



## Accident du ROBIN DR400-180

immatriculé **F-GGQQ**

le dimanche 7 décembre 2025

à Bethmale (09)

Heure	Vers 17 h 35 <sup>1</sup>
Exploitant	Aéroclub de l'Ariège
Nature du vol	Vol local
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Pilote et passagers décédés, avion détruit

## Perte de contrôle, collision avec le relief en région montagneuse

### 1 DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues de l'examen du site et de l'épave, de l'exploitation des smartphones des occupants et des enregistrements radar.*

Le pilote, également instructeur au sein de l'aéroclub, réalise un vol local, au coucher du Soleil, depuis l'aérodrome de Saint-Girons - Antichan (09) en direction des Pyrénées. Il est accompagné d'un passager pilote assis en place avant gauche et de deux passagers élèves pilotes. Il s'agit d'un vol d'agrément et non d'un vol d'instruction<sup>2</sup>.

Le pilote annonce qu'il remonte la piste 33. Le décollage a lieu à 17 h 19 en direction du sud-est. Vers 18 h, inquiets de ne pas voir le F-GGQQ de retour, les membres du club préviennent les secours.

L'épave de l'avion est repérée dans le fond d'une vallée à une altitude d'environ 2 000 m. Sa localisation rapide a été rendue possible grâce à un dispositif de déclenchement d'alerte accident présent dans un des smartphones des occupants.

### 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Exploitation des données radar et des radiocommunications

La trajectoire représentée ci-dessous est issue de l'enregistrement des données Radar fourni par le SNA-S, plus particulièrement de la poursuite DACOTA (*Dispositif d'Association et de Corrélation du Trafic Aérien*) de Toulouse. Le système DACOTA assure, entre autres, la fonction de poursuite qui consiste à fusionner (ou rejeter) les détections issues de radars individuels afin de créer un unique point. Lorsqu'il ne reçoit plus de données radar pour un aéronef désigné, DACOTA extrapole la position de l'appareil sur quelques mises à jour de positions consécutives. C'est pourquoi il est possible que certains points soient issus d'une extrapolation et ne représentent pas la position réelle de l'avion. Cependant, les points présentés pour reconstituer la trajectoire

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

<sup>2</sup> Aucun caractère pédagogique de la séance n'a été établi.

sont pertinents et cohérents. La trajectoire radar s'interrompt avant la fin du vol en raison du plancher de détection en regard du relief survolé.

L'exploitation des enregistrements des radiocommunications de l'aérodrome de Saint-Girons a permis d'établir que le décollage a eu lieu à 17 h 19. Cette heure est cohérente avec la première détection radar du F-GGQQ à 17 h 21.

Le pilote du F-GGQQ et un second instructeur en vol avaient échangé auparavant au sujet de l'heure de début de la nuit aéronautique, qui a été estimée à 17 h 51 par le pilote du F-GGQQ.

Les tentatives du second instructeur de joindre le pilote du F-GGQQ par radio entre 17 h 45 et 17 h 50 sont restées sans réponse.

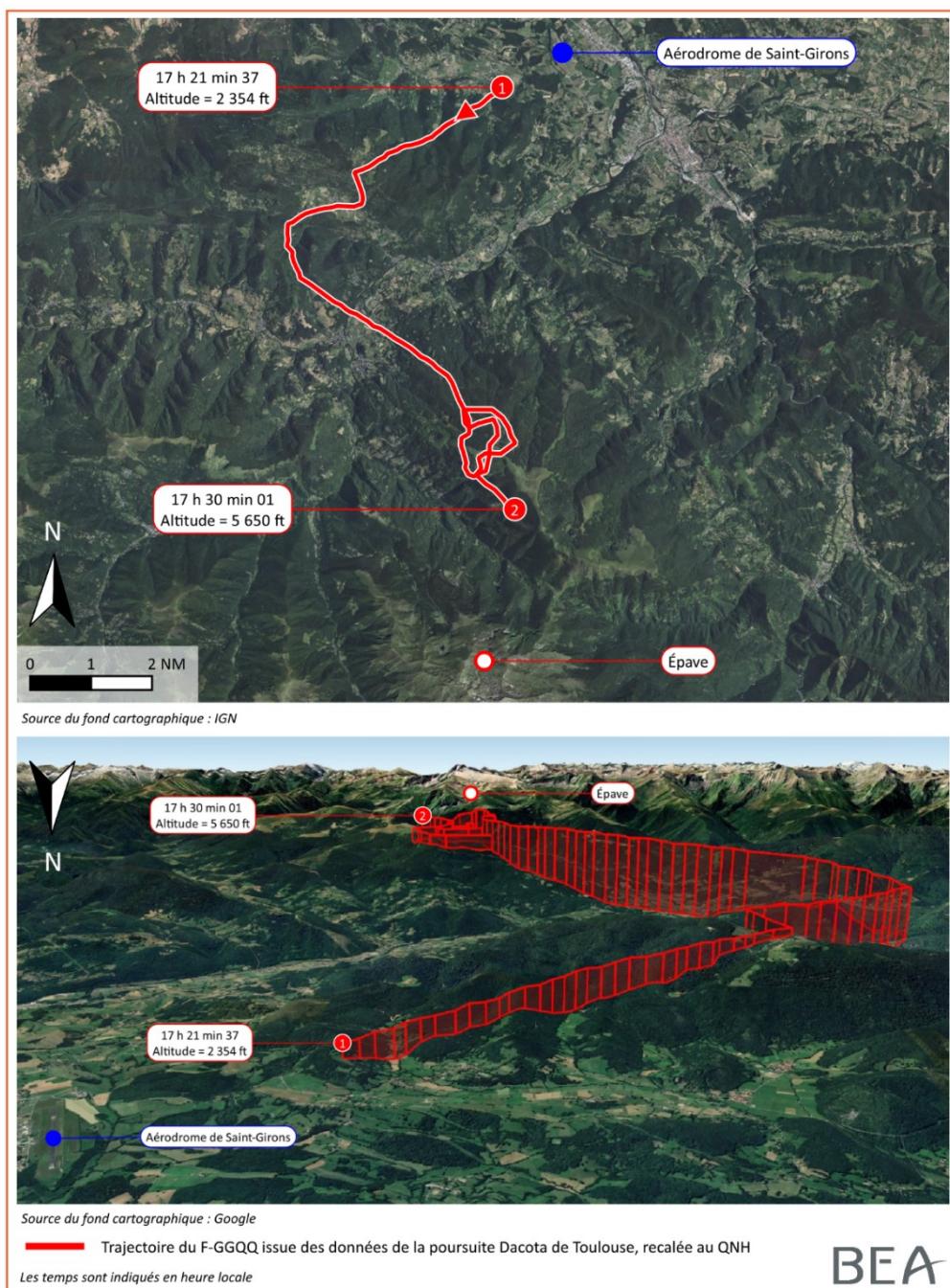


Figure 1 : trajectoire du F-GGQQ issue des données radar (Source : BEA)

## 2.2 Exploitation des données des téléphones portables

Les téléphones portables des occupants de l'avion ont été retrouvés sur le site de l'accident. Certains ont fait l'objet de réparations afin de pouvoir être exploités. Les données issues des enregistrements sont en cours d'analyse.

Les premiers éléments indiquent que le vol se déroule dans des conditions météorologiques plutôt favorables, malgré la présence de quelques nuages épars.

L'analyse d'une vidéo d'une durée d'environ 1 min 30 a pu mettre en évidence que :

- le pilote assis en place droite est aux commandes ;
- l'avion évolue à faible hauteur dans une vallée ;
- d'importantes variations de vitesse, d'altitude et d'attitude sont observables ;
- le régime moteur est piloté entre 1 500 tr/min et 2 850 tr/min ;
- une alarme de décrochage est audible dès le début du dernier virage à droite, à forte inclinaison et faible vitesse, pendant 10 s ;
- au cours de cette manœuvre, le pilote perd le contrôle de l'avion.

## 2.3 Renseignements sur le site et l'épave

### 2.3.1 Site et épave

Le site de l'accident se trouve sur la commune de Bethmale, juste au-dessus du lac d'Eychelle, au niveau de la Cabane du même nom, située à une altitude d'environ 2 000 mètres.

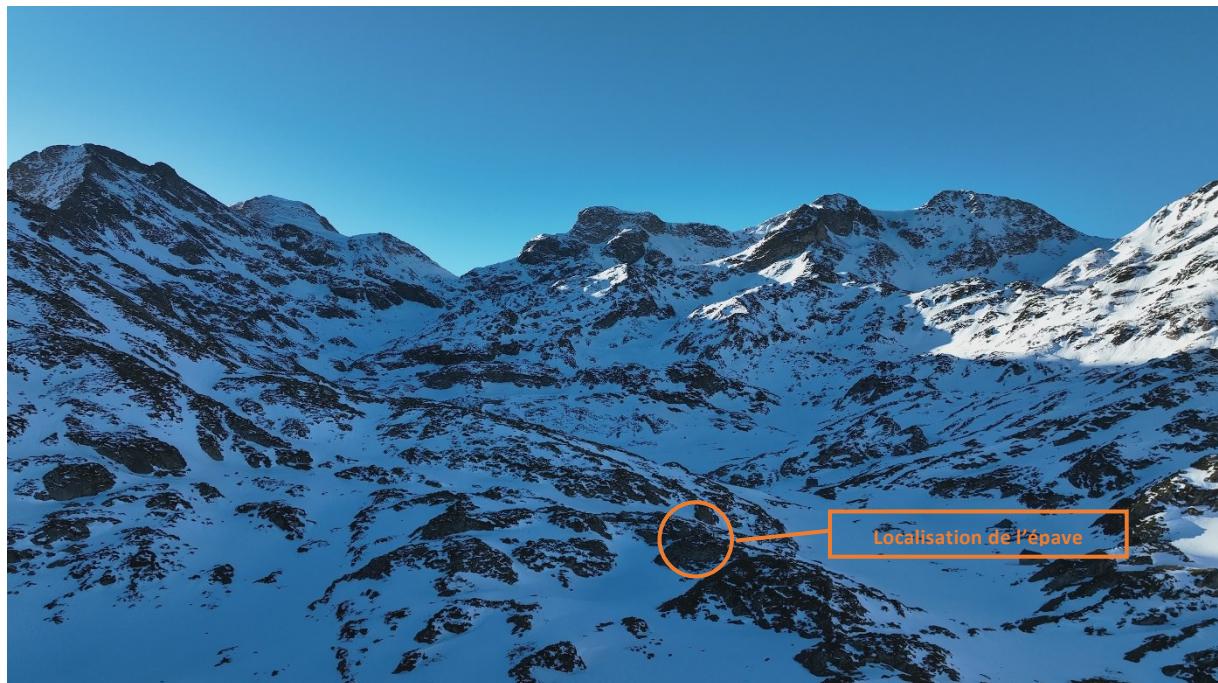


Figure 2 : site de l'accident, photo prise en luminosité du matin (Source : Drone GTA)

L'épave repose au milieu d'une vallée montante, orientée nord-sud, dont les crêtes culminent entre 2 200 et 2 300 mètres. Elle se situe sur une petite butte, sur un terrain en terre rocheuse partiellement recouverte de neige. Aucune trace d'impact n'est visible à proximité de la partie principale de l'épave. Elle est regroupée sur une surface d'environ dix mètres de large par trois mètres de long. Certains éléments (morceaux de dérive) ont glissé sur la neige et sont retrouvés à quelques mètres en contrebas.

L'avion est totalement détruit, mais ses principaux composants sont présents. La cellule est comprimée selon son axe longitudinal. L'aile est rompue de part et d'autre de la cellule. Les plans arrière (horizontal et vertical) sont peu endommagés. L'intégralité des commandes de vol a pu être examinée. Les commandes de roulis, tangage, et lacet sont continues, depuis les commandes en poste de pilotage (manche et palonniers) jusqu'aux surfaces mobiles.

Le moteur est enfoncé dans le sol jusqu'à la moitié du cylindre N° 1, soit environ 50 cm depuis l'extrémité avant. L'axe longitudinal du moteur par rapport au sol témoigne d'une collision sous très forte pente (environ 75°).

Lors du relevage de l'épave, une quantité importante de carburant s'écoulait du carburateur partiellement arraché du moteur.

Ni les débris de la verrière examinés ni les bords d'attaque des voilures ne présentent de trace biologique provenant de la collision avec un animal.

## 2.4 Renseignements sur les personnes à bord

Tous les occupants de l'avion se connaissaient. Ils étaient tous membres de l'aéroclub de l'Ariège. Les passagers étaient élèves à l'ENAC et y suivaient une formation GSEA (Gestion de la Sécurité et Exploitation Aéronautique). Le pilote était enseignant à l'ENAC et dispensait des cours théoriques d'opérations aériennes.

### 2.4.1 Pilote

Le pilote, âgé de 25 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé PPL(A), assortie d'une qualification monomoteur SEP (terrestre et hydravion), d'une qualification multimoteur MEP (Terrestre), d'une qualification au vol de nuit, des qualifications de vols aux instruments IR/SE et IR/ME et d'une qualification d'instructeur depuis 2023. Tous ces titres et qualifications ont été obtenus entre 2020 et 2023. Il détenait un ATPL théorique et un certificat médical de classe 1 et 2 en état de validité.

Le pilote utilisait vraisemblablement un carnet de vol numérique. L'enquête n'a pas encore permis de déterminer son expérience exacte. En juin 2025, son expérience reportée était la suivante :

- Expérience générale : 732 heures de vol

Il était assis en place droite dans l'avion lors du vol de l'accident.

### 2.4.2 Passagers

Le passager assis en place avant gauche était âgé de 21 ans et avait obtenu sa licence de pilote d'aéronef léger LAPL(A) une semaine avant le vol de l'accident. Il avait suivi cette formation au sein de l'aéroclub de l'Ariège avec pour instructeur le pilote du vol de l'accident.

Les passagers, assis aux places arrière gauche et arrière droite, étaient respectivement âgés de 21 et 18 ans. Ils s'étaient inscrits au club de Saint-Girons une semaine avant l'accident. Ils avaient, chacun, réalisé une heure de vol en instruction le matin de l'accident.

## 2.5 Renseignements sur l'avion

Le DR400-180 immatriculé F-GGQQ était un avion monomoteur à aile basse équipé d'un moteur délivrant une puissance de 180 ch. Il était équipé d'une hélice à calage fixe dite « moyen pas » et d'une crosse de remorquage. Chaque siège était équipé d'une ceinture dite « trois points » comportant une sangle ventrale et une sangle d'épaule.

Cet avion était utilisé par l'aéroclub de manière polyvalente, pour le remorquage de planeurs, le voyage ou l'instruction.

Le F-GGQQ était équipé d'une avionique classique et ne disposait pas d'un Flarm.

Une semaine avant l'accident, il avait fait l'objet d'une visite d'entretien périodique (périodicité annuelle ou 100 heures) au cours de laquelle aucune anomalie n'avait été relevée.

## 2.6 Renseignements sur les conditions météorologiques

Au moment de l'accident, les conditions météorologiques estimées à Saint-Girons étaient les suivantes : Vent variable faible. Le ciel était clair avec une visibilité supérieure à 10 km. La température extérieure était de 13 °C avec un point de rosée de 9 °C. Le QNH était de 1 019 hPa. Il n'y avait pas de turbulence.

L'heure du coucher du Soleil à Saint-Girons était 17 h 21<sup>3</sup>.

## 3 SUITE DE L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ

La collecte et l'analyse des données se poursuivent. Un rapport final sera publié par le BEA pour rendre compte de ses conclusions.

*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> Le pilote avait connaissance de cette information.