



**Accident du Aquila AT01  
immatriculé D-ERLM  
survenu le 8 mai 2018  
à Marnaves (81)**

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

<b>Heure</b>	Vers 15 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, voyage
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et un passager
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager décédés, aéronef détruit

**Collision avec des arbres par conditions météorologiques adverses, incendie**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Troyes vers 12 h 10 en régime de vol VFR. Le début du vol se déroule au niveau de vol 65. Par le travers de Guéret, le pilote descend vers 2 500 ft. À 14 h 55, il contacte la fréquence du SIV de Toulouse et s'annonce à destination d'Albi. Le dernier contact radio avec l'aéronef a lieu à 14 h 56.

L'avion est retrouvé dans un relief boisé à environ 15 NM de l'aérodrome d'Albi.

Plusieurs témoins indiquent que les conditions météorologiques étaient dégradées au moment de l'accident.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

**2.1 Examen du site et de l'épave**

Les traces dans la végétation semblent indiquer que l'aéronef est entré en collision avec des arbres moteur tournant, en descente et avec une forte inclinaison à gauche. L'avion a continué dans la forêt sur une quarantaine de mètres, avant de s'immobiliser, sur le dos.

Un incendie s'est déclenché après l'impact et a détruit la quasi-totalité de l'aéronef. Malgré les dommages observés sur la cellule, les commandes de vol ont pu être examinées. Elles étaient continues à l'impact.

## 2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote était titulaire d'une licence PPL de 2012. Il avait accumulé environ 1 200 heures de vol en six ans. Il n'était pas titulaire d'une qualification IR.

## 2.3 Contexte du vol

Vingt-quatre pilotes et passagers répartis dans dix avions étaient partis d'Allemagne le 7 mai. L'objectif était de rejoindre l'aérodrome de Lasbordes afin de visiter les installations d'AIRBUS. Le séjour à Toulouse devait durer quatre jours. Le voyage avait été préparé par le pilote du D-ERLM. Le choix de la route était laissé à l'appréciation de chaque pilote.

Pour des raisons de logistique, l'aérodrome d'Albi avait été choisi pour avitailler l'ensemble de la flotte. Le pilote du D-ERLM s'était occupé d'organiser l'escale à Albi.

## 2.4 Témoignages

Plusieurs témoins présents sur le site ont décrit un plafond bas avec des nuages accrochant les collines. Ils indiquent la présence de bruine.

Un pilote, membre de l'équipe qui participait au voyage mais qui avait fait escale à la Rochelle, est arrivé à Albi sous plan de vol IFR vers 14 h 30. Il a débuté l'approche avant de prendre la décision de se dérouter vers l'aérodrome de Toulouse Blagnac.

La plupart des pilotes ont atterri à Troyes pour avitailler. Plusieurs indiquent qu'étant données les conditions météorologiques sur le trajet vers Albi, ils n'ont pas redécollé. D'autres, parmi ceux ayant redécollé, ont été confrontés à des plafonds bas et à de faibles visibilités ; certains se sont déroutés et ont terminé leur voyage en voiture.

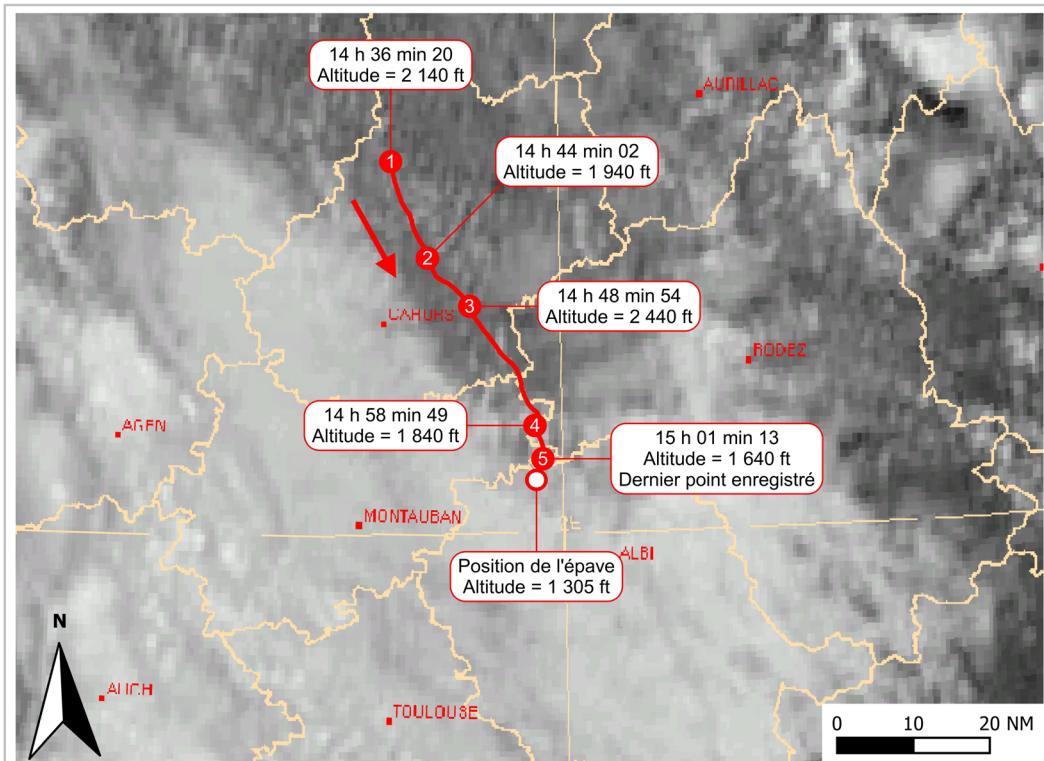
## 2.5 Renseignements météorologiques

Dans un flux de nord-ouest, la masse d'air était instable par évolution diurne et des averses orageuses se sont déclenchées sur le Massif Central.

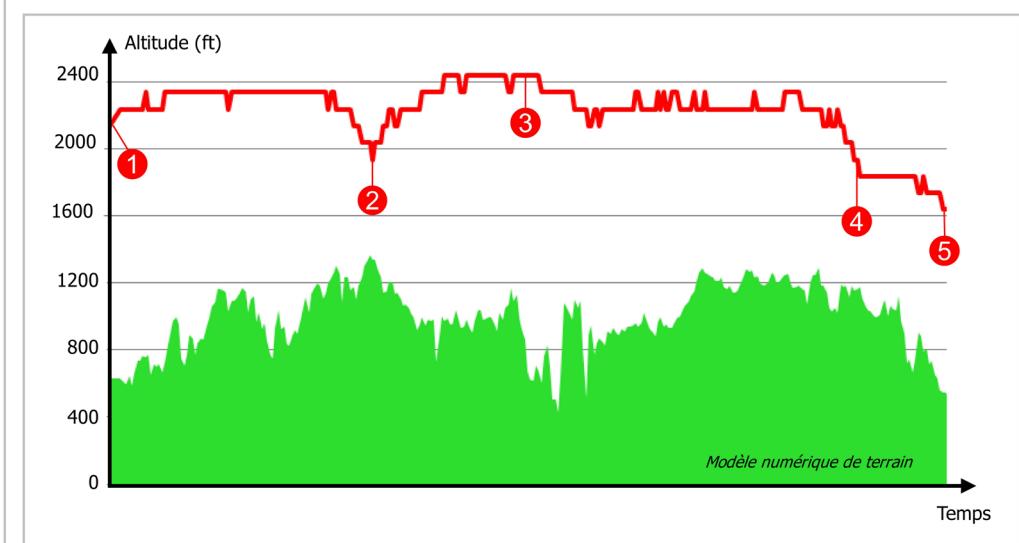
Les conditions estimées sur le site étaient :

- vent d'ouest 10 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- hauteur de la base des nuages 1 500 ft ;
- température 15 °C, température du point de rosée 14 °C.

Des phénomènes de basse couches étaient présents et accrochaient les reliefs réduisant ainsi la visibilité.



Source du fond cartographique : Météo France - vue satellite des masses nuageuses au moment de l'accident



— Trajectoire du D-ERLM issue des données du radar secondaire de Auch, de 14 h 36 min 20 jusqu'au dernier point de détection

Les temps sont indiqués en heure locale

BEA

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

Après 2 h 45 de vol et à proximité de sa destination, le pilote a été confronté à des plafonds bas et à de faibles visibilités. Il est descendu probablement pour passer sous la couche nuageuse dans une zone où le relief montait. L'avion est alors entré en collision avec le relief.

Le BEA a régulièrement noté que l'obstination des pilotes à entreprendre ou à poursuivre un vol en conditions météorologiques défavorables était source de nombreux accidents aux conséquences souvent dramatiques. Comme l'illustre cet accident, il est intéressant de noter que confrontés à une situation identique, plusieurs pilotes font des choix stratégiques différents. Par ailleurs, à l'image de cet accident, l'étude d'événements de ce type par le passé a montré que le risque tend à augmenter à mesure que les pilotes se rapprochent de leur destination.

Confronté à des conditions météorologiques défavorables à la poursuite du vol, le déroutement, voire l'interruption volontaire du vol, sont des alternatives qui permettent généralement de trouver une issue positive. Toutefois, chaque pilote doit être conscient des difficultés qu'il peut y avoir à envisager de telles alternatives quand la situation est déjà dégradée : le stress, la fatigue ou encore les préoccupations du pilote (notamment ses motivations ou les contraintes qu'il se fixe) sont autant de facteurs qui peuvent affecter sa capacité de discernement et la précision de ses actions.