

ACCIDENT
survenu à l'avion immatriculé HB-EGW

Evénement :	arrêt moteur en vol, atterrissage d'urgence en campagne.
Causes identifiées :	non détection de la corrosion sur une partie du moteur difficilement accessible, utilisation d'un aéronef sur lequel un défaut est constaté.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Beechcraft Be K 35 "Bonanza", moteur Continental IO-470-C.

Date et heure : jeudi 9 mai 2002 à 14 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : Cannes (06).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote +1.

Titres et expérience : pilote, 51 ans, PPL de 2000, 823 heures de vol dont 250 sur type et 12 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 160° / 10 à 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 1200 et 8000 pieds.

Circonstances

Lors d'un vol VFR de Figari à Lausanne, alors que l'aéronef se trouve à une trentaine de nautiques de l'aérodrome de Cannes au niveau de vol 65, le pilote, en contact avec Nice Information, signale un problème moteur avec la présence de fumée en cabine et une odeur d'huile. Le contrôleur lui propose d'essayer de rejoindre l'aérodrome de Cannes. La pression d'huile du moteur diminue et celui-ci s'arrête alors que l'aéronef se trouve encore à six nautiques de l'aéroport. Le pilote tente d'atterrir sur la piste 23 mais ne parvient pas à l'atteindre. L'avion sectionne le haut d'un arbre et s'écrase dans la cour d'une habitation située à 220 mètres du seuil de piste 23.

L'examen du moteur a mis en évidence la rupture en fatigue du fût du cylindre n°1 (le plus en arrière). Cette fissuration en fatigue, située entre deux ailettes, s'est amorcée sur la paroi extérieure du fût dans une zone excessivement corrodée. Le moteur pouvait continuer de fonctionner à peu près normalement. Cependant, la perte de l'huile du circuit de lubrification du moteur par la rupture du cylindre a conduit progressivement à la surchauffe et à l'usure complète des coussinets des cylindres avant, puis au blocage complet du moteur.

(suite page suivante)

L'examen métallurgique de la zone d'amorçage n'a révélé aucune autre particularité pouvant expliquer l'amorçage de la fissure en fatigue. Il convient de noter que cette fissure n'est pas récente, comme l'attestent les traces de fuites de gaz brûlés dans cette zone et les surfaces largement matées des plages fissurées.

Un témoin indique qu'avant le décollage de Figari, le pilote avait connaissance d'une fuite d'huile qu'il n'estimait pas compromettante au niveau du moteur. Il avait demandé des chiffons pour l'essuyer.

Le pilote venait d'acquérir l'avion.