

**Turbulences lors de l'approche finale, perte de contrôle en roulis,  
collision avec le sol.**

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Cessna 172N immatriculé F-OPLC
<b>Date et heure</b>	4 janvier 2013 à 13 h 40 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Ecole St Barth's Flying School
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Saint-Barthélemy (971)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, avion détruit

**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Saint-Barthélemy avec un élève en formation ab initio pour un vol local d'instruction.

Au retour, l'élève n'étant pas encore formé à atterrir, le pilote reprend les commandes pour une approche sur la piste 10 revêtue. Lors de l'approche finale, avant le passage du col de la Tourmente, le pilote ressent soudainement de fortes turbulences. L'avion s'incline à droite puis à gauche, tombe au sol en bordure nord du col à 270° de l'axe d'approche. L'élève aide le pilote blessé par le choc à évacuer l'avion.



vue de l'aérodrome face à la piste 10  
en amont du col de la Tourmente

face à la piste 28 avec le col  
de la Tourmente visible au-delà de la piste

L'observation de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie technique susceptible d'expliquer l'accident. L'avion était équipé d'un moteur de 160 cv.

Le dernier vent transmis au pilote par l'agent AFIS au moment de l'accident était du 060° / 21 kt.

Les enregistrements météorologiques de la station de l'aérodrome au moment de l'accident montrent un vent moyen de 060° variant entre 050° et 070° pour une force de 19 kt variant de 15 à 23 kt.

De fortes turbulences ont imposé ce jour-là lors de l'approche sur la piste 10 à des pilotes de deux avions d'afficher la puissance de remise de gaz et à un autre d'effectuer une remise de gaz suivi d'un circuit de piste complet.

Deux avions bimoteur Britten-Norman BN-2 ont atterri sans difficulté juste avant et après l'accident.

Un instructeur indique que lors d'un vol d'instruction effectué le matin de l'accident, il a subi de fortes turbulences en approche sur l'aérodrome alors que le vent était du 060° pour une force de 19 kt avec des variations entre 050 et 070°/ 15 à 23 kt.

Le pilote explique que l'avion subissait des turbulences importantes lors de l'approche. L'angle d'approche choisi était de 7°, pente habituellement utilisée pour l'atterrissage en piste 10 à Saint-Barthélemy. Le pilote avait majoré la vitesse d'approche de 5 kt afin de prendre en compte les conditions aérologiques du moment. Il ajoute que subitement une bourrasque venant de l'arrière droit a fait faire à l'avion une embardée à droite puis à gauche. Malgré l'affichage de la mise en puissance de décollage, l'avion s'est retrouvé instantanément orienté à 90° de l'axe avec une vitesse verticale importante. Voyant qu'il ne serait pas possible de franchir le relief immédiatement devant lui, le pilote a maintenu l'avion à plat en attendant le contact inévitable avec la végétation.

Le pilote détient une licence ATPL A de 2008 et est examinateur de qualification de classe (CRE-A) depuis septembre 2011. Il totalise 19 672 heures de vol, dont 2 000 sur type et plus de 20 000 atterrissages sur l'aérodrome. Il est aussi habilité par la DSAC AG à délivrer les autorisations de site.

Les deux pilotes portaient uniquement la ceinture abdominale. Le pilote indique qu'il ne portait pas la ceinture en diagonale car l'avion n'est pas pourvu d'enrouleur ni de tendeur et qu'il souhaitait pouvoir garder une certaine mobilité en instruction.

Comme l'indique la carte d'approche à vue de l'aérodrome (VAC), « En raison des caractéristiques particulières de l'environnement de l'aéroport de Saint-Barthélemy, son utilisation est soumise au respect de dispositions particulières conformément à l'arrêté ministériel du 21 juillet 1972 et à l'instruction N° 05/DSAC/AG/D du 7 février 2012 :

- une formation préalable spécifique du commandant de bord délivrée par un instructeur agréé est exigée pour l'autorisation d'accès à l'aérodrome ;
- l'autorisation d'accès est délivrée par la Délégation Territoriale de l'Aviation Civile de Guadeloupe à l'issue de la formation dispensée aux pilotes ayant été reconnus aptes par l'instructeur ;

Dangers à la navigation aérienne : Approche délicate (relief et turbulences) RWY 10».

## CONCLUSION

L'accident est dû à une décision tardive de remise de gaz en approche alors que l'avion subissait de fortes turbulences.

L'expérience du pilote et sa connaissance de l'environnement de l'aérodrome ont sans doute favorisé un excès de confiance de sa part vis-à-vis de l'aérologie du moment.

L'effet de surprise et la motorisation de l'avion ont contribué à l'inefficacité de la remise de gaz.

L'absence du port de la sangle en diagonale a probablement contribué à la gravité des blessures au visage du pilote.