

CONSIGNE DE NAVIGABILITE

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

REIMS CESSNA

Avions F406

Vols en conditions givrantes (ATA 30)

1. MATERIELS CONCERNES

Avions F406 tous numéros de série.

2. RAISONS

Afin de minimiser le danger potentiel associé aux utilisations de l'avion en condition de givrage sévère et donner des procédures plus claires et les limitations associées pour de telles conditions, les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité.

3. ACTIONS

Pour tous les avions concernés par cette Consigne de Navigabilité, à moins que cela ait déjà été réalisé, dans les trente jours qui suivent la date d'entrée en vigueur,

- (1) Réviser le manuel de vol approuvé DGAC, en incorporant le texte suivant dans la section "limitations" (Cela peut être fait en incorporant une copie de cette consigne dans le manuel de vol).

ATTENTION DANGER

Du givrage sévère peut résulter des conditions d'environnement, en dehors de celles pour lesquelles l'avion est certifié. Le vol sous une pluie verglaçante, sous une bruine verglaçante, ou des conditions de mélange givrant (eau en surfusion et cristaux de glace) peut entraîner une accumulation de givre sur les surfaces protégées, dépassant la capacité du système de protection contre le givre, ou une formation de givre à l'arrière des surfaces protégées. Ce givre peut ne pas être éliminé par les systèmes de protection et dégrader de façon importante les performances et de la maîtrise de l'avion.

.../...

En vol, les conditions de givrage important qui excèdent celles pour lesquelles l'avion est certifié peuvent être déterminées par les indications visuelles suivantes. Si une ou plusieurs de ces indications existent, demander immédiatement un traitement prioritaire du contrôle de trafic aérien pour accélérer un changement d'altitude ou d'itinéraire afin de sortir des conditions givrantes.

Accumulation inhabituellement importante de givre sur la cellule de l'avion et sur le pare-brise dans des zones qui normalement ne givrent pas.

Accumulation de givre sur l'extrados de l'aile à l'arrière de la zone protégée.

Accumulation de givre sur les nacelles moteurs et sur les cônes d'hélices plus en arrière que normalement.

Le pilote automatique, quand il est installé et qu'il fonctionne, peut masquer les sensations tactiles qui indiquent une détérioration des caractéristiques de maniabilité et son utilisation est interdite quand une des indications visuelles ci-dessus existe, ou pour une position de trim latéral inhabituelle, ou lorsque des alarmes de trim du pilote automatique se produisent alors que l'avion se trouve dans des conditions givrantes.

Tous les phares d'inspection de givrage sur les ailes doivent être en état de fonctionnement avant tout vol de nuit dans des conditions givrantes.

Nota : Ceci annule toute tolérance autorisée par la liste minimum d'équipements du constructeur (MMEL).

- (2) Réviser le manuel de vol approuvé DGAC, en y incorporant le texte suivant dans la section "procédures normales". (Ceci peut être fait en incorporant une copie de la présente consigne dans le manuel.

**LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES SUIVANTES
PEUVENT PROVOQUER UN GIVRAGE SEVERE EN VOL :**

- Pluie visible à des températures d'air ambiant inférieures à 0°C
- Gouttelettes qui éclaboussent à l'impact à des températures d'air ambiant inférieures à 0°C.

**PROCEDURES POUR SORTIR DE
L'ENVIRONNEMENT DE GIVRAGE SEVERE**

Ces procédures sont applicables à toute phase de vol du décollage à l'atterrissage. Surveiller la température de l'air ambiant. Alors qu'un givrage sévère peut se former à des températures aussi basses que -18°C, une vigilance accrue est nécessaire à des températures proches de 0°C en présence d'humidité visible. Si les conditions visuelles indiquées dans la section "limitations" du manuel de vol pour identifier les conditions de givrage sont observées, procéder comme suit :

- Demander immédiatement un traitement prioritaire du contrôle aérien pour faciliter un changement d'altitude ou d'itinéraire afin de sortir des conditions de givrage sévères et éviter une exposition prolongée à des conditions de vol plus sévères que celles pour lesquelles l'avion est certifié.
- Eviter des manœuvres brusques et excessives qui pourraient aggraver les difficultés de contrôle de l'avion.
- Ne pas engager le pilote automatique.
- Si le pilote automatique est engagé, maintenir fermement le volant et désengager le pilote automatique.

.../...

- Si une réponse en roulis inhabituelle ou un mouvement de commande de roulis non sollicité est observé, réduire l'angle d'incidence.
- Ne pas sortir les volets lors d'attente en conditions givrantes. Le vol avec les volets sortis peut entraîner un angle d'incidence réduit avec la possibilité de formation de givre sur l'extrados de la voilure plus en arrière que la normale et éventuellement à l'arrière de la zone protégée.
- Si les volets sont sortis, ne pas les rentrer tant que la cellule n'est pas entièrement dégivrée.
- Signaler les conditions météorologiques au contrôle aérien.

Mentionner l'application de la présente consigne dans le livret aéronef.

REF. : AD 98-04-28 de la FAA

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 07 AOÛT 1999