

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 17 août 2008 à Saint-Barthelemy (971) à l'avion cessna C208B Immatriculé F-OIJO exploité par Tropic Airlines

Le pilote s'aligne en vue d'un décollage en piste 10 à Saint Barthélemy pour un vol de transport public régulier de passager en VFR (Visual Flight Rules) à destination de l'aéroport de Saint Martin Juliana. Neuf passagers sont à bord, l'un deux occupe le siège avant droit. Lorsque le pilote vérifie si le prolongement dégagé est libre d'obstacle, il remarque une personne qui traverse la piste de droite à gauche. Il retarde alors son décollage. Lorsque la trouée d'envol lui apparaît libre, il débute le roulement au décollage en appliquant progressivement la puissance maximale et en relâchant les freins. Il effectue la rotation entre 75 et 80 nœuds, puis diminue sensiblement l'assiette pour accélérer. Des témoins voient l'avion quitter le sol environ 300 mètres avant l'extrémité de la piste. Le pilote perçoit une « ombre » sur le côté gauche, et simultanément un bruit sourd. Il pense avoir heurté quelque chose et en informe l'agent AFIS (Aerodrome Flight Information Service). Le pilote poursuit le vol vers sa destination. Lors de l'escale, le pilote inspecte l'aéronef mais ne remarque aucune trace d'impact. Lors du décollage, l'avion a heurté une personne qui se trouvait sur la plage.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 22 Décembre 2011

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'autorisation donnée à un exploitant de prendre en compte un prolongement dégagé permet d'assouplir les contraintes d'exploitation d'un avion. Cependant, ceci ne garantit pas le dégagement d'obstacles. En conséquence, le BEA recommande:

- que la DGAC mette en place des équipements permettant de garantir l'absence d'obstacles pendant le décollage d'un avion.

Réponse de la DGAC

Les missions de la DGAC ne couvrent pas la mise en place d'équipements sur les aérodromes : celles-ci sont dévolues aux exploitants d'aérodrome. Plusieurs dispositions réglementaires (arrêtés TAC et CHEA) visent à limiter les obstacles fixes (permanents ou temporaires) autour des aérodromes, afin de dégager les trouées d'envol et d'atterrissage. En outre, les exploitants des aérodromes certifiés doivent mettre en place des mesures visant à garantir que des obstacles mobiles (véhicules ou personnes) ne se positionnent pas aux endroits dangereux.

Toutefois, sur les aérodromes non clôturés et non certifiés (à faible trafic commercial), il n'existe pas de dispositif permettant d'éviter l'intrusion de personnes ou de véhicules à proximité de la piste, et les ressources des exploitants sont généralement insuffisantes pour assurer une présence permanente.

Depuis l'accident, à Saint Barthélemy, l'exploitant a mis en place un moyen de prévenir de telles intrusions. L'aérodrome de Saint Barthélemy paraît très particulier de ce point de vue. Cependant, la DSAC a identifié d'autres aérodromes côtiers potentiellement exposés à ce type de risque et a fait évoluer ces méthodes de surveillance en fonction.

Degré d'avancement (23 Octobre 2014)



100%



[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)