



Accident du PIPER PA23-250
immatriculé **N14040**
le jeudi 26 décembre 2024
à l'aéroport de Saint-Barthélemy (977)

Heure	Vers 12 h 50 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

**Atterrissage train rentré, sortie latérale de piste, collision
avec un panneau**

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, des informations relatives aux radiocommunications issues de l'exploitant aéroportuaire et de vidéos.

Le pilote du PA23 contacte l'agent AFIS² de l'aéroport Saint-Barthélemy en se reportant travers COCO³, de retour de l'aéroport F. D. Roosevelt (Pays-Bas caribéens) situé au sud-ouest. Il prévoit un atterrissage en piste 28.

Le pilote d'un Britten-Norman BN2 Islander en approche pour la piste 10 qui était déjà sur la fréquence, lui demande de préciser sa position exacte. Le pilote du PA23 lui répond être en base main gauche pour la piste 28. Le pilote du BN2 indique être établi en finale piste 10 et s'interroge sur le séquençement. Le pilote du PA23 répond qu'il aimerait être numéro 1 pour l'atterrissage, ce que le pilote du BN2 accepte.

Alors que le PA23 est en étape de base pour la piste 28, l'agent AFIS aperçoit de la fumée s'échappant en continu du moteur gauche et le signale au pilote.

Lors de l'arrondi, l'agent AFIS constate que les trains d'atterrissage du PA23 ne sont pas sortis et avertit le pilote. Il anticipe que la piste sera bloquée et en informe immédiatement le pilote du BN2.

L'avion touche le sol sur le ventre et glisse sur la piste. Il s'immobilise en entrant en collision avec le panneau du taxiway D. L'agent AFIS déclenche les secours. Le pilote du BN2 remet les gaz, et voyant que l'avion est immobilisé selon lui « tout juste en dehors des servitudes de la piste », demande s'il peut tout de même atterrir. L'agent AFIS informe l'ensemble des trafics de la fermeture de piste.

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

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

³ Voir § 2.4 Renseignements sur l'aérodrome, **Figure 2**.

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements météorologiques

Les informations météorologiques de l'aéroport lors de l'accident indiquaient un vent du 080° pour 11 kt, un QNH de 1 014 hPa et une température de 31 °C.

Le pilote avait noté en préparation du vol (via l'application ForeFlight) des informations de vent du 040° pour 7 kt.

2.2 Informations sur le pilote

Le pilote, âgé de 60 ans, est titulaire d'une licence de pilote commercial avec qualification de vol aux instruments sur avions multimoteurs. Il totalisait au moment de l'accident environ 6 000 heures de vol, dont environ 1 280 réalisées sur type. Il totalisait dans les 30 derniers jours, 7 heures de vol dont 3 sur type.

Il indique avoir choisi d'atterrir en piste 28 plutôt qu'en piste 10, car le vent qu'il avait noté, inférieur à 8 kt⁴, le lui permettait. Il explique qu'à la suite de l'échange avec le pilote du BN2, alors qu'il était en étape de base main gauche pour la piste 28, il a ressenti une certaine pression afin d'atterrir au plus vite et ainsi permettre l'atterrissage de cet avion. Il indique avoir ensuite effectué sa check-list avant atterrissage sans noter de point particulier.

En courte finale, l'agent AFIS l'a informé de la présence de fumée au niveau du moteur gauche. Il a été préoccupé par cette information pendant le reste de l'approche.

Arrivé au seuil au moment du toucher des roues, il a entendu l'agent AFIS l'informer que les trains d'atterrissage n'étaient pas sortis. Il a atterri sur le ventre, glissé sur la piste et s'est arrêté dans le panneau du taxiway Delta dans l'herbe. Il n'a pas entendu d'alarme ni vu que les indicateurs de verrouillage des trains d'atterrissage n'étaient pas allumés.

Bien qu'il ait été persuadé d'avoir sorti les trains d'atterrissage, il pense a posteriori avoir omis cette action. Il indique également que la fumée du moteur gauche provenait d'une fuite d'huile.

2.3 Renseignements sur le site et l'épave

Au vu des circonstances, le BEA ne s'est pas rendu sur le site de l'accident et n'a pas effectué d'examen du PA23. Le panneau du taxiway D est encastré dans l'aile de l'avion, au droit du moteur droit. Le moteur gauche présente des traces de fuite d'huile, avec notamment un écoulement visible sur le pot d'échappement.

⁴ Le manuel de vol du Piper PA23 n'indique pas de limitation vent arrière pour l'atterrissage.



Figure 1 : position finale du PA23 dans les servitudes de piste (Source : GTA)

2.4 Renseignements sur l'aérodrome

L'aéroport de Saint-Barthélemy est un aérodrome à usage restreint qui dispose d'une piste 10/28 revêtue de 646 m de longueur et de 18 m de largeur. Il est réservé aux aéronefs de caractéristiques et de performances compatibles ainsi qu'aux pilotes autorisés. Cette restriction d'usage est notamment due aux particularités géographiques de l'aéroport : des reliefs sont présents au nord, à l'ouest et au sud-est de l'aéroport tandis qu'à l'est, la piste est limitée par la côte.

Ainsi, les décollages en piste 28 sont interdits à cause du relief présent en bout de piste, et pour les mêmes raisons, la remise de gaz en piste 28 est, d'après l'AIP « uniquement autorisée par virage à droite avant le point de décision travers "Eden Rock" (pointe la plus au sud) ».

La piste 10 est préférentielle.

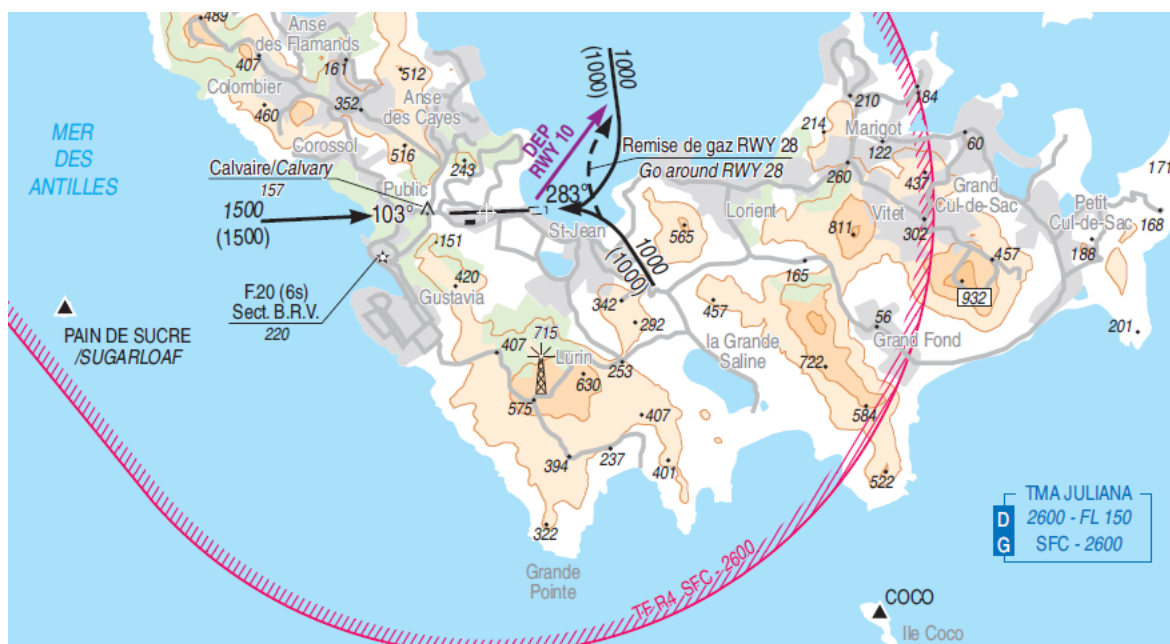


Figure 2 : circuit d'aérodrome et trajectoire publiée de remise de gaz en piste 28 (Source : SIA)

L'aérodrome n'est pas contrôlé et les services d'information de vol et d'alerte sont rendus par des agents AFIS. Les agents AFIS peuvent uniquement fournir des informations sur le trafic dont ils ont connaissance. Ils ne délivrent ni instruction, ni autorisation, ni interdiction aux pilotes. Ces derniers sont donc responsables d'assurer eux-mêmes leur séparation avec le reste du trafic, en s'appuyant sur les informations transmises par les agents AFIS.

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 du PA23, en provenance de l'aéroport F. D. Roosevelt (Pays-Bas caribéens), a contacté l'agent AFIS de l'aéroport de Saint-Barthélemy alors qu'il se trouvait au point de report COCO pour une intégration en piste 28. Un pilote d'un Britten-Norman BN2 était alors en approche finale pour la piste 10 opposée. Après plusieurs échanges, le pilote du BN2 a laissé la priorité au PA23 pour l'atterrissage.

Alors que le PA23 était en base main gauche, l'agent AFIS a observé une fumée continue s'échappant du moteur gauche et en a informé le pilote. Celui-ci a poursuivi son approche, concentré sur la situation du moteur et sous la pression de l'atterrissage à venir du BN2 en sens opposé.

Lors de l'arrondi, l'agent AFIS a constaté que les trains d'atterrissage n'étaient pas sortis et l'a signalé au pilote. Au vu du relief à Saint-Barthélemy, la remise de gaz en piste 28 n'était plus possible.

L'avion a touché le sol train rentré, a glissé sur la piste et s'est immobilisé après une collision avec le panneau du taxiway D. Le pilote est sorti indemne.

Dans un contexte d'autoséparation aux abords d'un aérodrome doté d'un service AFIS, la volonté du pilote d'atterrir en premier, à contre-QFU alors qu'un autre avion était déjà en finale en sens opposé, a généré une accumulation de contraintes. Ces contraintes ont pu conduire le pilote à précipiter certaines actions critiques de la phase d'approche, au détriment de la gestion complète de la configuration de l'avion avant l'atterrissage.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à l'atterrissage train rentré :

- l'absence de détection par le pilote de la non-sortie du train d'atterrissage, alors qu'il a indiqué avoir réalisé la check-list d'approche ;
- la concentration accrue du pilote sur une anomalie perçue (fumée moteur gauche), qui a pu détourner son attention de certaines tâches critiques de la phase d'approche ;
- la perception d'une contrainte temporelle liée à l'arrivée simultanée d'un autre trafic en approche opposée, ayant pu limiter la capacité du pilote à mobiliser l'ensemble de ses ressources cognitives pour gérer pleinement l'approche ;
- l'impossibilité de remise de gaz en courte finale piste 28 du fait du relief environnant.

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.