

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GGNO

Evénement :	givrage du boîtier d'entrée d'air, arrêt du moteur en croisière.
Cause identifiée :	connaissance insuffisante des conditions d'application de la procédure.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion SOCATA TB 20.

Date et heure : mercredi 25 avril à 10 h 30.

Exploitant : Etat.

Lieu : niveau de vol 110 verticale Bergerac (24).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 52 ans, PPL de 1972, qualification IFR et MEP de 1982, 1895 heures de vol dont 1115 sur monomoteur et 13 dans les trois derniers mois dont deux sur type.

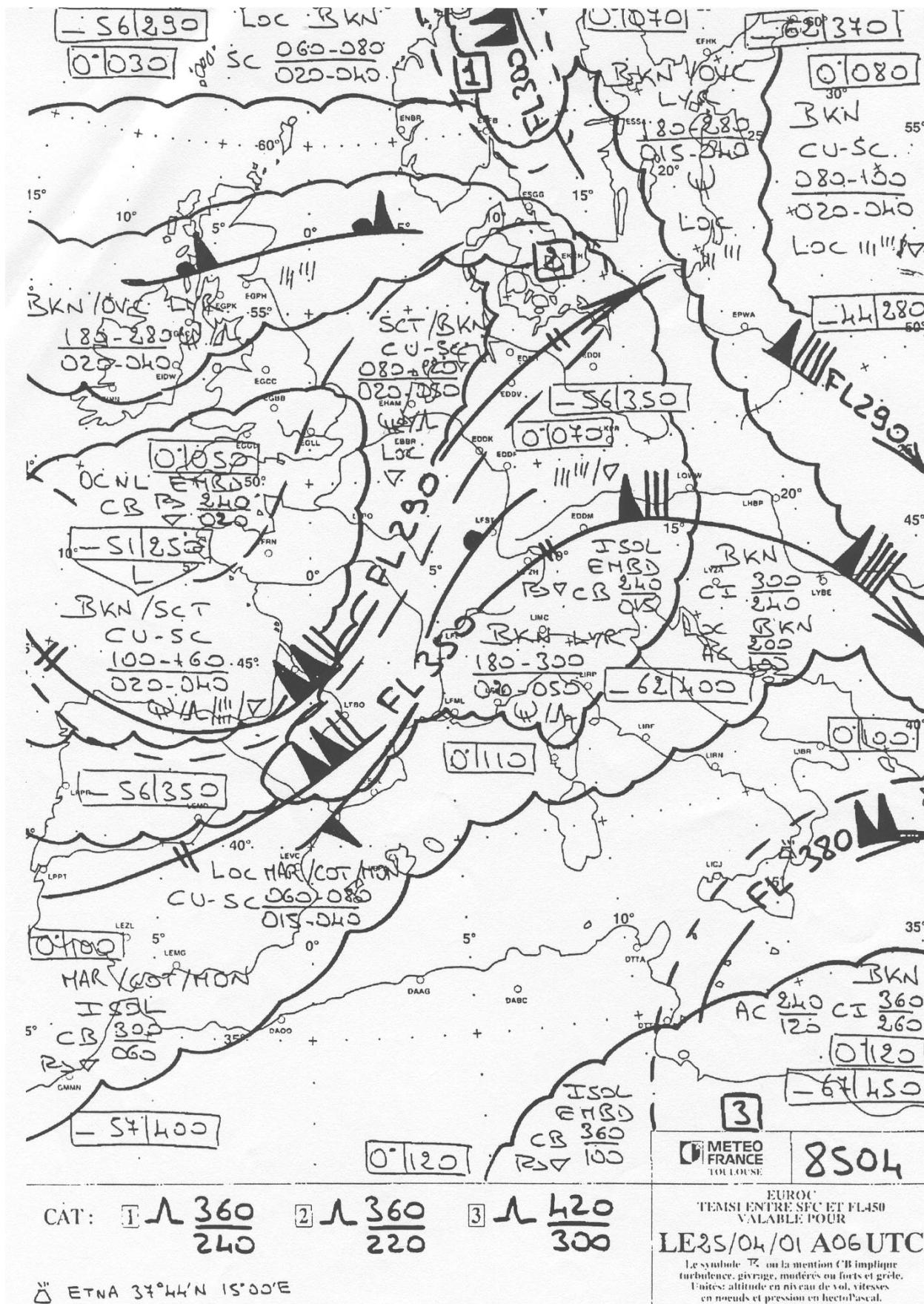
Conditions météorologiques prévues : voir TAF, METAR, cartes TEMSI et carte des vents et températures pages suivantes.

Circonstances

Le but de ce vol en IFR est un déplacement professionnel de Muret à Limoges. Dès le début du vol l'organisme de contrôle, en raison de l'exercice " ODAX ", impose une route située plus à l'ouest que celle prévue par le pilote. Ce dernier rapporte les éléments suivants : *" dans un premier temps nous montons au niveau 100 puis 110 pour rester hors des nuages puis nous pénétrons dans la couche nuageuse "*. Il explique que les conditions sont légèrement givrantes avec manifestations orageuses et une température extérieure de - 7 °C. Le moteur s'arrête brutalement et l'indication du débitmètre carburant évolue rapidement vers " 0 ". Le pilote positionne la manette de richesse carburant sur " plein riche ", met la pompe carburant sur " ON ", sélectionne l'autre réservoir et débute une descente avec un taux de 1000 pieds par minute. Environ une minute après l'arrêt du moteur, il tire la manette de l' " alternate air " et simultanément le moteur redémarre. Le pilote retrouve le contrôle de la trajectoire de l'avion. L'aéronef a perdu environ 2000 pieds d'altitude. Le pilote décide de faire demi-tour.

Au sol, les vérifications sur l'appareil ne montrent pas de problème technique.

Un colmatage du filtre à air par de la glace est l'explication la plus vraisemblable de cet arrêt moteur. Ce phénomène a occasionné une mauvaise alimentation en air du moteur puis son arrêt. La manette de l' " alternate air " permettant de prélever de l'air pour le moteur sans passer par le filtre à air n'avait pas été tirée préventivement. Il est préconisé dans le manuel d'exploitation du TB 20 de tirer cette manette lorsque l'avion se trouve dans des conditions givrantes (*lors de précipitations ou nuages avec une température extérieure inférieure ou égale à + 5 °C*).



METAR / SPECI

250530
LFBO 250530Z 34002KT 9999 BKN040 BKN100 10/08 Q1015 NOSIG=
250500
LFBL 250500Z 22008KT 9999 SCT030 BKN090 06/06 Q1012 NOSIG=
250500
LFBI 250500Z 20012KT 9999 SCT016CB SCT023 08/07 Q1010 NOSIG=
250530
LFBD 250530Z 17008KT 9999 FEWO04 FEW013CB BKN040 09/08 Q1013NOSIG=
250500
LFBE 250500Z 15004KT 9999 FEWO03 SCT033 BKN100 09/08 Q1013 NOSIG=
250430
LFBX 250430Z 16004KT 9999 -RA BKN025 09/07 Q1012=
250500
LFDB 250500Z 09002KT 9999 FEW013 BKN033 10/08 Q1014=
250500
LFBA 250500Z 15005KT 9999 FEW010 BKN048 09/08 Q1014=
250500
LFBV 250500Z 14006KT 9999 SCTO09 BKN026 08/08 Q1013=
250500
LFBN 250500Z 21010KT 9999 FEW013CB FEW016TCU SCT040 08/06 Q1010=
250530
LFPO 250530Z 21011KT 9999 SCT012 SCT046 09/07 Q1008 NOSIG=

TAF COURT

LFBO 250500Z 250615 30006KT 8000 -RA SCT010 BKN020 BKN080 PROB30
TEMPO 0608 30018G28KT 4000 RA FEWO06 BKN015 OVC030 BECMG
08109999 SCT020 BKN050 TEMPO 10158000 -SHRA FEW015 BKN025=
LFBL 250500Z 250615 22010KT 9999 SCT015 BKN100
TEMPO 0715 22015G25KT 4000 SHRA BKN015CB BKN030
PROB30 TEMPO 0815 22020G35KT 2000 TSRA BKNO03 BKN015CB
BKN030= LFBI 250500Z 250615 20012KT 9999 SCT025 SCT045 TEMPO 06155000
SHRA FEWO06 BKN023TCU PROB30 TEMPO 0615 24020G35KT 3000 TSRA
SCTO06 BKN020CB=
LFBD 250500Z 250615 18008KT 9999 SCT015 SCT035 BKN090 BECMG 0608
23015KT TEMPO 0615 26020G35KT 6000 SHRA SCTO08 BKN013 SCT030CB
OVC090 PROB40 TEMPO 09153000 BKNO05 BKN015CB BKN035=
LFBE 250500Z 250615 18008KT 9999 SCTO08 SCT030 BKN100
BECMG 0810 24014KT 9999 SCT015TCU SCT050
TEMPO 0915 24020G30KT 4000 SHRA SCTO08 FEW015CB SCT020
PROB30 TEMPO 0915 24025G35KT 3000 TSRAGS BKNO08 BKN015CB=
LFBX 250500Z 250612 16004KT 9999 -RA BKN025 BECMG 0608 18008KT 9999
SCT015 SCT035 BKN090 TEMPO 0812 26020G35KT 6000 SHRA SCTO08
BKN013 SCT030CB OVC090=
LFDB 250500Z 250615 VRB02KT 9999 SCT010 BKN033
TEMPO 0608 -RA BKN015 BKN030 BECMG 0810 30015G25KT
SCT013 SCT040 TEMPO 0915 30020G35KT -SHRA SCT020 BKN040=
LFBA 250500Z 250615 16007KT 9999 FEW010 BKN040 BECMG 0609 24012KT

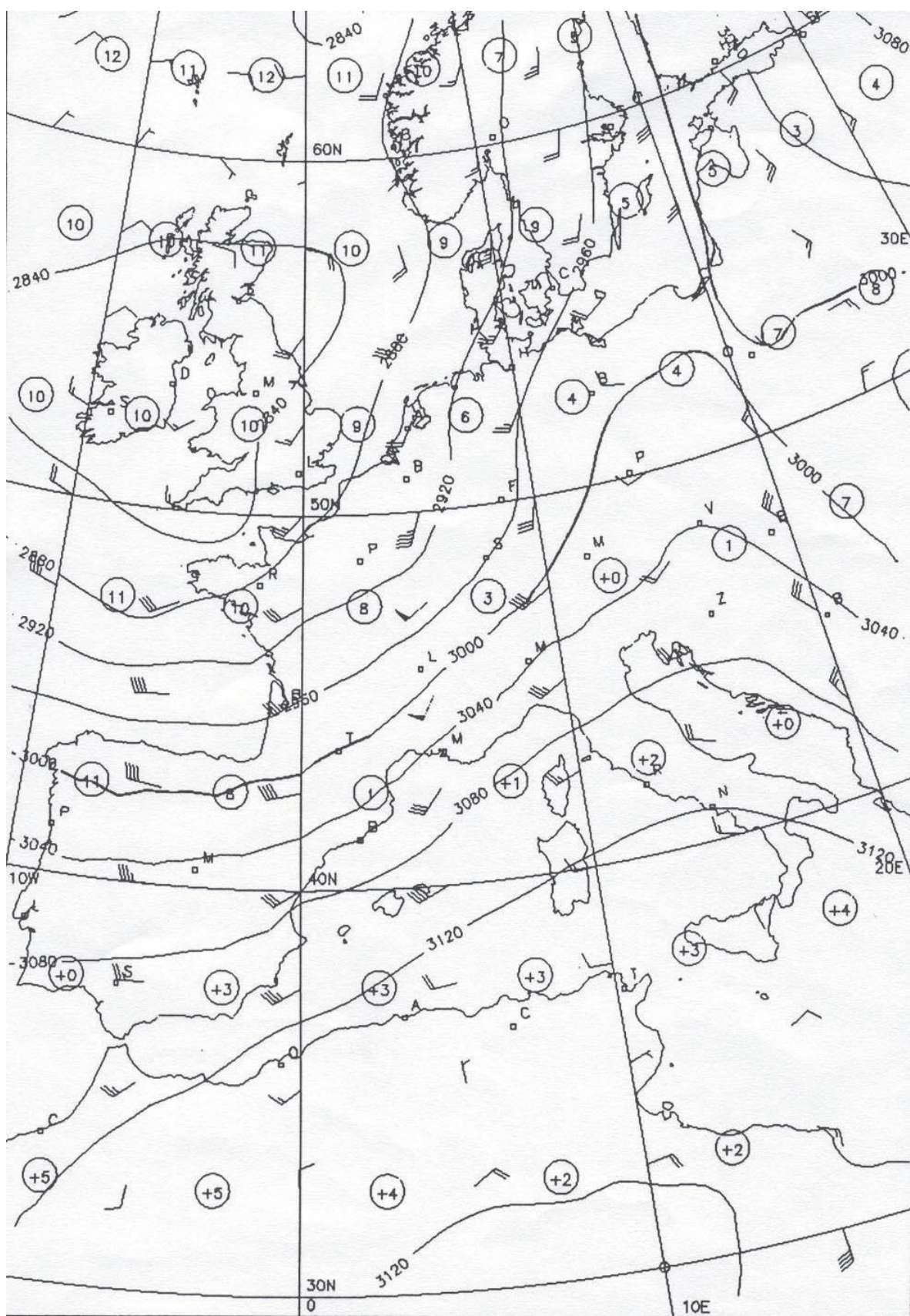
SCT025 BKN050 TEMPO 0915 28018G30KT 7000 SHRA BKN025TCU
BKN040= LFBV 250500Z 250615 18008KT 9999 SCT008 BKN018 BKN035 BECMG
0810
24012KT BKN020 BKN230 TEMPO 0815 24015G25KT 3000 TSRA SCT008
BKN018CB BKN030=
LFBN 250500Z 250615 22012KT 9999 FEW015CB SCT040 TEMPO 06158000 SHRA
PROB40 23020G40KT 4000 TSRA SCT010 SCT013CB BKN033=
LFPO 250500Z 250615 21012KT 9999 SCT014 SCT050 BECMG 0608 SCT020
SCT045 TEMPO 0715 20016G26KT 7000 SHRA FEW018CB BKN020 PROB30
TEMPO 1015 22020G34KT 3000 -TSRAGR SCT012 BKN015CB=

TAF LONG

LFBO 242300Z 250624 30012KT 7000 -RA SCT010 BKN030 OVC090 PROB30
0607 28018G28KT 4000 RA FEW006 BKN023 SCT050CB BKN085 BECMG
0709 9999 SCT023 BKN050 TEMPO 10158000 -SHRA FEW015 BKN025=
LFBI 241700Z 250018 NIL RENS=
LFBD 242300Z 250624 22010KT 9999 SCT025 SCT050 TEMPO 0615 28020G30KT
6000 SHRA SCT010 BKN020 FEW025CB PROB30 TEMPO 0612 27020G40KT
3000 TSRA SCT008 BKN020CB=
LFPO 242300Z 250624 21015G25KT 9999 SCT020 SCT040 TEMPO 07247000 -
SHRA SCT015CB BKN025 PROB30 TEMPO 0818 21020G35KT 4000 TSGR SCT010
BKN015CB=

SIGMET

250550
LFBB SIGMET 1 VALID 250550/250950 LFBD
FIR BORDEAUX EMBD TS OBS NW LINE DAX/POITIERS MOV NE TOP 230 INTSF=
250500
LFBB SIGMET 1 VALID 250550/250950 LFBD
FIR BORDEAUX EMBD TS OBS NW LINE DAX/POITIERS MOV NE TOP 230 INTSF=
250000
LFRR SIGMET 1 VALID 250000/250300 LFRN-
FIR BREST:
EMBD TS OBS AT 00 BTN 44N-48N AND 03W-08W MOV NE 70 KMH. NC=
250000
LFRR SIGMET 1 VALID 250000/250300 LFRN-
FIR BREST:
EMBD TS OBS AT 00 BTN 44N-48N AND 03W-08W MOV NE 70 KMH. NC=
250245
LFRR SIGMET 2 VALID 250300/250600 LFRN-
FIR BREST:
EMBD TS OBS AT 0245 BTN 44N-47N AND 01W-06W MOV NE 70 KMH. NC=
250200
LFRR SIGMET 2 VALID 250300/250600 LFRN-
FIR BREST:\
EMBD TS OBS AT 0245 BTN 44N-47N AND 01W-06W MOV NE 70 KMH. NC=
250348
LFFF SIGMET SST 1 VALID 250400/251000 LFPW-
UIR FRANCE MOD TURB FCST BLW FL360 BTN LIN 43N01W-51N07E
AND LIN 46N08W-51N02E MOV NE 10KT NC=



METEO FRANCE
SCFM/TOUTOUSE. 451

FL 100 (700 HPA)
VALID MER 25/04/01 06 UTC

VENT (kt) / TEMPE (C) / ALT (m)
T NEGATIVES SANS SIGNE
BASE MAR 24/04/01 12 UTC

8573