

(1)(1)Heure locale.

**Perte de contrôle en montée initiale, collision avec le relief**

<b>Aéronef</b>	Avion Cessna P210 N Centurion immatriculé OO-SGI
<b>Date et heure</b>	Mercredi 8 août 2001 à 16 h 45 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Uvernet Fours (04)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et 4 passagers décédés Avion détruit

**DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle sur la piste 27 revêtue de l'aérodrome de Barcelonnette (04) à destination de Calvi (2A). Il est accompagné de quatre passagers. Un témoin filme la scène et observe l'avion quitter le sol après 600 mètres de roulement. Le train d'atterrissement et les volets sont rentrés. Moins d'une minute après le décollage à une hauteur d'environ 400 ft, l'avion vire brusquement à gauche avec une forte assiette à cabrer et un dérapage important à droite. Il part ensuite en piqué en inclinaison à gauche et s'écrase dans un bois où il prend feu.

**RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Le pilote avait décollé le 7 août de Liège (Belgique) vers Aspres sur Buech (04). Informé en vol de la présence de fortes turbulences à Aspres, il s'était dérouté vers Barcelonnette où il avait atterri peu avant 13 heures. Le chef pilote de l'aéroclub local avait assisté à l'arrivée de l'avion. Il indique que le pilote avait remis les gaz après une première approche trop longue. L'atterrissement lors de la seconde tentative avait été dur et le pilote n'avait pu empêcher le train gauche de sortir de piste pendant le roulement.

Le chef pilote précise qu'il lui avait fait part de son inquiétude dès son arrivée au parking, notamment au sujet du prochain décollage. Le pilote ne semblait pas partager cette inquiétude.

L'analyse du film enregistré lors du départ montre des actions brusques sur les commandes une dizaine de secondes avant le début de virage à gauche et la chute de l'avion.

L'examen du site et de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie mécanique susceptible d'expliquer l'accident. La commande du compensateur de profondeur a été retrouvée en position neutre. L'avion était équipé d'un réservoir supplémentaire de 110 litres situé à l'arrière de la cabine. La destruction de l'épave par l'incendie n'a pas permis de déterminer s'il était vide au moment de l'accident. L'intensité du feu dans cette zone de l'avion semble cependant liée à la présence de carburant. Ce dernier n'aurait donc pas été transféré, en totalité ou en partie, dans les réservoirs d'ailes durant le vol.

La masse et le centrage de l'avion n'ont pu être calculés. Un témoin indique que la soute située derrière la cabine contenait une grande quantité de bagages. D'autres sacs étaient entassés jusqu'au toit sur le siège arrière gauche. Le pilote n'avait pas fait de complément d'avitaillement à Barcelonnette. La présence de carburant dans le réservoir supplémentaire implique un recul du centrage au fur et à mesure de la diminution de la quantité de carburant contenue dans les ailes.

Le pilote, 31 ans, détenait depuis huit mois une licence CPL(A) délivrée par la Belgique. Il exerçait les fonctions de copilote dans une compagnie aérienne de transport de fret. Il possédait une qualification de classe SEP ainsi que les qualifications de type Airbus A310 / A300-600 et Beechcraft Be 90. Il totalisait 400 heures de vol dont environ trois heures sur type. Il avait effectué 87 heures comme copilote sur A300-600. Il n'avait jamais atterri sur l'aérodrome de Barcelonnette et ne possédait pas d'expérience de vol en montagne.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent du 240° pour 8 kt, visibilité comprise entre 8 et 10 km, nuages épars vers 1 000 m et ciel couvert vers 3 800 m, température 22 °C et point de rosée 15 °C, QNH 1015.

L'aérodrome de Barcelonnette n'est pas contrôlé. Il est situé dans une vallée à une altitude de 1 132 mètres. La piste mesure 800 mètres de long.

## CONCLUSION

Un transfert partiel ou inexistant de carburant du réservoir central vers les réservoirs d'ailes a pu contribuer au recul du centrage de l'avion durant le vol entre Liège et Barcelonnette.

Les manœuvres de grande amplitude observées sur les commandes peu avant l'accident montrent que le pilote semblait rencontrer des difficultés pour stabiliser l'avion. L'atterrissement et le décollage mal maîtrisés à Barcelonnette, l'importance et la répartition des charges dans l'avion ainsi que la présence probable de carburant dans le réservoir supplémentaire laissent penser que cette instabilité était liée à un centrage « arrière ».

L'accident est donc probablement dû à une préparation insuffisante du vol. Le pilote n'a apparemment pas pris en compte le déplacement probable du centrage vers l'arrière lors du vol précédent. Il n'a pas été en mesure de maîtriser le décollage d'un avion instable et lourd dans un environnement montagneux.

Un excès de confiance ainsi qu'une faible expérience sur le type d'avion ont certainement contribué à l'accident.