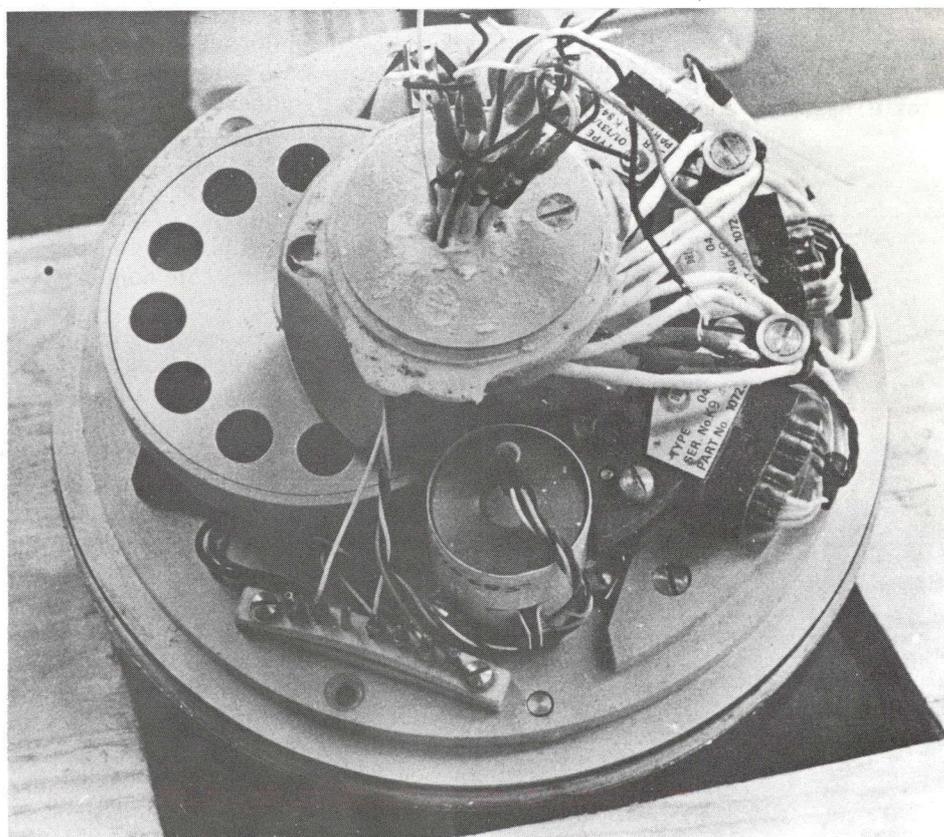




On espère que l'existence de ce centre incitera les utilisateurs de ces appareils et de ces instruments à y envoyer leurs enregistrements dans le cas d'événements inhabituels comme, par exemple, d'être passé dans une turbulence sévère ou même modérée, d'avoir observé de grandes variations de vent au cours d'un atterrissage ou de s'être trouvé dans le sillage très turbulent d'un autre avion. Le Laboratoire de recherches en vol a fait des travaux très étendus dans ces domaines et les ingénieurs espèrent que les renseignements collationnés à la suite de tels incidents permettront de mettre au point des méthodes et des procédures préventives.

*Les débris du DC8 d'Air Canada après l'accident du 5 juillet 1970 à Toronto. La flèche indique le boîtier en acier inoxydable protégeant l'enregistreur de vol.*

*L'enregistreur de vol, couvercle enlevé.*



traitement des données enregistrées, présentant toute garantie de neutralité et disposant d'experts reconnus.

On met l'accent sur le traitement des bandes endommagées par la chaleur ou par l'impact. Selon M. Wood, même dans le cas d'une bande en bon état, il faut être très entraîné pour extraire l'information enregistrée et pour décider si les données obtenues sont sûres et reflètent bien les événements qui ont conduit à l'accident.

Selon l'accord conclu à la création du centre, le ministère des Transports et celui de la Défense envoient au centre les enregistreurs récupérés sur les avions accidentés pour que l'on traite l'information enregistrée. Ce dernier ministère procède également aux arrangements qui permettent de faire des essais en vol de vérification des instruments dans des conditions bien connues. Les enregistreurs sont ensuite sortis de l'avion et envoyés au centre où les informations enregistrées sont traitées sans que l'on retire la bande magnétique. Il s'agit, en fait, de s'assurer que les systèmes fonctionnent d'une manière satisfaisante.