

INCIDENT

18 mai 2006 - avion immatriculé F-GGGL

Evénement : arrêt du moteur, atterrissage forcé en campagne.

Cause identifiée : non détection d'une fuite du débitmètre.

Conséquences et dommages : aéronef légèrement endommagé.

Aéronef : avion Mooney MO 20 J.

Date et heure : jeudi 18 mai 2006 à 19 h 05.

Exploitant : privé.

Lieu : Launaguet (31).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 35 ans, PPL(A) de 2000, 329 heures de vol dont trois heures dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 330° / 12 kt, BKN à 2 300 pieds, SCT à 4 000 pieds, température 18 °C, QNH 1021 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (31) à destination de Tours Val-de-Loire (37). Peu après le décollage, alors qu'il est stabilisé à une altitude de deux mille pieds, le pilote constate une légère variation du régime du moteur puis ce dernier ne délivre plus de puissance. Le pilote tente en vain de le redémarrer. Il choisit un champ devant lui, entouré d'habitations, pour y atterrir. Avant l'arrondi, il juge la nature du terrain propice à un atterrissage avec le train sorti. Le train, en cours de sortie, se rétracte lors du contact avec le sol. L'avion glisse sur le fuselage avant de s'immobiliser.

L'avion, avait subi une visite d'entretien périodique des cent heures à Colmar (68) en avril 2006. La magnéto double avait été révisée et des condensateurs changés. Quelques jours avant l'incident, au cours d'un voyage, le pilote avait constaté une défaillance du moteur lors de la vérification du bon fonctionnement des magnétos. Il avait contacté un atelier JAR 145 à Toulouse pour le dépanner. Ce dernier avait remplacé le sélecteur magnétos sans résoudre le problème. Il avait ensuite procédé à l'échange standard de la magnéto double sans détecter d'anomalie.

Les examens et essais réalisés à la suite de l'incident ont révélé que la magnéto double fonctionnait normalement. Lors de la réparation de l'avion, le mécanicien a constaté une fuite du débitmètre carburant. Lors des essais du moteur, cette fuite occasionnait des ratés à faible régime et conduisait à l'arrêt complet du moteur lorsque la puissance maximale était commandée. Le remplacement du débitmètre a résolu cette panne.