

ACCIDENT

22 janvier 2005 - avion immatriculé F-BOLT

Evénement :	perte de contrôle lors de la remise de gaz, collision avec la surface de l'eau.
Causes identifiées :	☐ décision tardive d'interrompre l'atterrissage, ☐ préparation du vol insuffisante.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Piper PA 32-300 "Saratoga".

Date et heure : samedi 22 janvier 2005 à 6 h 40.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Saint-Barthélemy (971), piste 10 revêtue 650 m x 15 m, LDA : 650 m, pente descendante de 2 %.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 5.

Titres et expérience : pilote, 48 ans, PPL de 1985, CPL de 1994, IR/ME de 2002, 4 460 heures de vol dont 350 sur type et 36 dans le mois précédent dont 18 sur type.

Conditions météorologiques : ☐ vent 050° / 12 à 14 kt, CAVOK, température 26 °C, QNH 1017 hPa ;
☐ heure de lever du soleil : 6 h 47.

Circonstances

A 5 h 35, le pilote décolle avec cinq passagers de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre (971), en régime de vol aux instruments, à destination de l'aérodrome de Saint-Barthélemy. Le pilote explique qu'il annule son plan de vol IFR et poursuit son vol en régime de vol à vue. Il arrive à la verticale de l'aérodrome de Saint-Barthélemy vers 6 h 35 à une altitude de 1 200 pieds. Le service AFIS, assuré à partir de 7 h 00, est fermé. Le pilote effectue une reconnaissance de l'aérodrome et indique ses intentions sur la fréquence d'auto-information. Il rejoint la branche vent arrière main droite pour la piste 10.

L'avion survole le point de report PAIN DE SUCRE à mille pieds. Le pilote configure l'avion pour l'atterrissage (trois crans de volets, soit un braquage à 40°). Lors de l'arrondi, il ressent « un flottement inhabituel » de l'avion et rentre les volets « afin de plaquer l'avion au sol ». Le touché des roues a lieu environ à la moitié de la piste. Le pilote freine puis, estimant que la distance restante de piste est insuffisante pour arrêter l'avion, il décide de remettre les

gaz. Il tire sur le manche lorsque l'avion arrive à l'extrémité de la piste. L'avion s'élève, survole la plage à quelques mètres de hauteur, s'enfonce et heurte la surface de l'eau à une vingtaine de mètres du rivage. Les occupants évacuent l'avion et rejoignent la plage.

L'examen de l'avion montre que le train était sorti et les volets rentrés lors du contact avec la surface de l'eau.

Le pilote précise qu'il a retenu, pour préparer le vol, une masse forfaitaire de 80 kg pour chacun des passagers. Il a estimé la masse de l'avion au décollage à 1 455 kg. Il a rencontré ses passagers pour la première fois au moment du départ et n'a pas actualisé le devis de masse et de centrage avant le décollage.

En tenant compte des masses réelles des passagers, le devis de masse et de centrage montre que la masse de l'avion était d'environ 1 600 kg au décollage et 1 555 kg à l'atterrissage. La masse maximale de l'avion au décollage et à l'atterrissage est de 1 542 kg. Le centrage de l'avion était vers l'avant, hors des limites prescrites par le constructeur.

Le manuel de vol du F-BOLT indique qu'au niveau de la mer, en conditions atmosphériques standards et lorsque la masse de l'avion est maximale, la distance d'atterrissage est de 366 mètres et la longueur de roulement à l'atterrissage de 246 mètres. Ce calcul est valable pour un atterrissage par vent calme sur une piste revêtue horizontale, lorsque les volets sont braqués sur 40°, la puissance complètement réduite et un freinage maximum.

Le manuel de vol précise en outre que « le décollage est normalement effectué avec 10° de volets (1er cran), et avec 25° de volets (2ème cran) pour les terrains courts ».

Le pilote ajoute qu'il "ne se sent pas à l'aise sur cet avion". Lorsqu'il a éprouvé des difficultés à l'arrondi, il a d'abord cherché à en comprendre l'origine. Il les a attribuées à des particularités aérodynamiques de l'avion en atmosphère turbulente. Il a ensuite agi dans la confusion. Pendant la remise de gaz, il a omis de configurer l'avion pour décoller et n'a pas observé les indications de l'anémomètre.

Au début de l'approche finale, le pilote ne pouvait pas voir les marques du seuil de piste, masquées par le col de la Tourmente. Il a choisi un point d'aboutissement au-delà du seuil de piste et a adopté une vitesse en finale supérieure à celle recommandée afin de tenir compte de turbulences au passage du col. Après le survol du col, il a modifié insuffisamment la pente d'approche pour aboutir au seuil de piste et il a conservé sa vitesse.

Les consignes particulières de la carte d'approche et d'atterrissage à vue de l'aérodrome de Saint-Barthélemy indiquent que la présence du relief et de turbulences rendent l'approche en piste 10 délicate.

Le point de report « PAIN DE SUCRE » doit être survolé à 1 500 pieds. En approchant plus bas le pilote subit les effets de turbulences plus importantes et aperçoit tardivement le seuil de piste.

Le pilote est autorisé à utiliser l'aérodrome de Saint-Barthélemy depuis 1996. Il a atterri huit fois sur cet aérodrome. Son autorisation, prorogée en décembre 2004, était valide le jour de l'accident. Il précise qu'il n'avait pas atterri à Saint-Barthélémy depuis plusieurs mois et qu'il avait oublié des particularités de l'approche sur cet aérodrome. Lors de la préparation du vol, il a omis de réactualiser ses connaissances.