



DSAC

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2014/04

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 : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

Opérateurs concernés	Exploitants et pilotes d'aéronef
Sujet	Givrage des aéronefs au sol
Objectif	En conditions hivernales, renforcer la conscience du risque lié à un décollage avec des surfaces contaminées

Contexte	<p>L'Info Sécurité DGAC N° 2008/01 invite notamment les exploitants d'aéronef à sensibiliser leurs équipages aux risques liés au givrage en vol d'une part et à la vigilance sur les procédures de dégivrage/antigivrage au sol d'autre part. La présente info sécurité complète l'IS 2008/01 pour sensibiliser les exploitants et les pilotes aux risques d'un décollage avec des surfaces contaminées, plus particulièrement sur les terrains qui ne disposent pas de moyens au sol de dégivrage/antigivrage.</p> <p>Les accidents dont les liens vers les rapports sont listés en annexe relèvent tous d'un scénario identique : peu après le décollage, l'avion ayant des surfaces contaminées, n'est pas en mesure de monter ou d'accélérer et reste au second régime. L'équipage perd ensuite le contrôle de l'avion.</p> <p>En France, on peut rappeler l'accident d'un Fokker 28 à Pau en 2007 et celui d'un Beechcraft Premier 1A à Annemasse en 2013 ; en aviation générale, on peut citer l'accident d'un DR 400 près de Chambéry en 2003.</p> <p>Pour mémoire, un état de givre peut entraîner :</p> <ul style="list-style-type: none">- une dégradation du profil aérodynamique et une baisse des performances ; l'état des surfaces d'un aéronef influence d'une manière significative ses performances réelles. Il est ainsi établi que la portance est diminuée et la traînée fortement augmentée ;- le blocage de surfaces mobiles : les éléments mobiles tels que gouvernes, volets hyper sustentateurs et train d'atterrissage peuvent fortement être impactés par le dépôt de givre ou de glace. <p>Plusieurs rapports d'accidents et d'incidents survenus font état de la surprise des pilotes rencontrant les premiers signes de dégradation aérodynamique ou les alarmes associées, alors même que les changements d'état de qualité des surfaces peuvent rendre l'aéronef très vite incontrôlable.</p> <p>Un état de surface contaminé sur l'aéronef au parking est habituellement géré par une action de dégivrage/antigivrage, lorsque la plateforme est équipée des moyens correspondants.</p> <p>Indépendamment des moyens présents sur l'aérodrome, il revient au pilote d'analyser une situation de givrage apparent et de décider en conséquence s'il peut entreprendre son vol ou non. Cette décision s'appuie notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none">- le respect scrupuleux des limitations et consignes contenues dans le manuel d'exploitation et/ou le Manuel de Vol et la connaissance des éventuelles publications du constructeur relatives à l'exploitation en conditions hivernales ;- une bonne connaissance théorique des effets du givre sur les surfaces de l'avion, enseignée dans les formations initiales ou continues ;- une visite pré-vol complète et minutieuse permettant d'avoir une vision très précise de l'état des surfaces. <p>Pour des éléments complémentaires, on pourra consulter les documents édités lors du symposium DSAC « givrage aéronefs » du 16 octobre 2008 (voir lien en annexe), et notamment le document de synthèse et le guide des bonnes pratiques.</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

1

Actions recommandées	<p>En conséquence, la DGAC recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux exploitants d'aéronefs, de renforcer la sensibilisation de leurs équipages aux risques liés au givrage des surfaces de leur aéronef au sol ; - aux pilotes d'aéronefs, de considérer avec la plus grande rigueur l'état des surfaces avant d'entreprendre un vol.
Annexe	<p>4 mars 2013 : accident après le décollage d'Annemasse (France) d'un Beechcraft Premier 1A http://www.bea.aero/docspa/2013/vp-z130304/pdf/vp-z130304.pdf</p> <p>2 avril 2012 : accident après le décollage de Tyumen-Roschino (Russie) d'un ATR72 http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20120402-0</p> <p>4 février 2011 : accident après le décollage de Sulaymaniyah (Irak) d'un Raytheon Hawker 850XP http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20110204-0</p> <p>17 février 2010 : accident après le décollage de Kwigillingok (USA) d'un Cessna Grand Caravan http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20100217-0</p> <p>4 février 2009 : accident au décollage de la Ronge (Canada) d'un DHC6 http://www.tsb.gc.ca/eng/rapports-reports/aviation/2009/a09c0017/a09c0017.asp</p> <p>18 décembre 2007 : accident après le décollage de Bethel (USA) d'un Cessna Grand Caravan http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20071218-0</p> <p>25 janvier 2007 : accident survenu au décollage de Pau (France) à un Fokker 28 http://www.bea.aero/docspa/2007/f-pg070125/pdf/f-pg070125.pdf</p> <p>28 novembre 2004 : accident au décollage de Montrose (USA) à un Canadair CL600 http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1059.pdf</p> <p>6 janvier 2003 : accident au décollage de Chambéry Challes les Eaux à un Robin DR400 http://www.bea.aero/docspa/2003/f-jr030106/pdf/f-jr030106.pdf</p> <p>Incident de transport aérien N°7 Opérations en conditions hivernales et notamment « Décollage après dégivrage incomplet de l'empennage horizontal » http://www.bea.aero/ita/pdf/ita.007.pdf</p> <p>Symposium DGAC/DCS 2008 « givrage des aéronefs » http://www.developpement-durable.gouv.fr/16-octobre-2008-Givrage-des.html</p> <p>Info sécurité 2008/01 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IS2008_01.pdf</p>