



**Accident** survenu au CESSNA 208  
immatriculé **F-HSLE**  
le dimanche 15 octobre 2023  
à Monetier Allemont (05)

Heure	Vers 10 h 50 <sup>1</sup>
Exploitant	Skydive Center
Nature du vol	Largage de parachutistes
Personnes à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, avion détruit

**Collision avec le relief pendant la descente, lors d'un vol de largage de parachutistes**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

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

Le pilote entame vers 8 h une série de quatre vols de largage de parachutistes, à la verticale de l'aérodrome de Gap-Tallard (05). À l'issue de ces quatre vols, le pilote atterrit et procède à l'avitaillement de l'avion pour une nouvelle série de quatre vols. Lors du deuxième vol de cette nouvelle série (le sixième vol de la journée), après avoir largué les parachutistes, le pilote se met en descente à l'ouest de l'aérodrome (voir Figure 1, point 3), selon une trajectoire analogue à celle des cinq vols précédents. Durant cette descente, il effectue un large virage par la gauche pour rejoindre l'approche finale. À l'altitude de 6 400 ft, contrairement aux vols précédents, le pilote vire à droite (voir point 5) selon une route au sud-ouest puis poursuit la descente en ligne droite. L'avion entre en collision frontale (voir point 6) avec le flanc de la montagne, à proximité du pic de Crigne. Un incendie se déclare lors de la collision.

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

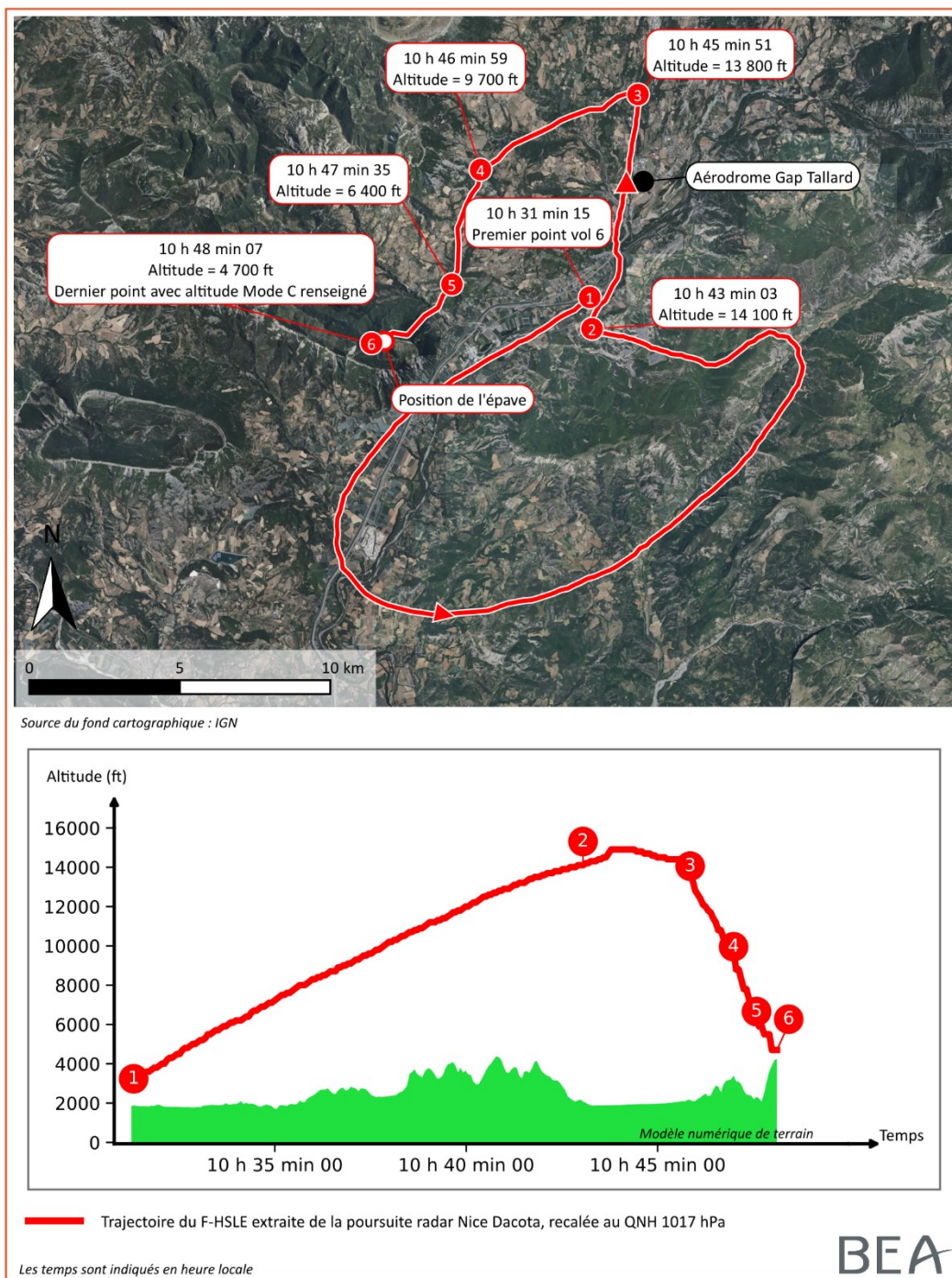


Figure 1 : trajectoire suivie lors du 6<sup>e</sup> vol

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignement sur l'avion

Le Cessna 208 F-HSLE est un avion de construction métallique, à train tricycle fixe et ailes hautes reliées au fuselage par des haubans. Il est équipé d'un moteur Pratt & Whitney PT6A-140 et d'une hélice métallique tripale Hartzell HC-B3TN-3AF.

La dernière opération de maintenance, en date du 5 octobre 2023, était une visite 200 heures. L'avion totalisait 3 793 heures de vol et 7 447 cycles et le moteur avait accumulé 1 608 heures et 1 948 cycles.

## 2.2 Site de l'accident et examen de l'épave

Les examens sur le site de l'accident ont été limités en raison non seulement de l'état de l'épave, détruite lors de la collision avec le sol et par l'incendie qui s'est déclenché ensuite, mais aussi des difficultés d'accès et de travail sur site (déclivité du sol).

L'épave est dispersée dans un ravin de moyenne montagne à environ 1 300 m d'altitude à 10 km au sud-ouest de l'aérodrome de Gap-Tallard (base d'exploitation de l'avion).

Le point de collision avec le relief se situe dans le prolongement de la trajectoire. Le site de l'accident se trouve sur le versant nord de la montagne, en contrebas.

L'avion est disloqué et fortement endommagé par un incendie qui s'est déclenché après la collision. Les principaux composants de l'aéronef sont présents sur le site de l'accident, ce qui indique que l'avion était complet au moment de la collision avec le relief.

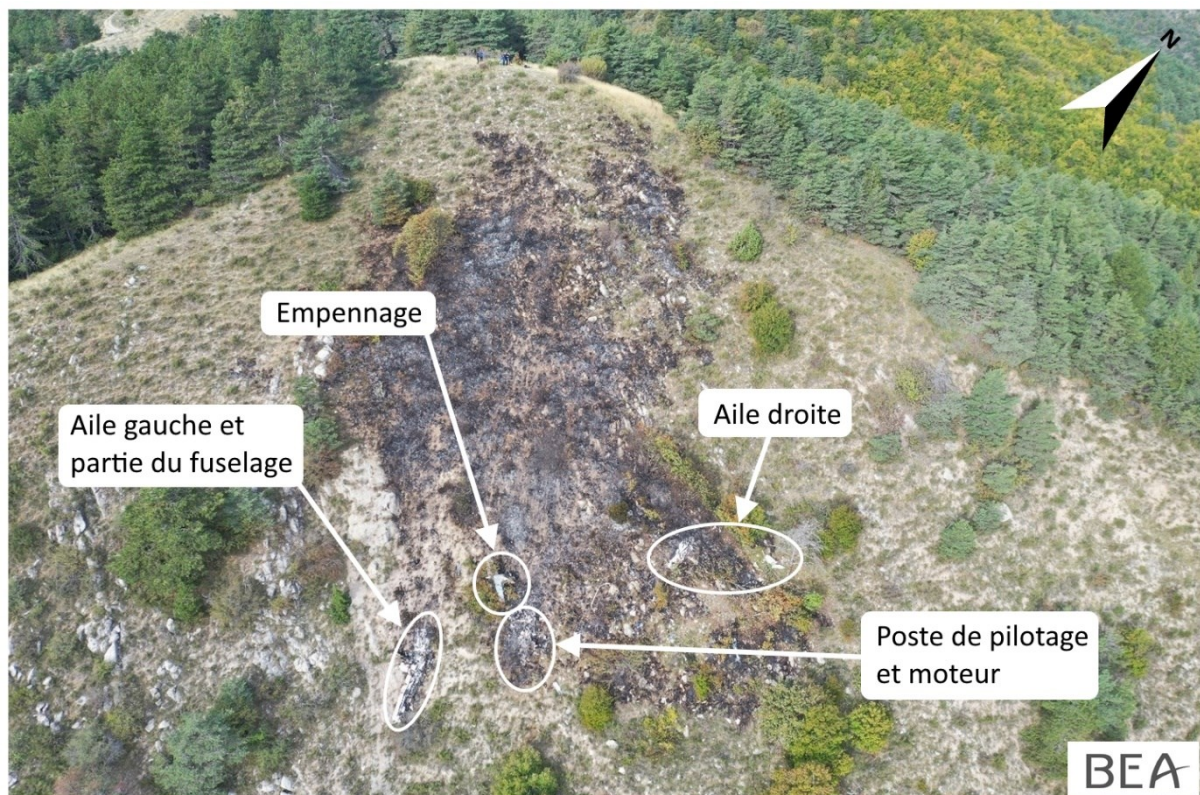


Figure 2 : répartition des débris (vue aérienne, Source : Justice)

La répartition et les ruptures des différents éléments de la cellule positionnés au sol sont cohérentes avec un impact à forte énergie et une assiette à piquer au moment de la collision avec le sol. L'avion a ensuite basculé sur le dos, avant de se disloquer complètement.

Le moteur et le poste de pilotage ont été détruits par le feu. Compte tenu de l'attitude de l'avion lors de la collision avec le relief, les positions des différentes commandes du moteur ne sont pas significatives de leur position avant la collision avec le relief. Certains instruments de la planche de bord ont pu être identifiés, mais les endommagements causés par le feu les ont rendus inexploitable.

La continuité des commandes de vol n'a pu être que partiellement vérifiée.

## 2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques transmises par l'agent AFIS, en poste à la tour de l'aérodrome de Gap-Tallard au moment de l'accident, étaient les suivantes : CAVOK, vent calme, visibilité supérieure à 10 km.

## 2.4 Communications radio

Les communications radio entre le pilote de l'avion et l'agent AFIS sur 119,100 MHz d'une part et le responsable sol de l'activité parachutiste, appelé également « Starter Para », sur 131,500 MHz, d'autre part, ont pu être récupérées et analysées.

Le contenu des messages radio entre le pilote, l'agent AFIS et le responsable sol de l'activité parachutiste est cohérent avec ce qui était attendu pour l'activité de largage de parachutistes et la circulation d'aérodrome depuis le premier vol jusqu'à la mise en descente lors du 6<sup>e</sup> vol.

Lors de la descente et le retour vers l'aérodrome au 6<sup>e</sup> vol, les positions reportées ou les trajets des différents aéronefs évoluant dans la zone de l'aérodrome ne permettent pas d'expliquer le changement de trajectoire du F-HSLE (voir point 5, Figure 1).

Une dernière communication, pouvant être associée au pilote, émise à 10 h 47 min 44, soit environ dix secondes après le changement de trajectoire du F-HSLE et 17 secondes avant l'accident, fait apparaître un changement d'intonation en comparaison aux précédentes communications.

Il n'y a eu aucune communication du pilote indiquant un problème technique ou une situation d'urgence juste avant l'accident.

## 2.5 Renseignement sur le pilote

Le pilote, âgé de 34 ans, était titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL(A) délivrée en 2018 assortie d'une qualification monomoteur à pistons (SEP) et à turbine (SET) ainsi que de l'aptitude au largage de parachutiste sur Pilatus PC6 et Cessna C208. Il totalisait plus de 3 000 heures de vol.

Le pilote était salarié en CDI de la société Skydive Center dont il était le pilote principal. Il assurait également les fonctions de responsable des opérations en vol (RDOV), de formation des équipages (RDFE) et du maintien de navigabilité (RDMN).

En octobre 2022, le pilote a été en arrêt maladie après une tentative de suicide le 12. Cette tentative a fait l'objet d'un signalement par la gendarmerie à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC). Le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile, en application du Code de l'aviation civile, a suspendu l'aptitude médicale du pilote le 17 octobre 2022 et a saisi le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC) qui l'a déclaré inapte.

Le 8 décembre 2022, le pilote a passé une expertise médicale et psychologique au CEMPN<sup>2</sup> de Percy dans le cadre d'une visite médicale complète classe 1 à la demande du CMAC. À l'issue de cet examen médico-psychologique, le psychiatre du CEMPN a émis un avis réservé sur le pronostic d'un point de vue médico-psychologique et indiqué que, dans le cas d'une reprise, une réévaluation serait à prévoir à six mois pour évaluer sa réadaptation.

Le 8 mars 2023, le CMAC, après avoir entendu le pilote et réexaminé son dossier médical, a de nouveau délivré un certificat médical d'aptitude au pilote sans aucune restriction ni obligation de suivi.

---

<sup>2</sup> Centre d'Expertise Médicale du Personnel Navigant de l'Aéronautique

En avril 2023, le pilote et son employeur avaient signé un avenant au contrat pour un passage à temps partiel, avec une reprise progressive des vols sur les mois d'avril et mai.

Du 10 septembre au 7 octobre 2023, le pilote était en congé, période durant laquelle il avait suivi un stage afin d'obtenir la qualification vol aux instruments (IR) en vue d'une évolution professionnelle. Cependant, en raison d'un niveau en langue anglaise insuffisant pour prétendre à obtenir la qualification IR, le pilote n'a pas tenté de passer le test final.

## 2.6 Témoignages

Un témoin visuel qui se trouvait à proximité de la ligne de crête, au nord du site de l'accident, indique avoir vu l'avion le survoler en ligne droite à très basse hauteur, estimée à environ une dizaine de mètres. Il ajoute qu'il n'a pas vu de fumée et qu'il a entendu le bruit du moteur qui lui a semblé normal et constant. Il a ensuite perdu l'avion de vue en raison de la crête juste avant d'entendre le bruit de la collision avec le relief.

Un pilote d'ULM en vol vers l'est dans la vallée de Barillonnette (située au nord du pic de Crigne) indique avoir vu l'avion plus haut vers 6 000 ft en descente selon une trajectoire nord-sud. Il précise qu'il a été surpris par la vitesse de l'avion et la trajectoire descendante. Il ajoute qu'il a perdu de vue l'avion juste avant d'apercevoir de la fumée. Il a appelé l'agent AFIS de l'aérodrome pour l'informer de l'accident. Il ajoute qu'il y avait un léger vent de nord et que la visibilité était bonne.

Le gérant de la société Skydive Center confirme qu'en raison de désaccords avec le pilote après son arrêt maladie de fin 2022, un compromis avait été trouvé en avril 2023 pour un passage en temps partiel du pilote. Il précise que le pilote l'a informé le samedi matin (veille du jour de l'accident) qu'il était malade et qu'il ne pourrait pas venir travailler ce jour-là. Il ajoute qu'il a proposé au pilote de le faire remplacer le dimanche (jour de l'accident), mais que ce dernier a indiqué qu'il serait présent. Le gérant n'a pas croisé le pilote le jour de l'accident.

La femme du pilote indique qu'en octobre 2022, leur vie de couple s'était dégradée et qu'ils envisageaient de se séparer. Le pilote avait alors fait une tentative de suicide. C'est après cette tentative de suicide que l'aptitude médicale du pilote avait été suspendue. La femme du pilote ajoute que début 2023, leur situation personnelle s'était améliorée et que le pilote avait retrouvé son aptitude médicale. Elle confirme que son mari est allé à Valence pour suivre un stage de pilotage afin d'obtenir la qualification IR. Elle confirme que dans les jours précédant l'accident, elle et son mari s'étaient séparés.

Selon plusieurs amis proches du pilote, ce dernier « vivait très mal cette séparation ».

Un ami du pilote, pilote également, indique qu'à l'issue du stage IR, le pilote était très affecté par cette lacune linguistique qui compromettait ses chances d'obtenir la qualification IR et constituait un frein à son évolution professionnelle.

### 3 CONCLUSIONS

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

À l'issue du sixième largage de parachutistes de la journée, en descente vers l'aérodrome, le pilote a pris un cap au sud-est en direction du relief. La tenue de la trajectoire et de la vitesse de l'avion ainsi que la tonalité de la voix du pilote lors d'un dernier échange avec le « Starter Para » quelques secondes avant la collision avec le relief sont en faveur d'une manœuvre délibérée.

En l'absence d'éléments permettant d'étayer d'autres hypothèses, cette « sortie » du circuit de retour vers l'aérodrome est compatible avec un raptus<sup>3</sup> ayant permis au pilote de s'extraire du contexte psychoaffectif dont il semblait souffrir.

***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.***

---

<sup>3</sup> Impulsion violente et soudaine pouvant pousser à commettre un acte grave (homicide, suicide, mutilation).