



DSAC

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2008/01

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 d'aéronefs à voilure fixe. Assistants en escale (sous-traitants pour le dégivrage/antigivrage des aéronefs au sol)
Sujet :	Givrage en vol et procédures de dégivrage/antigivrage au sol
Objectif :	Limitier les risques d'accidents, et notamment les pertes de contrôle, liés au : - Givrage d'aéronefs au sol (opérations de dégivrage et/ou d'antigivrage) - Givrage d'aéronefs en vol
Contexte :	<p>Chaque année, de nombreux incidents et quasi accidents sont liés à l'exploitation d'avions en conditions hivernales et au givrage en vol. Les risques liés à ces conditions d'exploitation ne se limitent pas exclusivement à la saison hivernale dans l'hémisphère nord : le givrage en vol peut se rencontrer en tout espace, indépendamment de la saison.</p> <p>Lors de l'hiver 2006-2007 et pour les seuls opérateurs français plusieurs incidents potentiellement dangereux (après analyse) ou effectivement déclarés ont été relevés.</p> <p>En ce qui concerne les opérations au sol, ces incidents étaient liés à la qualité de l'information sur les fluides d'antigivrage disponibles, à la méconnaissance des procédures ou encore à une utilisation d'un produit inadapté au type d'avion exploité.</p> <p>En ce qui concerne le givrage en vol, ils étaient liés au non respect des procédures du manuel d'exploitation et des spécificités avion fournies par le constructeur ou encore à l'absence d'étude attentive et d'actualisation des données météo et des conditions de vol.</p> <p>Pour avoir une vision des incidents et accidents sur ce thème :</p> <ul style="list-style-type: none">- Site BEA Etudes N° 1 et N° 7 : http://www.bea-fr.org/itp/events/ita1/ita1.pdf http://www.bea-fr.org/itp/events/ita7/ita7.pdf- Aviation Safety Network : http://aviation-safety.net/database/dblist.php?Event=WXI- Site du BFU (BEA Allemand) : accident d'un BAE 146 : http://www.bfu-web.de/cln_009/nn_53140/EN/Publications/Investigation_20Report/2005/Report_05_5X007_BAE146_Stuttgart.templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Report_05_5X007_BAE146_Stuttgart.pdf- Site de l'AAIB (BEA du Royaume Uni) : accident d'un Avro RJ 100 : http://www.aaib.gov.uk/cms_resources/Avro%20146-RJ100,%20G-CFAC%20and%20others%2004-06.pdf

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

INFO SECURITE DGAC

N° 2008/01

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>

Actions recommandées

La DGAC invite les exploitants d'aéronefs et les assistants en escale à :

- Prendre connaissance des informations générales sur le sujet :

Site DGAC :

[Symposium 2008 de la DSAC : givrage des aéronefs \(documents de synthèse, présentations, liens utiles, bibliographie...\)](#)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/16-octobre-2008-Givrage-des.html>

et notamment, dans la rubrique « les documents du symposium », l'*Icing Manual* : ouvrage d'initiation publié par les JAA, validé par la DGAC :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC_icing_flight_manual.pdf

- Garder à l'esprit quelques précautions élémentaires d'ordre général :

Site Transport Canada :

http://www.tc.gc.ca/publications/FR/TP2228/PDF/HR/TP2228F_12.pdf

http://www.tc.gc.ca/publications/FR/TP2228/PDF/HR/TP2228F_27.PDF

- Etre conscient du fait que les valeurs de temps de protection (HOT) restent indicatives. De nombreux paramètres (vent, gradient d'OAT, température des surfaces....) sont à surveiller pour être certain que le fluide d'antigivrage conservera ses performances pendant l'HOT.

- A ne pas mésestimer les contraintes liées au givrage en ce qui concerne les avions propulsés par turbo réacteur, tant pour la partie sol, que pour la partie en vol. Au même titre que pour les avions propulsés par hélice, leur exploitation est tout autant astreinte au respect de toutes les limitations et consignes applicables.

La DGAC invite les exploitants d'aéronefs à :

- Respecter scrupuleusement les limitations et consignes contenues dans le manuel d'exploitation et le Manuel de Vol ainsi que toute limitation, procédure ou précaution publiée dans l'AMM (Aircraft Maintenance Manual). Se référer également à toute autre publication du constructeur relative à l'exploitation en conditions hivernales ou au vol en conditions givrantes.

- S'informer quant à la disponibilité en escale des produits de dégivrage et d'antigivrage.

- Prendre attentivement en compte les informations relatives à la météorologie et aux conditions opérationnelles, actualisées pour chaque vol ; tant pour la partie sol, que pour la partie en vol.



AUTORITÉ DE
SURVEILLANCE

INFO SECURITE DGAC

N° 2008/01

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>

Actions recommandées

- Garder à l'esprit que, lors du vol, les dispositifs d'antigivrage ou de dégivrage ne protègent pas en toute circonstance et que les conditions marginales sont les plus risquées. En effet, l'efficacité de ces dispositifs n'est plus garantie lorsque les conditions de givrage dépassent les limites de celles définies par les critères de certification.

- Bien anticiper les limites du système de protection, et les performances potentielles de l'avion. Suivre les limitations, vitesses et configurations contenues dans le manuel de vol ainsi que les autres éléments fournis par le constructeur et adaptés au type d'avion. Eviter toute référence inappropriée.

La DGAC invite les assistants en escale à :

- S'assurer que les limitations et consignes sont correctement adaptées au type d'avion exploité.
- Veiller à ce que les informations sur les fluides disponibles soient publiques et actualisées.

Annexe

Rappel des règlements et règles applicables :

- Dégivrage et antigivrage au sol :

- Avions exploités en transport commercial : OPS 1.345 et ACJ OPS 1.345

- Avions exploités en privé ou travail aérien : Arrêté du 24 juillet 1991 annexe § 5.10.2. L'ACJ OPS 1.345 peut également être utilisé.

- Tous avions :

Consigne Opérationnelle 2001-2 du 1^{er} octobre 2001 de la DGAC :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CO_2001_2.pdf

SIN publiés par l'EASA : SIN N° 2008-29 relative aux opérations de dégivrage/antigivrage au sol de tout avion :

http://www.easa.eu.int/home/c_sin.html

- Givrage en vol :

- Avions exploités en transport commercial : OPS 1.346 et ACJ OPS 1.346

- Avions exploités en privé ou travail aérien : Arrêté du 24 juillet 1991 annexe § 5.10.3. L'ACJ OPS 1.346 peut également être utilisée.