

La présence d'un obstacle (marina) situé à environ 60m de l'extrémité de la piste 12 de l'aéroport de Gillot entraînera une catastrophe si un avion sort de la piste lors d'une interruption de décollage par exemple.



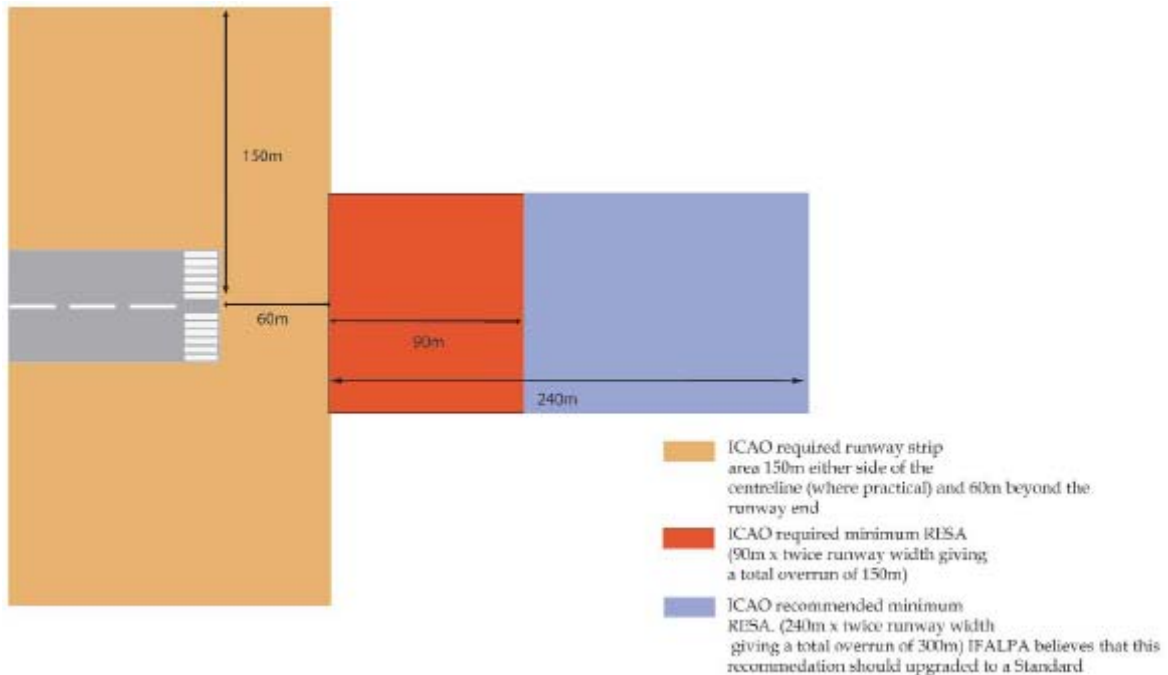
Dans son rapport d'enquête technique concernant l'accident de l'Airbus A-340 d'Air France à Toronto en août 2005, le Bureau de la Sécurité des Transports du Canada (BST) conclut

**« Si la piste 24L avait comporté une RESA construite selon la pratique recommandée de l'OACI, ou selon la norme de la FAA, les dommages à l'avion et les blessures des passagers auraient peut-être été moindres. »**

et recommande que **« le ministère des Transports exige que toutes les pistes de code 4\* soient pourvues d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de 300 m ou d'un autre moyen d'immobilisation des aéronefs offrant un niveau de sécurité équivalent. »**

\* Une piste de code 4 est une piste ayant une longueur supérieure à 2400 m et une largeur d'au moins 45 m

Dès 1989, la FAA (Federal Aviation Administration, Etats-Unis) a établi des critères de conception des aéroports qui exigeaient la présence d'une aire de sécurité de piste (RSA) longue de 300 m. En 1999, reconnaissant la sécurité accrue offerte par une RESA plus longue, l'OACI a recommandé que la RESA s'étende au moins sur 300 m au-delà de l'extrémité de piste.



- ICAO required runway strip area 150m either side of the centreline (where practical) and 60m beyond the runway end
- ICAO required minimum RESA (90m x twice runway width giving a total overrun of 150m)
- ICAO recommended minimum RESA. (240m x twice runway width giving a total overrun of 300m) IFALPA believes that this recommendation should be upgraded to a Standard.



- ICAO required runway strip area 150m either side of the centreline (where practical) and 60m beyond the runway end
- ICAO required minimum RESA (90m x twice runway width giving a total overrun of 150m)
- ICAO recommended minimum RESA. (240m x twice runway width giving a total overrun of 300m) IFALPA believes that this recommendation should be upgraded to a Standard

Les pilotes de ligne dénoncent la présence de cette marina depuis près de 10 ans !



A la DGAC, c'est Monsieur Maxime COFFIN, Directeur du Contrôle de la Sécurité, qui est en charge de ce problème. [maxime.coffin@aviation-civile.gouv.fr](mailto:maxime.coffin@aviation-civile.gouv.fr)

HMC 14.02.08