

## ACCIDENT

26 mai 2006 - avion immatriculé F-GOSD

**Événement :** arrêt du moteur, déroutement, atterrissage avant le seuil de piste.

**Cause identifiée :** serrage inadapté des têtes de bielles.

**Conséquences et dommages :** aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Piper PA 46 310 P « Malibu ».

**Date et heure :** vendredi 26 mai 2006 à 8 h 35.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** AD Abbeville (80).

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 39 ans, PPL(A), IR SE de 2002, 737 heures de vol dont 230 sur type et 23 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** AD Abbeville à 6 h 00 : vent 250° / 13 kt, visibilité 1 800 mètres, OVC à 300 pieds, QNH 1020 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote effectue un vol en IFR au départ de Toussus-le-Noble et à destination de Fair Oaks (Angleterre), en compagnie d'un autre pilote, qualifié IFR. Après quarante minutes de vol, au FL 180, le pilote constate que la pression d'admission diminue de trente à vingt-huit pouces de mercure. Il augmente la puissance du moteur et fait varier le pas d'hélice. La pression d'admission augmente jusqu'à 33 pouces puis diminue de nouveau. Une odeur de brûlé envahit la cabine. Le pilote se déclare en panne et demande une route directe sur Abbeville, situé à environ quinze milles marins au nord. Il débute sa descente, sort le train d'atterrissage et réduit la puissance du moteur. Peu avant le niveau de vol 100, le voyant du témoin de pression d'huile s'allume, le moteur vibre fortement et s'arrête. Le pilote est alors à environ dix milles marins de l'aérodrome en conditions de vol aux instruments. Il effectue un encadrement à l'aide des indications de son GPS. En finale, à trois cents pieds, il voit la piste mais sa trajectoire est trop courte. Il atterrit dans un champ à environ deux cents mètres du seuil de la piste 20.

L'examen du moteur a mis en évidence un défaut de serrage au niveau des fixations des têtes de bielles. La rupture de l'une d'entre elles a engendré une diminution de pression d'huile et occasionné des dégâts sur l'attelage mobile du moteur.

Le moteur a subi des réparations en mars 2000 consécutives à un atterrissage avec le train rentré. Il a été démonté, notamment pour changer le vilebrequin. Le pilote a acheté l'avion au Royaume-Uni en juin 2003. Le G.S.A.C. a délivré le certificat de navigabilité en juillet 2003. Il n'avait pas été informé des réparations de mars 2000. Les seules interventions de maintenance enregistrées ensuite correspondent aux visites programmées. Le jour de l'accident, le moteur avait fonctionné environ quatre cents heures depuis le changement du vilebrequin.