

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GOVG

Evénement :	arrêt moteur en vol, atterrissage d'urgence en campagne.
Cause identifiée :	rupture du vilebrequin.

Conséquences et dommages : moteur endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B,
moteur Lycoming O-320-D2A, 2190 heures de fonctionnement, deuxième prolongation du potentiel.

Date et heure : samedi 17 février 2001 vers 12 h 15.

Exploitant : club.

Lieu : Ambres (81).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote 22 ans, PPL de 1996, 144 heures de vol dont 69 sur type et 33 dans les 3 mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 310° / 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 2600 pieds.

Circonstances

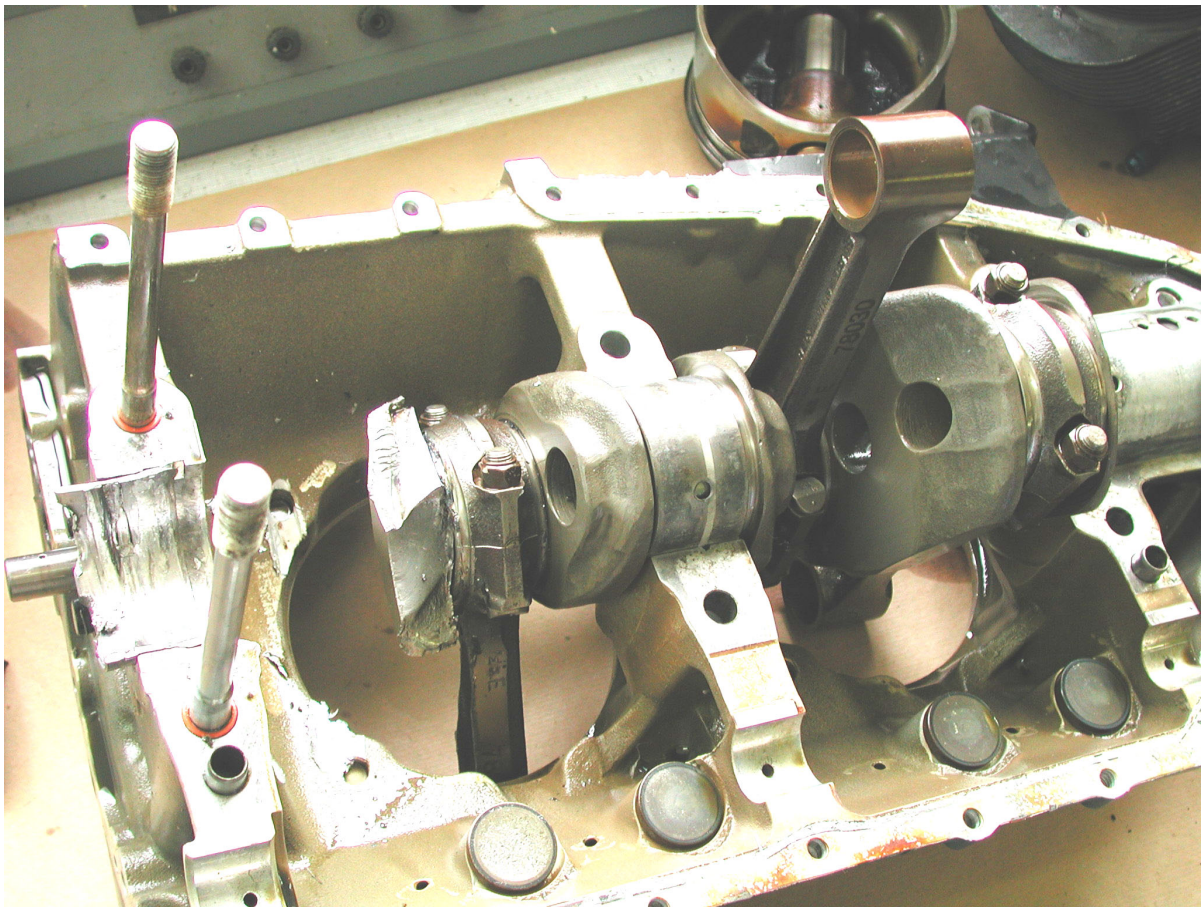
Le pilote décolle de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes vers 11 h 45 pour un vol à destination de l'aérodrome de Graulhet où il effectue un touché-décollé. De retour vers Lasbordes le pilote se met en croisière à l'altitude de mille six cents pieds avec un régime moteur de 2400 tours par minute, il perçoit alors un claquement sourd, qu'il pense provenir du moteur, suivi de vibrations. Il explique qu'il effectue quelques vérifications et actions de recherche de panne (mixture, sélection magnéto, pompe de gavage, carburant) avant de décider un demi-tour vers Graulhet. Avant la fin du demi-tour, lors de la réduction des gaz, le bruit et les vibrations s'intensifient jusqu'au blocage complet de l'hélice. Le pilote précise qu'il s'est écoulé entre une minute trente et deux minutes entre le premier bruit perçu et l'arrêt complet du moteur.

Il entreprend alors un atterrissage d'urgence en campagne après avoir préparé ses passagers à cette éventualité. Il se pose sans autre dommage sur un champ de terre après être passé sous une ligne à moyenne tension et sous une rampe d'arrosage lors du roulement à l'atterrissage.

Le démontage du moteur a mis en évidence la rupture primaire en fatigue du bras N° 5 du vilebrequin (au niveau du congé de raccordement du maneton N° 3) ainsi que d'autres dommages secondaires.

L'analyse des marquages sur le faciès de rupture a montré que celle-ci a débuté au moins soixante heures de vol avant l'accident. Compte tenu du matage important, on ne peut pas exclure qu'elle se soit produite avant la fin du potentiel normal de 2000 heures.

Incident du F-GOVG le 17 février 2001



vue du moteur après démontage

