

Basculement de la nacelle à l'atterrissage, incendie, lors d'une manifestation aérienne

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Ballon Cameron Balloons O-77 immatriculé G-BRTV
Date et heure	31 juillet 2013 vers 20 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Chambley Bussières (54)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Enveloppe détruite, nacelle endommagée, champ partiellement brûlé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote et un passager effectuent un vol dans le cadre de la manifestation aérienne « *Lorraine Mondial Air Ballons* ». Ils tentent de battre le record du monde du nombre de ballons à air chaud en vol et décollent en même temps qu'un très grand nombre d'autres montgolfières.

A la fin du vol, le pilote décide d'atterrir sur une route située en bordure d'un champ cultivé. Après l'atterrissage, il rallume l'un des deux brûleurs afin de maintenir l'enveloppe gonflée et de garder la nacelle à la verticale. Il explique qu'il ne s'aperçoit pas que le vent pousse le ballon vers l'accotement. La nacelle se renverse et le pilote perd l'équilibre avant d'avoir pu éteindre la veilleuse. L'enveloppe prend feu et l'incendie se propage au champ.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements météorologiques

Le pilote avait à sa disposition le dossier météorologique du jour fourni par l'organisation de la manifestation aérienne. Ce dossier prévoyait :

- un vent de surface faible, venant du 220° pour 3 kt, virant au sud dans la soirée ;
- une faible convection se terminant vers 19 h 30.

2.2 Témoignages

Le pilote d'un autre ballon explique qu'une grande partie des champs habituellement moissonnés à cette époque de l'année étaient encore cultivés. Il précise que les dégâts déjà occasionnés aux cultures par les montgolfières lors de l'atterrissage ont conduit l'organisation de la manifestation à demander aux pilotes de ne plus atterrir dans les champs en culture sous peine de sanction.

Ce pilote ajoute que les atterrissages « *debouts* », le long des routes, présentent l'avantage de faciliter l'accès au véhicule de récupération. Il précise que lors des manifestations de grande envergure, cette pratique est très courante.

2.3 Autres renseignements

L'atterrissage « *debout* » se réalise par vent calme et se distingue de l'atterrissage « *glissé* » par le fait que la nacelle se maintient à la verticale, l'enveloppe restant gonflée. Pour se faire, après l'atterrissage, le pilote allume à nouveau les veilleuses des brûleurs afin de pouvoir chauffer l'air de l'enveloppe.

Bien que sa pratique soit répandue, ce type d'atterrissage n'est pas prévu par le manuel de vol du constructeur. Celui-ci précise que les veilleuses doivent être éteintes lors de l'atterrissage et de surcroît lorsqu'il existe un risque d'incendie du champ d'atterrissage.

Le pilote totalisait 134 heures de vol dont 97 heures sur type et 12 heures de vol en 11 ascensions dans les trois mois précédents.

3 - CONCLUSION ET ENSEIGNEMENT

La décision du pilote de réaliser un atterrissage « *debout* » a conduit au basculement de la nacelle puis à l'incendie de l'enveloppe.

La consigne de l'organisation de ne pas utiliser les champs en culture a probablement contribué à la décision du pilote de réaliser ce type d'atterrissage.

Le rallumage des veilleuses des brûleurs lors de l'atterrissage présente des risques d'incendie en cas de basculement de la nacelle. Le manuel de vol indique qu'elles doivent être éteintes dans cette phase de vol.