

**Défaillance du moteur en vent arrière,
atterrissage d'urgence sur la piste**

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion PIPER PA-32R immatriculé F-GGBD
Date et heure	15 septembre 2013 vers 14 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Lille-Lesquin (59)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Moteur endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

De retour d'un vol local d'une demi-heure, le pilote décide de réaliser deux circuits d'aérodrome sur la piste 20 de Lille-Lesquin. Lors du second circuit, en début de vent arrière, il constate des vibrations importantes provenant du moteur, suivies d'une projection d'huile sur le capot et de la présence de fumée. Il se déclare en situation d'urgence et atterrit sur la piste 08.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote est le propriétaire de cet aéronef depuis 1987. Il totalise 1 800 heures de vol dont 1 270 sur type. Il explique qu'il a vérifié le niveau d'huile du moteur avant la mise en route et que ce niveau était normal. Durant le vol il n'a pas constaté d'augmentation de la température du moteur ; il précise que la pression d'huile est restée stable.



Il indique qu'après l'événement, il a constaté une perforation du carter supérieur du moteur, au niveau du cylindre numéro 6.

Sur le sol, il a remarqué la présence d'une flaque d'huile, à l'emplacement où il avait effectué la mise en route et un point fixe de cinq minutes avant le décollage.

Il a également observé que le bouchon de la jauge d'huile et de remplissage, était à sa place mais qu'il n'était pas verrouillé (voir image ci-dessus).

L'enquête n'a pas permis de déterminer si ce bouchon était verrouillé avant la mise en route du moteur.

La dernière visite de 50 heures sur le moteur a été effectuée le 21 mai 2013 par un organisme de maintenance agréé. L'avion avait volé quatre heures depuis cette visite.

L'endommagement du moteur est dû à la défaillance de la bielle n° 6. Cette dernière est rompue en divers endroits. Les examens n'ont pas permis de déterminer la séquence de ces ruptures.

Selon le constructeur, cette défaillance mécanique serait due à un défaut de lubrification.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La rupture de la bielle est vraisemblablement consécutive à un défaut de lubrification. Il est probable que le verrouillage inadapté du bouchon de la jauge d'huile et de remplissage ait provoqué une fuite ayant entraîné le défaut de lubrification.