

## CRASH AERIEN ST MARTIN 5 MAI 2012 : BILAN 4 MORTS

Date : 6 Mai 2012

### Objet :

crash aérien d'un appareil Piper Cheyenne III immatriculé F-GXES de la compagnie **T.A.I** (Transports Aériens Intercaraïbes) survenu peu après son décollage de St Martin Grand Case l'Espérance le 5 Mai 2012 à 2h38 du matin, alors qu'il était engagé dans une mission d'évacuation sanitaire privée en direction de Fort de France, pour le compte (**affréteur**) de la société I.W.I.A (International West IndiesAssitance) 97200 Fort de France.

Bilan : 4 Morts.

### Les faits :

La société I.W.I.A (International West Indies Assitance) 97200 Fort de France, dont l'objet social est d'organiser des vols et rapatriements sanitaires **privés**.

Cette dernière est contacté par l'assurance privé du patient Chypriote et organise l'évacuation sanitaire de ce patient, hospitalisé en partie hollandaise (SMMC) de l'île de St Martin à destination de la Martinique.

Aux dires des personnels médicaux de l'hôpital de la partie Hollandaise (SMMC : St Maarten Médical Center), le patient était intransportable du à son instabilité cardiaque.

Néanmoins et contre toute attente, la société I.W.I.A affrète la compagnie TC AIR (basé en Martinique) qui met à disposition un appareil de type King Air 90 immatriculé F-GBPZ. Cet appareil décolle avec à son bord un seul pilote, un médecin et un infirmier. L'appareil se pose à Juliana Airport dans la soirée et ne peut repartir à cause d'une panne qui le cloue au sol.

A 23h55 Le médecin, Jean Michel Dudouit travaillant pour I.W.I.A (décédé dans l'accident) appelle le centre opérationnel de la compagnie JetBudget (St Maarten) est demande la mise à disposition d'un appareil pour évacuer le patient à Fort de France.

La compagnie JetBudget par la voie de Christophe CHASSEL informe que la compagnie JetBudget, et sous contrat avec l'hôpital Français et par conséquent doit rester disponible 24/24 pour ce dernier.

Pour ce motif M Chassel Christophe refuse cette demande et indique clairement au Docteur d'I.W.I.A qu'il serait grandement préférable de placer le patient au Centre Hospitalier français Louis constant Fleming afin que ce dernier soit stabilisé et qu'il puisse le cas échéant repartir le lendemain matin.

La compagnie I.W.I.A alors qu'elle à la parfaite connaissance des problèmes de sécurité de la compagnie aérienne T.A.I décide d'affréter un appareil de cette compagnie.

Les ambulanciers (Eric Ambulance) qui ont transportés le patient et l'équipe médicale, confirment que le patient a fait pas moins de 5 arrêts cardiaques à bord de l'ambulance entre Juliana Airport et St Martin Grand Case. (Temps de trajet 30 mn à cette heure tardive) Cette déclaration vient confirmer que le patient était intransportable...

L'état du patient s'aggrave, à tel point que le docteur d'I.W.I.A demande à ce que des médicaments lui soient fournis par le centre hospitalier Louis Constant Fleming. Ce dernier lui fournit les produits en les livrant sur le tarmac de l'aéroport de Grand Case L'espérance.

L'appareil de T.A.I (Piper cheyenne immatriculé F-GXES de 1981) décolle de Grand Case (qui a ouvert sa piste en pleine nuit) avec 1 seul pilote et se crash peu après son décollage entre Grand Case et l'îlet de Tintamarre, tuant ainsi 4 personnes (pilote, médecin, infirmier et le patient). Tout cela avec le consentement de son dirigeant M Gérard Avril, présent sur le tarmac de l'aéroport aux moments des faits. Noter que le second pilote de la T.A.I qui devait être présent n'à pu être contacté... (Cela démontre la capacité opérationnelle et organisationnelle de T.A.I qui fait du bricolage aérien ...)

Des témoins (depuis Orient Bay) affirment avoir vu l'appareil volant **à très basse altitude et faisant un bruit important et anormal.**

## **Le contexte :**

Depuis de nombreuses années le personnel médical du centre hospitalier de St martin s'était insurgé des conditions de sécurités des appareils de la compagnie T.A.I dénonçant « *des avions poubelles* »

La compagnie T.A.I a vu son contrat d'évacuation sanitaires résilié par l'Hôpital de St Martin en juin 2010 pour motif d'intérêt général (clairement dominé par la piètre sécurité des appareils)

Afin de conserver sa main mise sur les évacuations sanitaires de l'île de St Martin, les influents dirigeants de la compagnie T.A.I ont même réussi à faire réduire à leur avantage exclusif les droits de trafic d'autres compagnies aériennes (dont certaine disposant d'avion de type Jet entièrement médicalisé) , de tel sorte qu'aucun affréteur ou donneur d'ordre de la partie Française de l'île de St martin ne pouvait organiser un vol d'évacuation sanitaire ... sans avoir consulté au préalable la compagnie T.A.I ...

La compagnie T.A.I , soutenue par les autorités de l'aviation civile locale, régionale et nationale, a fait appel de la décision de rupture de contrat devant le tribunal administratif de Basse Terre. Le juge conclura le 5 Janvier 2012 « *que la T.A.I est reconnue mettre en danger la sécurité des patients et des équipes médicales* »

Le 5 janvier 2012, la coordination des médecins de l'hôpital de St Martin, demandait à l'Agence Régionale de santé de suspendre l'agrément sanitaire de la compagnie T.A.I ! Rien n'est fait, T.A.I continue à être autorisé à opérer des vols d'évacuations sanitaires.

## **Les questions :**

1 - De quelle manière la société I.W.I.A à t'elle organisée cette évacuation Sanitaire ? Utilisant une première compagnie dont l'appareil tombe en panne puis en affrète un second auprès de la T.A.I avec les suites que l'on connaît ? Le SAMU de Fort de France n'est pas le donneur d'ordre, c'est bien I.W.I.A qui est donneur d'ordre, car il s'agit d'un vol sanitaire **privé**.

2 – Pourquoi un tel entêtement à vouloir transporter un patient « intransportable » de l'hôpital de la partie néerlandaises vers la Martinique ? Le simple transfert du patient de l'hôpital de la partie néerlandaises de l'île, vers l'hôpital de la partie Française aurait permis de sauver des vies !

En effet l'hôpital Français aurait pu déclencher cette évacuation sanitaire avec l'opérateur sous contrat ! Le patient chypriote disposant peut être d'une sécurité sociale Européenne ...

3 - Il faut croire que les enjeux financiers (Paiement d'une belle somme d'argent par une assurance

privé à la compagnie I.W.I.A) ai surpassé tous les principes d'éthique médicale et de sécurité aéronautique.

4 - Comment des salariés à plein temps du Centre hospitalier de Fort de France, peuvent se retrouver engagés dans une évacuation sanitaire privée à l'étranger ? Il conviendrait de vérifier la liste du personnel à de cette compagnie, mais également la liste des actionnaires...

5 – Des témoins affirment avoir vu l'appareil volant à une altitude anormale et émettant un bruit considérable. Ces témoignages sont majeurs car, on peut affirmer que les habitants de l'île de St Martin ont une expérience visuelle et sensorielle importante en matière d'aviation (chaque jour les habitants voient des dizaines d'appareils en vol autour de l'île de st Martin et ils ont des repaires visuels et sensoriel inconscients)

6 – Que c'est il passé entre 23h55 heure d'appel du docteur de I.W.I.A est de 2h33 heure du décollage ? Les soins prodigués au patient « en ambulance » n'auraient ils pas été les mêmes ou bien meilleurs au centre Hospitalier de St Martin ? Pourquoi un entêtement de la sorte ?

7 – Un seul pilote à bord ! C'est une habitude chez T.A.I , surtout à 2h30 du matin ! Les médecins du centre hospitalier Louis constant Fleming ont depuis des années toujours dénoncés cet état de fait.

8 – L'appareil Piper PA 42 cheyenne III de la compagnie F-GXES est un appareil de plus de 30 ans d'âge (construit en 1981). Il s'agit d'un appareil « réformé » par les douanes Françaises avec qui il avait déjà assuré 20 ans de missions ! Comment un appareil réformé par l'Etat peut il encore servir à faire des vols d'évacuations sanitaires privés ou publiques ?

9 – Un ancien pilote de la T.A.I décédé soudainement (Michel Desbois) à déclarait ouvertement et à publiquement dénoncé les multiples pannes et autres graves problèmes sur l'appareil Piper PA42 F-GXES ... De nombreux témoins et compte rendu de réunion du centre hospitalier le démontreront. Il en aurait informé la DGAC régionale. Pour avoir trop parlé, ce pilote était en procédure de licenciement juste avant son décès.

10 – La rumeur prétend que la compagnie T.A.I du fait de ces influents dirigeants, obtenait facilement et à discrétion des « dérogations » administratives ! Mais également des dérogations « potentiel moteurs » sur l'appareil F-GXES. Le BEA et ses experts devront s'attacher à ses vérifications.

11 – Les moyens financiers et la maintenance de la compagnie T.A.I devront être passés au crible.

12 - Avec quelles dérogations la compagnie T.A.I à t'elle put ré-ouvrir la piste de Grand Case à 2h30 du matin ? Selon quelles procédures ? Avec quel aéroport de dégagement « ouvert » à cette heure tardive ? Rappelons que la tour de contrôle de juliana qui gère le trafic aérien de la zone

était fermée au moment des faits. Rappelons que l'aéroport de Grand Case est connu pour être un aéroport « particulier » pour les décollages/atterrissages de nuit?

13 – Une réunion des personnels de la tour de contrôle de Grand Case s'était tenu récemment avant le Drame. Ces derniers dénonçaient l'obligation par les gestionnaires de l'aéroport de Grand Case de « ré ouvrir » la nuit (sans réquisition de la préfecture !!!) pour le compte de la compagnie T.A.I alors que cette dernière n'est plus sous contrat de services publics avec l'hôpital de St martin !!!! Réponse de la société gestionnaire de l'aéroport de Grand Case : « *Si vous n'ouvrez pas la nuit, on diminue vos salaires !* »

14 – M Belloti (expert aérien reconnu) et M Mangenot (DGAC St Martin) **amis intimes** de M Gérard Avril et Jack Simmonet devront être écartés de l'enquête.

Voici donc en 14 points, les questions sur l'évidente « chaîne de responsabilité » qui à entraîné la mort de 4 personnes.

Cet accident démontre à lui seul, alors que tous les pouvoirs publics étaient avertis de longue date des graves problèmes de sécurité de la T.A.I, mais qui dans leurs agissements ont supportés abusivement « une compagnie française et ses influents dirigeants » au détriment de la sécurité.

Et qu'enfin, encore une fois, que tout arguments, qu'ils soient personnels, concurrentiels ou financiers ne doivent jamais primer sur la sécurité.

###