

Nach jetzigen Erkenntnissen hat eine Reihe von Ursachen zu dem Unfall beigetragen:

- **Auslöser** des Unfalls war das technische Versagen der Geschwindigkeitsanzeige. Dies hat die Piloten einer der wichtigsten Informationen zur sicheren Flugführung beraubt.
- Die Konzeption des Flugzeugs hat die Piloten vor eine bisher völlig unbekannte Situation gestellt, indem es immer wieder für die Piloten nicht nachvollziehbare Überziehwarnungen vor einem drohenden Strömungsabriss gab und diese sich im weiteren Verlauf unregelmäßig aus- und einschalteten.
- Die Zulassungsspezifikationen für Geschwindigkeitsmesser (Pitot Sonden) basieren auf Erkenntnissen über Vereisung aus den 40iger Jahren des letzten Jahrhunderts und entsprechen nicht mehr dem heutigen Wissensstand. Die Spezifikation wurde jedoch nicht überarbeitet.
- Die Geschwindigkeitsmesser waren schon seit geraumer Zeit durch unzureichende Heizleistung und daraus resultierender Vereisung negativ aufgefallen. Trotzdem wurde das Risiko über die Folgen offensichtlich nicht richtig eingeschätzt. Die zuständige Zulassungsbehörde (EASA) hatte lediglich eine „Empfehlung“ zum Wechseln der Röhren herausgegeben, dies aber nicht zwingend vorgeschrieben.
- Der Flugzeughersteller Airbus vertrat bisher die Auffassung, dass ein Strömungsabriss mit einem Airbus A330 quasi nicht möglich sei. Ein Training dieses Vorfalles in großer Höhe wurde deshalb im Rahmen der Typenschulung nicht eingeplant und war kein zwingender Bestandteil des fortlaufenden Trainings.
- Das Verfahren, wie im Falle eines angehenden Strömungsabrisse vorzugehen ist, führte bereits vor AF447 zu einem tödlichen Unfall und mehreren Incidents, weshalb es inzwischen - nach dem Absturz der AF447 - geändert wurde.
- Der Vorfall fand zu einer Zeit in der Nacht statt, in der nachgewiesenermaßen jeder Mensch ein Leistungstief hat. Es ist davon auszugehen, dass die Ermüdung (Fatigue) möglicherweise eine Analyse der komplexen Situation beeinträchtigt hat.

Des Weiteren erwecken einige Aussagen im Zwischenbericht der BEA den Eindruck, es wären durch die Piloten Fehler gemacht worden. Dies ist nicht zwingend der Fall.

- Zu kritisieren ist ausdrücklich die Aussage der Untersuchungsbehörde BEA, dass der Kapitän vor dem Verlassen des Cockpits keine klaren Anweisungen gegeben hätte, da nicht ersichtlich ist in welcher Beziehung diese hätten erfolgen sollen. Hierdurch wird der unzutreffende Eindruck eines Versäumnisses erzeugt, das bisher nicht erkennbar ist. Das Verhalten des Kapitäns entsprach, soweit bisher zu beurteilen, den üblichen Gepflogenheiten.
- Die Formulierung, dass keine ausdrückliche Verteilung der Aufgaben zwischen den beiden Copiloten erfolgte, erweckt ebenfalls unsubstantiiert den Eindruck, es würde ein Versäumnis seitens der Crew vorliegen.
- Die Aussage, dass keiner der Piloten die Überziehsituation formell erkannt hat, ist missverständlich. Denn der Bericht der BEA verweist ausdrücklich darauf, dass die Überziehwarnungen aufgrund der Konzeption des Airbus nicht eindeutig interpretierbar waren (siehe oben).