

info pilote

www.info-pilote.fr

AG 2015

Cahier spécial
Rapports moral, financier
et d'activité, les commissions...



Anthony Bézard,
30 ans, pilote le

ESSAI **Bücker
Jungmann**

F-AZVK. Le stradivarius des airs
fête ses 80 ans.

Sécurité
Vol de nuit :
ne creusez pas le
plan en finale

Rencontre
Michel Fugain
pilote par amitié

Qualif
Lâcher
à **Saint-Barth**

À table!
Restos de plateforme
d'Île-de-France (2)

NOUVEAUTÉ



AVA 432MXS
Changement de Cap à l'AVA :
en route pour les championnats
du monde de voltige Unlimited

5,70 €
MAY 2015

#710

La **Flying Badgers Team**, de gauche à droite : Jean-Philippe Chlous, Norbert Maurin, Frédéric Jacques, Serge Suavet, Amaury Laurent, Olivier Reaud et Joël Enselme.



ATTERIRIR À SAINT-BARTH

Des pilotes* basés à Cannes-Mandelieu (LFMD), ont décidé en 2012 de former une équipe (la Flying Badgers Team – Les Blaireaux volants) pour voler ensemble et voyager. Après leurs aventures scandinaves (voir *Info-Pilote* n° 707), les Blaireaux nous ont fait part d'une virée dans les Caraïbes en janvier dernier. Objectif : passer la célèbre et particulière qualification de site de Saint-Barthélemy... Récit.



Nous connaissons déjà les Antilles pour avoir volé chez Horizon Caraïbes. Ce club de la Martinique, très accueillant avec les membres de passage, a la chance d'avoir un instructeur qualifié Saint-Barth : Olivier Reaud. Si cette qualification n'est plus obligatoire légalement, elle est néanmoins vivement conseillée et aucun aéroclub ne vous mettra un avion à disposition pour atterrir à Saint-Barth sans une attestation de réussite à la formation.

Il faut compter 2 heures de vol minimum pour une qualification et nous sommes cinq à vouloir être qualifiés. Olivier prend alors contact avec une figure de l'aéronautique des Antilles : Yves Blanchet. Pilote, instructeur chevronné et moustachu, il vit depuis 33 ans à Saint-Martin et supervise les qualifications Saint-Barth sur tous types d'appareils. Olivier et Yves mettront à notre disposition les Cessna 172 F-00RV (Horizon Caraïbes) et F-OIJC (AC de Saint-Martin).

La qualification commence par un briefing au sol d'une heure sur les particularités et difficultés de l'aéroport Gustav III (TFFJ). Photos et schémas à l'appui, l'excellente présentation nous explique les nombreux pièges qui nous attendent. Nous nous regardons. Que sommes-nous venus faire

dans cette galère ? Saint-Barth se mérite, il ne faut pas la prendre à la légère. Du relief, une piste courte, la mer... pas de place pour l'improvisation. Chaque année d'ailleurs, la baie de Saint-Jean, face à l'aéroport, reçoit la visite malheureuse d'appareils (non amphibies !) car leurs pilotes ont soit surestimé leurs capacités et/ou celles de leur appareil, soit n'ont pas pensé à faire appel au concours d'un instructeur. Grave erreur...

Comme nous partons de Fort-de-France (TFFF), nous volerons vers Saint-Martin avec le C172 et un PA-28. Nous préparons nos navigations et pensons à prendre de multiples copies de GENDEC (General Déclaration), que l'on doit déposer dans chaque aéroport visité, parfois en six exemplaires... Nous déposons également nos plans de vol.

Décollage 7h30, le survol des îles est magique. Il nous permet de voir d'autres terrains restreints (Les Saintes, TFFS, et Baillif, TFFB, en Guadeloupe). Nous survolons ensuite les îles britanniques, dont Montserrat où les traces de la dernière éruption sont encore visibles. Puis Antigua, Nevis avant d'arriver en vue de Saint-Barth. Nous entrons dans le corridor entre Saint-Barth et Saint-Martin-Grand Case (TFFG) à 2000 ft.

Badger Skippy, alias Norbert, en finale sur le C172 de l'aéroclub Saint-Martin.



Un DHC-6 Twin Otter, en finale 10. Remarquez le vent dans la manche à air et la pente de descente.





années 1950 par un aventurier et pionnier de l'aviation dans la région : Remy de Haenen (1916-2008). C'est d'ailleurs, lui, le premier qui a atterri à Saint-Barth en 1946 sur la savane qui deviendra par la suite l'aéroport Gustav III. Il a également ouvert Saba à quelques kilomètres de là, la piste accueillant du trafic commercial la plus courte du monde (400 m).

Au tour des approches en 28, le vent étant assez faible, l'atterrissage complet sera même possible. Pour une approche venant du nord, pas de difficultés majeures si ce n'est quelques rabattants. L'avion s'engage dans la baie en étape de base et au niveau du superbe hôtel, décision ! Hauteur et vitesse OK, nous poursuivons. Heureusement, l'accès à la plage dans l'axe de piste est interdit, protégé par des barrières car nous passons bas, très bas et touchons au seuil de piste sur les numéros.

Demi-tour et nous repartons pour une approche 28 par le sud cette fois. Le cheminement est assez délicat, car il se fait bas par rapport au relief. Les repères sont les toits, Blanc, gris, virage au vert...

La base se fait sans visibilité sur la piste, entre deux collines. Dernier virage, volets sortis, l'Eden Rock apparaît, ainsi que la piste. Cette fois, ce sera remise de gaz et dégageant à droite vers le nord. La piste est entourée de collines et soumise aux alizés, donc aux turbulences. La décision de Go Around ne doit pas tarder afin de virer avant le relief.

Cela fait maintenant 1 h 30 que les approches s'enchaînent puis, au parking, notre instructeur annonce « à toi »... « Tu pars pour deux tours de piste, je monte à la tour observer ».

En solo, pas de conseils, pas d'aide et radio en anglais... Il faut y aller. Nous avons de la chance car la journée est idéale pour se poser ici. Le vent du 090 au 130, 7 à 13 kt. Finalement tout se passe « presque comme dans la théorie ». Et, enfin, l'instructeur appose la qualification de site sur le carnet de vol que nous faisons ensuite tamponner par l'officier de gendarmerie chargé des GENDEC. Saint-Barth, c'est mythique...

17 heures, la nuit va bientôt tomber, nous rentrons sur la Martinique en VFR de nuit. Au-dessus de la mer, aucune ville ou autoroute en point de repère. Le soleil disparaît petit à petit sur l'horizon dans un dégradé de couleurs magnifiques, il fait noir. La radio annonce un « vol AF848 autorisé atterrissage piste 10 ». Nous voici en approche derrière le Boeing 777 d'Air France en provenance d'Orly, en maintenant la distance pour éviter les turbulences de sillage. Les lumières blanches, rouges et vertes de la piste se dessinent devant nous. Le PAPI affiche 2 rouges, 2 blanches, nous sommes sur le plan et, après Saint-Barth, l'atterrissage de nuit, sur la piste de 3 km de l'aéroport Martinique Aimé-Césaire, c'est facile. ●

Texte : Frédéric Jacques Photos : Amaury Laurent

Pratique turbulente

Réunis à Saint-Martin, la formation pratique peut débuter. La piste 10 de Saint-Barth fait 500 m de long avec une pente descendante de 2 % vers la mer, et l'approche est turbulente. Le programme de formation prévoit des tours de piste en 10, mais également en 28 (646 m en montée). Les décollages seront toujours en piste 10, décollages en 28 interdits...

Autre difficulté, le terrain est pourvu d'un AFIS, donc vous êtes responsables de vos actes. Par ailleurs, dès qu'un appareil anglais est dans le circuit, la langue anglaise doit être utilisée.

En piste 10, la petite île du Pain de sucre (*Sugarloaf*) est le repère de longue finale. L'avion, à 1 500 ft, doit être stabilisé sur sa trajectoire et sa vitesse, moteur au ralenti. Face à nous, la piste... et surtout un col en amont de la piste : le col de la Tourmente. Il est encadré par deux manches à air. Parfois, elles indiquent des vents contraires. Le col, au sommet duquel se trouve désormais un rond-point-attraction, est encombré par le passage de véhicules et de touristes qui prennent des photos. L'objectif est simple, passer le col ni trop bas pour ne pas toucher le relief, ni trop haut pour ne pas rater la piste... bref entre 3 et 10 m au-dessus du col, « à hauteur du calvaire ». Les pilotes de Cessna 208 Caravan, DHC-6 Twin Otter ou Britten-Norman Islander BN2 et même PC12, habitués de la région, passent très bas. Des plaintes pour enfoncements des toits des voitures par les roues des avions en finale sont souvent

déposées à la gendarmerie... semble-t-il.

Pour nous, les repères seront les plots IFR de la piste 10. S'ils sont cachés par la montagne : trop bas. Si la piste est visible avant les plots : trop haut. Ces plots seront notre PAPI naturel. Avec une pente d'approche de 9%, c'est pratiquement le double d'une approche standard.

En finale, plein ralenti, pleins volets, on se concentre sur l'axe, le plan et la vitesse : les marges sont faibles. Le passage du port de plaisance annonce la courte finale. À ce moment, il faut être sur le plan et à la bonne vitesse. Sinon, c'est remise de gaz, « *Go Around* ». Notre instructeur nous met en garde : « *Seuls les bons pilotes font des remises de gaz, les mauvais se crashent !* ». Ou encore : « *Il en est ainsi à Saint-Barth : on y vient toujours pour une remise de gaz et si cela se passe bien, alors on se pose* ». D'ailleurs la consigne est claire, au bout de deux remises de gaz, il vaut mieux aller se poser à Saint-Martin-Grand Case plutôt que de vouloir se poser à tout prix. Le passage du col est impressionnant, bas, turbulent et près des voitures. Juste après, nous serions tentés de pousser sur le manche pour toucher la piste au plus près, mais ce serait une erreur. La prise de vitesse nous ferait retarder le touché. Nous continuons donc sur notre plan jusqu'à l'arrondi, au touché et au freinage. Nous remontrons la piste et repartons pour une série de quatre à cinq tours de piste avec l'instructeur.

Point de non-retour : un hôtel de luxe

Finalement si l'approche en piste 10 est difficile, la remise de gaz est toujours possible, et il ne faut pas hésiter. En revanche, la piste 28 avec son approche par la mer et la plage paraît plus aisée mais c'est trompeur. En effet, une fois le point de non-retour passé, la remise de gaz n'est plus possible. Ce point est facilement visualisable, il s'agit d'un hôtel ultraluxe l'Eden Rock situé sur un promontoire dans la baie. Petit clin d'œil à l'histoire de l'aéronautique caribéenne, cet hôtel fut construit dans les



Le passage du col de la Tourmente.