

ACCIDENT

survenu au ballon immatriculé F-GMGV

Événement :	collision avec une ligne électrique lors d'un atterrissage forcé.
Cause :	indéterminée.

Conséquences et dommages :	élève blessé, enveloppe endommagée.
Aéronef :	montgolfière Cameron Balloons N 145.
Date et heure :	dimanche 10 août 2003 à 20 h 15.
Exploitant :	société.
Lieu :	Forges-les-Eaux (76).
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	pilote + élève + 5.
Titres et expérience :	-instructeur, 53 ans, BL de 1986, qualification instructeur de 1990, 1 167 heures de vol dont 280 sur type et 46 dans les trois mois précédents. -pilote stagiaire, 29 ans, 12 heures de vol.
Conditions météorologiques :	-AD Rouen, situé à 20 NM au sud ouest du site de l'accident: vent 340° / 10 kt, vent à 500 m variable en direction, inférieur à 10 kt, température 30 °C. -évaluées sur le site de l'accident par le pilote avant l'envol : vent du 070° / 5 à 7 kt, ciel clair, température 31 °C.

Circonstances

L'instructeur explique que le ballon décolle vers 19 h 45 de Forges-les-Eaux. L'élève est aux commandes. Le ballon monte à cent cinquante mètres en suivant le cap 230. Après environ vingt minutes de vol, effectuées à une vitesse de dix kilomètres par heure (indiquée par le GPS), le vent change de direction et d'intensité. Le ballon rebrousse chemin. L'instructeur reprend les commandes et actionne les brûleurs afin de monter vers deux cents mètres pour rechercher du vent favorable, mais en vain. Il redescend vers cent cinquante mètres. Le ballon est alors pris dans de fortes turbulences qui le ramènent en direction du champ du décollage. Le GPS indique une vitesse de trente kilomètres par heure. L'instructeur indique que ses actions correctives à l'aide du brûleur ne lui permettent pas de maintenir le vol en palier. Le ballon descend et se dirige vers une ligne électrique moyenne tension située dans le champ utilisé pour le décollage. Estimant que la collision est inévitable, l'instructeur décide d'actionner la commande de dégonflement rapide afin d'éviter le choc de la nacelle ou des suspentes avec cette ligne. La nacelle heurte violemment le sol. L'élève est éjecté. L'enveloppe heurte la ligne.

(suite page suivante)

L'instructeur ajoute qu'il n'a pas cherché à atterrir plus tôt car les champs survolés par le ballon ne lui paraissaient pas propices à un atterrissage.

Avant le vol, il avait obtenu les informations météorologiques auprès des services de Lille Lesquin. Ces informations faisaient état d'un vent variable, d'intensité inférieure à dix nœuds. De plus, il avait lâché un ballonnet d'hélium au-dessus du lieu du décollage. Les conditions aérologiques indiquées lors de ce lâcher semblaient favorables à l'exécution du vol.

Il précise qu'avant le décollage il avait informé les passagers sur l'attitude à prendre lors de l'atterrissage, à savoir "bien se tenir aux poignées, être fléchis et souples sur les jambes, et ne pas descendre de la nacelle avant que le pilote ne le leur dise". Lorsqu'il a réalisé que la collision avec la ligne électrique était inéluctable, il leur a dit de se placer au fond de la nacelle.

Les collisions de ballons avec les lignes électriques sont des événements récurrents. Pour mémoire, le 26 août 2001, le ballon immatriculé F-GKER était entré en collision avec une ligne électrique à Verrens-Arvey (73). La nacelle avait sectionné la ligne, créant un arc électrique qui avait embrasé le ballon. Le pilote et les cinq passagers sont décédés dans l'accident. En apercevant la ligne électrique, le pilote, très expérimenté, avait actionné les brûleurs afin de l'éviter. Compte tenu de l'inertie de la réaction, le ballon était insuffisamment monté et la nacelle avait heurté la ligne. Le rapport publié par le BEA reprenait le paragraphe suivant, issu du Manuel de Pilotage des Montgolfières : "*Si la collision avec une ligne électrique semble inéluctable, soupapez pour perdre de l'altitude. L'atterrissage sera dur mais vous provoquerez le contact le plus haut possible sur l'enveloppe et non sur la nacelle ou les suspentes. Le pire sera évité. (...)*".