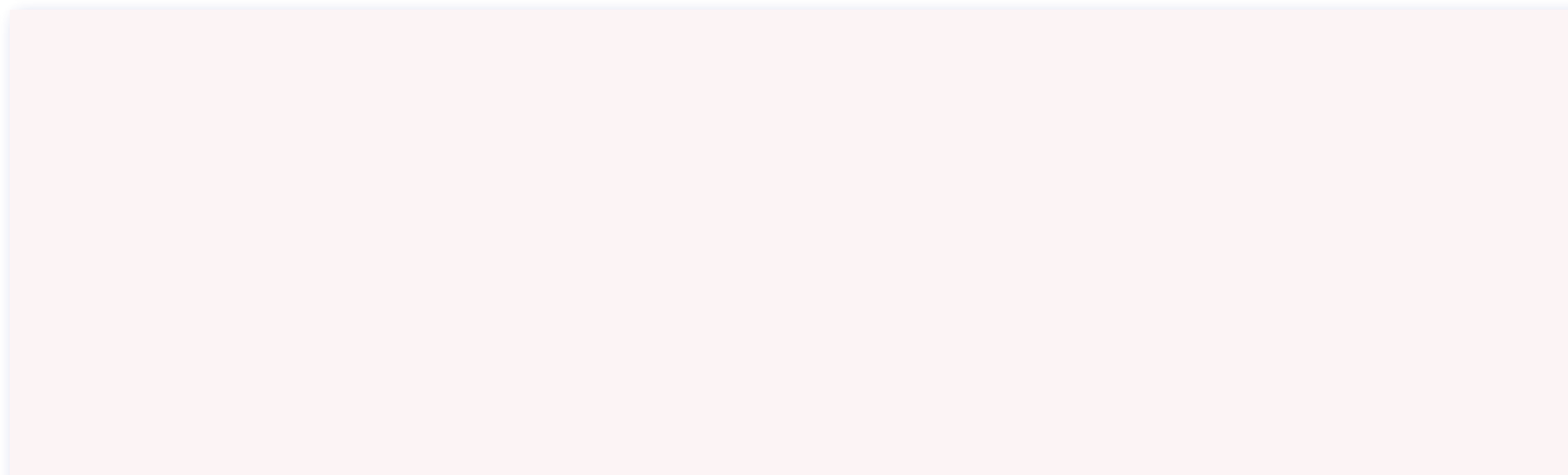


Tableau de bord

Resume



Accueil

Page 1

Page 2

Page 3

Page 4

Page 5

Page 6

Tableau de bord

Accueil

Page 1

Page 2

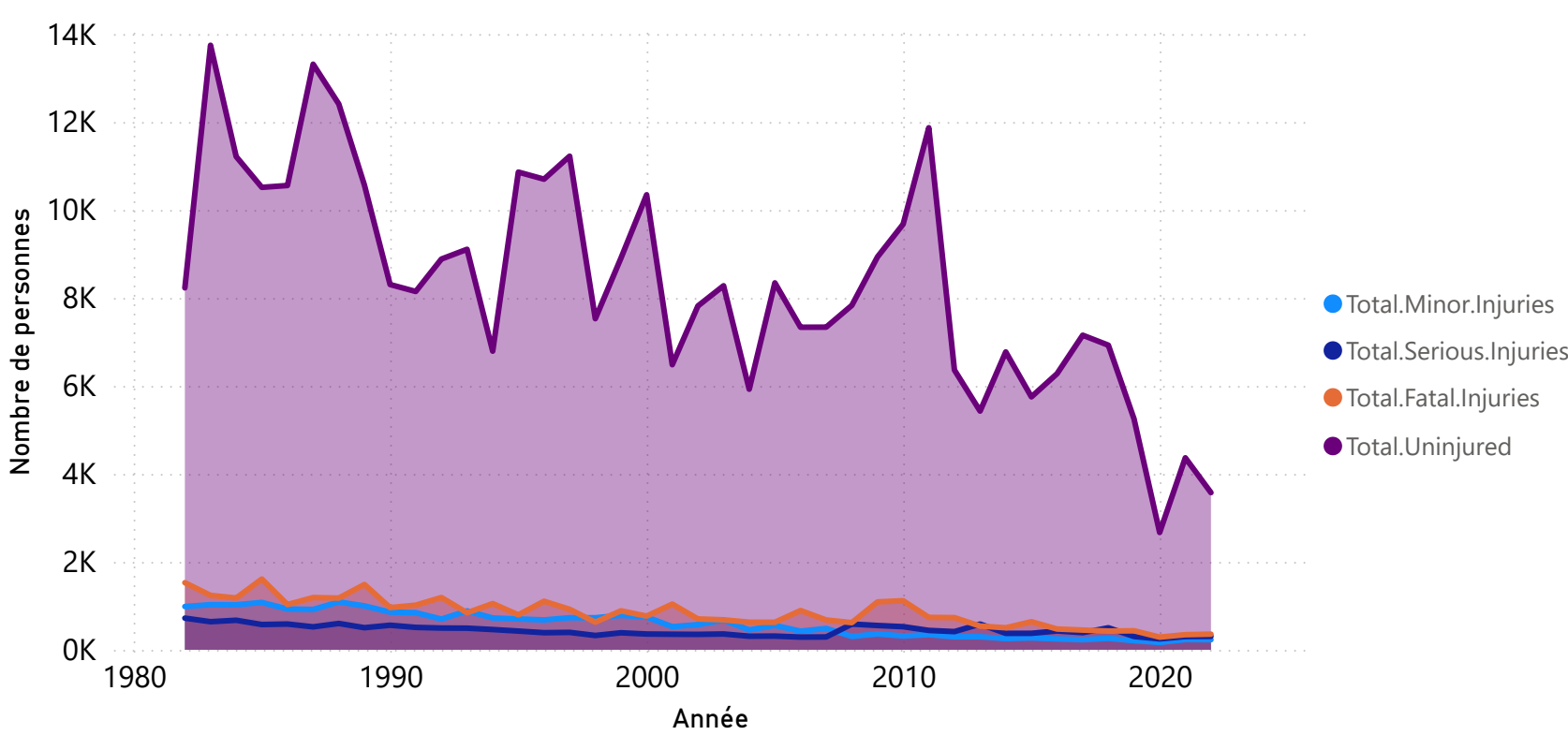
Page 3

Page 4

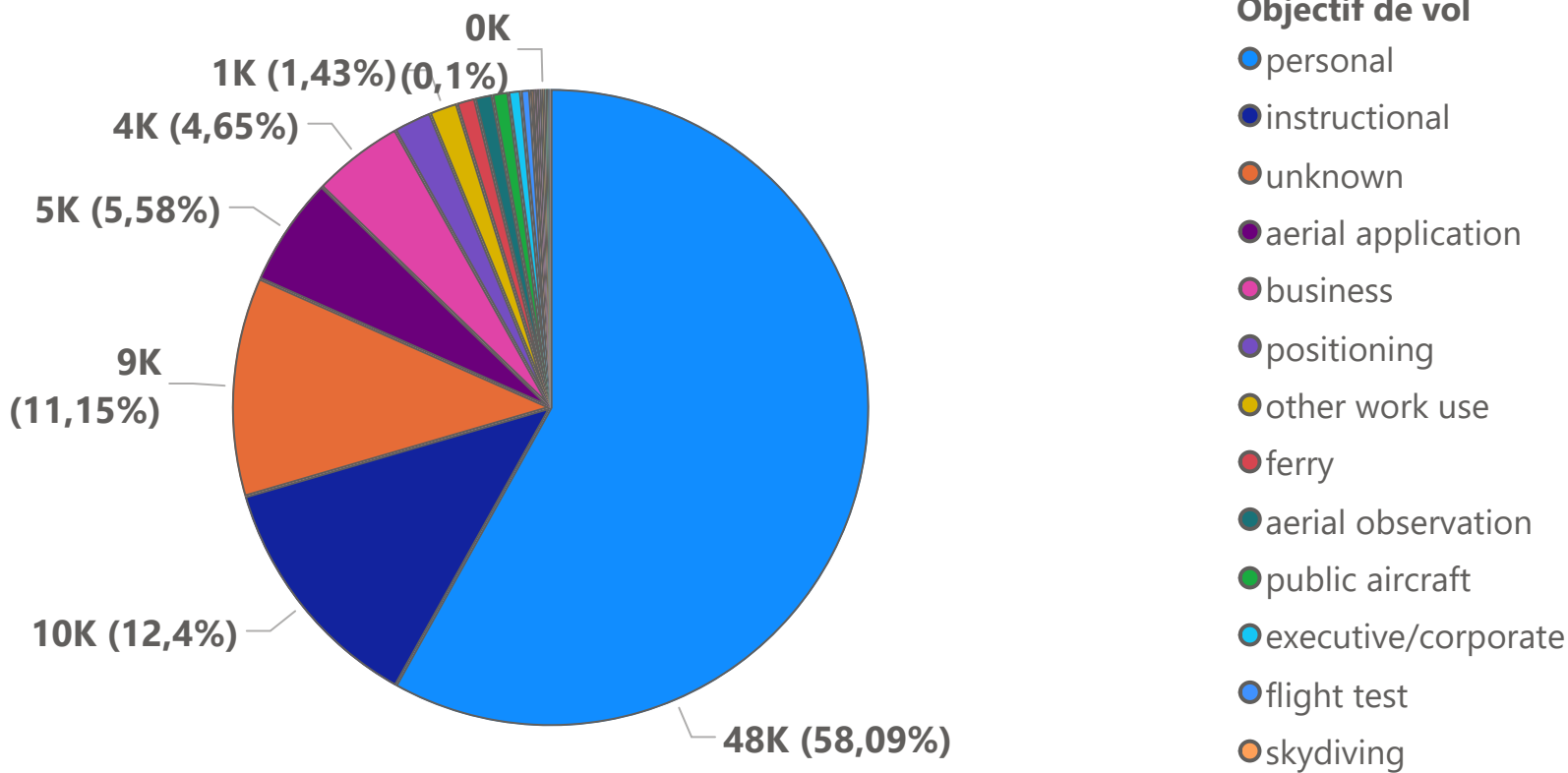
Page 5

Page 6

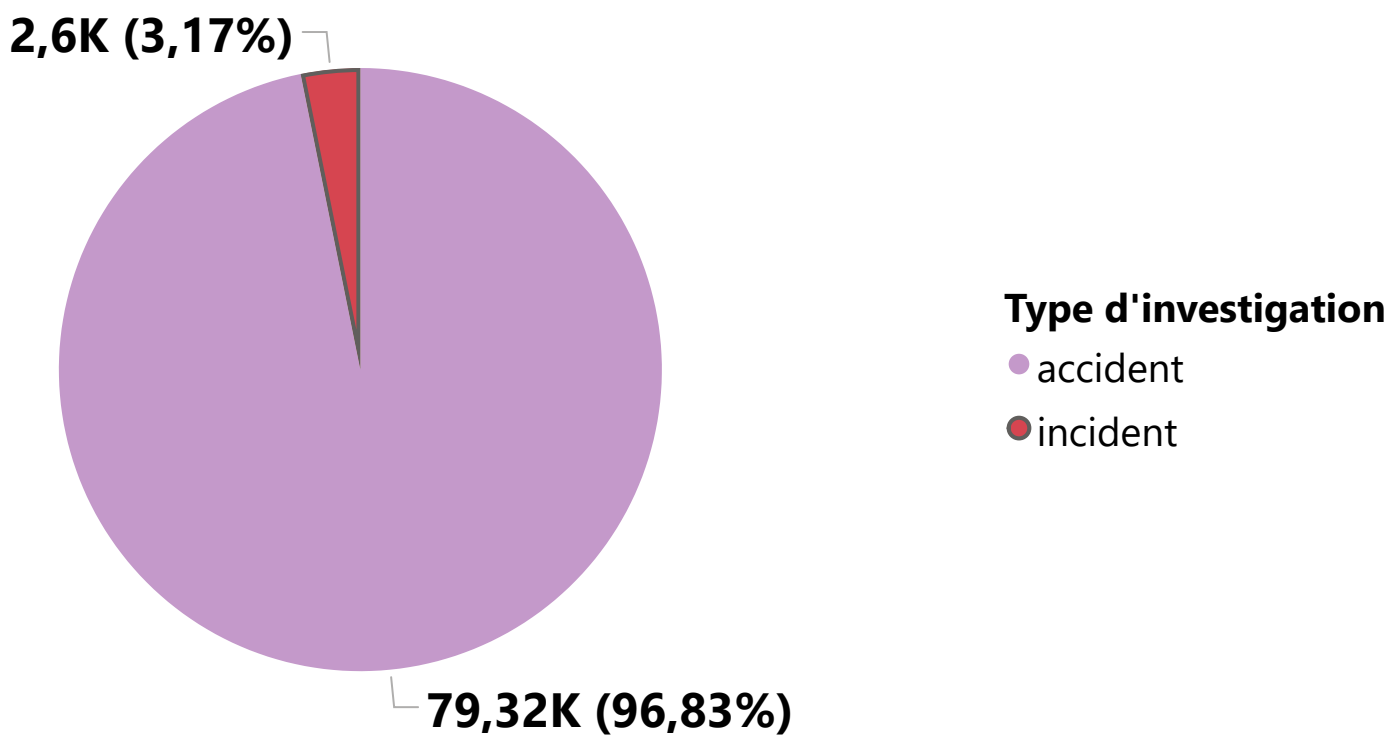
Nombre de personnes impliquées dans des accidents par année



Distribution des accidents par objectif de vol



Type d'investigation



Évolution des accidents dans le temps

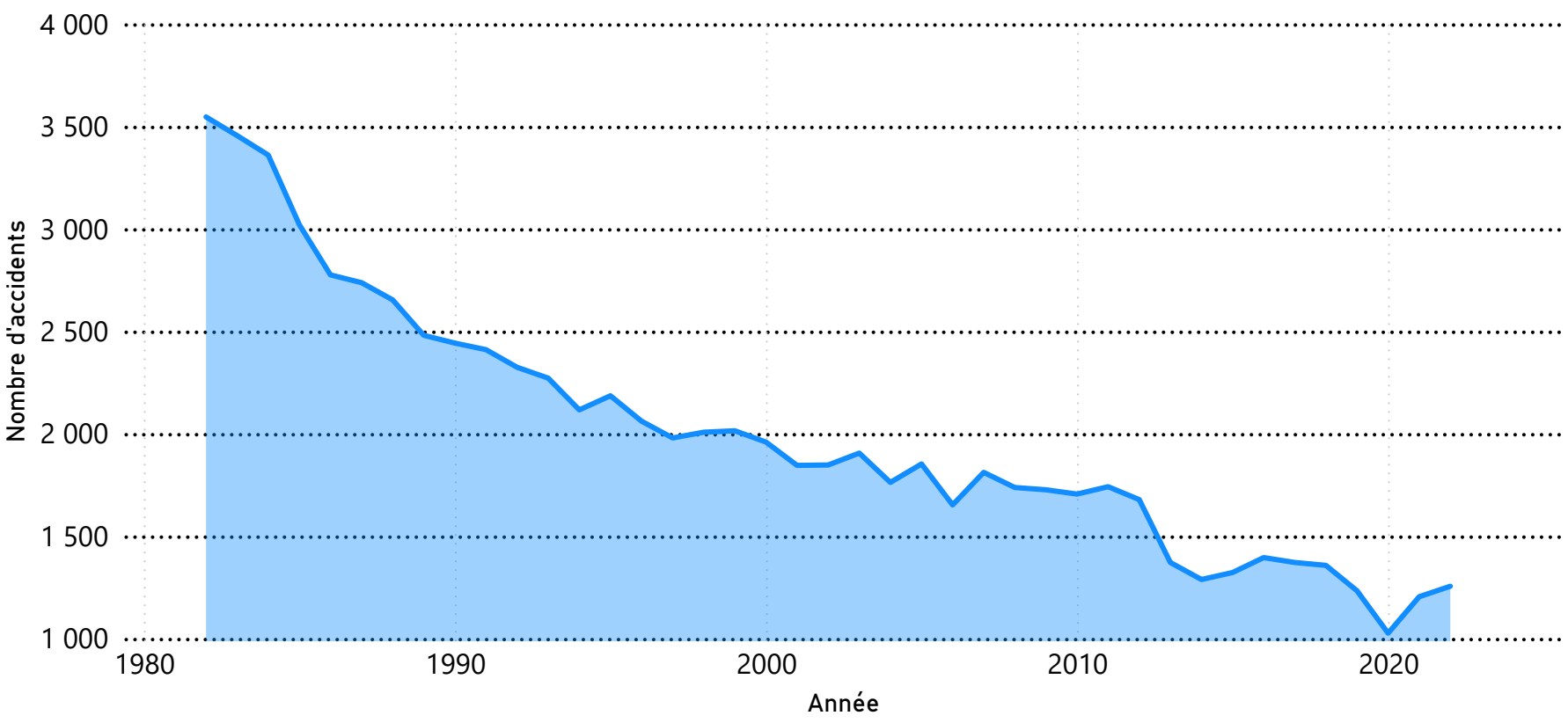


Tableau de bord

Accueil

Page 1

Page 2

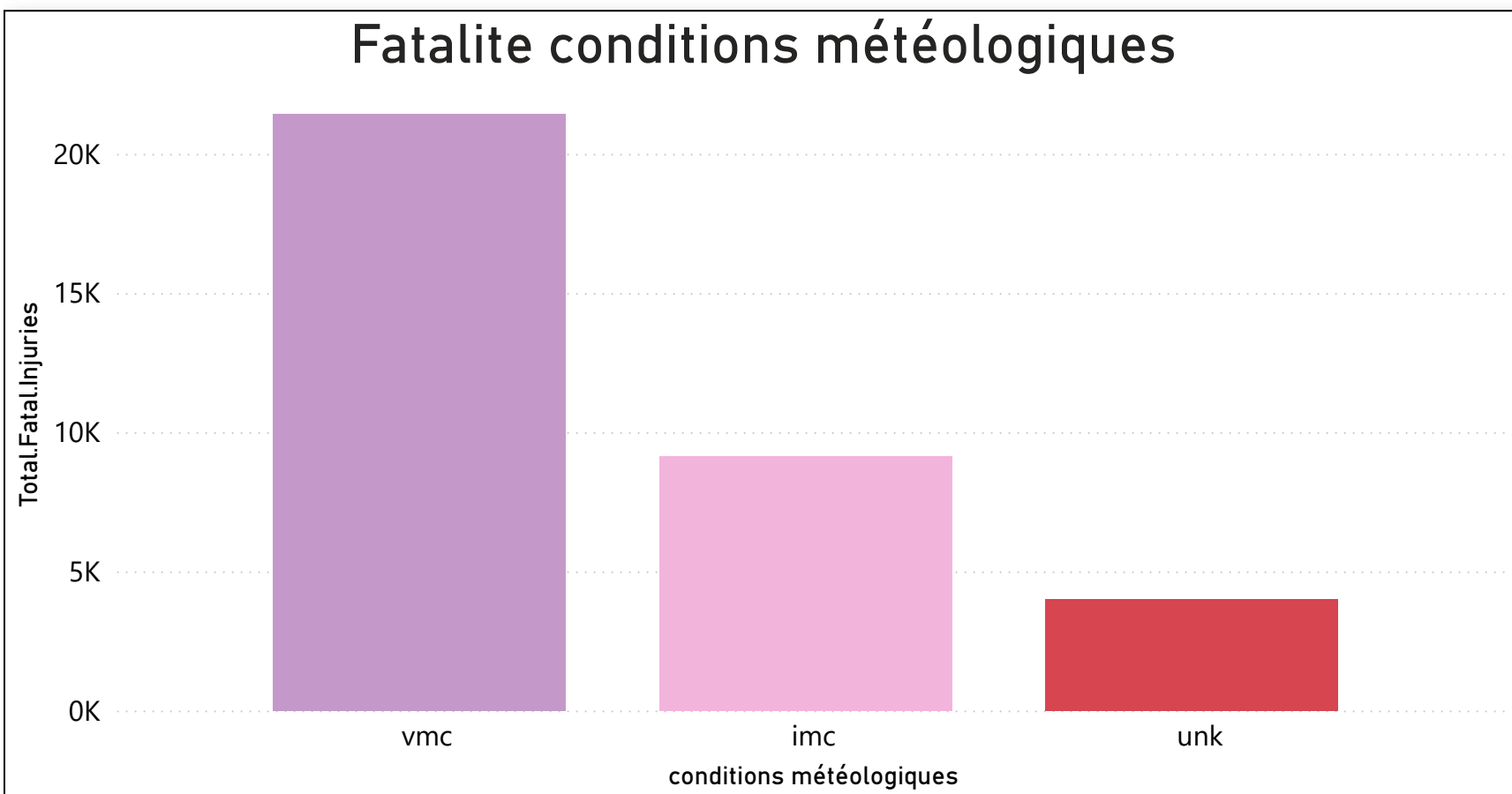
Page 3

Page 4

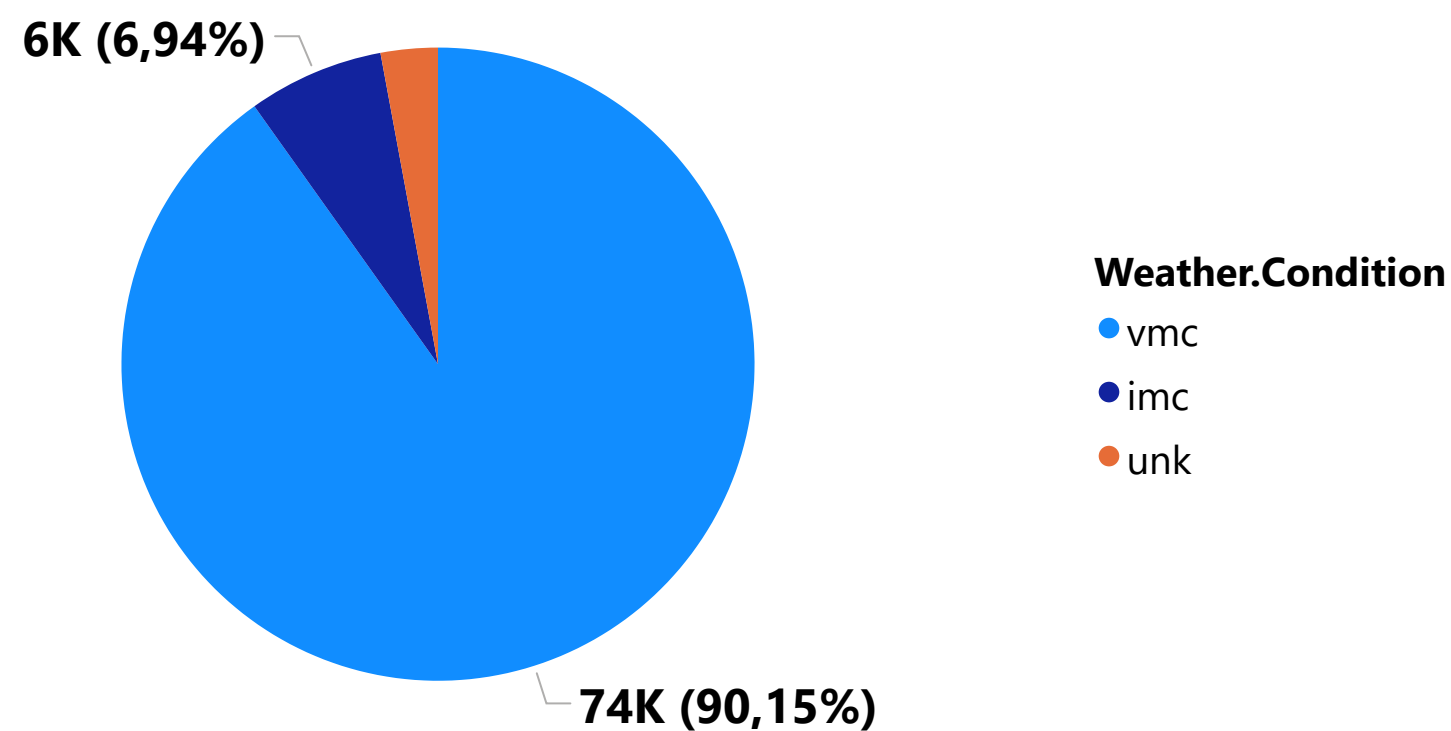
Page 5

Page 6

Fatalite conditions météologiques



Distribution des accidents suivant les conditions météologiques



Fatalite par phase de vol

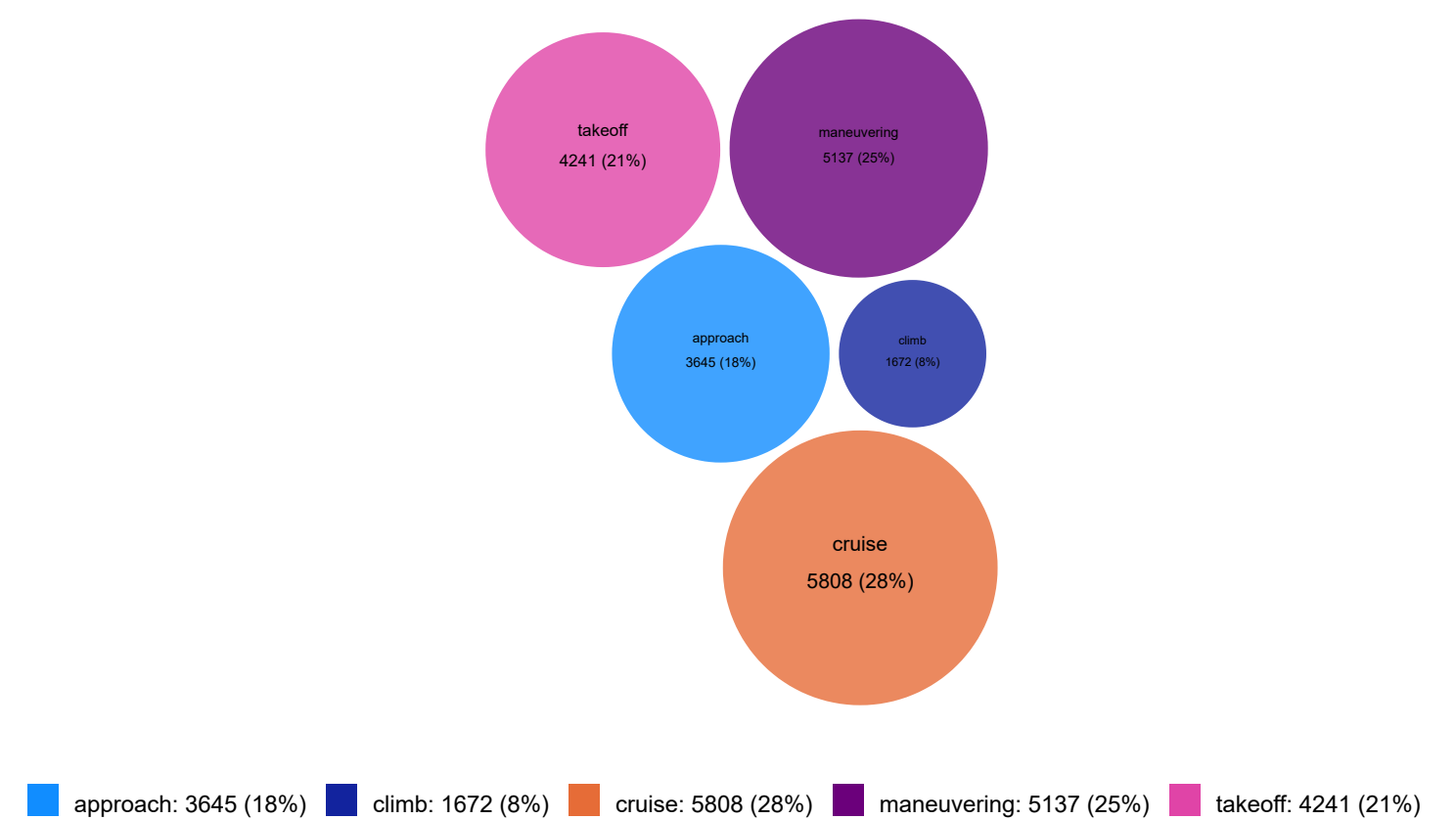


Tableau de bord

- Accueil
- Page 1
- Page 2
- Page 3
- Page 4
- Page 5
- Page 6

Top 10 Make_Model les moins risques

Make_Model	Occurrence	Total_Injured	Total_Uninjured	Uninjured_per_accident	Injured_per_accident	Risk_Ratio	Engine.Type_Valeur.Modale	Number.of.Ingines_Valeur.Modale
boeing_747-400	13,00	9,00	3 492,00	268,6153846	0,692307692	0,002570694	turbo fan	2
boeing_747-422	12,00	52,00	3 770,00	314,1666667	4,333333333	0,013605442	turbo fan	4
boeing_727-200	36,00	55,00	3 630,00	100,8333333	1,527777778	0,014925373	turbo fan	2
boeing_757-232	22,00	48,00	3 139,00	142,6818182	2,181818182	0,015061186	turbo fan	3
boeing_767	38,00	70,00	4 225,00	111,1842105	1,842105263	0,016298021	turbo fan	4
mcdonnell douglas_dc-10-30	15,00	69,00	3 168,00	211,2	4,6	0,021316033	turbo fan	3
boeing_737-300	34,00	87,00	3 135,00	92,20588235	2,558823529	0,027001862	turbo fan	2
boeing_737	122,00	536,00	9 504,00	77,90163934	4,393442623	0,053386454	turbo fan	3
mcdonnell douglas_dc-9-82	28,00	174,00	3 009,00	107,4642857	6,214285714	0,05466541	turbo fan	2
mcdonnell douglas_dc-10-10	35,00	458,00	5 840,00	166,8571429	13,08571429	0,072721499	unknown	2
Total	355,00	1 558,00	42 912,00					27

Tableau de bord

Accueil

Page 1

Page 2

Page 3

Page 4

Page 5

Page 6

Top 10 Make_Model les plus risques						
Make_Model	Uninjured_per_accident	Somme de Total_Uninjured	Somme de Total_Injured	Risk_Ratio	Somme de Occurrence	Somme de Number.of.Engine_Valeur.Modale
bell_206b	1,149897331	560,00	564,00	0,501779359	487,00	1
boeing_737	77,90163934	9 504,00	536,00	0,053386454	122,00	1
cessna_152	0,978555799	2 236,00	935,00	0,294859666	2 285,00	1
cessna_172	1,310532688	2 165,00	959,00	0,306978233	1 652,00	1
cessna_172m	1,346753247	1 037,00	636,00	0,380155409	770,00	1
cessna_172n	1,162666667	1 308,00	904,00	0,408679928	1 125,00	1
cessna_172p	1,253373313	836,00	513,00	0,38028169	667,00	1
piper_pa-28-140	0,905701754	826,00	957,00	0,536735838	912,00	1
piper_pa-28-180	1,017921147	568,00	583,00	0,506516073	558,00	1
piper_pa-28-181	1,198019802	605,00	639,00	0,513665595	505,00	1
Total		19 645,00	7 226,00		9 083,00	10

Tableau de bord

Accueil

Page 1

Page 2

Page 3

Page 4

Page 5

Page 6

Business Recommendation 1

Phases critiques à sécuriser en priorité Phases : Cruise, Maneuvering, Takeoff, Landing, Approach. Ces cinq phases concentrent la majorité des accidents mortels. Pourquoi ?

Ce sont les phases les plus exigeantes en termes de charge de travail, de pilotage manuel et de facteurs externes (vents, visibilité, erreurs humaines).

Recommandations :

Intensifier la formation des pilotes pour ces phases (simulateurs réalistes, entraînement en conditions extrêmes).

Renforcer l'automatisation et les aides à la décision (alertes automatisées, meilleure intégration des données météo).

Surveiller en temps réel la performance des pilotes et systèmes durant ces phases via des systèmes embarqués.

Business Recommendation 2

Modèles d'aéronefs à privilégier (meilleure sécurité observée) Modèles recommandés : Pour les vols commerciaux, optez pour des modèles comme: boeing 747-400; boeing 757-232; boeing 767; mcdonnell douglas dc-10-30 et boeing 737-300, ils sont multimoteurs, propulsés par des turbo fans, et non construits par des amateurs.

Ces caractéristiques sont des indicateurs fiables de sécurité, car elles reflètent des standards de conception professionnelle, de redondance mécanique et de performance moteur.

Pour l'apprentissage ou les petits trajets privés, les Cessna 152/172 restent de bonnes options, à condition que l'entretien soit rigoureux et que les vols se déroulent dans des conditions météorologiques favorables.

Ces choix s'appuient directement sur les données empiriques observées dans les 10 dernières années.

Business Recommendation 3

Modèles à éviter pour les vols à haut risque ou longues distances : piper pa-28-140; piper pa-28-181; bell 206b; cessna 172n; cessna 172p

Ces modèles sont moins adaptés aux vols complexes ou exigeants, en particulier :

Vols en montagne, longues distances ou conditions météorologiques difficiles,

Tableau de bord

- Accueil
- Page 1
- Page 2
- Page 3
- Page 4
- Page 5
- Page 6

Conclusion

Conclusion: L’analyse montre que la sécurité aérienne a considérablement progressé depuis 1982, avec une baisse notable du nombre d’accidents et de blessés. Cette amélioration est le fruit de plusieurs facteurs : avancées technologiques, renforcement des réglementations, amélioration de la formation des pilotes, meilleure gestion des risques et maintenance plus rigoureuse des aéronefs.

Cependant, des zones de vigilance subsistent, notamment en fonction du type de vol, de la phase de vol, du type d’appareil et des conditions météorologiques.

L'analyse approfondie permet ainsi de dégager des recommandations utiles pour renforcer encore la sécurité.