

# Rapport

Accident survenu le **11 janvier 2010**  
à **Praz sur Arly (74)**  
entre la **montgolfière Ultra Magic S130**  
immatriculée **F-GOBI**  
et la **montgolfière Cameron A160**  
immatriculée **F-GHKT**  
exploitée par la **société Alpes Transports**

**BEA**

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

# **Avertissement**

*Ce rapport exprime les conclusions du BEA sur les circonstances et les causes de cet accident.*

*Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale et au Règlement européen n° 996/2010, l'enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.*

*En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.*

# Table des matières

<b>AVERTISSEMENT</b>	<b>1</b>
<b>GLOSSAIRE</b>	<b>4</b>
<b>SYNOPSIS</b>	<b>5</b>
<b>1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE</b>	<b>6</b>
1.1 Déroulement du vol	6
1.2 Tués et blessés	6
1.3 Dommages à l'aéronef	6
1.4 Renseignements sur le personnel	6
1.4.1 Pilote du F-GOBI	6
1.4.2 Pilote du F-GHKT	7
1.5 Renseignements sur les aéronefs	7
1.5.1 Ultra Magic F-GOBI	7
1.5.2 Cameron Balloons F-GHKT	7
1.6 Conditions météorologiques	7
1.7 Aides à la navigation	8
1.8 Télécommunications	8
1.9 Renseignements sur l'espace aérien	8
1.10 Renseignements sur le site et sur l'épave	9
1.10.1 Le site	9
1.10.2 L'épave	9
1.11 Renseignements médicaux et pathologiques	9
1.12 Incendie	9
1.13 Renseignements sur les organismes et la gestion	9
1.13.1 L'office de tourisme et la préparation de la manifestation aérienne	9
1.13.2 Arrêté préfectoral	10
1.13.3 L'exploitant de la montgolfière F-GOBI	11
1.13.4 La société Alpes Transport, exploitant la montgolfière F-GHKT	11
1.14 Événements précédents	12

<b>2 – ANALYSE</b>	<b>14</b>
2.1 Les priorités entre aéronefs	14
2.2 L’auto-information	14
2.3 Réglementation des manifestations aériennes et du transport public en ballon	14
<b>3 - CONCLUSION</b>	<b>15</b>
3.1 Faits établis par l’enquête	15
3.2 Causes de l’accident	15
<b>4 - DISPOSITIONS PRISES AU COURS DE L’ENQUÊTE</b>	<b>15</b>
<b>LISTE DES ANNEXES</b>	<b>16</b>

# Glossaire

DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC / CE	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile / Centre Est
ft	Feet Pieds
GPS	Global Positioning System Système de positionnement global
kt	Knot Nœuds
NM	Nautical Mile Mile marin
QNH	Pression atmosphérique de référence au niveau de la mer
UTC	Universal Time Coordinated Temps universel coordonné
VHF	Very High Frequency Très haute fréquence

# Synopsis

## Date

11 janvier 2010 à 9 h 39<sup>(1)</sup>

## Lieu

Praz sur Arly (74)

## Nature des vols

F-GOBI : vol privé

F-GHKT : transport public

## Aéronefs

F- GOBI : montgolfière<sup>(2)</sup> Ultra Magic S130

F-GHKT : montgolfière Cameron A160

## Propriétaires

F-GOBI : Les Montgolfières du Sud

F-GHKT : Alpes Transport

## Exploitants

F-GOBI : privé

F-GHKT : Alpes Transport

## Personnes à bord

F-GOBI : pilote + 4 passagers

F-GHKT : pilote + 6 passagers

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter une heure pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

<sup>(2)</sup>En conformité avec le vocabulaire utilisé dans la réglementation, l'expression « Montgolfière » correspond dans ce rapport à un ballon à air chaud.

## Résumé

Le pilote de la montgolfière F-GOBI décolle depuis la plateforme de Praz sur Arly. Lors de la montée, l'enveloppe de la montgolfière heurte la nacelle de la montgolfière F-GHKT qui survolait l'aire de décollage. L'enveloppe se déchire et sa base s'embrase. Le pilote effectue une descente d'urgence. La nacelle du F-GOBI heurte violemment le sol.

## Conséquences

F-GOBI	Blessures			Matériel
	Mortelles	Graves	Légères/Aucune	
Membres d'équipage	-	-	1	endommagé
Passagers	-	1	3	
Autres personnes	-	-	-	

F-GHKT	Blessures			Matériel
	Mortelles	Graves	Légères/Aucune	
Membres d'équipage	-	-	1	-
Passagers	-	-	6	
Autres personnes	-	-	-	

# 1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

## 1.1 Déroulement du vol

L'office de tourisme de Praz sur Arly organise les 9 et 10 janvier 2010 la manifestation aérienne appelée « les 20<sup>èmes</sup> Montgolfiades ». Des personnes invitées par les sponsors de la manifestation et par l'Office de tourisme peuvent, ainsi que des spectateurs présents sur le site, profiter de vols de découverte.

Vers 9 h 10, le pilote du F-GHKT (directeur des vols) contacte le directeur des vols adjoint déjà en vol sur la fréquence d'auto-information. Il obtient l'autorisation de décoller de la plateforme « la Plaine des Belles » avec 6 passagers à bord. Il se dirige dans un premier temps vers l'ouest du village, passe près du cimetière puis prend la direction du nord-est vers Megève. Il passe ainsi à proximité de la plateforme de décollage à une hauteur d'environ 720 ft sans effectuer d'information de trafic.

A 9 h 27, le pilote du F-GOBI contacte le directeur des vols (pilote du F-GHKT) sur la fréquence d'auto-information afin d'obtenir l'autorisation de décollage. Après l'avoir obtenue, il décolle de la plateforme avec 4 passagers à bord. Il prend la direction du nord-est vers Megève.

A 9 h 38 l'enveloppe du F-GOBI heurte la nacelle du F-GHKT. L'enveloppe se déchire et sa base s'embrase. Le pilote effectue une descente d'urgence. La nacelle du F-GOBI heurte violemment le sol.

## 1.2 Tués et blessés

Blessés	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortels	-	-	-
Graves	-	1	-
Légères/Aucune	-	11	-

## 1.3 Dommages à l'aéronef

L'enveloppe du F-GOBI est détruite.

## 1.4 Renseignements sur le personnel

### 1.4.1 Pilote du F-GOBI

Homme, 55 ans

- Titres aéronautiques :
  - licence de pilote de ballon libre délivrée le 12 août 1992 ;
  - qualification ballon air chaud délivrée le 12 août 1992 ;
  - qualification ascension nuit délivrée le 16 avril 1997 ;
  - qualification ballon gaz délivrée le 16 octobre 2007 ;
  - qualification d'instructeur ballon libre complet délivrée le 31 août 1993, valide jusqu'au 31 août 2013 ;
  - aptitude médicale de classe 2 valide jusqu'au 30 septembre 2010.

- Expérience :
  - 2 000 heures de vol, dont 200 heures sur type ;
  - 3 heures dans les 3 derniers mois, toutes sur type ;
  - 3 heures dans les 30 derniers jours, toutes sur type ;
  - 2 heures de vol dans les 24 dernières heures.

#### 1.4.2 Pilote du F-GHKT

Homme, 64 ans

- Titres aéronautiques :
  - licence de pilote de ballon libre délivrée le 6 avril 1990 ;
  - qualification ballon air chaud délivrée le 6 avril 1990 ;
  - aptitude médicale de classe 2 valide jusqu'au 30 avril 2010.

Expérience :

- 2 563 heures de vol dont 50 heures sur type ;
- 11 heures dans les 3 derniers mois, dont 2 heures sur type ;
- 1 heure de vol dans les 24 dernières heures dont aucune sur type.

Le pilote du ballon F-GHKT travaille pour la société Alpes Transport.

### 1.5 Renseignements sur les aéronefs

#### 1.5.1 Ultra Magic F-GOBI

Constructeur	Ultra Magic SA
Modèle	Ultra Magic S130
Numéro de série	130/25
Numéro de registre	B25980

#### 1.5.2 Cameron Balloons F-GHKT

Constructeur	Cameron Balloons Ltd
Modèle	Cameron A160
Numéro de série	11071
Numéro de registre	B29337

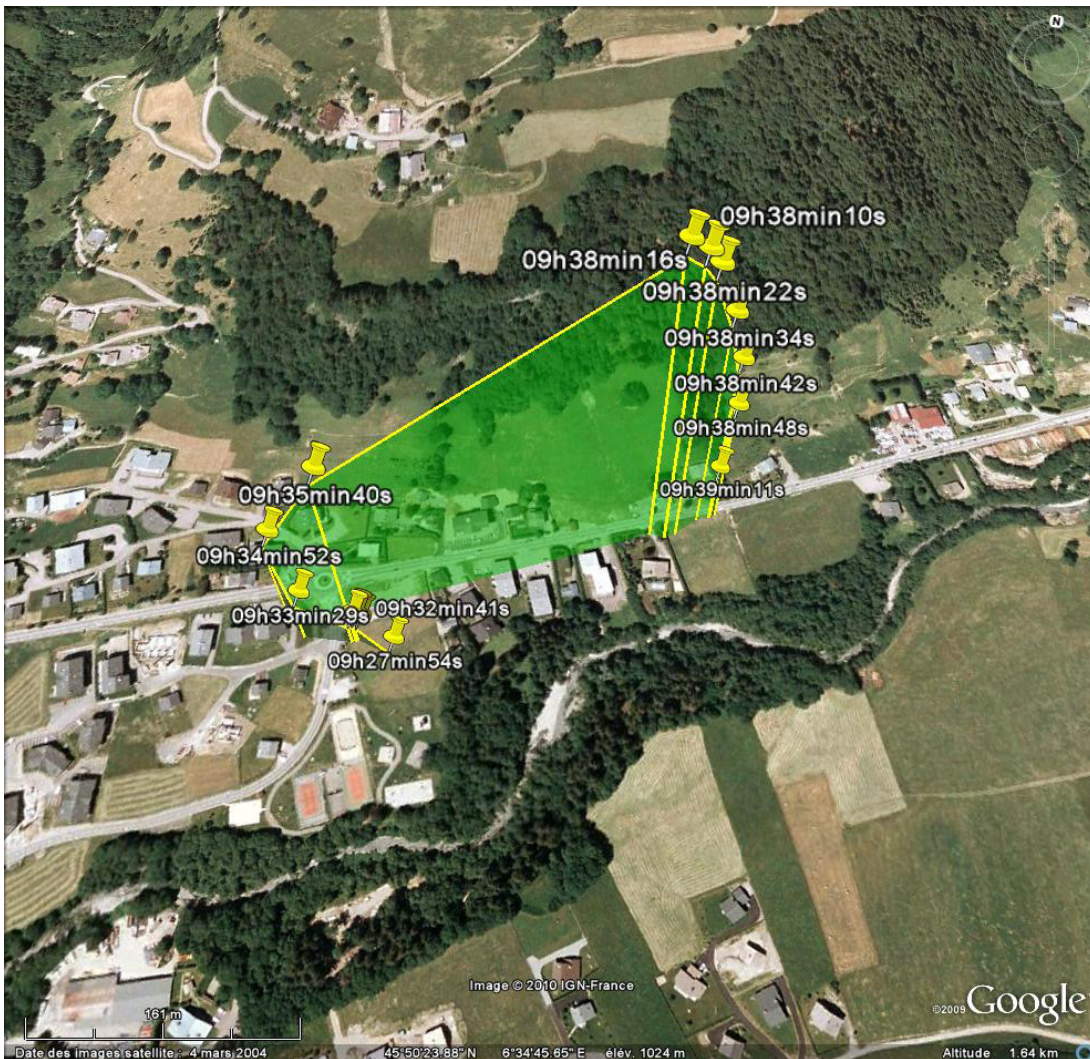
### 1.6 Conditions météorologiques

Le jour de l'accident, la situation générale sur la France est caractérisée par une zone sans vent synoptique avec un air très froid et stable. Les conditions météorologiques estimées sur la zone sont un ciel clair et une très bonne visibilité. La pression est de 1020 hPa. Un léger courant descendant la vallée est établi en basse couche. A une hauteur d'environ 300 à 400 mètres, un vent d'environ 4 kt est orienté au sud-ouest cap 230°.



## 1.7 Aides à la navigation

Le pilote de la montgolfière F-GOBI a embarqué un GPS de type GARMIN 296. L'examen du GPS a permis de reconstituer sa trajectoire, telle ci-après :



Le pilote de la montgolfière F-GHKT avait embarqué un GPS de type NAVMAN. Il indique qu'il n'avait pas activé le mode enregistrement de trajectoire lors de l'évènement. Le GPS n'a donc pas été exploité.

## 1.8 Télécommunications

Les règles de participation au meeting spécifiaient l'obligation d'emport d'une radio d'aviation en état de marche. Les pilotes des 2 montgolfières étaient équipés chacun d'une radio VHF et émettaient des messages d'auto-information sur la fréquence 122.25 Mhz. Cette fréquence est réservée à l'Aérostation et est commune à tous les pilotes participant à la manifestation aérienne.

## 1.9 Renseignements sur l'espace aérien

L'accident s'est produit dans un espace aérien non contrôlé (classe G).

## 1.10 Renseignements sur le site et sur l'épave

### 1.10.1 Le site

La montgolfière F-GOBI a atterri à 250 mètres à l'est de la plateforme de décollage en bordure d'une route nationale.



### 1.10.2 L'épave

La nacelle de la montgolfière repose en partie sur le bas-côté recouvert de neige et en partie sur la route. Elle n'a pas subi de dommages. L'enveloppe de la montgolfière est déchirée sur 6 panneaux. Elle est brûlée à sa base.

## 1.11 Renseignements médicaux et pathologiques

Aucun prélèvement n'a été effectué sur les 2 pilotes.

### 1.12 Incendie

L'enveloppe de la montgolfière F-GOBI a pris feu durant la descente d'urgence.

## 1.13 Renseignements sur les organismes et la gestion

### 1.13.1 L'office de tourisme et la préparation de la manifestation aérienne

L'office de tourisme de Praz sur Arly a organisé une manifestation aérienne annuelle décomposée en 2 parties : les « 20<sup>èmes</sup> Montgolfiades » du 9 au 10 janvier et la semaine de l'air du 11 au 15 janvier.

Conformément à l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes, l'office de tourisme a obtenu de la mairie de Praz sur Arly l'autorisation d'utiliser un terrain communal.

Elle a déposé un dossier de demande de manifestation aérienne auprès de la sous-préfecture de Bonneville dans lequel figurent un directeur des vols et un directeur des vols adjoint.

Le directeur des vols désigné était un pilote employé par la société Alpes Transport. Il était le pilote de la montgolfière F-GHKT.

Le directeur des vols adjoint désigné était le directeur de la société Alpes Transport. Il était en vol au moment de l'incident.

Les règles de participation établissent que « *chaque pilote s'engage à faire monter gratuitement à son bord les invités de la station et uniquement ces personnes. Les pilotes désirant embarquer d'autres personnes doivent en faire la demande préalable auprès de l'office de tourisme afin de préparer dans les meilleures conditions les embarquements* » (cf. annexe 1).

L'inscription des pilotes peut se faire sur le site de Praz sur Arly le vendredi 8 janvier ou par courrier 8 jours avant le meeting. Le dossier d'inscription comprend un formulaire d'inscription du ballon, un formulaire d'inscription du pilote, un chèque de caution, une demande de prise en charge « séjour week-end » ou « séjour semaine » de l'équipage par l'office de tourisme pour les repas et l'hébergement.

### **1.13.2 Arrêté préfectoral**

La manifestation a été autorisée le 7 janvier 2010 par arrêté préfectoral n° 2010-5 après avis favorable le 4 janvier 2010 de la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Centre Est (DSAC/CE) . Elle a été classée manifestation de faible importance.

L'arrêté préfectoral détaille les dispositions générales, les attributions et les rôles particuliers des organisateurs et exécutants. Il est notamment précisé que « *le directeur des vols doit être physiquement présent pendant toute la durée de la manifestation, sans toutefois pouvoir y participer activement en qualité de pilote engagé.*

*Son rôle est :*

- d'exercer un pouvoir de décision pour faire assurer la sécurité des vols et des tiers y compris en ce qui concerne la circulation des personnes et des véhicules en zone réservée,*
- d'avoir autorité sur tous les équipages français et étrangers, civils ou militaires, participant à la manifestation aérienne,*
- de coordonner les différentes activités entre elles,*
- d'intervenir à tout moment pour annuler tout ou partie de la manifestation si un incident grave ou un accident vient de se produire ».*

A l'heure de l'accident, le directeur des vols et le directeur des vols adjoint étaient en vol. Après l'accident, la manifestation n'a pas été annulée.

### 1.13.3 L'exploitant de la montgolfière F-GOBI

Le pilote de la montgolfière F-GOBI participait à la manifestation aérienne à titre privé. Conformément aux règles de participation, il bénéficiait à titre gracieux du logement, de la restauration et de la fourniture du carburant. En contrepartie, il avait accepté d'embarquer sans rétribution des passagers recommandés par l'office de tourisme de la station.

### 1.13.4 La société Alpes Transport, exploitant la montgolfière F-GHKT

Cette société participait à la manifestation aérienne à titre privé, elle bénéficiait de la fourniture du carburant à titre gracieux et devait embarquer des passagers recommandés par l'office de tourisme de la station. Elle effectuait également des baptêmes de l'air payants dans le cadre de sa licence d'exploitation de transporteur aérien. Dans ce cas, elle en faisait la demande auprès de l'office de tourisme comme il est précisé dans les règles de participation. Lors de l'accident, le pilote du F-GHKT effectuait un vol en transport public.

#### 1.13.4.1 Généralités

La société Alpes Transport a été créée en janvier 2006. Elle ne dispose pas de certificat de transporteur aérien. Toutefois, elle possède une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par la préfecture de la région Rhône-Alpes en octobre 2006<sup>(2)</sup>. Cette licence « *autorise la société Alpes Transport à effectuer des services aériens non réguliers de passagers au moyen de montgolfières dans une zone constituée par la France métropolitaine* » (cf. annexe 2).

Note : à la date de l'accident, la réglementation n'exigeait pas de certificat de transporteur aérien (CTA) pour le transport public en ballon.

La société Alpes Transport a rédigé et déposé un manuel d'exploitation (Manex) auprès de la DSAC/CE.

#### 1.13.4.2 Organisation de la société

La société exploite les montgolfières depuis la plateforme de décollage de Praz sur Arly. Elle utilise également d'autres plateformes agréées par arrêté préfectoral dans le département de Haute-Savoie ou d'autres régions de France après autorisation des gestionnaires de celles-ci.

La liste de flotte comprend :

- 3 montgolfières Cameron A160 ;
- 1 montgolfière Llopis MA40.

La société est organisée de la façon suivante :

- un gérant ;
- un chef pilote ;
- un responsable maintenance ;
- 6 pilotes permanents ;
- 9 pilotes occasionnels ;
- 8 personnes formant l'équipe au sol auxquelles s'ajoutent les pilotes.

Les pilotes permanents et occasionnels sont habilités à réaliser des opérations aériennes de transport public.

<sup>(2)</sup>Le Préfet de la région Rhône-Alpes a délégué la signature du document au directeur de l'Aviation civile de la région Centre-Est.

### 1.13.4.3 Les opérations

Le manuel d'exploitation de la société Alpes Transport contient des informations opérationnelles et des consignes pour permettre la réalisation des opérations aériennes. Il indique :

#### I – 2. Tâches et responsabilités de l'encadrement

« (Prénom NOM) (Gérant) ...//... »

*Il est responsable du suivi du respect de la réglementation, de son évolution. Il doit également s'assurer de la réunion des conditions réglementaires, sécuritaires et météorologiques de la réalisation des vols ».*

*...//...*

#### Les Pilotes :

- Ils doivent assurer :
  - La préparation des vols
  - L'accueil et la prise en charge des passagers
- Ils ont la responsabilité :
  - du respect de la réglementation
  - de la décision libre et entière de décollage
  - du pilotage de la montgolfière
  - des actions d'entretien et de maintenance du matériel
  - de toute la phase du vol »

#### II - 1. Composition et autorité,

« PILOTES : Ethique

*les pilotes permanents composant l'équipe actuelle ont tous été sensibilisés aux principes et au respect de la réglementation et de la sécurité ...//...».*

### 1.14 Evénements précédents

La revue des accidents ou incidents graves survenus lors de vols commerciaux en ballon, enregistrés dans la base de données ECCAIRS (European Coordination Center for Accident and Incident Reporting System) depuis 2000, montre qu'il y a eu 29 événements ayant conduit à 6 décès et 21 blessés sur 174 personnes embarquées (pilotes inclus).

Les causes et facteurs retenus sont :

- préparation insuffisante du vol, en particulier pour ce qui concerne la météorologie et plus précisément la prise en compte du vent ;
- décision erronée d'entreprendre, de poursuivre, d'atterrir ;
- connaissance insuffisante des systèmes ;
- procédures, vérifications ou check lists non appliquées ;
- gestion incorrecte du carburant ;
- expérience insuffisante des pilotes ;
- contrôle inadéquat de l'altitude et de la vitesse en situation d'urgence ;
- communication inexistante avec les passagers lors des manœuvres d'urgence ;
- perception tardive des obstacles ou des couleurs (contrastes).

Ces rapports d'enquêtes font état de l'absence d'exigences concernant le transport public en ballon, relatives :

- à un minimum d'heures de vol pour qu'un pilote puisse réaliser ce type de vol ;
- à la détention d'un certificat de visite médicale de classe 2 ;
- au contrôle de qualification PN ou contrôles techniques aéronautiques, que ce soit avec des aéronefs embarquant jusqu'à 18 passagers ou des aérostats de construction amateur (immatriculés F-PXXX).

En ce qui concerne les manifestations aériennes, plusieurs accidents ont montré un manque de rigueur dans leur surveillance. Bien qu'il soit exigé que « *le directeur des vols doit être physiquement présent pendant toute la durée de la manifestation, sans toutefois pouvoir y participer activement en qualité de pilote engagé* », il s'avère que dans de nombreux cas cette règle n'est pas respectée.

Par ailleurs, le 20 juin 2009, un accident est survenu à l'hélicoptère Eurocopter AS350B2 immatriculé F-GTRF sur le Mont de Cordon. L'hélicoptère effectuait des baptêmes de l'air dans le cadre d'une manifestation aérienne. L'enquête avait démontré que l'arrêté préfectoral n'avait pas été respecté et en particulier au moment de l'accident :

- le directeur des vols avait quitté les lieux de la manifestation aérienne ;
- le directeur des vols adjoint était en vol.

## **2 – ANALYSE**

### **2.1 Les priorités entre aéronefs**

La Commission Aéronautique Internationale de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) a élaboré des règles internes aux manifestations aériennes qu'elle organise. Dans le contexte des manifestations FAI, le ballon se trouvant au-dessus d'un autre ballon doit monter pour laisser la priorité de manœuvre à celui du dessous.

Lors de l'accident, le pilote du F-GHKT était en phase de vol croisière et passait à proximité de la plateforme de décollage du F-GOBI. Il avait connaissance de la présence en montée du F-GOBI puisqu'il lui avait donné l'autorisation de décollage. Il n'a pas pris conscience que les trajectoires des 2 montgolfières étaient convergentes. Il n'a pas procédé à une mise en montée de son aéronef afin de laisser la priorité au pilote du F-GOBI.

### **2.2 L'auto-information**

Le pilote du F-GHKT, directeur des vols, a autorisé le pilote du F-GOBI au décollage et n'a pas effectué d'auto-information lors de son passage à proximité de la plateforme de décollage. Le pilote du F-GOBI ne pouvait donc pas avoir connaissance de la présence d'une montgolfière au-dessus de sa trajectoire de décollage. Un message d'auto-information du pilote du F-GHKT aurait pu attirer l'attention du pilote du F-GOBI et l'alerter sur la convergence des trajectoires.

### **2.3 Réglementation des manifestations aériennes et du transport public en ballon**

L'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes et l'arrêté préfectoral du 7 janvier 2010 autorisant la manifestation de Praz sur Arly précisent que le directeur des vols ne doit pas participer à la manifestation aérienne en qualité de pilote engagé. Cette consigne n'a pas été respectée lors de l'accident.

La présence au sol du directeur des vols ou du directeur des vols adjoint permet de garantir la sécurité des vols. Cette fonction permet notamment la gestion des mouvements des montgolfières dans la zone de décollage.

L'exploitation en transport public des ballons n'est pas assujettie aux mêmes exigences réglementaires que l'exploitation en transport public des avions et des hélicoptères.

## 3 - CONCLUSION

### 3.1 Faits établis par l'enquête

- ❑ Les pilotes détenaient les licences et les qualifications nécessaires à l'accomplissement du vol.
- ❑ Le pilote du F-GOBI effectuait un vol avec passagers, à titre gratuit.
- ❑ Le pilote du F-GHKT effectuait un vol avec passagers, à titre payant, au bénéfice de la société Alpes Transport.
- ❑ Alpes Transport détient une licence de transport aérien délivrée par la préfecture de la région Rhône-Alpes. Elle ne détient pas de Certificat de Transporteur Aérien.
- ❑ Alpes Transport possède un manuel d'exploitation déposé auprès de la DSAC.
- ❑ L'arrêté préfectoral autorisant la manifestation désignait un directeur des vols et un directeur des vols adjoint.
- ❑ Le directeur des vols et le directeur des vols adjoint étaient en vol lors de l'accident.
- ❑ Le pilote du F-GHKT n'a pas effectué d'auto-information lors de son passage à proximité de la plateforme de décollage.

### 3.2 Causes de l'accident

L'accident est dû à la convergence de trajectoires des 2 montgolfières dont l'une était au décollage et l'autre en vol de croisière à proximité de la plateforme de décollage.

Ont contribué à l'accident :

- ❑ l'absence d'auto-information du pilote de la montgolfière F-GHKT ;
- ❑ l'absence simultanée au sol du directeur des vols et du directeur des vols adjoint.

## 4 - DISPOSITIONS PRISES AU COURS DE L'ENQUÊTE

Un projet d'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres exploités par une entreprise de transport aérien est en cours de validation.



# ***Liste des annexes***

## **annexe 1**

Dossier d'inscription de la manifestation aérienne

## **annexe 2**

Arrêté du 3 octobre 2006

## annexe 1

# Dossier d'inscription de la manifestation aérienne



## PROGRAMME



### **VENDREDI 08 JANVIER 2010**

19h à 23h Accueil, inscription, briefing et dîner - Belambra VVF-Centre du village

### **SAMEDI 09 JANVIER 2010**

8H30 Briefing des pilotes- Plaine des Belles

9h Premier vol

14h00 Briefing des pilotes- Plaine des Belles

14h30 Deuxième vol

### **DIMANCHE 10 JANVIER 2010**

8H30 Briefing des pilotes- Plaine des Belles

9h Troisième vol

14h00 Briefing des pilotes- Plaine des Belles

14h30 Quatrième vol

### **SEMAINE DE L'AIR**

Décollages tous les matins à partir du lundi 11 janvier dont une journée dédiée au vol longue distance dans le cadre du Défi Transalpin. Fin de la manifestation le vendredi 15 janvier au soir.

### **ACCUEIL ET INSCRIPTION**

L'inscription des pilotes a lieu de 19h00 jusqu'à 23h00 le vendredi au Club Bellambra VVF à Praz et de 8h00 à 9h00 le samedi matin sur le terrain de décollage. Pour ceux qui le souhaitent, il est possible de nous faire parvenir 8 jours avant le meeting une copie de l'ensemble des documents à fournir. Cela permettra de faciliter les vérifications et vous fera gagner du temps à votre arrivée.

### **BRIEFING OBLIGATOIRE DES PILOTES**

Tous les pilotes principaux doivent assister aux briefings quotidiens de 8h30 et de 14h00 pour avoir le droit de voler.

### **DIRECTION DES VOLS**

(Prénom NOM), directeur des vols.

(Prénom NOM), directeur adjoint.



## REGLES DE PARTICIPATION AU MEETING



### **FRAIS D'INSCRIPTION POUR BALLONS**

Pour chaque montgolfière inscrite, l'Office de Tourisme s'engage à offrir le propane et l'azote. L'hébergement du vendredi 08 janvier au dimanche 10 janvier (incluant petits déjeuners et déjeuners du samedi et dimanche, dîners du vendredi et samedi) dans la limite de 2 personnes par équipage (une participation de 100 euros est demandée aux personnes supplémentaires). Pour les pilotes souhaitant rester la semaine : l'Office de Tourisme prend en charge l'essentiel des frais (hébergement en appartement, dîners du dimanche 10 au vendredi 15 janvier, gaz). Pour tout cela, l'Office de Tourisme demande simplement une petite participation aux frais de 150 euros par personne.

Caution : chèque de caution de 75 euros. Il vous sera retourné dans les 30 jours suivant la manifestation. Il sera non remboursable en cas d'annulation de votre part dans les 20 jours précédant la manifestation. D'autre part, chaque équipage s'engage à rester durant toute la manifestation, jusqu'au dimanche soir (sauf accord préalable de l'Office de Tourisme). Dans le cas contraire, le chèque de caution ne sera pas remboursé.

### **EMBARQUEMENT D'INVITES**

Chaque pilote s'engage à faire monter GRATUITEMENT à son bord les invités de la station et uniquement ces personnes (en vol libre, deux à trois invités ou V.I.P. en fonction de la capacité de son ballon). Les pilotes désirant embarquer d'autres personnes doivent en faire la demande préalable auprès de l'Office de Tourisme afin de préparer dans les meilleures conditions les embarquements.

### **VOL CAPTIF**

Chaque pilote s'engage à réaliser au minimum un vol captif sur le terrain de décollage durant le week-end, si la demande lui en est faite par l'Office de Tourisme de Praz sur Arly et sous l'autorité du directeur des vols.

### **AUTORISATION DE DECOLLAGE ET FERMETURE DES VOLS**

Chaque ballon est tenu de :

- demander l'autorisation de décollage au directeur des vols au moment où son ballon est en "pesée" prêt à décoller.
- clôturer son vol en prévenant le directeur des vols une fois son atterrissage effectué.

**DGAC**

Ayez toujours en votre possession les documents suivants :

- les certificats de navigabilité, d'immatriculation et d'assurances du ballon.
- le carnet de route et le manuel d'opération du ballon (avec ses restrictions).
- le certificat médical et le carnet de vol du pilote.

Les inspecteurs de la DGAC ou la direction des Vols pourraient vous les demander.

De plus chaque ballon sera muni d'une radio d'aviation en état de marche, et chaque pilote s'engage à utiliser un système de largage rapide.

**CERTIFICAT DU PILOTE**

Tous les pilotes doivent détenir une licence de pilote de ballon qui correspond aux exigences minimales de l'O.A.C.I., émise ou validée par le pays émetteur de la licence avec un minimum de 50 heures de vol.

**ASSURANCE**

Il est obligatoire d'avoir une assurance en vigueur pendant les Montgolfiades.

Vous devez être assuré pour un minimum de 1 300 000 euros pour blessures corporelles, pour dommages faits à la propriété et responsabilité pour chaque passager (zéro euro déductible) par accident ou/et par événement.



## FORMULAIRE D'INSCRIPTION DU PILOTE

(Un formulaire par pilote, à renvoyer avant le 31/10/2009)

Nom : .....

Adresse : .....  
.....

Code postale : .....

Ville : .....

Pays : .....

Téléphone résidence : .....

Téléphone portable : .....

Télécopieur : .....

E-mail : .....

Numéro de la licence du pilote : .....

Pays d'émission : .....

Annotations spéciales :  vol de nuit  instructeur

Total d'heures de vol à l'inscription : (minimum d'heures exigées : 50 h au 09 janvier 2010) : ..... heures

Date d'échéance du certificat médical : .....

**A retourner à :**

Office de Tourisme - BP 30 - 74120 PRAZ SUR ARLY

Accompagné du formulaire d'inscription du ballon, du formulaire de séjour, du chèque de caution et du règlement du séjour (si vous êtes plus de deux ou dans le cadre du séjour à la semaine).



## FORMULAIRE D'INSCRIPTION DU BALLON

(Un formulaire par ballon, à renvoyer avant le 31/10/2009)

Propriétaire du ballon : .....

Pilote : .....

Téléphone : .....

Télécopieur : .....

Adresse e-mail : .....

Immatriculation : .....

Pays de l'immatriculation (si autre que français) : .....

Nom de la montgolfière : .....

Marque et modèle de la montgolfière: .....

Année de fabrication : .....

Pieds cubes (mètres cubes) : .....

Montgolfière publicitaire :  oui  non

Date de la dernière inspection : .....

Nombre de passagers assurés : .....

Nombre de passagers de l'Office de tourisme que le pilote peut inviter à embarquer à chaque vol : .....

Nom de la compagnie d'assurance et nom et adresse du courtier :

.....

Type de couverture :  commerciale  privé

Montant de la couverture : ..... euros

Responsabilité civile : ..... euros



## SEJOUR WEEK-END UNIQUEMENT

(à renvoyer avant le 31/10/2009)

Date d'arrivée : .....

Date de départ : .....

Je souhaite venir uniquement le week-end (du 08 au 10 janvier 2010) :

**Prise en charge complète de l'équipage (jusqu'à 2 personnes) par l'Office de Tourisme (repas, hébergement). 100 euros pour les personnes supplémentaires.**

Possibilité d'être hébergé jusqu'au lundi pour participer au repas de clôture du dimanche soir et au vol du lundi matin (à préciser ci-dessous).

**Nous sommes :**  1 personne (gratuit)  2 personnes (gratuit)  3 personnes (100 €)  
 4 personnes (200€)  5 personnes (300 €)  6 personnes (400 €)

**Vos besoins :** Nombre de lits doubles : ..... Nombre lits simples : .....

**Option du dimanche soir**

Possibilité d'être hébergé jusqu'au lundi pour participer au repas de clôture du dimanche soir et au vol du lundi matin. Participation à l'hébergement et au repas à hauteur de 45 euros par personne soit ..... pers x 45 euros.

### DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ

J'accepte de me conformer aux règlements des 20ème Montgolfiades et notamment aux directives d'autorisation de décollage.

J'accepte la responsabilité qui m'est légalement transférée sous la réglementation fédérale d'aviation, quant à ma décision personnelle de piloter ma montgolfière et que tout dommage corporel ou dommage aux biens découlant de cette décision est ma responsabilité. De plus, je suis conscient qu'aucun vol n'est obligatoire et qu'il est laissé à ma discrétion de ne pas voler.

J'aurai en vigueur une police d'assurance aviation personnelle d'au moins 1 300 000 euros par événement. Je conviens que les descriptions ci-dessus mentionnées ont pour but de simplifier ma participation à cet événement et ne remplacent d'aucune façon la responsabilité du pilote en commande sous la réglementation de la DGAC. Je libère à jamais le Comité d'Organisation des Montgolfiades de Praz sur Arly, ses officiers et officiels, ou tout employé ou agent des entités ci-dessus mentionnées, de toutes actions, causes d'actions, dommages, réclamations, demandes de responsabilités quelle qu'elles soient pour quelques blessures subies par moi ou mes passagers, résultant de ma participation à ladite manifestation.

J'accepte de respecter les règlements des Montgolfiades de Praz sur Arly. J'accepte aussi d'avoir en ma possession une licence de pilote en règle, un certificat d'assurance valide et toute documentation officielle qui pourrait être exigée en cas de vérification de ma montgolfière.

JE DECLARE AVOIR LU ET COMPRIS LES PRÉSENTES ET NOUS ACCEPTONS DE NOUS SOUMETTRE AUX PRÉSENTS RÉGLEMENTS.

Lu et approuvé.

NOM : ..... PRENOM : .....  
DATE : ..... SIGNATURE :



## SEJOUR SEMAINE

(à renvoyer avant le 31/10/2009)

Date d'arrivée : ..... Date de départ : .....

Je souhaite venir toute la semaine (du 08 au 16 janvier 2009).

**Prise en charge complète de l'équipage (jusqu'à 2 personnes) par l'Office de Tourisme (repas, hébergement) du 08 au 10 janvier.**

\*du dimanche 10 au soir jusqu'au samedi 16 au matin : participation de 150 euros par personne (incluant hébergement, dîners) puis dégressif.

**Nous sommes :**       1 personne (150 €)     2 personnes (250 €)    3 personnes (350 €)

4 personnes (450€)     5 personnes (550 €)     6 personnes (650 €)

**Vos besoins :**      Nombre de lits doubles : .....      Nombre lits simples : .....

### DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ

J'accepte de me conformer aux règlements des 20èmes Montgolfiades et de la Semaine de l'Air et notamment aux directives d'autorisation de décollage.

J'accepte la responsabilité qui m'est légalement transférée sous la réglementation fédérale d'aviation, quant à ma décision personnelle de piloter ma montgolfière et que tout dommage corporel ou dommage aux biens découlant de cette décision est ma responsabilité. De plus, je suis conscient qu'aucun vol n'est obligatoire et qu'il est laissé à ma discrétion de ne pas voler.

J'aurai en vigueur une police d'assurance aviation personnelle d'au moins 1 300 000 euros par événement. Je conviens que les descriptions ci-dessus mentionnées ont pour but de simplifier ma participation à cet événement et ne remplacent d'aucune façon la responsabilité du pilote en commande sous la réglementation de la DGAC. Je libère à jamais le Comité d'Organisation des Montgolfiades de Praz sur Arly, ses officiers et officiels, ou tout employé ou agent des entités ci-dessus mentionnées, de toutes actions, causes d'actions, dommages, réclamations, demandes de responsabilités quelle qu'elles soient pour quelques blessures subies par moi ou mes passagers, résultant de ma participation à ladite manifestation.

J'accepte de respecter les règlements des Montgolfiades de Praz sur Arly. J'accepte aussi d'avoir en ma possession une licence de pilote en règle, un certificat d'assurance valide et toute documentation officielle qui pourrait être exigée en cas de vérification de ma montgolfière.

JE DECLARE AVOIR LU ET COMPRIS LES PRÉSENTES ET NOUS ACCEPTONS DE NOUS SOUMETTRE AUX PRÉSENTS RÉGLEMENTS. Lu et approuvé.

NOM : ..... PRENOM : .....

DATE : ..... SIGNATURE :



**annexe 2**  
**Arrêté du 3 octobre 2006**

**REPUBLIQUE FRANÇAISE**

**PREFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES**  
**Direction de l'Aviation Civile Centre-Est**

Arrêté du 3 octobre 2006 portant octroi de licence de transporteur aérien  
et autorisations d'exploitation de services de transport aérien  
au profit de la société Alpes Transport

Le préfet de la région Rhône-Alpes

VU le règlement (CE) n°785/2004 du Parlement et du Conseil du 21 avril 2004 ;

VU le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 330-1, R. 330-1-III, R. 330-6-III et R. 330-19 ;

VU le décret n°97-1199 du 24 décembre 1997 portant application au ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer de l'article 2 (2°) du décret n°97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

VU l'arrêté du 16 juin 2005 fixant les garanties financières et morales demandées pour l'octroi et le maintien de la licence d'exploitation des transporteurs aériens visés au III de l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile ;

VU l'arrêté n°06-227 du 04/07/2006 du préfet de la région Rhône-Alpes accordant délégation de signature à [REDACTED] notamment pour les délivrances, suspensions et retraits de licence ;

VU la demande de la société ALPES TRANSPORTS;

**Arrête**

**Article 1<sup>er</sup>** : En application de l'article R. 330-1-III du code de l'aviation civile, il est délivré à la société Alpes Transport une licence d'exploitation de transporteur aérien lui permettant d'exercer une activité de transport aérien public de passagers au moyen de montgolfières;

**Article 2** : La présente licence d'exploitation est particulière à la société et n'est transmissible à aucune autre personne physique ou morale.

Elle ne demeure valable qu'autant que subsistent les conditions ayant présidé à sa délivrance, telles qu'elles sont prévues par le code de l'aviation civile.

**Article 3** : Dans le cadre de son activité définie à l'article 1<sup>er</sup>, la société Alpes Transport est autorisée à effectuer des services aériens non réguliers de passagers au moyen de montgolfières dans une zone constituée par la France métropolitaine.

**Article 4** : Les appareils que la société est, pour des raisons techniques, limitativement autorisée à exploiter pour effectuer les transports précédemment visés font l'objet d'une décision séparée.

**Article 5** : Les autorisation et agrément du présent arrêté ne restent valables que si la société a souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité, tant à l'égard des passagers transportés qu'à l'égard des tiers.

**Article 6 :** La présente licence d'exploitation pourra être réexaminée au terme d'une année à compter de la date du présent arrêté, puis tous les cinq ans.

Toutefois, elle peut à tout moment être suspendue, retirée ou remplacée par une licence temporaire, dans les conditions prévues par le code de l'aviation civile. Le retrait ou la suspension sont prononcés sans préjudice des sanctions prévues aux articles R. 330-13 à R. 330-18 et R. 330-20 à R. 330-22 du code de l'aviation civile.

**Article 7 :** Le directeur de l'aviation civile Centre-Est est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Rhône-Alpes.

Fait à Lyon, le 3 octobre 2006

pour le préfet de la région Rhône-Alpes et par délégation,  
le directeur de l'Aviation civile par intérim



# BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile

Zone Sud - Bâtiment 153  
200 rue de Paris  
Aéroport du Bourget  
93352 Le Bourget Cedex - France  
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03  
[www.bea.aero](http://www.bea.aero)

**Parution : février 2011**

