



Accident du Cessna - 206 (SOLOY)
 immatriculé **F-HSTL**
 survenu le 28 septembre 2019
 à Albi (81)

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

Heure	Vers 00 h 55 ⁽¹⁾
Exploitant	SAS Albi parachutisme
Nature du vol	Largage de parachutiste
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, avion détruit

**Collision avec le sol à l'issue d'un vol de largage
 d'un parachutiste, de nuit, incendie**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, des enregistrements des radiocommunications et des données radar.

Au cours d'une soirée privée, le pilote et un des associés de l'exploitant (parachutiste) décident de réaliser un vol de nuit au départ et à destination de l'aérodrome d'Albi - Le Séquestre (81) au cours duquel le parachutiste effectuerait un saut au FL100.

À 22 h 56, le pilote contacte par téléphone le chef de tour de Blagnac, responsable du SIV de Toulouse, en lui expliquant ses intentions. Le chef de tour demande si un NOTAM a été déposé. Il ne soulève pas d'objections, mais demande que le SIV soit contacté avant le largage.

Le pilote décolle à 00 h 30 en piste 27 de l'aérodrome d'Albi, sans balisage nocturne. Il monte à l'altitude de 6 400 ft avant de redescendre vers 4 300 ft.

À 00 h 39, le pilote contacte le contrôleur du SIV et lui indique son intention de réaliser un unique largage au FL55. Le contrôleur approuve le largage. Le pilote annonce à nouveau, à deux reprises qu'il est prêt au largage. Le contrôleur renouvelle son approbation les deux fois. Le pilote précise que le largage est effectué à 00 h 48 min 03 (à l'altitude de 4 500 ft) puis il quitte la fréquence et poursuit son vol vers l'aérodrome d'Albi.

La dernière position de l'avion en vol provenant des données radar est enregistrée à 00 h 50 min 43, à l'est de l'aérodrome. L'épave repose à environ 300 m de la dernière détection radar sur une colline. Le pilote, légèrement blessé, réussit à s'extraire de l'épave avant qu'elle ne prenne feu.

À 01 h 25, les phases d'alerte sont déclenchées en raison de la réception d'une balise de détresse au voisinage de l'aérodrome d'Albi.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote et le parachutiste

Le pilote, âgé de 50 ans, est titulaire d'une licence de pilote professionnel avion assortie d'une qualification instructeur, d'une qualification IR mono et multi moteur, d'une qualification vol de nuit et d'une qualification de classe CESSNA SET (terrestre).

Au jour de l'accident, il totalisait 2 752 heures de vol dont 188 h 15 sur CESSNA 206 SOLOY.

Il était salarié au sein de l'entreprise Albi parachutisme.

Les examens toxicologiques réalisés lors de l'admission du pilote aux service des urgences ont révélé qu'il avait consommé de l'alcool. Des témoins indiquent que cette consommation remonte à la soirée ayant précédé le vol. L'étude des enregistrements de fréquences montrent que les communications du pilote sont diffuses voire parfois confuses.

Le passager, âgé de 38 ans, est titulaire d'une licence de parachutiste professionnel assortie d'une qualification tandem. Il totalisait 4 570 sauts dont 591 en 2019.

2.2 Renseignements sur le site et l'épave

L'avion a percuté la végétation d'une colline, à environ 2 200 m au sud-est du seuil de la piste 27, avec un cap vers le seuil de cette piste. Le site de l'accident est vallonné et couvert d'une végétation dense d'environ deux à trois mètres de hauteur. L'examen de la végétation montre que l'avion avait une faible assiette lorsqu'il est entré en collision avec les arbres.

L'examen visuel de l'épave ne révèle aucune anomalie susceptible d'expliquer l'accident.

2.3 Renseignements sur l'aérodrome

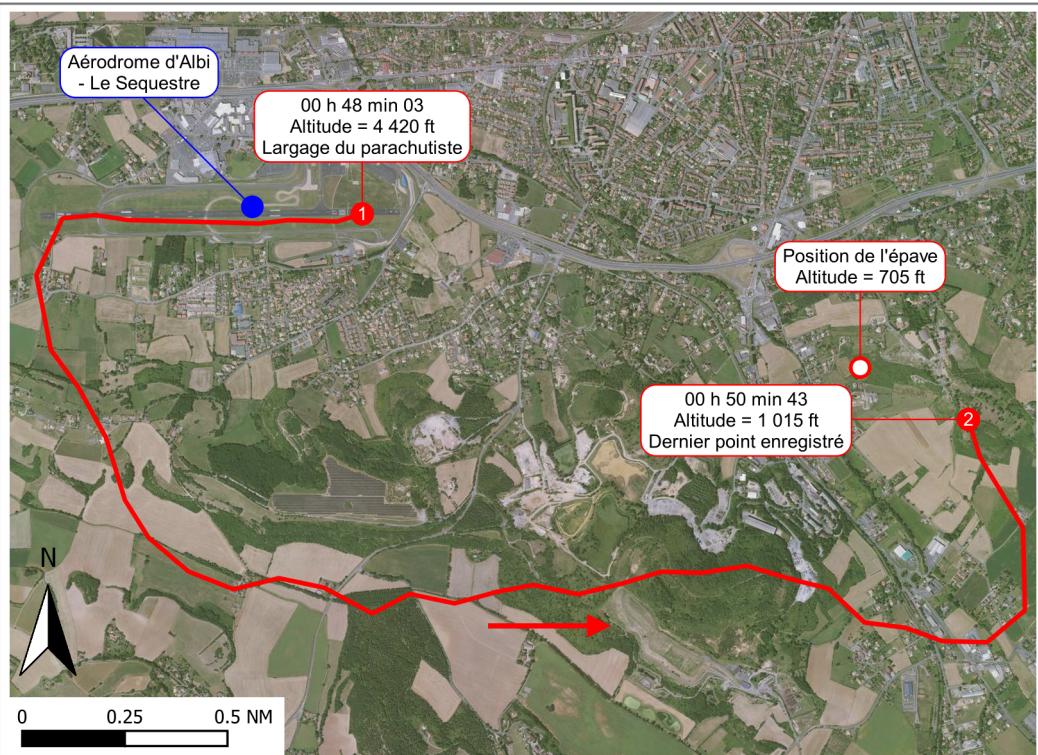
L'aérodrome d'Albi - Le Séquestre dispose d'une piste revêtue 09-27 de 1 560 x 30 m. Il est agréé pour le VFR de nuit, toutefois le balisage nocturne est uniquement activable par l'agent AFIS. Au moment où le pilote a décollé le service AFIS n'était pas actif.

L'altitude du seuil de piste 27 (QFU préférentiel) est de 564 ft. Le circuit d'aérodrome 27 s'effectue au sud.

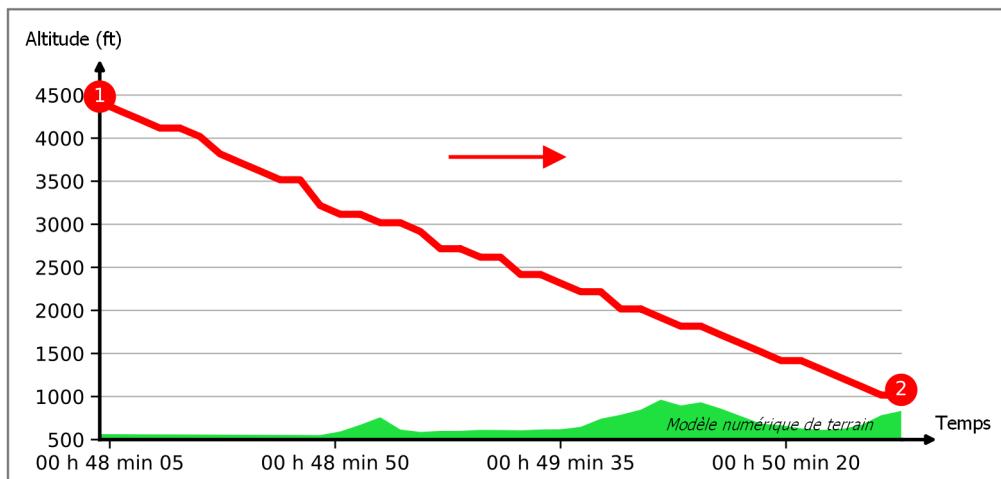
L'activité parachutage est précisée sur la carte VAC (Zone N357), de la surface au FL135, entre le lever du soleil et le coucher du soleil plus 30 min. Son activité est connue du SIV de Toulouse ou de l'AFIS lorsqu'il est présent.

Le vol de nuit au départ ou à l'arrivée de cet aérodrome et le largage n'étaient donc pas règlementairement possible.

2.4 Trajectographie



Source du fond cartographique : IGN



— Trajectoire du F-HSTL issue des données de la poursuite radar de Toulouse, du largage parachutiste jusqu'au dernier point de détection, recalée au QNH du jour
Les temps sont indiqués en heure locale

BEA

L'examen de la trajectoire montre que la vitesse verticale de descente moyenne est constante durant la dernière minute de vol et d'environ 1 100 ft/min. La pente de descente ne montre aucune inflexion qui pourrait correspondre à une perte de puissance du moteur. Elle est constante jusqu'en limite de détection radar à proximité du site de l'accident. Sa hauteur est alors d'environ 200 ft.

2.5 Renseignements météorologiques

Conditions estimées sur l'aérodrome d'Albi à 00 h 30 :

- vent calme ;
- visibilité 5 000 m ;
- couverture nuageuse : couvert à 5 000 ft ;
- températures : 15 °C, point de rosée 12 °C ;
- QNH 1 020

Une réduction de la visibilité a été reportée entre 00 h 00 et 01 h 00. En dehors de cette plage horaire, la visibilité était supérieure à 10 km.

Les conditions d'éclairage étaient celles d'une veille de nouvelle lune, avec un assombrissement dû à la couverture nuageuse.

Les conditions météorologiques étaient compatibles avec la réalisation d'un vol en VFR de nuit, mais ne permettaient pas de rejoindre le niveau de vol projeté (largage au FL100). Il est probable que le pilote a interrompu la montée prévue en raison de la couche nuageuse.

2.6 Renseignements sur la société de parachutisme

Le manuel d'activités particulières de la société Albi parachutisme ne prévoit pas le largage de parachutistes la nuit. À aucun moment, le président de la société n'a autorisé l'utilisation de l'avion de la société pour ce vol.

2.7 Étude des documents de maintenance

L'examen des documents de maintenance n'a révélé aucune anomalie susceptible de questionner la navigabilité de l'avion. À la date de l'accident l'avion totalisait 10 200 h et 10 212 cycles.

L'avion avait subi une visite d'entretien programmé :

- de 100 h (cellule et turbine) le 14/08/2019 à 10 133 h et 10 155 cycles ;
- de 50 h le 12/09/2019 à 10 181 h et 10 202 cycles.

Il avait volé 19 h depuis la dernière visite, avec ce pilote, dont 2 h 35 la veille de l'accident, sans qu'aucune anomalie ne soit rapportée. L'analyse spectrale des radiocommunications montre que la fréquence attribuée à la turbine est constante sur les derniers échanges entre le pilote et le contrôleur et n'indique aucune variation de régime.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Le pilote et son passager ont improvisé un vol de largage de parachutiste, en VFR de nuit, au départ d'Albi, alors que la zone de largage n'était pas active et que ce type de vol de nuit n'est pas autorisé par la société propriétaire de l'avion.

Le pilote a contacté les services de la navigation aérienne pour les informer de son intention de réaliser un largage au FL 100. Le chef de tour de Blagnac, responsable du SIV de Toulouse lui a répondu qu'il n'y voyait pas d'objection, à condition d'être en contact radio avec le service d'information de vol. Les contacts radio que le pilote a eu avec les services de la navigation aérienne avant et pendant le vol l'ont conforté dans sa décision de réaliser son projet. Il n'a pas vérifié que les conditions météorologiques lui permettraient de réaliser le vol prévu. Il a décollé à partir de la piste 27 dont le balisage lumineux n'était pas en fonctionnement. Il a commencé la montée vers le FL 100 puis l'a interrompue vers 6 500 ft d'altitude, vraisemblablement en raison de la couverture nuageuse. Il est redescendu puis a annoncé le largage effectué alors qu'il volait à 4 500 ft d'altitude. Il a poursuivi la descente avec une vitesse verticale voisine de 1 100 ft /min puis s'est dirigé vers la finale de la piste 27. En l'absence de référence visuelle extérieure suffisante, lui permettant de connaître sa position latérale précise et donc sa marge de franchissement des obstacles, il est entré en collision avec la végétation, en légère descente, selon une trajectoire convergente avec la finale 27.

Facteurs contributifs

Ont contribué à l'accident :

- la consommation d'alcool et l'émulation collective qui ont pu altérer le jugement et conduire à la réalisation de ce vol ;
- l'improvisation d'un vol de nuit au départ d'un aérodrome dont le balisage lumineux était inactif ;
- l'absence de référence visuelle extérieure de nuit dans un environnement avec du relief ;
- l'interprétation de la communication avec le chef de tour de Toulouse qui a conforté le pilote dans la réalisation de son projet.