



**Accident** du ballon CAMERON Z210  
Immatriculé **F-HRGC**  
le vendredi 30 mai 2025  
à Saint-Cyprien (24)

Heure	Vers 8 h 30 <sup>1</sup>
Exploitant	Montgolfières du Périgord
Nature du vol	Vol touristique, commercial
Personnes à bord	Pilote et neuf passagers
Conséquences et dommages	Une passagère blessée

## Atterrissage dur, rebonds

### 1 DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.*

Après un vol d'environ une heure, le pilote commence sa descente vers le champ retenu pour l'atterrissage. Les pilotes des trois autres ballons en compagnie de qui il réalise ce vol utilisent la même surface. L'atterrissage est ferme. La nacelle rebondit à deux reprises, mais reste droite.

Après l'atterrissage, huit passagers sortent de la nacelle. Une passagère se plaint d'une douleur à la cheville. Le pilote et son assistante sol l'aident à débarquer en inclinant la nacelle.

### 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Témoignages

##### 2.1.1 La passagère blessée

Le jour de l'accident, la passagère était âgée de 55 ans. Elle indique qu'elle avait réservé un vol pour elle, son père ainsi que ses deux enfants. Elle ajoute que l'exploitant lui avait suggéré de choisir un vol du matin, car son père était âgé de 88 ans et que les atterrissages sont normalement plus doux que le soir.

L'exploitant lui avait envoyé le document DSAC<sup>2</sup> relatif à [la mise en œuvre et l'exploitation de ballon à air chaud](#), qui présente notamment les consignes de sécurité pour l'atterrissage. Elle l'avait consulté avec les membres de sa famille.

<sup>1</sup> Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale

<sup>2</sup> Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

Elle considère qu'il n'y a pas eu de briefing de sécurité avant le vol ni avant l'atterrissage. Elle indique qu'elle a adopté lors de l'atterrissage, la position préconisée dans les documents en fléchissant les genoux. Son père et ses fils ont fait de même. Elle a eu l'impression de tomber de très haut et a immédiatement senti une compression de son pied. La nacelle a rebondi deux fois d'après elle. Les organisateurs l'ont assistée afin qu'elle puisse débarquer.

Peu après l'atterrissage, elle a contacté le SAMU pendant que les pilotes et les occupants rangeaient le matériel. Elle indique que l'exploitant de la société de montgolfière, également pompier, a souhaité parler au médecin régulateur du SAMU. Elle a finalement été orientée vers un médecin généraliste qui lui a prescrit une radio. Deux jours plus tard, les clichés ont révélé une fracture. La passagère a été plâtrée.

### **2.1.2 Le pilote**

Le pilote, âgé de 65 ans, était titulaire d'une licence de pilote de ballon à air chaud (BPL). Il avait effectué environ 4 500 ascensions en tant que commandant de bord et totalisait environ 4 300 heures de vol sur des ballons similaires au F-HRGC.

Le pilote indique avoir préparé le vol le matin à la base, avec les autres pilotes. Il ajoute que chaque pilote a contrôlé les vêtements et chaussures des occupants pendant le briefing général réalisé au profit des passagers des quatre ballons. Après avoir gonflé l'enveloppe, il a demandé aux passagers de monter dans la nacelle. Cinq se sont installés d'un côté, quatre de l'autre. Le décollage et le vol se sont déroulés normalement. Quelques instants avant de toucher le sol, il a demandé aux passagers d'adopter la position de sécurité. Il indique qu'il est remonté légèrement à deux reprises pour positionner le ballon correctement puis il a augmenté le taux de chute afin d'atterrir avant la route située à une cinquantaine de mètres. Il considère que l'atterrissage a été ferme. La nacelle est restée droite. Il a aidé la passagère à sortir de la montgolfière, les autres occupants étant sortis seuls. Il précise que la passagère se plaignait d'une douleur à la cheville, mais qu'il n'a pas perçu la gravité de la blessure.

## **2.2 Renseignements météorologiques**

Conditions météorologiques estimées par Météo-France : vent faible, 2 Kt, CAVOK, température 18 °C.

## 3 CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.*

### **Scénario**

Pendant un atterrissage ferme comprenant plusieurs rebonds, alors que les occupants avaient adopté la position de sécurité, l'une d'entre eux a subi une blessure à la cheville. L'appel au SAMU et la prise en charge par un médecin généraliste n'ont pas permis de diagnostiquer rapidement la blessure. Une radiographie réalisée deux jours plus tard a confirmé les fractures.

### **Enseignement de sécurité**

L'atterrissage en ballon, contrairement au reste du vol, peut présenter un caractère parfois sportif dont les passagers n'ont pas forcément conscience. Dans ces conditions, les passagers peuvent être surpris et leurs capacités physiques peuvent être dépassées.

***Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.***