAT)** » : opération sur aéronef destinée à transporter des passagers, fret ou courrier contre rémunération ou autre contrepartie de valeur.

« **Retour d'expérience** » : démarche d'analyse a posteriori de la gestion d'un événement, dans l'objectif d'en tirer les enseignements positifs et négatifs et d'améliorer la prévention et les réponses.

#### **A.1.7 Système d'amendement et de révision**

Chaque année, au moment de sa constitution, le Comité Directeur du CAFC désignera le Cadre Responsable (CR), en charge de la tenue à jour et de la communication des évolutions du présent MANEX. Il est de la responsabilité du président en exercice du CAFC de veiller à ce que le Cadre Responsable soit désigné et s'investisse dans cette tâche. Le cas échéant, le CR pourra changer en cours d'année, sur base d'une décision du Comité Directeur dûment notifiée à l'ensemble des membres du CAFC.

Toute évolution dans la constitution des aéronefs du CAFC, dans les procédures de fonctionnement du CAFC, dans les procédures de mise en œuvre des ballons, de réalisation des vols et de rangement du matériel, dans la validité des licences des pilotes, ainsi que l'intégration des retours d'expériences majeurs, fera l'objet de révisions du présent Manuel d'Exploitation.

Ce manuel contient les règles et procédures à suivre par les membres du Club Aérostatique de Franche-Comté ainsi que les informations et instructions nécessaires pour que l'exploitation de ses montgolfières s'effectue dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Tout amendement sera diffusé par voie électronique aux pilotes et à l'ensemble des membres de l'association ; la communication comprendra nécessairement la liste exhaustive et détaillée des modifications ainsi que la version à jour du présent document. Les pilotes devront obligatoirement accuser réception de cette version à jour par retour de mail au CR.

Le CDB s'assure, à chaque vol, que ses équipiers sont informés de l'ensemble des dispositions du Manuel d'Exploitation à jour, qui impactent directement ou indirectement leur mission durant le vol.

## A.2 Organisation et responsabilités

### A.2.1 Structure organisationnelle

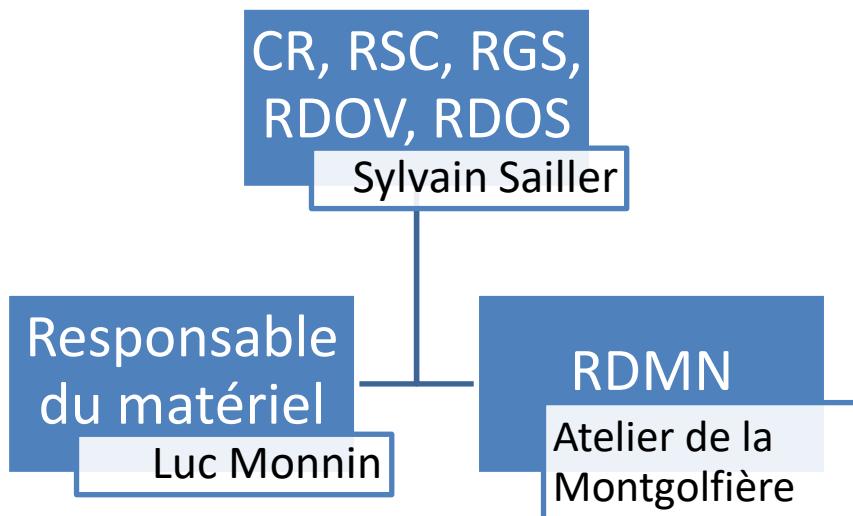
Le Club Aérostatique de Franche-Comté est une association à but non lucratif régie par les statuts déposés en Préfecture et disponibles à l'adresse <http://manex.aerostatiquefc.fr/Statuts & RI/>.

Son AGO annuelle désigne un Comité Directeur, qui ensuite désigne les membres du bureau, notamment son Président, le CR et le Responsable du matériel.

#### A.2.1.1 AUTORITE COMPETENTE

Le CAFC se place sous l'autorité de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

#### A.2.1.2 RESPONSABLES DESIGNES



#### A.2.1.1 AFFRETEMENT

Exceptionnellement, le CAFC peut être amené à confier à un autre exploitant le soin de faire voler des passagers ayant acheté un vol auprès du CAFC.

L'exploitant en question doit être déclaré dans un pays de l'UE et disposer d'un MANEX.

Le ballon qu'il exploite doit être navigable.

Le pilote doit être à jour de ses qualifications.

### A.2.2 Personnel de gestion des opérations

#### A.2.2.1 CADRE RESPONSABLE (CR)

Le CR met à disposition les moyens financiers et humains nécessaires en adéquation entre les ressources et les besoins d'exploitation. Il est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace, de définir la politique de sécurité de veiller à son application et de définir les responsabilités des personnels en matière de sécurité/conformité.

Il assure la responsabilité directe en ce qui concerne la sécurité, notamment en acceptant le niveau de risque de son exploitation.

Enfin il est garant en dernier ressort de la conformité de son exploitation au regard d'une part des normes et d'autre part des règles propres à l'exploitant (décris dans le manuel d'exploitation et le manuel de gestion de la navigabilité, MGN).

Il assure également la Surveillance de la Conformité (RSC) et la Gestion de la Sécurité (RGS).

#### **A.2.2.2 RESPONSABLE DE SURVEILLANCE DE LA CONFORMITE (RSC)**

Le RSC vérifie que les activités des différents domaines opérationnels (opérations en vol, maintien de la navigabilité des aéronefs, formation des équipages et opérations au sol) sont conduites conformément aux normes requises par l'Autorité, ainsi qu'aux exigences définies par l'exploitant, elles-mêmes conformes à la réglementation.

#### **A.2.2.3 RESPONSABLE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (RGS)**

Le RGS est chargé de la mise en œuvre, du développement et du pilotage du Système de Gestion (SG).

#### **A.2.2.4 RESPONSABLES DESIGNES POUR LES OPERATIONS EN VOL (RDOV)**

Le Responsable désigné pour les opérations en vol assurer le bon déroulement des opérations en vol.

#### **A.2.2.5 RESPONSABLES DESIGNES POUR LES OPERATIONS AU SOL (RDOS)**

Le Responsable désigné pour les opérations au vol assurer le bon déroulement des opérations au sol.

#### **A.2.2.6 RESPONSABLE DU MATERIEL**

Le Responsable matériel, désigné par le CD, est le référent interne pour toutes les questions relatives au matériel, son entretien et à la gestion des défauts et pannes. À ce titre, il est le contact privilégié entre le CAFC et ses Ateliers agréés, responsables du maintien de la navigabilité des ballons du CAFC.

#### **A.2.2.7 RESPONSABLE DESIGNE POUR LE MAINTIEN DE NAVIGABILITE (RDMN)**

*part 145 réf. UE 1321/2014*

*L'Atelier de la Montgolfière* est le RDMN des ballons F-HCFC, F-GLSV, F-HCAJ, F-HAFC et F-HLCT (Annexe III).

### **A.2.3 Composition de l'équipage**

#### **A.2.3.1 ÉQUIPAGE DE BORD**

Le pilote qui officie en tant que Commandant de Bord (CDB) est le seul membre d'équipage à bord.

#### **A.2.3.2 ÉQUIPAGE AU SOL**

Constitue l'équipage au sol un ou plusieurs équipiers réguliers, qui participent à la mise en œuvre et au rangement du ballon sous la responsabilité du CDB, et conduisent le véhicule de récupération. Ils peuvent être secondés par des équipiers occasionnels, délégués à une tâche précise pour laquelle ils auront été formés avant exécution.

#### **A.2.3.3 DESIGNATION DU CDB**

Le CDB est le pilote attitré du vol, qui emprunte le ballon et porte la responsabilité de l'ensemble des opérations de préparation, réalisation et rangement du vol. Son nom figure en tête du dossier de vol. Si plusieurs pilotes sont à bord, seul celui mentionné dans le dossier de vol peut être désigné comme CDB.

#### **A.2.3.4 ÉQUIPIER REGULIER**

Un équipier régulier est formé par le CAFC et suit régulièrement les formations de maintien de compétence organisées par le CAFC. S'il n'est pas responsable de la sécurité du vol, l'équipier régulier participe à la sécurité des opérations en veillant à ce que celles-ci se déroulent selon les règles. Il avertit le CDB le cas échéant.

#### **A.2.3.5 ÉQUIPIER OCCASIONNEL**

Passagers ou personnes appelés pour l'occasion pouvant être amenés à être désignés comme équipiers occasionnels. Le CDB les forme pour la tâche dont ils devront s'acquitter (typiquement maintenir la bouche du ballon ouverte pendant la ventilation). Avant le commencent, le CDB vérifie que les équipiers occasionnels

ont bien assimilé les consignes. Le CDB veille ensuite à ce que les actions des équipiers occasionnels soient conformes aux règles.

#### **A.2.3.6 INCAPACITE DE L'EQUIPIER REGULIER**

En cas d'incapacité de l'équipier régulier, le CDB peut désigner un équipier remplaçant, en s'assurant au préalable et au cours des différentes opérations que ce remplaçant réalise correctement les opérations. Si aucun remplaçant n'est identifiable, le CDB annulera le vol prévu, quel que soit l'avancement des préparatifs.

### **A.2.4 Autorité, devoirs et responsabilités du pilote commandant de bord (CDB)**

#### *BOP BAS 020/BOP ADD 400 020/AMC1 GM1 BOP BAS020-050*

##### **A.2.4.1 CONDUITE DU BALLON**

Le commandant de bord est responsable :

- De la sécurité de tous les passagers transportés dès leur arrivée à bord et jusqu'à leur descente du ballon ;
- De la conduite et la sécurité du ballon dès son déchargement de la remorque ;
- Du briefing des passagers au plus tard au moment de l'embarquement, et de leur communication des instructions pour leur rôle dans les phases de mise en œuvre et de rangement du ballon
- Par extension, de la sécurité et du comportement des passagers et équipiers depuis leur arrivée au local du CAFC jusqu'à leur départ (circulation automobile vers le lieu de décollage et depuis le lieu d'atterrissement, respect des terrains, comportement lors des opérations de remplissage gaz, ...)

##### **A.2.4.2 DECISION DE VOLER**

Le commandant de bord a toute l'autorité pour :

- Entreprendre ou renoncer à l'envol du ballon dont il a la responsabilité, indépendamment de la décision des pilotes d'autres ballons l'accompagnant, ou le cas échéant du Directeur des vols du rassemblement auquel il participe ;
- Annuler l'envol du ballon, à n'importe quel stade de la mise en œuvre ;
- Refuser l'embarquement à son bord d'un passager, s'il estime que sa condition physique, son comportement ou tout autre facteur ne permet pas d'assurer la réalisation du vol dans des conditions maximales de sécurité pour les biens et les personnes impliqués.

#### *GMP/AMC BOPBAS 030*

##### **A.2.4.3 SECURITE**

Le CDB s'assure au préalable que le vol peut être entrepris en sécurité et dans le respect de la réglementation.

Il s'assure que les occupants du ballon sont vêtus de manière adéquate pour l'activité et que leur condition physique permet l'activité.

Le CDB est qualifié pour le poste, a le niveau minimum d'expérience et la connaissance adéquate de la zone dans laquelle le vol sera réalisé.

#### *EXPLOITATION DE BALLONS A AIR CHAUD - CONSIGNES DE SÉCURITÉ - DGAC*

Le CDB veille au respect des consignes de sécurité, rappelées aux passagers par une affichette montrée avant la préparation du ballon, notamment :

- Interdiction de fumer
- Attitude correcte pendant le vol
- Interdiction de toucher aux brûleurs, cordes, cylindres, et tuyaux de gaz

- Rangement des équipements personnels avant l'atterrissement
- Respect de la posture adaptée à l'atterrissement

*BOP.ADD.405*

Lors de chaque vol, le CDB s'assure visuellement ou oralement que toutes les personnes transportées obéissent aux ordres donnés dans le but d'assurer la sécurité du ballon, des personnes à bord ou de personnes ou de biens au sol.

*BOP.ADD. 400*

**A.2.4.4 RAPPORT D'EVENEMENTS**

*BOP.BAS.020*

*UE N°376/2014 art. 4*

Dès que possible, et au plus tard dans les 72 h, le CDB notifie au CR, par courrier électronique, tous les événements relatifs à la sécurité, qu'ils concernent l'équipage, le matériel, la navigation aérienne ou la météo.

**A.2.4.5 ALCOOL ET AUTRES SUBSTANCES PSYCHOACTIVES**

- Personne (ni pilote ni passagers) ne monte à bord sous l'influence de substances psychoactives (alcool, etc.) ;
- Aucun alcool ne doit être consommé par le CDB moins de 8 heures avant le vol ;
- Au début d'une opération, le taux d'alcool dans le sang du CDB ne doit pas dépasser 0,2 gramme d'alcool dans 1 litre de sang, soit 0,12 mg d'alcool par litre d'air expiré ;
- Aucun alcool ne doit être consommé pendant l'opération, par aucun passager du ballon.

**A.2.5 Vol d'initiation**

*BOP.BAS. 015*

Les vols d'initiation destinés à présenter l'activité à une personne désireuse de s'y adonner sont effectués en VFR de jour, par un pilote du CAFC et supervisés, en ce qui concerne leur sécurité, par le RDOV.

## A.3 Exigences en matière de qualifications

### A.3.1 Description des licences requises pour piloter et des contrôles

#### A.3.1.1 LICENCE ET QUALIFICATION

Sont nécessaires pour effectuer un vol commercial à bord d'une montgolfière du CAFC :

- Une licence BPL en cours de validité ;
- Un certificat médical de classe 2 en cours de validité ;
- Qualification commerciale satisfaisant aux conditions d'expérience et de formation récentes.

#### A.3.1.2 FIN DE VALIDITE OU AUTRE CHANGEMENT D'ETAT

Le CDB est tenu d'informer immédiatement le CR de tout changement relatif à sa licence, sa qualification commerciale ou son certificat médical.

### A.3.2 Entraînement de l'équipage

Équipiers et pilotes doivent participer aux formations organisées par le DTO du CAFC pour maintenir leur niveau de connaissance et de pratique.

## A.4 Contrôle et supervision de l'exploitation

### A.4.1 Supervision des opérations par l'exploitant

#### A.4.1.1 TABLEAU SUIVI EXPÉRIENCE ET FORMATIONS

Chaque pilote est doté d'un tableau en ligne lui indiquant, après avoir renseigné ses vols, si son expérience récente est suffisante pour que sa licence et sa qualification commerciale soient valides. Le tableau assure la même fonction pour les formations et certificat médical nécessaires.

Adresse du tableau de démonstration :

[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1HUvfZEmDXO\\_oCsUgAD378qEU0U0n66FbNSmTZsDQP0g/edit?usp=sharing](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1HUvfZEmDXO_oCsUgAD378qEU0U0n66FbNSmTZsDQP0g/edit?usp=sharing)

#### A.4.1.2 CONTROLE ET GESTION DE LA VALIDITE DES LICENCES, QUALIFICATIONS

Le CDB est tenu de compléter le carnet de vol de son document en ligne *Suivi expérience & formations*, en y mentionnant a minima les vols au sein du CAFC ou lui permettant de conserver le bénéfice de ses licence et qualification.

Le CDB vérifie avant chaque vol, notamment au moyen du *Suivi expérience & formations*, qu'il satisfait aux conditions d'expérience récente requises pour la validité de sa licence et de sa qualification commerciale.

Le CR contrôle régulièrement la véracité des informations du *Suivi expérience & formations*.

#### A.4.1.3 INTERDICTION DE VOL

Le CR est responsable d'empêcher tout pilote de prendre la fonction de CDB s'il a connaissance d'un défaut de licence, de qualifications périmées ou d'une inaptitude médicale.

#### A.4.1.4 INFORMATIONS LICENCES DES PILOTES DU CAFC

NOM	Prénom	Numéro de licence	Date d'émission licence
Monnin	Luc	FRA.BFCL.PB00225214	16/10/2020
Sailler	Sylvain	FRA.BFCL.PB00319468	12/04/2021
Hermann	Thomas	FRA.BFCL.PB00284512	5/02/2021
Seigeot	Pascale	FRA.BFCL.PB00319115	28/07/2021
Becker	Philippe	FRA.BFCL.PB00267206	26/11/2020
Binaepfel	Denise	FRA.FCL.PB00040102	11/04/2019

#### A.4.1.5 CERTIFICATS MEDICAUX

Les dates de validité des certificats médicaux sont indiquées dans le *Suivi expérience & formations*.

#### A.4.1.6 COPIES DES LICENCES, ATTESTATIONS DE FORMATIONS ET CERTIFICATS MEDICAUX

Les copies des documents des pilotes nommés ci-dessus sont conservées par le CR et accessibles sur simple demande.

#### A.4.1.7 SUPERVISION DES COMPETENCES DU PERSONNEL OPERATIONNEL

Par l'intermédiaire de ses FI et FE, le CAFC organisera au moins une fois par an une formation Pilotes et une formation Équipiers, afin de partager les expériences, approfondir des points de formation spécifiques et échanger sur les différentes expériences.

Un compte-rendu sera capitalisé et partagé avec l'ensemble des membres du club.

#### **A.4.2 Traitement des documents, comptes-rendus d'évènements et autres informations**

##### *AMC2 BOP.ADD.205*

###### *A.4.2.1 DOSSIERS DE VOL*

Des classeurs sont en place au local du CAFC pour que les pilotes y archivent les dossiers de vols. La durée d'archivage des dossiers de vol est de 3 mois. Seul le CR est habilité à détruire les documents en temps voulu.

###### *A.4.2.2 DECLARATION D'EXPLOITATION*

Sont archivés pendant 5 ans par le CR :

- Les déclarations d'exploitation (initiale et modifications) ;
- Les versions successives du MANEX

###### *A.4.2.3 LICENCES DES PILOTES*

Les copies des licences sont conservées tant que les pilotes exercent pour le compte du CAFC.

###### *A.4.2.4 ATTESTATIONS DE FORMATIONS, DE TEST ET DE QUALIFICATION DES PILOTES*

Les attestations de formations, de test et de qualification des pilotes sont conservées par le CR pendant 15 mois.

###### *A.4.2.5 COMPTES RENDUS D'EVENEMENTS*

Les comptes rendus d'évènement sont conservés sans limitation de durée.

###### *A.4.2.6 ANALYSE DES DOCUMENTS DE VOL, COMPTES-RENDUS D'EVENEMENTS ET AUTRES INFORMATIONS*

##### *BOP.ADD.025*

Tout évènement singulier (souci matériel, retour d'expérience, incident, accident ou presque-accident) fera l'objet d'une analyse communiquée aux membres de l'exploitation concernés.

###### *A.4.2.7 LANGUE COMMUNE*

Le CDB s'assure que tous les membres de l'équipage peuvent s'exprimer en français.

## A.5 Système de gestion

*BOP.ADD.030*

### A.5.1 Présentation du système de gestion

Le Système de gestion du CAFC permet de s'assurer que l'activité du Club se déroule conformément à sa politique de sécurité, qui comprend un engagement à respecter toutes les normes de sécurité applicables, à se conformer aux exigences légales, et à fournir les ressources appropriées aux pilotes et membres d'équipage.

Le Système de gestion repose sur :

- L'identification des dangers propres à l'activité ;
- L'évaluation des risques liés à ces dangers ;
- Les solutions pour les éviter ;
- Le suivi des retours d'expériences (RETEX) des membres du CAFC ;
- La communication des RETEX extérieurs aux CAFC ;
- Le suivi de la législation applicable.

### A.5.2 Détermination de la sévérité du risque

La sévérité du risque est déterminée selon la matrice :

*Guide exploitations en Ballon 03/12/2018*

Gravité du danger					Probabilité
Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable	
					Fréquente
					Occasionnelle
					Faible
					Improbable
					Extrêmement improbable

Avec :

Probabilité de l'évènement	
Fréquente	Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment)
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de tps en tps)
Faible	Peu probable mais possible (est rarement arrivé)
Improbable	Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit)
Extrêmement improbable	Presque impensable que l'évènement se produise

Gravité du danger	
Catastrophique	Nombreux morts, équipement détruit
Dangereuse	Blessures graves, importants dégâts matériels, forte réduction des marges de sécurité
Majeure	Personnes blessées, incidents graves, réduction significative des marge de sécurité
Mineure	Incident mineur, limitations opérationnelles, recours à des procédures d'urgence, effets négatifs

### A.5.3 Dangers et mesures correctives

Le tableau suivant présente les principaux dangers identifiés par les pilotes du CAFC, les mesures à prendre pour en atténuer le risque ainsi que les actions correctives à mener le cas échéant. Ce document de synthèse ne remplace pas les instructions détaillées présentes dans le *Manuel d'instruction du pilote de montgolfière* (Section B.18, Éditions Montgolfières France Records, Bazièges, 2016)

Évènement	Barrières existantes	Probabilité de l'évènement	Gravité du risque	Atténuation des risques	Probabilité atténué	Gravité du risque atténué
Mauvaise décision de vol sous la pression commerciale	Préparation météo + concertation entre pilotes en-dehors des passagers	Faible	Dangeureuse	Respect absolu de la décision du pilote le plus réticent. Développer la culture de la sécurité au sein du club. Rappeler que chaque pilote fait sa météo.	Extrêmement improbable	Dangeureuse
Blessures liées à la mise en œuvre (manipulation des charges, ventilateur, brûleur)	Information donnée à l'oral sur le terrain + formation donnée aux équipiers	Occasionnelle	Majeure	Formaliser l'information aux passagers (briefing mise en œuvre)	Faible	Majeure
Corde du largeur reste attachée au véhicule	Formation des équipiers	Faible	Mineure	Briefing précis / attribution des tâches	Improbable	Mineure
Personne blessée par la nacelle au décollage	Information donnée aux personnes présentes	Faible	Dangeureuse	Vérification par pilote et équipiers que tout est clair	Improbable	Dangeureuse
Personne accrochée à la nacelle au décollage	Information donnée aux personnes présentes	Faible	Catastrophique	Vérification par pilote et équipiers que tout est clair	Extrêmement improbable	Dangeureuse
Détérioration météo en vol	Préparation météo par chaque pilote	Occasionnelle	Majeure	Confirmation de sa propre analyse en discutant avec pilotes locaux avant de décoller + consultation des observations météo avant le décollage	Faible	Majeure
Collision entre ballons	Vigilance + équipiers au sol	Faible	Catastrophique	Appel radio + vitesse de montée et descente limitée	Improbable	Dangeureuse
Collision avec obstacle en vol (lignes électriques, etc.)	Vigilance	Occasionnelle	Catastrophique	Ne pas consacrer trop d'attention aux instruments + demander aux passagers de prêter attention + regard systématique sur l'environnement + respect des règles de l'air	Extrêmement improbable	Catastrophique
Collision avec obstacle lors du décollage ou de l'atterrissement	Vigilance + équipiers au sol	Occasionnelle	Catastrophique	Choix du terrain + ne pas consulter les instruments + demander le calme aux passagers + pente d'approche cohérente avec la situation	Extrêmement improbable	Catastrophique
Consignes non respectées par les passagers	Briefing pré-vol + fiches de consignes	Fréquente	Majeure	Expliquer les conséquences du non respect des consignes (chute, choc, etc.) pour que les passagers comprennent bien leur intérêt	Occasionnelle	Majeure
Accident lié au gaz	Formation des pilotes et sensibilisation des équipiers à la manipulation du gaz	Faible	Dangeureuse	Formation gaz et extincteurs à destination des équipiers	Extrêmement improbable	Dangeureuse

#### A.5.4 Politique de sécurité

*Mieux vaut regretter d'être au sol que regretter d'être en l'air.*

##### A.5.4.1 ENGAGEMENT DES MEMBRES DU CAFC

*Présentation Système de gestion - séminaire DSAC-NE 6 novembre 2020*

Les pilotes et équipiers du CAFC s'engagent à atteindre le plus haut niveau de sécurité, à se conformer à toutes les exigences réglementaires, à respecter les standards et à prendre en compte les bonnes pratiques.

#### **A.5.4.2 PRESSION COMMERCIALE**

Quiconque au CAFC s'interdit de créer la moindre pression commerciale. Le cas échéant, le CDB ne doit pas céder à une quelconque pression commerciale et s'interdit de voler dans des conditions inappropriées.

#### **A.5.4.3 CULTURE DE LA SECURITE**

La sécurité est la valeur primordiale qui doit orienter chaque prise de décision. Aucun autre facteur, en aucun cas, ne peut primer la sécurité. Cela doit être répété à chaque occasion le justifiant.

#### **A.5.4.4 MISE EN COMMUN DES PROBLEMES RENCONTRES**

##### ***BOP.ADD.025***

Chaque problème rencontré doit faire l'objet d'une mise en commun d'une manière adaptée à sa gravité, de l'email commun au RETEX. Si un écart aux procédures est constaté, une solution doit être étudiée pour éviter qu'il se reproduise (voir Suivi des écarts).

### **A.5.5 Surveillance de la conformité**

#### **A.5.5.1 EXAMEN ORGANISATIONNEL**

Chaque année, en novembre, un examen organisationnel est réalisé par :

- le Responsable de la Surveillance de la Conformité ;
- un ou plusieurs FE ou FI du club ;
- ainsi qu'un ou plusieurs membres du Comité Directeur du CAFC.

Ils vérifient le bon fonctionnement de la structure vis-à-vis des exigences réglementaires et du Système de gestion.

#### **A.5.5.2 CHECK-LIST DE GESTION DE CONFORMITE**

L'examen organisationnel est effectué à l'aide de la check-list de gestion de conformité. Le cas échéant, des mesures correctives sont apportées. Les check-lists sont disponibles en ligne à l'adresse :

[http://manex.aerostatiquefc.fr/Doc\\_internes/](http://manex.aerostatiquefc.fr/Doc_internes/)

#### **A.5.5.3 ÉVOLUTION DU CADRE LEGISLATIF**

À l'occasion de l'examen organisationnel, le Responsable de la Surveillance de la Conformité et les autres personnes présentes vérifient l'évolution du cadre législatif et anticipe les adaptations nécessaires, le cas échéant. Ils peuvent s'appuyer sur les publications de la Fédération Française d'Aérostation et de la DGAC.

### **A.5.6 Suivi des écarts**

#### **A.5.6.1 PROCEDURE EN CAS D'ECART**

Lorsqu'est constaté un écart aux règlements ou aux procédures décrites dans le MANEX, les personnes concernées (auteur(s) de l'écart, RSC, CR, voire FI/FE) doivent trouver sans tarder un moyen pour revenir à un niveau de conformité acceptable et éviter que l'écart se reproduise.

#### **A.5.6.2 TABLEAU DE SUIVI DES ECARTS**

Le tableau de suivi des écarts se trouve à l'adresse :

[http://manex.aerostatiquefc.fr/Doc\\_internes/](http://manex.aerostatiquefc.fr/Doc_internes/)

Identifiant et mot de passe ont été envoyés par mail aux membres du CAFC et peuvent être demandés au CR.

Le tableau est complété et actualisé en ligne à chaque nouvel écart.

## **A.5.7 Plan d'Intervention d'Urgence (PIU)**

### *A.5.7.1 OBJECTIF*

Le Plan d'Intervention d'Urgence indique les procédures à suivre en cas d'accident ou de disparition d'un ballon.

### *A.5.7.2 EMPLACEMENT DU PIU*

Le PIU figure :

- à bord du véhicule suiveur ;
- à bord de la montgolfière ;
- de manière visible au local du CAFC ;
- en annexe de ce MANEX.
- à l'adresse manex.aerostatiquefc.fr

## A.6 Précautions sur la santé de l'équipage

### A.6.1 État de santé

Pilotes et équipiers sont sensibilisés, notamment lors des réunions Pilotes et Équipiers, aux diminutions d'aptitudes générées par :

- Médicaments ;
- Don de sang ;
- Manque de sommeil ;
- Opérations chirurgicales ;
- Grossesse ;
- Plongée sous-marine.

Le cas échéant, pilotes et équipiers doivent demander un avis médical concernant les conséquences des points cités ci-dessus sur leur aptitude à pratiquer l'aérostation.

### A.6.2 Alcool et psychotropes

Il est rappelé lors des réunions Pilotes et Équipiers que la prise d'alcool et de toutes substances psychoactives est incompatible avec la pratique de l'aérostation.

## A.7 Limitations de temps de vol

L'autonomie de vol des ballons du CAFC étant inférieure à 3h, cette section est sans objet.

## A.8 Procédures opérationnelles

### A.8.1 Préparation des vols

#### A.8.1.1 ALTITUDES MINIMALES DE VOL

##### *SERA. 5005*

En dehors des phases de décollage et d'atterrissement, le survol des rassemblements de personnes en plein air et des agglomérations se fait à 300 m (1000 ft) minimum du point le plus élevé dans un rayon de 600 m au tour du ballon.

En campagne et au-dessus des cours d'eau, la hauteur minimale est de 150 m (500 ft). Il est toutefois possible de voler à moins de 150 m du sol, sous réserve de ne présenter aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

Cependant, pour réduire le risque d'accident et conserver une marge de sécurité, il est préférable de garder une hauteur minimale de 150 m.

Des hauteurs spécifiques sont édictées par l'information aéronautique (voir cartes aéronautiques) en des points et zones précis.

#### A.8.1.2 CRITERES D'ADEQUATION DES SITES D'EXPLOITATION A UTILISER

##### *Arrêté du 20 février 1986 modifié le 13 décembre 2005*

Le CDB choisit de décoller de la plateforme agréée correspondant le mieux aux conditions météorologiques. Il s'assure que l'état du terrain est propice à son utilisation.

#### A.8.1.3 APPLICATION DES MINIMA D'EXPLOITATION

##### *BOP.BAS.145*

Le CDB respecte les règles VFR ainsi que les consignes propres au Manuel de vol de chaque ballon (Kubicek, Cameron, NMA, Galaxy)

#### A.8.1.4 INTERPRETATION DES INFORMATIONS METEOROLOGIQUES

##### *BOP.BAS.145*

La veille météo est quotidienne, de la programmation au jour même du vol.

Pour un vol du matin, un point météo est effectué la veille en fin de journée, il sera confirmé le matin du vol afin de voir les éventuels changements de prévision.

Pour un vol du soir, un point météo est effectué en milieu de journée, il sera confirmé peu avant le vol prévu.

Le vol est alors confirmé ou annulé auprès des passagers.

Le CDB doit consulter au minimum la météo sur le site officiel Aéroweb ([aviation.meteo.fr](http://aviation.meteo.fr)).

S'il le souhaite, le CDB peut appeler le prévisionniste aéronautique de LFSB au 0899 701 215, et / ou consulter d'autres sites de son choix, étant entendu qu'en cas de doute sur des prévisions, consulter de multiples sites permet rarement de lever le doute.

#### A.8.1.5 RESERVES DE CARBURANT

Les vols commerciaux du CAFC sont entrepris avec au minimum trois cylindres pleins à bord, plus un cylindre ayant servi à la chauffe initiale du ballon.

#### A.8.1.6 MASSE

Avant chaque vol, le CDB détermine la capacité d'emport du ballon au moyen du bilan de charge présent dans le dossier de vol (est disponible au local un peson pour peser les éventuels sacs à embarquer) ainsi que des courbes de charge (voir annexes) qui se trouvent au local du CAFC et dans la sacoche du ballon.

#### A.8.1.7 PLAN DE VOL OPERATIONNEL

Le CDB étudie la zone probable d'atterrissement en fonction du vent prévu et de l'aire de décollage.

Il consulte les NOTAM et les cartes AZBA appropriés et s'assure que rien ne s'oppose au vol.

#### A.8.1.8 CARNET DE ROUTE DU BALLON

##### *FAQ Exploitation ballon*

Le carnet de route du ballon est complété à l'issue de chaque vol. En cas de vol commercial, la mention "commercial" doit être écrite dans la case "observations du pilote"

### A.8.2 Liste des documents à emporter

#### *BOP.ADD.435*

##### A.8.2.1 À BORD DE LA MONTGOLFIERE

Avant le vol, le CDB s'assure que les documents suivants sont disponibles à bord de la montgolfière :

- Copie de la Licence pilote à jour
- Copie du Certificat médical classe 2 valide
- Carte aéronautique 1/500 000 ou 1/250 000 (copie ou original)
- Cartes topo du secteur de vol (copie ou original)
- Copie du Dossier de vol
- Copie de la Déclaration d'exploitation
- Copie du Plan d'Intervention d'Urgence
- Copie du Manuel du ballon

##### A.8.2.2 À BORD DU VEHICULE SUIVEUR

Avant le vol, le CDB s'assure que les documents suivants sont disponibles à bord du véhicule suiveur :

- Carnet d'ascensions du pilote à jour
- Carnet de route du ballon tenu à jour au plus tard en fin de journée par le CDB
- Certificat De Navigabilité
- Certificat d'Examen de Navigabilité
- manuel de vol et de maintenance constructeur
- Attestation d'assurance
- Dossier de vol
- Copie de la Déclaration d'exploitation
- Copie Plan d'Intervention d'Urgence

### A.8.3 Procédures au sol

#### A.8.3.1 PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

- Éloigner le public
- Éteindre les moteurs
- Éteindre téléphones portables, etc, et en interdire la présence à moins de 10m du point de remplissage,
- Poser cylindre au sol ou relier cylindre à la terre
- Porter gants épais et manches longues

- Connecter ligne à la citerne
- Connecter ligne au cylindre
- Ouvrir purge cylindre
- Ouvrir vanne cylindre
- Ouvrir vanne citerne
- Fermer vanne cylindre quand le gaz sort par la purge (cylindre rempli à 85 %)
- Fermer purge cylindre
- Le cas échéant, relier cylindre suivant à la terre
- Le cas échéant, recommencer à connecter ligne au cylindre
- Fermer vanne citerne
- Réchauffer purge cylindre et resserrer purger si nécessaire
- Déconnecter ligne du cylindre
- Purger ligne
- Déconnecter ligne de la citerne
- Fermer capot citerne
- Fermer enclos citerne

#### *A.8.3.2 GESTION DES PASSAGERS*

Le jour du vol, le CDB est responsable de la communication avec les passagers. Il vérifie leur tenue vestimentaire. Il est secondé dans ces tâches par les équipiers.

#### *A.8.3.3 REFUS D'EMBARQUEMENT*

En cas de refus d'embarquement d'un passager, à l'initiative du CDB ou du passager, le CDB s'assure que le vol peut être effectué avec la masse minimale requise, le cas échéant. Il peut proposer à un autre passager d'embarquer, s'il respecte les conditions de santé et de tenue vestimentaire requises.

#### *A.8.3.4 CONDITIONS POUR LE DECOLLAGE*

Si les conditions dictées par le Manuel de vol du ballon sont réunies, le CDB peut choisir de décoller.

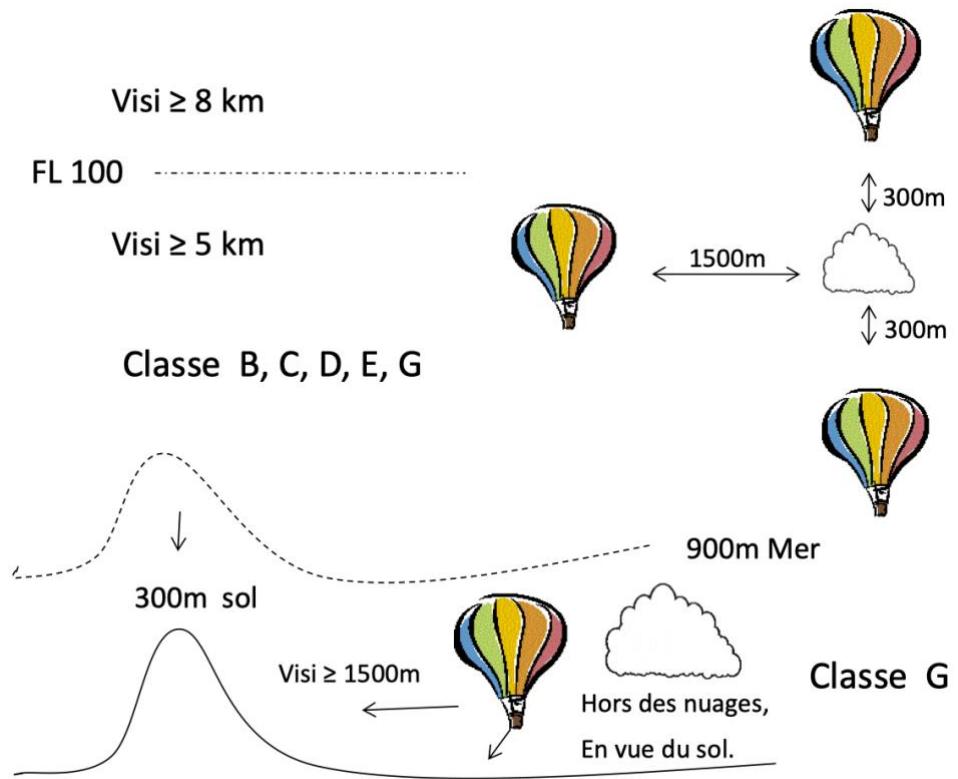
#### *A.8.3.5 CHECK-LISTS*

Lors de l'accueil des passagers et de la mise en place du ballon, le CDB s'aide des deux check-lists passagers et matériel mise à sa disposition au local (voir en annexe).

### **A.8.4 Procédures en vol**

#### *A.8.4.1 REGLES VFR*

Le CDB respecte les règles VFR et de hauteurs minimales de survol.



#### A.8.4.2 PROCEDURES DE NAVIGATION

*Manuel du pilote de montgolfière, A. Deramecourt, Montgolfière France Records*

Le CDB veille à :

- Évoluer dans l'espace aérien sans infractions aux règles de l'air
- Observer les vents présents et leur variation, pour définir la meilleure trajectoire
- Voler sans risque vis-à-vis de la sécurité des biens et des personnes au sol
- Conduire le vol en toute sécurité pour les personnes à bord, avec le maximum d'agrément pour ces dernières
- Se poser sur un terrain adapté

#### A.8.4.3 PROCEDURES DE REGLAGE DE L'ALTIMETRE

Avant de décoller, le CDB cale l'altimètre sur l'altitude du terrain de décollage mentionnée sur la carte appropriée.

S'il prévoit d'entrer dans un espace contrôlé, il cale l'altimètre sur le QNH communiqué par le contrôle (METAR de l'aéroport concerné).

#### A.8.4.4 GESTION DU CARBURANT EN VOL

*BOP.BAS.165*

En vol, hors approche, le pilote s'assure qu'il a toujours une bouteille pleine connectée sur le brûleur qui n'est pas en cours d'utilisation. Une bouteille en cours d'utilisation est vidée totalement avant de changer de brûleur.

En vol, le pilote s'assure régulièrement qu'il dispose d'assez de gaz pour effectuer le vol en conservant un cylindre de réserve.

Lors de la phase d'atterrissage, le pilote peut choisir de conserver une réserve d'autonomie (> 30 %) sur le brûleur qui n'est pas en cours d'utilisation.

#### A.8.4.5 CONDITIONS ATMOSPHERIQUES DÉFAVORABLES

##### *Manuel du pilote de montgolfière, A. Deramecourt, Montgolfière France Records*

En cas de conditions dégradées, il peut s'avérer nécessaire de procéder à un atterrissage d'urgence conjuguant taux de chute élevé et choix de terrains d'atterrissement réduit, voire nul.

Les passagers doivent se préparer à absorber un choc plus important que normalement. Les jambes doivent être un peu plus souples, et les poignées très fermement tenues.

Le pilote veille à ne pas être éjecté, en se tenant lui-même très fermement.

Si possible, le CDB ferme les vannes des bouteilles en plus des veilleuses avant l'impact.

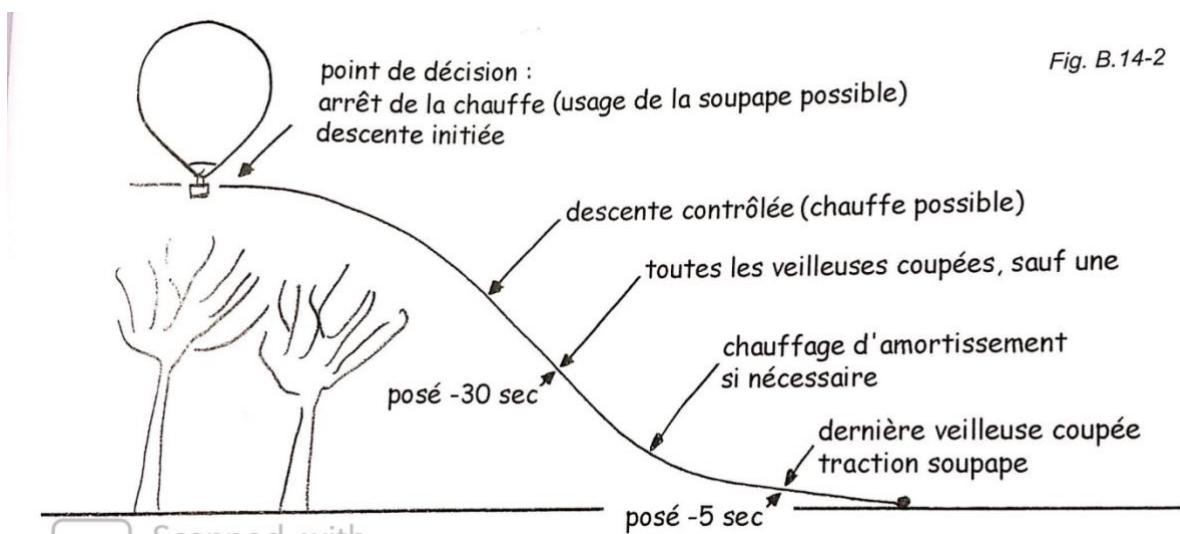
#### A.8.4.6 PROCÉDURES DE BRIEFING DES PASSAGERS (ATERRISSEMENT)

Avant d'avoir l'attention portée sur l'approche et l'atterrissement, le CDB rappelle les consignes d'atterrissement, et s'assure qu'elles seront correctement mises en œuvre.

#### A.8.4.7 CONDITIONS D'APPROCHE ET D'ATERRISSEMENT

##### *BOP.BAS.155*

Sauf en cas d'urgence, le CDB s'assure que le terrain sur lequel il envisage d'atterrir permet d'effectuer la manœuvre en toute sécurité en tenant compte des conditions de vol présentes.



#### A.8.4.8 PROCÉDURES DE REDUCTION DU BRUIT

Le CDB utilise le brûleur silencieux, dit à vache, lors des survols d'élevages. Si possible, il peut également choisir de prendre de la hauteur pour survoler une zone sensible au bruit.

## A.9 Matières dangereuses

### A.9.1 Politique de l'exploitant

Le CDB informe les passagers qu'ils ne doivent transporter ni matières dangereuses ni armes. Un membre d'équipage témoin d'une infraction à ce sujet doit en avertir le CDB.

### A.9.2 Liste de matières dangereuses

*EASA Informations à destination des équipages, des personnels spécialistes de tâches et des passagers version 2.0 – 20 janvier 2021*

Explosifs : fusées de détresse, munitions, feux d'artifice

Gaz : aérosols, Camping-Gaz, oxygène médical, azote, dioxyde de carbone, insecticides, extincteurs

Liquides inflammables : parfums, boissons alcoolisées, peintures, dissolvants, colles, carburants (y compris les résidus de carburant dans les appareils)

Solides inflammables : allume-feux

Substances comburantes : produits chimiques pour piscines, eau de javel, acide nitrique, teintures pour les cheveux

Peroxydes organiques : kits de réparation de produits en fibre de verre

Substances toxiques : produits chimiques pour l'agriculture (herbicides, insecticides)

Matières infectieuses : certains vaccins, certains échantillons biologiques

Matières radioactives : isotopes médicaux, échantillons scientifiques, certains détecteurs de fumée

Matières corrosives : agents de blanchiment, produits de nettoyage, batteries acides, diverses solutions acides, désinfectants, mercure

Divers : batteries lithium-ion externes, glace carbonique, différents dispositifs de sauvetage, aimants

## A.10 Traitements, notifications et rapport d'évènements

*Règlement (UE) 376/2014*

### A.10.1 Définitions d'accident, d'incident et d'évènement

Voir définitions au paragraphe A.1.6

### A.10.2 Rapport d'accidents, d'incidents et d'évènement

*CELEX 32015R1018*

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>

Dès que possible et au plus tard sous 72 h, le CDB du vol concerné, notifie au CR, par courrier électronique, les évènements de sécurité suivants :

- Manque de préparation qui a mis ou aurait pu mettre en danger les personnes ou le matériel
- Extinction involontaire de la veilleuse
- Défaillance gaz, brûleur, soupape, mousqueton, enveloppe, ventilateur
- Perte importante d'air chaud
- Interaction avec services de navigation aérienne qui a mis ou aurait pu mettre en danger les personnes ou le matériel
- Non-respect de l'espace aérien
- Tout évènement entraînant un appel d'urgence
- Incendie, fumée, émanation toxique à bord
- Chute d'une personne hors de la nacelle
- Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer une tâche
- Mancœuvre involontaire ayant soulevé ou traîné un membre d'équipage, avec pour conséquence de le blesser ou de le tuer
- Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, qui a mis ou aurait pu mettre en danger les personnes ou le matériel
- Interférence avec armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, laser, drones, etc.
- Mauvaises conditions météo imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger les personnes ou le matériel

Le rapport (« Compte-rendu d'évènement de sécurité ») doit être rédigé sur le formulaire CRESMANA\_V01022016 ([https://www.osac.aero/formulaires/CRESMANA\\_V01022016.pdf](https://www.osac.aero/formulaires/CRESMANA_V01022016.pdf)) (voir Annexe IX.)

### A.10.3 Procédures de report d'évènements internes à l'exploitant

*Voir paragraphe A.2.4.4*

Les évènements qui ne sont pas cités en A.10.2 doivent être notifiés en interne au Cadre Responsable, oralement ou par écrit, selon leur importance.

Le cas échéant, ils peuvent être évoqués lors des réunions Pilotes et Équipiers.

## A.11 Règles de l'air

### A.11.1 Règles de vol à vue

Se référer au paragraphe 9.3.1

Le CDB respecte les règles de vol à vue.

### A.11.2 Application territoriale des règles de l'air

Le CDB respecte les règles de l'air. Il veille notamment à utiliser des cartes aéronautiques à jour, et à prendre connaissance des informations contenues dans les NOTAM du jour du vol.

### A.11.3 Procédures de communication, y compris les procédures en cas d'échec de communication

[https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP\\_25\\_APRL2019/Atlas-VAC/PDF\\_AIPparSSection/VAC/AD/AD-2.LFSB.pdf](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_25_APRL2019/Atlas-VAC/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/AD-2.LFSB.pdf)

L'Approche de Bâle-Mulhouse (LFSB) est joignable sur 130.9 MHz (8,33 kHz obligatoire).

La tour de contrôle (TWR) de LFSB est joignable sur 118.300 MHz (8,33 kHz obligatoire).

Si besoin, la TWR peut être contactée au 03.89.90.26.41 ou 03.89.90.78.31.

### A.11.4 Système pour mesurer le temps pendant l'exploitation

Le CDB s'assure qu'il dispose à bord de deux moyens fiables lui indiquant l'heure juste (montres, GPS...).

### A.11.5 Signaux de détresse et d'urgence

#### A.11.5.1 APPEL RADIOPHONIQUE

En cas de menace d'un danger grave et imminent nécessitant assistance, les messages de détresse doivent être émis sur la fréquence **121,500 MHz** (8,33 kHz NON obligatoire).

Exemple : « Mayday mayday mayday, montgolfière Fox Hotel Alpha Fox Charlie, enveloppe déchirée suite collision, descente rapide non contrôlable à cinq nautiques Est de Belfort. »

#### A.11.5.2 APPEL TELEPHONIQUE

Le cas échéant, l'appel d'urgence peut être passé par téléphone portable au **191**.

L'appel (gratuit 😊) est pris en charge par les Centres de coordination et de sauvetage, placés sous le commandement opérationnel de l'Armée de l'air, avec pour mission de rechercher les aéronefs en détresse et d'en secourir les occupants, ainsi que de participer à des missions d'assistance en vol.

## **Partie B    BALLONS**

## B.1 Performances et limitations

### BOP.BAS.200

Dans tous les cas, le CDB est responsable de respecter strictement les limitations explicitées dans le manuel de vol du ballon qu'il pilote, notamment météorologiques, d'état du ballon et de charge embarquée en fonction de la température, que ce soit avant le décollage ou en vol.

Au-delà de ces limitations propres à chaque modèle, le CAFC a fixé les conditions maximales suivantes à la réalisation de vols commerciaux :

#### B.1.1 Météo

- Vent moyen au sol inférieur à 10 kt
- Rafales au sol inférieures à 15 kt, au moment du décollage, et tout au long du vol
- Pas de risque de pluie
- Pas de risque d'orage
- Pas d'impact de foudre dans l'heure précédent le décollage dans un rayon de 200 km autour du terrain d'envol (<http://map.blitzortung.org/#6.44/47.894/6.839>).

#### B.1.2 État du ballon

- Aucun défaut observé sur l'enveloppe, les câbles, les fixations et le système de soupape, qui pourrait impacter les conditions de pilotage ou se dégrader en cours de vol
- Courbe de charge respectée, en considérant la valeur maximale entre la température prévue au moment estimé du décollage et celle au moment estimé de l'atterrissement

#### B.1.3 Pression carburant

Les aiguilles des manomètres des deux brûleurs doivent « dans le vert ».

#### B.1.4 Carburant embarqué au décollage

Le décollage est effectué avec au minimum 3 cylindres pleins (purge qui « crache »).

#### B.1.5 Performances

### BOP.BAS.210

Le CDB n'exploite le ballon que si les performances de ce dernier permettent la réalisation correcte du vol en regard de la sécurité et de la réglementation.

## B.2 Procédures normales

### B.2.1 Mise en place

La mise en place a lieu 30 min avant l'heure de décollage prévue sur le terrain de décollage.

#### B.2.1.1 METEO

Le pilote effectue une avant-dernière confirmation visuelle de la météo :

- Absence de cumulonimbus
- Absence de thermique
- Absence de vent supérieur aux prévisions
- Absence de brouillard

En cas d'incertitude le CDB devra renoncer à la réalisation du vol commercial.

Le sens du vent est repéré grâce à un ballonnet. Le CDB choisit l'emplacement de départ sur le terrain fonction du sens du vent et de l'absence d'obstacle dans la ligne de décollage.

Le pilote, aidé des équipiers et des passagers qu'il guide, assemble la nacelle.

#### B.2.1.2 VISITE PREVOL DU BAS DE BALLOON

Le CDB, seul, effectue la visite prévol du bas de ballon :

- Vérification de la bonne fixation et du bon remplissage des bouteilles de gaz
- Validation présence extincteur 2 kg
- Couverture anti-feu
- Trousse de secours
- Corde de manœuvre
- Vérification de la bonne fixation
- Essai du brûleur

#### B.2.1.3 GONFLAGE A FROID

Après l'installation de la nacelle, celle-ci est couchée sur le flanc, côté arrière en haut. Le CDB relie le ballon à la nacelle au moyen des câbles en se référant au manuel de vol du constructeur.

Un équipier positionne la voiture suiveuse en amont du ballon. Le CDB fixe le largueur au point d'accroche du véhicule.

Le CDB et les équipiers déballent le ballon puis l'étaillent au sol. Le CDB positionne le ventilateur en vue du gonflage à l'air froid. Si l'herbe est mouillée, le CDB peut choisir de déballer le ballon tout en ventilant.

Le CDB fournit des gants aux passagers, s'assure que leur tenue vestimentaire est correcte (notamment pas d'écharpe) et leur explique comment maintenir la bouche du ballon ouverte pendant la ventilation.

Avant le gonflage à froid, le CDB s'assure du bon respect des rôles : passagers à la bouche du ballon, équipier à la soupape, puis il entame le gonflage à froid et la fermeture de la soupape, qu'il peut effectuer seul ou aidé par un équipier.

### B.2.2 Briefing des passagers

Au plus tard à l'embarquement, le CDB présente aux passagers :

- L'aérostat à bord duquel ils vont voler
- La procédure d'embarquement et les consignes de sécurité pour le vol
- Les consignes de sécurité pour l'atterrissement et le débarquement

Les thèmes suivants sont nécessairement détaillés :

- Interdiction de fumer

- Chauffe du ballon (passagers à côté de la nacelle)
- Installation dans la nacelle des passagers
- Consignes de comportement et de positionnement des passagers pendant le vol et à l'atterrissement
- Vérification de la compréhension des consignes

### B.2.3 Chauffe

Avant la chauffe, le CDB effectue un contrôle de l'aérostat au sol :

- Intégrité de l'enveloppe (tissus, sangles, suspentes et cordes)
- Absences de nœuds dans les cordes
- Fusible présent
- Liaisons enveloppe / nacelle et nacelle / véhicule
- Position du ventilateur près de la nacelle

Le CDB prévient l'équipier à la corde de couronne qu'il va chauffer.

Il commence par de brefs coups de brûleurs espacés, qu'il allonge lors de la montée du ballon au-dessus de la nacelle.

### B.2.4 Vérifications avant décollage

- Allumage du second brûleur
- Contrôle visuel de l'enveloppe « prête à voler »
- Contrôle des mousquetons de liaison enveloppe/nacelle
- Attacher et vérifier le bon cheminement des cordes de soupape et de couronne
- Essai soupape
- Mettre en place et mettre en route les instruments
- Accueillir les passagers à bord
- Rappeler les consignes de comportement et de sécurité à bord
- Réaliser l'essai radio avec l'équipier

### B.2.5 Décision de vol

Le CDB effectue un dernier contrôle visuel de la météo.

Quelle que soit l'organisation, le CDB reste le seul responsable de la décision de vol.

### B.2.6 Procédure de changement de cylindre en vol

- Fermer le robinet de la bouteille vide
- Purger le flexible d'alimentation
- Débrancher le flexible de la bouteille vide
- Rebrancher le flexible sur une bouteille pleine
- Vérifier immédiatement son bon fonctionnement par de brefs allumages du brûleur

### B.2.7 Atterrissage

Le CDB choisit le terrain d'atterrissement en fonction des critères suivants, explicités par ordre décroissant d'importance :

- Sécurité des occupants de la nacelle et des personnes au sol (pas de lignes électrique ou téléphonique, pas d'obstacles, pas d'animaux agressifs) ;
- Sécurité de l'aéronef et respect des matériels au sol (terrain compris, cultures et élevage) ;
- Accessibilité pour le véhicule de récupération, terrain ouvert ;
- Confort.

Le CDB rappelle aux passagers la position qu'ils doivent adopter pour l'atterrissement et s'assure qu'ils ont bien compris.

Le CDB éteint les veilleuses du brûleur avant le 1<sup>er</sup> contact avec le sol, ferme et purge les circuits gaz dès qu'il n'aura plus besoin d'utiliser le brûleur, avant d'affaler le ballon.

#### **B.2.8 Rangement de l'enveloppe**

Le CDB reste responsable des opérations jusqu'au rangement complet du ballon, retour du matériel à sa base et remplissage de gaz effectué pour l'ensemble des bouteilles entamées.

Il veille notamment à ce que l'enveloppe ne soit pas humide et à ce que les câbles ne soient pas pliés.

## B.3 Procédures anormales et d'urgence

### B.3.1 Fonte d'un fusible

Cesser immédiatement la chauffe et descendre normalement. Si nécessaire, entretenir la chauffe avec des petits à-coups de brûleur. Atterrir dès que possible.

Au sol, lire la température maximale d'enveloppe atteinte. Si la surchauffe est confirmée, procéder aux conditions d'inspection de maintenance requises. Sinon, remplacer le fusible.

### B.3.2 Panne de fonctionnement d'un des deux systèmes de gaz

- Passer immédiatement sur le deuxième circuit qui doit être branché sur une des bouteilles en permanence

### B.3.3 Incendie au sol

- Fermer l'alimentation en carburant
- Faire évacuer les passagers
- Utiliser l'extincteur pour éteindre le feu
- Ne pas redécoller
- En cas d'insuccès, s'éloigner rapidement pour prévenir tout risque d'explosion des réservoirs

### B.3.4 Incendie en vol

- Fermer l'alimentation en carburant
- Utiliser l'extincteur pour éteindre le feu
- Si incendie sur le circuit d'alimentation, le maintenir fermé et utiliser le second circuit en interconnectant si besoin est, les brûleurs
- Si incendie sur le brûleur, ne pas le réutiliser
- Atterrir dès que possible
- En cas d'insuccès essayer d'utiliser une couverture anti-incendie et si celle-ci n'est pas accessible le sac de l'enveloppe pour étouffer le feu
- Se préparer à un atterrissage rapide

### B.3.5 Fuite de gaz au sol

- Fermer l'alimentation en carburant
- Fermer les veilleuses
- Purger les tuyaux
- Ne pas décoller

### B.3.6 Fuite de gaz en vol

- Fermer l'alimentation en carburant
- Si fuite sur le circuit d'alimentation carburant, maintenir le circuit fermé et utiliser le second circuit en interconnectant si besoin est, les brûleurs
- Si fuite sur un des brûleurs, maintenir le circuit d'alimentation fermé. Purger le tuyau concerné. Ne plus utiliser ce brûleur.
- Dans tous les cas atterrir dès que possible

### B.3.7 Panne de brûleur

- Si mauvais fonctionnement d'une des vannes de commande, passer sur le deuxième circuit et utiliser l'autre vanne en prenant soin de bien fermer le premier
- Se poser dès que possible

### B.3.8 Extinctions des veilleuses

- La rallumer avec des allumettes ou un briquet que l'on aura toujours soin d'emporter avec soi

*B.3.8.1 EN CAS DE PANNE IRREMÉDIABLE*

- fermer l'alimentation de la veilleuse déficiente
- Dans le cas d'un brûleur équipé d'un système de brûleur silencieux, l'entrouvrir légèrement et l'utiliser comme veilleuse

*B.3.8.2 AUTRES CAS*

- Fermer le réservoir
- Ouvrir la vanne du brûleur en grand
- Laisser filtrer un peu de gaz en entrouvrant la vanne 1/4 de tour sur le cylindre et l'allumer
- Ouvrir la vanne 1/4 de tour à fond pour utiliser le brûleur
- Refermer partiellement la vanne 1/4 de tour pour arrêter la chauffe
- Voler à proximité du sol et atterrir dès que possible

**B.3.9 Blocage de vanne en position ouverte**

- Tenter de ramener le levier en position fermée
- Si la vanne reste ouverte, fermer le robinet de la bouteille alimentant le brûleur en défaut
- Passer sur le deuxième circuit et atterrir dès que possible

**B.3.10 Mauvais fonctionnement de la soupape de manœuvre**

- Si celle-ci demeurait partiellement ouverte, compenser immédiatement la perte d'air chaud en faisant fonctionner le système de chauffage en continu si nécessaire
- Atterrir dès que possible

**B.3.11 Mauvaise indication du niveau de carburant restant**

- Changer de réservoir (les tuyaux d'alimentation sont suffisamment longs pour être branchés sur n'importe quel réservoir.)
- En cas de doute, atterrir dès que possible

**B.3.12 Cas d'atterrissement rapide**

*B.3.12.1 VITESSE ELEVEE, MAIS INFÉRIEURE AUX LIMITES D'EMPLOI*

Quand, à cause du vent, la trajectoire d'approche est plus horizontale que verticale (« ça va traîner »), le CDB et les passagers se placent face à la trajectoire, jambes fléchies de manière à absorber le choc, et se tiennent aux poignées intérieures prévues à cet effet. Fermer les robinets de bouteilles (1/4 de tour) et veilleuses avant le contact avec le sol.

*B.3.12.2 VITESSE SUPERIEURE AUX LIMITES D'EMPLOI*

En rase campagne seulement, le CDB délesté le ballon d'un certain nombre de bouteilles, selon le besoin, ainsi que tout le matériel figurant à l'intérieur de la nacelle (corde de guidage, extincteur) et procéder comme en B.3.12.1.

**B.3.13 Contact avec lignes électriques**

- Demander aux passagers d'adopter la position d'atterrissement rapide sur la face de la nacelle la plus éloignée du contact des lignes
- Ouvrir la soupape pour perdre de l'altitude afin que ce soit l'enveloppe qui entre en contact avec les lignes électriques et non pas la nacelle
- Fermer les veilleuses
- Fermer les robinets de bouteilles
- Purger les tuyaux d'alimentation en gaz

#### *B.3.13.1 NACELLE EN CONTACT AVEC LE SOL*

- Faire évacuer en ne touchant aucune partie métallique et en sautant pour éviter un contact simultané entre le sol et le ballon par les passagers
- Veiller à ce que le délestage provoqué par l'évacuation ne fasse pas repartir le ballon en vol

#### *B.3.13.2 NACELLE SUSPENDUE EN L'AIR*

- Ne tenter aucune évacuation
- Veiller à ce que personne (dans la nacelle et au sol) ne touche les parties métalliques du ballon
- Attendre les secours spécialisés qui confirmeront que l'électricité est coupée

### **B.3.14 Dégradation de l'enveloppe en vol**

#### *B.3.14.1 TAUX DE CHUTE CONTROLABLE*

- Chauffer pour remplacer l'air chaud perdu dans la dégradation et maintenir un taux de chute maîtrisé
- Descendre à une altitude basse
- Atterrir dès que possible

#### *B.3.14.2 TAUX DE CHUTE INCONTROLABLE*

- Déconnecter la base du scoop afin de favoriser l'entrée d'air dans l'enveloppe
- Envisager de larguer tous les objets jetables à bord, y compris les bouteilles à carburant non essentielles, en prenant garde aux tiers au sol
- Demander aux passagers d'adopter la position d'atterrissement d'urgence (voir B.9.3.12)

### **B.3.15 Atterrissage dans un arbre**

Si la nacelle se pose dans un arbre sans toucher le sol, le CDB la sécurise en l'arrimant aux branches au moyen d'une corde.

Personne ne descend de la nacelle avant l'arrivée des secours.

## B.4 Préparation des vols

### B.4.1 Données et instructions nécessaires à la planification avant le vol et en vol

Opérations à réaliser la veille du vol pour les vols du matin ou au minimum 3 h avant le vol :

Actions	Personne en charge
<p>Vérifier la météo. Au minimum, analyser et conserver la météo officielle (prévisions, METAR, TAF, carte des fronts, radar) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="https://aviation.meteo.fr/login.php">https://aviation.meteo.fr/login.php</a></li> </ul> <p>Pour la compléter, d'autres sites peuvent être consultés, selon les préférences des pilotes.</p>	CDB
<p>Vérifier NOTAM, cartes AZBA et conditions de vols</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr">http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr</a></li> </ul>	
<p>Planifier le vol</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaissant la température prévue à l'heure de décollage et le poids des passagers, le pilote consulte la courbe de charge du constructeur pour vérifier que le vol se fera dans les limites de vol</li> <li>• Prévoir la quantité de gaz suffisante pour le vol</li> </ul> <p>Le gaz emporté autorise le passage d'obstacles (ville, forêts) et laisse à l'atterrissement une réserve de gaz confortable. Pour cela, les vols commerciaux du CAFC s'effectuent avec 4 bouteilles pleines au départ, 3 bouteilles pleines au décollage. L'atterrissement est entrepris avec au moins une bouteille pleine.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec les éléments Météo, il choisit le terrain de décollage, en déduit avec la direction du vent et le cap, le secteur possible d'atterrissement.</li> <li>• Sur la carte aéronautique au 1/500 000 il vérifie les zones concernées par le vol</li> <li>• Sur la carte IGN 1/100 000 ou 1/25 000, il vérifie, en fonction du vent prévu, la possibilité du survoler une forêt ou une ville et de se poser avec 30 minutes de vol en sécurité</li> </ul>	
<p>Vérifier le matériel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montgolfière chargée dans la remorque</li> <li>• Équipement complet</li> <li>• Cylindres prévus pour le vol chargés et pleins</li> <li>• Essence dans le ventilateur</li> <li>• Équipement électrique (radio/transpondeur/GPS/...) chargé et dans le sac pilote.</li> </ul>	CDB
<p>Vérifier les documents administratifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurance, et papiers en règle et à jour.</li> <li>• Papiers du ballon et papier de la remorque.</li> <li>• Fiche de vol prête</li> </ul>	CDB
<p>Vérification humaine</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner rendez-vous et instructions de tenue vestimentaire aux passagers</li> <li>• Donner rendez-vous à l'équipe au sol.</li> </ul>	CDB

### B.4.2 Quantité de gaz

La quantité de gaz propane embarquée à bord de la montgolfière doit permettre d'effectuer un vol d'environ 1 heure + minimum 30 mm de marge de sécurité.

Pour les 4 ballons du CAFC, cela se simplifie par l'emport des 4 bouteilles pleines attribuées au ballon. Ainsi une bouteille est utilisée pour le gonflement, 3 bouteilles pleines restent disponibles pour le vol. Le CDB s'assurera que les 4 bouteilles sont pleines, à l'assemblage de la nacelle, et rangera le ballon après vol avec ses 4 bouteilles pleines.

## B.5 Masse

### *BOP.BAS.205*

#### **B.5.1 Courbe de charge**

Avant chaque vol, le CDB réalisera le devis de charge tel que défini au chapitre 13 : Limitations. Voir courbes de charges des ballons du CAFC en annexes.

#### **B.5.2 Pesée**

Les courbes de charges des ballons du CAFC fournies par le CAFC prennent en compte le poids à vide du ballon, comme défini par le RDMN et indiqué dans le carnet de route du ballon.

#### **B.5.3 Calcul de la masse totale des occupants du ballon**

Sont pris en compte :

- le poids indiqué par chaque occupant auquel on ajoute 4 kg de vêtements ;
- le poids réel des sacs embarqués.

## B.6 Chargement

### B.6.1 Effets personnels

Les sacs et effets personnels ne doivent pas masquer les jauges, ne doivent pas entraver les déplacements dans la nacelle ni la manipulation des commandes, et ne doivent pas constituer des projectiles en cas d'atterrissement rude.

## B.7 Équipement minimal

### B.7.1 Équipement nécessaire au vol

*BOP.BAS.300 / BOP.BAS.305*

#### B.7.1.1 MATERIEL OBLIGATOIRE

Un vol ne peut être réalisé si un équipement nécessaire n'est pas présent à bord ou s'il est défaillant. Les instruments de secours doivent permettre une utilisation immédiate.

#### B.7.1.2 MATERIEL ABSENT DE LA LISTE

Un équipement présent à bord, mais ne figurant pas sur la liste du matériel obligatoire, ne doit pas avoir d'incidence sur la navigabilité du ballon, même en cas de panne ou de défaillance.

### B.7.2 Liste de l'équipement nécessaire à bord

*BOP.BAS.315 / BOP.BAS.330 / BOP.BAS.335 / BOP.BAS.350 / BOP.BAS.355*

- Jauge de propane sur chaque cylindre
- Fusible dans l'enveloppe
- Extincteur à poudre 2 kg classe ABC
- Couverture anti-feu
- Altimètre-variomètre
- Boussole ou GPS
- Montre
- Outilage composé d'une clé multiprise adaptée à la tuyauterie
- Une source d'allumage autre que celui des brûleurs (stricker, briquet, allumettes, allume-gaz)
- Corde ou sangle de manœuvre d'une longueur minimale de 25 m
- Gants de protection pour chaque membre d'équipage et le pilote
- Trousse de premiers secours
- Radio VHF, dès lors que le vol s'effectue en espace contrôlé

## B.8 Procédures d'évacuation d'urgence

### B.8.1 Au sol

Si un évènement (par ex. incendie) se déclare alors que le ballon est au sol, le CDB s'assure que le ballon n'est pas en pesée, soupape le cas échéant, et fait évacuer les passagers dans la direction opposée au vent.

### B.8.2 En l'air

En l'air, personne ne doit sauter de la nacelle avant d'être au sol. Le CDB veille à ce que les passagers restent à bord.

### B.8.3 Citerne de gaz

En cas d'incendie de la citerne de gaz, les personnes doivent s'en éloigner d'une centaine de mètres, si possible sur le parking du local, côté Foussemagne, ou au vent de la citerne.

## **Partie C    SITES D'EXPLOITATION**

## **C.1 Description des sites d'exploitation, limitations de performance, procédures d'utilisation**

Le CAFC dispose des plateformes de décollages suivantes :

### **C.1.1 Aéroparc de Fontaine**

Décollage sur le pré fauché ou sur la piste quand le pré n'est pas fauché.

Exploitant du terrain : Conseil Général du Territoire de Belfort

Voir Annexe VII.

### **C.1.2 Bavilliers ZA 97 (autorisation de Vols Passion)**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : France Chalot

47°37'10"N 6°49'20"E

Voir Annexe XIII

### **C.1.3 Bavilliers ZA 120 (autorisation de Vols Passion)**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : France Chalot

47°37'06"N 6°49'22"E

Voir Annexe XIII

### **C.1.4 Pérouse 108 (autorisation de Vols Passion)**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : Gilbert Scheliquet

47°38'18"N 6°54'07"E

Voir Annexe XIV

### **C.1.5 Pérouse 109 (autorisation de Vols Passion)**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : Monique Thiebault

47°38'18"N 6°54'07"E

Voir Annexe XIV

### **C.1.6 Bessoncourt est**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : Éric Sibre

47°38'46"N 6°56'23"E

Voir Annexe VII

### **C.1.7 Meroux**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : Michel Perrin

47°36'05"N 6°52'03"E

Voir Annexe XV

**C.1.8 Mandrevillars**

Décollage sur terrain fauché.

Propriétaire du terrain : Étienne Tournier

47°36'59"N 6°46'22"E

Voir Annexe XVII

**C.1.9 Châlonvillars (autorisation de Ballooning Adventures)**

Décollage sur terrain fauché.

47°37'39"N 6°47'14"E

Propriétaire du terrain : Étienne Tournier

Voir Annexe XIX

## **Partie D FORMATIONS**

## D.1 Contenu des programmes de formation et de contrôle des programmes

### D.1.1 Pilotes

#### D.1.1.1 FORMATIONS OBLIGATOIRES

##### *Rappels réglementaires séminaire DSAC-NE 6 novembre 2020*

Les CDB réalisant des vols commerciaux doivent suivre les formations suivantes :

Licence et qualifications	Conditions
Licence pilote ballon	<p>Formation initiale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 16 ans minimum</li> <li>- Formation dans un ATO ou un DTO : <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ partie théorique</li> <li>☒ 16 hdv, dont au moins : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12 h d'instruction en double</li> <li>- 10 gonflements et 20 décollages et atterrissages</li> <li>- 1 vol solo sous supervision d'au moins 30 min</li> </ul> </li> <li>- 1 contrôle des compétences théoriques</li> <li>- 1 contrôle des compétences en vol</li> </ul> </li> </ul>
	<p>Expérience récente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soit :</li> <li>- 6 hdv en tant que CDB (dont 10 décollages et atterrissages) / 24 mois, et</li> <li>- 1 vol d'entraînement avec un FI / 48 mois</li> </ul> <p>Soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 contrôle avec un FE / 24 mois</li> </ul> <p>En plus, pour les pilotes qui volent sur plusieurs classes : minimum 3 hdv sur chaque classe / 24 mois</p>

Licence et qualifications	Conditions
Qualification vol commercial	<p>Formation initiale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 18 ans minimum</li> <li>- 50 hdv en tant que CDB (dont 50 décollages et atterrissages)</li> <li>- 1 contrôle avec un FE</li> </ul> <p>Dans les 180 jours :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 vols en tant que CDB dont au moins 1 sur la classe pertinente, <u>OU</u></li> <li>- 1 vol sous la supervision d'un FI</li> </ul>
	<p>ET</p> <p>Dans les 24 mois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 contrôle avec un FE sur la classe pertinente, <u>OU</u></li> <li>- 1 cours de perfectionnement chez un ATO ou un DTO dont au moins 6 h de théorie et 1 vol sur la classe pertinente avec un FI</li> </ul> <p>Pour conserver les priviléges de la qualification dans plusieurs classes de ballon, le pilote doit valider les prérequis ci-dessus (24 mois) pour chacune des classes concernées.</p> <p>De plus pour les ballons à air chaud, l'un des deux vols à valider dans les 24 mois (avec FE ou avec FI) doit être effectué sur le groupe correspondant à l'activité commerciale.</p>

Formation, contrôle ou expérience récente			Commentaires	Qui ?	Validité	
<b>ECP *</b> Entraînements et Contrôles Périodiques	<b>Formation au maintien des compétences</b>	au sol	- pas d'autoformation	Pilotes	<b>2 ans</b>	
		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			
<b>Contrôle de compétences</b>		- par un FE - la partie « procédures anormales et d'urgence » peut être effectuée dans une nacelle au sol				
<b>Entrainement aux premiers secours + utilisation de l'extincteur</b>		- 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	<b>3 ans</b>	

#### D.1.1.2 *CONTENU DES FORMATIONS*

Le DTO du CAFC organise des ECP à l'attention des pilotes, dont le contenu comprend :

- Législation
- Météo
- Procédures MANEX
- Manœuvres d'urgence
- Partage d'expérience

#### D.1.1.3 *CONTROLE DES PROGRAMMES DE FORMATION*

Les programmes sont contrôlés par un FE du DTO du CAFC ainsi que par le CR.

#### D.1.1.4 *SIMULATION EN VOL DE SITUATIONS OCCASIONNELLES*

##### *BOP.BAS.160*

Il est interdit de simuler une situation d'urgence lors d'un vol commercial. De telles simulations peuvent avoir lieu d'un vol de formation ou loisir, à condition que les passagers aient été prévenus avant le vol et qu'ils aient donné leur accord.

### D.1.2 *Équipiers*

#### D.1.2.1 *ÉQUIPIERS REGULIERS*

En plus de l'expérience acquise sur le terrain lors des vols, le DTO du CAFC organise chaque année une formation à destination des équipiers réguliers. Au programme : manœuvres, sécurité, Plan d'Intervention d'Urgence.

#### D.1.2.2 *ÉQUIPIERS OCCASIONNELS*

Le CDB forme les équipiers occasionnels sur le terrain, en leur expliquant leur tâche, les points de sécurité auxquels faire attention, et en s'assurant qu'ils aient bien compris.

# ANNEXES

## Annexe I. MATRICE DE CONFORMITE DU CAFC

MATRICE DE CONFORMITÉ			
Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité	Paragraphe
GÉNÉRALITÉS			
Autorité compétente	BOP.BAS.005	Sous l'autorité de la DGAC	A.2.1.1
Responsabilités de l'exploitant	BOP.ADD.005	Définition de l'organisation du CAFC	A.2.1, A.2.2, A.2.3
Moyens de conformité	BOP.BAS.010 BOP.ADD.010	Contrôle de conformité - Révision du Manex - Définition de l'organisation du CAFC	A.1.1, A.2.1, A.2.2, A.2.3, A.5.5
Accès à l'activité	BOP.ADD.015	Vol d'initiation	A.2.5
Constatations	BOP.ADD.020	Process de reporting établi	A.2.4.4, A.4.1.9, A.5.6
Réaction immédiate à un problème de sécurité	BOP.BAS.020	Remontée des informations au CR qui transmet aux autorités compétences.	A.2.4.4,
Compte rendu d'évènements	BOP.ADD.025	Rapport écrit du CDB vers le CR qui transmet aux autorités compétentes.	A.2.4, A.5.4.4, A.10, A.4.1.9,
Vol d'initiation	BOP.BAS.015	Sécurité supervisée par le CR	A.2.5
GESTION			
Système de gestion	BOP.ADD.030	Défini dans le MANEX	A2, A.4, A.5
Activités sous-traitées	BOP.ADD.035	Sans objet	
Exigences en termes de personnel	BOP.ADD.040	Description des rôles et responsabilités	A.4, A.5,
Exigences relatives aux installations	BOP.ADD.045	Plateformes homologuées pour décollage des vols commerciaux	A.8.1.2, C.1
DÉCLARATION			
Déclaration	BOP.ADD.100	déclaration initiale	A.1.1
Changements dans la déclaration et cessation d'activité commerciale	BOP.ADD.105	Déclaration de nouveaux aéronefs	A.1.1
NAVIGABILITÉ			
Navigabilité	BOP.ADD.110	gérée par RDMN	A.2.2.7
LOCATION OU AFFRÈTEMENT			
Location ou affrètement	BOP.ADD.115	L'exploitant tiers dispose d'un MANEX et est à jour de ses obligations.	A.2.1.1

MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS			
Manuel d'exploitation – généralités	BOP.ADD.200		A.1
Archivage	BOP.ADD.205	Pilotes et CR veillent à la conservation des documents pendant les durées nécessaires.	A.1.1, A.4.2
Documents, manuels et informations devant se trouver à bord	BOP.BAS.050 BOP.ADD.435	Les pilotes veillent à respecter le chapitre A.8.2. Documents disponibles en ligne.	A.8.2
Carnet de route	BOP.BAS.065	Rempli et disponible	A.9.1.9
ÉQUIPAGE DE CONDUITE			
Composition de l'équipage de conduite	BOP.ADD.300	CdB uniquement	A..2.3.1
Désignation du pilote/commandant de bord	BOP.BAS.025 BOP.ADD.305	Le nom du CDB figure dans le dossier de vol.	A.2.3.3
Fourniture de formations	BOP.ADD.310	Formations internes des équipiers. Formations des pilotes par le DTO du CAFC.	A.3.2, D.1.1, D.1.2
Formation de maintien des compétences et contrôle	BOP.ADD.315	Formations des pilotes par le DTO du CAFC.	D.1.1
Responsabilités du pilote commandant de bord	BOP.BAS.030 BOP.ADD.400	Explicitées et revues lors des formations	A.2.4
Autorité du pilote commandant de bord	BOP.BAS.035 BOP.ADD.405	Explicitées et revues lors des formations	A.2.4
Responsabilités de l'équipage	BOP.BAS.040	Explicitées et revues lors des formations	A.2.3.4, A.9.1
Conformité aux lois, règlements et procédures	BOP.BAS.045	Contrôle de conformité - Révision du Manex - contrôle des licences et certificats médicaux	A.4, A.5.5
Membre d'équipage supplémentaire	BOP.ADD.410	Sans objet	
Aptitude physique liée à la plongée en eau profonde et au don de sang	BOP.ADD.415	Sans objet	
Langue commune	BOP.BAS.030 BOP.ADD.420	Français	A.4.1.10
Substances psychoactives	BOP.ADD.425	Règles explicitées - Autocontrôle, rappels réguliers	A.2.4.5, A.6
Mise en danger	BOP.ADD.430	Sous le contrôle du CDB	A.2.4.3
Transport de marchandises dangereuses	BOP.BAS.055 BOP.ADD.440	Non autorisé.	A.9
Largage de marchandises dangereuses	BOP.BAS.060	Largage bouteilles de gaz en cas d'urgence	B.3.12.2
Sites d'exploitation	BOP.BAS.100	Les décollages se font depuis les plateformes citées en C.1	C.1
Procédures antibruit	BOP.BAS.105	Utilisation du "brûleur à vaches"	A.8.4.8
Carburant et lest, et préparation	BOP.BAS.110 BOP.ADD.500	Politique de gestion du gaz définie	A.8.1.5

Informations de sécurité	BOP.BAS.115	Plaquette + briefing par le CDB	A.2.4.1, A.8.4.6, B.2.2
Transport de certaines catégories de passagers	BOP.BAS.120 BOP.ADD.505	Sans objet	
Soumission aux exigences de plan de vol	BOP.BAS.125	Sans objet	
Préparation du vol	BOP.BAS.130	Sous la responsabilité exclusive du CDB	A.8.1, B.4, B.5
Interdiction de fumer	BOP.BAS.135	Plaquette + briefing par le CDB	B.2.2
Transport et utilisation d'armes	BOP.BAS.140	Non autorisé - sous le contrôle du CDB avec le support de l'équipier	A.9
Conditions météorologiques	BOP.BAS.145	Limites opérationnelles et préparation du vol par le CDB.	A.8.1
Conditions de décollage	BOP.BAS.150	Limites opérationnelles et préparation du vol	A.8.1
Conditions d'approche et d'atterrissement	BOP.BAS.155	Formation des CDB	A.8.4.5 A.8.4.7 B.2.7, B.3.12
Simulation en vol de situations occasionnelles	BOP.BAS.160	Formation des CDB	D.1.1.4
Gestion en vol du carburant	BOP.BAS.165	Formation des CDB	A.8.4.4 B.4.1, B.4.2, A.8.1.5
Avitaillement avec des passagers à bord	BOP.BAS.170	Sans objet. Le plein de carburant s'effectue nacelle vide.	
Système de retenue du pilote	BOP.BAS.175	Sans objet, aucun ballon n'est équipé de ventaux de rotation.	
Utilisation d'oxygène de subsistance	BOP.BAS.180	Sans objet, pas de vols commerciaux en haute altitude.	
Limites d'exploitation de nuit	BOP.BAS.185	Sans objet, pas de vols commerciaux de nuit.	
Opérations spécialisées – Étude de risques et liste de vérification	BOP.BAS.190	Sans objet - Pas d'OP spécialisées au CAFC	
Opérations spécialisées – Procédures d'exploitation standard	BOP.ADD.510	Sans objet - Pas d'OP spécialisées au CAFC	
<b>PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES</b>			
Limitations opérationnelles	BOP.BAS.200	Limites génériques CAFC, limites constructeur pour chaque ballon, courbes de charge. Formation du CDB.	B.1
Pesée	BOP.BAS.205	RDMN	B.5.2

Performances — généralités	BOP.BAS.210	Attention du pilote	B.1.5
Système pour déterminer la masse	BOP.ADD.600	Courbes de charge à disposition du CDB	A.8.1.6, B.5.1, B.5.3
<b>INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENTS</b>			
Instruments et équipements — généralités	BOP.BAS.300	Formation du CDB	B.7.1
Équipements minimaux pour le vol	BOP.BAS.305	Formation du CDB	B.7.1
Instruments de vol et de navigation et équipements	BOP.BAS.315	Formation du CDB	B.7.2
Trousse de premiers secours	BOP.BAS.330	Fait partie de l'équipement standard de la nacelle	B.7.2
Extincteurs à main	BOP.BAS.335	Extincteur 2kg poudre ABC, tel qu'exigé par la réglementation	B.7.2
Matériel divers	BOP.BAS.350	Gants, allume-gaz, jauge de gaz sur les cylindres, couverture anti-feu, sangle de manœuvre	B.7.2
Matériel de radiocommunication	BOP.BAS.355	Radio VHF homologuée, dès lors que le vol s'effectue en espace aérien contrôlé ou à plusieurs ballons	B.8
Transpondeur	BOP.BAS.360	Sans objet - pas d'utilisation de transpondeur sur les ballons du CAFC - Le CDB s'assure qu'il ne vole qu'en espace ne nécessitant pas de transpondeur	

## Annexe II. DECLARATION D'EXPLOITATION



Ministère chargé  
de l'aviation civile

## DECLARATION D'EXPLOITATION DECLARATION OF OPERATION

N° R5-BOP-F1 - V2

selon les dispositions du règlement (EU) n°2018/395 sur les exploitations de ballons  
as per the provisions of EU regulation n°2018/395 on operations of balloons

Modèle établi selon l'appendice de l'annexe II du règlement (EU) n°2018/395

Template drawn up according to appendix of annex II of EU regulation n°2018/395

Déclaration initiale (initial declaration)  Déclaration suite à modification (declaration following modifications)

### 1. L'exploitant (The operator)

Nom : Name	Club Aérostatique de Franche-Comté
Lieu où l'exploitant a son établissement principal : Place where the operator has its principal place of business	24 rue des Vosges, 90150 Foussemagne
Nom et coordonnées du dirigeant responsable (adresse email et n° téléphone) : Name and contact details of the accountable manager (email address and phone number)	Sylvain SAILLER, secretariat@aerostatiquefc.fr, 0631168470

### 2. L'exploitation des ballons (Balloon operations)

Date de début de l'exploitation / date de mise en application de la modification de l'exploitation commerciale existante : 14/09/2021

Start date of operations / date of effect of the modification of the existing commercial operation

Informations sur le(s) ballon(s) utilisé(s), l'exploitation commerciale et la gestion du maintien de navigabilité<sup>1</sup>  
Information on the balloon(s) used, commercial operation and continuing airworthiness management<sup>1</sup>

Numéro de série du ballon Balloon MSN	Type ballon Balloon type	Immatriculation Registration	Base principale Main base	Type(s) d'exploitation(s) <sup>2</sup> Type(s) of operation(s) <sup>2</sup>	Organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité <sup>3</sup> Continuing airworthiness management organisation
Voir annexe p.3					

Le cas échéant, liste des AltMoC avec références aux AMC associés (annexe de la présente déclaration).

Where appropriate, list of alternative means of compliance with the references of the AMCs they replace (enclose with the declaration).

### 3. Déclarations de conformité (cocher les cases) (Declarations of compliance (tick the boxes))

- L'exploitant satisfait, et continuera de satisfaire, aux exigences essentielles fixées à l'Annexe IV du règlement (CE) n°216/2008 et aux exigences du règlement (UE) 2018/395.  
En particulier, l'exploitant réalise ses activités commerciales conformément aux exigences suivantes fixées à la sous-partie ADD de l'Annexe II du règlement (UE) 2018/395.  
The operator meets, and will continue to meet, with the essential requirements set out in Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and with the requirements of Regulation (EU) 2018/395.  
In particular, the operator shall carry out its commercial activities in accordance with the following requirements laid down in Subpart ADD of Annex II to Regulation (EU) 2018/395.
- La documentation relative au système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, satisfait aux exigences de la sous-partie ADD et tous les vols seront effectués conformément aux dispositions du manuel d'exploitation comme exigé au point BOP.ADD.005(b) de la sous-partie ADD.  
The management system documentation, including the operations manual, shall meet the requirements of Subpart ADD and

all flights shall be conducted in accordance with the provisions of the operations manual as required by point BOP.ADD.005(b) of Subpart ADD.	
<input checked="" type="checkbox"/> Tous les ballons exploités possèdent d'un certificat de navigabilité délivré conformément au règlement (UE) n° 748/2012 ou satisfont aux exigences spécifiques de navigabilité applicables aux ballons immatriculés dans un pays tiers et faisant l'objet d'un contrat de location avec équipage ou d'un contrat de location coque nue, conformément aux points BOP.ADD.110 et BOP.ADD.115(b) et (c) de la sous-partie ADD. <i>All balloons operated have a certificate of airworthiness issued in accordance with Regulation (EU) No 748/2012 or meet the specific airworthiness requirements applicable to balloons registered in a third country and subject to a wet lease agreement or a dry lease agreement, as required by points BOP.ADD.110 and BOP.ADD.115(b) and (c) of Subpart ADD.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence et de qualifications délivrées ou acceptées conformément à l'annexe I du règlement (UE) no 1178/2011, comme l'exige le point BOP.ADD.300 (c) de la sous-partie ADD. <i>All flight crew members hold a license and ratings, issued or accepted in accordance with Annex I to Regulation (EU) No 1178/2011, as required by point BOP.ADD.300(c) of Subpart ADD.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> L'exploitant informe l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n°216/2008 et des exigences du règlement (UE) 2018/395 tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente au moyen de la présente déclaration ainsi que de toute modification des informations figurant dans la présente déclaration et des listes des AltMoC jointes à la présente déclaration, conformément au point BOP.ADD.105 (a) de la sous-partie ADD. <i>The operator shall inform the competent authority of any change in his situation which affects compliance with the essential requirements set out in Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008 and the requirements of Regulation (EU) 2018/395 as declared to the competent authority through this declaration and any change in the information and lists of AltMoC attached to this declaration, in accordance with point BOP.ADD.105(a) of Subpart ADD.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> L'exploitant confirme que toutes les informations incluses dans la présente déclaration, y compris ses annexes, sont complètes et correctes. <i>The operator confirms that all information included in this declaration, including its annexes, is complete and correct.</i>	

#### 4. Signature de l'exploitant (Operator's signature)

A : Foussemagne Le : 13/09/2021 (JJ/MM/AAAA)	Nom et signature du dirigeant responsable : <i>Name and signature of the accountable manager</i>	
-------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

<p>1. Si il n'y a pas assez d'espace pour énumérer les informations dans l'espace du tableau, les informations peuvent être listées dans une annexe distincte. L'annexe doit être datée et signée.  <i>If there is not enough space in the table to list all the information, it can be provided in a separate annex. The annex must be dated and signed.</i></p> <p>2. « Type(s) d'exploitation(s) » se réfère à des exploitations réalisées avec ce ballon, tels que :  - les exploitations de transport commercial, ou  - les exploitations spécialisées commerciales : parachutage et chute libre, largage de deltaplane, vol lors de manifestations aériennes, compétitions, etc.  - les vols publicitaires ou les prises de vues cinématographiques ou télévisuelles, sont considérés comme des exploitations normales  <i>"Type(s) of operations(s)" refers to the operations performed with this aircraft, such as:  - commercial transport, or  - specialised operations (commercial): parachute operations, hang-gliding dropping, flying displays, competitions flight, etc.  - advertising flights, filming for cinema or television, shall be regarded as normal operations</i></p> <p>3. Les informations sur l'organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité doivent inclure le nom de l'organisme, son adresse et son numéro d'agrément.  <i>The information on the continuing airworthiness management organisation must include the name of the organisation, its address and its certification number.</i></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Annexe

Annexe : Informations sur les ballons utilisés par le Club Aérostatique de Franche-Comté

Numéro de série du ballon	Type ballon	Immatriculation	Base principale	Type(s) d'exploitation(s)	Organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité
GLX-1737	Galaxy 7	F-GLSV	Foussemagne	Commerciale	L'Atelier de la montgolfière (voir annexe)
619	Kubicek BB30Z	F-HCFC	Foussemagne	Commerciale	L'Atelier de la montgolfière (voir annexe)
11328	Cameron C80	F-HCAJ	Foussemagne	Commerciale	L'Atelier de la montgolfière (voir annexe)
247	NMA MA 30	F-HAFC	Foussemagne	Commerciale	L'Atelier de la montgolfière (voir annexe)
12217	Cameron Sport-90	F-HLCT	Laire	Commerciale	L'Atelier de la montgolfière (voir annexe)
117	Llopis MA 26	F-GTTA	Rixheim	Commerciale	Ballons Chaize (voir annexe)

13 septembre 2021



Annexe III. **CONTRAT DE MAINTENANCE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE F-HCFC, FHCAJ, F-GLSV, F-HAFC****CONTRAT DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE**

Partie M sous partie G

Entre

L'organisme de Gestion du maintien de la navigabilité (CAMO)

L'ATELIER

N° d'agrément : FR.MG.0261

6 rue Etienne Lenoir

51420 WITTRY LES REIMS

Et

Nom ou raison sociale et adresse du propriétaire/locataire

Club Aérostatique de Franche-Comté

BP 70024

90001 BELFORT Cedex

Immatriculation	Type d'aéronef	N° de série	Date d'entrée	Date de sortie	Programme d'entretien approuvé	Type d'activité (vol privé, travail aérien, école, SPO, NCC, NCO, lieu d'exploitation,...)
F-GLSV	Galaxy 7	GLX-1737	12/03/15		Galaxy dern. Ed.	
F-GPDP	Lindstrand 105 A	251	12/03/15	21/01/19	Lindstrand dern. Ed.	
F-HCAJ	Cameron C 80	11328	12/03/15		Cameron dern. Ed.	
F-HCFC	Kubicek BB30Z	619	12/03/15		Kubicek dern. Ed.	
F-HAFC	NMA MA 30	247	28/11/19		NMA dern. Ed.	

Le présent contrat est établi conformément au point M.A.201 de la partie M et à son appendice 1.

Par le présent contrat les deux parties s'engagent au respect des exigences de la Partie M et au respect des obligations du présent contrat.

Le propriétaire/locataire confie au CAMO, la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef listé ci dessus, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par l'autorité compétente de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, comme détaillé au point M1, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément au dit programme d'entretien dans un organisme d'entretien agréé.

Conformément au présent contrat, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives du présent contrat.

Le propriétaire/locataire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies au CAMO concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans approbation préalable du CAMO.

En cas de non-respect du présent contrat, du fait d'un quelconque des signataires, ce contrat est rendu caduc. Dans ce cas, le propriétaire/locataire est entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire s'engage à en informer les autorités compétentes de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, dans un délai de deux semaines.»

Fait à Witry les Reims le 28 novembre 2019

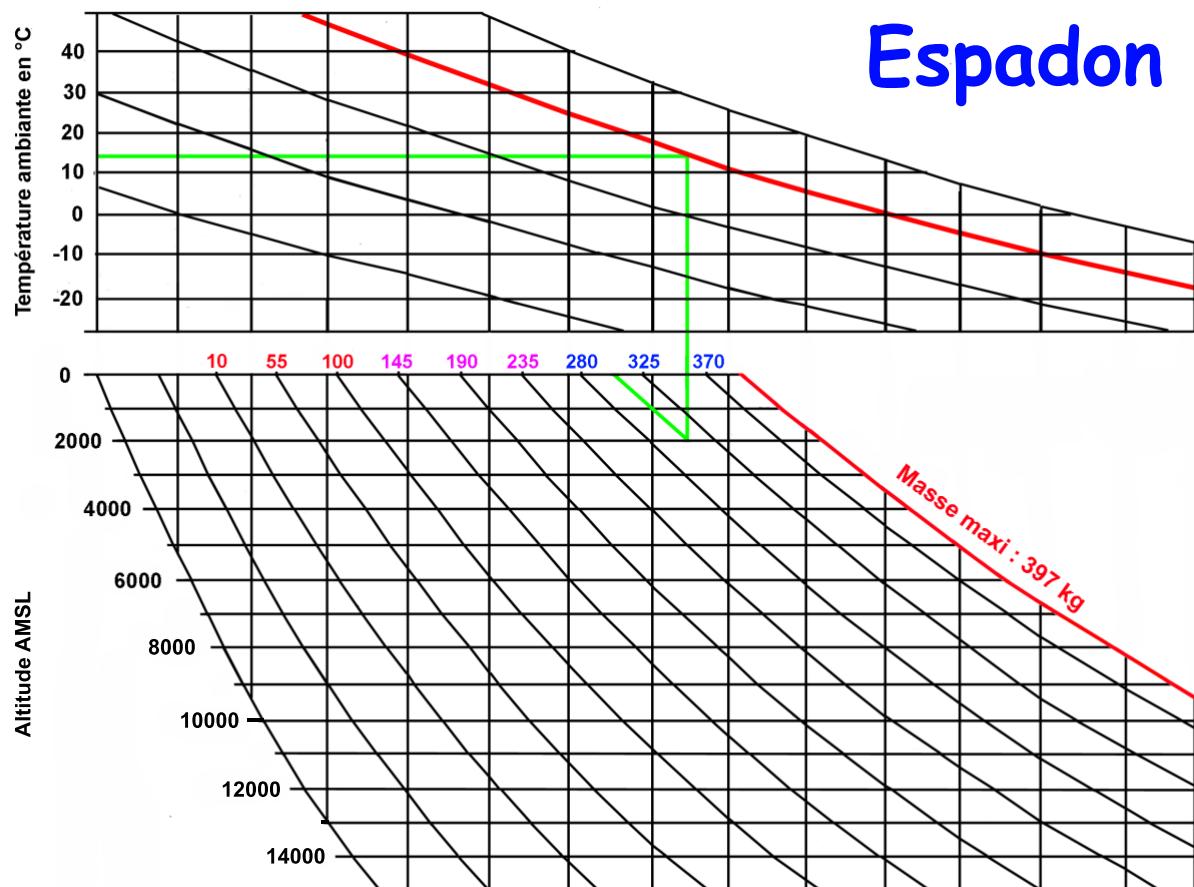
L'Atelier de la Montgolfière  
Jean Marie HUTTOIS  
Signature



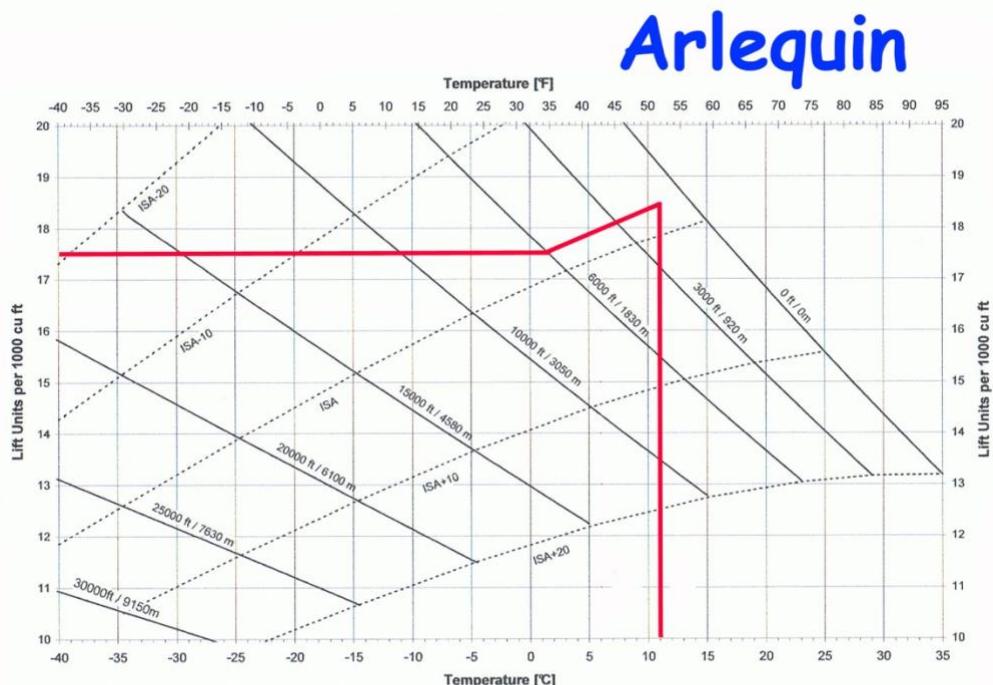
Le Président,  
Sylvain SAILLER  
Signature

Page 1

## Annexe IV. COURBE DE CHARGE DU BALLON « ESPADON » F-GLSV



## Annexe V. COURBE DE CHARGE DU BALLON « ARLEQUIN » F-HCFC

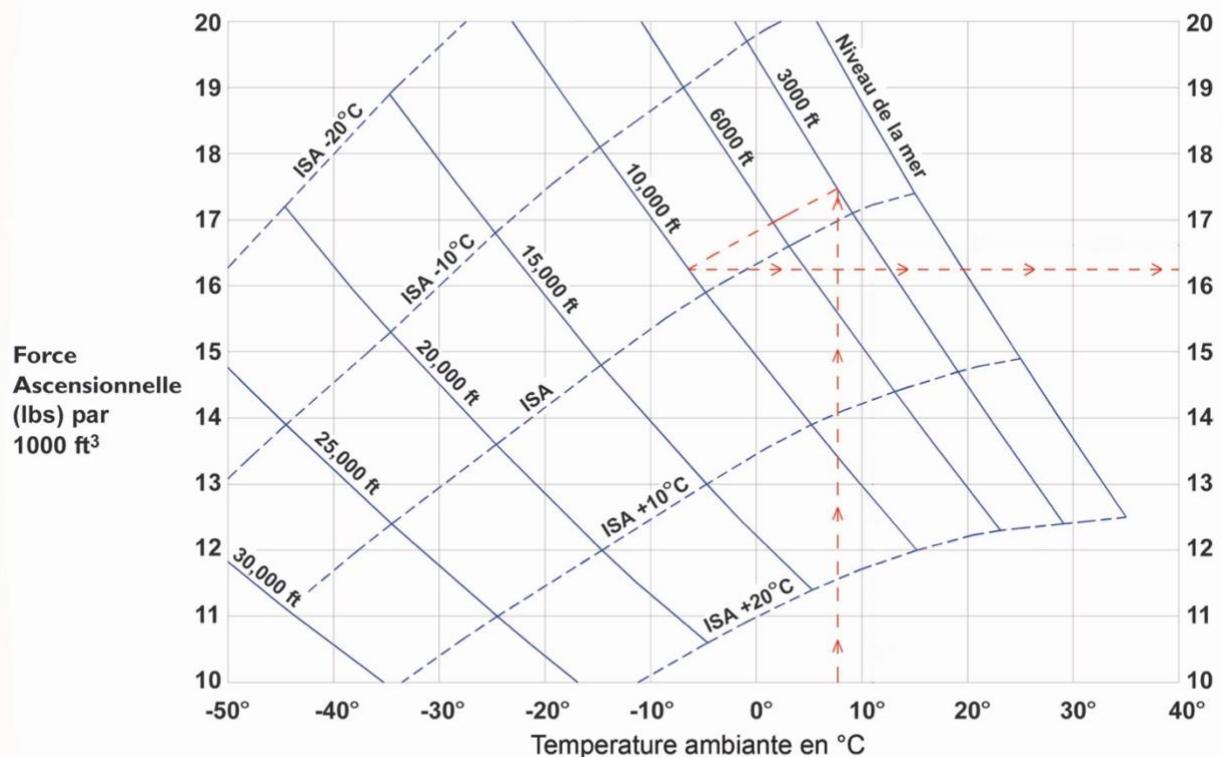


Capacité de levage en kg

Enveloppe	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
BB30Z	85	133	182	230	279	327	376	424	473	521	569

## Annexe VI. COURBE DE CHARGE DU BALLON « MIKADO » F-HCAJ

# Mikado



Taille du ballon	Capacité de levage en kg											
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
80	11	47	83	120	156	192	228	265	301	337	374	

Annexe VII. PLATEFORME BESSONCOURT EST



PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Cabinet  
Direction des sécurités  
Bureau de la sécurité publique

ARRETE n° B5P-2019-06-20-004

relatif à la création d'une plate-forme permanente aérostatische de décollage  
de montgolfière à BESSONCOURT

LA PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CD) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) 1033/2006 et (CE) n° 255/2010 ;

VU le code de l'aviation civile et notamment les articles L132-1, R132-1 et D132-10 et le livre II ;

VU les articles 78 et 119 du Code des Douanes ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 25 octobre 2017 nommant madame Sophie ELIZEON, préfète du Territoire de Belfort ;

VU le décret du 14 mai 2019 nommant madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU l'arrêté ministériel du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir ou décoller que sur un aérodrome ;

VU l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 et ses annexes, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

VU l'arrêté interministériel du 17 septembre 2012 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 171 Belfort (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

VU l'arrêté interministériel du 19 septembre 2014 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 125 Belfort-Chaux (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 21 février 2018 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 209 dans la région de Valdoie (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 90-2019-06-03-001 du 3 juin 2019 portant délégation de signature à madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU la demande présentée par monsieur Philippe BECKER, du club aérostatique de Franche-Comté sis à Belfort, BP 70024, sollicitant l'autorisation de créer une plate-forme aérostatique permanente de montgolfières à Bessoncourt ;

VU les titres produits par le demandeur attestant qu'il a obtenu l'accord du propriétaire sur l'utilisation envisagée ;

VU l'avis favorable du directeur zonal de la police aux frontières zone Est en date du 16 mai 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est en date du 6 mai 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur régional des douanes de Besançon en date du 18 juin 2019 ;

VU l'avis favorable du groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort en date du 19 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire Nord en date du 17 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la direction départementale des Territoires en date du 7 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la commune de Bessoncourt en date du 20 juin 2019 ;

Sur proposition de madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

## A R R È T E

### Article 1 – Autorisation

Monsieur Philippe BECKER du club aérostatique de Franche-Comté à Belfort, BP 70024 est autorisé à créer une plate-forme aérostatique à usage permanent à Bessoncourt, sur le site au lieu-dit « Sous Voivoirot » à compter de la date du présent arrêté.

### Article 2 – Exploitation de la plate-forme et espace aérien

La plate-forme est située sur le site au lieu-dit « Sous Voivoirot » et correspond à un terrain de 600 mètres par 100 mètres (parcelle cadastrée n°1) et est constitué d'herbes.

La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes, commandants de bord auxquels il appartient de vérifier personnellement l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

Cette plate-forme réservée à l'usage exclusif des aérostats non dirigeables à air chaud dans leur définition actuelle, devra être utilisée dans les conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne.

La plate-forme se situant sous la TMA4 de Bâle qui débute à 1 500 m au-dessus du sol, en cas de pénétration de cet espace aérien, le pilote de la montgolfière devra prendre contact avec l'organisme de contrôle local.

Cette plate-forme étant située à proximité de la CTR LUXEUIL ainsi que des zones réglementées LF-R 125 « BELFORT-CHAUX », LF-R 171 « BELFORT » et LF-R 209 « L'ARSOT » dans la région de Valdzie, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.sia.aviation.civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation.civile.gouv.fr)).

Cette plate-forme étant située à proximité d'un secteur d'entraînement des équipages des aéronefs de la Défense au vol à très basse altitude à l'intérieur duquel évoluent des aéronefs à des hauteurs inférieures à 150 mètres, VOLTAC PHG PM, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.dircam.dsae.defense.gouv.fr](http://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr), MIAM ENR 5,2).

#### **Article 3 – Sites naturels**

La parcelle concernée se situe en dehors de tout périmètre Natura 2000.

#### **Article 4 – Mesures de sécurité**

1- L'aire d'envol étant située à proximité de lieux susceptibles d'attirer du public, le responsable de la plate-forme est tenu de prendre toutes les dispositions pour empêcher l'accès de personnes non autorisées sur la partie de l'aire dédiée à la mise en œuvre et à l'envol des montgolfières.

L'aire d'envol correspond à un terrain de 600 mètres par 100 mètres et est constituée d'herbes.

Une signalisation adaptée sera mise en place pendant les heures d'utilisation, conformément à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 20 février 1986.

La signalisation routière éventuelle de la plate-forme reste à la charge du bénéficiaire. Elle devra respecter la réglementation en vigueur.

2- Une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles dans lesquels se trouveraient des personnes à risque (hôpitaux, maisons de retraite, établissements pénitentiaires etc.) ou d'élevage de chevaux ou d'animaux fragiles.

L'attention des pilotes est attirée sur l'existence des établissements :

- "BEAUSEIGNEUR" classé « Seveso seuil haut », situé sur la commune de Froidefontaine,
- "ANTARGAZ" classé « Seveso seuil bas », situé sur la commune de Bourogne, présentant un danger potentiel qui pourrait être provoqué par le passage à trop basse hauteur d'un aéronef.

Il conviendra également de respecter les zones d'approche de l'aérodrome de Belfort-Chaux.

Tout accident ou incident devra être immédiatement signalé à la Brigade de Police Aéronautique de METZ (Tél. 03.87.62.03.43) ou en cas d'impossibilité de joindre ce service, au PC CIC DZPAF METZ (03.87.64.38.00) qui détient les coordonnées du fonctionnaire de permanence.

### Article 5 – Contrôles

1- Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, ainsi que tous les agents appartenant aux services chargés du contrôle des frontières, les agents des douanes et les agents de la force publique auront libre accès à tout moment sur la plate-forme et sur ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

2- Les ballons libres utilisés au décollage de cette plate-forme devront répondre à la réglementation en vigueur (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, registre individuel de contrôle, manuel de vol, carnet de route, attestation d'assurance, manuel d'activité particulière) fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale.

3- L'organisateur doit apporter la preuve qu'il dispose des garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile et de celle de ses préposés.

### Article 6 – Cet arrêté portant création de la plate-forme pour ballons libres sur la commune de Bessoncourt est précaire et révocable.

Il pourra être abrogé si l'utilisation de cette plate-forme est source de nuisances ou en cas d'utilisation non conforme aux dispositions de l'arrêté de création.

**Article 7** – Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa réception directement auprès de l'administration, soit auprès de la préfète, soit auprès du ministre de l'intérieur. Si aucune réponse n'est reçue dans un délai de 2 mois à compter de la date du recours, celui-ci doit être considéré comme rejeté.

Un recours peut également être fait au greffe du Tribunal administratif, 30 rue Charles Nodier 25044 Besançon cedex 3. Il doit être fait au plus tard avant la fin du deuxième mois suivant la réception de la présente décision ou du deuxième mois suivant la date de la réponse défavorable de l'administration au recours gracieux. Dans tous les cas, ce recours doit être écrit, exposer la situation, les arguments ou faits nouveaux et comprendre copie de la décision contestée.

Aucun recours ne suspend l'application de la présente décision.

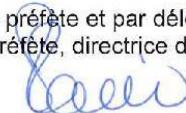
**Article 8** – La sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Tanneries, le directeur zonal de la police aux frontières zone Est à Metz, le commandant du groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à monsieur Philippe BECKER du club aérostatique de Franche-Comté à Belfort et dont copie sera adressée à :

- Monsieur le maire de Bessoncourt,
- Monsieur le directeur de l'aéroport de Bâle-Mulhouse,
- Monsieur le directeur régional des douanes de Besançon,
- Monsieur le commandant de la circulation aérienne militaire Nord.

Belfort, le

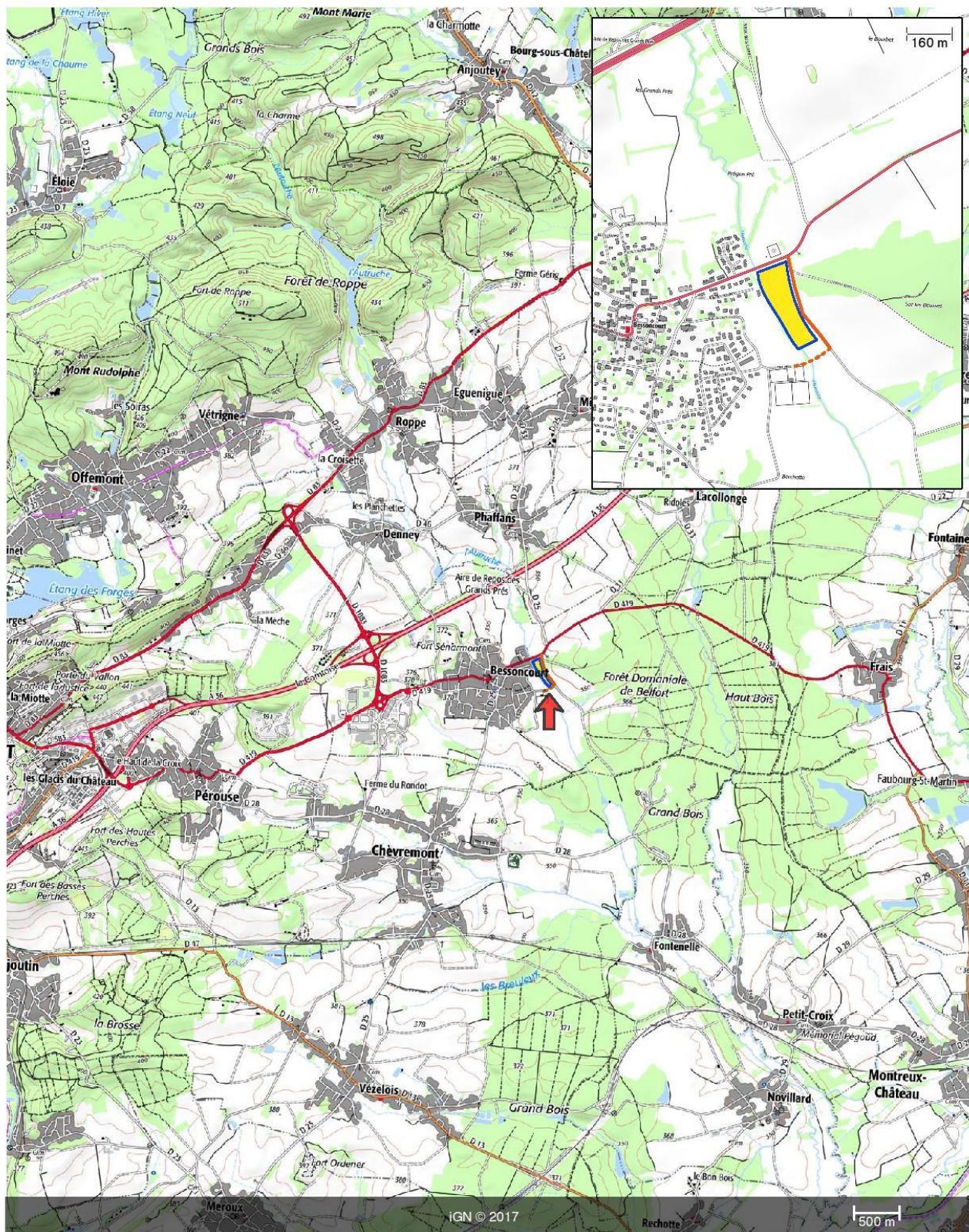
**20 JUIN 2019**

Pour la préfète et par délégation,  
la sous-préfète, directrice de cabinet,

  
Magali MARTIN



**Extrait du plan cadastral & limites de la  
plateforme de décollage "Bessoncourt"  
47°38'46"N 6°56'23"E**



Plateforme de décollage "Bessoncourt"  
47°38'46"N 6°56'23"E

■ Plateforme de décollage  
— Accès principal  
— Accès secondaire



CLUB AEROSTATIQUE DE FRANCHE-COMTE  
Adresse postale B.P. 70024 90001 BELFORT Cedex  
Adresse du local : 24 rue des Vosges 90150 FOUSSEMAGNE  
Tél 03.84.90.20.20  
<http://www.aerostatiquefc.fr>  
Messagerie : [contact@aerostatiquefc.fr](mailto:contact@aerostatiquefc.fr)  
Messagerie interne : [secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)

**DECLARATION DE PLATEFORME DE DECOLLAGE  
POUR AEROSTATS NON DIRIGEABLE  
Selon arrêté du 20 Février 1986**

**Identification du terrain :**

- Localisation : BESSONCOURT

- Identification cadastrale : SOUS VOIVROIROT N°1

- Dimensions approximatives : 6 ha

- Description des dégagements et accès de sécurité :

**Identification du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

- Nom : SIBRE Eric

- Adresse : 16 Lot. sur le lieu BESSONCOURT

**Déclaration du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

Je soussigné, MR SIBRE...ERIC....., autorise le Club Aérostatique de Franche Comté à utiliser le terrain identifié ci-dessus pour le décollage de montgolfières.

**Déclaration du Club Aérostatique de Franche Comté :**

Je soussigné, Philippe Becker, président du Club Aérostatique de Franche Comté, m'engage à ce que l'utilisation du terrain identifié ci-dessus par les pilotes du CAFC et les pilotes invités par le CAFC se fasse dans le respect des cultures et autres exploitations de ce terrain.

  
1

## DEMANDE DE CREATION D'UNE PLATE-FORME POUR BALLONS

Nom du demandeur : BECKER ..... Prénom : Philippe  
Société : Club Aérostatique de Franche-Comté  
Adresse : BP 70024 90001 BELFORT Cedex  
Tél : 06.87.15.16.83. Portable : 06.87.15.16.83  
Mail : [secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)

Personne ayant la jouissance du terrain :

SIBRE Eric

Adresse du terrain : lieu dit "Sous Vionvirot" BESSONCOURT

Référence(s) cadastrale(s) : sous Vionvirot n° 1

Coordonnées géographiques du terrain :

47,61615 N 6,96013 E

Situation du terrain (1) :  EN AGGLOMERATION  
 HORS AGGLOMERATION

UTILISATION DE LA PLATE-FORME :

- Plate-forme ballon réservée à l'usage exclusif (1) :
  - des ballons libres à air chaud et à gaz
  - des ballons captifs à air chaud
  - des ballons captifs à gaz
- Utilisation (1) :  TEMPORAIRE Date(s) : .....  
 A titre privé  
 Activité rémunérée  
 Plusieurs envols de ce même site seront prévus  
 (baptêmes de l'air)
- PERMANENTE

CARACTERISTIQUES DE LA PLATE-FORME :

- Caractéristiques géométriques de la plate-forme : grand rectangle longé d'un fossé
- Dimension : ... x ... 600 x 100 m
- Altitude moyenne : 366 m
- Nature du sol (1) :  Herbe -  Bitume -  Autre : .....
- Pente moyenne : 6,5 %

DEGAGEMENTS :

Obstacles avoisinants (1) :  Habitations  Routes  Lignes EDF  Arbres  Buttes

Autre : .....

Remarques : .....

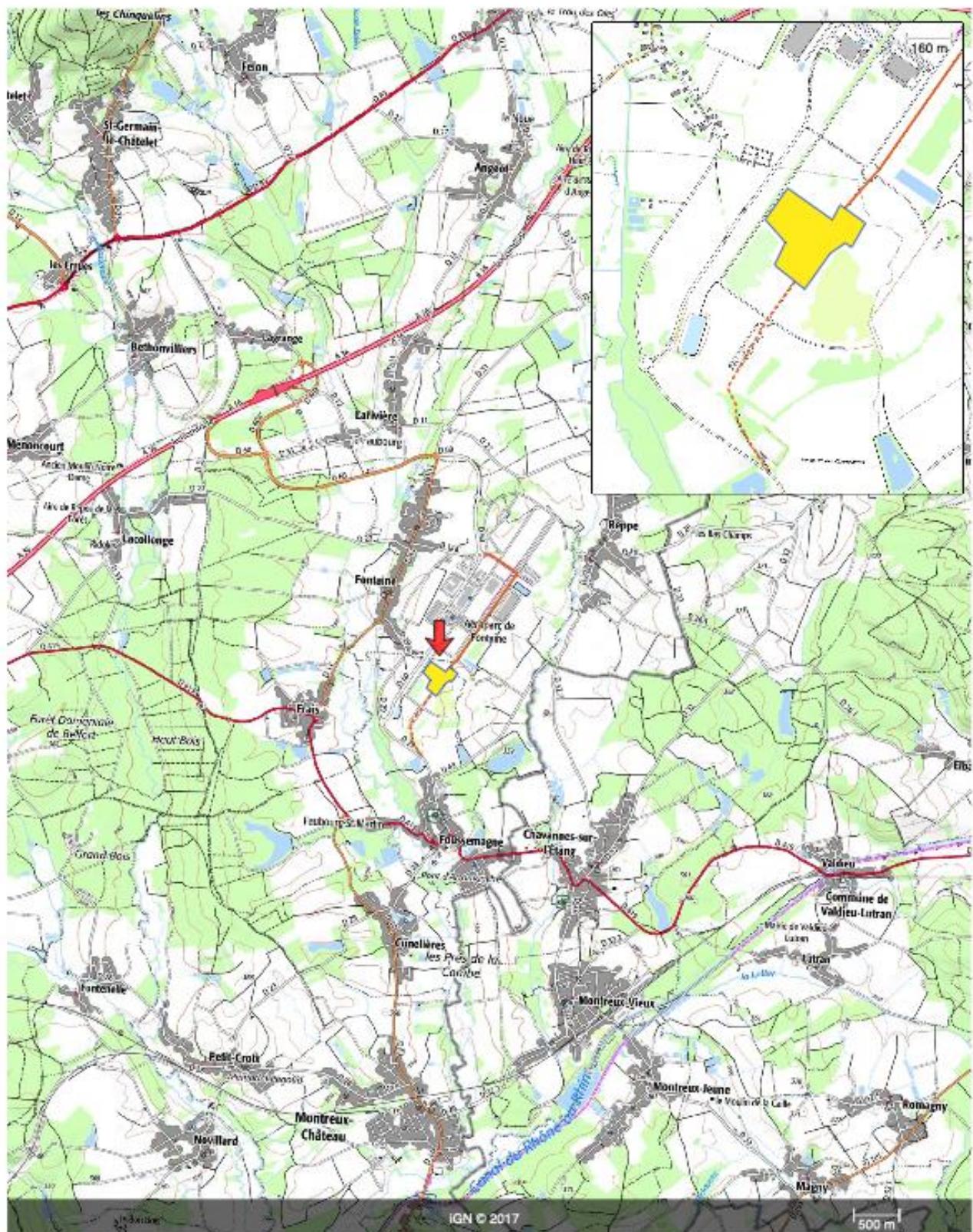
Date et signature du demandeur :

08/04/2019

  
 Club Aérostatique  
 de Franche-Comté  
 BP 70024  
 90001 BELFORT Cedex  
 Tél./Fax 03 84 90 20 20

(1) Cocher la ou les case(s) correspondante(s)

Annexe VIII. PLAN DE LA PLATEFORME « AEROPARC DE FONTAINE »



**Plateforme de décollage "Aéroparc de Fontaine"**  
**47°39'00"N 7°00'13"E**



**Extrait du plan cadastral & limites de la  
plateforme de décollage "Aéroparc de Fontaine"  
47°39'00"N 7°00'13"E**

## Annexe IX. FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT DE SECURITE



**Compte-rendu d'évènement de sécurité**  
 détecté en maintenance ou lors de la gestion du  
 maintien de navigabilité  
**Volet notification initiale**

Version  
01 février 2016

*Cadre réservé à l'organisme ou, à défaut, à la personne rapportant l'événement*

<p>Organisme notifiant à OSAC</p> <p style="text-align: center;">Type <input type="text"/> Nom <input type="text"/> Numéro d'agrément* <input type="text"/></p> <p style="text-align: center;">*exemples : FR.145.1234, FR.66.123456, LNMA.12345, FR.MF.1234, FR.MG.1234</p> <p>Référence de l'évènement (ex : 2016/1) à rappeler dans vos correspondances avec OSAC <input type="text"/></p> <p>Compte-rendu envoyé à <input type="text"/> Contact <input type="text"/> Nom <input type="text"/> Téléphone <input type="text"/> Courriel <input type="text"/></p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> OSAC<sup>[1]</sup> <input type="checkbox"/> Exploitant de l'aéronef <input type="checkbox"/> Organisme de maintenance  <input type="checkbox"/> BEA<sup>[2]</sup> <input type="checkbox"/> Etat d'immatriculation<sup>[3]</sup> <input type="checkbox"/> Organisme de gestion du  <input type="checkbox"/> Constructeur <input type="checkbox"/> Propriétaire de l'aéronef <input type="checkbox"/> maintien de navigabilité  <input type="checkbox"/> Etat de l'exploitant<sup>[4]</sup> </p>			
<p><b>Titre de l'évènement</b> <input type="text"/></p> <p>Date UTC (jj/mm/aaaa) <input type="text"/> / <input type="text"/> / <input type="text"/> Heure UTC (hh:mm) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Type aéronef <input type="text"/></p> <p>Exploitant <input type="text"/></p> <p>Immatriculation (ex : F-ABCD) <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p><b>Gestionnaire de navigabilité</b> Si différent de l'exploitant indiqué ci-dessus <input type="text"/> Téléphone ou courriel <input type="text"/></p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p> </td> </tr> </table>		<p>Type aéronef <input type="text"/></p> <p>Exploitant <input type="text"/></p> <p>Immatriculation (ex : F-ABCD) <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p><b>Gestionnaire de navigabilité</b> Si différent de l'exploitant indiqué ci-dessus <input type="text"/> Téléphone ou courriel <input type="text"/></p>	<p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p>
<p>Type aéronef <input type="text"/></p> <p>Exploitant <input type="text"/></p> <p>Immatriculation (ex : F-ABCD) <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p><b>Gestionnaire de navigabilité</b> Si différent de l'exploitant indiqué ci-dessus <input type="text"/> Téléphone ou courriel <input type="text"/></p>	<p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p>		
<p><b>Équipement Pièce</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Type <input type="text"/></p> <p>P/N <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p>TSO <input type="text"/></p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p> <p>CSO <input type="text"/></p> </td> </tr> </table>	<p>Type <input type="text"/></p> <p>P/N <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p>TSO <input type="text"/></p>	<p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p> <p>CSO <input type="text"/></p>	
<p>Type <input type="text"/></p> <p>P/N <input type="text"/></p> <p>TSN <input type="text"/></p> <p>TSO <input type="text"/></p>	<p>Si autre, préciser <input type="text"/></p> <p>S/N <input type="text"/></p> <p>CSN <input type="text"/></p> <p>CSO <input type="text"/></p>		
<p><b>Instructions :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Référez-vous au Bulletin d'Information relatif aux comptes rendus d'évènements de sécurité détectés en maintenance ou lors de la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs, disponible sur le site OSAC</li> <li>2. Le volet « notification initiale » doit être rempli le plus précisément possible par l'agent qui notifie l'évènement en fonction des informations disponibles.</li> <li>3. En cas d'accident ou d'incident grave, envoyez une copie de ce compte-rendu sans délai au BEA[2].</li> <li>4. L'agent notifiant, lorsqu'il appartient à un organisme, transmet ce formulaire à la personne responsable de l'organisme.</li> <li>5. Les trois pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et lors de la notification de l'analyse.</li> <li>6. Lors de la notification de l'analyse, les informations manquantes du volet « notification initiale » peuvent être complétées si nécessaire. Néanmoins, les champs « Organisme notifiant à OSAC » et « Référence de l'évènement » ne doivent en aucun cas être modifiés par rapport à la notification initiale.</li> <li>7. Dans tous les cas, une fois l'analyse terminée, l'organisme renvoie ce formulaire mis à jour. Le champ « Statut de l'évènement » doit alors être clos (avec analyse détaillée ou sommaire, selon les cas).</li> </ol> <p>[1] CR-evenements.techniques@osac.aero      [2] permanence@bea-fr.org      [3] sauf si l'aéronef est immatriculé en France      [4] sauf dans le cas où l'opérateur est français</p> <p>Note : Plus d'informations sur la notification des événements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises sur la page <a href="#">Notifier un incident ou accident</a></p>			



**Compte-rendu d'évènement de sécurité**  
détecté en maintenance ou lors de la gestion du  
maintien de navigabilité  
**Volet notification initiale**

Version  
01 février 2016

**Description de l'évènement et de son contexte**

Type d'intervention au cours de laquelle est survenu ou a été constaté l'évènement, scénario de l'évènement, ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'évènement. Préciser les références fabricant (P/N) et les numéros de série (S/N) des éléments impactés (moteur, APU, hélice, équipement...) qui n'ont pas été mentionnés sur la première page, si nécessaire.

Note : Plus d'informations sur la notification des événements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises sur la page [Notifier un incident ou accident](#)

2/3



**Compte-rendu d'évènement de sécurité**  
 détecté en maintenance ou lors de la gestion du  
 maintien de navigabilité  
**Volet analyse**

Version  
 01 février 2016

**Classe de l'évènement**

Incident       Incident grave       Accident

*Cf. règlement (UE) no 996/2010, article 2*

**Statut de l'évènement**

Ouvert, analyse en cours       Clos avec analyse détaillée\*       Clos avec analyse sommaire

\*Si l'analyse comporte informations non textuelles (ex : photos), joindre les documents à ce présent formulaire lors de la notification de l'analyse

**Code ATA impliqué 1**

**Code ATA impliqué 2\***

**Code ATA impliqué 3\***

\*Si plusieurs codes ATA impactés.

**Résultats de l'analyse et mesures prises**

Suite à analyse de l'évènement, description des causes de l'évènement et des mesures prises le cas échéant pour réduire ou supprimer le risque.

Note : Plus d'informations sur la notification des évènements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises sur la page [Notifier un incident ou accident](#)

3/3

## Annexe X. DOSSIER DE VOL



## DOSSIER DE VOL

Date :

Vol commercial :  Oui /  Non

## BALLOON

	Arlequin <input type="checkbox"/>	Cristal <input type="checkbox"/>	Espadon <input type="checkbox"/>	Mikado <input type="checkbox"/>	Autre <input type="checkbox"/>
Immatriculation	F-HCFC	F-HAFC	F-GLSV	F-HCAJ	
Type	BB30Z	MA30	Galaxy 7	C80	
Volume	3000 m <sup>3</sup>	3000 m <sup>3</sup>	2166 m <sup>3</sup>	2270 m <sup>3</sup>	
Poids à vide avec gaz	357 kg	397 kg	335 kg	335 kg	

## ÉQUIPAGE

Pilote :  
Equipier(s) :

## PASSAGERS

Lieu &amp; heure de RDV :

Nom	Téléphone	N° de bon de vol

## DEVIS DE MASSE

	Poids	Poids habits	Poids du sac	Poids total
		4 kg		
<b>Total</b>				

T°C au sol :

Altitude maximale :

Poids total acceptable selon courbe de charge du ballon avec 4 cylindres de gaz pleins :

Note / calcul quantité de carburant : les ballons du CAFC décollent toujours avec 4 cylindres pleins.

## MÉTÉO, FACTEURS DE RISQUES &amp; NOTAM / AZBA

Vent prévu au sol pendant le vol (vitesse + direction) :

Vent prévu en altitude (altitude + vitesse + direction) :

Facteurs de risques spéciaux :

Aéroweb consulté :  Oui /  Non NOTAM & AZBA consultés :  Oui /  NonEnregistrée sur :  Ordinateur personnel  meteo@aerostatiquefc.fr

## SYNTHÈSE DU VOL

Lieu &amp; heure de décollage :

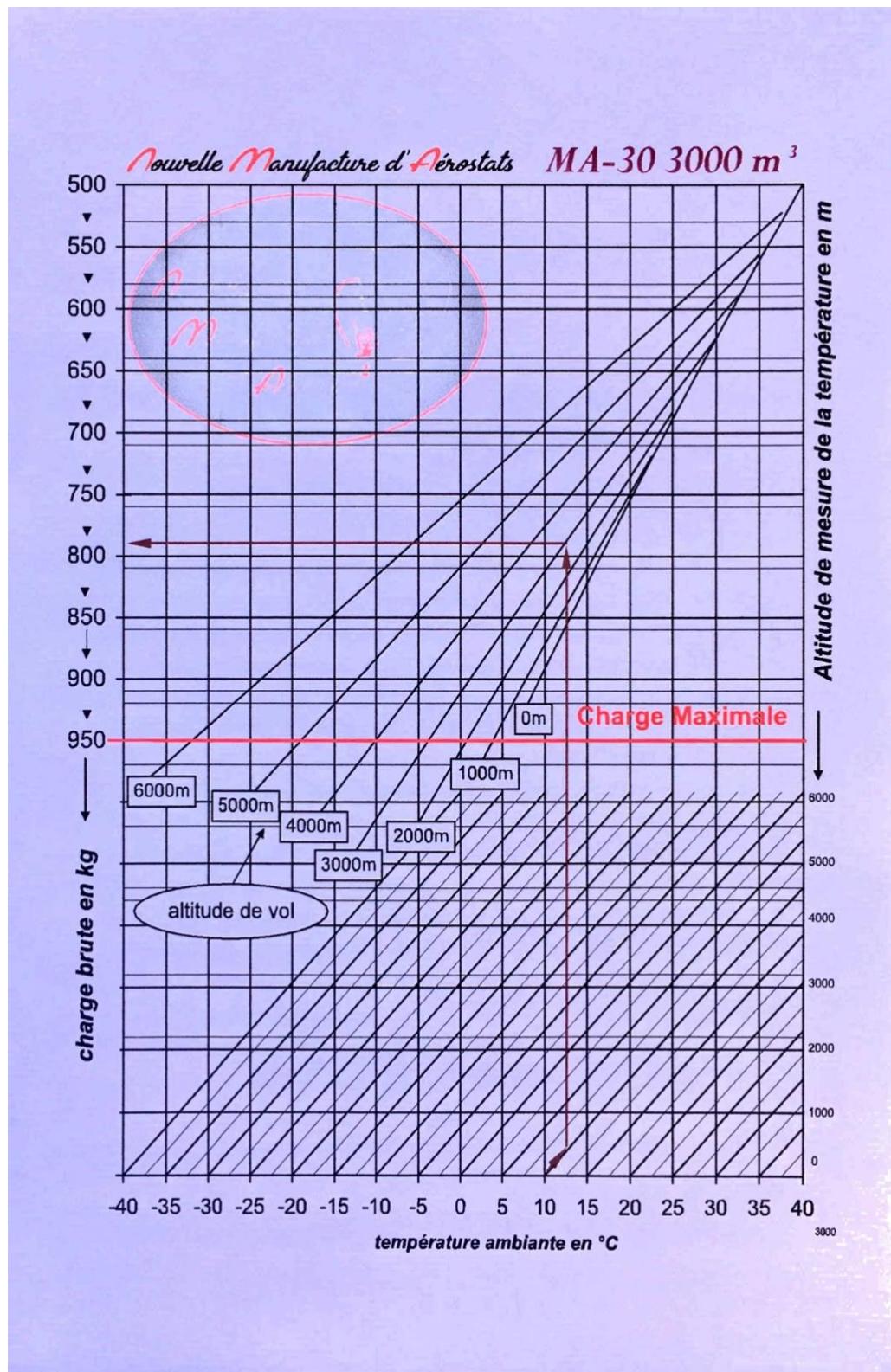
Lieu &amp; heure d'atterrissement :

Observations :

Signature :

Les vols commerciaux doivent être réalisés selon les dispositions du MANEX du CAFC (manex.aerostatiquefc.fr). Le cas échéant, le club peut être amené à se retourner contre un pilote ne les ayant pas respectées.

## Annexe XI. COURBE DE CHARGE DU BALLON « CRISTAL » F-HAFC





## LA MONTGOLFIÈRE



## INFORMATIONS DESTINÉES AUX ÉQUIPIERS (11/2015)

### CLUB AÉROSTATIQUE DE FRANCHE-COMTÉ

Adresse postale B.P. 70024 90001 BELFORT Cedex

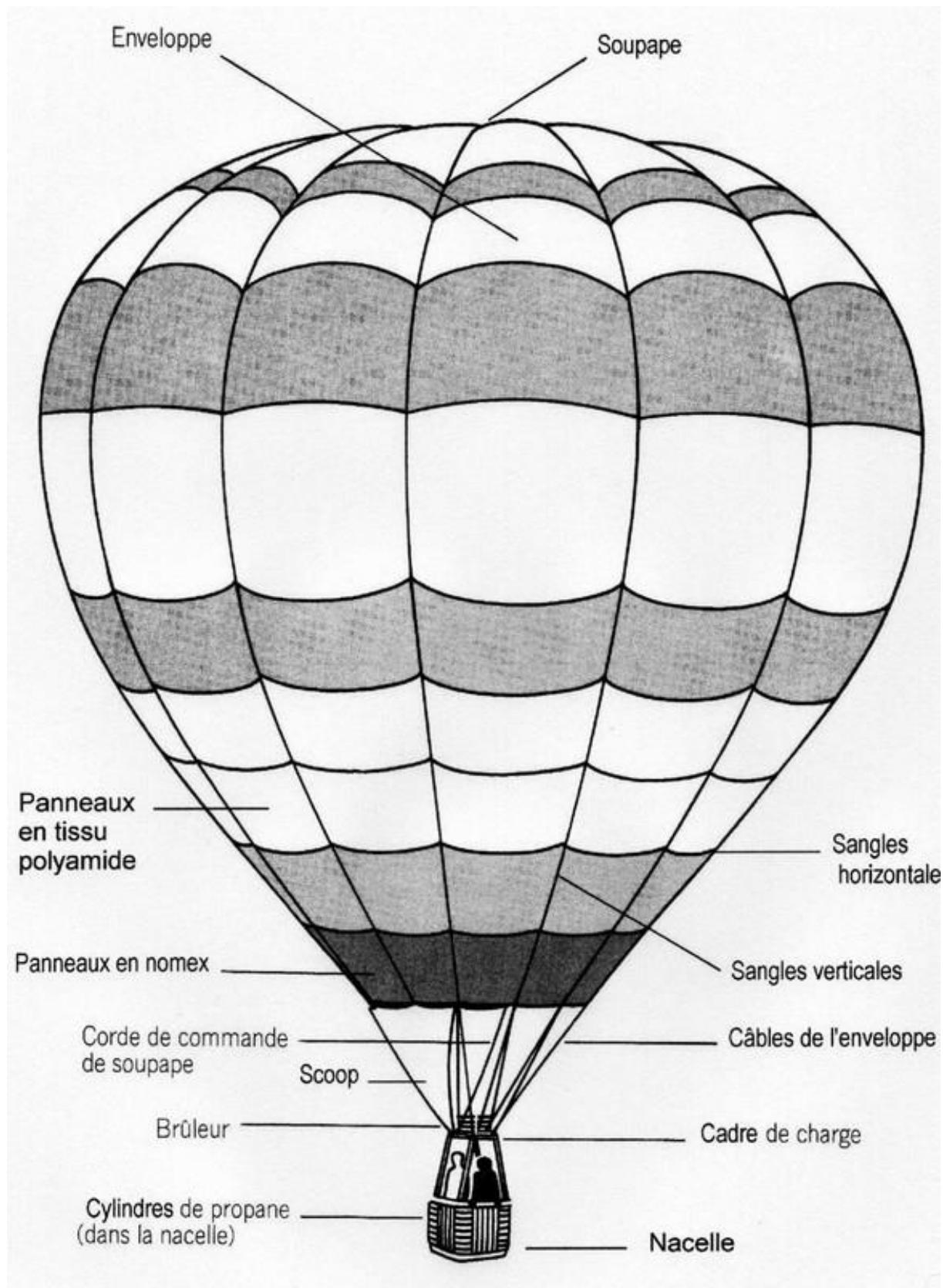
Adresse du local : 24 rue des Vosges 90150 FOUSSE MAGNE

03.84.90.20.20

http://www.aerostatiquefc.fr

Email pour les extérieurs : [contact@aerostatiquefc.fr](mailto:contact@aerostatiquefc.fr)

Email pour les membres du Club : [secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)



## GLOSSAIRE

<b>Ballon à air chaud</b>	Ensemble du matériel, donc synonyme de <b>Montgolfière</b> .
<b>Enveloppe ou Peau</b>	Partie gonflable du ballon constituée de sangles horizontales et verticales sur lesquelles est cousu le tissu.
<b>Anneau de couronne</b>	Cercle de métal situé au sommet de l'enveloppe où se rejoignent les sangles verticales formant la structure de la peau.
<b>Corde de couronne</b>	Celle-ci est fixée à l'anneau et doit être tenue, à son extrémité, par un équipier lors du gonflage et du dégonflage.
<b>Parachute ou Soupape</b>	Partie située au sommet du ballon et reliée à l'enveloppe par des velcros à fixer au début de chaque gonflage.
<b>Corde de soupape</b>	Corde <b>rouge</b> reliant le parachute à la nacelle par un système de poulie. Réservée à l'usage exclusif du <b>pilote</b> lors de la phase d'atterrissement et pour vider l'air au dégonflage.
<b>Fuseau</b>	Laize de tissu contenu entre deux sangles verticales sur toute la hauteur de l'enveloppe.
<b>Panneau</b>	Rectangle de tissu contenu entre les sangles verticales et horizontales de la peau.
<b>Scoop</b>	Tissu ignifugé de forme triangulaire fixé à la bouche de l'enveloppe, sorte de coupe-vent servant à protéger la flamme du brûleur et ainsi à canaliser le flux d'air chaud à l'intérieur.
<b>Jupe</b>	Idem que le scoop, mais en forme de cercle.
<b>Nomex</b>	Tissu ignifugé, utilisé pour le scoop ou la jupe.
<b>Câbles de la peau</b>	Câbles métalliques servant à relier l'enveloppe au cadre de charge.
<b>Mousqueton</b>	Crochet métallique, maintenu fermé par un pas de vis et servant à fixer les câbles au cadre de charge.
<b>Nacelle</b>	Panier en osier, ou en rotin, servant d'habitacle au pilote et ses passagers.
<b>Cylindre</b>	Bouteille contenant le gaz propane servant à alimenter la flamme principale des brûleurs ayant une veilleuse en phase liquide.
<b>Maître-cylindre</b>	Idem que ci-dessus, mais avec un robinet d'alimentation pour la veilleuse en phase gazeuse.
<b>Câbles de nacelle</b>	Câbles métalliques passant sous la nacelle et assurant la suspension de la nacelle au cadre de charge.
<b>Cadre de charge</b>	Cadre tubulaire de forme rectangulaire auquel on relie les câbles de l'enveloppe et ceux de la nacelle au moyen d'un mousqueton verrouillable,

ceci aux quatre extrémités du cadre de charge. Ce dernier est également muni de quatre embouts dans lesquels s'emboîtent les cannes.

<b>Brûleur</b>	Fait partie intégrante du cadre de charge. Sa fonction est de produire une flamme qui réchauffe l'air froid contenu dans l'enveloppe. Il est équipé de tuyaux que l'on branche sur les cylindres.
<b>Arceaux ou Cannes</b>	Au nombre de 4, ces montants rigides sont porteurs du cadre de charge et du brûleur ; ils s'emboîtent dans les orifices prévus à cet effet dans les 4 coins de la nacelle.
<b>Manchons ou chaussettes</b>	Protections munies de fermetures éclair englobant les arceaux rigides et les tuyaux de gaz.
<b>Ventilateur</b>	Sert à envoyer l'air froid dans l'enveloppe au début du gonflage.
<b>Fusibles</b>	Deux plaques de cuivre soudées entre elles au sommet de l'enveloppe. En cas de surchauffe, la soudure fond et libère un témoin en tissu qui tombe dans la nacelle, alertant ainsi le pilote.
<b>Altimètre- Variomètre</b>	Instrument de bord indiquant l'altitude et la vitesse verticale du ballon (taux de montée ou de descente).
<b>Largueur</b>	Cordage muni d'un dispositif d'ouverture rapide permettant le décollage par vent supérieur à la normale. Il relie le ballon à un point d'ancrage au sol (véhicule).
<b>Ligne de remplissage</b>	Tuyau et raccord faisant relais entre le cylindre et la citerne de gaz lors du remplissage.
<b>Briefing</b>	Réunion d'information aux pilotes. Celle-ci a lieu en principe avant chaque vol.
<b>Récupération – Retrouvding</b>	Vilain terme désignant l'équipe au sol. Peut aisément être remplacé par : équipage de poursuite, suiveurs, ou équipiers.
<b>Nœud (KT)</b>	Unité de vitesse utilisée en navigation maritime et aérienne équivalent à 1852 m/h.
<b>Courbe de charge</b>	Évaluation par le pilote de la charge totale à bord. Se fait avant le décollage en tenant compte de : la température extérieure, l'altitude du terrain de décollage, le poids des passagers, le nombre de cylindres de gaz, puis comparaison avec la masse maximale autorisée selon le manuel du constructeur.

## LA POURSUITE

### Avant le vol

- S'assurer du plein d'essence du véhicule.
- Prendre les clés du véhicule.
- Prendre les papiers du véhicule et ceux de la remorque (s'assurer que vous avez le permis adéquat).
- Maniement de la remorque : prise, câble, freins, fermeture de la bâche ou du couvercle.
- Installer l'antenne et la radio dans le véhicule + contrôle de la charge. Essai radio.
- Préparer les téléphones portables, et échanger les numéros de téléphone entre pilote et équipier.
- Prendre les cartes géographiques : cartes identiques dans le véhicule et dans le ballon.
- S'informer auprès de son pilote de la direction des vents et la force de ceux-ci.
- Avec ces informations essayer de repérer sur la carte la direction que va prendre le ballon depuis le point de décollage.
- Penser à votre équipement personnel : **bonnes chaussures, gants, lunettes ...** (lorsque le pilote aura besoin de vos services, il faudra être rapidement opérationnel).

### **Pendant le vol**

- En quittant le terrain, prendre le ventilateur et le fixer dans la remorque (ce dernier ne doit pas se renverser).
- Si le pilote a utilisé le largueur au décollage, le détacher du véhicule et le ranger de suite.
- **Extrêmement important pour l'image de marque des ballons et du Club :**
  - S'assurer que tout est OK sur le lieu de décollage (propreté, dégâts).
  - Fermer les éventuels portails et clôtures.
  - Si le propriétaire du terrain est présent, penser à le remercier.
- Suivre la trajectoire du vol sur la carte dès le début.
- Prendre la route le plus tôt possible en restant dans un premier temps sur les grands axes (routes prioritaires ou secondaires). Sauf message particulier du pilote, ou si le ballon fait ascenseur par vent nul, inutile de rouler.
- Éviter d'être soit trop en avance sur le ballon ou au contraire trop en retard et essayer de l'avoir en visuel le plus souvent possible.
- Suivre attentivement les manœuvres du pilote et ses éventuelles indications.
- Attention aux arrêts fréquents. Bien signaler votre intention de vous arrêter et, si nécessaire, utiliser les feux de détresse.
- Si vous roulez anormalement lentement, penser à ceux qui vous suivent et s'énervent derrière vous. Se garer et les laisser passer.
- Lorsque le pilote communique son intention d'atterrir, vous pouvez quitter les grands axes, et chercher des chemins d'accès.
- Lorsque le ballon est localisé, se renseigner pour savoir qui est le propriétaire du terrain, et, dans la mesure du possible, demander l'autorisation d'entrer.
- **Être courtois et respectueux** des biens d'autrui et de la nature.

### **Après le vol**

- Laisser le véhicule sur le chemin le plus proche du lieu d'atterrissement.
- Fermer le véhicule à clé et aller aider votre pilote pour le pliage du ballon.
- Après le rangement du ballon, et après l'autorisation d'entrer, ou seulement si vous êtes certain **de ne pas faire de dégâts**, alors approcher votre véhicule et charger le plus vite possible le matériel pour pouvoir quitter rapidement le terrain.
- En quittant les lieux, s'assurer que tout est OK. En cas de dégâts, même minimes, réparer et/ou aviser le propriétaire ou un organisme officiel (mairie, gendarmerie...)

- En partant, fermer bien les éventuels portails, clôtures...
- Dès l'atterrissement du ballon, vous serez certainement entourés de quelques spectateurs. Vous êtes aussi responsable des dégâts que ces derniers pourraient faire en venant admirer le ballon. A vous de les informer de l'importance du respect du bien d'autrui.

## LIAISONS RADIO

### Echelle de compréhension

- 5 – Parfaitement compréhensible
- 4 – Compréhensible
- 3 – Difficilement compréhensible
- 2 – Compréhensible par instant
- 1 – Incompréhensible

### Code d'épellation

<b>A</b> ALPHA	<b>H</b> HOTEL	<b>O</b> OSCAR	<b>V</b> VICTOR
<b>B</b> BRAVO	<b>I</b> INDIA	<b>P</b> PAPA	<b>W</b> WHISKY
<b>C</b> CHARLY	<b>J</b> JULIET	<b>Q</b> QUEBEC	<b>X</b> XRAY
<b>D</b> DELTA	<b>K</b> KILO	<b>R</b> ROMEO	<b>Y</b> YANKEE
<b>E</b> ECHO	<b>L</b> LIMA	<b>S</b> SIERRA	<b>Z</b> ZOULOU
<b>F</b> FOX	<b>M</b> MIKE	<b>T</b> TANGO	
<b>G</b> GOLF	<b>N</b> NOVEMBER	<b>U</b> UNIFORM	

### Expressions et abréviations conventionnelles

AFFIRMATIF  
NEGATIF  
REPETEZ  
REPONDEZ  
TERMINÉ  
CONFIRM

### Fréquence Radio

122.25 Fréquence officielle réservée au ballon, utilisée en manifestation par les organisateurs.  
A utiliser par l'équipage au minimum, privilégier les talkies walkies.

### Ce qu'il faut savoir

Les radiotéléphones utilisés par les aéronautes sont communément appelés VHF (Very High Frequency – Très Haute Fréquence). Ils permettent aux pilotes de communiquer avec le sol, l'assistance au sol, les organismes de la circulation aérienne et les autres aéronefs en vol.

La transmission des liaisons radio dépend d'une certaine discipline dans l'échange des messages, il faut notamment :

- S'assurer que la fréquence est libre avant d'émettre.
- Votre rôle consiste à communiquer principalement avec votre ballon, s'abstenir d'intervenir dans des conversations qui ne vous sont pas directement destinées.

- Passer des **messages courts et précis, prononcer** chaque mot **distinctement**, sans hésitation, pour cela, utiliser les expressions et abréviations conventionnelles.
- Pendant que vous roulez, régler le volume de votre radio de façon à recevoir toutes les informations données par d'autres ballons et équipages. Cela vous fera l'oreille et vous donnera de l'assurance lorsque vous devrez vous exprimer. Cela peut également vous servir pour localiser votre ballon par rapport à la position d'un autre ballon.
- Si la communication radio est difficile, dès que vous avez un léger signal, rester sur place jusqu'à l'amélioration de la communication. Pour mieux recevoir, se placer dans un endroit bien dégagé.
- Vous avez vraiment perdu la liaison radio avec votre ballon ? Pas de panique, vous avez encore beaucoup de possibilités :

**Votre ballon :**

- . Depuis combien de temps vole-t-il ?
- . Combien d'autonomie de gaz a-t-il ?
- . A-t-il déjà atterri ? (par exemple dans une cuvette, d'où mauvaise réception)
- . Les vents ont-ils changé ?
- . Consulter votre carte.
- . Se renseigner auprès des autres poursuiveurs. Eventuellement, un autre ballon peut faire le relais.
- . Quadriller le secteur tout en restant, dans un premier temps, sur les routes goudronnées (Ce n'est pas le moment d'aller vous embourber ou de vous trouver dans un cul-de-sac !).
- . Surtout, ne pas gaspiller la charge de votre radio, plus la poursuite est difficile, et plus vous en aurez réellement besoin.



**ROSE DES VENTS**

Dès la fin du briefing, votre pilote sera en mesure de vous informer de **la direction et de la force des vents**. C'est avec ces éléments que vous allez choisir la ou les cartes convenant le mieux au vol en question.

**La direction du vent**

Dans le langage courant, on parle souvent de vent du Nord ou de vent de Terre, de Mer...

Ces expressions sont sources d'erreurs pour le néophyte.

Pour ne pas vous induire en erreur, se rappeler que :

- . Pour définir un vent, on indique **toujours sa direction d'origine**
- . Un vent (d'origine) du **Nord** pousse vers le **Sud**.
- . Un vent de Terre pousse vers la Mer, et vice-versa.

Dans les briefings, la direction du vent est indiquée en utilisant la **Rose des Vents** (direction d'origine N-S-E-O) et en degrés (de 1 à 360°).

### La force ou la vitesse du vent

La **force** du vent se mesure **en Nœud (KT)**.

La **vitesse** du vent se mesure **en Km/h. ou en m/s.**

1m/s = 2 KT = 3,6 Km/h.      1 KT = 1852 m/h = 0,5 m/s.

### Voici deux méthodes de conversion :

1) Nombre de KT doublé = Km/h. moins 75 m. par Km/h = Km/h.

Exemple : 3 KT x2 =6 Km/h. – 6 x 75 m. déduit de 6 Km/h. = 5,550 Km/h.

2) Nombre de KT doublé = Km/h. moins 10 % + 5,4 Km/h.

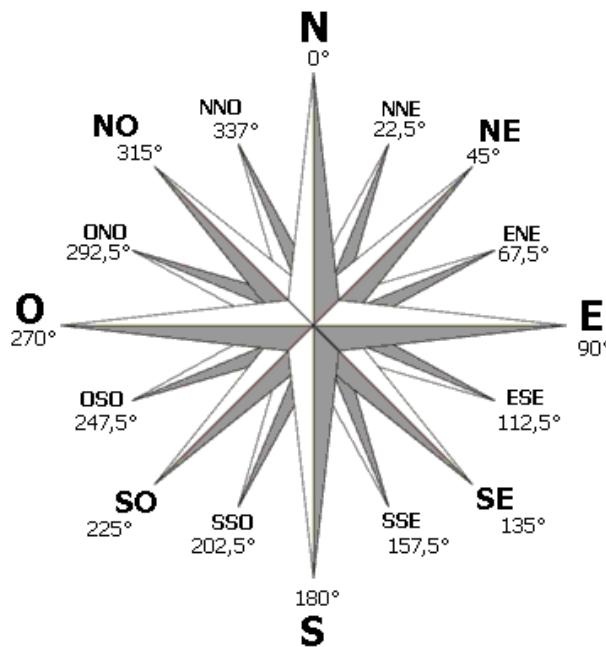
*Ce dernier calcul est plus rapide, mais un peu moins précis que le premier.*

### Direction et force du vent

Au briefing, on vous a donné les indications suivantes : 340° (secteur N-NO) / 4 KT

Avec ces données, et en vous servant de votre **Rose des Vents**, vous allez pouvoir déterminer la direction générale du vol.

En traçant une diagonale du 340°, vous allez vous situer au 160° (secteur S-SE). C'est dans cette direction que va se déplacer votre ballon, ceci étant, bien entendu, qu'une tendance générale, car rien n'est plus capricieux que le vent !



## LECTURE DE CARTES

La carte est une *image réduite*.

Le rapport de réduction est l'échelle de la carte.

Lorsque la **réduction** est **importante**, les détails disparaissent, une surface donnée du terrain est représentée par une petite surface de la carte, c'est donc une **petite échelle**.

A l'inverse, lorsque la **réduction** est **faible**, les détails sont nombreux, c'est alors une **grande échelle**.

Plus **l'échelle** est **grande**, et plus **la carte** est **détaillée**.

### QUELLE CARTE CHOISIR ?

L'expérience montre qu'il existe un rapport entre la vitesse de déplacement et l'échelle de la carte optimale.

En ballon, ce qui est déterminant pour le choix de la carte, c'est la région et les conditions météorologiques.

A vous de déterminer, à l'aide de votre **Rose des Vents** et des données météo, la direction du vol et la distance possible à parcourir.

Ainsi, vous pourrez choisir votre carte.

Mais, dans tous les cas, il est **important** que le **pilote** et le **suiveur** utilisent les **mêmes cartes**.

Pour être à l'aise avec la lecture de carte, prenez connaissance de sa légende.



**Bonne poursuite !**

Annexe XIII. PLATEFORME DE BAVILLIERS



PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Cabinet  
Direction des sécurités  
Bureau de la sécurité publique

ARRETE n° *BSP-2019-06-20-003*

relatif à la création d'une plate-forme permanente aérostatische de décollage  
de montgolfière à BAVILLIERS

LA PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CD) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) 1033/2006 et (CE) n° 255/2010 ;

VU le code de l'aviation civile et notamment les articles L132-1, R132-1 et D132-10 et le livre II ;

VU les articles 78 et 119 du Code des Douanes ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 25 octobre 2017 nommant madame Sophie ELIZEON, préfète du Territoire de Belfort ;

VU le décret du 14 mai 2019 nommant madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU l'arrêté ministériel du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir ou décoller que sur un aérodrome ;

VU l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 et ses annexes, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

VU l'arrêté interministériel du 17 septembre 2012 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 171 Belfort (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

VU l'arrêté interministériel du 19 septembre 2014 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 125 Belfort-Chaux (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 21 février 2018 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 209 dans la région de Valdoie (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 90-2019-06-03-001 du 3 juin 2019 portant délégation de signature à madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU la demande présentée par monsieur Claude SCHWEBEL, de l'association « Vols Passion » siége à Belfort, 24, rue de la Méchelle, sollicitant l'autorisation de créer une plate-forme aérostatische permanente de montgolfières à Bavilliers ;

VU les titres produits par le demandeur attestant qu'il a obtenu l'accord du propriétaire sur l'utilisation envisagée ;

VU l'avis favorable du directeur zonal de la police aux frontières zone Est en date du 7 mai 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est en date du 29 avril 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur régional des douanes de Besançon en date du 26 avril 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur départemental de la sécurité publique du Territoire de Belfort en date du 18 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire Nord en date du 17 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la direction départementale des Territoires en date du 11 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la commune de Bavilliers en date du 3 mai 2019 ;

Sur proposition de madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

## A R R È T E

### Article 1 – Autorisation

Monsieur Claude SCHWEBEL de l'association « Vols Passion » à Belfort, 24, rue de la Méchelle est autorisé à créer une plate-forme aérostatische à usage permanent à Bavilliers (parcelles cadastrées ZA97 et ZA120) à compter de la date du présent arrêté.

### Article 2 – Exploitation de la plate-forme et espace aérien

La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes, commandants de bord auxquels il appartient de vérifier personnellement l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

Cette plate-forme réservée à l'usage exclusif des aérostats non dirigeables à air chaud dans leur définition actuelle, devra être utilisée dans les conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne.

L'aire d'envol se trouve route de Buc et correspond à deux terrains situés de part et d'autre de la D17. Le premier terrain de 200 mètres par 100 mètres, et le second de 90 mètres par 60 mètres aux parcelles cadastrées section ZA97 et ZA120, et sont constitués d'herbes. Ceux-ci comportent sur leur secteur Nord et Est, des parties boisées. Dans ces conditions, l'envol de montgolfières par vent Sud-Ouest, devra s'effectuer de façon à respecter la distance réglementaire requise entre l'enveloppe de l'aéronef et ces obstacles.

La plate-forme se situant sous la TMA4 de Bâle qui débute à 1 500 m au-dessus du sol, en cas de pénétration de cet espace aérien, le pilote de la montgolfière devra prendre contact avec l'organisme de contrôle local.

Cette plate-forme étant située à proximité de la CTR LUXEUIL, des zones réglementées LF-R 125 « BELFORT-CHAUX », LF-R 171 « BELFORT » et LF-R 209 « L'ARSOT » dans la région de Valdoie, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.sia.aviation.civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation.civile.gouv.fr)).

Cette plate-forme étant située à proximité d'un secteur d'entraînement des équipages des aéronefs de la Défense au vol à très basse altitude à l'intérieur duquel évoluent des aéronefs à des hauteurs inférieures à 150 mètres, VOLTAC PHG PM, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.dircam.dsae.defense.gouv.fr](http://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr), MIAM ENR 5,2).

#### **Article 3 – Sites naturels**

La parcelle concernée se situe en dehors de tout périmètre Natura 2000.

#### **Article 4 – Mesures de sécurité**

1- L'aire d'envol étant située à proximité de lieux susceptibles d'attirer du public, le responsable de la plate-forme est tenu de prendre toutes les dispositions pour empêcher l'accès de personnes non autorisées sur la partie de l'aire dédiée à la mise en œuvre et à l'envol des montgolfières.

Une signalisation adaptée sera mise en place pendant les heures d'utilisation, conformément à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 20 février 1986.

La signalisation routière éventuelle de la plate-forme reste à la charge du bénéficiaire. Elle devra respecter la réglementation en vigueur.

2- Une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles dans lesquels se trouveraient des personnes à risque (hôpitaux, maisons de retraite, établissements pénitentiaires etc.) ou d'élevage de chevaux ou d'animaux fragiles.

L'attention des pilotes est attirée sur l'existence des établissements :

- "BEAUSEIGNEUR" classé « Seveso seuil haut », situé sur la commune de Froidfontaine,
- "ANTARGAZ" classé « Seveso seuil bas », situé sur la commune de Bourgogne, présentant un danger potentiel qui pourrait être provoqué par le passage à trop basse hauteur d'un aéronef.

Il conviendra également de respecter les zones d'approche de l'aérodrome de Belfort-Chaux.

Tout accident ou incident devra être immédiatement signalé à la Brigade de Police Aéronautique de METZ (Tél. 03.87.62.03.43) ou en cas d'impossibilité de joindre ce service, au PC CIC DZPAF METZ (03.87.64.38.00) qui détient les coordonnées du fonctionnaire de permanence.

### **Article 5 – Contrôles**

1- Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, ainsi que tous les agents appartenant aux services chargés du contrôle des frontières, les agents des douanes et les agents de la force publique auront libre accès à tout moment sur la plate-forme et sur ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

2- Les ballons libres utilisés au décollage de cette plate-forme devront répondre à la réglementation en vigueur (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, registre individuel de contrôle, manuel de vol, carnet de route, attestation d'assurance, manuel d'activité particulière) fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale.

3- L'organisateur doit apporter la preuve qu'il dispose des garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile et de celle de ses préposés.

### **Article 6 – Cet arrêté portant création de la plate-forme pour ballons libres sur la commune de Bavilliers est précaire et révocable.**

Il pourra être abrogé si l'utilisation de cette plate-forme est source de nuisances ou en cas d'utilisation non conforme aux dispositions de l'arrêté de création.

**Article 7 –** Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa réception directement auprès de l'administration, soit auprès de la préfète, soit auprès du ministre de l'intérieur. Si aucune réponse n'est reçue dans un délai de 2 mois à compter de la date du recours, celui-ci doit être considéré comme rejeté.

Un recours peut également être fait au greffe du Tribunal administratif, 30 rue Charles Nodier 25044 Besançon cedex 3. Il doit être fait au plus tard avant la fin du deuxième mois suivant la réception de la présente décision ou du deuxième mois suivant la date de la réponse défavorable de l'administration au recours gracieux. Dans tous les cas, ce recours doit être écrit, exposer la situation, les arguments ou faits nouveaux et comprendre copie de la décision contestée.

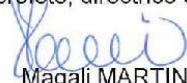
Aucun recours ne suspend l'application de la présente décision.

**Article 8 –** La sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Tanneries, le directeur zonal de la police aux frontières zone Est à Metz, le commandant du groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à monsieur Claude SCHWEBEL de l'association « Vols Passion » à Belfort et dont copie sera adressée à :

- Monsieur le maire de Bavilliers,
- Monsieur le directeur de l'aéroport de Bâle-Mulhouse,
- Monsieur le directeur régional des douanes de Besançon,
- Monsieur le commandant de la circulation aérienne militaire Nord.

Belfort, le **20 JUIN 2019**

Pour la préfète et par délégation,  
la sous-préfète, directrice de cabinet,

  
Magali MARTIN



Monsieur Claude SCHWEBEL  
Président de l'association  
Vols Passion  
24, rue de la Méchelle  
90000 BELFORT  
Tél : 06 62 55 39 18

Madame France CHALOT  
5 Rue Leclerc  
90400 DANJOUTIN  
Tél : 06 02 36 10 96

Belfort le 15 Avril 2019

Madame,

Suite à la nouvelle réglementation européenne (UE) 2018 /395 concernant les vols en Montgolfières, nous sommes dans l'obligation de déclarer nos plateformes de décollages pour des vols commerciaux.

Par la présente je me permets de vous demander l'autorisation d'utiliser les parcelles cadastrées ZA97 et ZA120 sur la commune de Bavillers dont vous en êtes propriétaire comme plateforme de décollage pour mon association « Vols Passion » en sachant que je pourrais inviter d'autres Montgolfières pour y décoller.

Je joins à ce document 2 copies, cadastre et carte détaillés des ZA.

Merci de remplir et de signer l'autorisation ci-dessous :

Madame CHALOT, autorise l'association « Vols Passion » à utiliser les terrains correspondant cadastrés ZA97 et ZA120 comme terrains de décollage pour sa Montgolfière « Spider Balloon », des ballons amis peuvent également y décoller.

**Signature des deux parties précédées de la mention : Bon pour accord**

Madame France CHALOT,

Le président de l'association « Vols Passion »,

*Bon pour accord*  
*France*

Fait à Danjoutin le 15/04/19 en 2 exemplaires

*Bon pour Accord*  
*Schwebel*



## cadastre ZA97

© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude : 6° 49' 20" E  
 Latitude : 47° 37' 10" N

Plateforme de décollage ZA97 Parallépipède jouxtant la rote de BUC par D17. Dimensions: 103,61 X 189,54 X 82,59 avec décrochement de 41,56 Soit une surface de: 17880 m<sup>2</sup> L'accès du terrain se fait par le chemin séparant les parcelles 88 et 97 par la route D17 sortie de Bavilliers. Ce terrain est dégagé de tout obstacle. La lisière ne présente aucune gêne.



## cadastre ZA120

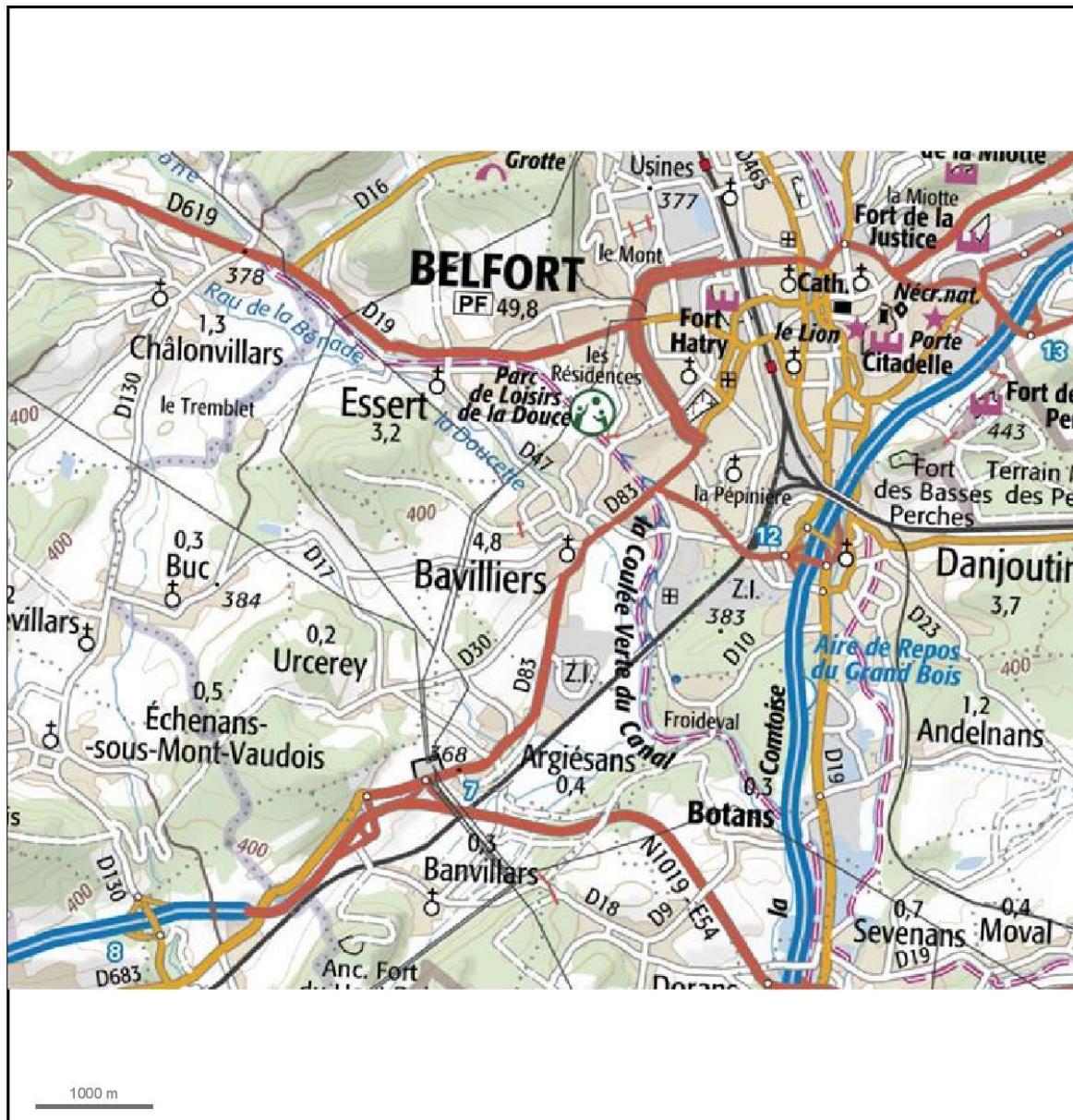
© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](https://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude : 6° 49' 22" E  
 Latitude : 47° 37' 06" N

Plateforme de décollage ZA120 Parallépipède jouxtant la rote de BUC par D17. Dimensions: 82,15 X 85,95 X 59,32 Soit une surface de: 3190 m<sup>2</sup> L'accès du terrain se fait directement par la route D17 sortie de Bavilliers. Ce terrain est dégager de tout obstacle. La lisière ne présente aucune gêne.



## Carte Bavilliers IGN 1/50000

© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude : 6° 49' 40" E  
 Latitude : 47° 37' 03" N

les 2 plateformes de décollages se situent à la sortie de Bavilliers route de Buc de part et d'autre de la D17

Annexe XIV. PLATEFORME DE PEROUSE



PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Cabinet  
Direction des sécurités  
Bureau de la sécurité publique

ARRETE n° *BSP-2019-07-23-001*

relatif à la création d'une plate-forme permanente aérostatische de décollage  
de montgolfière à PEROUSE

LA PRÉFÈTE DU TERRITOIRE DE BELFORT  
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CD) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) 1033/2006 et (CE) n° 255/2010 ;

VU le code de l'aviation civile et notamment les articles L132-1, R132-1 et D132-10 et le livre II ;

VU les articles 78 et 119 du Code des Douanes ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 25 octobre 2017 nommant madame Sophie ELIZEON, préfète du Territoire de Belfort ;

VU le décret du 14 mai 2019 nommant madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU l'arrêté ministériel du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir ou décoller que sur un aérodrome ;

VU l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 et ses annexes, relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

VU l'arrêté interministériel du 17 septembre 2012 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 171 Belfort (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

VU l'arrêté interministériel du 19 septembre 2014 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 125 Belfort-Chaux (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté interministériel du 21 février 2018 portant création d'une zone réglementée identifiée LF-R 209 dans la région de Valdoie (Territoire de Belfort) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 90-2019-06-03-001 du 3 juin 2019 portant délégation de signature à madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

VU la demande présentée par monsieur Claude SCHWEBEL, de l'association « Vol Passion » sis à Belfort, 24, rue de la Méchelle, sollicitant l'autorisation de créer une plate-forme aérostatische permanente de montgolfières à Perouse ;

VU les titres produits par le demandeur attestant qu'il a obtenu l'accord du propriétaire sur l'utilisation envisagée ;

VU l'avis favorable du directeur zonal de la police aux frontières zone Est en date du 17 juin 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est en date du 6 juin 2019 ;

VU l'avis favorable du directeur régional des douanes de Besançon en date du 7 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la direction départementale de la sécurité publique du Territoire de Belfort en date du 9 juillet 2019 ;

VU l'avis favorable de la sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire Nord en date du 17 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la direction départementale des Territoires en date du 11 juin 2019 ;

VU l'avis favorable de la commune de Perouse en date du 11 juillet 2019 ;

Sur proposition de madame Magali MARTIN, sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort ;

## A R R É T E

### **Article 1 – Autorisation**

Monsieur Claude SCHWEBEL, de l'association « Vol Passion » à Belfort, 24, rue de la Méchelle est autorisé à créer une plate-forme aérostatische à usage permanent à Perouse, parcelles cadastrées section 108 et 109 à compter de la date du présent arrêté.

### **Article 2 – Exploitation de la plate-forme et espace aérien**

La plate-forme est située sur 2 aires d'envols au niveau de la Grande Rue à Perouse et correspondent à deux terrains situés au bord de la route D419. Le premier terrain de forme trapézoïdale d'environ 9 ares et le second de même forme de 22 ares aux parcelles cadastrées sections 108 et 109 sont constitués d'herbes. Ceux-ci comportent sur leur secteur Sud des parties boisées. Dans ces conditions, l'envol de montgolfières par vent Nord-Est et/ou Nord-Ouest, devra s'effectuer de façon à respecter la distance réglementaire requise entre l'enveloppe de l'aéronef et ces obstacles.

La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes, commandants de bord auxquels il appartient de vérifier personnellement l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

Cette plate-forme réservée à l'usage exclusif des aérostats non dirigeables à air chaud dans leur définition actuelle, devra être utilisée dans les conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne.

La plate-forme se situant sous la TMA4 de Bâle qui débute à 1 500 m au-dessus du sol, en cas de pénétration de cet espace aérien, le pilote de la montgolfière devra prendre contact avec l'organisme de contrôle local.

Cette plate-forme étant située à proximité de la CTR LUXEUIL ainsi que des zones réglementées LF-R 125 « BELFORT-CHAUX », LF-R 171 « BELFORT » et LF-R 209 « L'ARSOT » dans la région de Valdoie, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.sia.aviation.civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation.civile.gouv.fr)).

Cette plate-forme étant située à proximité d'un secteur d'entraînement des équipages des aéronefs de la Défense au vol à très basse altitude à l'intérieur duquel évoluent des aéronefs à des hauteurs inférieures à 150 mètres, VOLTAC PHG PM, les utilisateurs devront en respecter strictement les statuts. Les caractéristiques de ces dernières sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (Cf. [www.dircam.dsae.defense.gouv.fr](http://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr), MIAM ENR 5,2).

### **Article 3 – Sites naturels**

La parcelle concernée se situe en dehors de tout périmètre Natura 2000.

### **Article 4 – Mesures de sécurité**

1- L'aire d'envol étant située à proximité de lieux susceptibles d'attirer du public, le responsable de la plate-forme est tenu de prendre toutes les dispositions pour empêcher l'accès de personnes non autorisées sur la partie de l'aire dédiée à la mise en œuvre et à l'envol des montgolfières.

Une signalisation adaptée sera mise en place pendant les heures d'utilisation, conformément à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 20 février 1986.

La signalisation routière éventuelle de la plate-forme reste à la charge du bénéficiaire. Elle devra respecter la réglementation en vigueur.

2- Une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles dans lesquels se trouveraient des personnes à risque (hôpitaux, maisons de retraite, établissements pénitentiaires etc.) ou d'élevage de chevaux ou d'animaux fragiles.

L'attention des pilotes est attirée sur l'existence des établissements :

- "BEAUSEIGNEUR" classé « Seveso seuil haut », situé sur la commune de Froidefontaine,
- "ANTARGAZ" classé « Seveso seuil bas », situé sur la commune de Bourogne, présentant un danger potentiel qui pourrait être provoqué par le passage à trop basse hauteur d'un aéronef.

Il conviendra également de respecter les zones d'approche de l'aérodrome de Belfort-Chaux.

Tout accident ou incident devra être immédiatement signalé à la Brigade de Police Aéronautique de METZ (Tél. 03.87.62.03.43) ou en cas d'impossibilité de joindre ce service, au PC CIC DZPAF METZ (03.87.64.38.00) qui détient les coordonnées du fonctionnaire de permanence.

**Article 5 – Contrôles**

1- Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, ainsi que tous les agents appartenant aux services chargés du contrôle des frontières, les agents des douanes et les agents de la force publique auront libre accès à tout moment sur la plate-forme et sur ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

2- Les ballons libres utilisés au décollage de cette plate-forme devront répondre à la réglementation en vigueur (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, registre individuel de contrôle, manuel de vol, carnet de route, attestation d'assurance, manuel d'activité particulière) fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale.

3- L'organisateur doit apporter la preuve qu'il dispose des garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile et de celle de ses préposés.

**Article 6 – Cet arrêté portant création de la plate-forme pour ballons libres sur la commune de Perouse est précaire et révocable.**

Il pourra être abrogé si l'utilisation de cette plate-forme est source de nuisances ou en cas d'utilisation non conforme aux dispositions de l'arrêté de création.

**Article 7 –** Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa réception directement auprès de l'administration, soit auprès de la préfète, soit auprès du ministre de l'intérieur. Si aucune réponse n'est reçue dans un délai de 2 mois à compter de la date du recours, celui-ci doit être considéré comme rejeté.

Un recours peut également être fait au greffe du Tribunal administratif, 30 rue Charles Nodier 25044 Besançon cedex 3. Il doit être fait au plus tard avant la fin du deuxième mois suivant la réception de la présente décision ou du deuxième mois suivant la date de la réponse défavorable de l'administration au recours gracieux. Dans tous les cas, ce recours doit être écrit, exposer la situation, les arguments ou faits nouveaux et comprendre copie de la décision contestée.

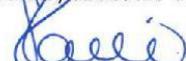
Aucun recours ne suspend l'application de la présente décision.

**Article 8 –** La sous-préfète, directrice de cabinet de la préfète du Territoire de Belfort, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Tanneries, le directeur zonal de la police aux frontières zone Est à Metz, le commandant du groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à monsieur Claude SCHWEBEL de l'association « Vol Passion » à Belfort et dont copie sera adressée à :

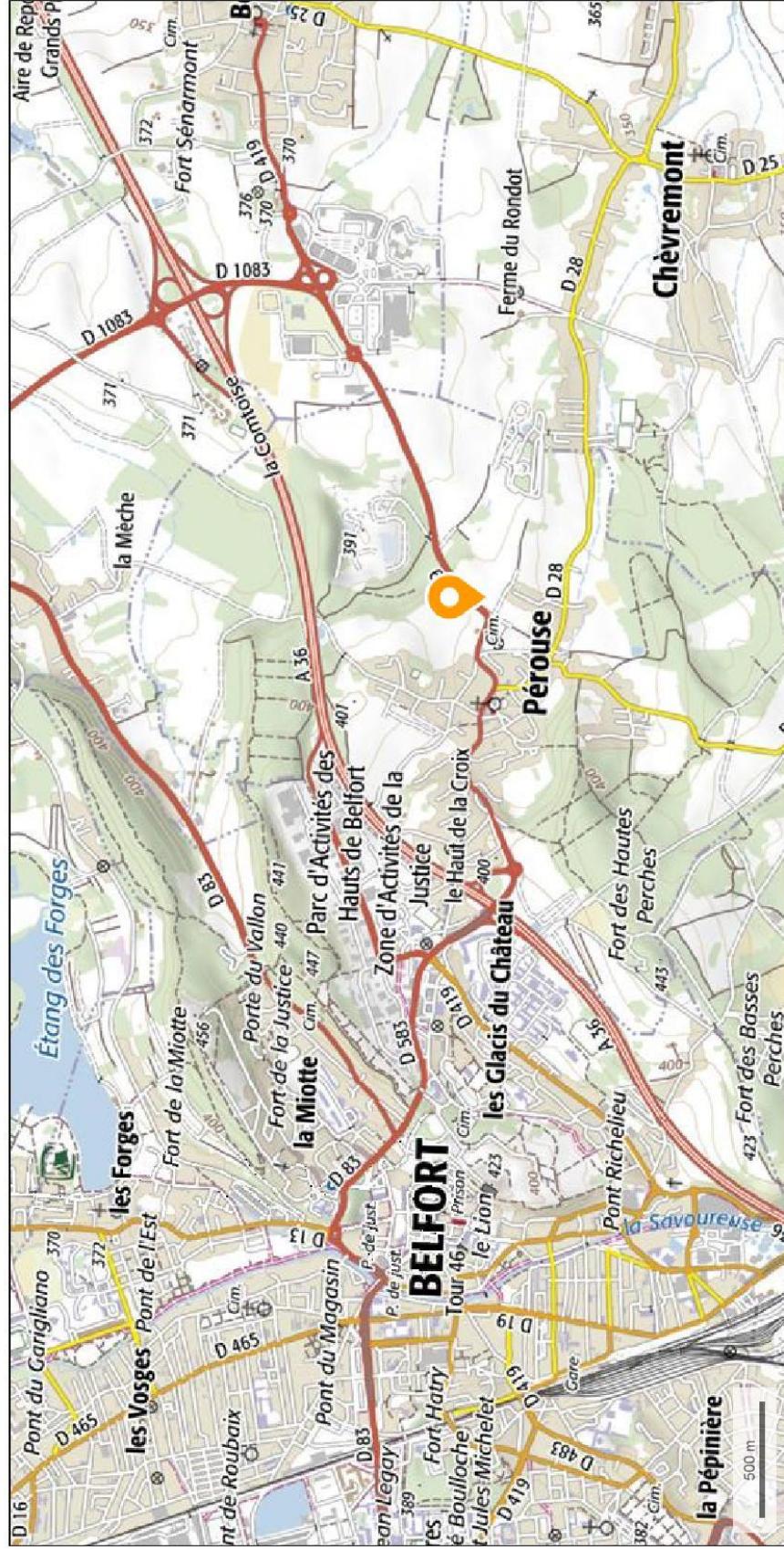
- Monsieur le maire de Perouse,
- Monsieur l'adjoint au délégué de la DSAC-NE délégation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse,
- Monsieur le directeur régional des douanes de Besançon,
- Monsieur le commandant de la circulation aérienne militaire Nord.

Belfort, le **23 JUIL. 2019**

Pour la préfète et par délégation,  
la sous-préfète, directrice de cabinet,

  
Magali MARTIN

## Situation plate formes 108\_109

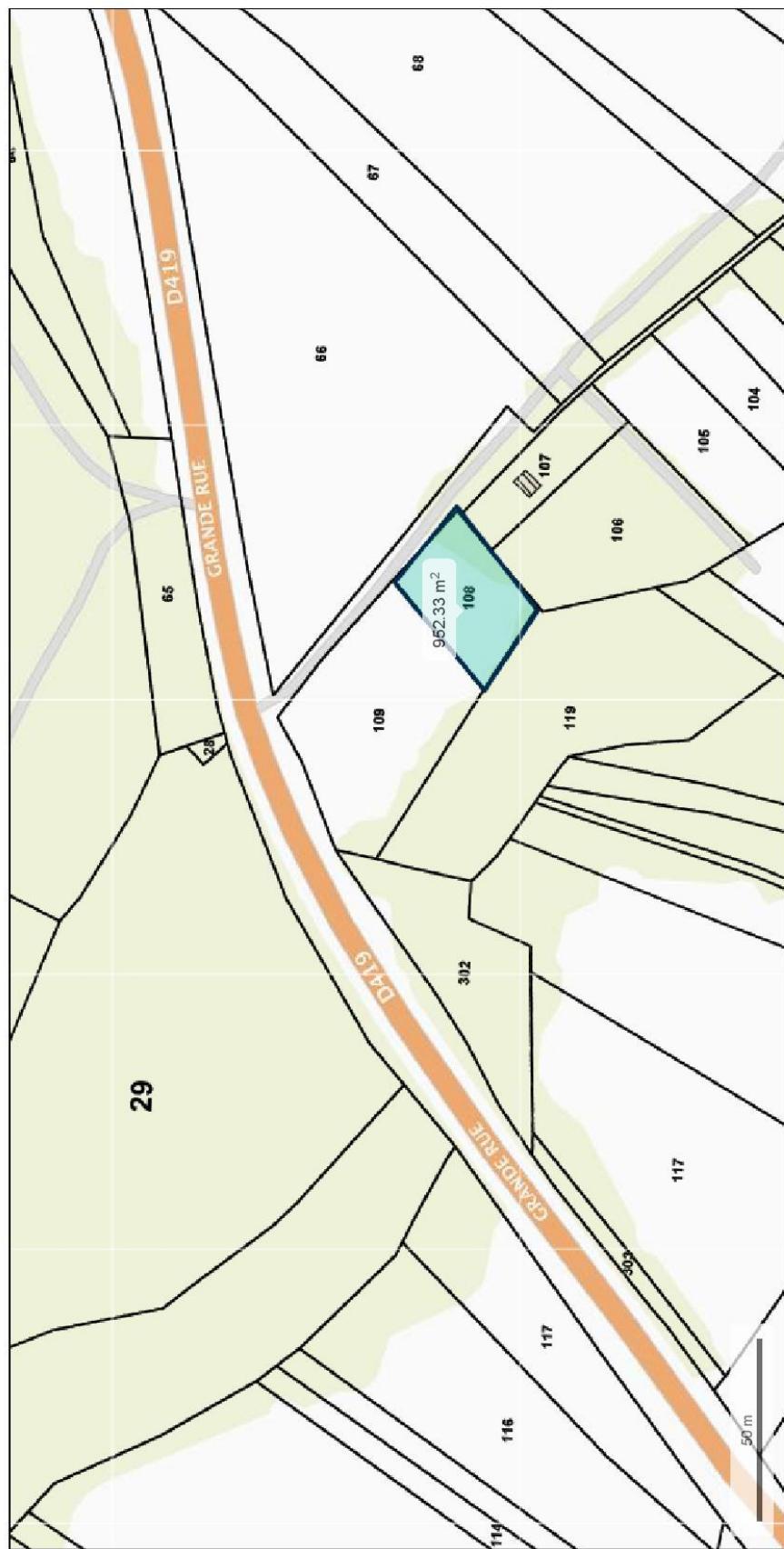


© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/carte?mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/carte?mentions-legales)

Longitude :  
Latitude :

6° 53' 21" E  
47° 38' 25" N

<https://www.geoportail.gouv.fr/carte?activation=true>



104

Plateforme108 PEROUSE Longueur=40,36m largeur=25,82m

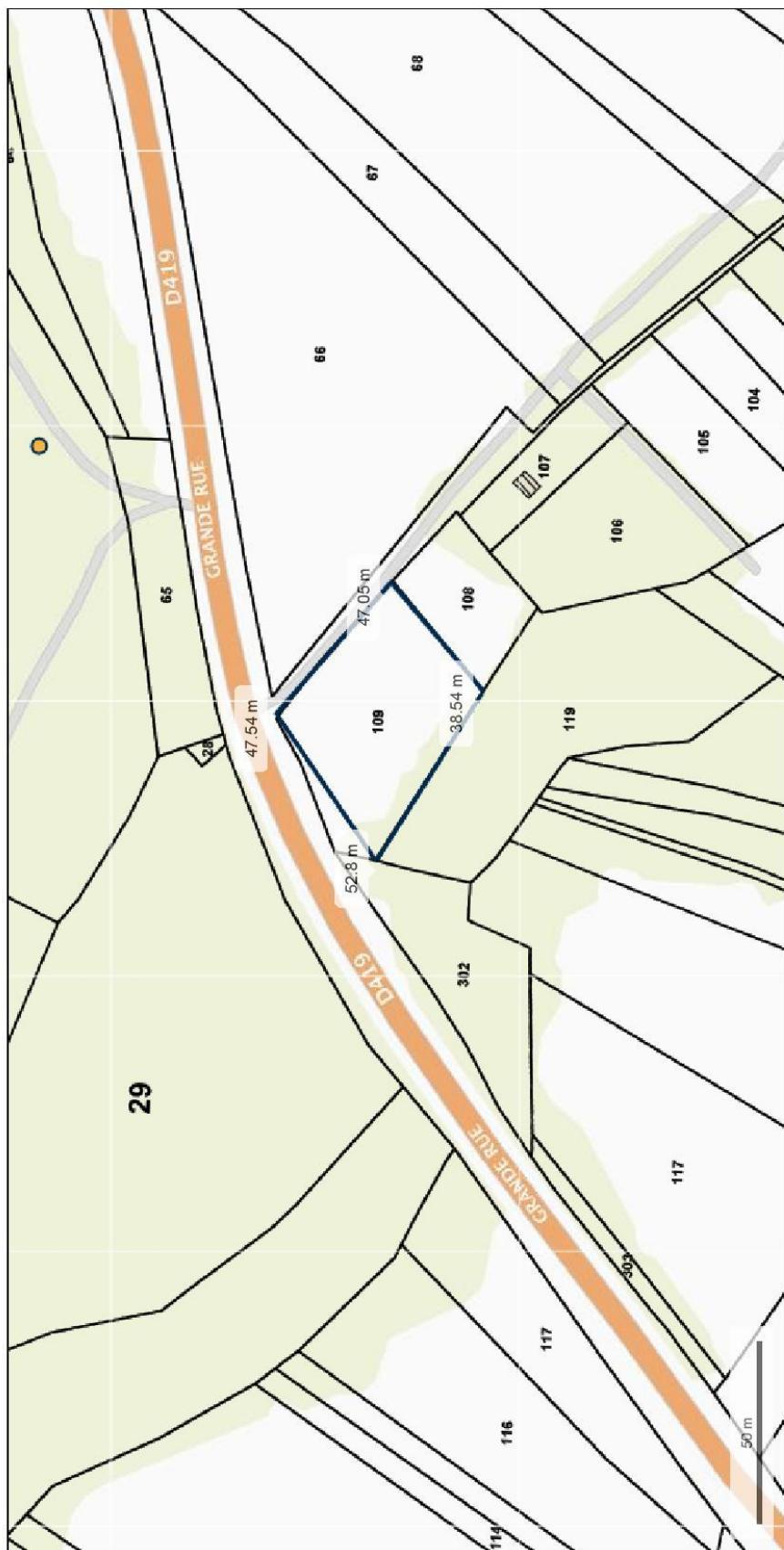
© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude :  
Latitude :

6° 54' 07" E  
47° 38' 18" N

<https://www.geoportail.gouv.fr/carte?activation=true>

1/1



Plateforme de décollage Perouse parcelle 109

© IGN 2019 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude :  
Latitude :

6° 54' 07" E  
47° 38' 18" N

<https://www.geoportal.gouv.fr/carte?activation=true>



Monsieur Claude SCHWEBEL  
Président de l'association  
Vols Passion  
24, rue de la Méchelle  
90000 BELFORT  
Tél : 06 62 55 39 18

Monsieur Gilbert SCHELIQUET  
3, Rue Des Sapins  
90160 PEROUSE  
Tél : 06 30 83 93 62

Belfort le 20 Mai 2019

Monsieur,

Suite à la nouvelle réglementation européenne (UE) 2018 /395 concernant les vols en Montgolfières, nous sommes dans l'obligation de déclarer nos plateformes de décollages pour des vols commerciaux.

Par la présente je me permets de vous demander l'autorisation d'utiliser la parcelle cadastrée 108 sur la commune de Pérouse dont vous en êtes propriétaire comme plateforme de décollage pour mon association « Vols Passion » en sachant que je pourrais inviter d'autres Montgolfières pour y décoller.

Je joins à ce document 1 copie, cadastre et carte détaillé de la parcelle 108.

Merci de remplir et de signer l'autorisation ci-dessous :

Monsieur SCHELIQUET, autorise l'association « Vols Passion » à utiliser le terrain correspondant cadastré 108 et comme terrains de décollage pour sa Montgolfière « Spider Balloon », des ballons amis peuvent également y décoller.

**Signature des deux parties précédées de la mention : Bon pour accord**

Monsieur Gilbert SCHELIQUET,

Le président de l'association « Vols Passion »,

Fait à PEROUSE le 20/05/19 en 2 exemplaires



Monsieur Claude SCHWEBEL  
Président de l'association  
Vols Passion  
24, rue de la Méchelle  
90000 BELFORT  
Tél : 06 62 55 39 18

Madame Monique THIEBAULT  
19, Rue Du Pommeuy  
70000 Saint en Chaux  
Tél : 06 29 27 90 60

Belfort le 26 Mai 2019

Madame,

Suite à la nouvelle réglementation européenne (UE) 2018 /395 concernant les vols en Montgolfières, nous sommes dans l'obligation de déclarer nos plateformes de décollages pour des vols commerciaux.

Par la présente je me permets de vous demander l'autorisation d'utiliser la parcelle cadastrée 109 sur la commune de Pérouse dont vous en êtes propriétaire comme plateforme de décollage pour mon association « Vols Passion » en sachant que je pourrais inviter d'autres Montgolfières pour y décoller.

Je joins à ce document 1 copie, cadastre et carte détaillé de la parcelle 109.

Merci de remplir et de signer l'autorisation ci-dessous :

Madame Monique THIEBAULT, autorise l'association « Vols Passion » à utiliser le terrain correspondant cadastré 109 et comme terrains de décollage pour sa Montgolfière « Spider Balloon », des ballons amis peuvent également y décoller.

**Signature des deux parties précédées de la mention : Bon pour accord**

Madame Monique THIEBAULT,

Le président de l'association « Vols Passion »,

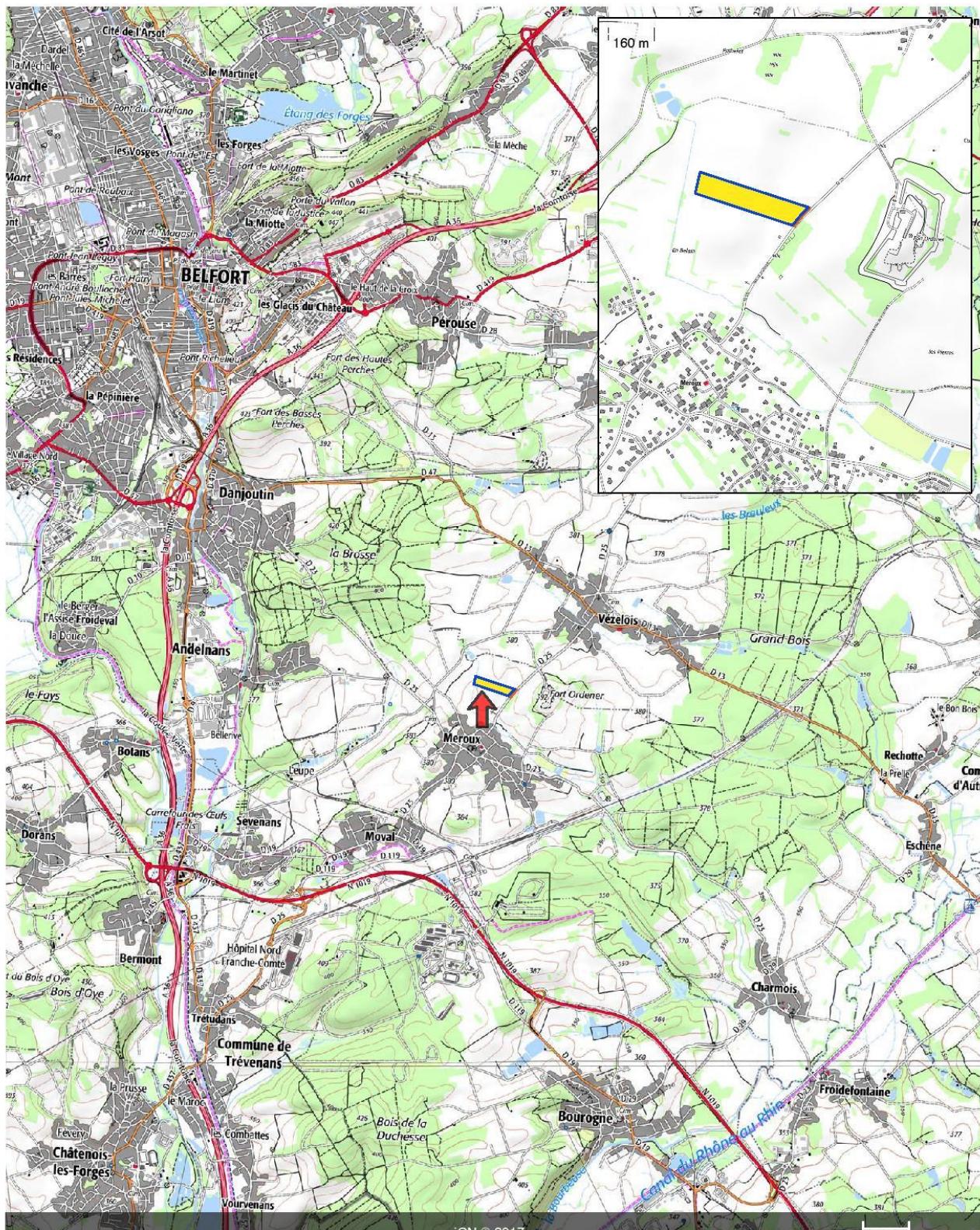
*Bon pour accord*  
*afféci*

*Bon pour accord*  
*Schwe*

Fait à Saint en Chaux le 26/05/19 en 2 exemplaires

Annexe XV. PLATEFORME MEROUX





Plateforme de décollage "Meroux"  
47°36'05"N 6°52'03"E

Plateforme de décollage  
Accès principal  
Accès secondaire



CLUB AEROSTATIQUE DE FRANCHE-COMTE  
Adresse postale B.P. 70024 90001 BELFORT Cedex  
Adresse du local : 24 rue des Vosges 90150 FOUSSEMAGNE  
Tél 03.84.90.20.20  
Fax <http://www.aerostatiquefc.fr>  
Messagerie : [contact@aerostatiquefc.fr](mailto:contact@aerostatiquefc.fr)  
Messagerie interne : [secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)

**DECLARATION DE PLATEFORME DE DECOLLAGE  
POUR AEROSTATS NON DIRIGEABLE  
Selon arrêté du 20 Février 1986**

**Identification du terrain :**

- Localisation : 90 MEROUX

le long de la RD 25, sortie Meroux en direction de Vézelise

- Identification cadastrale : 61, 62

- Dimensions approximatives : 100 m x 450 m

- Description des dégagements et accès de sécurité :

1 entrée principale sur RD 25

1 entrée secondaire au fond du pré, depuis piste cyclable carrossable

**Identification du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

- Nom : PERRIN Michel

- Adresse : 2 rue du 15 juillet  
90240 MEROUX

**Déclaration du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

Je soussigné, ...Michel... PERRIN..., autorise le Club Aérostatique de Franche Comté à utiliser le terrain identifié ci-dessus pour le décollage de montgolfières.

**Déclaration du Club Aérostatique de Franche Comté :**

Je soussigné, Philippe Becker, président du Club Aérostatique de Franche Comté, m'engage à ce que l'utilisation du terrain identifié ci-dessus par les pilotes du CAFC et les pilotes invités par le CAFC se fasse dans le respect des cultures et autres exploitations de ce terrain.

90001 BELFORT Cedex  
Tél./Fax 03 84 90 20 20

## DEMANDE DE CREATION D'UNE PLATE-FORME POUR BALLONS

Nom du demandeur : BECKER ..... Prénom : Philippe .....

Société : Club Aérostatique de Franche-Comté

Adresse : B.P. 70 024 90 001 BELFORT Cedex 1

Tél : ..... Portable : 06 87 15 16 83

Mail : secrétariat@aerostatiquefc.fr

Personne ayant la jouissance du terrain :

Michel PERIN

Adresse du terrain : Rue de Vezelais - RD 25 - 30400 MEROUX

Référence(s) cadastrale(s) : 61 et 62

Coordonnées géographiques du terrain :

47, 60 123 N 6, 90 331 E

Situation du terrain (1) :  EN AGGLOMERATION  
 HORS AGGLOMERATION

UTILISATION DE LA PLATE-FORME :

- Plate-forme ballon réservée à l'usage exclusif (1) :
  - des ballons libres à air chaud et à gaz
  - des ballons captifs à air chaud
  - des ballons captifs à gaz
- Utilisation (1) :  TEMPORAIRE Date(s) : .....  
 A titre privé  
 Activité rémunérée  
 Plusieurs envols de ce même site seront prévus  
 (baptêmes de l'air)
- PERMANENTE

CARACTERISTIQUES DE LA PLATE-FORME :

- Caractéristiques géométriques de la plate-forme : Rectangle
- Dimension : ~ 100 m x 150 ~
- Altitude moyenne : 360 m
- Nature du sol (1) :  Herbe -  Bitume -  Autre : .....
- Pente moyenne : 5 %

DEGAGEMENTS :

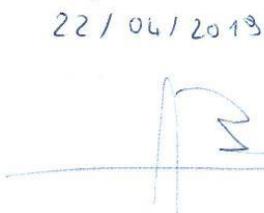
Obstacles avoisinants (1) :  Habitations  Routes  Lignes EDF  Arbres  Buttes

Autre : .....

Remarques : .....

Date et signature du demandeur :

22/04/2019





BP 70024  
 90001 BELFORT Cedex  
 Tél./Fax 03 84 90 20 20

(1) Cocher la ou les case(s) correspondante(s)

## Annexe XVI. CONTRAT DE MAINTENANCE ET DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE F-HLCT

**CONTRAT DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE**

Partie M sous partie G

Entre

L'organisme de Gestion du maintien de la navigabilité (CAMO)

L'ATELIER  
 N° d'agrément : FR.MG.0261  
 6 rue Etienne Lenoir  
 51420 WITTRY LES REIMS

Et

Nom ou raison sociale du propriétaire/locataire  
 Thomas HERMANN  
 2 rue aux Paigres  
 25550 LAIRE

Immatriculation	Type d'aéronef	N° de série	Date d'entrée	Date de sortie	Programme d'entretien approuvé	Type d'activité (vol privé, travail aérien, école, SPO, NCC, NCO, lieu d'exploitation,...)
F-HLCT	Cameron Sport-90	12217	02/04/19		Cameron dernière édition	

Le présent contrat est établi conformément au point M.A.201 de la partie M et à son appendice 1.

Par le présent contrat les deux parties s'engagent au respect des exigences de la Partie M et au respect des obligations du présent contrat.

Le propriétaire/locataire confie au CAMO, la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef listé ci dessus, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par l'autorité compétente de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, comme détaillé au point M1, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément au dit programme d'entretien dans un organisme d'entretien agréé.

Conformément au présent contrat, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives du présent contrat.

Le propriétaire/locataire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies au CAMO concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans approbation préalable du CAMO.

En cas de non-respect du présent contrat, du fait d'un quelconque des signataires, ce contrat est rendu caduc. Dans ce cas, le propriétaire/locataire est entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire s'engage à en informer les autorités compétentes de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, dans un délai de deux semaines.»

Fait à Witry les Reims le 2 avril 2019

L'Atelier de la Montgolfière  
 Jean Marie HUTTOIS  
 Signature

Propriétaire/exploitant  
 Thomas HERMANN  
 Signature

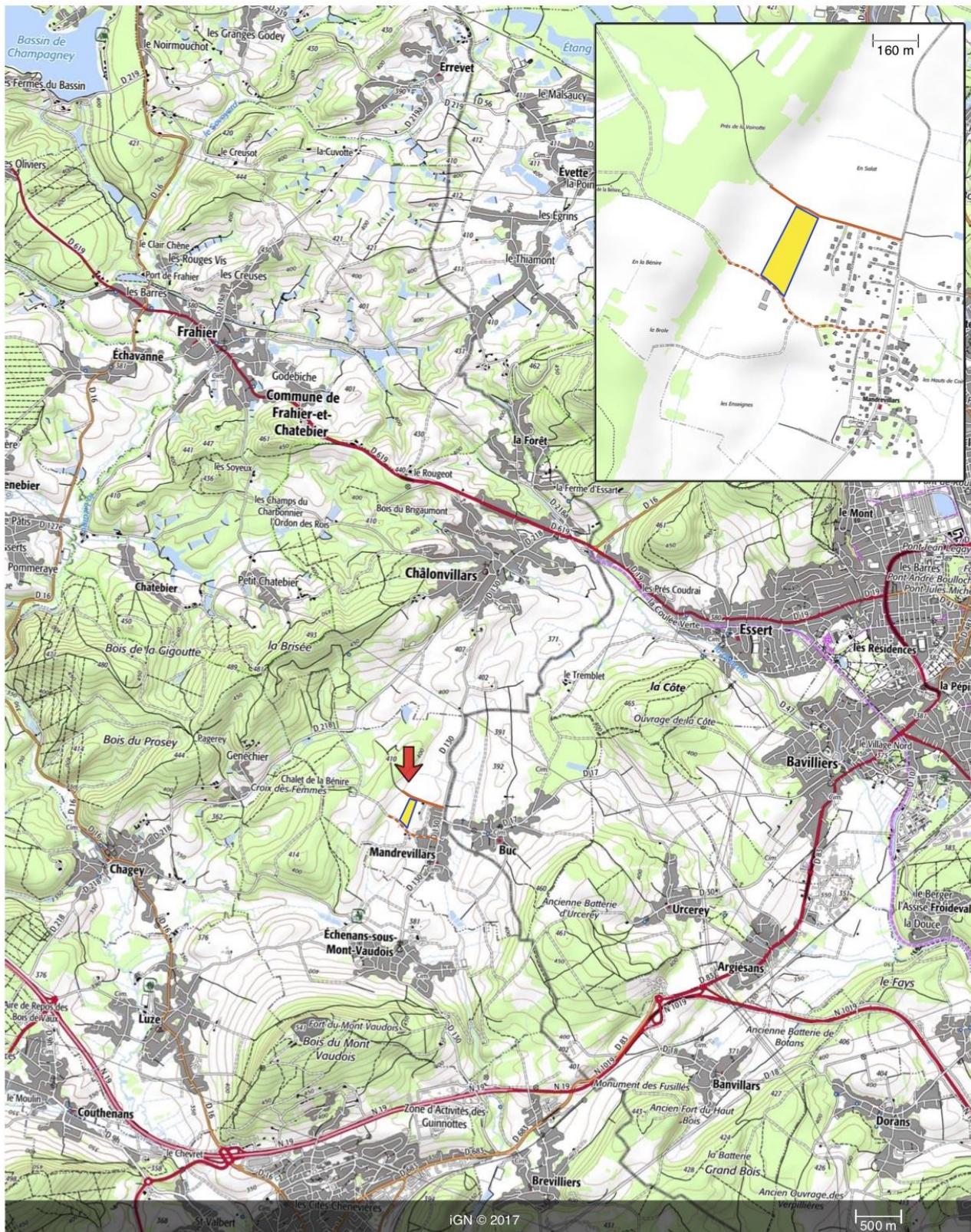


## Annexe XVII. PLATEFORME MANDREVILLARS



## Extrait du plan cadastral & limites de la plateforme de décollage "Mandrevillars"

47°36'59"N 6°46'22"E



**Plateforme de décollage "Mandrevillars"**  
**47°36'59"N 6°46'22"E**



CLUB AEROSTATIQUE DE FRANCHE-COMTE  
Adresse postale B.P. 70024 90001 BELFORT Cedex  
Adresse du local : 24 rue des Vosges 90150 FOUSSEMAGNE  
03.84.90.20.20  
<http://www.aerostatiquefc.fr>  
Messagerie : [contact@aerostatiquefc.fr](mailto:contact@aerostatiquefc.fr)  
Messagerie interne : [secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)

**DECLARATION DE PLATEFORME DE DECOLLAGE  
POUR AEROSTATS NON DIRIGEABLE  
Selon arrêté du 20 Février 1986**

**Identification du terrain :**

- Localisation : *NO de NANCREVILLARS (70400)*  
*47°36'59" N 6°46'22" E*
- Identification cadastrale : *0051*
- Dimensions approximatives : *225 x 50 m*
- Description des dégagements et accès de sécurité : *accès par le Chemin de la Brierolte au la Rue de la Respe, au droit de la Rue Principale, à Nancrevillars.*

**Identification du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

- Nom : *Etienne TOURNIER*
- Adresse : *9 Rue de la Grax, 90800 BUC*

**Déclaration du propriétaire / de l'exploitant du terrain :**

Je soussigné, *Etienne Tournier*, autorise le Club Aérostatique de Franche Comté à utiliser le terrain identifié ci-dessus pour le décollage de montgolfières.

**Déclaration du Club Aérostatique de Franche Comté :**

Je soussigné, Sylvain Sailler, président du Club Aérostatique de Franche Comté, m'engage à ce que l'utilisation du terrain identifié ci-dessus par les pilotes du CAFC et les pilotes invités par le CAFC se fasse dans le respect des cultures et autres exploitations de ce terrain.



BP 70024  
90001 BELFORT Cedex  
Tél./Fax 03 84 90 20 20

III-



PRÉFÈTE DE LA HAUTE-SAÔNE

Préfecture

Secrétariat Général

Direction de la citoyenneté,  
de l'immigration et des  
libertés publiques

Bureau des élections  
et de la réglementation

ARRETE PREFCTORAL N° 70-2020-08-31-002 du 31 août 2020

Portant création d'une plate-forme permanente  
pour montgolfières à MANDREVILLARS

**LA PRÉFÈTE DE LA HAUTE-SAÔNE**  
**Chevalier de l'Ordre National du Mérite**  
**Chevalier de la Légion d'honneur**

- VU le code des transports et notamment l'article L.6212.2 et le livre II du code de l'aviation civile ;
- VU les articles R132-1 et D132-10 du code de l'aviation civile ;
- VU les articles 78 et 119 du code des douanes ;
- VU le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret du 7 novembre 2019 portant nomination de la préfète de la Haute-Saône, Mme Fabienne BALUSSOU ;
- VU le décret du 7 juin 2019 portant nomination du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Saône – M. Imed BENTALEB ;
- VU l'arrêté n° 70-2019-11-26-004 du 26 novembre 2019 portant délégation de signature à M. Imed BENTALEB, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Saône ;
- VU l'arrêté n° 70-2019-11-26-039 du 26 novembre 2019 portant délégation de signature à M. Christian ROBBE-GRILLET, sous-préfet de Lure ;
- VU l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;
- VU l'arrêté ministériel du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- VU l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- VU le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ;
- VU l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

PREFECTURE DE LA HAUTE-SAÔNE  
B.P. 429 - 70013 VESOUL CEDEX - TEL. : 03.84.77.70.00 / FAX. : 03.84.76.49.60  
Courriel : [prefecture@haute-saone.gouv.fr](mailto:prefecture@haute-saone.gouv.fr)

Horaires d'ouverture au public et de l'accueil téléphonique disponibles sur le site : [www.haute-saone.gouv.fr](http://www.haute-saone.gouv.fr)

VU la demande présentée le 3 juin 2020 par Monsieur Sylvain SAILLER, président du club aérostatique de Franche-Comté, en vue d'obtenir l'autorisation de créer une plate-forme montgolfières sur le territoire de la commune de MANDREVILLARS ;

VU les titres produits par le demandeur attestant qu'il a l'accord de la personne ayant la jouissance du terrain pour l'utilisation envisagée ;

VU le dossier annexé à la demande ;

VU l'avis du colonel, sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire Nord du 26 juin 2020 ;

VU l'avis du directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim du 25 juin 2020 ;

VU l'avis du commissaire divisionnaire, directeur zonal de la police aux frontières Est du 26 juin 2020 ;

VU l'avis émis du directeur régional des douanes et droits indirects de Franche-Comté du 14 août 2020 ;

VU l'avis du maire de Mandrevillars du 24 juillet 2020 ;

Sur la proposition du secrétaire général de la préfecture ;

#### A R R E T E

**ARTICLE 1** – Monsieur Sylvain SAILLER, président du club aérostatique de Franche-Comté est autorisé à créer une plate-forme permanente aérostatique destinée à la mise en ascension de montgolfières sur le territoire de la commune de Mandrevillars (70400).

**L'aire d'envol correspond à un terrain de forme carrée de 225 mètres par 50 mètres, s'applique à la parcelle cadastrée sous le numéro 0051, et est constitué d'herbes.**

Les caractéristiques géographiques du terrain sont annexées au présent arrêté (carte IGN et plan cadastral).

**ARTICLE 2** – Préalablement à tout vol, les utilisateurs devront consulter les avis aux navigateurs aériens publiés concernant l'ensemble des espaces aériens qu'ils seront susceptibles de pénétrer ou de survoler pendant leurs vols, afin de connaître les éventuelles restrictions en vigueur et s'y conformer.

**ARTICLE 3** – Cette plate-forme aérostatique sera exploitée pour des baptêmes en ballon libre.

**ARTICLE 4** – La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes commandants de bord, à qui il appartient de vérifier eux-mêmes l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés, ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées, pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

**ARTICLE 5** – La plate-forme devra être utilisée dans le respect des conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne.

Chaque ballon devra disposer d'une aire de gonflage et d'envol délimitée par un cercle de rayon minimum équivalent à deux fois la hauteur hors tout du ballon.

La plate-forme devra être équipée pendant son utilisation, d'un dispositif permettant de déterminer la force et la direction du vent (manche à air située à au moins 30 m du point d'envol ou dispositif mobile).

**ARTICLE 6 – La plate-forme se situe sous la TMA Bâle 5. En cas de pénétration de cet espace aérien, l'usager devra contacter l'organisme de contrôle.**

Les utilisateurs de cette plate-forme située à proximité des zones réglementées LF-R 209 « L'ARSOT », LF-R 171 « BELFORT » LF-R 212 « MONT DE VANNES » ainsi que de la CTR LUXEUIL et de la TMA LUXEUIL 6, devront en respecter strictement les statuts.

Les caractéristiques de ces zones sont disponibles dans les publications aéronautiques officielles (cf. [www.sia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)).

**ARTICLE 7 –** L'aire d'envol étant située à proximité de lieux susceptibles d'attirer du public, il appartient au responsable de la plate-forme de prendre toutes dispositions pour empêcher l'accès de personnes non autorisées sur l'aire de mise en œuvre et d'envol des montgolfières.

**ARTICLE 8 –** Conformément à l'article 7 de l'arrêté du 20/02/1986, une signalisation adaptée sera mise en place pendant les heures d'utilisation de la plate-forme.

**ARTICLE 9 –** Si le bénéficiaire de l'autorisation désire signaler la plate-forme aux navigateurs aériens ou y installer des aides à la navigation aérienne, visuelles ou tout autre dispositif de télécommunications, il devra prendre l'accord de la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est et se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. A cet effet, il soumettra au préfet les dispositions qu'il compte adopter.

**ARTICLE 10 –** La plate-forme ne pourra être utilisée que par le demandeur et ses invités, à bord de ballons libres à air chaud ou à gaz et ballons captifs, sous réserve d'avoir pris connaissance des consignes et conditions d'utilisation de la plate-forme spécifiées dans le présent arrêté.

**ARTICLE 11 –** Les manifestations aériennes pourront y être autorisées dans les conditions prévues par l'article D 233.8 du code de l'aviation civile et celles fixées par l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes.

**ARTICLE 12 –** Les ballons libres utilisés au décollage de cette plate-forme devront répondre à la réglementation en vigueur (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, registre individuel de contrôle, manuel de vol, carnet de route, attestation d'assurance, manuel d'activité particulière...) fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale.

Les pilotes des ballons utilisés pour des opérations particulières (parachutages, transport public, photographies aériennes, publicité, etc...) devront être titulaires d'une attestation reconnaissant leur compétence et délivrée par un organisme habilité.

L'écolage ne pourra être dispensé que par un instructeur habilité par décision ministérielle.

Le survol à basse hauteur des routes avoisinantes, habitations isolées, villes, villages et rassemblements de personnes est strictement interdit.

**ARTICLE 13 –** Aucun aérostat ne devra prendre le départ de la plate-forme à destination directe de l'étranger, hormis vers les pays signataires d'une convention de libre circulation avec la France.

**ARTICLE 14** – Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, les agents appartenant aux services chargés du contrôle des frontières, les agents des douanes et les agents de la force publique auront libre accès à tout moment sur la plate-forme et sur ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

**ARTICLE 15** – En application de l'article D 212.1 du code de l'aviation civile, un état récapitulatif des mouvements réalisés chaque année sur la plate-forme devra être adressé à la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim, au début du mois de janvier de l'année suivante.

**ARTICLE 16** – Tout accident ou incident devra immédiatement être signalé :

- à la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim (tél. 03.88.59.64.64) et en cas d'impossibilité de joindre ce service, au permanent de direction (tél. 06.17.44.07.89) ;
- à la direction zonale de police aux frontières (tél. 03 87 62 03 43).

**ARTICLE 17** – Cet arrêté portant création de la plate-forme pour ballons libres sur la commune de Mandrevillars est précaire et révocable.

Il pourra être abrogé si l'utilisation de cette plate-forme est source de nuisances ou en cas d'utilisation non conforme aux dispositions de l'arrêté de création.

**ARTICLE 18** – Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Besançon dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification :  
- soit par écrit adressé au Tribunal administratif - 30 rue Charles Nodier – 25000 Besançon ;  
- soit par l'application informatique « Télerecours citoyens » accessible sur [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

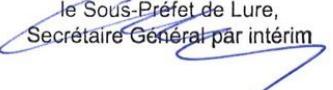
**ARTICLE 19** – Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Saône, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim, le commissaire divisionnaire, directeur zonal de police aux frontières Est, le directeur régional des douanes et droits indirects de Franche-Comté, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée à :

- M. le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim  
([dsac-ne-plateformes-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ne-plateformes-bf@aviation-civile.gouv.fr)) ;
- M. le commissaire divisionnaire, directeur zonal de la police aux frontières de Metz  
([dcpaf-bpa-metz@interieur.gouv.fr](mailto:dcpaf-bpa-metz@interieur.gouv.fr)) ;
- M. le colonel, sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire  
([dsae-dircam-sdrcam-nord-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr](mailto:dsae-dircam-sdrcam-nord-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr)) ;
- M. le directeur régional des douanes à BESANCON  
([dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr](mailto:dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr)) ;
- M. le président du comité interarmées de la circulation aérienne militaire, commandant la zone aérienne de défense Nord ;
- M. le chef de quart de la BA 116 à Luxeuil-les-Bains  
([ba116.cdq@intradef.gouv.fr](mailto:ba116.cdq@intradef.gouv.fr)) ;
- M. le chef de la brigade de gendarmerie de l'Air de la BA 116 à Luxeuil-les-Bains  
([bgair.luxeuil-les-bains@gendarmerie.defense.gouv.fr](mailto:bgair.luxeuil-les-bains@gendarmerie.defense.gouv.fr)) ;
- M. le colonel, commandant le groupement de gendarmerie de la Haute-Saône  
([ggd70@gendarmerie.interieur.gouv.fr](mailto:ggd70@gendarmerie.interieur.gouv.fr)) ;

- Mme le maire de Mandrevillars ([mandrevillars.commune@orange.fr](mailto:mandrevillars.commune@orange.fr)) ;
- M. le chef de l'unité territoriale de Haute-Saône (UT DREAL 70) ([ud70-25.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ud70-25.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr)) ([benoit.schipman@developpement-durable.gouv.fr](mailto:benoit.schipman@developpement-durable.gouv.fr)) ;
- M. Sylvain SAILLER, président du club aérostatique de Franche-Comté ([secretariat@aerostatiquefc.fr](mailto:secretariat@aerostatiquefc.fr)) ;

Fait à Vesoul, le **31 AOUT 2020**

Préfète et par délégation,  
le Sous-Préfet de Lure,  
Secrétaire Général par intérim

  
Christian ROBBE-GRILLET

Annexe XVIII. PLATEFORME DE CHALONVILLARS (ÉOLIENNE, AUTORISATION DE BALLOONING ADVENTURES)

**BALLOONING ADVENTURES**

4,rue des Champs  
90800 - BAVILLIERS

*jb.ballooning.adventures@gmail.com*  
Site : [ballooning.adventures.fr](http://ballooning.adventures.fr)



Bavilliers, le 12/11/2020

**Autorisation d'utilisation  
Plateforme aérostatique de Chalonvillars**

Je soussigné Jean Becker, président de l'association "Ballooning Adventures", sise 4 rue des Champs à Bavilliers autorise les pilotes du Club aérostatique de Franche-Comté à utiliser la plateforme de décollage aérostatique permanente de Chalonvillars, au lieu dit :Le champ de Rosevaux. (par arrêté préfectoral N° 2019-06-04-001 du 4 juin 2019.)

Naturellement les pilotes respecteront les règles en vigueur stipulées dans l'arrêté.

Bavilliers, le 12 novembre 2020

Le Président  
Jean Becker







PRÉFET DE LA HAUTE-SAÔNE

Préfecture

Secrétariat Général

Direction de la citoyenneté,  
de l'immigration et des  
libertés publiques

Bureau des élections  
et de la réglementation

ARRETE PREFCTORAL N° 2019-06-04-001 du 4 juin 2019

Portant création d'une plate-forme permanente  
pour montgolfières à CHALONVILLARS

**LE PRÉFET DE LA HAUTE-SAÔNE**

- VU le code des transports et notamment l'article L.6212.2 et le livre II du code de l'aviation civile ;
- VU les articles R132-1 et D132-10 du code de l'aviation civile ;
- VU les articles 78 et 119 du code des douanes ;
- VU le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- VU le décret du 8 décembre 2017 portant nomination du préfet de la Haute-Saône, M. Ziad KHOURY ;
- VU l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;
- VU l'arrêté ministériel du 20 février 1986 modifié fixant les conditions dans lesquelles les aérostats non dirigeables peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome ;
- VU l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- VU le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 ;
- VU l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;
- VU la demande présentée par Monsieur Jean BECKER en vue d'obtenir l'autorisation de créer une plate-forme aérostatique sur le territoire de la commune de CHALONVILLARS ;
- VU les titres produits par le demandeur attestant qu'il a l'accord du propriétaire du terrain pour l'utilisation envisagée ;
- VU le dossier annexé à la demande ;
- VU l'avis du colonel, sous-directeur régional de la circulation aérienne militaire Nord du 2 avril 2019 ;
- VU l'avis du directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim du 2 avril 2019 ;
- VU l'avis du commissaire divisionnaire, directeur zonal de la police aux frontières Est du 26 avril 2019 ;

PREFECTURE DE LA HAUTE-SAÔNE  
B.P. 429 - 70013 VESOUL CEDEX - TEL. : 03.84.77.70.00 / FAX. : 03.84.76.49.60  
Courriel : [prefecture@haute-saone.gouv.fr](mailto:prefecture@haute-saone.gouv.fr)

Horaires d'ouverture au public et de l'accueil téléphonique disponibles sur le site : [www.haute-saone.gouv.fr](http://www.haute-saone.gouv.fr)

VU l'avis émis du directeur régional des douanes et droits indirects de Franche-Comté du 25 avril 2019 ;  
VU l'avis du maire de la commune de Chalonvillars du 15 avril 2019 ;  
Sur la proposition de la secrétaire générale de la préfecture ;

#### A R R E T E

**ARTICLE 1** – Monsieur Jean BECKER de la société « Ballooning Adventures » est autorisé à créer une plate-forme permanente aérostatische destinée à la mise en ascension de montgolfières sur le territoire de la commune de Chalonvillars, au lieudit « Les Champs de Roseaux ».

Les caractéristiques du terrain sont les suivantes :

Références cadastrales : ZA17, ZA18, ZA19, ZA20, ZA21 et ZA22  
Propriétaire du terrain : M. Etienne TOURNIER - 90800 BUC  
Coordonnées géographiques : N 47°37'39" E 06°47'14"  
Dimensions : 180 m x 240 m  
Altitude moyenne : 380 m  
Nature du sol : Herbe  
Nature des activités : Baptêmes de l'air en montgolfière.

**ARTICLE 2** – Préalablement à tout vol, les utilisateurs devront consulter les avis aux navigateurs aériens publiés concernant l'ensemble des espaces aériens qu'ils seront susceptibles de pénétrer ou de survoler pendant leurs vols, afin de connaître les éventuelles restrictions en vigueur et s'y conformer.

**ARTICLE 3** – Cette plate-forme aérostatische sera exploitée uniquement à vue de jour pour des baptêmes de l'air.

**ARTICLE 4** – La plate-forme sera exploitée sous la pleine responsabilité des pilotes commandants de bord, à qui il appartient de vérifier eux-mêmes l'adéquation de ses caractéristiques et de son environnement (notamment ses dégagements) aux aéronefs utilisés, ainsi que la sécurité des opérations envisagées pour les personnes transportées, pour eux-mêmes, pour les biens et pour les personnes au sol.

**En raison de l'existence de lignes électriques sur la commune de Chalonvillars, les pilotes devront faire preuve de vigilance.**

Ces informations sont disponibles sur le site de la DREAL via l'outil cartographique à l'adresse suivante :

<http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/carte-dynamique-generaliste-dreal-bfc-a7532.html>

**ARTICLE 5** – La plate-forme devra être utilisée dans le respect des conditions fixées par la réglementation de la circulation aérienne.

Chaque ballon devra disposer d'une aire de gonflage et d'envol délimitée par un cercle de rayon minimum équivalent à deux fois la hauteur hors tout du ballon.

La plate-forme devra être équipée pendant son utilisation, d'un dispositif permettant de déterminer la force et la direction du vent (manche à air située à au moins 30 m du point d'envol ou dispositif mobile).

**ARTICLE 6 – La plate-forme se situe sous la TMA 11 et 5 de Bâle. En cas de pénétration de cet espace aérien, les utilisateurs devront contacter l'organisme de contrôle local.**

**ARTICLE 7 –** L'aire d'envol étant située à proximité de lieux susceptibles d'attirer du public, il appartient au responsable de la plate-forme de prendre toutes dispositions pour empêcher l'accès de personnes non autorisées sur l'aire de mise en œuvre et d'envol des montgolfières.

**ARTICLE 8 –** Conformément à l'article 7 de l'arrêté du 20/02/1986, une signalisation adaptée sera mise en place pendant les heures d'utilisation de la plate-forme.

**ARTICLE 9 –** Si le bénéficiaire de l'autorisation désire signaler la plate-forme aux navigateurs aériens ou y installer des aides à la navigation aérienne, visuelles ou tout autre dispositif de télécommunications, il devra prendre l'accord de la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est et se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. A cet effet, il soumettra au préfet les dispositions qu'il compte adopter.

**ARTICLE 10 –** La plate-forme ne pourra être utilisée que par le demandeur et ses invités, à bord de ballons libres à air chaud ou à gaz, sous réserve d'avoir pris connaissance des consignes et conditions d'utilisation de la plate-forme spécifiées dans le présent arrêté.

**ARTICLE 11 –** Les manifestations aériennes pourront y être autorisées dans les conditions prévues par l'article D 233.8 du code de l'aviation civile et celles fixées par l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes.

**ARTICLE 12 –** Les ballons libres utilisés au décollage de cette plate-forme devront répondre à la réglementation en vigueur (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, registre individuel de contrôle, manuel de vol, carnet de route, attestation d'assurance, manuel d'activité particulière...) fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale.

Les pilotes des ballons utilisés pour des opérations particulières (parachutages, transport public, photographies aériennes, publicité, etc...) devront être titulaires d'une attestation reconnaissant leur compétence et délivrée par un organisme habilité.

L'écolage ne pourra être dispensé que par un instructeur habilité par décision ministérielle.

Le survol à basse hauteur des routes avoisinantes, habitations isolées, villes, villages et rassemblements de personnes est strictement interdit.

**ARTICLE 13 –** Aucun aérostat ne devra prendre le départ de la plate-forme à destination directe de l'étranger, hormis vers les pays signataires d'une convention de libre circulation avec la France.

**ARTICLE 14 –** Les agents chargés du contrôle de la plate-forme, les agents appartenant aux services chargés du contrôle des frontières, les agents des douanes et les agents de la force publique auront libre accès à tout moment sur la plate-forme et sur ses dépendances. Toutes facilités leur seront réservées pour l'accomplissement de leur tâche.

**ARTICLE 15 –** En application de l'article D 212.1 du code de l'aviation civile, un état récapitulatif des mouvements réalisés chaque année sur la plate-forme devra être adressé à la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim, au début du mois de janvier de l'année suivante.

**ARTICLE 16** – Chaque ballon devra disposer d'une aire de gonflage et d'envol délimitée par un cercle de rayon minimum équivalent à deux fois la hauteur hors tout du ballon.

La plate-forme devra être équipée pendant son utilisation, d'un dispositif permettant de déterminer la force et la direction du vent (manche à air située à au moins 30 m du point d'envol ou dispositif mobile).

**ARTICLE 17** – Tout accident ou incident devra immédiatement être signalé :

- à la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim (tél. 03.88.59.64.64) et en cas d'impossibilité de joindre ce service, au permanent de direction (tél. 06.17.44.07.89) ;
- à la direction zonale de police aux frontières (tél. 03 87 62 03 43).

**ARTICLE 18** – Cet arrêté portant création de la plate-forme pour ballons libres sur la commune de Chalonvillars est précaire et révocable.

Il pourra être abrogé si l'utilisation de cette plate-forme est source de nuisances ou en cas d'utilisation non conforme aux dispositions de l'arrêté de création.

**ARTICLE 19** – Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Besançon dans un délai de deux mois à compter de sa date de notification :

- soit par écrit adressé au Tribunal administratif - 30 rue Charles Nodier – 25000 Besançon ;
- soit par l'application informatique « Télerecours citoyens » accessible sur [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

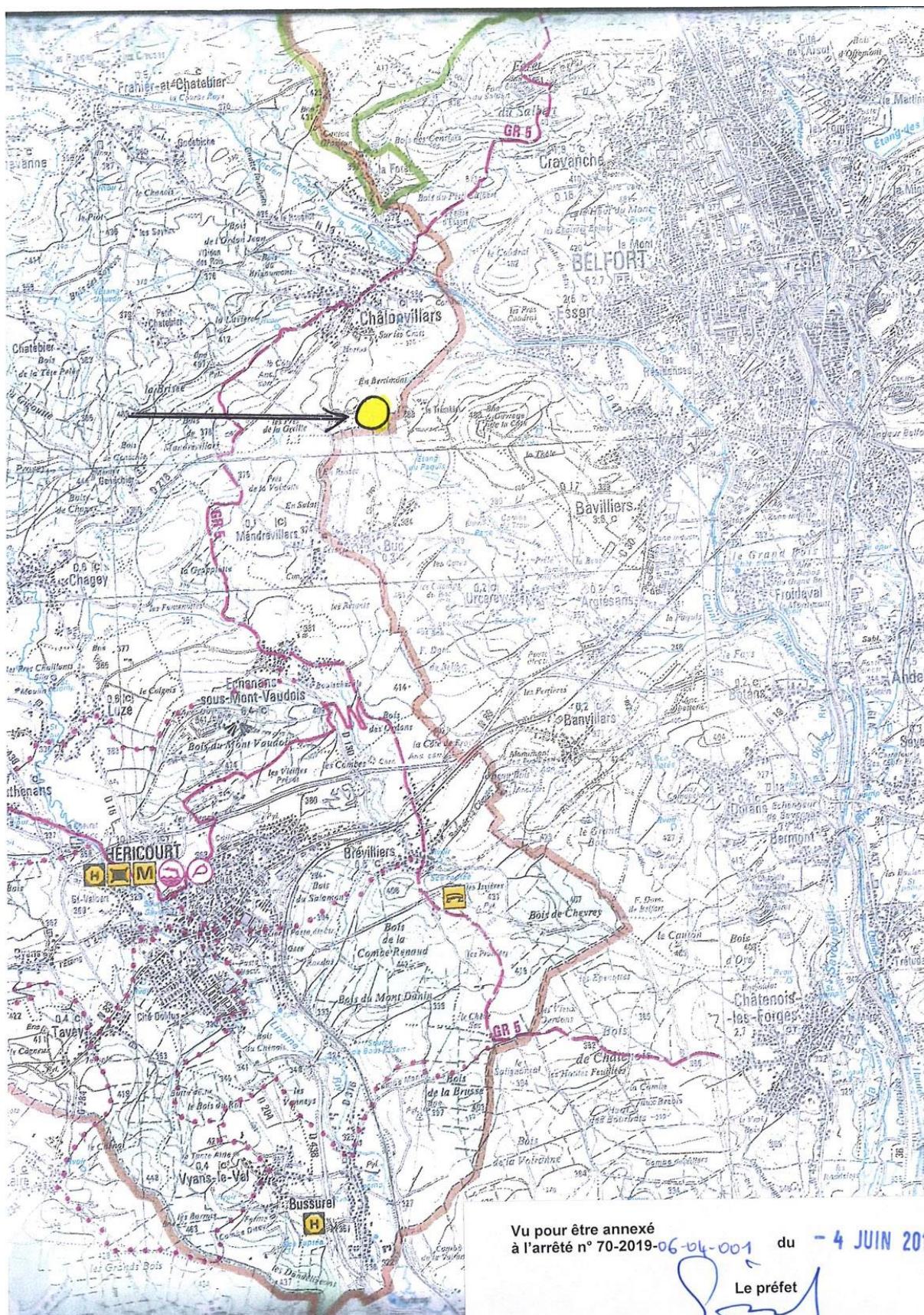
**ARTICLE 20** – La secrétaire générale de la préfecture de la Haute-Saône, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim, le commissaire divisionnaire, directeur zonal de police aux frontières Est, le directeur régional des douanes et droits indirects de Franche-Comté, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée à :

- M. le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est à Entzheim ([dsac-ne-plateformes-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ne-plateformes-bf@aviation-civile.gouv.fr)) ;
- M. le commissaire divisionnaire, directeur zonal de la police aux frontières de Metz ([lyonel.hannesse@interieur.gouv.fr](mailto:lyonel.hannesse@interieur.gouv.fr)) ;
- M. le colonel, sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire ([dsae-dircam-sdrcam-nord-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr](mailto:dsae-dircam-sdrcam-nord-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr)) ;
- M. le directeur régional des douanes à BESANCON ([dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr](mailto:dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr)) ;
- M. le président du comité interarmées de la circulation aérienne militaire, commandant la zone aérienne de défense Nord ;
- M. le chef de quart de la BA 116 à Luxeuil-les-Bains ([bal116.cdq@intradef.gouv.fr](mailto:bal116.cdq@intradef.gouv.fr)) ;
- M. le chef de la brigade de gendarmerie de l'Air de la BA 116 à Luxeuil-les-Bains ([bgair.luxeuil-les-bains@gendarmerie.defense.gouv.fr](mailto:bgair.luxeuil-les-bains@gendarmerie.defense.gouv.fr)) ;
- M. le colonel, commandant le groupement de gendarmerie de la Haute-Saône ([ggd70@gendarmerie.interieur.gouv.fr](mailto:ggd70@gendarmerie.interieur.gouv.fr)) ;
- M. le maire de Chalonvillars ([mairie.chalonvillars@gmail.com](mailto:mairie.chalonvillars@gmail.com)) ;
- M. le chef de l'unité territoriale de Haute-Saône (UT DREAL 70) ([ud70-25.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ud70-25.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr)) ([benoit.schipman@developpement-durable.gouv.fr](mailto:benoit.schipman@developpement-durable.gouv.fr)) ;
- M. Jean BECKER, exploitant de la société Ballooning Adventures ([jb.ballooning.adventures@gmail.com](mailto:jb.ballooning.adventures@gmail.com)).

Fait à Vesoul, le **– 4 JUIN 2019**

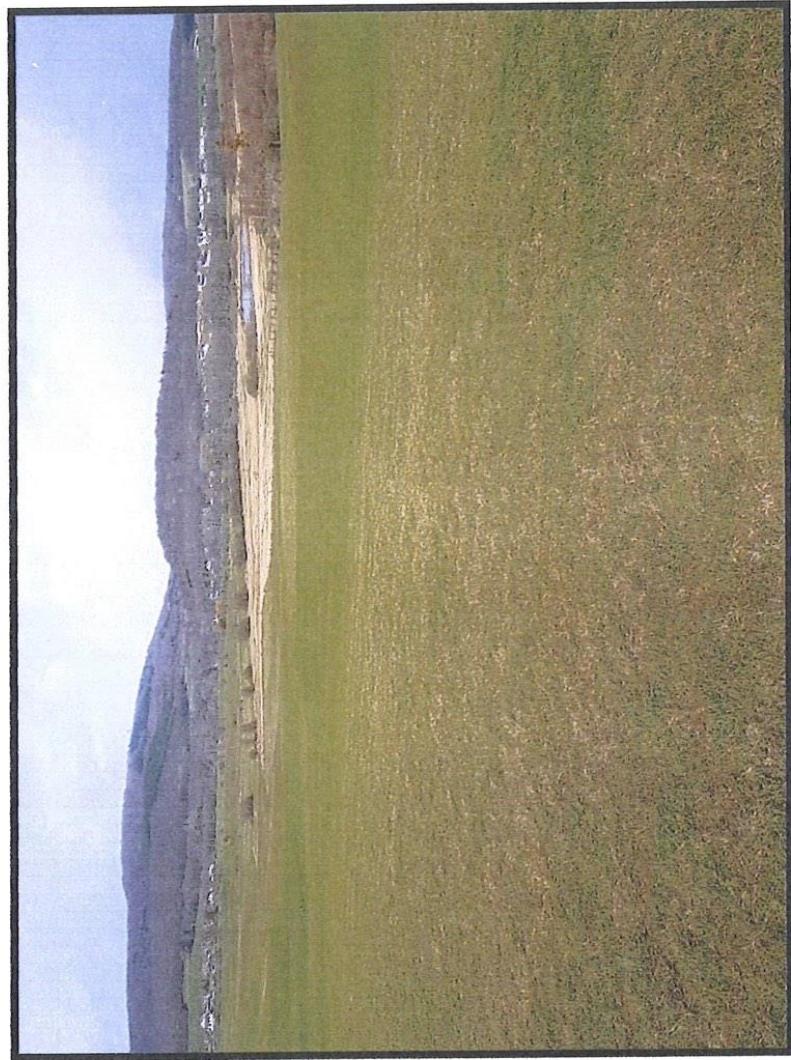


**Ziad KHOURY**



Vu pour être annexé  
à l'arrêté n° 70-2019-06-04-001 du - 4 JUIN 2019  
Le préfet  
Ziad KHOURY

<p>Département : HAUTE SAONE</p> <p>Commune : CHALONVILLARS</p> <p>Section : ZA Feuille : 000 ZA 01</p> <p>Échelle d'origine : 1/2000 Échelle d'édition : 1/2000</p> <p>Date d'édition : 11/03/2019 (fuseau horaire de Paris)</p> <p>Coordonnées en projection : RGF93CC48 ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics</p>	<p><b>DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES</b> ----- <b>EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL</b> -----</p>	<p>Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant : Lure 21 Rue du Bourdieu BP 169 70204 70204 LURE Cedex tél. 03 84 62 41 00 -fax 03 84 62 76 93 cdf.vesoul@dgfip.finances.gouv.fr</p> <p>Cet extrait de plan vous est délivré par :  cadastre.gouv.fr</p>
<p>Vu pour être annexé à l'arrêté n° 70-2019-06-04-001 du - 4 JUIN 2019 Le préfet Ziad KHOURY</p>		



Le terrain de décollage dénommé " Le champ de Roseaux " à Chalonvillars

Vu pour être annexé  
à l'arrêté n° 70-2019-06-04-001 du - 4 JUIN 2019

Le préfet  
  
Ziad KHOURY

Annexe XIX. PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE



## PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE

Procédures à suivre en cas d'accident ou de disparition d'une montgolfière.  
Gardez votre calme et coordonnez-vous.  
Les responsables de chaque opération figurent en vert entre parenthèses.

### ACCIDENT AVEC MORTS, BLESSÉS GRAVES OU DOMMAGES IMPORTANTS

#### Protéger

##### Écarter le danger sans prendre de risque

- Feu : éteindre les veilleuses et fermer les réservoirs (pilote ou équipier si pilote en incapacité)
- Risque de suraccident (route, public...) : baliser la zone en demandant de l'aide (équipier)
- Ballon suspendu (arbres, câbles...) : sécuriser la zone sous la nacelle (équipier)
- Ballon pris dans une ligne électrique :
  - empêcher quiconque de s'approcher de la zone et de descendre de la nacelle (équipier et pilote)
  - chercher du regard le pylône le plus proche pour s'y rendre à la demande d'ENEDIS si nécessaire (équipier)
  - appeler ENEDIS (09 72 67 50 xx, xx = n° de département) (équipier)

#### Protéger les victimes

- Éloigner les victimes du danger (pilote ou équipier si pilote en incapacité)
- Prendre connaissance du nombre et de la gravité des blessés (équipier)

#### Préparer la zone pour les secours

- Dégager les accès (équipier)
- En cas d'intervention d'un hélicoptère, sécuriser l'enveloppe (pour les pales) (équipier)

#### Alerter

##### Appeler les secours : 15 (SAMU / blessés) ou 18 (pompiers / matériel)

- Se présenter + rapide description de l'accident (équipier)
- Transmettre la position (coordonnées GPS, commune, adresse, lieu-dit...) (équipier)
- Nombre et état des victimes (équipier)
- Donner son numéro de téléphone (équipier)

#### Guider les secours

- Baliser l'accès avec gilets jaunes, lumières, klaxon à la demande des secours... (équipier)
- Positionner les passagers valides à l'écart du ballon, en lieu sûr. (équipier)

#### Secourir

##### Dispenser les premiers secours aux victimes (pilote ou personne formée)

#### Gestion des opérations

##### Prévenir le cadre responsable (équipier)

##### Choisir de poursuivre ou d'arrêter les opérations en cours (cadre responsable)

- Mobiliser les pilotes et équipiers au sol pour porter assistance (cadre responsable)
- Avertir les pilotes en vol de la poursuite ou non des opérations (cadre responsable)

##### Tenir à disposition des autorités la liste des personnes à bord (équipier)

## DISPARITION D'UNE MONTGOLFIÈRE

#### Essayer de prendre contact avec différents moyens de communication

- Talkie-walkie (équipier)
- Radio aéro (122,250 MHz), si besoin en faisant appel à un pilote disposant d'une radio (équipier)
- Téléphones du pilote et des passagers (voir dossier de vol) (équipier)
- SMS et emails aux pilotes et passagers (équipier)
- Autres ballons en vol (par téléphone ou radio sur 122,250 MHz) (équipier)

#### Appeler les urgences aéronautiques : 191

#### Informier le cadre responsable : 06.31.16.84.70

## **RETOUR À UNE SITUATION NORMALE**

- Contacter l'Atelier de la montgolfière pour le ballon (**RDMN**)
- Établir le CRESAR dans les 72 h suivant l'évènement (**pilote**)
- Fournir une première analyse de l'évènement sous 30 jours puis une analyse plus détaillée sous 3 mois. (**pilote**)

## **NUMÉROS UTILES**

- ENEDIS (pour couper le courant des lignes électriques)
  - Territoire de Belfort : 09 72 67 50 90
  - Haute-Saône : 09 72 67 50 70
  - Haut-Rhin : 09 72 67 50 68
  - Doubs : 09 72 67 50 25
- SAMU : 15
- Pompiers : 18
- Urgences aéronautiques : 191
- Numéro de secours valable dans toute l'Europe : 112
- Police secours : 17
- Chef de quart de la tour de contrôle de l'aéroport Bâle-Mulhouse : 03.89.90.26.41
- Gendarmerie de Montreux-Château : 03.84.23.30.17
- Cadre responsable CAFC : Sylvain Sailler 06.31.16.84.70
- Responsable passagers : Geneviève Grab 06.20.86.82.55

## **MATIÈRES DANGEREUSES À BORD**

- Gaz propane (4 cylindres de 20 kg au décollage)
- Batteries lithium-ion (téléphones et éventuellement tablettes et instruments)

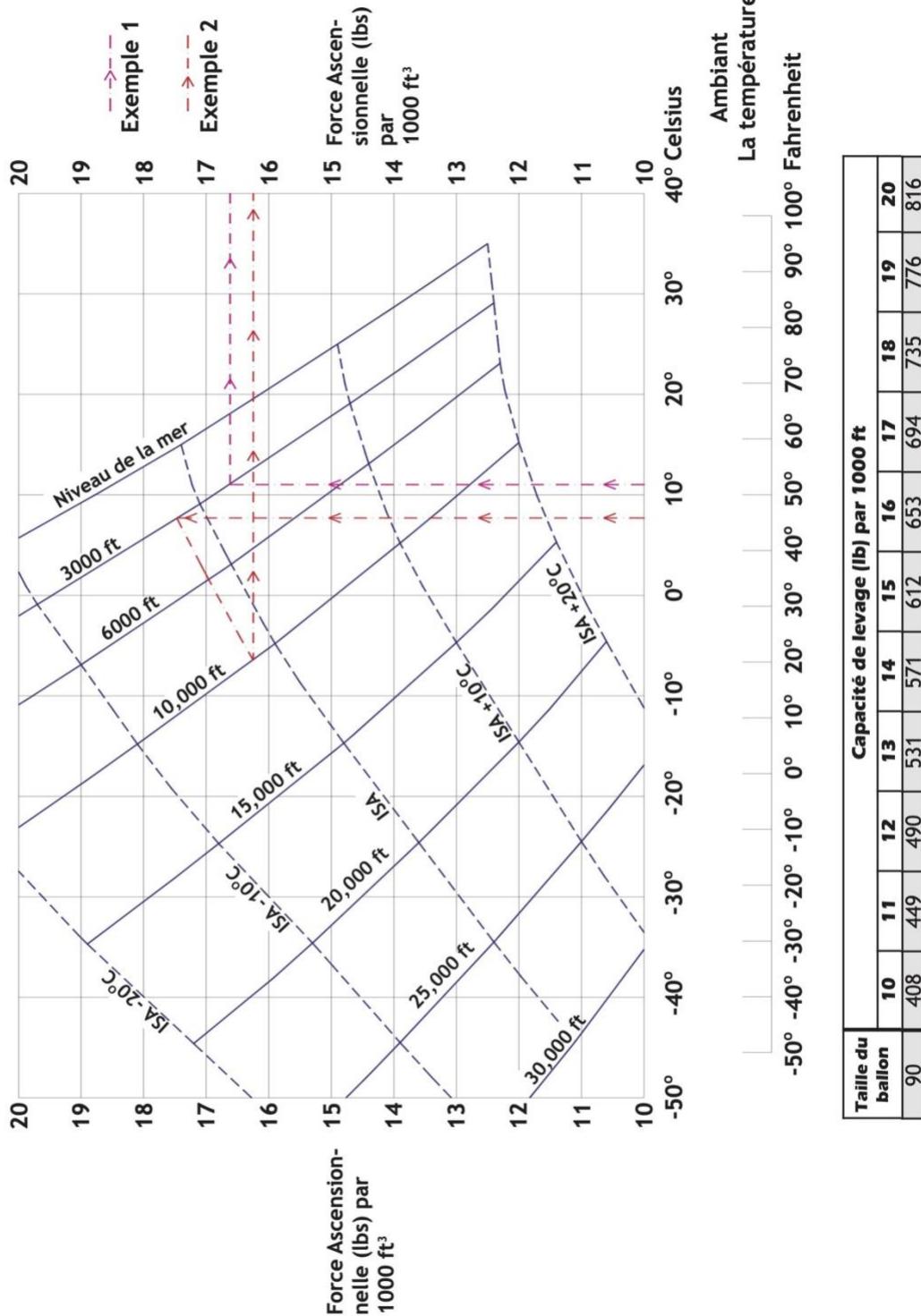
## Annexe XX. COURBE DE CHARGE F-HLCT

MANUEL  
DE VOL Ed. 10

## Section 5 : Calculs de Poids

CAMERON  
BALLOONS

## COURBE DE CHARGEMENT



Annexe XXI. CONSIGNES DE SECURITE CAFC



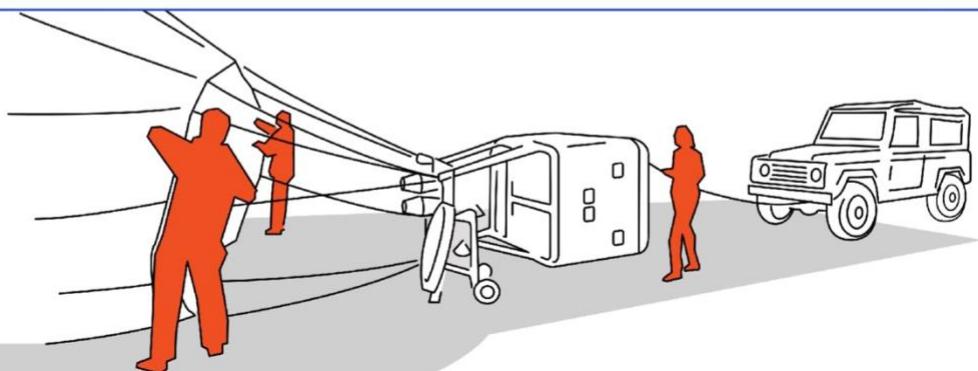
## CONSIGNES DE SÉCURITÉ



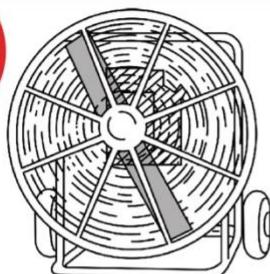
Nous vous remercions de prendre connaissance des instructions suivantes.

N'hésitez pas à faire part au pilote de vos questions éventuelles.

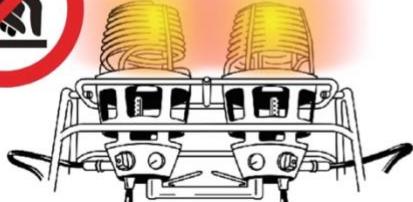
### AU SOL



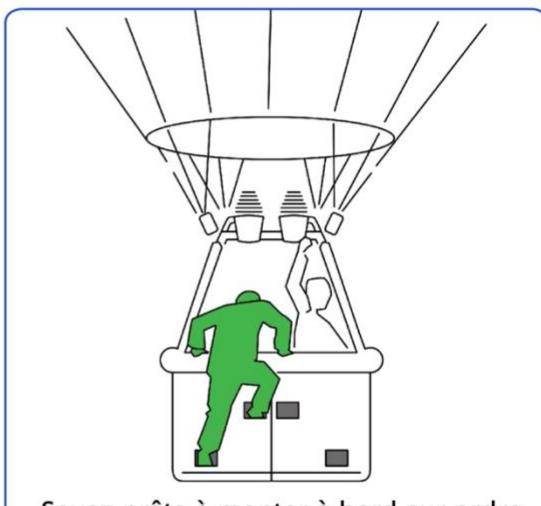
Restez en dehors de la zone grisée sauf si vous êtes invités par le pilote à participer à la mise en œuvre. Ne vous positionnez pas entre la nacelle et le véhicule. Personne à la bouche lors de la chauffe.



Restez à distance du ventilateur.



Ne touchez pas aux brûleurs.



Soyez prêts à monter à bord sur ordre du pilote. Utilisez les marchepieds.

Source : fiche sécurité Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / février 2018.



## CONSIGNES DE SÉCURITÉ



### À BORD

Ne pas se tenir aux tuyaux ni aux robinets de gaz. Ne pas toucher aux cordes.  
 Ne pas se pencher au-dehors, ni monter sur les marchepieds.  
 Ne rien jeter par-dessus bord.



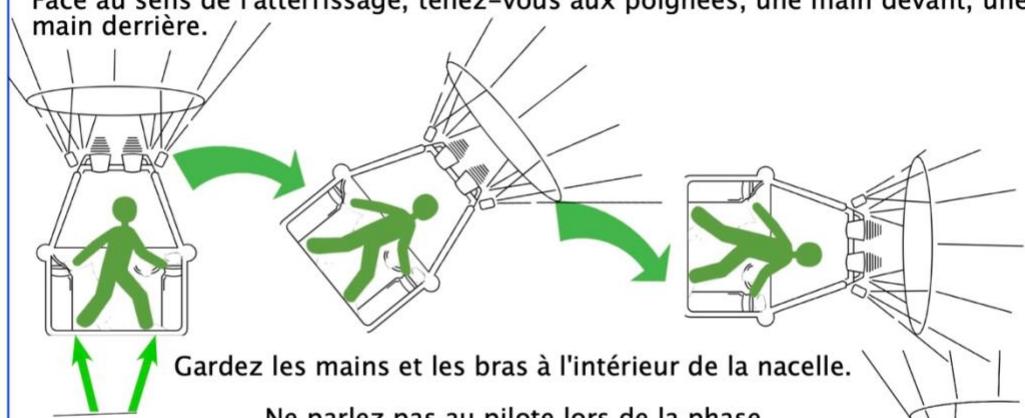
### LORS DE L'ATTERRISSAGE

Rangez les équipements personnels (appareil photo, etc.)

Gardez les pieds à plat et les genoux fléchis pour absorber la secousse au contact avec le sol.

De profil par rapport au sens de l'atterrissement, gardez les deux mains sur les poignées.

Face au sens de l'atterrissement, tenez-vous aux poignées, une main devant, une main derrière.



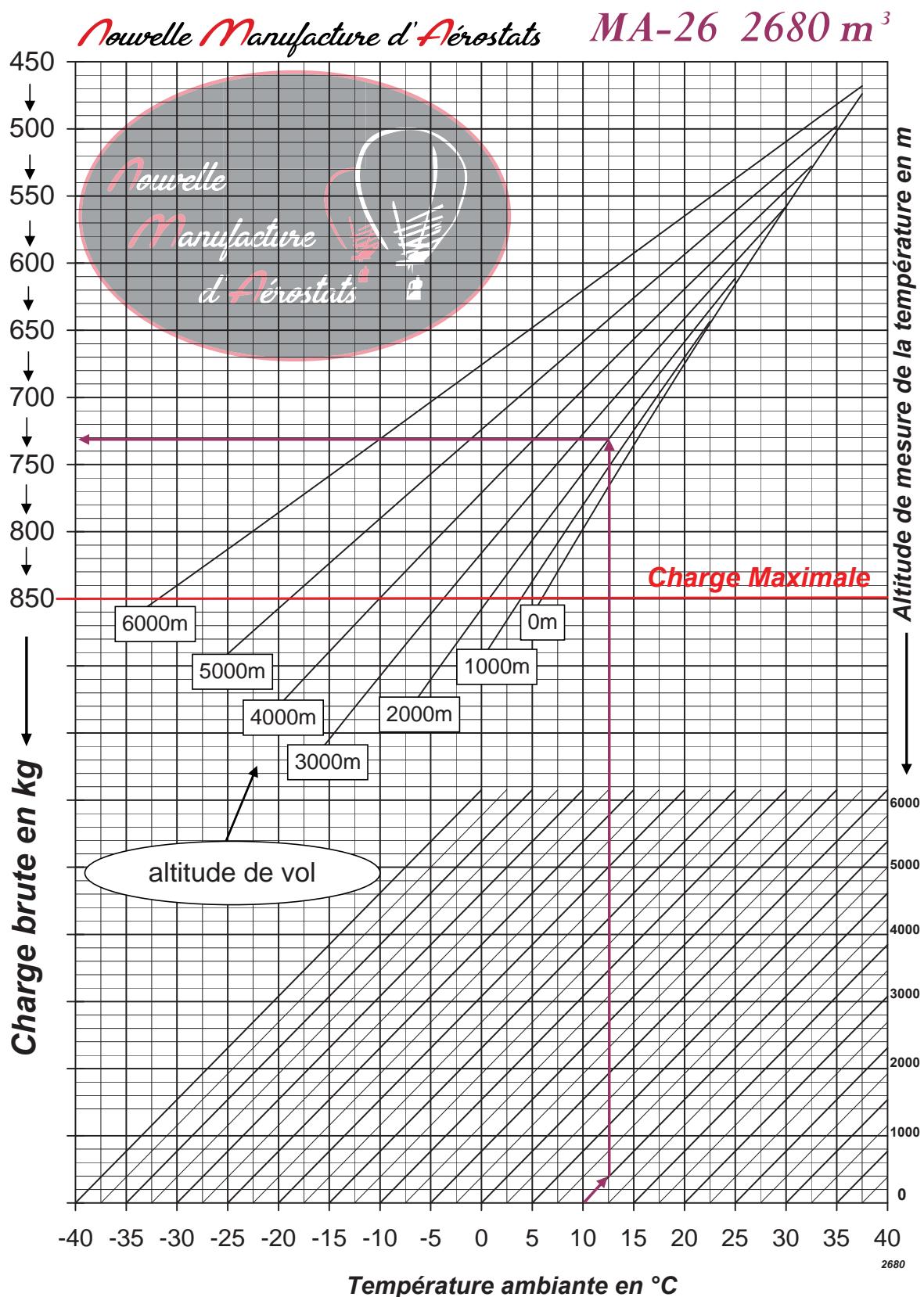
Gardez les mains et les bras à l'intérieur de la nacelle.

Ne parlez pas au pilote lors de la phase d'atterrissement ; ne téléphonez pas.

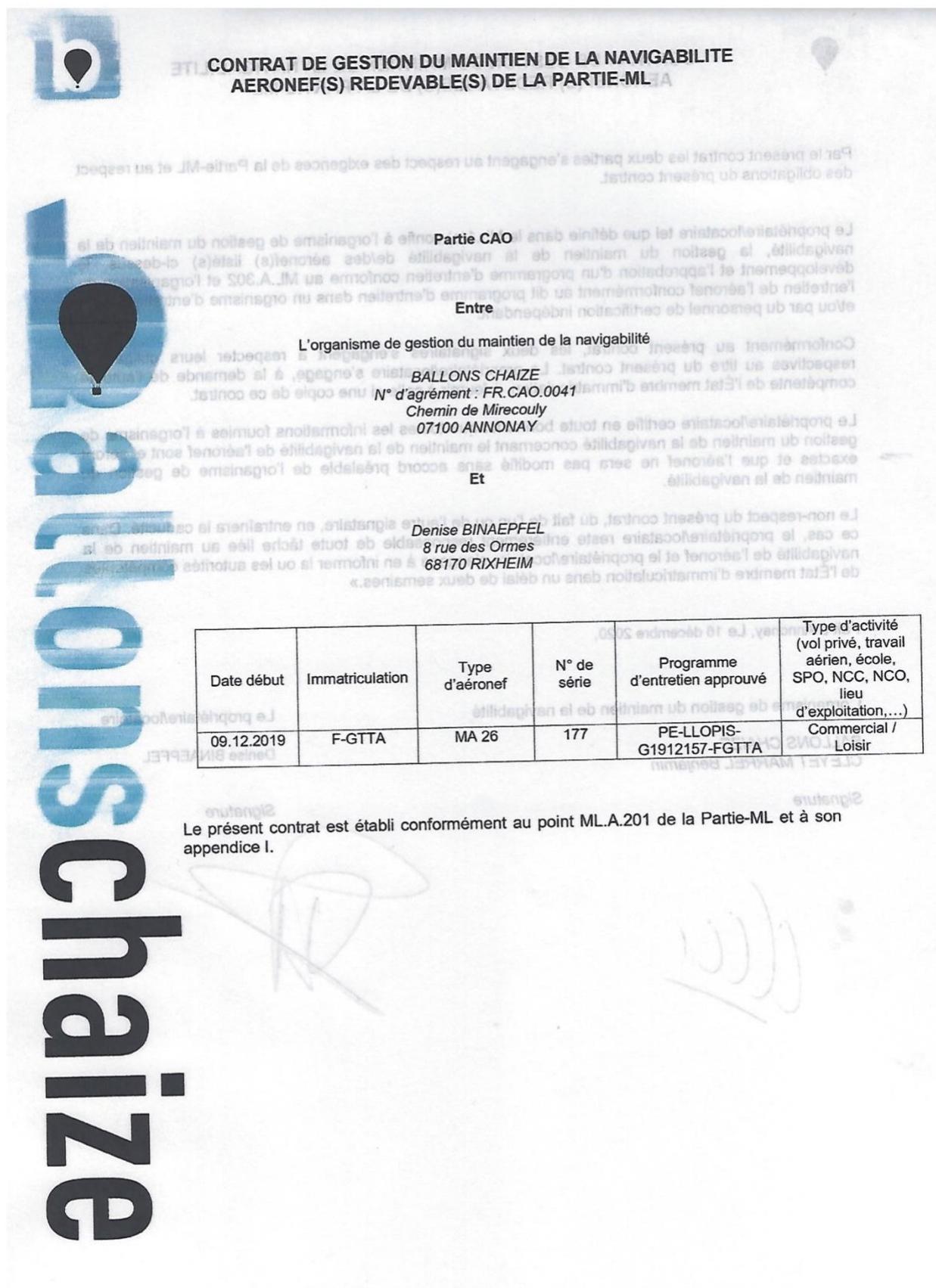
Après le premier contact, continuez à vous tenir fermement aux poignées car il peut y avoir un rebond.

Restez dans la nacelle jusqu'à ce que le pilote vous autorise à sortir.

## Annexe XXII. COURBE DE CHARGE F-GTTA



## Annexe XXIII. CONTRAT DE MAINTENANCE F-GTTA





## ETAT CONTRACT DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE AERONEF(S) REDEVABLE(S) DE LA PARTIE-ML



Par le présent contrat les deux parties s'engagent au respect des exigences de la Partie-ML et au respect des obligations du présent contrat.

Le propriétaire/locataire tel que défini dans le ML.1(c) confie à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, la gestion du maintien de la navigabilité de/des aéronef(s) listé(s) ci-dessus, le développement et l'approbation d'un programme d'entretien conforme au ML.A.302 et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément au dit programme d'entretien dans un organisme d'entretien agréé et/ou par du personnel de certification indépendant.

Conformément au présent contrat, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives au titre du présent contrat. Le propriétaire/locataire s'engage, à la demande de l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, à fournir à celle-ci une copie de ce contrat.

Le propriétaire/locataire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans accord préalable de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

Le non-respect du présent contrat, du fait de l'un ou de l'autre signataire, en entraînera la caducité. Dans ce cas, le propriétaire/locataire reste entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire/locataire s'engage à en informer la ou les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation dans un délai de deux semaines.»

Prénom et nom du signataire	Prénom et nom de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité	Signature	Signature
BALLONS CHAIZE CLEYET MARREL Benjamin	L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité		

Signature

Signature

Annexe XXIV. CHECK-LIST PASSAGERS

**Check-list passagers**

- Vérification tenue vestimentaire
- Interdiction de fumer
- Matières dangereuses (batteries externes)
- Présentation de la Fiche sécurité
  
- Topo sécurité préliminaire
  - Pas de prise d'initiative
  - Charges lourdes (pieds, dos)
  - Personne dans la zone bas de ballon - voiture
  - Gants équipiers bouche
  - Personne à la bouche pendant chauffe
  - Explication manœuvre ventilateur
  - Embarquement sur demande du pilote
  
- Topo sécurité à bord
  - À quoi se tenir en vol
  - À quoi se tenir à l'atterrissement
  - Arbre : on rentre les mains
  - Attention corde soupape
  - Attention tuyaux de gaz
  - Position atterrissage debout avec simulation
  - Position atterrissage accroupi avec simulation
  - Personne ne descend de la nacelle

Check-list CAFC v.1 septembre 2021

Annexe XXV. CHECK-LIST MATERIEL

**Check-list matériel**

- Sacoche ballon dans véhicule
- PIU dans véhicule
- Dossier de vol dans véhicule
  
- Bouteilles pleines
- Bouteilles bien attachées
- Test brûleurs
  
- Test soupape
- Présence fusible
- Scoop fixé
- Mousquetons
- Deuxième brûleur allumé
- Corde de manœuvre attachée
- Corde de soupape attachée
  
- Sac de pilote avec eau et barres de céréales
- Instruments
- Cartes
- Radios
- PIU à bord
- Dossier de vol à bord
- Manuel, licence, certificat médical à bord

Check-list CAFC v.1 septembre 2021