

Rebonds lors de l'atterrissage, basculement de la nacelle, en baptême de l'air

Aéronef	Montgolfière Lindstrand 310A immatriculée F-GXFX
Date et heure	Lundi 14 mai 2012 à 7 h 10 UTC ⁽¹⁾
Exploitant	Magic Balloons SARL
Lieu	Agnez-Lès-Duisans (62)
Nature du vol	Transport public non régulier de passagers
Equipage (de conduite)	Commandant de bord
Conséquences et dommages	1 passager blessé

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC).

DÉROULEMENT DU VOL

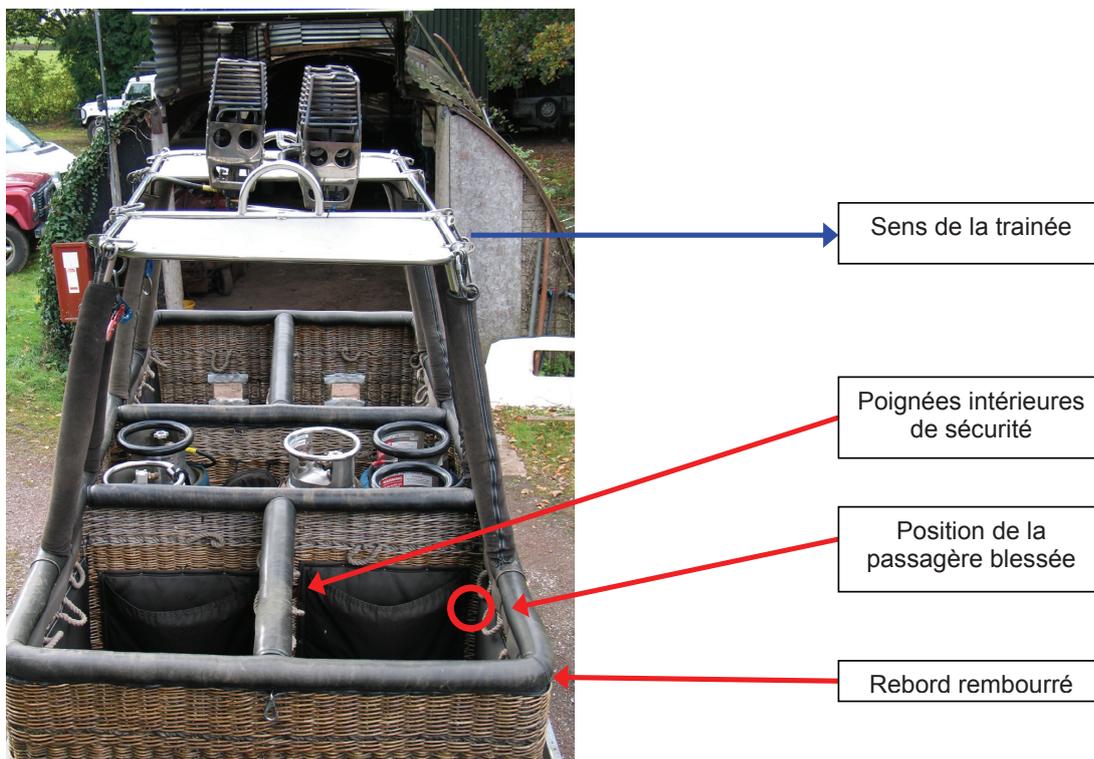
Vers 6 h, le pilote, gérant de la société, décolle depuis un champ situé à Lucheux (62) avec 13 personnes à bord pour un baptême de l'air.

Après environ une heure de vol, le pilote atterrit sur un champ non cultivé d'une longueur estimée de 500 mètres. La nacelle prend contact une première fois avec le sol puis rebondit à trois reprises. Elle se couche et glisse sur une distance de 8 mètres environ avant de s'arrêter. Lors du dernier rebond, une passagère heurte le rebord rembourré extérieur de la nacelle et se fracture le sternum.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote explique que la composante de vent lue sur son GPS embarqué était de 14 km/h (7,5 kt). Il savait que la nacelle allait se coucher à l'atterrissage. Il a demandé aux passagers de se tourner vers l'intérieur de la nacelle, de se tenir aux poignées intérieures de sécurité passagers et de rester souples sur les genoux. Il ajoute qu'il a demandé à la passagère blessée de se tourner vers l'extérieur de la nacelle, ventre contre le rebord rembourré extérieur, car il craignait qu'elle soit heurtée par un passager corpulent.

Le METAR de 7 h 00 de l'aérodrome de Lille Lesquin (59), situé à 30 NM du lieu de l'accident, indiquait un vent du 240° pour 6 kt variable entre le 200° et le 260°.



Le manuel de pilotage des montgolfières 2^{ème} édition Cépaduès indique dans la partie « atterrissage traîné - page 124 » que « lorsque le vent est fort au sol, la nacelle va basculer dans le sens du vent et être traînée. Le temps de traînée avant l'arrêt du ballon peut être long et la nacelle peut rebondir sur le sol. La meilleure position pour les passagers est d'avoir leur dos reposant solidement contre la nacelle et dans la direction de la route du ballon. Ils doivent plier les genoux et ne pas laisser dépasser leur tête ni aucun membre de la nacelle ».

Le pilote totalisait 439 heures de vol depuis 2003 dont 44 sur type. Sa société est détentrice d'un certificat de transport aérien.

Conclusion

L'accident est dû à une position inadaptée du passager lors de l'atterrissage.