



**Accident** survenu au CIRRUS SR22  
immatriculé **N456AR**  
le lundi 7 octobre 2024  
à La Bretonnière-la-Claye (85)

Heure	Vers 8 h 25 <sup>1</sup>
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Un pilote et une passagère
Conséquences et dommages	Pilote et passagère décédés, avion détruit

**Perte des références visuelles extérieures après le décollage, collision avec le sol**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, des données radar et des données issues de l'E-GPWS<sup>2</sup>.*

Avant son vol à destination de l'aérodrome de Dinard Pleurtuit – Saint-Malo (35), le pilote appelle la tour de contrôle pour s'informer des conditions météorologiques. Le contrôleur lui indique que les conditions actuelles sur l'aéroport de Dinard permettent le vol à vue. Le contrôleur met néanmoins en garde le pilote sur une potentielle dégradation de ces conditions.

Le pilote, accompagné d'une passagère, décolle de la piste 08 de l'aérodrome privé Atlantic Air Park situé au nord de La Roche-sur-Yon (85) vers 8 h 25. Peu de temps après le décollage, le pilote vire vers la gauche. Entre 8 h 25 min 27 (voir **Figure 1**, point **1**) et 8 h 26 min 23 (point **2**), les données radar montrent que le pilote continue de virer vers la gauche et de monter jusqu'à atteindre 1 500 ft au point **2**.

À 8 h 26 min 23, l'avion se met en descente toujours en virage à gauche, mais avec un taux de virage plus fort et une vitesse verticale proche de -2 000 ft/min. Le dernier point radar enregistré à 8 h 26 min 51 indique que l'avion est à une altitude de 500 ft. Quelques secondes plus tard, l'avion entre en collision avec le sol.

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

<sup>2</sup> Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

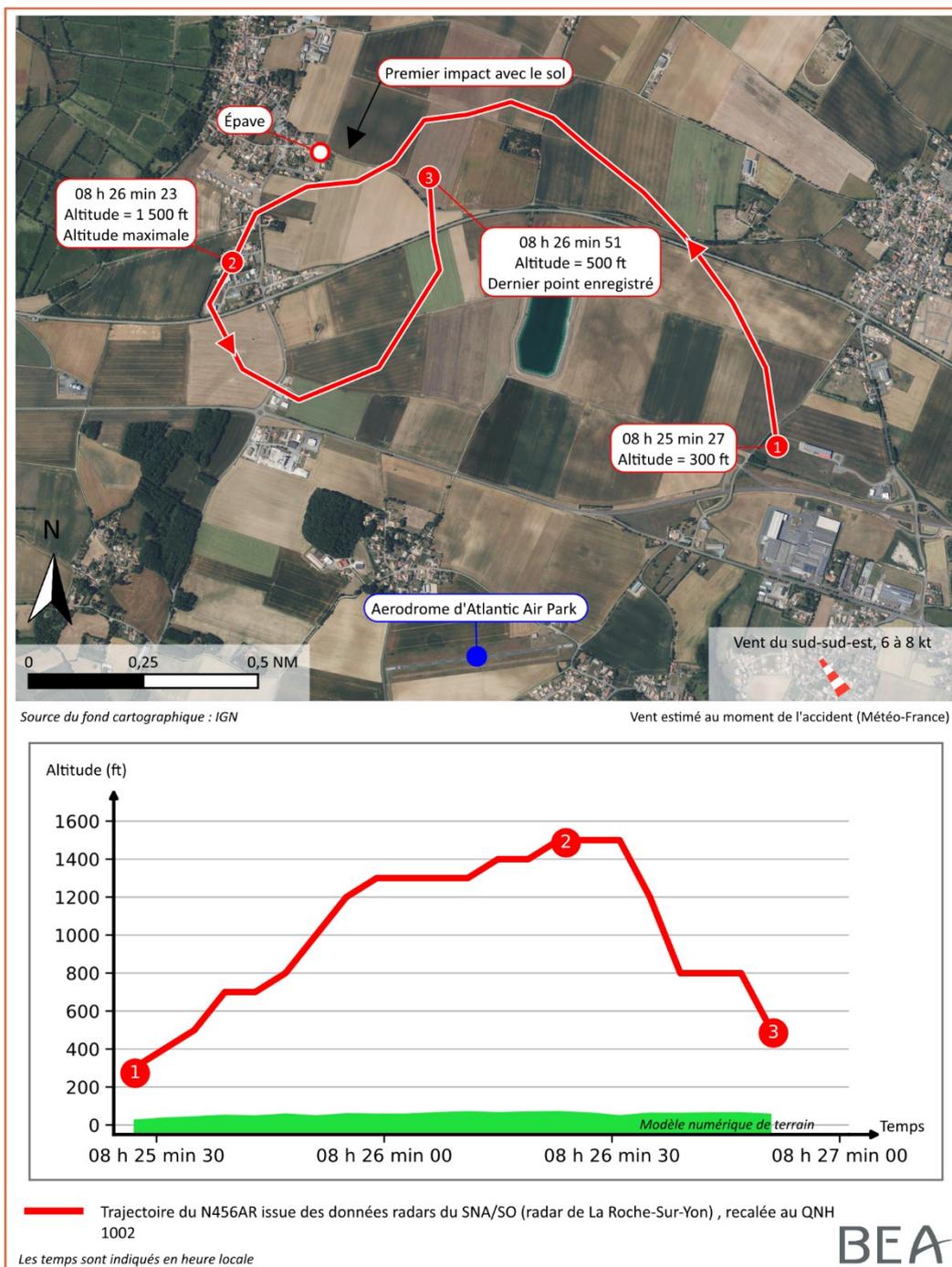


Figure 1 : trajectoire du N456AR (Source : BEA)

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Examen du site et de l'épave

Les débris de l'avion sont répartis sur une distance de 200 m avec une trajectoire orientée au 220/230°. Le premier impact est situé dans un champ à 120 m de l'épave principale. De nombreux débris et marques dans le champ puis au niveau d'habitations témoignent d'impacts successifs avec le sol. Ces éléments indiquent que l'avion est entré en collision avec le sol avec une vitesse horizontale significative.

Les ruptures observées au niveau des commandes de vols sont de type brutal, ce qui est cohérent avec une rupture lors de la collision avec le sol. La rupture de type brutal en torsion du vilebrequin indique que le moteur générait du couple au moment de la collision.

Le parachute de cellule a été retrouvé au niveau de l'épave principale dans son logement. Les observations relevées sur site et sur l'épave confirment le non-déclenchement du parachute par le pilote.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défaillance technique susceptible d'expliquer l'accident.

## 2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France au moment de l'accident à La Bretonnière-la-Claye sont :

- un ciel couvert (7 à 8 octas) avec une base des nuages entre 300 et 400 ft ;
- une visibilité au sol entre 8 et 10 km ;
- un vent de direction 140 à 150° et de vitesse entre 6 et 8 kt avec des rafales à 12 kt ;
- une température au sol de 15 °C et une température du point de rosée de 15 °C ;
- un QNH de 1 002 hPa.

En outre, le METAR de 8 h 30 de l'aérodrome de La Rochelle situé à 35 km au sud du lieu de l'accident donne une base des nuages à 300 ft pour 5 à 6 octas. Le METAR de 8 h 30 de l'aérodrome de La Roche-sur-Yon situé à 26 km au nord de l'accident indique également une base des nuages à 300 ft pour 7 à 8 octas.

La carte TEMSI du 7 octobre 2024 de 6 h UTC (8 h locale) indique, dans la zone comprenant l'aérodrome privé Atlantic Air Park, une visibilité de 8 km réduite localement à 1,5 km ; localement des stratus pour 5 à 6 octas, dont la base se situait entre 600 et 1 000 ft d'altitude et localement de la brume.

Deux témoins aéronautiques, situés près de l'aérodrome à l'heure où l'avion a décollé, indiquent que la couche nuageuse était dense et basse. L'un des témoins mentionne que le sommet du château d'eau de Saint-Cyr en Talmondais (d'une hauteur de 75 m et d'une altitude de l'ordre de 100 m) n'était pas visible. Ce même témoin estime que la visibilité était de l'ordre de 5 à 6 km.

Un témoin visuel de l'accident mentionne la présence de nuages bas et de brume au moment de l'accident.

## 2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote âgé de 78 ans était titulaire d'une licence PPL(A) avec la qualification SEP valide jusqu'au 31 décembre 2025. Il totalisait 916 heures de vol, dont 2 h dans les 30 jours précédant l'accident.

Le pilote possédait un certificat médical de classe 2 délivré le 30 janvier 2024 et valide jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2025.

La passagère ne possédait pas de licence de pilote.

## 2.4 Renseignements sur l'aéronef

Le Cirrus SR22 est équipé d'un système E-GPWS permettant entre autres d'alerter d'une collision imminente avec le sol. Cependant, la fonction « *terrain inhibit* » était active, ce qui a entraîné l'inhibition des alarmes pouvant être générées par l'E-GPWS.

Le manuel de l'E-GPWS indique que le but de la fonction *terrain inhibit* est d'éviter des alarmes intempestives notamment lorsque le décollage a lieu depuis un aéroport non référencé dans la base de données de l'E-GPWS. C'était le cas de l'aéroport Atlantic Air Park.

Le SR22 est aussi équipé d'un parachute de cellule (système CAPS<sup>3</sup>) faisant partie intégrante de la certification de l'avion. Certaines opérations de maintenance sur le système CAPS sont ainsi obligatoires afin de maintenir le certificat de navigabilité de l'avion valide.

## 2.5 Renseignement sur le cadre du vol

Le parachute du système CAPS du N456AR devait être remplacé avant le 16 octobre 2024. Pour ce faire, le propriétaire avait rendez-vous dans un atelier de maintenance à Guernesey le 7 octobre 2024.

Le pilote a échangé plusieurs courriels avec l'atelier dans lesquels il mentionnait ses craintes de ne pas pouvoir venir en raison des conditions météorologiques. Néanmoins, dans un courriel envoyé le 5 octobre, le pilote a indiqué que les conditions météorologiques semblaient s'améliorer et qu'il devait pouvoir arriver dans la matinée du 7 octobre à l'atelier de maintenance. Le BEA n'a pas eu connaissance d'autres échanges entre le pilote et l'atelier de maintenance ultérieurs à ce dernier courriel.

Le pilote n'ayant pas de mention de compétence linguistique en langue anglaise (FCL.055)<sup>4</sup> sur sa licence, il avait prévu de voler dans un premier temps jusqu'à Dinard pour y rencontrer un pilote titulaire de cette mention, avec qui il devait ensuite rejoindre Guernesey.

---

<sup>3</sup> Cirrus Airframe Parachute System.

<sup>4</sup> Selon l'exigence FCL.055 du règlement européen (UE) n° [1178/2011](#), un pilote doit avoir une mention de compétence linguistique en langue anglaise ou dans la langue utilisée pour les radiocommunications effectuées pendant le vol pour pouvoir exercer les privilèges de sa licence.

### 3 CONCLUSIONS

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

#### **Scénario**

Le pilote avait rendez-vous dans un atelier de maintenance situé à Guernesey afin d'y faire réviser le parachute de cellule de son Cirrus SR22. N'ayant pas, sur sa licence, la mention de compétence linguistique en langue anglaise requise pour s'y rendre (FCL.055), il avait prévu de voler jusqu'à Dinard afin d'embarquer un pilote possédant cette mention avant de rejoindre Guernesey.

Le pilote, accompagné d'une passagère, a décollé de l'aérodrome privé Atlantic Air Park malgré des conditions météorologiques incompatibles avec le vol à vue. Peu après le décollage l'avion est très probablement entré dans la couche nuageuse. Le pilote a alors très probablement perdu les références visuelles extérieures. Après un peu plus d'une minute de vol, l'avion est entré en virage continu à gauche et en descente. La hauteur de la base des nuages étant de l'ordre de 300 ft, le pilote n'a pas pu corriger la trajectoire de l'avion avant que ce dernier n'entre en collision avec le sol.

#### **Facteur contributif**

A pu contribuer à la collision avec le sol :

- une sous-estimation des risques liés à la réalisation du vol en raison de la volonté probablement forte du pilote d'arriver à destination. En effet, le vol a été entrepris afin de rejoindre un atelier maintenance devant effectuer une opération nécessaire au maintien en état de validité du certificat de navigabilité de l'avion.

Les risques associés à une forte détermination du pilote à rejoindre sa destination, dénommée « objectif destination », ont été rappelés dans les enseignements de sécurité du BEA en aviation légère en [2021](#), [2022](#) et [2024](#) et font également l'objet d'une publication de la [FFA](#).

***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.***