



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 63493

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la recommandation envoyée par le constructeur européen d'avions Airbus concernant l'adaptation des sondes d'évaluation de la vitesse. Ces sondes « pilotes » sont au coeur de la polémique depuis le crash du vol AF447 entre Rio de Janeiro et Paris opéré par un Airbus A330 d'air France le 1er juin dernier. Air France a enregistré quelques problèmes généralement de courte durée et sans incidence sur le vol, relatifs à des données incohérentes fournies par les sondes Thales AA. Le problème apparaîtrait après le passage d'avion dans des zones très humides, de l'eau subsisterait dans les sondes, gèlerait arrivée en altitude et fausserait l'évaluation de la vitesse réelle de l'appareil, un calcul fondé sur des différences de pression. Il lui demande si, comme le demandent les pilotes, les Airbus moyen courrier (A330 et A340) sont équipés d'au moins deux sondes BA sur les trois qui équipent un Airbus ou s'ils le seront et dans quel délai. Parallèlement, il lui demande quelles ont été les actions du Gouvernement depuis le crash afin de préserver la sécurité des concitoyens.

Texte de la réponse

La mesure de la vitesse à bord des avions repose, depuis les débuts de l'aviation, sur des sondes, dites tubes Pitot, captant la pression créée par le déplacement dans l'atmosphère. De par leur principe physique de conception, ces sondes peuvent ingérer des corps étrangers tels que notamment des gouttes d'eau ou des particules de glace présentes dans l'air, ce qui peut perturber leur fonctionnement. C'est pourquoi ces équipements répondent, pour fonctionner dans un environnement très rude, à des critères techniques définis par les autorités de certification. Les Airbus A330 et A340 peuvent être équipés de plusieurs modèles de sondes. En cas de dysfonctionnement temporaire des sondes Pitot, des procédures de pilotage permettent de conserver le contrôle de l'avion par l'observation d'autres instruments. Comme cela arrive pour d'autres types d'avion, les sondes montées sur ces Airbus ont été plusieurs fois modifiées pour améliorer leurs performances, en fonction de leur comportement observé en service. C'est ainsi que les matériels fabriqués par l'équipementier Thales ont évolué au fil du temps au travers de plusieurs variantes définies en coopération étroite avec le constructeur Airbus. La version Thales C16195 AA équipait d'origine l'avion accidenté assurant le vol AF447 entre Rio et Paris. En raison de dysfonctionnements constatés sous de fortes pluies, le fabricant a développé, fin 2006, une variante, la version C16195 BA, dont le montage a été suggéré aux compagnies aériennes, sans caractère obligatoire, par Airbus en septembre 2007. Air France a choisi de remplacer toutes les sondes installées sur sa flotte d'A330 et d'A340 par des versions C16195 BA. Ce remplacement a été terminé début juillet 2009. L'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) est responsable, depuis septembre 2003, de la certification des aéronefs et de leurs équipements. À ce titre, après avoir revu l'ensemble des informations disponibles sur des incidents liés à des dysfonctionnements de sondes Pitot dans des conditions givrantes, l'AESA a imposé, le 7 septembre 2009, par une consigne de navigabilité, le remplacement sous un délai de quatre mois d'au moins deux des trois sondes de marque Thales (modèles AA et BA), équipant les A330 et A340 par des modèles de marque Goodrich 0851 HL, jugés plus performants lors de situations de givrage en croisière à haute altitude. Air France a répondu avec célérité à cette consigne de navigabilité et l'ensemble de sa

flotte a été modifié dès le début du mois d'octobre. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) travaille au quotidien pour assurer la sécurité des passagers et des vols. Les opérations de certification, de surveillance et de contrôle qu'elle mène envers les compagnies françaises visent à assurer un haut niveau de sécurité. Les audits de la DGAC, conduits par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2008 et par la Commission européenne, en septembre 2009, permettent d'attester que la France respecte largement les standards exigés par ces autorités. Depuis l'accident d'Air France et celui, survenu peu de temps après, de la compagnie aérienne Yemenia, le gouvernement français est intervenu vigoureusement afin que la communauté internationale se saisisse rapidement des questions de la préservation des données après un accident aérien, essentielle pour déterminer les causes, faire avancer la sécurité aérienne, et répondre aux attentes légitimes des familles des victimes. Il a également demandé l'étude de solutions permettant d'avoir une continuité des communications avec les avions lors de trajets transocéaniques. Enfin, il a demandé que l'OACI améliore la transparence vis-à-vis du public concernant le niveau de sécurité aérienne. Ces trois sujets sont à l'ordre du jour et seront débattus, lors d'une conférence mondiale sur la sécurité aérienne, qui se tiendra à Montréal, à la fin du mois de mars prochain, et à laquelle la France se prépare activement.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63493

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 novembre 2009, page 10584

Réponse publiée le : 16 février 2010, page 1800