

RAPPORT D'ETAPE PUBLIE LE 2 JUILLET 2009

Ce rapport d'étape a été établi sur la base des premiers éléments rassemblés au cours de l'enquête, sans analyse ni même, en l'absence actuelle d'épave, d'enregistreurs de bord, de trace radar et de témoignages directs, de description des circonstances de l'accident. Certains des points traités peuvent encore évoluer. Rien dans la présentation de ce rapport d'étape ou dans les points qui y sont abordés ne peut être interprété comme une indication sur les orientations ou a fortiori les conclusions de l'enquête.

A ce stade de l'enquête, les faits suivants ont été établis :

- l'équipage détenait les licences et qualifications nécessaires pour effectuer le vol,
- l'avion avait un certificat de navigabilité en état de validité ; il était entretenu conformément à la réglementation,
- l'avion avait décollé de Rio de Janeiro sans problème technique connu, sauf sur un des trois panneaux de gestion de la radio,
- aucun problème n'a été signalé par l'équipage à Air France ou lors de ses contacts avec les contrôleurs brésiliens,
- aucun message de détresse n'a été reçu par les centres de contrôle ou par d'autres avions,
- il n'y a pas eu de communications téléphoniques par satellite entre l'avion et le sol,
- le dernier échange radio entre l'équipage et le contrôle brésilien a eu lieu à 01 h 35 min 15 s. L'avion arrivait en limite de portée radar des centres de contrôle brésiliens,
- à 02 h 01, l'équipage a essayé, sans succès pour la troisième fois, de se connecter au système ADS-C du contrôle de Dakar,
- jusqu'au dernier point de position automatique, reçu à 02 h 10 min 34 s, le vol s'est déroulé sur la route prévue dans le plan de vol,
- la situation météorologique était conforme à celle que l'on rencontre au mois de juin dans la zone de convergence intertropicale,
- il existait un amas de cumulonimbus puissants sur la route de l'AF 447. Certains d'entre eux pouvaient être le siège d'une turbulence marquée,
- plusieurs avions qui ont évolué avant et après le vol AF 447, sensiblement à la même altitude, ont altéré leur route pour éviter des masses nuageuses,
- vingt-quatre messages automatiques de maintenance ont été reçus entre 02 h 10 et 02 h 15 via le système ACARS. Il ressort de ces messages une incohérence des vitesses mesurées ainsi que les conséquences associées,
- avant 02 h 10, aucun message de maintenance n'a été reçu du vol AF 447, à l'exception de deux messages relatifs à la configuration des toilettes,

- les procédures de l'exploitant et du constructeur mentionnent les actions à accomplir par l'équipage lorsqu'il doute des indications de vitesse,
- le dernier message ACARS a été reçu vers 02 h 14 min 28 s,
- il n'y a pas eu de transfert du vol entre les centres de contrôle brésilien et sénégalais,
- entre 8 h et 8 h 30, les premiers messages de déclenchement d'alerte ont été émis par les centres de contrôle de Madrid et de Brest,
- les premiers corps et éléments de l'avion ont été retrouvés le 6 juin,
- les éléments identifiés proviennent de l'ensemble des zones de l'avion,
- leur examen visuel montre que l'avion n'a pas été détruit en vol ; il paraît avoir heurté la surface de l'eau en ligne de vol, avec une forte accélération verticale.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et au Code de l'aviation civile, l'enquête technique n'est pas conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents ou incidents.