



Accident du PIPER PA-28 immatriculé F-OGPJ

survenu le 20 février 2017
à Petit-Bourg (971)

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

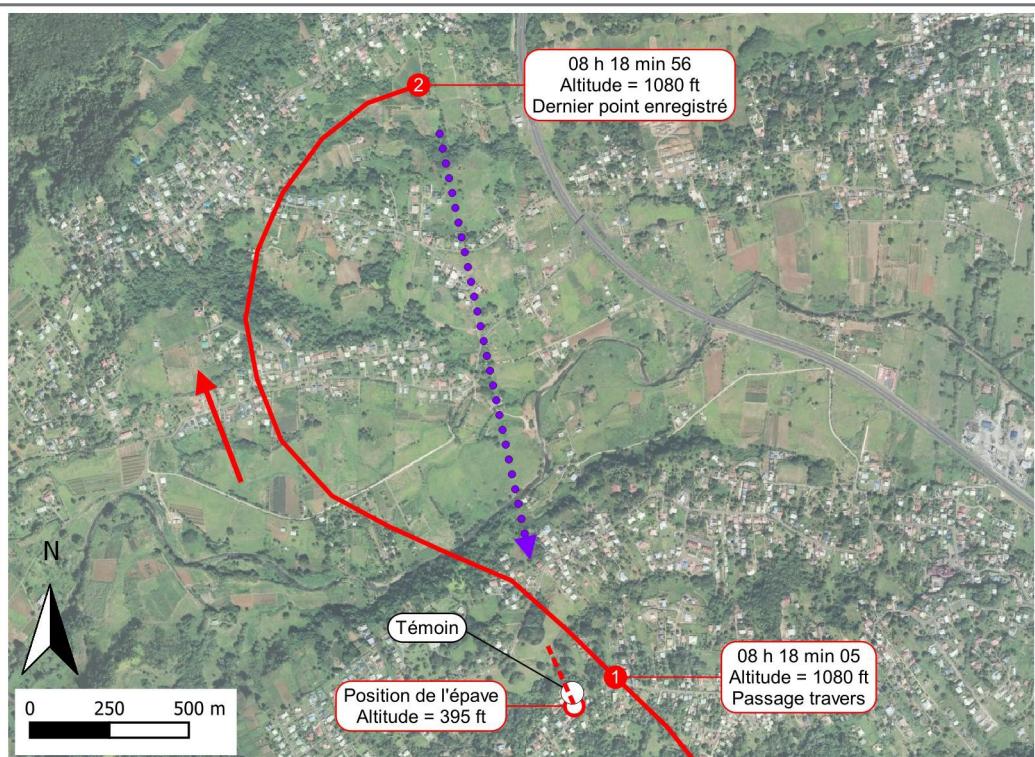
Heure	Vers 08 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Aéroclub des Ailes Guadeloupéennes
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, avion détruit

Collision avec une habitation lors d'un vol à basse hauteur

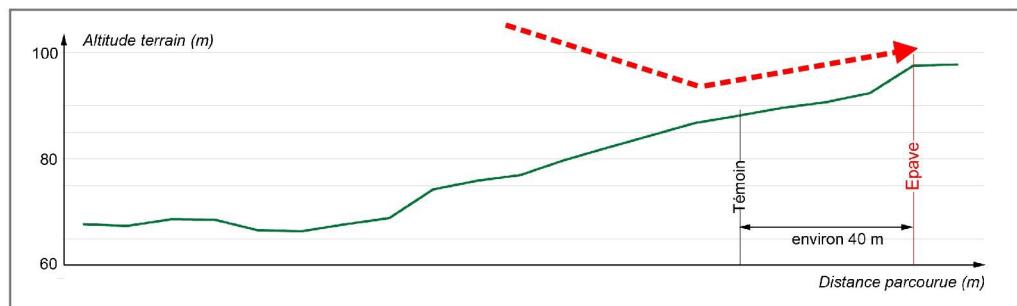
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, des enregistrements des radiocommunications et des données radar.

Le pilote demande la mise en route au contrôleur de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre Le Raizet pour « un survol sud vers Goyave Capesterre » suivi d'un « retour terrain ». Il décolle à 08 h 07 et se dirige vers le sud à une altitude de 1 000 ft. Il fait demi-tour à Anse de Sable au sud de Goyave, puis prend un cap nord et se dirige vers l'habitation d'une femme qui a été une amie proche^①. Il entame ensuite un demi-tour pendant lequel il coupe le transpondeur^② et se met en descente. Un témoin voit l'avion à très faible hauteur au-dessus du toit d'une maison située en contrebas de celle initialement survolée puis entend le moteur repartir. Quelques secondes plus tard, l'avion entre en collision avec l'habitation de cette femme.



Source du fond cartographique : IGN



— Trajectoire du F-OGPJ extraite des données radar secondaire de Pointe-A-Pitre à partir de 08 h 18

••• Portion de trajectoire manquante entre le point 2 et la trajectoire finale

- - - Trajectoire finale estimée d'après les témoignages

Les temps sont indiqués en heure locale

Les altitudes ont été recalées au QNH

BEA

Source : BEA

Figure 1 : Trajectoire du F-OGPJ

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site de l'accident et sur l'épave

L'avion s'est encastré dans la maison. Seule la fille de la famille était présente. Elle n'a pas été blessée. Cette habitation se situe au sommet d'un vallon dont la pente est d'environ 10 %.

L'examen de l'épave n'a mis en évidence aucun élément susceptible d'expliquer l'accident. Les dommages observés sont consécutifs à la collision avec des éléments de l'habitation. L'avion a d'abord heurté un pilier en béton avec l'aile gauche, puis un autre pilier avec l'aile droite, et enfin le mur de la maison. Ces dommages sont cohérents avec une énergie forte à l'impact



Source : BEA

Figure 2 : Épave du F-OGPJ

Les éléments suivants ont été observés :

- le transpondeur était sur la position OFF ;
- le moteur délivrait un couple important ;
- sur le carburateur, la commande des gaz était proche de la position plein gaz ;
- les commandes de puissance et de richesse étaient positionnées à mi-course⁽²⁾ ;
- les volets étaient positionnés dans le cran 10° ;
- le compensateur de profondeur était réglé dans une position orientant l'avion à piquer au moment de l'impact ;
- les commandes de vol étaient continues et les surfaces mobiles étaient en place ;
- à l'impact, l'avion avait une inclinaison faible ou nulle sur les axes de roulis et de tangage ;

2.2 Renseignements sur l'avion

Le F-OGPJ est un Piper PA-28-161 Warrior II. Il est équipé d'un moteur de marque Lycoming d'une puissance de 160 cv.

Le manuel de vol spécifie un taux de montée de l'ordre de 650 ft/min, avec une masse maximale de 1 055 kg, plein gaz, volets rentrés et une vitesse indiquée de 79 kt. Dans les conditions du jour⁽³⁾, la pente de montée est de l'ordre de 8 %. Avec les volets sortis dans le cran 10°, cette performance est dégradée.

⁽²⁾ Cette condition inhabituelle des commandes peut avoir été rendu possible par la compression de la partie avant de l'avion lors de sa collision avec le mur de l'habitation.

⁽³⁾ Sur l'aérodrome de Pointe-à-Pitre

Le Raizet, la température était de 25 °C et le vent était du 110° pour 6 kt.

(4) La FFA (Fédération française aéronautique) est décentralisée en quinze Comités Régionaux Aéronautiques et en deux Comités

Territoriaux Aéronautiques, qui constituent autant de relais actifs pour informer et conseiller les licenciés via leur aéroclub.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 48 ans, était titulaire d'une licence ATPL(A) avec les qualifications SEP, IR/ME, ATR42/72, et instructeur de vol (FI). Il détenait les autorisations d'examineur (FE). Il cumulait plus de 6 800 heures de vol sur avion. Au cours des trois derniers mois avant l'accident, il avait dispensé environ cinq heures de vol d'instruction sur PA-28.

Il était employé d'une compagnie aérienne en tant que commandant de bord. Le jour de l'accident, il devait réaliser un vol au départ de Pointe-à-Pitre, nécessitant de prendre ses fonctions à 09 h 15 au plus tard.

Il était également référent instructeur de vol pour la FFA dans le cadre du Comité Régional Aéronautique pour la zone Antilles-Amérique⁽⁴⁾.

Enfin, il était le président de l'aéroclub des Ailes Guadeloupéennes basé sur l'aéroport de Pointe-à-Pitre.

2.4 Témoignages

Un ami proche du pilote indique que ce dernier a entretenu une relation avec l'occupante de la maison, à partir de 2007. Ils se sont peu à peu éloignés et, fin 2016, la vie quotidienne du pilote s'en est trouvée notamment affectée. Il précise qu'à partir de ce moment, le pilote s'est complètement laissé aller. Dans la semaine qui a précédé l'accident, le pilote était sujet à une fatigue qui l'a empêché de réaliser un test en vol. Il s'est renfermé sur lui-même et a dressé un bilan négatif des neuf dernières années. Il a par ailleurs envisagé de consulter un médecin. La veille de son dernier vol, il a paru à contrario jovial et projetait des activités de loisirs pour le début de la semaine à venir.

Le personnel de l'aéroclub a précisé que, ce jour-là, l'avion n'avait pas été réservé par le pilote mais par un autre instructeur pour un vol prévu à partir de 08 h 30. Il arrivait que le pilote utilise un avion sans l'avoir réservé.

Un témoin visuel, qui travaillait sur un chantier près de l'habitation percutée par l'avion, indique qu'il a vu l'avion survoler, à environ deux mètres de hauteur, une habitation en contrebas de celle percutée. Il a perçu un bruit de moteur cohérent avec une faible puissance. Il a ensuite entendu une accélération du moteur, avant de détourner son attention. Il n'a pas vu la collision. Un autre témoin a vu l'avion remonter suite à l'accélération du moteur.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

3.1 Scenario

(5) « MED.A.020 : Diminution de l'aptitude médicale
a) Les titulaires de licence n'exercent à aucun moment les priviléges de leur licence et des qualifications ou certificats qui y sont liés s'ils :
1) ont connaissance d'une quelconque diminution de leur aptitude médicale susceptible de les rendre incapables d'exercer ces priviléges en toute sécurité; [...] ».

Sur le trajet retour vers l'aérodrome le pilote passe travers est de la maison d'une femme dont il a été proche. Il dépasse cette habitation puis fait demi-tour pour descendre vers elle. Cette trajectoire ainsi que l'arrêt du transpondeur traduisent le caractère délibéré de la manœuvre. L'avion entre en collision avec la maison.

L'enquête n'a pas permis de déterminer si la collision avec cette maison était intentionnelle ou résultait d'une remise de gaz non maîtrisée, les performances de l'avion dans cette phase de vol ne l'ayant pas permis de franchir les obstacles.

3.2 Soutien au pilote

Les effets d'une souffrance psychique peuvent affecter la vie courante. Un pilote qui y fait face peut se trouver dans l'incapacité de rechercher l'aide souhaitable et d'appliquer les dispositions du chapitre MED.A.020 du règlement européen (UE) n°1178/2011⁽⁵⁾. De surcroît, si ces dispositions venaient à être appliquées, cela risquerait de priver ce pilote de son aptitude médicale à un moment particulièrement difficile de sa vie. Dans un tel cas le BEA a préconisé la possibilité pour les pilotes exerçant dans des compagnies aériennes et leur entourage de recourir à un soutien par les pairs.

Le BEA avait émis en 2016 la recommandation suivante : **L'AESA veille à ce que les exploitants européens encouragent la mise en place de groupes de soutien par les pairs afin d'offrir aux pilotes, à leurs familles et à leurs pairs un procédé permettant de signaler et de discuter de questions personnelles et de santé mentale, avec l'assurance que les informations seront conservées confidentielles dans un environnement professionnel fondé sur la culture juste, et que les pilotes seront soutenus et guidés aux fins de leur apporter de l'aide, d'assurer la sécurité des vols et de leur permettre de reprendre leurs fonctions de pilote, le cas échéant. [Recommandation FRAN2016-021]**, dans le cadre de l'enquête sur l'accident de l'Airbus A320 immatriculé [D-AIPX](#).