



Incident grave survenu au DE HAVILLAND - DHC6 - 400
immatriculé **F-OMYR**
le 10 avril 2022
à la verticale de l'aérodrome de Saint-François (971)

Heure	Vers 10 h ¹
Exploitant	CAIRE
Nature du vol	Contrôle de compétences ²
Personnes à bord	Commandant de bord examinateur, copilote
Conséquences et dommages	Aucun

Rapprochement avec des parachutistes pendant l'approche, en vol de contrôle

1 DÉROULEMENT DU VOL

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

L'équipage du F-OMYR décolle vers 9 h de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet (971) pour un vol IFR³ de contrôle de compétences. La piste 12 de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet est en service. L'équipage est en contact avec *Raizet Approche* sur 121.3 MHz pour exécuter une première approche RNP Z piste 12. Dans le circuit d'attente sur l'IAF, l'équipage demande à effectuer une approche RNP piste 30 à l'issue de la RNP 12. De 9 h 10 à 9 h 32, le pilote du Cessna 206 immatriculé F-GERB est en contact radio avec *Raizet Approche* pour un largage de parachutistes dans la zone de largage de l'aérodrome de Saint-François. Les fréquences SIV, LOC et APP sont couplées⁴ à Pointe-à-Pitre. Les deux avions sont donc en contact avec la même contrôleuse. À 9 h 34, la contrôleuse occupant ces trois positions regroupées est relevée.

À 9 h 42, à environ 9 NM de Saint-François, le pilote du F-GERB contacte de nouveau le contrôle et annonce qu'il prévoit un autre largage de parachutistes au FL 100. Le contrôleur lui demande de rappeler à une minute du largage.

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale. Il convient d'y ajouter six heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

² *Operator Proficiency Check (OPC)*

³ Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

⁴ Dans ce cas, l'ensemble des messages radio est transmis sur les trois fréquences.

À 9 h 49, à environ 3 NM en finale, l'équipage du F-OMYR est autorisé pour une option⁵ piste 12. Il effectue une remise des gaz. À 9 h 51, après sa remise des gaz, le F-OMYR est autorisé à rejoindre une route directe vers DULBO puis LOMPA pour la procédure d'approche RNP piste 30. À 9 h 55 (voir **Figure 1**, point ①), le contrôleur demande à l'équipage du F-OMYR de le rappeler « avant de procéder LOMPA » et l'informe d'un parachutage à venir sur l'aérodrome de Saint-François.

À 9 h 59, le contrôleur autorise l'équipage du F-OMYR à descendre à 3 000 ft. Le pilote du F-GERB annonce « *prêt pour le largage* ». À 9 h 59 min 41, le contrôleur informe le pilote du F-GERB qu'il n'y a pas de trafic interférant en dessous et que le F-OMYR effectue une approche RNP 30. Le F-GERB est à la verticale de l'aérodrome de Saint-François (point ②) et le F-OMYR n'a pas encore commencé son virage vers LOMPA (point ②). Environ 15 secondes plus tard, le contrôleur demande au pilote du F-GERB « *vous me rappelez fin de largage* ».

À 10 h, le largage débute avec le saut d'un tandem de parachutistes et d'un solo. Le contrôleur est occupé pendant environ 30 secondes à communiquer avec un avion au sol qui lui demande la mise en route. À 10 h 00 min 29, le contrôleur tente de contacter le pilote du F-GERB « *green bird 2221 correction euh romeo bravo vous avez débuté le largage ?* » (point ③), celui-ci ne répond pas. Le largage a alors déjà débuté. Le F-OMYR est au nord de la zone de saut (point ③).

Un second tandem saute à la verticale de la plage de la douche. Il ouvre son parachute à environ 5 900 ft, sa voile est totalement déployée et en ligne de vol à 5 000 ft. Il se dirige vers l'ouest pour atterrir sur l'aérodrome de Saint-François.

Le contrôleur contacte l'équipage du F-OMYR et lui fait l'information de trafic concernant le F-GERB. L'équipage du F-OMYR demande la confirmation de l'autorisation de poursuivre. Le contrôleur répond « *Affirme* » et demande si le F-OMYR est bien à l'est du terrain de Saint-François⁶ (point ④) ; l'équipage du F-OMYR confirme.

Peu de temps après, le F-OMYR coupe l'axe de Saint-François à environ 3 200 ft et 1 NM à l'est de l'aérodrome et passe à proximité du deuxième tandem, qui est sous voile, sans percevoir sa présence. Ce dernier est suffisamment proche pour pouvoir lire l'immatriculation de l'avion et le nom de la compagnie.

Le F-OMYR rejoint ensuite l'attente sur LOMPA et exécute une approche RNP piste 30, sans autre événement particulier.

⁵ Atterrissage complet, interrompu ou posé-décollé, le choix étant laissé à la discrétion de l'équipage.

⁶ Le contrôleur pensait que le largage des parachutistes avait lieu à la verticale de l'aérodrome (voir § 2.4.1.2)

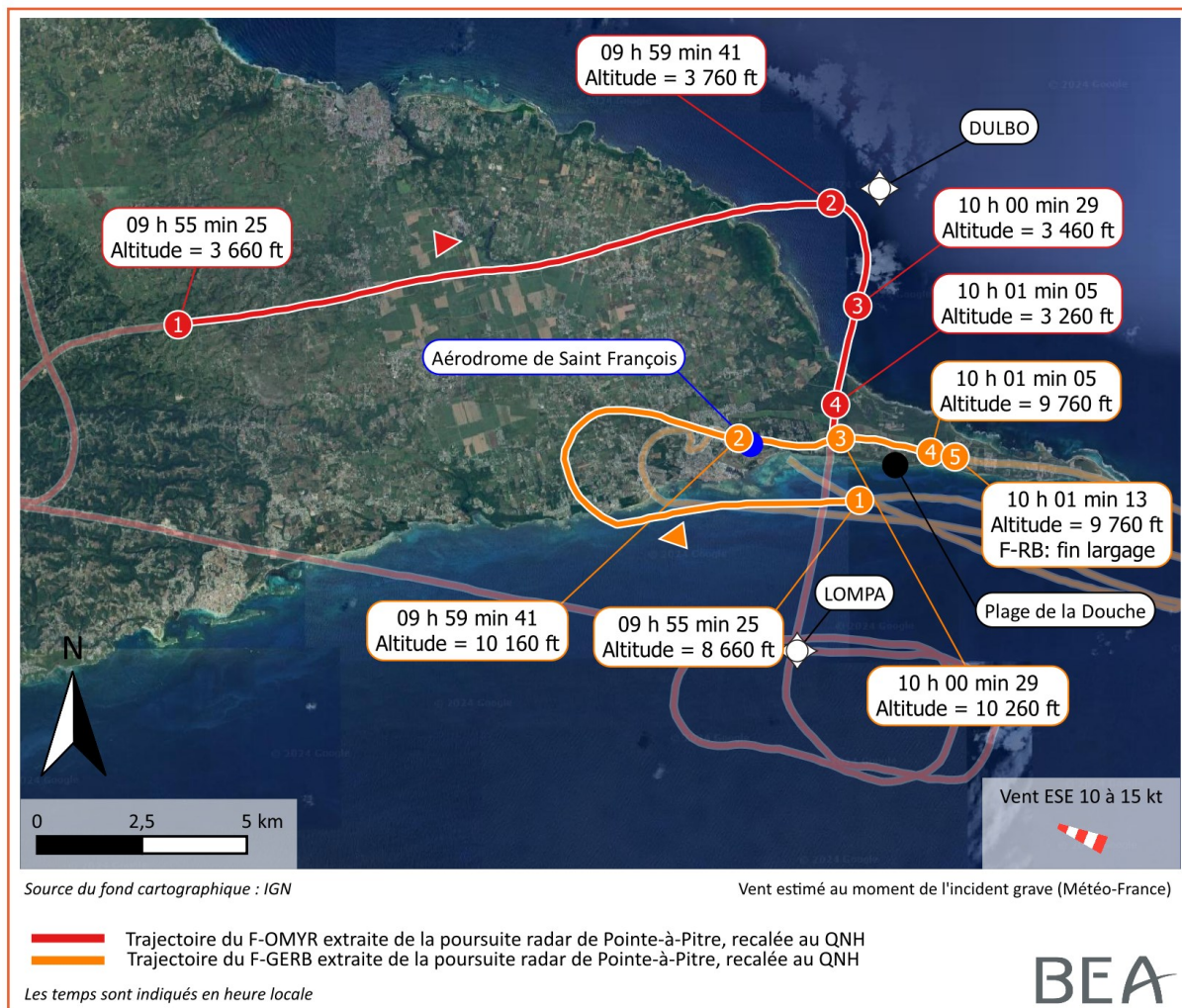


Figure 1 : trajectoires du F-OMYR et du F-GERB

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur les équipages

2.1.1 Équipage du F-OMYR

2.1.1.1 Expérience et qualifications

Le tableau suivant résume l'expérience et les qualifications de l'équipage :

	Commandant de bord, Examineur	Copilote
Licence	ATPL (A)	CPL (A)
Qualifications	ATR 42/72, DHC6, IR/ME (A), FI (A), IRI(A), CRI (A)	DHC6, IR/ME (A), MEP terrestre
Expérience totale	9 063 heures de vol	178 heures de vol
Expérience en tant que commandant de bord	8 065 heures de vol	76 heures de vol

2.1.1.2 Témoignage

L'équipage indique qu'alors qu'il était en route vers le point DULBO, il a été informé par le contrôleur de la présence du F-GERB, qui passait 8 500 ft en montée vers le FL 100. L'équipage indique avoir été autorisé par le contrôleur à poursuivre vers le point LOMPA pour l'attente et d'avoir reçu comme instruction de ne pas revenir plus au nord que LOMPA. Il a ensuite dépassé le point LOMPA vers le sud et tourné à gauche pour un éloignement et une entrée directe dans le circuit d'attente. L'équipage indique qu'en rejoignant la trajectoire de rapprochement à 296° (voir **Figure 2**), il a aperçu l'avion de largage en descente vers Saint-François. Il explique en avoir déduit que le largage avait eu lieu, sans pour autant connaître son moment exact. Il précise qu'il n'a pas entendu d'échange radio entre cet avion et le contrôleur autorisant le largage des parachutistes. Pour l'équipage, les instructions du contrôleur avaient pour but de séparer le F-OMYR de l'avion-largueur et de la trajectoire des parachutistes.

2.1.2 Pilote du F-GERB

Le pilote est titulaire d'un CPL (A) assorti des qualifications SEP, MEP et IR/ME (A). Il totalisait environ 1 300 heures de vol, dont environ 1 150 en tant que commandant de bord. Il indique qu'en raison du vent d'est, il a dû décaler vers l'est le point de largage. Il explique qu'il ne savait pas où était situé le F-OMYR et qu'il a fait apparaître le point DULBO sur son GPS pour comprendre sa trajectoire. Il précise que la présence de nuages et la recherche d'un trou dans la couche nuageuse l'ont amené à larguer le dernier tandem plus tard. Il indique qu'en deux ans en tant que pilote d'avion largueur, le contrôleur lui a demandé environ cinq fois seulement de retarder le largage.

2.2 Renseignements météorologiques

Selon Météo-France, au voisinage de l'aérodrome de Saint-François, une ligne de cumulus couvrant environ 4 à 5 octas s'étendait vers le nord-ouest sans précipitation ni phénomène pouvant réduire la visibilité. Plus précisément, la zone de l'incident était sous l'influence d'une cellule convective étroite sans précipitation et avec quelques trouées. Les bases des nuages sont estimées entre 3 000 et 4 000 ft et les sommets entre 6 000 et 8 000 ft. Le vent entre le sol et 5 000 ft était de secteur est-sud-est pour 10 à 15 kt.

2.3 Renseignements sur le service du contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet

2.3.1 Espaces aériens et procédure d'approche

L'organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre - Le Raizet rend le service du contrôle, d'information de vol et d'alerte dans les espaces aériens de l'archipel de Guadeloupe. L'aérodrome de Saint-François est non contrôlé, situé dans l'espace aérien de classe G. Les communications radio se font sur la fréquence d'auto-information 123,5 MHz et l'information de vol est disponible sur demande auprès du SIV sur 129,8 MHz. À la verticale du terrain de Saint-François, le plancher de la TMA 1 Pointe-à-Pitre de classe D est à 2 500 ft AMSL et son plafond au FL 105. La fréquence d'approche associée est 121,3 MHz.

Le segment DULBO-LOMPA de la procédure RNP piste 30 se trouve à l'est de l'aérodrome de Saint-François, l'altitude minimale au point LOMPA est de 3 000 ft. Les points DULBO et LOMPA sont des points RNAV « fly-by ». La transition d'un segment à l'autre est faite selon une trajectoire, calculée par l'ordinateur de bord, qui passe à proximité du point mais ne le survole pas.

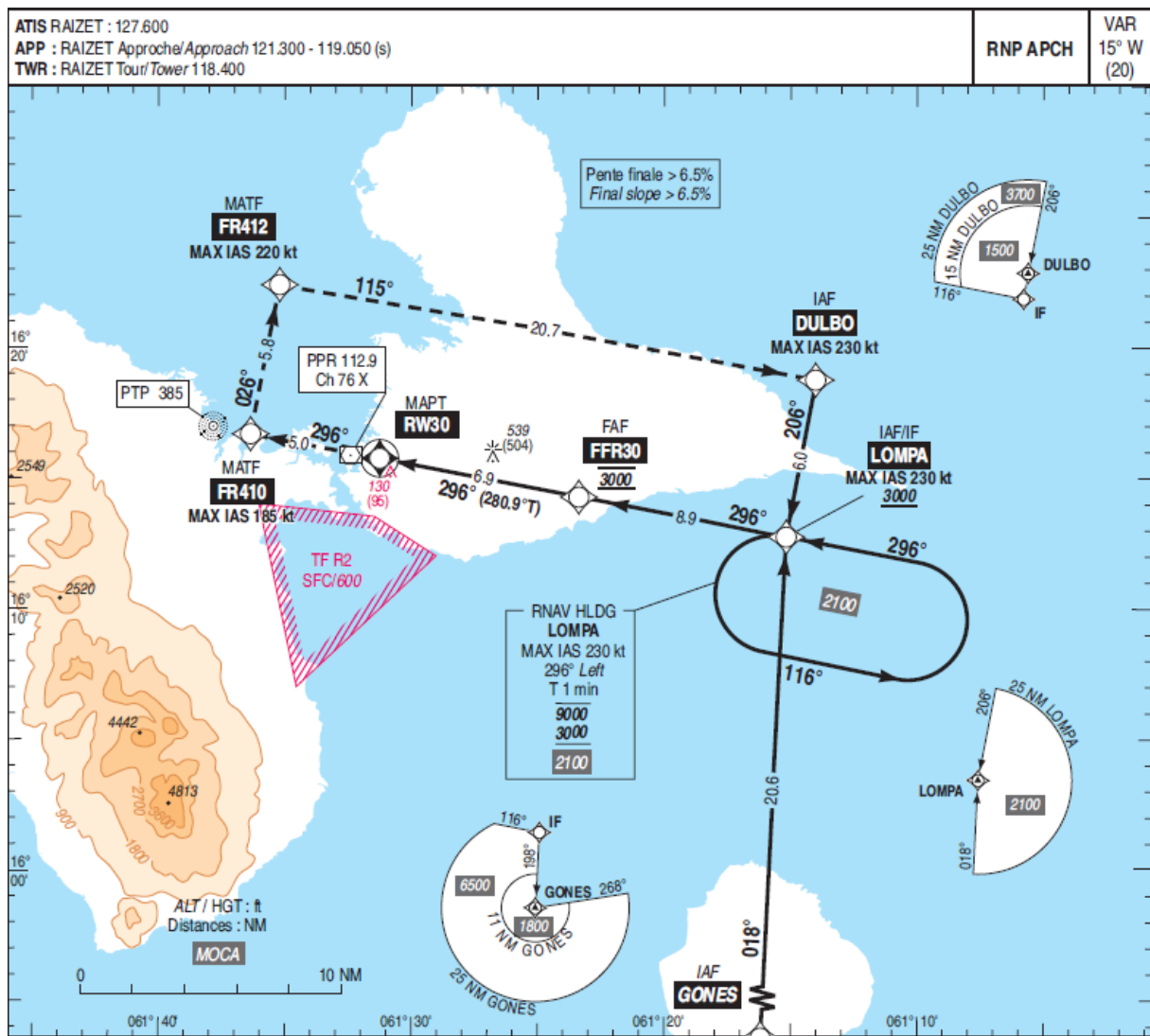


Figure 2 : procédure d'approche RNP 30 (Source : SIA)

2.3.2 Armement des positions

Au moment de l'événement, deux contrôleurs étaient en poste. Le Premier Contrôleur (PC) occupait les positions SOL/LOC/APP regroupées, le Chef de Tour (CDT) occupait la position Assistant Approche (ASS APP). Les fréquences Tour, Approche et SIV étant couplées, le trafic IFR sur l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet et l'activité de largage de parachutistes sur l'aérodrome de Saint François étaient donc gérés par le même contrôleur. Dans l'heure précédant l'événement, le taux d'occupation de fréquence était en moyenne de 23 % pour l'ensemble des trois fréquences.

2.3.3 Méthodes de travail liées à l'activité de largage de parachutistes

Les méthodes de travail associées à l'activité de largage de parachutiste font l'objet d'une rubrique « Parachutage » dans le Manuel d'exploitation (Manex) de la tour de contrôle. Elles sont également détaillées dans le protocole d'accord entre l'Organisme de Contrôle de Pointe-à-Pitre - Le Raizet et la Société Caraïbe Parachutisme.

À la date de l'événement, pour les largages à Saint-François, ce protocole précisait notamment que :

- « *Le pilote de l'avion largueur est en contact radio avec la fréquence de l'approche (121,3 Mhz) et de l'auto-information de Saint-François (123,5 MHz)* »
- « *Au premier contact, avant 2500 ft en montée, le pilote précise l'altitude de largage* »
- « *Le pilote de l'aéronef largueur demandera une approbation pour larguer les parachutistes sur la fréquence Raizet Approche au minimum une minute avant le début du largage* »
- « *Le contrôleur Approche informera le pilote de tout trafic/événement/activité pouvant interférer avec le largage* »

2.3.4 Utilisation de la visualisation radar IRMA⁷

Pour assister les contrôleurs dans la surveillance du trafic aérien, la tour de contrôle de Pointe-à-Pitre est équipée de la visualisation radar IRMA. Un paramétrage de ce système permet d'afficher certaines zones et d'y associer la fonction APW⁸. Cette fonction permet de générer des alertes sur des vols pénétrant dans des volumes prédéfinis de l'espace aérien.

Dans le Manex, à la date de l'événement, la zone de parachutage située à la verticale de l'aérodrome de Saint-François ne faisait pas partie des zones paramétrées. La fonction APW n'était donc pas disponible pour cette zone. Cette zone est référencée dans l'AIP ENR 5.5, identifiée 9715, comprise entre le sol et le FL 165 et centrée sur l'aérodrome de Saint-François.

Le système IRMA permet également d'afficher les procédures d'approche en fonction de la piste en service. Le jour de l'événement, les procédures d'approche pour la piste 12 étaient donc affichées sur l'écran du contrôleur. Au moment de l'événement, l'équipage du F-OMYR suivait une procédure d'approche piste 30 pour entraînement. Cette procédure n'était pas affichée sur l'écran radar. Les points DULBO et LOMPA étaient affichés.

2.3.5 Phraséologie

Le *Manuel de phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale* édité par le SIA⁹ indique l'utilisation par le contrôleur de la phraséologie « largage approuvé, rappelez fin de largage » dans le cas d'un parachutage en VFR en espace aérien contrôlé. Lorsqu'il s'agit d'un espace aérien non contrôlé, la phrase « rappelez fin de largage » est utilisée par le contrôleur. Le contrôleur a utilisé cette dernière expression pour autoriser le F-GERB qui se trouvait alors en espace aérien contrôlé, au FL 100 dans la TMA de classe D. L'équipage du F-OMYR indique qu'il n'a pas entendu d'échange radio autorisant le largage et qu'il n'a pas réalisé que celui-ci était en cours (voir § 2.1.1.2).

La Commission Locale de Sécurité (CLS) de juillet 2022 a indiqué que la simple expression « rappelez fin de largage » était la phraséologie habituellement utilisée par les contrôleurs de Pointe-à-Pitre. Des contrôleurs, contactés par le BEA dans le cadre de l'enquête, expliquent qu'il y aurait une réticence à approuver explicitement le largage, car celui-ci a lieu en espace aérien contrôlé, mais la trajectoire des parachutistes se poursuit en espace aérien non contrôlé. Ils indiquent que dans ce cas, le trafic réel n'est pas connu des contrôleurs.

⁷ Indicateur Radar des Mouvements d'Aéronefs.

⁸ *Area Proximity Warning* (Alerte de proximité de zone).

⁹ Le jour de l'incident grave, la neuvième édition du manuel était disponible. La dixième édition a été publiée en avril 2023.

2.3.6 Situations peu usuelles

D'après les statistiques fournies par Caraïbe Parachutisme des largages précédant celui de l'événement, il y a eu uniquement trois mises en attente du largage de la part du contrôle sur les 200 derniers largages. La CLS de juillet 2022 a fait l'analyse suivante : « L'interférence entre le trafic aérien en espace aérien contrôlé et la zone de saut étant très rare, cela a pu amener à considérer que l'interférence ne pouvait pas exister. »

La Guadeloupe étant située dans une région intertropicale, elle bénéficie d'un régime d'alizé, un vent régulier soufflant d'est en ouest. L'utilisation de la piste 30 est rare et se fait uniquement en cas d'absence d'alizé. En moyenne, la piste 30 est utilisée environ 30 jours par an. L'utilisation peu fréquente de la piste 30 et des procédures associées contribue à la rareté des conflits avec l'activité parachutiste.

2.3.7 Formation des contrôleurs

Le stage « Transfo vers approche » est destiné à des contrôleurs précédemment affectés en CRNA et amenés à débiter une formation en unité pour des qualifications de contrôle d'approche et d'aérodrome¹⁰. L'ENAC précise qu'il s'agit d'une réactivation de la formation initiale et non d'une préparation à un contexte opérationnel, qui est de la responsabilité du centre d'affectation. La partie pratique de ce stage est composée de séances de simulation de contrôle d'aérodrome et d'approche. La gestion de l'activité de parachutisme n'est pas abordée durant ces simulations.

En raison de la fermeture de l'ENAC dans le contexte de la pandémie de la Covid-19, ces séances de simulation n'ont pas eu lieu. La partie théorique a tout de même été dispensée en enseignement à distance par l'ENAC. Cette disposition particulière avait été coordonnée avec la DSAC et la DSNA.

Pour la formation en unité, le centre de Pointe-à-Pitre indique avoir organisé plus de simulations que d'habitude étant donné le contexte. Le parachutage n'a pas été abordé dans ces simulations.

Un cours de la partie théorique de la formation en unité pour le contrôle d'aérodrome (mention LO) résumait le protocole d'accord avec le club de parachutistes (voir § 2.3.3). La nécessaire approbation du contrôleur avant un largage n'était pas explicitée.

La situation particulière d'un conflit entre un parachutage à Saint-François et un aéronef en procédure d'approche en piste 30 n'avait pas été identifiée dans les besoins de formation.

2.4 Renseignements sur les contrôleurs

2.4.1 Premier contrôleur

2.4.1.1 Expérience et qualifications

Le contrôleur a été affecté à Pointe-à-Pitre en 2020 et a obtenu l'ensemble des mentions d'unités quelques mois avant l'événement. Avant cette affectation, il avait une expérience de contrôle aérien d'environ neuf ans, exclusivement de contrôle régional dans un CRNA. Après avoir suivi à distance la partie théorique du stage « Transfo vers approche », le contrôleur a suivi la formation en unité à Pointe-à-Pitre. Il a d'abord obtenu la mention d'unité permettant d'occuper les positions SOL/LOC puis la mention d'unité pour la position APP. Le contrôleur indique qu'il a

¹⁰ Ce stage avait été suivi par le contrôleur en fréquence au moment de l'événement (voir § 2.4.1.1).

pratiqué la configuration piste 30 seulement quelques fois en simulation et quelques fois en conditions réelles. Le jour de l'événement, c'était la première fois qu'il gérait du largage de parachutistes dans cette configuration.

La gestion du largage de parachutistes qu'il avait connu en CRNA était très différente de celle en contrôle d'approche. Il y avait dans la plupart des cas une ségrégation totale entre les trafics IFR et le largage de parachutistes. Très souvent, une zone rouge s'affichait, de manière identique à l'affichage d'une zone militaire, sur les écrans des contrôleurs. C'est pourquoi il rapporte qu'intuitivement il lui semblait inconcevable qu'une procédure d'approche puisse être en conflit avec une zone de parachutisme.

2.4.1.2 Témoignage

Le contrôleur avait eu trois jours de repos avant sa vacation. Il indique s'être réveillé tôt le jour de l'événement, à environ 4 h du matin, pour des raisons familiales. Il explique a posteriori qu'il se serait déclaré en incapacité de contrôle si le contexte opérationnel du centre avait été différent. Selon lui, les conséquences d'une absence d'un contrôleur pouvaient parfois aller jusqu'à la fermeture de la tour. Il a donc décidé de venir au travail malgré la fatigue.

Il est arrivé à la tour à 6 h 45 et a commencé par occuper la position d'assistant pour l'approche (ASS APP), a fait une pause puis, à 9 h 34, a relevé sa collègue aux positions regroupées SOL/LOC/APP.

Il n'avait pas conscience que le point DULBO était un point « fly-by » (voir § 2.3.1). Il a ainsi été surpris par le virage anticipé du F-OMYR par rapport à la position du point DULBO.

Il explique qu'il s'attendait à ce que le largage ait lieu à la verticale de l'aérodrome de Saint-François et qu'il n'avait pas pleinement conscience que le vent d'est le jour de l'événement impliquerait un largage à l'est du lieu habituel. Il indique qu'il ne connaissait pas la durée du largage : pour lui, c'était relativement court et il estimait que les parachutistes seraient posés plus rapidement. Temporellement, pour lui, il ne devait pas y avoir conflit.

Le contrôleur était attentif à la séparation entre le F-OMYR et l'avion-largueur et donnait des informations de trafic aux pilotes des deux avions. Il explique avoir pris conscience du conflit entre le F-OMYR et les parachutistes très tardivement, après le virage vers le sud du F-OMYR. Il a alors tenté de rappeler le pilote du F-GERB, avec l'intention de lui demander de suspendre immédiatement le largage. Celui-ci n'a pas répondu. Il explique que, ne connaissant pas la position exacte des parachutistes et par crainte d'aggraver la situation, il a décidé de ne pas demander à l'équipage du F-OMYR de tourner et l'a laissé poursuivre la procédure.

2.4.2 Chef de Tour

Le CDT, qui occupait également la position ASS APP, indique que la situation était très calme depuis le début de la matinée. Il estime que l'effectif était suffisant ce matin-là pour une bonne rotation des pauses. Il explique qu'il suivait de loin les actions du contrôleur sans intervenir, celui-ci étant déjà qualifié. Il précise que son attention était portée sur le système SIGMA¹¹ et non sur l'écran radar IRMA au moment où le contrôleur a autorisé le largage. Il indique qu'il s'est ensuite tourné vers l'écran IRMA et a pris conscience du conflit à peu près en même temps que le contrôleur. Il explique en avoir parlé avec le contrôleur, mais qu'aucune action de rattrapage n'apparaissait alors évidente.

¹¹ Système Informatisé de Gestion des Mouvements Aéroportuaires.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

L'équipage du F-OMYR effectuait un vol local de contrôle de compétences depuis l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet, sur lequel la piste 12 était en service. Le pilote du F-GERB larguait des parachutistes dans la zone de largage de Saint-François, située à proximité de l'une des branches de la procédure RNP piste 30 de l'aérodrome de Pointe-à-Pitre - Le Raizet.

La contrôleur occupant les positions SOL/LOC/APP a été relevée par un collègue. Après la relève, l'équipage du F-OMYR a demandé à exécuter une approche RNP piste 30, ce que le contrôleur a accepté. La zone de parachutage de Saint-François n'était pas paramétrée et ne pouvait pas être affichée sur l'écran radar du contrôleur. Les procédures pour la piste 12 étaient affichées et le contrôleur a affiché en plus les points DULBO et LOMPA de la procédure RNP 30. Qualifié récemment, le contrôleur avait peu d'expérience de l'utilisation de cette procédure et de la configuration piste 30 à Pointe-à-Pitre. Lorsque le pilote du F-GERB a annoncé qu'il effectuerait un nouveau largage, le contrôleur n'a pas anticipé que la trajectoire du F-OMYR pouvait être conflictuelle avec celle des parachutistes.

Quand le pilote du F-GERB a rappelé une minute avant le largage, le contrôleur lui a donné une autorisation implicite de débiter le largage, avec la phraséologie « rappelez fin de largage » et non avec la phraséologie prévue en espace aérien contrôlé « largage approuvé ». L'équipage du F-OMYR n'a pas pris conscience que le largage avait été approuvé et pensait que les instructions du contrôleur assureraient sa séparation avec les parachutistes et le largueur. Le contrôleur a ensuite été occupé à communiquer avec un autre avion. L'équipage du F-OMYR a viré vers le sud peu avant le point « fly-by » DULBO, comme le prévoit la procédure RNP 30. Le contrôleur a été surpris par la trajectoire du F-OMYR et a alors pris conscience du conflit. Il a essayé sans succès de contacter le pilote du F-GERB. Le contrôleur ne connaissant pas la position des parachutistes, il n'a pas donné d'instruction à l'équipage du F-OMYR par crainte d'aggraver la situation. L'équipage du F-OMYR a poursuivi sur la procédure, a traversé sans le savoir l'axe de largage et est passé à proximité d'un tandem de parachutistes sans détecter sa présence.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la détection tardive par le contrôleur du conflit entre la trajectoire d'approche du F-OMYR et l'activité de largage de parachutistes :

- la faible expérience du contrôleur dans l'organisme de Pointe-à-Pitre, en particulier de la configuration piste 30 et de la gestion de l'activité de parachutisme, du fait de sa qualification récente, de l'utilisation plus rare de cette configuration, et d'une activité de parachutisme fortement réduite dans le contexte sanitaire de la Covid-19 ;
- une connaissance insuffisante de la part du contrôleur de l'activité de parachutisme et de sa gestion en contrôle d'approche, probablement due à une formation insuffisante ;
- un probable effet de la fatigue du contrôleur aérien au moment de l'incident.

L'utilisation de la phraséologie recommandée pour le largage aurait probablement pu permettre à l'équipage du F-OMYR de prendre conscience que le largage était en cours.

Mesures prises

Le service du contrôle de la circulation aérienne de Pointe-à-Pitre a mis en œuvre plusieurs mesures après l'incident grave.

Depuis fin septembre 2023, la zone de saut de Saint-François a été paramétrée sur IRMA et peut désormais être affichée. Une protection APW prédictive est associée à la partie de cette zone située en espace aérien contrôlé, au-dessus de 2 500 ft AMSL. Cette protection permet d'alerter le contrôleur en cas d'intrusion.



Figure 3 : protection APW autour de l'aérodrome de Saint-François
(Source : Organisme de contrôle de Pointe-à-Pitre)

La subdivision instruction a édité un document de rappel sur l'activité de parachutisme à l'attention de l'ensemble des contrôleurs. Ce document insiste sur le fait que le message « fin de largage » indique que les parachutistes ont débuté leur saut, mais qu'ils ne seront parfois posés qu'une dizaine de minutes plus tard. L'accent est également mis sur les différentes situations conflictuelles avec l'activité de parachutisme à Saint-François, notamment une arrivée IFR en piste 30. Ce document rappelle la phraséologie du parachutage en VFR en espace aérien contrôlé. Il précise également qu'il est possible pour les contrôleurs de demander et d'attendre l'annonce « tous parachutistes posés » du pilote largueur avant d'autoriser du trafic dans le secteur.

Un cours spécifique à la gestion du parachutisme a également été créé et fait partie de la formation théorique des contrôleurs à la mention d'unité LO, pour la position SOL/LOC.

Le protocole d'accord entre l'Organisme de Contrôle de Pointe-à-Pitre - Le Raizet et la Société Caraïbe Parachutisme a été révisé. La nouvelle version est entrée en vigueur le 22 août 2023. Il a notamment été ajouté que les contrôleurs « sont susceptibles de demander au pilote largueur de leur fournir l'information « tous parachutistes posés ». Cette version met en évidence que le contrôleur « approuvera » les largages.

La rubrique « Parachutage » du Manex a été révisée, conformément au protocole d'accord. Il est désormais écrit que « tout largage qui interfère avec l'espace aérien contrôlé par Pointe-à-Pitre est soumis à [...] approbation du contrôle pour larguer les parachutistes. » Il est précisé que l'activation du système APW associé à la zone de largage est de la responsabilité du Chef de Tour.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.