

## INCIDENT GRAVE

23 septembre 2008- avion immatriculé N111HT

<b>Événement :</b>	projection d'huile sur le pare-brise, déroutement et atterrissage avec une visibilité réduite.
<b>Cause identifiée :</b>	absence de vérification avant le vol d'un système non prévu par le constructeur.

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Cirrus SR 22, moteur Continental IO-550.

**Date et heure :** mardi 23 septembre 2008 à 10 h 30.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** en vol, à 8 NM au sud-ouest de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78).

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 45 ans, PPL(A) de 2004, 470 heures de vol, 129 sur type dont 19 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** AD Villacoublay (78) situé à 3 NM au nord-est de Toussus-le-Noble : vent 350° / 07 kt, visibilité 6 km, FEW à 2 300 pieds, SCT à 4 500 pieds, température 12 °C, QNH 1020 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion, explique qu'avant le vol Fontenay Tresigny (77) - Le Havre Octeville (76), il observe que le niveau d'huile est anormalement bas. Il suppose que l'atelier de maintenance n'a pas fait le complément lors de la visite annuelle qui s'est achevée la veille. Il procède lui-même au complément.

En croisière, à huit nautiques au sud-ouest de Toussus-le-Noble, il note que la pression d'huile est légèrement plus élevée qu'à l'accoutumée. Peu après, il constate une importante projection d'huile sur le pare-brise. Il décide de se dérouter vers l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Il contacte la tour de contrôle, informe le contrôleur de sa situation et précise que sa visibilité est fortement réduite en raison de la présence de l'huile sur le pare-brise. Il s'intègre directement en finale 07L, s'aide de la cartographie représentée sur l'afficheur multifonction (MFD) pour réaliser son approche puis effectue une glissade en courte finale afin de voir la piste. Il atterrit sans autre difficulté.

Début 2008, le pilote avait installé un système d'obturation sur la mise à l'air libre du circuit d'huile sous le moteur. Le but était d'éviter que de l'huile ne s'écoule par la mise à l'air libre lorsque l'avion est stationné dans le hangar. Le système est constitué d'une partie fixe et d'une partie mobile. L'ouverture et la fermeture sont obtenues par une rotation d'un quart de tour. Après quelques vols, le pilote s'est lassé de manipuler ce système et a décidé de le conserver ouvert.

A la fin de la visite annuelle, lors du nettoyage de l'avion, un mécanicien stagiaire a involontairement fermé le système. Ce dernier n'a pas été vérifié lors des trois visites pré-vol qui ont suivi la visite annuelle.

En vol, la surpression engendrée par l'obturation de la mise à l'air libre a provoqué la projection d'huile par le joint Spi du vilebrequin.

Le pilote n'avait pas consulté le constructeur pour faire cette modification.

