

ACCIDENT

10 octobre 2005 - avion immatriculé F-WVSG

Evénement :	sortie latérale de piste au roulement à l'atterrissage.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> surdosage d'une action sur le palonnier, <input type="checkbox"/> fatigue, <input type="checkbox"/> focalisation sur l'objectif.

Conséquences et dommages : hélice, capot moteur et train avant endommagés.

Aéronef : avion Dyn'Aéro MCR 4S, construction amateur, moteur Jabiru 3 300.

Date et heure : lundi 10 octobre 2005 à 18 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Dijon Darois (21), piste 20, non revêtue, 780 m x 80 m.

Nature du vol : épreuve d'endurance.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 61 ans, PPL de 2000, 171 heures de vol dont 21 heures 35 sur type et dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 110° / 8 à 13 kt, CAVOK, température 15 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote a achevé récemment la construction de son avion. Il effectue un vol d'endurance à des fins de rodage et de vérifications du moteur.

Il décolle vers 13 h 30 et évolue pendant quatre heures et demie environ entre les niveaux de vol 90 et 100 à proximité de l'aérodrome.

Il atterrit sur la piste 20 non revêtue.

Il indique que peu après le touché des roues, il a la sensation que l'avion dévie à droite. Il exerce immédiatement une action sur le palonnier gauche. L'avion sort de la piste à gauche et s'immobilise à 70 mètres environ du bord de celle-ci.

Les traces relevées sur la piste n'indiquent pas de déviation significative à droite. Elles dévient à gauche selon un angle de 45° environ.

Le pilote construisait son avion depuis 2001 dans les locaux de la société qui lui avait vendu le kit. Pendant les trois semaines précédant l'accident, le pilote logeait dans une caravane, sa résidence principale étant éloignée. Il avait initialement prévu d'effectuer les épreuves en vol pendant l'été, mais avait dû les reporter à l'automne. Il était pressé de les achever pour obtenir un CNSK (Certificat de Navigabilité Spécial d'aéronef en Kit) et pouvoir ensuite vendre son aéronef, afin d'en amortir le coût. Aussi avait-il volé 20 h 30 min dans les six derniers jours.

Il pense que son action sur le palonnier gauche était exagérée. Il ajoute qu'il se sentait fatigué à la fin du vol et qu'il a éprouvé des difficultés de concentration. Il n'a ni mangé ni bu pendant le vol.

La limite de vent de travers démontrée pour cet avion est de vingt nœuds.

Un séjour de quelques heures à une altitude voisine du FL 100, s'accompagne de réactions d'adaptation de l'organisme destinées à maintenir le même niveau d'oxygénation des tissus qu'au sol. Elles se traduisent par une augmentation du débit cardiaque et de la ventilation le plus souvent à l'insu du pilote. Cet « effort » de l'organisme peut générer une dépense d'énergie significative qui, ajoutée à la déshydratation et à une fatigue déjà existante, diminue la vigilance et favorise la survenue d'erreurs.