

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE  
de BASSE-TERRE

N ° de Parquet,,  
0100.1383 N°  
de jugement  
1102/06

**DELIBERE DU VENDREDI 15 SEPTEMBRE 2006**

A l'audience publique du jeudi 29 juin 2006 à 8h.00, tenue en Matière correctionnelle, par Madame M.-A. TELLIEZ, Vice-Président, Présidant l'audience, Monsieur B. LE BECACHEL et Madame R. COMBE, assesseurs, assistés de Monsieur R. GERMAIN, f.f de Greffier, en présence de Monsieur P. QUINCY, Procureur de la République, a été appelée l'affaire entre

1° LE MINISTERE PUBLIC

2° PARTIES CIVILES

\*L'Association et Défense des victimes et Familles du Crash de Saint-Barthélémy -(L'ADFV)-.Palais Maeterlinck, 30 Bd MAETERLINCK 06 300 NICE,

\*La Fédération Nationale es Victimes' d'Accidents Collectifs -- (FENVAC)- Représentée par son Président, Me MEDEUX-DRIAHO, ayant son siège 7 Rue Geoffroy Saint Hilaire à EVRY 91 000, agréée par arrêté du 29 Mars 2005,

Parties Civiles- Représentées par la SCP LIENHARD & PETITOT, Avocats au Barreau de STASBOURG,

1°)-Mademoiselle Karine P.

2°)Monsieur Roland D.,

3 0°) -Mademoiselle Karine P.,

-Monsieur Roland D.,

-Madame Jeanne Michèle D. épouse P., -

Madame Eliane D. épouse P.,

-Mademoiselle Nathaëlle P.,

\*agissant es qualité d'héritiers de

Madame Alice L. épouse D., décédée le 30 Juin 2004,

4°)-Madame Jeanne Michèle D. épouse P.,

5°)-Madame Eliane D. épouse P.,

6°)-monsieur Vincenzo C.,

Agissant es qualité de fille (1°), père (2°), héritiers de la mère (3°), soeurs (4° et 5°), gendre (6°) de Madame Claire Gisèle D.,

Parties Civiles- Représentées par maître F. BIBAL du Barreau de



- 1°)-Madame Lydie R.-M.,
- 2°)-Madame Catherine R.-M. épouse E.,
- 3°)-Monsieur Boris E.,

Monsieur et Madame E. agissant tant en leur rom personnel qu'es qualité de représentants légaux de leurs enfants mineurs :

- 4°)-Mademoiselle Tatiana E., née le 12 Janvier 1996 à P. 9ème,
- 5°)-Monsieur Nicolas E., né le 29 Octobre 1992 à P. 9ème,

Agissant tous es-qualité de filles, gendre, petits enfants de : Madame Arlette J. épouse R.- M. et de Monsieur Jean-Claude R.-M.,

Parties civiles- Représentées par Maître F. BIBAL, Avocat au Barreau de P.,

- Monsieur Jacques H.,
- Madame Georgette Fernande S. épouse H.
- Monsieur Stéphane H.,
- Madame Rachel L. épouse H.
- Monsieur et Madame Stéphane H., agissant es qualité de représentants légaux de leur enfant mineur, Ulysse H., né à Castres le 20 Mai 1999,

Parties civiles- Représentées par Maître C. CHARBONNEL LAC, Substituée à l'audience par maître F. BIBAL, Avocat au Barreau de P.,

- 1)-Monsieur Charles C.-B.,
- 2)-Madame Nadine C-B née L.,
- 3)-Monsieur Damien C.-B.,
- 4)-Tom C.-B., né le 20 Juin 2000 à CLARKSVILLE (USA), mineur, représenté par ses tuteurs, ainsi nommés par jugement du Tribunal d'Instance d'ANNECY du 08 Décembre 2003, Damien C.-B. et Charles C.-B.,
- 5)-Lola C.-B., né le 26 Juin 2000 à CLARKSVILLE (USA), mineure, représentée par ses tuteurs, ainsi nommés par jugement du Tribunal d'Instance d'ANNECY du 08 Décembre 2003, Damien C.-B. et Charles C.-B.,
- 6) -Isabelle L.

Parties Civiles- Représentées par la SELARL SPINELIA-REBOUL, Avocats au Barreau de GRENOBLE, Représentée à l'audience par e D. SPINELLA,



\*Madame Brigitte S.,  
\*Monsieur Didier S.,  
\*Monsieur Raphaël S.  
\*Mademoiselle Mathilde S.,  
\*Madame Michèle BU.,  
\*Monsieur Victor BU.,  
\*Mademoiselle Anne BU.,

Parties Civiles- Représentées par Maître P. GORRIA5, Avocat au Barreau  
de TOULOUSE,

\*Monsieur Régis R.,  
\*Madame Julia S. épouse de Monsieur Régis R.,  
\*Monsieur Andrew R.,  
\*Monsieur Pascal R.,  
\*Madame Michèle LE GR. divorcée R.,  
\*Madame Odette R., \*Madame  
Colette R., \*Monsieur Lucien  
TR.,  
\*Madame Josette V. épouse TR.,  
\*Madame Brigitte TR.,  
\*Monsieur Axel O.,  
\*Monsieur Marcel GR.,  
\*Madame micheline REY épouse GR.,  
\*Madame Marie-Pierre GR.,  
\*Monsieur Pierre W.,  
\*Mademoiselle Manuelle W.,  
\*Madame Hélène PA. Veuve JE.,  
\*Mademoiselle Célia, Claire JE.,  
\*Madame Josette GU. Veuve JE.,  
\*Monsieur Yves JE.,  
\*Monsieur Stéphane JE.,  
\*Monsieur Sébastien JE.,

Parties Civiles unies d'intérêt, ayant toutes pour Avocat Maître  
O. LE MAUX du Barreau de NICE,

Monsieur Jean-Jacques LE.

Madame ne LE.,

Parti Représentées par Maître LAURET Barreau de  
PARIS



1)-Madame Marie-Véronique T., Veuve M., agissant en son nom propre et en qualité de représentante légale de sa fille mineure Séverine M.,

Z)-Mademoiselle Séverine M., née le 30 Juin 1991, Représentée par sa mère,

Parties Civiles, Représentées par Maître F. HERMANTIN du Barreau de la GUADELOUPE et ayant pour Avocat plaidant Maître Jean BRAGHINI, Avocat au Barreau de P.,

1)-Madame Marie Mireille A. Veuve Q.,

Z)-Monsieur Christophe Q.,

3)-Monsieur Michel Q., agissant tant en son nom propre qu'en qualité de représentant légal de l'enfant mineur Eric Q.,

4)-Madame Luciane Q.,

5)-Madame Rose-Marie B. épouse Q.,

6)-Mademoiselle Danielle Q.,

1)-Mademoiselle Marie Q.,

Parties Civiles- Représentées Par Maître A. ROTE, Avocat au Barreau de la GUADELOUPE,

\*Monsieur Christophe Q.,

Partie Civile - Représenté par Mitre G. JULIN, Avocat au Barreau de la GUADELOUPE,

\*Madame Olga P. Veuve Marcel E.,

\*Madame Sonia E. épouse C.,

\*Mademoiselle Maryse E.,

\*Madame Joëlle E. épouse S.,

\*Monsieur Laurent E.,

\*Monsieur Karl E.,

\*Madame Patricia CH., agissant tant en son nom personnel, qu'en qualité de représentant légal de son enfant mineur Henrick Warren C., né le 14 octobre 1993 aux ABYMES,

\*Madame Patricia E.,

\*Mademoiselle Malaïka Danielle Moréna R.-L.

Parties Civiles- Représentées par Maître D. DEMOCRITE, Avocat au Barreau de la GUADELOUPE,

**\*LE SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE (SNPL)- dont le siège est à ROISSY Pôle le Dome 05, Rue de la HAYE 95 133 ROISSY CHARLES DE GAULLE où il est représenté par son Président Monsieur Jérôme BANSARD,**

Partie Civile- Représentée par la SCP EZELIN-DIONE, Avocats au Barreau de la GUADELOUPE,

- 1°)-Monsieur J. A<sup>vi</sup>t Serge,
- 2°)-Monsieur J. Frédéric Ludger,
- 3°)-Madame J. Vincent Josette,
- 4°)-Monsieur J. Agnès José,
- 5°)-Monsieur J. Nestor Guy,
- 6°)-Madame J. Ariane Andrée Patrice,
- 7°)-Monsieur J. Max Joachim,
- 8°)-Monsieur J. Edy Raphaël,
- 9°)-Monsieur J. Pierre Paul Elie,
- 10°)--Madame J. Marlène Lydie

**Parties Civiles- Représentées par la SCP EZELIN-DIONt, Avocat au Barreau de la GUADELOUPE,**

D'UNE PART,

**ET :**

**Monsieur Richard DE.** , né le 20 septembre 1952 à TRINITE - Martinique , fils de père ignoré et de mère ignorée, demeurant; Cadre à la **Société AIR CARAIBES** ; de nationalité française, jamais condamné ; placé sous contrôle judiciaire par décision en date du 12/11/2003 ; comparant et assisté de Maîtres. CANDELON`-BERRUETA, Avocat au Barreau de la GUADELOUPE et de Maître J.-J., LE\_PEN\_,\_. Avocat au Barreau de P.;

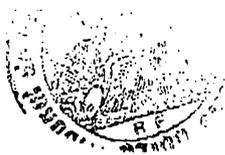
**prévenu de**

HOMICIDE INVOLONTAIRE PAR VIOLATION MANIFESTEMENT DELIBEREE  
D'UNE OBLIGATION DE SECURITE OU DE PRUDENCE ;

**La Société AIR CARAIBES- Représentée Par Jean-Paul DUBREUIL-**,  
Demeurant AIR CARAIBES - Actpôle 85 BP 42 85 170 BELLEVILLE  
SUR VIE-  
Comparant et assisté de Maître S. CANDELLON-BERRUETA, Avocat  
au Barreau de la GUADELOUPE et de Maître J.-J. LE PaN, Avocat  
au Barreau de P.;

**prévenu .de :**

HOMICIDE INVOLONTAIRE PAR VIOLATION **MANIFESTEMENT DELIBEREE** D'UNE



OBLIGATION DE SECURITE OU DE PRUDENCE ; **D'AUTRE PART,**

A l'appel de la cause, le Président a constaté l'identité de **Monsieur DE. Richard** , a donné connaissance de l'acte saisissant le Tribunal et a interrogé le prévenu ;

-Le Président a constaté que La **Société AIR CARAIBES, est représentée par Monsieur DUBREUIL Jean-Paul**, et donné connaissance de l'acte saisissant le Tribunal et a Monsieur DUBREUIL Jean-Paul,

Les témoins et expert cités, ont été entendus après avoir prêté serment, dans les formes prévues par la loi ;

Maître LIENHARD, Conseil de l'Association et Défense des Victimes et Familles du Crash **de Saint-Barthélémy-(ADFV)**-- et de la Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs - (FENVAC), s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître F. BIBAL, conseil de Mademoiselle Rarine P., Monsieur Roland D., de Madame Jeanne Michèle D. épouse P., Madame D. Eliane épouse P., de Monsieur C. Vincenzo, de Madame Lydie R.-M., de Madame Catherine R.-M. épouse E., de Monsieur Boris E., de Mademoiselle Tatiana E., de Monsieur Nicolas E., s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître F. BIBAL, Substitant Maître C. CHARBONNEL LAC, conseil de Monsieur Jacques H., de Madame Georgette Fernande S. épouse H., Monsieur Stéphane H., Madame Rachel L. épouse H., Monsieur et Madame Stéphane H., agissantes--qualité d' administrateurs **légaux** de leurs enfants mineur Ulysse -H.; s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie

Maître D. SPINELLA, conseil de Monsieur Charles C.-B., de Madame Nadine C.-B. née L., de Monsieur Damien C.-B., de Tom C.-B. *représenté par* Messieurs Damien C.-B. et Charles C.-B., de Lola, C.-B., représentée par Messieurs Damien C.-B. et Charles C.-B., de Mademoiselle Isabelle L. s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,,

**Maître P. GORRIAS, conseil de Madame Brigitte S., de Monsieur Di., et S., de Monsieur Raphaël S., de Mademoiselle e S., de Madame Michèle B., de Monsieur Victor**



BU. et de Mademoiselle Anne BU., s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître O. LE MAUX, conseil de Monsieur Regis R., Madame Julia SUNYOL épouse R., Monsieur Andrew R., Monsieur Pascal R., Madame Michèle LE GRAVEREND divorcée R., Madame Odette R., Madame Colette R., Monsieur Lucien TR., Madame Josette V. épouse TR., Madame Brigitte .TR., monsieur Axel O., Monsieur Marcel GR., Madame Micheline REY épouse GR., Madame Marie-Pierre GR., Monsieur Pierre W., Mademoiselle Manuelle W., Madame Hélène PA.veuve JE., Mademoiselle Célia Claire JE., madame Josette GU. Veuve JE.,, Monsieur Yves JE., Monsieur Stéphane JE., Monsieur Sébastien JE., *s'est constitué* partie civile et a été entendu sa plaidoirie,

Maître M. LAURET, Conseil de Monsieur Jean-Jacques LE. et de Mademoiselle Corinne LE., s'est constitué partie civile et a été entendu en sa demande,

Maître J. BRAGHINI, conseil de Madame Marie-Véronique TO. Veuve M., agissant tant en son nom personnel qu'es-qualité d'administratrice légale de sa fille mineure Séverine M., s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître A. ROTH, conseil de Madame Marie Mireille A. Veuve Q., de Monsieur Christophe Q., de Monsieur Michel Q., *agissant tant en son nom personnel, qu'es-qualité d'administrateur légal du mineur Eric Q., de Madame Luciane Q.de* Madame Rose-Marie BE. épouse Q., de Mademoiselle Daniëlle Q., de **Mademoiselle Marie Q.** s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître G. JULIN, conseil de Monsieur Christophe Q., s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Maître D. DEMOCRITE, conseil de Madame Olga PO. Veuve Marcel E., de madame Sonia E. épouse C., de mademoiselle Maryse E., de madame Joëlle E. épouse S., de Monsieur Laurent E., de monsieur KARL E., de Madame Patricia CH., *agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant légal de son enfant mineur Henriçk Warren CH., DE* Madame Patricia E., de Mademoiselle Malaika Danielle Noréna R.-L.,\_ s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,



Maître R. EZELIN, conseil du SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE (SNPL), de Monsieur J. Avit Serge, de Monsieur J. Frédéric, de Madame J. Vincent Josette, de Monsieur J. Agnès José, de Monsieur J. Nestor Guy, de madame J. Ariane Andrée, de Monsieur J. Max Joachim, de Monsieur J. Edy Raphaël, de Monsieur J. Pierre Paul Elie, de Madame J. Marlène Lydie, s'est constitué partie civile et a été entendu en sa plaidoirie,

Le Ministère Public a été entendu en **ses** réquisitions.

Maîtres S. CANDELON-BERRUETA et-J.-J. LE PEN, Avocats de Monsieur DE. Richard et de la Société AIR CARAIBES ont été entendus en leur plaidoirie ;

La Défense ayant eu la parole **en** dernier ;

Le greffier a tenu note du déroulement des débats ;

Puis, à l'issue des débats tenus à l'audience Publique du 29/06/2006, le Tribunal a informé les parties présentes ou régulièrement représentées que le jugement serait *prononcé* le 15/09/2006 ;

A cette date, le Tribunal ayant délibéré et statué conformément à la loi, le jugement a été *rendu* par Madame M.-A. TELLIEZ, Président, assisté de Monsieur R. GERMAIN, f.f. de , Greffier, et en présence. du Ministère public, en vertu des dispositions de la loi du 30 décembre 1985 ;

## **LE TRIBUNAL,**

### **1° - SUR L'ACTION PUBLIQUE**

Attendu que **Monsieur DE. Richard**, Directeur Général de la compagnie aérienne Air Caraïbes et, **la Société Anonyme - Air----Caraïbes**, représentée par **Monsieur Jean-Paul, DUBREUIL, personne**

--morale~ responsable pénalement des infractions commises, pour son compte, par ses organes ou *représentants*, ont été renvoyés devant ce Tribunal par ordonnance de Monsieur A. BERTHOMIEU, Juge d'Instruction, Juge d'Instruction de ce siège en date du 06 Avril 2006,

Attendu qu'ils sont prévenus d'avoir à Saint-Martin et Saint-Barthélémy, **le 24 Mars 2001**, en tout cas sur **le territoire national** et depuis temps non couvert par la prescription, par maladresse, imprudence, *inattention*, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi\_ ou le règlement, involontairement causé la mort de :

**Mathieu LE., Vanessa VE., Louis JE., Claire D., Françoise GR., Monique S., Jean-Baptiste S., Anne BU., Patrick BE., Lionel C.B.,**



Christina H., Emile R., Jean-Pascal C., Hayley SW., Arlette R.-M., Jean-Claude R.-M., Jean-Michel TR., Jean-Paul J., Nicolas M., Isidore Q.,

en ayant créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou en n'ayant pas pris les mesures qui auraient permis de l'éviter, en l'espèce en ayant :

-de façon manifestement délibérée, violé une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, en ayant affecté sur le vol TX1501 en qualité de commandant de bord Jean-Paul J. bien que sachant que ce pilote ne remplissait pas les conditions réglementaires à l'exercice de ses fonctions, telles qu'exigées par l'arrêté du 12 Mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public ;

-commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer,, en ayant formé un équipage composé d'un commandant de bord et d'un copilote dont la somme des expériences et la mauvaise entente ne garantissaient pas suffisamment la sécurité des vols de transports publics de passagers ;

Faits prévus et réprimés par les articles 121-2 alinéas 1 et 3, 121-3, 221-6 alinéas 1 et 2, 221-7, 221-8, 221-10, 131-27, 131-35, 131-37, 131-39, 131-48 du Code Pénal,

Attendu que les prévenus ont comparu ;

Qu'il y a lieu de statuer contradictoirement à leur égard ;

L'avion de marque de Havilland type DHC 6-300, Tarin Otter, immatriculé F.OGES de la Compagnie Air Caraïbes, vol n°TX150I, était annoncé au décollage de l'aéroport Princess Juliana de SAINT-MAARTEN le 24 Mars 2001 à 15 heures 01. Il devait se rendre à SAINT-BARTHELEMY où son arrivée était prévue vers 15 heures 15. L'avion a été retardé et n'a pris son envol que vers 16 heures.

A 16 heures 15, alors qu'il était à la verticale de col de la Tourmente-, en phase d'approche pour son atterrissage, il effectuait un virage très incliné sur sa gauche puis chutait en piqué vers le sol.

L'appareil s'écrasait sur le versant ouest du col à proximité de l'habitation des époux Q. située en bordure de route au lieu dit "Public", sur un terrain escarpé et dur planté d'arbres et d'arbustes.

La violence de l'impact n'offrait aucune chance de survie.

Il s'embrasait immédiatement, provoquant l'incendie de la maison dans laquelle se trouvait un couple de personnes âgées.

Les 17 passagers, les 02 pilotes et l'un des occupants de la maison décédaient des suites de l'accident.

L'alerte était *donnée* à 16 heures 22. Dès 16 heures 30, une patrouille de la brigade de gendarmerie de Saint-Barthélémy se rendait sur les lieux du sinistre et délimitait un périmètre de sécurité pendant que les pompiers et les secouristes, arrivés *dans* le même temps, s'affairaient à éteindre l'incendie et tentaient, *en vain*, de porter secours aux victimes.

Des investigations étaient effectuées dès le matin du 25 Mars 2001 par différentes équipes réunissant les gendarmes de la brigade de gendarmerie des transports aériens de Pointe à Pitre, des brigades de recherche de Saint-Claude et de Saint-Martin et de la brigade territoriale de Saint-Barthélémy, en présence du Substitut du Procureur de la République de **BASSE-•TERRE** et d'un médecin légiste.

Ces premières constatations portaient sur l'examen de l'épave et **les** pièces mécaniques de l'avion, l'identification des victimes et l'inventaire de leurs bagages.

Dans le même temps, il était procédé aux auditions c.es premiers témoins.

Les investigations se poursuivaient dans **le** cadre d'une information judiciaire des chefs d'homicides involontaires ouverte le même jour à 14 heures 30.

Le 25 Mars 2001, le Juge d'Instruction désignait l'expert en aéronautique, Monsieur Jean BELOTTI, et lui donnait *mission* " de rechercher les causes de l'accident et de faire toutes observations utiles à la manifestation de la vérité".

Le 27 Mars 2001, l'expert réunissait sur les lieux de l'accident les représentants du Bureau d'Enquête Accidents (BEA), du Transportation Safety Board (TSB) canadien ainsi que ceux des constructeurs de l'appareil, des moteurs et des hélices ;

Par la suite il se faisait remettre les pièces de la procédure au fur et à mesure de leur exécution, et aux termes de sa mission, il établissait un rapport regroupant sous forme de *synthèse* l'ensemble des éléments recueillis ;

Il y a lieu de rappeler les circonstances de l'accident, avant d'en rechercher les causes et les responsabilités pouvant en découler ;

## **LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT**

### **L'AVION**

L'appareil accidenté était un Twin-Otter, modèle M C-4-300, équipé de moteurs du constructeur Pratt et Whitney et d'hélices du constructeur Eartzell Propeller Inc.

ne. ce > ç masse maximale au décollage de 5.670 kilogrammes, il



pouvait transporter 20 passagers.

Il avait été construit en 1969 par la Société canadienne De Haviland Aircraft of Canada,

Il avait été mis en service le 07 Octobre 1970 par son premier exploitant et le 16 Octobre 2000 par la Compagnie Air Caraïbes, Son certificat de navigabilité était valable jusqu'au 02 Octobre 2003,

Au jour de l'accident, il totalisait 35.680 heures de vol et 89.331 cycles ou atterrissages et décollages.

L'expert faisait tout particulièrement observer que les hélices tripales qui équipaient l'appareil étaient à pas modifiables et réversibles,

Il exposait qu'en phase d'approche ou lors des manoeuvres au sol, il existait une configuration appelée "mode bêta" qui permettait au pilote de commander directement le pas des hélices au moyen des manettes de puissance.

En "mode bêta", les pas des hélices étaient compris entre les valeurs plus 17 degrés et moins 15 degrés.

Dans la plage comprise entre plus 17 degrés et plus onze degrés, appelée "approche bêta", les hélices étaient tractrices. Cette configuration était autorisée en vol.

Dans la plage comprise entre plus 11 degrés et moins 15 degrés, appelée "inverseur bêta", les hélices agissant alors comme des freins. Cette plage était formellement interdite en vol. Elle n'était autorisée qu'au sol pour ralentir fortement et immobiliser l'appareil. Elle se subdivisait en deux sous-plages différentes, celle du ralenti-sol entre 9 et 0 degré et celle de l'inversion de traction, entre 0 et moins 15 degrés.

Afin d'empêcher, durant le vol, la passage intempestif "en plage inverseur bêta", l'appareil était doté d'un système d'alarme sonore et visuel.

\_\_L'expert relevait également que l'appareil n'était pas équipé d'enregistreurs de bord, plus communément appelés "boîtes noires", destinés à relever, en boucle et pendant 30 minutes, tous les bruits perçus dans le cockpit (moteurs, alarmes, conversations) ainsi que les principaux paramètres de vol (nombre de tours des moteurs, vitesse, altitude, cap, position des gouvernes, etc..).

S'agissant d'un appareil d'une masse au décollage inférieure à 5.700 kilogrammes et dont le certificat de navigabilité était antérieur au 31 décembre 1974, l'arrêté du 05 Novembre 1987 relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien public imposait pas qu'il soit équipé de ces enregistreurs.

Leur absence avait cependant considérablement compliqué la tâche des enquêteurs

## **Sa Maintenance**

L'appareil était exploité par la Société Caraïbienne des Transports Aériens (CAT) dont **les** agréments n'avaient fait l'objet d'aucun avis défavorable lors des audits menés par le Groupement de Sécurité de l'Aviation Civile (GSAC), selon un programme d'entretien approuvé.

L'entretien comprenait un cycle de 48 visites réalisées sur 6.000 heures de vol permettant l'examen complet de l'aéronef.

Les comptes rendus matériels relevés sur les cinq derniers jours mentionnaient un mauvais fonctionnement de la porte de soute arrière. Cependant, une réparation avait été effectuée avant le décollage de Saint-Martin le jour de l'accident,

Les renseignements, tous cohérents, recueillis par l'expert auprès de la **BGTA**, du GSAC, du \$A, ainsi qu'au cours des différentes dépositions, ne mettaient en évidence aucune anomalie relative à la maintenance de l'appareil susceptible d'avoir contribué à l'accident.

## **Sa technique de pilotage :**

Le *Twin-Otter* DHC-6 est un appareil à voilure haute conçu pour décoller et atterrir sur des terrains courts ainsi qu'en zone de relief nécessitant une approche à forte pente.

Il était donc particulièrement adapté au **site** de Saint-Barthélémy.

Cependant, aux dires unanimes des *pilotes qualifiés sur ce type* d'appareil, son pilotage demandait beaucoup plus d'adresse et d'attention que les autres avions.

De conception ancienne, il nécessitait un pilotage "physique", car ses commandes de vol étaient reliées directement aux gouvernes par des câbles, mais également demandait beaucoup d'anticipation dans la manoeuvre d'atterrissage en raison de sa faible vitesse.

L'expert relevait tout particulièrement les témoignages des pilotes qui, après avoir volé sur un autre type d'avion, déclaraient qu'ils refuseraient de revenir sur *Twin-Otte*, tant la spécificité de son pilotage était différente de celle des avions classiques.

Il indiquait que pour un pilote qualifié sur *Twin-Otter* et ayant été amené à faire une qualification sur un autre type d'avion, en cas de réaffectation sur *Twin-Otter*, la reprise en main de l'appareil nécessitait un temps **de** réadaptation assez long, *non* seulement pour perdre les automatismes acquis sur l'autre type d'avion, mais également, et surtout, pour retrouver ceux liés au pilotage spécifique du *Twin-Otter*.



## L'AERODROME de SAINT BARTHELEMY

Il s'agit d'un aérodrome départemental, agréé à usage restreint, ouvert à la circulation aérienne publique diurne, nécessitant une qualification de site pour son usage,

Il est situé entre mer et montagne à environ 800 mètres au nord de l'agglomération de Gustavia.

Sa piste en béton est longue de 640 mètres et large de 15 mètres. Elle présente une légère pente descendante de 2% vers la mer.

La distance d'atterrissage disponible n'est que de 515 mètres.

Elle est utilisée dans les deux sens, soit en pistes 10 et 28 pour les atterrissages.

Les atterrissages et décollages en piste 28 (sens nier-montagne) sont interdits aux avions de transport public de passagers.

L'aérodrome leur est donc uniquement accessible par une approche à très forte pente (12 degrés) sur la piste 10.

Durant cette approche, ils survolent le col de la Tourmente à très basse altitude (moins de 10 mètres). Cette zone est de surcroît sujette à de fortes turbulences.

En raison de la topographie des lieux et de la faible longueur de sa piste, cet aérodrome est classé en catégorie D et est agréé à usage restreint en liste 3 par arrêté du 21 juillet 1972.

Ce règlement dispose qu'il est réservé aux seuls aéronefs de caractéristiques et de performances appropriées et aux pilotes reconnus aptes par un pilote instructeur habilité.

L'aérodrome est équipé d'une tour de contrôle et d'un service Air Flight Information Service (AFIS).

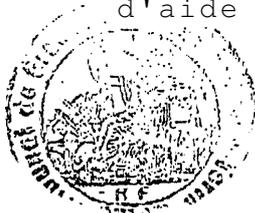
Ce service AFIS est chargé de transmettre les informations de vol, de trafic d'aérodrome et de disponibilité de piste. Il enregistre également les conversations entre la vigie et les avions.

Son enregistreur était en panne depuis 18 mois. Cette panne avait été signalée aux autorités de l'Aviation Civile du RAIZET le 29 Mars 1999.

Le non fonctionnement de cet enregistreur n'avait, selon l'expert, aucun lien direct ou indirect avec l'accident, mais cependant avait privé les enquêteurs d'une source d'information sur les bruits émis pendant les conversations entre les pilotes et la vigie.

L'analyse de ces bruits aurait cependant permis, entre autres informations, de connaître la vitesse de rotation des hélices.

Enfin, l'aérodrome de Saint-Barthélémy n'est pas doté d'aide radio, à la navigation ni d'enregistreur radar des vols.



Le nombre total de mouvements (atterrissages et décollages) s'élevait pour l'année 2001 à environ 30.000.

La pointe horaire maximale est de 36 mouvements. La pointe journalière est de 252 mouvements.

La Compagnie Air Caraïbes effectuait plus de la moitié des mouvements quotidiens.

Sur les dix dernières années, aucun accident de transport public **n'avait été notifié au BEA.**

Quinze accidents s'étaient produits en aviation générale sur la même période, dont un seul mortel.

Aux dires de l'expert, **en** dépit de ces difficultés d'accès, les spécificités de cet aérodrome étaient bien assimilées par les équipages normalement qualifiés sur le site.

### L'ÉQUIPAGE

L'équipage initialement prévu pour assurer les vols des 22, 23 et 24 Mars 2001 était constitué de Messieurs LIARD et M..

Il avait été modifié par le directeur de la compagnie, Monsieur Richard DE., à la demande de Jean-Paul J. qui souhaitait *participer à une rencontre de foot-bail, le samedi soir 24 Mars à Saint-Martin.*

Au jour de l'accident, l'équipage était donc composé du commandant de bord Jean-Paul J. et du copilote Nicolas M..

### Expérience et Capacités des pilotes\_\_:

\*Jean-Paul J. était âgé de 38 ans. Pilote depuis 1987 de la compagnie Air Guadeloupe **devenue** Air Caraïbes il était également coordinateur du *personnel navigant.*

En 1991, il était promu commandant de bord sur Twin-Otter.

Il était titulaire des licences et qualifications suivantes : -*licence pilote professionnel avion n°11189-87, délivrée le 17 Juin 1987, valide jusqu'au 30 Novembre 2001 ;*

-*qualification de vol aux instruments délivrée le 03 Novembre 1987, valide jusqu'au ter juin 2001 ,*

-*qualification de site pour l'atterrissage à Saint-Barthélémy, obtenue en juin 1991 ;*

-*qualification de type DHC-6, obtenue le 28 Novembre 1998, renouvelée le 17 Novembre 2000 et valide jusqu'au 31 Novembre 2001.*

-*qualifications de type Dornier 228 et ATR 42.*



Le dernier contrôle de ses compétences sur TWIN--OTTER DHC-6 avait été effectué le 10 Novembre 2000 par monsieur Richard DE., directeur et pilote instructeur de la CAT, qui soulignait **les** qualités de "bon manoeuvrier" de ce pilote qui connaissait parfaitement le DHC-6.

Sur le plan humain, son directeur le décrivait comme enjoué et très disponible, mais aussi comme très expansif, exubérant et ayant une forte personnalité.

Il totalisait 9 864 heures de vol dont 6 400 en qualité de commandant de bord.

Sur Twin-Otter DHC-6, il avait effectué environ 5 000 heures de vol dont 3 000 en qualité de commandant.

Les 30 derniers jours qui précédaient l'accident, il avait effectué 57 heures de vol, dont 47 sur Dornier et 10 ..seulement sur le DHC-6.

Les 22 et 23 Mars, il avait effectué 18 vols sur le Twin-Otter F-OGES entre Saint-Martin et Saint-Barthélémy, dont 9 atterrissages a Saint-Barthélémy.

L'examen de son carnet **de** vol révélait qu'il avait eu une interruption de vol sur le Twin-Otter du 17 Novembre 2000 au 22 Mars 2001, soit pendant 124 jours, période durant :laquelle- il avait été affecté sur Dornier.

Il était aussi constaté que la veille du 22 mars, premier jour où il avait transporté des passagers sur le Twin-Otter F-OGES, il n'avait pas effectué les vols de requalifications obligatoires après une interruption supérieure à 90 jours,

Ainsi, selon l'expert, le jour de la reprise de ses vols sur DHC--6, le commandant de bord ne remplissait plus les conditions réglementaires d'expérience récente.

Par ailleurs, le 19 Mai 1994, par décision du Conseil-Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC), et suite à des problèmes de santé, -Jean=Paul J. avait fait l'objet d'une restriction de vol qui n'avait pas été levée.

Ainsi, bien que reconnu médicalement apte, Jean-Paul J. exerçait son activité avec une licence qui n'était pas administrativement valide.

\*Nivolas M., le copilote était âgé lui aussi de 38 ans..

Il avait été employé par la CAT, en raison de sa double qualité de pilote et de mécanicien, pour un contrat à durée déterminée du 20 Décembre 2000 au 20 Janvier 2001 qui avait été renouvelé jusqu'au 31 Mars 2001,

Le 1er Avril 2001, il devait être embauché par la compagnie CORSAIR en qualité de mécanicien navigant sur Boeing 747.

Il était titulaire des licences et qualifications suivantes : -  
licence de mécanicien navigant non valide depuis le 31 Décembre 2000,  
-licence de *pilote professionnel avion* délivrée le 11 Mars 1999, valide jusqu'au 31 Décembre 2001,  
qualification de vol aux instruments (1FR sur avion multimoteurs, obtenue le 09 Septembre 1999, valide jusqu'au 24 Mars 2001.  
-qualification de type DHC-6, obtenue le 21 Décembre 2000, valide jusqu'au 31 Décembre 2001,  
-adaptation en ligne effectuée la semaine précédant l'accident. A cette occasion, plusieurs atterrissages et décollages à Saint-Barthélémy avaient été réalisés par son instructeur.

Officier mécanicien navigant de formation, il totalisait dans cette spécialité environ 4 000 heures de vol réalisées sur "Pransail", dans l'armée de l'air et sur "Boeing 727" en transport aérien civil.

En qualité de pilote, il ne comptait que 670 heures de vol.

Le 22 Mars 2001, date de son premier vol en ligne, il ne totalisait que 16 heures 40 de vol sur Twin-Otter, effectuées pour ses qualifications de type et d'adaptation en ligne.

Au jour de l'accident, il n'avait effectué que 06 heures 40 d'heures sur DHC-6 avec le commandant J..

En effet, Richard DE., directeur de la Compagnie mais également pilote instructeur, ne l'avait qualifié pilote sur Twin-Otter que la semaine précédant l'accident.

Il le considérait d'un niveau moyen en matière de pilotage mais l'avait néanmoins jugé apte aux fonctions d'officier pilote de ligne.

Les 22 et 23 Mars 2001, Nicolas M. avait effectué 18 vols sur le -  
*Twin-Otter F-OGES* entre Saint--Martin et Saint-Barthélémy.

Le 24 Mars 2001, jour de l'accident, il avait effectué 08 vols sur le même appareil entre Saint-Martin et Saint-Barthé:émy.

Les qualité de Nicolas M., motivation, persévérance, passion pour le métier, compétence certaine sur le plan technique, étaient reconnues.

### Qualification de site de l' équipage

L'atterrissage à *Saint-Barthélémy* ne requiert une qualification de site que pour les commandants de bord.

A la CAT, cette qualification était délivrée, par un pilote instructeur agréé de la compagnie, aux seuls pilotes pouvant justifier d'un minimum de 2 000 heures de vol.

Le manuel d'exploitation de la compagnie précisait que la qualification de site effectuée sur DUC-6 était valable sur •Dornier 228 et vice versa.

Jean-Paul J. était titulaire de la qualification de site pour Saint-Barthélémy.

### LA COMPAGNIE AERXENNE

A la date des faits, sous le nom commercial "Air Caraïbes" étaient exploitées deux sociétés.

a)-La S.A. Caribéenne des transports Aériens- Air Caraïbes, qui résultait de la *fusion des compagnies Air Caraïbes, Air Guadeloupe, Air Saint-Barthélémy et Air Saint-Martin.*

Son siège social était à l'aéroport de Raizet, aux Abymes en GUADELOUPE.

Les spécifications opérationnelles associées à son certificat de transporteur aérien avaient été mises à jour le 15 Mars 2001 pour l'exploitation en transport de passagers de 02 appareils Embraer EMB 145, de 03 ATR 72, de 03 ATR 42 et d'un Lornier 228. Ce certificat était valide au jour de l'accident.

L'entreprise était titulaire des homologations "Type Rating Training Organisation" (TRTO), organisme de formation agréé pour les qualifications de type, délivré par la Direction Générale de l'Aviation (DGAC),

**Elle** employait environ 400 personnes, dont 45 personnels -- navigants techniques et 35 personnels navigants commerciaux.

b)-La S.A. Caraïbes Air Transport -(CAT)

Son siège social était à Morne Vergain, aux Abymes en **GUADELOUPE,**

Son certificat de transporteur aérien avait été délivré le 02 Juin 1995. Il était valable le jour de l'accident

Les spécifications opérationnelles avaient été mises à jour le 16 Octobre 2000 pour l'exploitation en transport de passagers et de fret de 06 appareils Cessna 208 B, de 08 appareils Dornier 228

d'un Twin-Otter, le F\_0GES.



### LA FORMATION ET LE CONTROLE DES PILOTES :

La préparation à la qualification de type Twin-Otter DHC 6 était dispensée par Air Caraïbes dans le cadre de son homologation TRTO

Elle comprenait :

-28 heures de formation théorique,  
-08 heures et 25 minutes de formation en vol, incluant 20 "posés-décollés", 15 décollages et 15 atterrissages complets.  
Le programme n'imposait pas d'atterrissage à Saint-Barthélémy,

Cependant, les pilotes amenés à se poser sur cet aérodrome recevaient systématiquement un entraînement spécifique préalable sur le site.

Le suivi des diverses qualifications des équipages était assuré par le directeur de la compagnie, Richard DEGRYSI: et par sa secrétaire, Nadège PAMPHILE.

### LE DEROULEMENT DU VOL ET SON CONTEXTE :

Au départ de l'aéroport de Juliana, les 17 passagers des vols 1501 et 1601 avaient été regroupés sur le même appareil en raison d'un retard à l'arrivée d'un vol Air France.

L'avion avait décollé à 16 heures, avec une heure de retard sur le vol prévu. Le commandant de bord était le pilote en fonction.

Les conditions météorologiques étaient celles habituelles. Leur possible contribution à la survenance de l'accident était totalement écartée.

La croisière avait été réalisée à environ 1.500 pieds sur une distance de 19 miles marins.

L'équipage avait quitté la fréquence de Saint-Martin/Juliana alors qu'il passait par le travers de l'île-Fourchue,--point d'entrée du circuit d'aérodrome situé à 03 milles marins au nord ouest de l'île de Saint-Barthélémy.

Quelques secondes plus tard, à 16 heures 15, il annonçait, sur la fréquence Saint-Barthélémy Information, qu'il passait le point de report "Pain de sucre" pour une durée finale en piste 10. C'était sa dernière communication.

Alors que l'avion abordait la courte finale avant la col de la Tourmente, plusieurs personnes, dont l'agent AFIS, l'avaient vu se mettre en virage à gauche, à grande inclinaison, puis piquer vers le sol où il s'était écrasé.

De nombreuses personnes qui se trouvaient aux environs de l'aérodrome, sur terre ou en mer, avaient pu voir et entendre l'avion avant l'accident.



Parmi ces témoins, des professionnels de l'aviation civile avaient décrit les positions et les mouvements de l'appareil avec suffisamment de précisions pour permettre de reconstituer la phase terminale du vol.

Ainsi, après une *approche qui avait semblé à la majorité des témoins plus basse que celles habituelles*, tous avaient remarqué l'avion "en assiette à cabrer", partir en virage à gauche, puis piquer, avec un fort bruit de moteur.

. Pour l'agent AFIS en fonction à la tour de contrôle, tout paraissait normal à bord lors du dernier contact par radio lorsque l'appareil. était au passage du point de report du "Pain de sucre".

Quelques instants plus tard, lorsqu'il avait regardé en *direction du col de la Tourmente*, l'avion était en virage sur la gauche, "ventre visible", sur une trajectoire plus basse que celle habituellement suivie par les Twin-, Otters.

Il avait alors immédiatement alerté les services de secours.

Ce vol était la huitième étape de la journée qu'effectuait l'équipage entre les deux îles.

Il avait une heure de retard et le *commandant* de bord avait des contraintes horaires à la fois professionnelles et personnelles. En effet, après cette ultime rotation, il devait convoier seul l'appareil sur l'aérodrome de Saint-Martin-Grand Case, puis *participer à un match* de foot-ball.

Un incident lié à la fermeture de la porte de soute au départ l'avait agacé, selon les témoignages des mécaniciens de Saint-Martin.

Outre le fait que cette ultime étape paraissait avoir été *marquée par la pression de l'horaire et du stress*, mais aussi par la *fatigue de l'équipage*, l'expert faisait observer que la caractère répétitif de ces vols et le fait de toujours atterrir sur les mêmes aéroports pouvaient aussi favoriser, à l'insu des pilotes, certaines dérives routinières préjudiciables à la sécurité.

---

## LES CAUSES DE L'ACCIDENT

---

### LES CONSTATATIONS EFFECTUEES SUR LES LIEUX DEL' ACCIDENT

L'accident s'est produit au nord-ouest, de l'aérodrome de Saint-Larthélémy, sur le versant ouest du col de la tourmente,, à environ 600 mètres du seuil de piste.

L'épave était répartie sur environ 900 mètres carrés, .

` Les corps des victimes étaient tous regroupés à l'avant **de l'épave**

La découpe faite par l'appareil dans la *végétation permettait* de déterminer qu'il avait percuté le sol sous un angle de 60 degrés et que ses hélices *tournaient lors de l'impact*.

Le fuselage, ramassé dans la zone de 05 mètres de diamètre, était complètement détruit par le choc et l'incendie.

De part et autre, et séparés du fuselage, se trouvaient les ailes et l'empennage arrière, peu affectés par l'incendie, mais très déformés.

Il n'était pas constaté de traces d'impacts d'oiseaux sur ces structures.

Les deux moteurs détachés. de leurs nacelles, avaient subi d'importantes *contraintes*. Leur examen visuel permettait d'établir qu'ils délivraient une puissance importante à l'impact.

La déformation des hélices confirmait les indications de puissance de façon sensiblement symétrique. Elles ne *présentaient* pas non plus d'impact d'oiseau.

Le panneau des instruments moteurs était très dégradé à la fois par le choc et par le feu. Les seuls indices exploitables *concernaient les 02* indicateurs des générateurs de gaz (turbines) et l'indicateur de régime de l'hélice gauche, bloqués en position maximum au-delà de 100%.

Le bloc des manettes de commandes des moteurs était enfoui dans le sol et très endommagé.

Il n'apparaissait aucune anomalie quant à la continuité des commandes de vol et des liaisons mécaniques.

La porte de soute était retrouvée dans l'épave, encore reliée à la structure par ses charnières.

Aucun prélèvement de carburant ou de lubrifiant *n'avait pu être* réalisé en raison de l'état de l'épave.

Deux caméras vidéo étaient retrouvés sur le site.

#### **LES INVESTIGATIONS TECHNIQUES ET LES EXPERTISES :**

Les travaux d'expertise étaient réalisés par le Centre d'Essai des Propulseurs (CEPR) de Saclay, en présence d'un expert judiciaire et en collaboration avec le Bureau d'Enquête Accidents-(BEA), le Transportation Safety Board (TSB) canadien et les représentants des constructeurs Pratt et whitney, liartzell et Bombardier.

Les résultats présentés à l'expert conduisaient aux constatations suivantes :

-lors de l'impact au sol, les deux turbopropulseurs fonctionnaient correctement et développaient des puissances importantes et quasi triques et leurs composants internes ne présentaient aucun e d'endommagement antérieur à l'accident qui aurait pu nuire à r'a



un fonctionnement normal en vol ;

-la similitude des déformations et cassures constatées aux extrémités des pales des hélices confirmait également leur fonctionnement symétrique ;

-le bloc des manettes en cabine (puissance, hélices et carburant), très déformé et endommagé par l'impact et l'incendie, ne présentait aucune *indication* permettant de préciser le positionnement ou le réglage des commandes. Leur examen établissait cependant qu'aucune anomalie n'affectait les cinématiques ou les câbles des commandes.

-les cadrans des indicateurs de paramètres moteurs ne présentaient pas de marque exploitable *permettant* de déterminer les valeurs qui étaient affichées au moment de l'accident.

Connaissance prise de ces constats et conformément à tous les autres avis exprimés, l'expert se disait fondé à conclure que les matériels examinés ne révélaient aucun dysfonctionnement de la structure de l'appareil ou de son ensemble propulsif susceptible d'avoir une cause dans la survenance de l'accident.

Les expertises diligentées ont permis de conclure qu'au moment de l'accident le commandant de bord ne se *trouvait pas en état* d'imprégnation alcoolique ;

Lors de l'examen de l'épave sur le site de l'accident, deux caméscopes avaient été retrouvés. L'un, trop abîmé par le choc et par l'incendie n'avait pu être exploité. L'autre, moiras détérioré contenait une bande vidéo partiellement exploitable.

La partie saine de cette bande *montrait* le film réalisé par un des passagers à travers un hublot, du côté gauche de l'avion avec vue sur l'hélice, dans les *instants* qui précédaient l'accident.

L'exploitation de ce film permettait ainsi de positionner l'avion sur la trajectoire qui le conduisait à l'aérodrome de Saint-Barthélémy.

Elle confirmait que les moteurs fonctionnaient normalement, que le régime des hélices correspondait au passage "en plein petit *pas*", *configuration normale* de la phase d'approche, et que l'avion était plutôt à droite de l'axe et dans la tranche basse de l'altitude habituelle.

Un *témoin ayant déclaré avoir* vu la porte de la soute tomber de l'avion, des recherches avaient été entreprises et avaient démontré que la porte de soute ne s'était pas détachée.

Au surplus, et selon l'avis de l'expert, l'ouverture ou la perte en vol de *cette porte aurait été de nul effet* sur l'appareil.  
Le carnet de route du Twin-Otter F-OGES et le carnet de vols de 'Jean-Paul J. étaient retrouvés en partie calcinés mais



exploitables. Leur examen révélait que le commandant de bord n'avait pas effectué les vols réglementaires exigés dans le cadre de son "adaptation **en ligne**".

### **LES CONCLUSIONS A TIRER DES INVESTIGATIONS**

Tous les faits recueillis confirment que la perte de contrôle de l'appareil est survenue brusquement, juste avant le passage du col de la tourmente, les points communs des observations consistant à

- \*une assiette à cabrer et un virage à gauche dont l'inclinaison s'accroît jusqu'à des valeurs proches de 90°, suivis d'un piqué de l'avion,
- \*un fort bruit du moteur,

Au vu de ces constatations le Bureau d'Enquête Accidents-(DEA) s'est attaché à identifier les hypothèses possibles de déclenchement de **l'évènement**, à étudier les scénarios en résultant et à vérifier leur conformité à l'ensemble des faits établis par l'enquête ;

Il a écarté de manière formelle les hypothèses liées à un facteur extérieur à l'équipage, tels :

- \*l'intervention intempestive d'un passager,
- \*l'existence de turbulences particulières,
- \*le heurt d'un oiseau,
- \*la perte d'un élément de structure de l'appareil,
- \*le dysfonctionnement d'un moteur, d'une gouverne ou d'une commande de vol,
- \*une masse ou un centrage hors norme de l'appareil,

Le Bureau d'Enquête Accidents -(BEA)- a envisagé diverses autres hypothèses, pour n'en retenir que quatre ;

Ses observations sont les suivantes

**: "Action involontaire de l'équipage**

Perte de contrôle Par décrochage

Le commandant de bord peut avoir laissé la vitesse de l'avion décroître, notablement sous la vitesse d'approche, le copilote ne s'en apercevant pas ou hésitant à intervenir (cf.2.1.3.). La diminution excessive de la vitesse air ou la rencontre d'une turbulence ou d'une rafale aurait alors entraîné **le** décrochage. Dans cette hypothèse, le bruit entendu par les témoins correspondrait à une tentative infructueuse de sortie du décrochage par augmentation de la puissance.

Cette hypothèse, bien que peu probable, ne peut être formellement exclue, l'absence d'enregistreur de paramètres de vol et d'enregistrement radar n'ayant pas permis de déterminer la vitesse air de l'avion pendant la phase d'approche.



## Incapacité soudaine en, vol

Les autopsies n'ont révélé aucun élément médical susceptible d'être en rapport avec l'accident. Cependant une défaillance soudaine et brutale que l'autopsie ne permettrait pas d'identifier ne peut être écartée, tout en excluant qu'elle ait touché simultanément les deux pilotes. Dans ce cas, elle serait survenue au moment le plus critique du vol, ne permettant pas à l'autre membre d'équipage de réagir.

Cette hypothèse ne peut en conséquence être formellement exclue, en particulier si elle concerne le pilote en fonction. Il convient de noter que, dans ce cas également, un enregistreur de bord aurait vraisemblablement permis de statuer sur cette hypothèse avec certitude.

### Passage par inadvertance des hélices en plage inverseur bêta

La conception de l'ergonomie des manettes de puissance évite au pilote de passer par inadvertance dans la plage inverseur bêta, puisqu'il faut réaliser pour cela un geste très différent du simple déplacement du bras ou de la main.

Cette hypothèse est donc exclue.

### **Action volontaire de l'équipage :**

Une action volontaire, c'est-à-dire liée à une intention bien précise de la personne qui l'entreprend, peut s'inscrire dans le contexte d'utilisation normale ou correspondre à un écart par rapport aux procédures standardisées d'utilisation de l'avion ou à celles de l'exploitant.

### **Action-volontaire correspondant à une manoeuvre normale\_**

Des corrections de trajectoire de faible amplitude telles qu'elles sont normalement réalisées en approche finale ne peuvent expliquer la perte de contrôle de l'avion. Il convient donc d'envisager une manoeuvre d'une amplitude substantielle.

### **Approche interrompue en courte finale**

L'avion étant en courte finale, près du col, le commandant de bord peut avoir décidé une interruption de l'approche, ce qui expliquerait l'augmentation entendue du bruit du moteur, et aurait perdu le contrôle de l'avion au cours de la manoeuvre. Faute de connaître les paramètres de vol à ce moment, il est impossible de privilégier un mode de perte de contrôle dans une phase dynamique de cette nature, mais cette hypothèse générale serait compatible avec les attitudes décrites. Ainsi, par exemple, une prise d'assiette excessive à cabrer alors que la vitesse de l'avion est

faible, associée à une rafale de vent, aurait pu entraîner un décrochage dissymétrique. Ou encore, peut être envisagé à titre d'illustration un positionnement dissymétrique des manettes d'hélice vers le plein petit pas qui n'aurait pas été détecté et qui aurait provoqué une dissymétrie de traction, au point d'amener la perte de contrôle.

L'hypothèse d'une perte de contrôle au cours d'une approche ne peut donc être exclue. Sa probabilité est toutefois faible en l'absence d'anomalie de l'avion, la remise de gaz étant une manoeuvre normale en exploitation, à laquelle les équipages sont préparés et pour laquelle ils sont entraînés.

### **Action volontaire correspondant à une manoeuvre non prévue**

#### Utilisation des hélices en plage inverseur bêta

Dans cette hypothèse, le pilote aurait amené les hélices dans la plage de fonctionnement inverseur bêta dans l'intention de perdre de l'énergie pour corriger la vitesse, rattraper le plan de descente ou raccourcir au maximum l'atterrissage. En effet, l'hélice agit alors comme un frein puissant.

Il se peut qu'à ce moment une dissymétrie soit née, mais elle aurait été de relativement faible amplitude compte tenu de la faible traction installée en approche et aurait pu être détectée et vraisemblablement contrée rapidement. En revanche, à la suite de l'entrée en plage inverseur bêta, l'avion peut avoir eu un comportement indésirable (alarme de décrochage, buffeting, etc...) ou avoir atteint la vitesse recherchée, l'effet désiré étant obtenu. Dans un cas comme dans l'autre, il convient à ce moment de ressortir de la plage inverseur bêta. C'est alors que le pilote aurait repoussé énergiquement les manettes vers leur plage d'utilisation normale en augmentant la puissance, ce qui pliquerait le changement du bruit---du--moteur--Une dissymétrie dans le mouvement des manettes de puissance eu dans le fonctionnement du mécanisme des hélices, voire dans la position des manettes d'hélice, aurait alors conduit à une dissymétrie entre les moteurs d'une ampleur telle qu'elle aurait provoqué un départ en lacet violent, induisant un fort roulis par la gauche, associé éventuellement au décrochage de l'aile gauche, puis le départ à piquer, le pilote ne parvenant pas à reprendre le contrôle de l'avion, à la fois trop lent et trop près de sol à ce moment.

Cette hypothèse, qui correspond à une pratique dont l'existence est connue et **les** conséquences potentielles bien identifiées, paraît confortée par la déclaration faite le matin même par le commandant de bord.

## A<sup>P</sup>proche réalisée par le copilote

A l'instar du décollage de Saint-Barthélémy réalisé la veille, le commandant de bord aurait autorisé son copilote à réaliser l'approche sur Saint-Barthélémy, sans pour autant se charger des communications avec la tour. Dans ce cas, il y a tout lieu de penser qu'il aurait exercé une vigilance renforcée sur son copilote.

L'apparition d'une importante dissymétrie entre les manettes de puissance, envisagée puisque leur *manipulation* par le pilote en place droite n'est pas aisée sur le plan ergonomique, ou le décrochage par diminution excessive de vitesse auraient toutes deux logiquement été détectées et récupérées par le commandant de bord.

Ce n'est que dans le cas d'une remise des gaz, avec ce qu'elle implique comme rapidité d'*exécution* et *ampleur* de l'*action* sur les manettes de puissance, qu'une maladresse du copilote aurait pu échapper à la *vigilance* du commandant de bord. Mais-ce scénario implique qu'il ait non seulement confié l'approche au copilote, mais qu'il lui ait aussi laissé faire la remise de gaz.

Le cumul de faits très peu probables amène à écarter cette hypothèse, mais il convient de noter que, dans ce cas, un enregistreur de bord aurait vraisemblablement permis à lui seul de l'éliminer ou de la confirmer avec certitude.

& & &

En résumé, parmi les différentes hypothèses qui ont été analysées, quatre seulement peuvent être retenues ; deux résultant d'actions involontaires de l'équipage - incapacité soudaine d'un membre d'équipage ou décrochage par diminution excessive de la vitesse - et deux actions volontaires de sa part -- perte de contrôle au cours d'une remise des gaz ou utilisation en vol de la plage inverseur bêta - avec toutefois des probabilités nettement différentes.

Des quatre hypothèses- retenues-, les trois *premières* n'ont qu'une faible probabilité. C'est l'hypothèse d'un passage *volontaire* des hélices dans la plage inverseur bêta qui apparaît la plus probable."

Après avoir pris connaissance **des** avis exprimés par la BGTA, par le BEA, ainsi que des nombreux témoignages recueillis, l'expert concluait sans équivoque que le facteur déterminant de la *survenance* de l'*accident* ne pouvait être qu'un passage *volontaire* du pilote en "plage inverseur bêta".

Il rappelait auparavant **quelques** notions d'aérodynamique essentielles portant sur les points suivants s

-le Twin-Otter, contrairement aux avions classiques, a une assiette négative en approche,

-la pente en approche à l'aéroport de Saint-Barthélémy est supérieure à celle des approches classiques,

- lorsque l'avion se trouve en virage incliné, il décroche, car



la marge de sécurité a été absorbée par l'augmentation du facteur de charge,

-lorsqu'il existe une dissymétrie entre les deux moteurs, il en résulte un "dérapage" qui contribue à accélérer le déclenchement du décrochage.

Tous éléments pris en compte et après avoir fait procéder à un vol de reconstitution sur un appareil identique piloté par deux pilotes instructeurs, l'expert expliquait le déroulement du vol ainsi qu'il suit

"En phase d'approche finale, le commandant de bord était volontairement passé en mode inverseur bêta.

Cette manoeuvre avait provoqué une importante dissymétrie, l'hélice gauche freinant beaucoup plus que la droite.

Le mouvement de lacet qui en résultait avait augmenté la portance de l'aile droite et fait incliner l'avion sur la gauche.

Le commandant de bord, surpris par cette brusque réaction incontrôlable avec les gouvernes de direction, avait remis fortement les gaz.

L'hélice *droite*, alors moins engagée en "mode inverseur bêta" était repassée en mode traction avant celle de gauche provoquant une brutale inclinaison de l'appareil sur sa gauche.

L'avion s'était alors trouvé en configuration de décrochage à très faible altitude.

Sa chute quasi verticale était survenue avant même que le *pilote n'ait eu le réflexe de tenter* de reprendre de la vitesse en plongeant vers *la mer*."

Les *conclusions* de l'expert étaient également confirmées par **les** nombreux témoignages des techniciens de la compagnie et de pilotes qualifiés sur Twin-Otter, qui tous, évoquaient le passage de l'appareil en "plage inverseur bêta"

Parmi ces témoignages étaient particulièrement retenus ceux :

trouvé, le matin du jour de l'accident, en compagnie du commandant J. qui lui avait dit ne pas "retrouver ses marques avec l'appareil pour les approches et les atterrissages à Saint-Barthélémy".

\*de Roger HODGE, pilote de la compagnie "*Winnair* " " à qui le commandant J. avait dit qu'il "ne retrouvait pas ses marques et essayait quelque chose, voulant parler du pilotage de l'appareil".

\*de Fred MALIAPIN, mécanicien de la *compagnie Air Caraïbes*, qui avait voyagé **le** matin du jour de l'accident à bord du F-OGES piloté par le commandant J.. Il avait trouvé l'atterrissage **assez** dur à Saint-Barthélémy et en avait fait la ;remarque au commandant. Celui-ci lui avait répondu qu'il n'avait pas retrouvé "le feeling" qu'il avait auparavant avec cet avion. Il avait té que par le passé, il utilisait le mode "bêta" en approche e ralentir et qu'il allait essayer cette manoeuvre pour les ives rotations.



\*de José OCTAVILLE, responsable de l'entretien à Air Caraïbes, qui déclarait que la "plage bêta", bien qu'interdite en vol par le constructeur en raison du risque de passer en "mode reverse", était utilisé par certains pilotes pour plaquer l'avion au sol après l'arrondi.

\*de Eric WARGNIER, commandant de bord sur DHC-6 qui indiquait que l'un des problèmes de cet appareil résidait dans le fait que, pour suivre des plans d'approche forts, du type de celui de l'aérodrome de Saint-Barthélémy, les pilotes étaient rapidement en butée de manche avant, même quand la puissance était complètement réduite. C'était, selon lui, la raison pour laquelle certains utilisaient "la plage bêta" au cours de l'approche. Il ajoutait crue si les manettes de puissance étaient tirées par erreur au-delà de la plage bêta, les hélices passaient "en mode reverse" de façon plus ou moins symétriques, avec le risque de provoquer une perte de contrôle de l'appareil.

\*de William DILANT, pilote retraité d'Air Caraïbes totalisant 10 000 heures de vol sur Twin--Otter, qui faisait observer que les pilotes, lui compris, utilisaient parfois le mode bêta pour maintenir la vitesse et le plan de descente au coure: des phases d'approche, notamment à Saint-Barthélémy en raison des turbulences consécutives au relief.

\*de william HOUELCHE et de Eugène DUZANT, pilotes Twis-Otter, qui indiquaient que certains pilotes utilisaient le "bête" dans sa phase "reverse" pour perdre rapidement de l'altitude.

\*du directeur de la CAT, Richard DE., qui, dès sa première audition par les enquêteurs, avait évoqué une suspicion du passage en mode bêta par le commandant de bord, et, réentendu en fin d'information, déclarait que tous les pilotes utilisaient "le bêta à l'arrondi" pour casser la vitesse et se poser rapidement et que certains autres l'employaient exceptionnellement en phase d'approche.

Il résulte donc des investigations et expertises que les hypothèses pouvant expliquer l'accident s'avèrent toutes -impossibles-ou--particulièrement improbables-, à l'exception de celle du passage en mode inverseur bêta,

Contrairement à ce qui a pu être soutenu, cette conclusion est étayée par une argumentation technique et ne procèdes pas d'un a-priori ;

Aux explications techniques s'ajoutent en outre les témoignages ci-dessus rapportés dont il ressort que le commandant de bord avait déjà fait usage du mode inverseur bêta, et avait l'intention de recommencer ;

Cette manoeuvre est strictement interdite en vol et cette interdiction était formellement rappelée dans le manuel de vol du DHC édité par le constructeur qui indiquait que le passage en mode inverseur bêta au cours du vol a pour effet immédiat une perte significative de vitesse et de portance et conduit au décrochage ;

.Son utilisation a manifestement conduit à l'accident ;



## SUR LES RESPONSABILITES

Jean-Paul J. est décédé , de sorte que sa responsabilité ne peut être recherchée

La responsabilité de Richard DE. et de la société AIR CARAIBES est recherchée, motif pris de ce que l'information a établi que d'autres facteurs avaient indirectement contribué à l'accident ;

Aux termes des dispositions de l'article 121-3 du Code Pénal

*« Il n 'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*

*Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.*

*Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que de pouvoir et des moyens dont il disposait*

*Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes **physiques** qui n 'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n 'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter sont responsables pénalement s'ils est établi qu 'elles ont , soit violé de façon manifestement délibérée une obligation pénale de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité.... »*

Aux termes des dispositions de l'article 121-2 du Code Pénal :

*« Les personnes morales, à l'exclusion de l'état, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par **leurs** organes ou représentants.*



*La responsabilité pénale des personnes morales n 'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits, sous réserve des dispositions de quatrième alinéa de l'article 121-3. »*

En l'espèce il est reproché, tant à Richard DE. qu'à la société AIR CARAIBES d'avoir créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du crash arien en n'ayant pas pris les mesures qui auraient permis de l'éviter, à savoir :

- ❖ D'avoir violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, en ayant affecté sur le vol F-ODES en qualité de commandant de bord Jean-Paul J. bien que sachant que ce pilote rte remplissait pas les conditions réglementaires à l'exercice de ses fonctions,- telles qu'exigées par l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public
- ❖ D'avoir commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer en ayant formé un équipage formé d'un commandant de bord et d'un copilote dont la somme des expériences et la mauvaise entente ne garantissaient pas suffisamment la sécurité des vols de transports publics de passagers

Il convient donc de rechercher, dans un premier temps si Richard I)EGRYSE, personne physique doit être considéré comme auteur indirect du dommage, et dans l'affirmative, si, cette infraction a été commise pour le compte de la société AIR CARAIBES, personne morale, par son organe ou son représentant ;

#### **Sur la responsabilité de Richard DE.**

Aux termes des dispositions de l'alinéa 4 de l'article 121-3 du Code Pénal, dans sa rédaction issue de la loi du 14 juillet 2000

- .+ Sont auteurs indirects du dommage les personnes physiques qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter
- ❖ La responsabilité pénale des personnes physiques, auteurs indirects d'un dommage n'est établie que s'il est établi, soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité que l'intéressé ne pouvait ignorer ;



En l'espèce il est reproché à Richard DE., tant une faute délibérée qu'une faute caractérisée et il y a lieu de rechercher si elles sont établies ;

La fauté délibérée correspond à la violation, en pleine connaissance de cause, d'une obligation précise de prudence ou de sécurité définie dans un texte de nature législative ou réglementaire effectivement en vigueur ;

Dans les cas d'espèce il est reproché à Richard DE. d'avoir affecté Jean-Paul J. en qualité de commandant de bord de l'avion, alors qu'il ne remplissait pas les conditions réglementaires édictées par l'arrêté du 12 mai 1997 ;

Cet arrêté est relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par les entreprises de *transport aérien public*, dénommées « exploitant » ;

Il lui est annexé un document OPS 1 ;  
Aux termes des dispositions de l'OPS 1-1970 :

« **Expérience récente**

(a) **l'exploitant doit s'assurer que :**

- (1) **Commandant de bord- un pilote ne peut exercer en tant que commandant de bord que s'il n'a effectué dans les 90 jours qui précèdent au moins trois décollages et trois atterrissages à bord d'un avion du même type ou sur un simulateur du type d'avion sur lequel il exerce, qualifié et approuvé à cet effet, jet, conformément aux dispositions de l'arrêté du 16 juillet 1998 relatif aux qualifications des simulateurs de vol avion ;**
- (2).....Copilote-
- (3) **Mécanicien navigant ou ingénieur navigant de l'aviation civile...**

(b) la période de 90 jours mentionnée aux sous paragraphes (a) (1), (2) et (3) peut être étendue à 90 jours maximum pour **un** membre d'équipage de **conduite** volant en ligne **sous supervision** d'un **instructeur l'examineur** de qualification de type, Pour des périodes au-delà de 120 jours, l'exigence d'expérience récente est satisfaite par **un** vol d'entraînement ou l'utilisation d'un simulateur de vol approuvé. »

En l'espèce il est constant que le commandant de bord Jean-Paul J. avait été affecté par sa compagnie sur un appareil Dornier du 17 novembre 2000 au 22 .



mars 2001, et qu'il a repris ses vols sur le Twin-Otter F-OGES dès le matin du 22 mars 2001 ;

Il en résulte qu'il y a eu interruption de vol sur le Twin-Otter F-OGES pendant 124 jours ;

II est dans ces conditions reproché à Richard DE. d'avoir affecté Jean-Paul J. sur le Twin-Otter F-OGES alors qu'il ne remplissait pas les conditions d'expérience récente ;

Il est à ce titre retenu dans l'ordonnance de renvoi que :

- ;• Jean-Paul J. n' avait pas effectué les trois décollages et atterrissages requis préalablement à la remise en ligne sur un vol de passagers
- ❖ Tant le B.E.A que l'expert ont en outre considéré que ces vols auraient dû être effectués sous le contrôle d'un instructeur

Richard DE. considère quant à lui qu'il suffisait que Jean-Paul J. effectue seul trois décollages et trois atterrissages et que, dès lors qu'il avait lui donné instruction de le faire, il a satisfait à ses obligations légales ou réglementaires ;

H a fait témoigner à la barre un expert honoraire qui a affirmé que selon la direction générale de l'aviation civile(DGAC) , il n'était nul besoin d'un instructeur , et ce , en contradiction avec l'avis du BEA et de l'expert , le BEA précisant à cet égard dans sein rapport que la rédaction de l' OPS 1-1970 étant confuse il a consulté la DGAC , laquelle lui a indiqué « qu 'il convenait de comprendre que la condition du (a) était remplacée par d'autres conditions lorsque la durée de l'interruption dépassait quatre-vingt dix jours» ;

En tout état de cause, c'est au tribunal qu'il appartient d'apprécier comment interpréter l'OPS 1-1970 et les obligations qui en résultent pour l'exploitant ou son représentant ;

De la rédaction du texte il résulte que :

- .+ Un commandant de bord ne peut exercer s'il n'a pas effectué trois décollages et trois atterrissages dans les 90 jours qui précèdent:

+:• Cette période de 90 jours peut être portée à 120 jours, mais pour les seuls membres d'équipage de conduite volant en ligne sous supervision d'un



instructeur/examineur, ce qui n'est manifestement pas le cas d'espèce puisque Jean-Paul J. était commandant de bord et ne volait pas sous supervision

- ❖ Au-delà de 120 jours il y a lieu d'effectuer un vol d'entraînement ou d'utiliser un simulateur de vol

Il est donc incontestable que compte tenu de son interruption de vol sur Twin-Otter F-OGES pendant plus de 120 jours Jean-Paul J. devait accomplir un vol entraînement (la compagnie aérienne ne disposant pas de simulateur de vol) ;

Des discussions se sont instaurées à la barre du tribunal pour définir ce qu'il fallait entendre par vol entraînement :

Les parties civiles se sont référées à l'OPS 1-1.965 aux termes duqu&

*« Les entraînements périodiques sont dispensés par les personnels*

*ci-après : entraînements sur avion/simulateur de vol*

*Pour les pilotes : par un instructeur de qualification de type ou selon le cas un instructeur de qualification de classe »*

Richard DE. considère quant à lui que le texte ci-dessus ne concerne que les entraînements et contrôles périodiques et n'a pas vocation à n'appliquer s'agissant de l'expérience récente, le commandant de bord pouvant dans cette hypothèse effectuer seul le vol entraînement ;

La défense ne produit aucun document portant une autre définition du vol entraînement que celle reproduite ci-dessus ;

Surtout le simple bon sens permet d'affirmer qu'au-delà de la période de 120 jours, les conditions de reprise de vol sur un appareil sont plus exigeantes que pour la période inférieure ;

II serait dès lors tout à fait incohérent de prétendre qu'au-delà de 120 jours le commandant de bord peut effectuer un seul vol, sans aucun contrôle, alors que dans une période inférieure ou égale à 90 jours, trois décollage.; et trois atterrissages, donc trois vols sont exigés ;



Au vu des explications qui précèdent, il ne peut être sérieusement contesté que pour remplir les conditions d'expérience récente Jean-Paul J. eût du effectuer un vol entraînant avec un instructeur ;

A titre superfétatoire, à supposer même que la condition d'expérience récente ait pu être satisfaite par l'accomplissement de trois décollages et trois atterrissages, Richard DE. ne peut prétendre avoir satisfait à cette exigence en se contentant de demander à Jean-Paul J. de les effectuer et en ne procédant à aucun contrôle de l'exécution de son ordre ;

Il est donc parfaitement établi que Richard DE. a affecté Jean-Paul J. en qualité de commandant de bord, alors que celui-ci ne remplissait pas les conditions d'expérience récente ;

Cette condition d'expérience récente a pour but d'assurer la sécurité puisqu'elle écarte du commandement de bord une personne ayant perdu l'habitude d'un certain type d'appareil et elle résulte d'un texte de nature législative et réglementaire en vigueur ;

La violation de l'arrêté du 12 mai 1997 était manifestement délibérée, puisqu'il résulte des auditions recueillies au cours de l'enquête et de l'instruction que Richard DE. avait conscience de ce que Jean-Paul J. ne remplissait pas les conditions d'expérience récente, et que tant Jean-Paul J. que deux membres de son personnel avaient attiré son attention sur ce fait ;

Elle a manifestement créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, puisque, quand bien même le commandant de bord soit parvenu à réaliser 18 vols sur le Twin-Otter F-OGES dans les deux jours précédents l'accident, et 8 vols le jour de l'accident, il a exprimé auprès de plusieurs personnes sa difficulté à reprendre en main cet appareil, et que cette difficulté est à l'origine de l'erreur de pilotage fatale ;

Au vu de l'ensemble de ces éléments Richard DE. doit être retenu dans les liens de la prévention ;

Il est encore reproché à Richard DE. d'avoir commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, en ayant formé un équipage composé d'un commandant de bord et d'un copilote dont la somme des expériences et la mauvaise entente ne garantissaient pas suffisamment la sécurité des vols de transports publics de passagers ;.



Contrairement à la faute manifestement délibérée, la faute caractérisée ne présente pas le caractère d'un manquement volontaire à une règle écrite de discipline sociale ; elle constitue une défaillance inadmissible dans une situation qui mérite une attention soutenue, en raison des dangers ou des risques qu'elle génère ;

La faute caractérisée peut résulter de l'accumulation par une même personne de négligences ou d'imprudences, dont chacune, prise isolément n'aurait peut être été regardée comme suffisamment grave pour être génératrice de responsabilité pénale ;

Enfin il est nécessaire que le prévenu ait eu connaissance du risque auquel il exposait autrui ;

En l'espèce il est plus précisément reproché à Richard DE. d'avoir constitué un équipage réunissant :

- ❖ un commandement de bord dont le comportement n'était pas conforme à celui de sa fonction et qui n'avait pas effectué une adaptation en ligne sur le Twin-Otter F-ODES
- ❖ un copilote nouvellement affecté sur ce type d'appareil, qualifié depuis seulement une semaine, d'un niveau de pilotage indiqué comme moyen, avec lequel Jean-Paul J. n'avait jamais volé et avec lequel il avait eu des différends

S'agissant du commandant de bord, il y a lieu d'observer que :

- L'expertise et l'ordonnance de renvoi font référence à son dossier professionnel *contenant, sur le plan* professionnel des appréciations d'instructeurs et contrôleurs ayant relevé de nombreux écarts par rapport aux règles de l'art, et sur le plan du comportement plusieurs réactions (agents de la compagnie - agent de la tour de contrôle - passagers), ainsi qu'une sanction disciplinaire
- ❖ Ces documents ne sont pas contemporains de l'accident
- ~• Il est à nouveau fait référence au non respect de l'obligation d'expérience récente, laquelle a déjà été retenue comme faute délibérée et ne peut faire l'objet d'une double poursuite



S'agissant du copilote, il y a lieu d'observer que :

- ❖ Son instruction a été réalisée conformément aux exigences
- ❖ Le fait qu'il soit encore novice ne peut à lui *seul faire obstacle à une mise en ligne*
- ❖ Le copilote n'avait pas vocation à se substituer au commandement de bord défaillant pour procéder à l'atterrissage sur la piste de SAINT BARTHELEMY, *la consigne étant en cette hypothèse de remettre les gaz en direction d'un autre aéroport*
- ❖ Bien que le copilote n'ait pas la *qualification* de site pour atterrir à SAINT BARTHELEMY, il avait reçu une formation portant sur la connaissance de ce site

Reste qu'il est acquis aux débats que le commandant de bord et le copilote ne s'entendaient pas ;

En effet plusieurs personnes ont entendu des propos de Jean-Paul J. dénigrant le copilote, disant qu'il ne se sentait pas en confiance avec lui et Jean-Paul J. a même fait part de cette difficulté à Richard DE., lequel l'a incité à la patience et la pédagogie et lui a fait observé qu'il ne restait qu'une journée de vol à accomplir avec cet équipier, et n'a pas estimé utile de *modifier* la composition de l'équipage ;

Ceci étant la question se pose de savoir si cette mésentente présente un lien de causalité suffisant avec l'accident, et force est de constater que la réponse doit être négative puisque :

- ❖ il résulte des éléments du dossier que, au cours de l'approche et de l'atterrissage à SAINT BARTHELEMY le rôle du copilote consistait à vérifier certains instruments de bord, à placer les manettes hélios en plein *petit pas*, à *faire les annonces* techniques et commerciales et à assurer les liaisons radio, et en aucun cas à agir sur les *manettes de puissance* ou les commandes de vol (rapport BEA)
- ❖ Dès lors la décision sur les modalités de l'atterrissage et sa mise en oeuvre incombaient au seul commandant de bord et, sauf à entrer dans des considérations purement hypothétiques touchant à la personnalité de Jean-Paul J., *l'on ne conçoit pas en quoi* la mésentente de l'équipage aurait pu influencer sur son pilotage

-4<sup>4</sup> Compte tenu des circonstances de l'accident et de sa rapidité, il n'est ::nullement *démontré* qu'un copilote, fut-il parfaitement expérimenté et en



parfaite cohésion avec son commandant de bord ait pu tenter et réussir une quelconque manoeuvre salvatrice

Enfin la conscience qu'aurait pu avoir Richard DE. de l'existence et de la gravité d'un risque ne paraît pas établie en l'espèce ;

Au vu des explications qui précèdent, Richard DE. ne peut se voir imputer une faute caractérisée ;

#### Sur la responsabilité de la société AIR CARAIBES

Aux termes des dispositions de l'article 221-7 du Code Pénal les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement de l'infraction *d'homicide involontaire*, et ce dans les conditions prévues à l'article 121-2 du *Code Pénal* ;

Ce dernier texte précise les conditions de mise en jeu de la responsabilité, à savoir que l'infraction doit avoir été commise pour le compte de la personne morale par son organe ou représentant ;

A l'époque des faits, la société CARAIBES AIR TRANSPORT était l'exploitant de l'avion Twin-Otter F-OGES accidenté le 21 mars 2001 et Richard DE. exerçait au sein de cette société à la fois la fonction de directeur général et celle de directeur des opérations aériennes ;

La société CARAIBES AIR TRANSPORT est devenue la société AIR CARAIBES ;

La société AIR CARAIBES considère que sa responsabilité pénale ne peut être recherchée motifs pris **de ce** que :

❖ Les infractions reprochées à Richard DE. ne sont pas établies

❖ *En tout état de cause elles auraient été commises par Richard DE.*

en sa qualité de directeur des *opérations aériennes* et non en sa qualité de directeur général, de sorte que les infractions ne peuvent être attribuées à un représentant ou un organe de la personne morale ;

Cependant, lors de son audition le président du conseil d'administration de la société AIR CARAIBES a déclaré :



« J'étais et je suis encore le chef d'entreprise, je donne les orientations générales et je prends des décisions stratégiques en m'appuyant sur des directeurs généraux compétents dans leur domaine. Aujourd'hui ils sont au nombre de deux, à l'époque M. DE. était seul, »

« Je rappelle que je ne suis pas présent sur place, donc dans l'obligation de déléguer....J'estime que le respect des règles de sécurité et plus largement de la totalité de la réglementation aérienne incombait à M. DE., lequel disposait des moyens matériels et en personnel suffisants. De plus M. DE. avait l'expérience et la formation nécessaires pour assurer ses responsabilités à ce poste. »

Il admettait ainsi que la société avait confié à Richard DE. le soin de faire respecter les règles de sécurité et la réglementation aérienne pesant sur l'exploitant, et dès lors il importe peu d'opérer un distinguo subtil entre ses fonctions techniques et celles de directeur général, puisque en tout état de cause il agissait en qualité de représentant de la société et pour son compte

D'ailleurs l'OPS 1-1970 précise que « l'exploitant doit s'assurer que », ce qui ne laisse subsister aucun doute sur le fait que Richard DE. était le représentant de la société et agissait pour son compte lorsqu'il a commis une violation délibérée de l'arrêté du 12 mai 1997 ;

En conséquence de quoi, Richard DE. ayant été retenu dans les liens de la prévention, la société AIR CARAIBES doit être déclarée pénalement responsable de l'infraction commise par celui-ci ;

---

#### SUR L'ACTION CIVILE

Au vu des conclusions et plaidoiries, se sont constitués parties Civiles

❖ Charles C.-B., Nadine C.-B., Damien C.-B., Tom C.-B. représenté par ses tuteurs, Lola C.-B. représentée par ses tuteurs, et Isabelle L.

+.. Karine P., Roland D. , Jeanne Michèle D. épouse P , Eliane D. épouse P. , Vincenzo C. , **agissant en leur nom personnel et Karine P., Roland D. , Jeanne Michèle D. épouse P , Eliane D. épouse P. et Nathaëlle P. , agissant es qualité d'héritiers de Alice L. épouse D.**



- ❖ Olga PO. veuve E. , Sonia E. épouse C. , Maryse E., Joëlle E. épouse SA. , Laurent E. , Karl E., ainsi que Patricia CH. , agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant légal de son enfant mineur Herrick Warren CH. , Patricia E. , Malalka R. L.
- ❖ Avit J. , Frédéric J. , Vincent Josette J., Agnès José J., Nestor J., Ariane J., Max J., Edy J., Pierre J. , Marlène J., agissant tant en leur nom personnel qu'en qualité d'ayant droit de leur père Marc J.
- ❖ Jean-Jacques LE. et Corinne LE.
- ❖ Marie-Monique TO. veuve M. agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentante légale de sa fille mineure Séverine M.
- C Marie Mireille AU. veuve Q. , Michel Q. , agissant tant en son nom propre qu'en qualité de représentant légal de l'enfant mineur Eric Q., Luciane Q. , Rose-Marie B.épouse Q. , Christophe Q. Danielle Q. et Marie Q. représentés par Maître ROTH qui a en outre conclu
- Christophe Q. qui était représenté à l'audience par Maître LOUIS qui a en outre conclu
- ❖ Régis R., Julia S. épouse R., Andrew R., Pascal R., Michèle LE GR. divorcée R., Odette R., Colette R., Lucien TR. , Josette V. épouse TR., Brigitte T. , Axel O. , Marcel GR. , Micheline REY épouse GR., Marie-Pierre GR., Pierre W., Manuelle W. , Hélène P. veuve JE., Célia JE., Josette G. veuve JE., Yves JE., Stéphane JE., Sébastien JE.
- + Lydie R.-M., Catherine R.-M. épouse E., Boris E. agissant tant en leur nom personnel qu'es qualité de représentants légaux de leurs enfants mineurs Tatiana E. et Nicolas E.



- ❖ Brigitte S., Didier S., Raphaël S., Mathilde S., Michèle BU., Victor BU., Anne BU.
- ❖ la FENVAC
- ❖ I'ADFFV
- + le SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE

Il convient d'examiner leurs demandes, étant observé à titre préliminaire que

4' L'instruction a duré cinq ans, le volumineux dossier a du être examiné par les conseils des parties, pour leur majorité ayants droit des victimes et avocats ont leur résidence en un lieu très éloigné de la catastrophe qui s'est produite outre-mer, et les avocats ont préparé des dossiers et/ou conclusions et ont assisté à des débats se déroulant sur deux journées entières

- ❖ Aux termes des dispositions de l'article 480-1 du Code de Procédure Pénale :

« Les personnes condamnées pour un même délit sont tenues solidairement des restitutions et des dommages et intérêts. »

Charles C.-B. , Nadine C.-B., Damien C. ,Tom C.-B. représenté par ses tuteurs, Lola C.-B. représentée par ses tuteurs , et Isabelle LA. Se \_constituent parties civiles suite au décès de Lionel C.B . , demandent le renvoi de l'affaire à une audience sur intérêts civils et condamnation de Richard DE. et la société AIR CARABES à leur payer la somme de 26.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de, condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 20.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;



Karine P., Roland D. , Jeanne Michèle D. épouse PR. , Eliane D. épouse P., Vincenzo C. , agissant en leur nom personnel et Karine P., Roland D. , Jeanne Michèle D. épouse PR , Eliane D. épouse P. et Nathaëlle P. , agissant es qualité d'héritiers de Alice L. épouse D. se constituent parties civiles suite au décès de Claire Gisèle D. et demandent au tribunal d'ordonner le renvoi sur intérêts civils, et ce,, même en cas de relaxe, en application des dispositions de l'article 470 du Code de Procédure Pénale, et de condamner Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 20.000 Euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 20,000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Les consorts H. se constituent parties civiles ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 ;

Olga PO. veuve E. , Sonia E. épouse C. , Maryse E., Joëlle E. épouse SA. , Laurent E. , Karl E., Patricia CH. , agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant légal de son enfant mineur Henrick Warren CH. , Patricia E. , Malaika R.-L. se constituent partie civiles suite au décès de Jean-Paul J. demandent le renvoi de l'affaire à une audience ' sur intérêts civils et condamnation in-solidum de Richard DE. et la société AÎR CARAIBES à leur payer la somme de 6.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 6.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Avit J. , Frédéric J. , Vincent Josette J., Agnès José J., Nestor J., Ariane J., Max J., Edy J., Pierre J. , Marlène J., *agissant tant en leur nom personnel qu'en qualité d'ayant droit de leur père Marc J.* se constituent parties civiles



suite au décès de Jean-Paul J., demandent le renvoi de l'affaire à une audience sur intérêts civils et condamnation des prévenus à leur payer la somme de 2.500 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 2.500 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Jean-Jacques LE. et Corinne LE. se constituent parties civiles suite au décès de Monique S. épouse LE., demandent au tribunal d'ordonner le renvoi sur intérêts, et ce, même en cas de relaxe, en application des dispositions de l'article 470 du Code de Procédure Pénale, et de condamner Richard DE. et la société AIR CARAIBES à payer à chacun d'eux la somme de 10.000 Euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à payer à chacun d'eux la somme de 10.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Marie-Monique TO. , veuve de Nicolas M. se constitue partie civile, tant pour elle-même que pour sa fille mineure Séverine M. et demande au tribunal de réserver ses droits à faire valoir devant la juridiction civile compétente les préjudices qu'elle-même et sa fille ont enduré à raison du décès de leur mari et père et de condamner in-solidum Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 23.531,61 Euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code Civil ;

Il y a lieu de déclarer cette constitution de partie civile recevable ,de donner acte à Marie-Monique TO. de ses réserves de faire valoir ses droits et ceux de l'enfant mineure devant la juridiction civile compétente, et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 20.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Après avoir déposé des écritures communes avec les consorts Q.  
Christophe Q. , héritier de Isidore Q. s'est présenté à l'audience avec un autre avocat qui a plaidé et conclu en son seul nom ; seules



ses ultimes demandes formulées par conclusions et plaidoiries de Maître LOUIS doivent donc être examinées ;

Christophe Q. demande condamnation solidaire de Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer à la somme de 15.250 Euros à titre de préjudice matériel (perte de livres) , la somme de 85.000 Euros à titre de privation de jouissance , ainsi que la somme de 10.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il expose qu'il se rendait souvent au domicile de son père, que sa collection de livres a péri dans l'incendie de la maison, et qu'il a perdu la possibilité de se loger dans la maison paternelle lorsqu'il se rend à SAINT BARTHELEMY ;

Or il apparaît que Christophe Q. était partie à l'arrêt de la cour d'appel de BASSE-TERRE en date du 26 septembre 2005, statuant sur l'indemnisation des ayants droit de Isidore Q., lequel arrêt a indemnisé, tant la perte de la maison que la perte des objets la garnissant et a dit que les sommes ainsi allouées seraient versées entre les mains du notaire chargé de la succession de Isidore Q., à charge pour lui de les répartir entre les héritiers

Les demandes présentées devant le tribunal correctionnel ne peuvent donc aboutir, une indemnisation ayant déjà été allouée;

La constitution de partie civile de Christophe Q. est néanmoins recevable en ce qu'il avait un intérêt à se faire représenter dans le cadre de la procédure pénale, et il y a lieu de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 2300 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Marie Mireille AU. veuve Q. , Michel Q. , agissant tant en son nom propre qu'en qualité de représentant légal de l'enfant mineur Eric Q. Eric Q., Luciane Q. , Rose-Marie BE. épouse Q. , Danielle Q. et Marie Q. , ayants droit de Isidore Q. se constituent parties civiles et demandent condamnation solidaire de Richard DE. et société AIR CARAIBES à payer à Luciane Q. , bru du défunt , la somme de 7.622 Euros en réparation de son *préjudice moral* , et à chacun d'eux la somme de 5.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu d'allouer à Luciane Q., qui n'était pas partie à l'instance civile statuant sur l'indemnisation des consorts Q., la somme de 7.000 € n réparation de son préjudice moral, et à chacun des demandeurs la

somme de 2.500 Euros sur le fondement des dispositions de l'article. 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Richard DE. et la société AIR CARAIBES doivent être condamnés solidairement au paiement de ces sommes ;

Régis R., Julia S. épouse R., Andrew R., Pascal R., Michèle LE GR. divorcée R., Odette R., Colette R., Lucien TR. , Josette VI. épouse TR., Brigitte TR. , Axel O. , Marcel GR. , Micheline REY épouse GR.; Marie-Pierre GR., Pierre W., Manuelle W. , Hélène PACK veuve JE., Célia JE., Josette GU. veuve JE., Yves JE. Stéphane JE., Sébastien JE. se constituent parties civiles suite au décès de Louis JE., de Françoise GR. épouse TR., de Jean-Michel TR. et de Emile-Jean R. , et demandent au tribunal de renvoyer l'affaire sur intérêts civils , et de condamner d'ores et déjà solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à payer à Yves JE. et Brigitte TR. la somme de 2.000 Euros chacun pour couverture des frais , peines et soins par eux exposés en conséquence de la procédure , et aux demandeurs la somme de 16.458,59 Euros , la décision étant assortie de l'exécution provisoire ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à payer, avec exécution provisoire :

- ❖ A Yves JE. la somme de 2.000 Euros
- ❖ A Brigitte TR. la somme de 2.000 Euros
- ❖ A l'ensemble des demandeurs la somme de 16.488,59 Euros TTC sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Lydie R.-M., Catherine R.-M. épouse E., Boris E. **agissant tant en leur nom personnel** qu'es qu'ilité de représentants légaux de leurs enfants mineurs Tatiana E. et Nicolas E. se constituent parties civiles suite au décès de Arlette, JA. épouse R.-M. et de Jean-Claude R.-M. , demandent au tribunal d'ordonner le renvoi sur intérêts civils, et ce, même en cas de relaxe, en application des dispositions de l'article 470 du Code de



Procédure Pénale, et de condamner Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 20.000 Euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable, de renvoyer l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 22 décembre 2006 et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 20.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Brigitte S., Didier S., Raphaël S., Mathilde S., Michèle BU., Victor BU., Arme BU. se constituent parties civiles suite au décès de Jean-Baptiste S. et Anne BU. et demandent condamnation in-solidum des prévenus au paiement de la somme de 18.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

II y a lieu de déclarer leur constitution de partie civile recevable et de condamner solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à leur payer la somme de 18.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

La FEDERATION NATIONALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS (FENVAC) se constitue partie civile et demande condamnation solidaire de Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 15.000 Euros à titre de dommages et intérêts , ainsi que la somme de 15.000 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale, ces sommes étant augmentées *des intérêts au taux légal* à \_ compter du jugement , ledit jugement étant assorti de l'exécution provisoire , et demande subsidiairement la condamnation des défendeurs - au titre des dispositions-de l'article 470-I **du Code de Procédure Pénale;**

Cette fédération a été créée le 30 avril 1994 et a été inscrite auprès du ministère de la justice le 29 mars 2005 ;

Elle groupe les associations qui rassemblent les victimes blessées et *Vanilles* de victimes décédées **au cours d'un** accident collectif **ou d'une** catastrophe de quelque nature qu'elle soit ;

Elle intervient dans de nombreux procès relatifs à des accidents collectifs et assiste les victimes et leurs parents dans l'organisation et la préparation du procès pénal ;



Elle peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile par application de l'article 2-15 du Code de Procédure Pénale ;

Il y a lieu d'évaluer les dommages et intérêts qui doivent lui être alloués à la somme de 5.000 Euros et l'indemnité due sur le fondement de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale à la somme de 10.000 Euros, lesdites sommes étant augmentées des intérêts au taux légal à compter du présent jugement ;.

Richard DE. et la société AIR CARAIBES doivent être condamnés solidairement au paiement de ces sommes, et il y a lieu d'ordonner l'exécution provisoire ;

L'ADFV , Association et Défense des Victimes et familles du Crash de St-Barthelemy se constitue partie civile et demande condamnation solidaire de Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 339.461,64 Euros à titre de dommages et intérêts et la somme de 42.680,98 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale , ces sommes étant augmentées des intérêts au taux légal à compter du jugement , ledit jugement étant assorti de l'exécution provisoire , et demande subsidiairement la condamnation des défendeurs au titre des dispositions de l'article 470-1 du Code de Procédure Pénale;

L'ADFV a été créée le 19 avril 2001, et agréée par arrêté du 14 juin 2005 ;

Elle a pour objet de maintenir le contact et l'entraide entre toutes les familles des victimes, de rechercher toute information susceptible de connaître les causes de l'accident et d'engager toute action auprès des autorités concernées en vue de rechercher les responsabilités éventuelles contributives à l'accident ;

Elle .a participé activement à l'instruction ainsi qu'à l'organisation d la défense collective dans l'intérêt de ses membres ;

Elle peut donc exercer les droits reconnus à la partie civile par application de l'article 2-15 du Code de Procédure Pénale ;

Pour justifier de sa demande de dommages et intérêts, elle produit les justificatifs de ses dépenses de fonctionnement (31.257,73 Euros), de l'apport en industrie de ses membres (évalué à 200.389,80 Euros), du devis pour l'édification d'une stèle (55.000 Euros), du voyage de commémoration sur. les lieux de l'accident prévu **en** mars 2007 (52.844,11 Euros) ;

Compte tenu des éléments d'appréciation fournis il y a lieu de fixer à la somme 150,000 Euros le montant des dommages et intérêts dus à l'ADFV ;



L'indemnité *allouée* sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale doit s'apprécier en fonction des diligences *accomplies, mais également* en tenant compte des indemnités allouées au même titre tant à la FENVAC (qui a le même conseil), qu'aux autres parties civiles ;

Il y a lieu d'allouer à l'ADFV de ce chef la somme de 20.000 Euros ;

Richard DE. et la société AIR CARAIBES doivent être condamnés solidairement au paiement des sommes ci-dessus, outre les intérêts au taux légal à compter du présent jugement, et il y a lieu d'ordonner l'exécution provisoire ;

Le SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE se constitue partie civile et demande condamnation de Richard DE. et la société AIR CARAIBES à lui payer la somme de 1.500 Euros en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

Ses statuts lui donnant vocation à défendre les intérêts moraux et *matériels* et de sauvegarder les droits collectifs et individuels de ses membres, de maintenir et d'accroître la sécurité des transports aériens, tout en contribuant à l'essor de cette activité, sa constitution de partie civile est recevable par application des dispositions de l'article 2 du Code de Procédure Pénale ;

Richard DE. et la société AIR CARAIBES doivent être condamnés solidairement à lui payer la somme de 1.500 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale ;

#### **PAR CES MOTIFS**

Statuant publiquement *et en premier ressort*, contradictoirement à l'égard de Monsieur Richard DE. et de la société AIR CARAIBES représentée par Monsieur Jean-Paul DUBREUIL,

#### **1° - SUR L'ACTION PUBLIQUE**

Déclare Monsieur Richard DE. coupable des faits qui lui sont reprochés ;

Condamne **DE. Richard** à la peine de 01 an d'emprisonnement ;

Dit qu'il sera sursis à l'exécution de la peine qui vient d'être prononcée contre lui ;



**Prononce à l'encontre de Monsieur DE. Richard l'interdiction** d'exercer les *fonctions* de directeur des opérations aériennes pendant une durée de 02 Ans ;

Le Président, en application de l'article 132-29 du Code Pénal, ayant averti le condamné, que **s'il** commet une nouvelle infraction, il pourra faire l'objet d'une nouvelle *condamnation* qui sera susceptible d'entraîner l'exécution de la première condamnation sans confusion avec la seconde et qu'il encourra les peines de la récidive dans les termes des articles 132-8 à 132-16 du Code pénal ;

Déclare la Société AIR CARAIBES Représentée par Monsieur Jean-Paul DUBREUIL coupable des faits qui lui sont reprochés ;

Condamne la Société **AIR CARAIBES Représentée par Monsieur Jean-Paul DUBREUIL** à la peine d'amende de 250.000 Euros ;

Ordonne aux frais de la Société AIR CARAIBES, Représentée par Monsieur Jean-Paul DUBREUIL la publication par extraits de la présente décision dans deux journaux nationaux ;

Dit que le coût de *chaque publication* ne devra pas dépasser la somme de 10.000 Euros

## **2° - SUR L'ACTION CIVILE**

Par jugement contradictoire à l'égard de toutes les parties civiles,

Déclare recevables les constitutions de parties civiles de :

**L'Association et Défense des Victimes et Familles du Crash de Saint-Barthélémy -(ADFV)-  
La Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs - (FENVAC),**

**Madameoiselle KARINE P.,  
Monsieur Roland D.,  
Madame Jeanne Michèle D. épouse P.,  
Madame Eliane D. épouse P.,  
Mademoiselle Nathaëlle P.,  
Monsieur Vincenzo C.,**

**Madame Lydie R.-M.,  
Madame Catherine R.-M. épouse E.,**

**Monsieur Boris E.,**

Mademoiselle Tatiana E., représentée par **ses** père et mère, *Monsieur Nicolas E.*, représenté par ses père et mère,

Monsieur Jacques H.,  
Madame Georgette Fernande S. épouse H.,  
Monsieur Stéphane H.,  
**Madame Rachel L. épouse H.**,  
*Monsieur Ulysse H.*, représenté par ses père et mère,

Monsieur Charles C.-B.,  
Madame Nadine **C.-B.** née L.  
Monsieur Damien **C.-B.**,  
*Monsieur Tom C.-B.*, représenté par ses tuteurs, Mademoiselle Lola **C.-B.**, représentée par ses tuteurs,  
Mademoiselle Isabelle LA.,

Madame Brigitte S.,

Monsieur Didier S.,

Monsieur Raphaël **S.**,

Mademoiselle Mathilde S.,

Madame Michelle BU.,

Monsieur Victor BU.,

Mademoiselle Anne BU.,

Monsieur Régis R.,  
Madame Julia SU. épouse R.,  
*Monsieur Andrew R.*,  
*Monsieur Pascal R.*,  
Madame Michèle LE GR. divorcée R.,  
Madame Odette R.,  
Madame Colette R.,  
Monsieur Lucien TR.,  
Madame Josette VI. épouse TR.,  
Madame Brigitte TR.,

Monsieur Axel O.,  
Monsieur Marcel GR.,  
Madame Micheline R. épouse GR.,  
Madame Marie-Pierre GR.,  
Monsieur Pierre W.,  
Mademoiselle Manuelle W.,  
Madame Hélène P. Veuve JE.,  
Mademoiselle Célia Claire JE.,  
Madame Josette GU. Veuve JE.,  
Monsieur Yves JE.,  
Monsieur Stéphane JE.,  
Monsieur Sébastien JE.,

**Monsieur Jean-Jacques LE.**,  
**Mademoiselle Corinne LE.**

Madame Marie-Véronique TO. Veuve M., agissant tant en son nom personnel qu'en qualité d'administratrice légale de sa fille *mineure Séverine M.*,

**Madame Marie Mireille AU.** veuve **Q.**,

Monsieur Christophe Q.

**Monsieur Michel Q.**, agissant tant en son nom personnel, qu'en qualité de représentant légal de l'enfant mineur Eric Q.,

Madame Luciane Q.,

**Madame Rose-Marie BE.** épouse **Q.**

**Mademoiselle Danielle Q.,**  
**Mademoiselle Marie Q.,**

Madame Olga PO. Veuve Marcel E.,  
Madame Sonia .E. épouse C.,  
Mademoiselle Maryse E.,  
Madame Joëlle E. épouse **SA.**,  
Monsieur Laurent E.,  
Monsieur Karl E.,  
Madame Patricia **CH.**, agissant tant en son nom personnel, qu'en  
qualité de représentant légal de son enfant mineur Henrick Warren  
CH.,  
Madame Patricia E.,  
Mademoiselle Malaïka Danielle Moréna R.-L.,

Le SYNDICAT DES PILOTES DE LIGNE (SNPL),

*Monsieur J. Avit Serge,*  
*Monsieur J. Frédéric Ludger,*  
*Madame J. Vincent Josette,*  
*Monsieur J. Agnès José,*  
*Monsieur J. Nestor Guy,*  
*Madame J. Ariane Andrée Patrice,*  
*Monsieur J. Max Joachim,*  
*Monsieur J. Edy Raphaël,*  
*Monsieur J. Pierre Paul Elie,*  
*Madame J. Marlène Lydie,*

Déboute Christophe Q. de sa demande de dommages et intérêts,

**Condamne solidairement Richard DE. et la Société AIR CARAIBES à  
payer :**

**\*à Luciane Q. la somme de 7.000 Euros en réparation de son  
préjudice moral,**

**\*à Yves JE. la somme de 2.000 Euros pour couverture des frais,  
peines et soins par lui exposés en cours de procédure,**

**\*à Brigitte TR. la somme de 2.000 Euros pour couverture .des -----  
frais, pennes et soins par elle exposés en cours de procédure, -**

**\*à la Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs  
(FENVAC), avec exécution provisoire, la somme de 5.000 Euros à  
titre de dommages et intérêts, outre les intérêts au taux légal à  
compter du présent jugement,**

**\*à l'Association et Défense des Victimes et Familles du crash de  
Saint--Barthélémy (ADFV), avec exécution provisoire, la somme de  
150.000 Euros à titre de dommages et intérêts, outre les  
intérêts au taux légal à compter du présent jugement,**

**Donne acte à Marie-Monique TO. de ses réserves de faire valoir ses  
droits et ceux de son enfant mineure devant la juridiction civile  
compétente ;**

**Renvoie l'affaire pour le surplus des intérêts civils l'audience  
dù 22-Décembre 2006 à 08 heures ;**



Condamne solidairement Richard DE. et la société AIR CARAIBES à payer, en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale :

- ❖ à Charles C.-B., Nadine C.-B., Damien C.-B., Tom C.-B. représenté par .ses tuteurs, Lola C.-B. représentée par ses tuteurs, et Isabelle LARGEMENT, ensemble la somme de 20.000 Euros
  
- à Karine P., Roland D., Jeanne Michèle D. épouse PR, Eliane D. épouse P., Vincenzo C., agissant en leur nom et à Karine P., Roland D, Jeanne Michèle D. épouse PR, Eliane D. épouse P. et Nathaëlle P., agissant es qualité d'héritiers de Alice L. épouse D., ensemble, la somme de 20.000 Euros
  
- ❖ à Olga PO. veuve E. , Sonia E. épouse CL. , Maryse E., Joëlle E. épouse SA. , Laurent E. , Karl E., Patricia CH. , agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant légal de son enfant mineur Henrik Warren CH. , Patricia E. , Malaika R.-L.. , ensemble , la somme de 6.000 Euros
  
- a A<sup>g</sup>it J. , Frédéric J. , Vincent Josette J., Agnès José J., Nestor J., Ariane J., Max J., Edy J., Pierre J. , Marlène J., agissant tant en leur nom personnel qu'en qualité d'ayant droit de leur père Marc J. , ensemble , la somme de 2.500 Euros
  
- à Jean-Jacques LE. et Corinne LE. la somme de 10.000 Euros chacun
  
  
- ❖ à Marie-Monique TO. la somme de 20.000 Euros
  
  
- ❖ à Christophe Q. la somme de 2.500 Euros
  
  
- ❖ à Marie Mireille AU.veuve Q. , Michel Q. , agissant tant en son nom propre qu'en qualité de représentant légal de l'enfant mineur Eric Q., **Luciane** Q. , Rose-Marie BE. épouse Q. , Danielle Q. et Marie Q. , la somme de 2.500 Euros chacun



- ❖ à Régis R., Julia SUNYOL épouse R., Andrew R., Pascal R., Michèle LE GRAVEREND divorcée R., Odette R., Colette RAME TE, Lucien TR. , Josette VIGNONET épouse TR., Brigitte TR. , Axel O. , Marcel GR. , Micheline REY épouse GR., Marie-Pierre GR., Pierre W., Manuelle W. , Hélène PACINI veuve JE., Célia JE., Josette GUILLON veuve JE., Yves JE., Stéphane EANJEAN, Sébastien JE., ensemble , la somme de 16.458,59 Euros
- ❖ à Lydie R.-M., Catherine R.-M.; épouse E., Boris E. *agissant tant en leur nom personnel qu'es qualité de représentants légaux de leurs enfants mineurs Tatiane E. et Nicolas E. , ensemble la somme de 20.000 Euros*
- ❖ à Brigitte S., Didier S., Raphaël S., Mathilde S., Michèle BU., Victor BU., Arme BU., ensemble la somme de 18.000 Euros
- ❖ à la FENVAC , avec exécution provisoire , la somme de 10000 Euros outre les intérêts au taux légal à compter du présent jugement
- ❖ l'ADFFV , avec exécution provisoire , la somme de 20.000 Euros, outre les intérêts au taux légal à compter du présent jugement
- ❖ au SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE la somme de 1.500 Euros

La présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de 90 Euros dont est redevable chaque *condamné* ;

Le tout en application des *dispositions* des articles 406 et suivants et 485 du Code de Procédure pénale et des textes susvisés.

Le présent jugement ayant été signé par *le* Président et le Greffier.

Le Greffier

Le Président

