

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GHRR

Evénement :	perte de puissance en croisière.
Cause probable :	givrage du boîtier d'entrée d'air.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Piper PA 46 310 P "Malibu".
Date et heure :	dimanche 26 mars 2000 à 11 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	niveau de vol 180, après le passage de Moulins à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 48 ans, TT de 1989, qualifications IFR et avion bimoteur de 1997, 930 heures de vol dont 350 en IFR, 600 sur type et 10 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	au niveau de vol 180 : température extérieure : - 25 °C. AD de Nevers : vent 260° / 10 kt, visibilité 10 km, BKN à 1200 pieds, pluie, température 6 °C, isotherme 0 °C à 5000 pieds, isotherme-10 °C à 10 000 pieds.

Circonstances

Stable au niveau de vol, dans les nuages et à 15 NM de Nevers, le pilote constate une perte de puissance du moteur. Il annonce cet ennui au contrôleur en route et demande à se dérouter. L'aérodrome le plus propice à le recevoir est Nevers. Pendant la descente il vérifie les paramètres moteur. Il indique que la pression d'admission est à zéro, le régime hélice à 1500 tours par minute, le débit de carburant à zéro et la vitesse indiquée est stabilisée à 100 nœuds. Peu après, il voit la température d'huile et la température cylindres diminuer jusqu'à zéro. Il affiche le code A 7700 au transpondeur en passant le niveau 90. Au cours de la descente, il est transféré à Avord approche qui le guide jusque sur l'axe de piste de l'aérodrome de Nevers pour une finale avec le moteur " tout réduit ". L'avion sort de la couche nuageuse vers 1200 pieds. A 1000 pieds, le moteur retrouve de la puissance. Le pilote atterrit sur la piste 12 de Nevers. Au sol, après point fixe, le moteur fonctionne normalement.

Le pilote indique avoir utilisé "l'alternate air" pendant la montée et la croisière.

Les Services Bulletins N° 852, 895 et 961 datant respectivement de 1986, 1988 et 1992 concernant des modifications à apporter sur le système "d'aternate air" n'avaient pas été appliqués. Des problèmes de givrage similaires ayant entraîné une perte de puissance sont à l'origine de ces Services Bulletins.