

CONCLUSIONS DU 1^{er} WORKSHOP SUR LA SECURITÉ AÉRIENNE COPPE/UFRJ - Rio de Janeiro, 1er et 2 Juin, 2010

L'Université Fédérale de Rio de Janeiro a rassemblé un groupe de scientifiques des établissements d'enseignement au Brésil, Etats-Unis et France, afin de mettre en place un forum scientifique ouvert, destiné à discuter et échanger des informations sur la sécurité aérienne en général. Lors de cette première réunion, l'attention s'est portée plus particulièrement sur l'accident du vol AF 447 du 31 mai 2009. Les questions et observations suivantes ont été soulevées à la suite de ce séminaire de deux jours:

1. Il est d'une importance cruciale d'apprendre des accidents et des expériences passées, pour améliorer la sécurité dans l'aviation, tels que ceux qui ont été présentés par la base de données de la FAA lors de la réunion. Les informations pertinentes, techniques ou autres, doivent être entièrement divulguées et conservées afin de permettre une analyse indépendante et des conclusions concernant les divers accidents précédents.
2. Afin d'atteindre un niveau supérieur de sécurité, une révision urgente des règles de certification et les normes internationales devrait être encouragée dans le monde entier.
3. Les dossiers de sécurité devraient être rendus publics de manière à être utilisés comme un atout dans le scénario actuel de croissance de la demande et de la concurrence entre les compagnies aériennes.
4. Trois questions majeures ont été soulevées pour la compréhension de l'accident de l'AF 447. En premier lieu, savoir pourquoi la trajectoire de vol a été maintenue, malgré la présence d'une formation de nuages défavorable, alors que dans la même période, tous les autres vols ont été réorientés. Ensuite, pourquoi les autorités de certification n'ont pas émis une consigne de navigabilité obligatoire pour le remplacement immédiat des tubes de Pitot qui avaient montrés des dysfonctionnements auparavant. Enfin, comprendre pourquoi,

même dans de telles conditions, et pour un avion moderne et automatisé tel que celui-ci, les pilotes n'ont pas été en mesure de contrôler le vol.

5. Dans le cas particulier de l'accident de l'AF 447, trop peu d'informations techniques ont été divulguées à ce jour pour permettre une évaluation technique indépendante des causes de l'accident, y compris en ce qui concerne le comportement des capteurs de vitesse (tubes de pitot) dans des conditions givrantes.

6. Les technologies disponibles devraient être adoptées pour améliorer le degré d'informations météorologiques au cours du vol, à partir des communications par satellites et terrestres. De plus, outre l'envoi des messages d'entretien routiniers, les paramètres critiques de vol devraient également être transmis par satellite, minimisant ainsi la dépendance aux seules données de vol et enregistreurs de cockpits ("boîtes noires") sur les vols trans-océans.