

## RAPPORT

### Accident survenu le 9 septembre 2009 à la montgolfière immatriculée F-GVPB

<b>Evénement :</b>	collision avec une ligne électrique lors de l'atterrissage.
<b>Cause probable :</b>	choix d'une trajectoire incompatible avec le respect des marges de sécurité liées au franchissement d'obstacles ou du relief.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aéronef endommagé.
<b>Aéronef :</b>	montgolfière Ultra Magic N 210.
<b>Date et heure :</b>	mercredi 9 septembre 2009 à 19 h 50.
<b>Exploitant :</b>	société.
<b>Lieu :</b>	Mellecey (71)
<b>Nature du vol :</b>	baptême de l'air.
<b>Personne à bord :</b>	pilote + 8.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 55 ans, BL à air chaud de 1975, 4 481 heures de vol dont 61 dans les trois mois précédents, 4 194 ascensions.
<b>Conditions météorologiques :</b>	<input type="checkbox"/> estimées sur le site de l'accident : vent 010° / 05 kt, CAVOK, température 23 °C, QNH 1021 hPa. <input type="checkbox"/> heure du début de la nuit aéronautique 20 h 36. Soleil : azimut 275°, hauteur : 01° 41'.

### CIRCONSTANCES

A 18 heures 35, le pilote et huit passagers décollent d'un champ situé à Challanges (21) dans le cadre d'un baptême de l'air.

Le pilote explique qu'après une heure et quinze minutes de vol, il décide d'atterrir. Il choisit un champ déchaumé et suffisamment grand pour atterrir. Le champ est situé derrière une ligne électrique à moyenne tension et avant des vignes. Le soleil se trouve derrière des collines à droite de la trajectoire du ballon. Le pilote détecte la présence de deux lignes électriques sécantes. En fin de descente, il constate qu'une des deux lignes se prolonge vers l'ouest, -voir croquis ci après- sur la trajectoire du ballon. Il soupape pour dégonfler rapidement l'enveloppe.

La nacelle touche le sol environ trente mètres avant la ligne électrique repérée tardivement et glisse. Le bas de l'enveloppe heurte la ligne provoquant trois arcs électriques successifs.

Le manuel de Pilotage des Montgolfières précise : « 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. (...) ».

Le ballon dégonflé, le pilote demande aux passagers de quitter la nacelle.

Le pilote précise que la faible luminosité ne lui a pas permis de distinguer le pylône de la ligne détectée tardivement, placé au milieu d'une vigne. Il ajoute qu'il a l'habitude d'atterrir peu de temps avant la nuit aéronautique et qu'il vole rarement dans cette partie de la région.

EDF précise que lors d'une collision il faut toujours considérer une ligne électrique sous tension après l'apparition d'arcs électriques.

