

Enquête de sécurité sur l'accident de l'Airbus A330-203, immatriculé F-GZCP Vol AF 447, survenu le 1^{er} juin 2009

Dans la nuit du dimanche 31 mai au lundi 1^{er} juin 2009, l'Airbus A330-203 immatriculé F-GZCP et exploité par la compagnie Air France s'est abîmé dans l'océan Atlantique. L'avion avait décollé à 22 h 29 pour effectuer le vol régulier AF 447 entre Rio de Janeiro Galeão et Paris Charles de Gaulle. Douze membres d'équipage (3 PNT, 9 PNC) et 216 passagers, appartenant à trente-deux nationalités, étaient à bord. Le dernier échange radio entre l'équipage et le contrôle brésilien a eu lieu à 1 h 35. Entre 2 h 10 et 2 h 15, un message de position et 24 messages de maintenance ont été émis par le système automatique ACARS. Le lundi 1^{er} juin 2009 vers 7 h 45, le BEA a été alerté par le Centre de Coordination des Opérations d'Air France.

Chronologie

- 1^{er} juin 2009 : lancement des opérations de recherche-sauvetage (SAR) coordonnées par le Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) de Recife (Brésil). Ouverture de l'enquête de sécurité.
- 6 - 18 juin 2009 : les corps de cinquante victimes et des éléments de l'avion retrouvés par les marines nationales française et brésilienne.
- 10 juin - 10 juillet 2009 : recherches sous-marines pour détecter les signaux émis par les balises acoustiques des deux enregistreurs de vol.
- 2 juillet 2009 : publication du premier rapport d'étape du BEA.
- 27 juillet - 17 août 2009 : recherches sous-marines à l'aide d'un sonar à balayage latéral et d'un robot sous-marin pour localiser l'épave de l'avion.
- 17 décembre 2009 : publication du deuxième rapport d'étape du BEA.
- Septembre 2009 - janvier 2010 : travaux préparatoires d'un groupe de travail international en vue de la troisième campagne de recherches de l'épave de l'avion.
- 2 avril - 24 mai 2010 : troisième campagne de recherches sous marines.
- Juin 2010 - février 2011 : exploitation de toutes les données recueillies au cours des trois campagnes de recherches sous-marines afin d'établir une nouvelle stratégie.
- 25 mars 2011 : début de la quatrième campagne de recherches sous-marines.
- 2 avril 2011 : découverte de l'épave de l'avion par 3 900 m de profondeur, à environ 6,5 NM au nord de la dernière position connue.
- 26 avril 2011 - 13 mai 2011 : début de la cinquième campagne de recherches sous-marines. L'équipe du BEA, composée de douze enquêteurs et experts, s'est consacrée à la localisation et récupération des enregistreurs, à la cartographie du site de l'accident, puis au relevage de pièces de l'avion utiles à l'enquête de sécurité.
- 1^{er} mai 2011 : découverte de l'enregistreur de paramètres (FDR).
- 2 mai 2011 : remontée de l'enregistreur de paramètres (FDR).
- 3 mai 2011 : découverte et remontée de l'enregistreur phonique (CVR).
- 13 mai 2011 : début des travaux de lecture des enregistreurs dans les locaux du BEA.
- 21 mai - 3 juin 2011 : poursuite des opérations sous-marines. Mise à disposition par le BEA des équipements du navire aux représentants de la Justice qui leur a permis de remonter les corps de cent trois victimes.
- 29 juillet 2011 : publication du troisième rapport d'étape du BEA.
- Début septembre - fin décembre 2011 : analyse de l'ensemble des aspects liés à la conduite du vol par le groupe de travail « Facteurs Humains ».
- 5 juillet 2012 : publication du rapport final de l'enquête de sécurité.