

Communiqué de presse

Bruxelles, 27 mars 2015

Les pilotes belges condamnent les fuites et spéculations autour de l'accident aérien de Germanwings

La *Belgian Cockpit Association* déplore et condamne les fuites d'informations issues de l'enregistreur phonique (Cockpit Voice Recorder – CVR) du vol Germanwings 4U 9525, ainsi que les allégations faites par le procureur de la République française sur les causes possibles de l'accident. Cela va à l'encontre des principes et procédures d'une enquête de sécurité, tels que prévus par l'Annexe 13 de l'OACI. Les données provenant des enregistreurs de vol doivent être utilisées uniquement dans le but d'améliorer la sécurité et non pour attribuer des responsabilités.

À ce stade de l'enquête, nous savons que l'avion, un Airbus A320, volait depuis Barcelone vers Düsseldorf le 24 mars 2015. À 10h47, il s'est écrasé après une descente continue de 32 000 pieds qui a duré à peu près 10 minutes (plus ou moins 3000 pieds par minute). L'enregistreur phonique a été retrouvé et, bien qu'il soit endommagé, les données sont exploitables et l'analyse a débuté. On a entendu et lu de nombreuses déclarations accusant le co-pilote. Les mots « suicide » et même « attaque terroriste » ont été mentionnés. Même s'il s'agit de thèses possibles (parmi un bon nombre d'autres théories), nous aimerions souligner que seule une enquête complète peut mener à ces conclusions.

Pour qu'une enquête de sécurité soit valable, les deux enregistreurs de vol sont absolument nécessaires : l'enregistreur phonique (CVR), qui contient les bruits et voix du cockpit lors des 30 dernières minutes de vol ; et l'enregistreur des paramètres (Flight Data Recorder – FDR), qui renferme les données techniques relatives au vol. Se référer à « des bruits de respiration » ou d'autres sons pour spéculer sur les causes d'un accident est totalement inapproprié et fragilise l'intégrité et l'indépendance de l'enquête sur l'accident.

Nous devons être prudents lorsque nous cherchons des réponses et nous devons laisser les enquêteurs faire leur travail. Les raisons avancées pour expliquer pourquoi le co-pilote a amorcé la descente, pourquoi le commandant n'a pas pu rentrer dans le cockpit, pourquoi le co-pilote n'a pas ouvert la porte et pourquoi il n'a pas répondu aux contrôleurs aériens relèvent de la pure spéculation. Pour répondre à ces questions, une analyse approfondie des données techniques contenues dans le FDR est essentielle.

Personnes de contact :

Pour le néerlandais : Filip van Rossem, +32 476 28 07 11

Pour le français : Alain Vanalderweireldt, +32 476 93 24 10



Persmededeling

Brussel, 27 maart 2015

Belgische piloten veroordelen informatielekken en speculaties over het neerstorten van Germanwings 4U 9525

De Belgian Cockpit Association betreurt en veroordeelt het lekken van informatie van de cockpitvoicerecorder (CVR) van Germanwings-vlucht 4U 9525, evenals de aantijgingen van de Franse procureur over de mogelijke oorzaken van het incident. Deze handelwijze druipt in tegen de principes en procedures van het veiligheidsonderzoek, zoals die zijn beschreven in ICAO Annex 13 [International Civil Aviation Organization - de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie]. De gegevens van de vluchtreorders moeten uitsluitend gebruikt worden om de veiligheid te verbeteren en niet om een schuldige aan te wijzen.

In deze fase van het onderzoek weten we dat het toestel, een A320, op 24 maart 2015 op weg was van Barcelona naar Düsseldorf. Om 10.47 uur stortte het neer na een ononderbroken afdaling van 32.000 voet (9,75 kilometer), die ongeveer tien minuten duurde (ongeveer 3000 voet of ruim 900 meter per minuut). De cockpitvoicerecorder is teruggevonden en ondanks de beschadigingen zijn de gegevens bruikbaar en is men begonnen met de analyse ervan. Er zijn verschillende uitspraken gedaan waarin de copiloot beschuldigd wordt. De woorden 'zelfmoord' en zelfs 'terroristische aanslag' zijn gevallen. Hoewel dit mogelijke verklaringen zijn (naast talloze andere theorieën), willen wij benadrukken dat enkel een afgerond onderzoek tot dergelijke conclusies kan leiden.

Om een degelijk veiligheidsonderzoek te kunnen uitvoeren, is het van cruciaal belang dat beide vluchtreorders bestudeerd worden: de cockpitvoicerecorder (CVR), waarop de geluids- en stemopnames van de laatste dertig minuten van de vlucht te horen zijn, én de flightdatarecorder (FDR), die de technische gegevens bevat over de vlucht. Het verwijzen naar 'ademhalingsgeluiden' of andere geluiden om op basis daarvan te speculeren over de oorzaken van een ongeval is uiterst onprofessioneel en ondermijnt de integriteit en de onafhankelijkheid van het veiligheidsonderzoek.

We moeten omzichtig te werk gaan bij het zoeken naar antwoorden en we moeten de onderzoekers hun werk laten doen. De redenen die gesuggereerd worden over waarom de copiloot de daling inzette, waarom de gezagvoerder niet in de cockpit kon, waarom de copiloot de deur niet opende en waarom hij niet reageerde op de oproepen van de luchtverkeersleiding zijn niets dan speculaties. Om deze vragen te kunnen beantwoorden is een uitvoerig onderzoek vereist van de technische informatie van de FDR.

Contactpersonen:

- *Nederlands: Filip van Rossem, +32 476 28 07 11*
- *Frans: Alain Vanalderweireldt, +32 476 93 24 10*

