



INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2021/04

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.

Cette info sécurité est disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac>

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 éventualités 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 étranger 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>A 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 IS 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'incohérences des informations de vitesse survenues 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 matériau apporté par ceux-ci.</p> <p>Le temps de non-utilisation des avions et donc potentiellement de la pollution des sondes anémométriques était 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 apparait comme une mesure efficace. En cette période spécifique, ceci peut être nécessaire même pour des périodes de non-utilisation</p>

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

	des aéronefs plutôt réduite, pouvant descendre à une ou deux nuits d'arrêt seulement.
Actions recommandées	<p>En conséquence, la DGAC recommande que :</p> <ul style="list-style-type: none"> □ les organismes de gestion du maintien de la navigabilité prennent en considération les éléments transmis ci-dessus afin de vérifier que la politique actuelle de pose des caches des sondes anémométriques est toujours appropriée ou, le cas échéant, revue notamment au regard des temps d'arrêt actuels des avions, sans préjudice des procédures de stockage avion définies par les constructeurs ; □ les organismes en charge de l'entretien et de la maintenance en ligne des aéronefs s'assurent du bon état des caches utilisés et de leur correcte mise en œuvre selon la procédure définie par les organismes de gestion de navigabilité ; □ les exploitants poursuivent la sensibilisation des équipages de conduite, lors de la prise en compte d'un aéronef n'ayant pas effectué de vols récemment : <ul style="list-style-type: none"> ○ sur la vérification des prises anémométriques et senseurs aérodynamiques, les entrées d'air pendant les visites pré-vol, ○ sur la vérification des indications de vitesse, comme par exemple le strict respect du contrôle de vitesse au décollage avant V1, ○ sur l'application des procédures d'arrêt décollage, des procédures en lien avec des problématiques de sondes Pitot ou prises statiques, et des procédures de pilotage d'urgence en l'absence d'informations aérodynamiques. □ les exploitants d'aéronefs, les organismes de gestion du maintien de navigabilité et les organismes d'entretien et de maintenance analysent, au travers de leur système de gestion de la sécurité, les remontées de ces événements afin d'en identifier les causes et de mettre en œuvre des bonnes pratiques opérationnelles permettant d'en limiter les occurrences et les effets.
Références	<ul style="list-style-type: none"> □ Safety Notice UK-CAA SN-2021/014 □ Info-Sécurité DGAC N°2020/02 : Menaces liées à la reprise des opérations aériennes □ Flash Sécurité OSAC N°1 : risques relatifs à la reprise d'activité post confinement □ EASA Safety Information Bulletin 2020-14 : Pitot-Static Issues After Storage

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