



## Info Sécurité DGAC N° 2024/02

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.

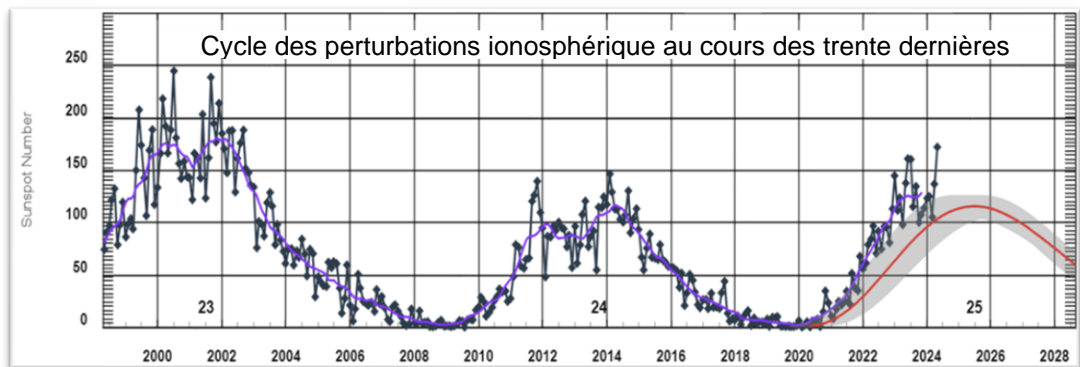
Cette info sécurité est disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/info-securite-dgac>

Opérateurs concernés	Exploitants d'aéronefs ATO/DTO Prestataires de services de la navigation aérienne Exploitants d'aérodromes
Sujet	Sujets qui pourraient affecter la sécurité des opérations aériennes pendant la période des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.
Objectif	<p>L'objectif de cette information de sécurité est d'informer les acteurs concernés des risques spécifiques liées à la période des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.</p> <p>Cette information recommande aux opérateurs de mettre en place des actions de prévention pour faire face aux risques liés :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• aux restrictions d'utilisation des espaces aériens et à leur surveillance accrue par des moyens étatiques qui nécessitent la mise en place de procédures particulières et peuvent justifier des interceptions aériennes ;</li><li>• à des fermetures non planifiées d'espaces aériens ou d'aérodromes de la région parisienne pour des motifs de sûreté dans le cadre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) ;</li><li>• à des perturbations de signaux GNSS dues à des brouillages de fréquences dans le cadre du dispositif anti-drones prévu par le code de sécurité intérieure ou en lien avec un pic d'activité solaire durant les prochaines semaines.</li></ul> <p>En outre, il est rappelé que l'Info Sécurité 2020-04 conserve sa pertinence dans cette circonstance particulière des JOP 2024.</p>
Contexte	<p>Quels risques ?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• A l'occasion des JOP 2024, la DSNA a publié le SUP AIP 096/24 qui porte sur la création d'une zone interdite temporaire (ZIT) et de trois zones réglementées temporaires (ZRT) pour le dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) lié à la protection des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.</li></ul> <p>Ce SUP AIP précise que pour des raisons de sûreté aérienne (DPSA), des restrictions d'activité de toute nature pourront être imposées en temps réel par les autorités militaires. Des mesures spécifiques de régulation de flux de trafic, pouvant aller jusqu'à <b>la suspension temporaire des vols IFR</b>, sont susceptibles d'intervenir sur tous les aérodromes situés en ZIT et ZRT. Ce dispositif pourra inclure des actions de brouillage localisé de fréquences.</p> <p>Par ailleurs, la période des JOP24 coïncide avec un important pic d'activité solaire prévu entre janvier et octobre 2024. Or, les tempêtes solaires, même sans être catastrophiques, peuvent avoir des effets sur l'ionosphère et perturber la réception des signaux GNSS en particulier pour</p>

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à :

[rex@aviation-civile.gouv.fr](mailto:rex@aviation-civile.gouv.fr)

les approches LPV.



Actions recommandées

**a. Actions de prévention liées à des déroutements sur des terrains éloignés**

Le dispositif particulier de sûreté aérienne DPSA pouvant décider de mesures de régulation de flux de trafic, il convient d'envisager des scénarios de déroutement simultanés d'avions sur des aéroports éloignés.

Cette éventualité justifie des marges de sécurité vis-à-vis de choix des aéroports de déroutement : prise en compte de ces nouvelles contraintes opérationnelles prévisibles pour la détermination du carburant supplémentaire, vérification accrue de l'accessibilité des aéroports.

**b. Actions de prévention liées à des pertes de communication radio :**

Il est recommandé aux exploitants d'aéronefs de rappeler aux pilotes les procédures de perte de communication « COMLOSS » et d'interception par un dispositif aérien (SERA.11015 Interception) et de s'assurer que les consignes du SUP AIP 096/24 ont bien été prises en compte.

**c. Actions de prévention liées à la survenue de perturbations du signal GNSS**

Ces recommandations reprennent l'information de sécurité 2020/04 intitulée « Perte de qualité de signal GNSS par interférence ou brouillage de fréquence : bonnes pratiques et recommandations »

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/info\\_securite\\_2020\\_04.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/info_securite_2020_04.pdf)

ainsi que le SIB 2022-02 (révision R3 ou ultérieure) de l'EASA intitulé « Global Navigation Satellite System Outage and Alterations Leading to Navigation / Surveillance Degradation » [https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_SIB\\_2022\\_02\\_R3.pdf/SIB\\_2022-02R3\\_1](https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2022_02_R3.pdf/SIB_2022-02R3_1)

Devant la possible survenue de perturbations du signal GNSS d'origine solaire ou du fait d'actions de brouillage, la DSAC émet des recommandations à l'ensemble des acteurs du transport aérien afin que ces derniers puissent efficacement se préparer à gérer de telles situations.

Il est recommandé en particulier **aux exploitants d'aéronefs et aux équipages** :

- De s'assurer que les procédures de traitement de pertes du signal GNSS sont correctement documentées, pour chaque type d'aéronef exploité, et que les formations sont adaptées pour permettre aux équipages de réagir lors d'événements de ce type ;
- De considérer le brouillage GNSS comme une thématique à prendre en compte dans certaines circonstances ; un traitement par analyse TEM peut être approprié.

Il est recommandé **aux prestataires de services de la navigation aérienne** :

- De s'assurer que les agents sont formés à réagir à des situations de perte de signal GNSS, que les contrôleurs en évaluent la criticité et proposent une alternative aux équipages.

Il est recommandé **aux exploitants d'aéroports** :

- d'anticiper d'éventuels déroutements de grande ampleur qui pourraient augmenter notablement le trafic aérien sur leur aéroport.

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à :

[rex@aviation-civile.gouv.fr](mailto:rex@aviation-civile.gouv.fr)

	<p><b>d. Retours d'expérience et notifications :</b></p> <p>Pour permettre aux exploitants et à l'autorité de suivre l'évolution des conséquences découlant de ce risque, il est rappelé que conformément au règlement (UE) n° 376/2014 encadrant la notification des événements de sécurité, ces événements doivent faire l'objet d'une notification. Ces comptes rendus doivent indiquer la localisation et la durée de ces phénomènes.</p> <p>Devant les développements rapides pouvant survenir au cours de cette période, les exploitants sont invités à veiller fréquemment les restrictions ou recommandations émanant d'autorités de sûreté ou de sécurité.</p>
Références	<p>SUP AIP N°096/24</p> <p><a href="https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/media/store/documents/file/l/f/lf_sup_2024_096_fr.pdf">https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/media/store/documents/file/l/f/lf_sup_2024_096_fr.pdf</a></p> <p>SERA règles de l'air – services de la circulation aérienne mise en œuvre du règlement n° 923/2012</p> <p><a href="https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000047371188/2023-06-20/">https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000047371188/2023-06-20/</a></p> <p>Info Sécurité 2022-04 : perte de qualité de signal GNSS par interférence ou brouillage de fréquence</p> <p><a href="https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/info_securite_2020_04.pdf">https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/info_securite_2020_04.pdf</a></p> <p>SIB 2012-09R1 Effects of Space Weather on Aviation:  <a href="https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2012_09_R1.pdf/SIB_2012-09R1_1">https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2012_09_R1.pdf/SIB_2012-09R1_1</a></p> <p>SIB2011-03 Advisory Vertical Guidance:  <a href="https://ad.easa.europa.eu/blob/SIB_201103.pdf/SIB_2011-03_1">https://ad.easa.europa.eu/blob/SIB_201103.pdf/SIB_2011-03_1</a></p> <p>SIB 2022-02R2 Global Navigation Satellite System Outage and Alterations Leading to Navigation / Surveillance Degradation SIB  <a href="https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2022_02R2.pdf/SIB_2022-02R2_1">https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2022_02R2.pdf/SIB_2022-02R2_1</a></p> <p><a href="https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000025503132/LEGISCTA000047352069/2024-03-15/#LEGISCTA000047355345">code de la sécurité intérieure  <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000025503132/LEGISCTA000047352069/2024-03-15/#LEGISCTA000047355345">https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000025503132/LEGISCTA000047352069/2024-03-15/#LEGISCTA000047355345</a></a></p>

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à :

[rex@aviation-civile.gouv.fr](mailto:rex@aviation-civile.gouv.fr)