



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PUBLICATIONS DSAC



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PUBLICATIONS DSAC

Guides

Informations de sécurité

Publications de sécurité

1. Guides et infos sécurité

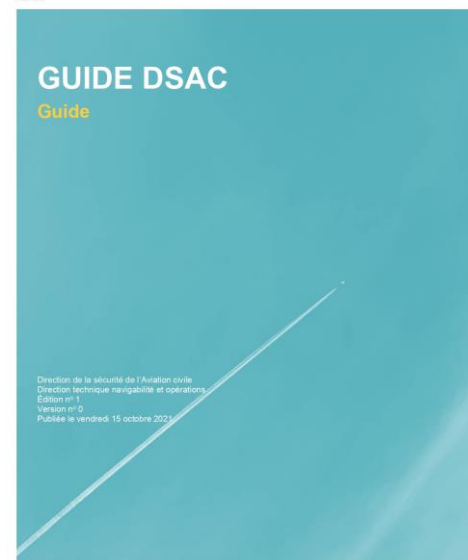
Guides

Guide	Création / Modifications
Opérations 2D / 3D	Clarification de la gestion MDA/OCH en CDFA et des SDF
CBT MD	Création – guide / matrice / application CBTool
LME	Révisions CS-MMEL et CS-GEN-MMEL Cas particulier des ADOM Airbus
Risques psycho. et addictions	Compétences des psy. impliqués dans l'évaluation Faux positifs Questions réponse séminaire en ligne Modalités de notification des cas positifs vers l'autorité
Transport de MD int.	Vols diplomatiques et droits de trafic Conteneur sécurisé
Vol RVSM	Composition du dossier Suivi des performances RVSM
RRLD (A)	Création




Guides

Guide	Création / Modifications
RNP AR APCH	Ex: Ajaccio, Cannes... 3 dossiers traités ou en cours Evaluation de sécurité opérationnelle
EFB	Prise en compte des COTS GNSS Décomposition fonctionnelle
Formation des équipes avion	EBT
Surv. des exploitants	Analyse des causes racines
dsac-ext-operations-bf@aviation-civile.gouv.fr	



Infos sécurité

N° - date	Info sécurité
2020/04 28/10/2020	Perte de qualité de signal GNSS par interférence ou brouillage de fréquence
2020/05 29/10/2020	Prévention des émanations ou des odeurs de fumées dans les cabines ou le poste de pilotage d'avions
2021/01 08/02/2021	Risques d'interférence du signal de la téléphonie 5G sur les radioaltimètres et systèmes embarqués utilisant la hauteur radioaltimétrique
2021/04 02/07/2021	Prévention des obturations des sondes anémométriques des aéronefs au parking par des pollutions extérieures.

	INFO SÉCURITÉ DGAC N° 2021/04
<p>Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.</p> <p>Cette info sécurité est disponible sur : https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac</p>	
Opérateurs concernés	Transporteurs aériens et organismes de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance.
Sujet	Prévention des obturations des sondes anémométriques des aéronefs au parking par des pollutions extérieures.
Objectif	L'objectif de cette information de sécurité est de renforcer la sensibilisation des exploitants aériens, des équipages, des organismes de gestion de navigabilité et de maintenance concernant les éventuelles de pollutions extérieures des aéronefs au parking lors de temps d'arrêt, même brefs de quelques jours.
Contexte	<p>L'obturation des sondes anémométriques (et notamment des sondes Pitot de pression et de température) peut être de différentes origines : obstruction par corps étrangers lors d'action de maintenance, pollution des sondes non protégées par des caches. Ces obturations ont des conséquences directes et fortes sur la sécurité des vols à travers les dysfonctionnements des instruments de bord auxquels elles conduisent.</p> <p>À la suite de la crise Covid-19 ayant donné lieu à des périodes de stockage prolongé d'un nombre important d'appareils, la DGAC avait informé les exploitants concernés des risques d'obturation des sondes anémométriques et recommandé des mesures de prévention avant leur retour en ligne (voir Flash sécurité OSAC N°1 et le DGAC N°2020/02 reprise des vols après un stockage prolongé des aéronefs). Ces risques et recommandations sont toujours à prendre en considération par les exploitants aériens.</p> <p>Toutefois, comme l'ont démontré plusieurs événements au printemps 2021 d'incidences des informations de vitesse observées au décollage, chez plusieurs exploitants de différents pays, la thématique de la pollution des sondes anémométriques n'est pas limitée au contexte de remise en service des aéronefs après une longue période de stockage.</p> <p>En effet, les différentes investigations menées à la suite de ces événements ont confirmé que l'origine de ces différences de vitesse observées étaient liées à une obstruction d'origine animale. L'analyse des dépôts a permis de confirmer que la pollution était liée à une infestation d'insectes ou une accumulation de matériel apporté par ceux-ci.</p> <p>Le temps de non-utilisation des avions est donc potentiellement de la pollution des sondes anémométriques état de l'ordre de quelques jours. La pose des caches des sondes anémométriques n'était pas systématique.</p> <p>Afin de prévenir la pollution des sondes anémométriques, la pose de caches sur ces sondes apparaît comme une mesure efficace. En cette période spécifique, ceci peut être nécessaire même pour des périodes de non-utilisation</p>

Toute remarque avant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à : info@aviation-civile.gouv.fr

Info Sécurité DGAC N° 2021/04 - Version n°1 du 02/07/2021

1



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Partage des Safety Information SIB/EAD/SD de l'EASA

Prise en compte des informations de sécurité par les exploitants

Périmètre des publications EASA :

SD (Safety Directives), AD (Airworthiness Directive), SIB (Safety Information Bulletin)

Principe de surveillance de la DSAC :

Vérification de la prise des informations de sécurité par les exploitants dans le cadre de la veille réglementaire

Evolutions des procédures DSAC pour prendre en compte le contexte international en 2019

Exemples :

Boeing 737Max : EAD après le Lion Air, Arrêt de la flotte à la suite du second événement

AD 787 manette coupe-feu : évaluation de l'impact opérationnel en coordination avec l'EASA

Principe de communication sur METEOR de la DSAC

Moyen de communication et actions attendues des exploitants

Communication METEOR ciblée vers les exploitants concernés (type A/C exploité notamment)

Demande d'accusez-réception de la communication

Un envoi d'éléments complémentaires vers l'IEC pourra être demandé dans la communication

Périmètre

SD : déclinaison au niveau de la France d'une SD EASA

AD : principalement les AD urgente (EAD) avec un impact opérationnel (modification AFM, MEL, formation par exemple)

SIB : intégration dans la surveillance en continue (impact sur les thèmes de surveillance DSAC, transmission vers les IEC)

Exemples de publications

SD en 2021

- Opérations en espace biélorusse : SIB puis [SD 2021-02](#)

Interdiction des exploitants français et avions français au travers d'une consigne opérationnelle associé à un Notam (cf communication publique [METEOR#10260](#))

- Révision des procédures de traitement avion Covid19 SD2021-03

Publication consigne opérationnelle (communication publique [METEOR#11020](#))

Introduction d'une analyse de risque sanitaire par l'exploitant pour aller jusqu'à un intervalle de 7j entre deux applications de virucide

Exemples de publications

EAD en 2020-2021

- ATR42/72-600 – Perte des affichages primaires de secours - [2020-0120-E](#) :

Modification des AFM et MEL : Utilisation du TRU et ATA24

Communication ciblée METEOR vers les exploitants ATR

- A350 : Sensibilité du piédestal au liquide : 2020-0020-E : [Lien](#)

Définition d'une zone Liquid-free

Pas encore de communication sur METEOR en 2020, consultation des exploitants effectuée par mail en février 2020

Exemples de publications

SIB en 2021

- A220 – TO Throttle setting : [CASA-2021-10](#)

Suite du rapport accident Swiss en 2018 : poussée non conforme au décollage

Le mauvais positionnement des manettes de gaz n'a pas permis d'enclencher l'automanette au décollage, ce qui a pour conséquence de déclencher les spoiler au-dessus de 60kts en pleine course au décollage.

Traitement dans le cadre du lancement A220 de UU et AF

- B737 – Non déclenchement des reverses : [AIR-21-12](#)

Ajout d'une tâche de maintenance à la suite de test de non déclenchement au sol – reset des efforts résiduels sur les verrous de reverse

Possibilité de non déploiement lorsque commandé au sol lors du 1^{er} vol post test