

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident survenu à un ballon CAMERON Z-750 immatriculé F-HDJH exploité par Air Magic, SARL Flying Circus

Le pilote planifie un vol d'environ une heure avec 32 passagers et un personnel complémentaire de bord (PCB). Il explique qu'avant le décollage, il a estimé le vent à environ 10 kt de secteur ouest. Il ajoute que les consignes de sécurité à l'atterrissage ont été montrées aux passagers avant le vol par un démonstrateur. Après environ cinquante minutes de vol, le pilote cherche un terrain d'atterrissage et demande au PCB de répéter les consignes de sécurité à l'atterrissage. Le pilote estime que la vitesse du vent est d'environ 8 kt. Pendant l'approche, il perçoit que la vitesse de descente du ballon augmente. Quelques instants avant de toucher le sol, il demande aux passagers de prendre la position d'atterrissage. A environ deux mètres au-dessus du sol, il prévient les passagers qu'un impact ferme est imminent. Il utilise le système de dégonflement rapide (RDS) afin de dégonfler l'enveloppe et d'atterrir. Lors de l'atterrissage, la nacelle heurte le sol une première fois, puis bascule vers l'avant. Elle redécalle et heurte une nouvelle fois le sol. Entraînée par l'enveloppe du ballon, la nacelle couchée parcourt environ 25 mètres. Un passager est éjecté puis heurté par la nacelle. Celle-ci redécalle sur environ 40 mètres avant de s'arrêter 70 mètres après le premier contact avec le sol.

#### **Rapport technique du BEA**

Réception par la DGAC : 14 Mai 2014

#### **Recommandation 02**

BEA (extrait)

Dans l'attente de la mise en place de cette future réglementation, le BEA recommande que : la DGAC, veille à ce que les exploitants de ballons s'assurent avant chaque vol de la capacité des passagers à adopter simultanément la position d'atterrissage. [Recommandation FRAN-2014-009]

#### **Réponse de la DGAC**

L'arrêté du 6 février 2015 modifiant l'arrêté du 6 mars 2013 relatif aux conditions d'utilisation des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public a introduit la disposition suivante : « 8.2.4. L'exploitant vérifie, sous la responsabilité du commandant de bord, la capacité des passagers à adopter simultanément la position d'atterrissage avant chaque vol. »

A la publication du texte, les méthodes de surveillance ont été adaptées pour prendre en compte ce changement.

Par ailleurs, la DSAC a publié un article de sensibilisation à ce risque dans l'Objectif Sécurité n°21, disponible à l'adresse : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Objectif-Securite-le-bulletin.html>.

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

#### **Degré d'avancement ( 11 Septembre 2015)**



100%

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)