

ACCIDENT

12 avril 2004 - avion immatriculé F-WGMI

Événement :	panne d'essence à faible hauteur, perte de contrôle en virage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	surveillance inadaptée de la consommation de carburant.
Facteur contributif :	décision de voler à faible hauteur.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Jurca MJ-77 « Gnatsum », réplique du P 51 « Mustang », biplace en tandem à train classique rentrant, construction amateur à partir d'une liasse de plans Jurca, moteur Potez 4 D34 de 260 ch.

Date et heure : lundi 12 avril 2004 à 11 h 00.

Exploitant : privé.

Lieu : Rosnay - l'Hôpital (10).

Nature du vol : vol d'épreuves en vue de l'obtention d'un laissez-passer « avion surpuissant ».

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 54 ans, PPL de 1979, 361 heures de vol dont 4 h 25 sur type, 7 h 40 dans les trois mois précédents dont 4 h 25 sur type, expérience de parachutisme.

Conditions météorologiques : station météorologique de Brienne-le-Château (10) située à 4 NM au sud du site de l'accident : vent 040 à 060° / 06 à 19 kt, visibilité 8 km, ciel clair, température 9 °C, température du point de rosée 2 °C, QNH 1022 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire et constructeur de l'avion, décolle vers 10 h 30 de l'aérodrome de Brienne-le-Château pour son cinquième vol d'épreuves. L'avion est dépourvu d'équipement de radiocommunication. Le pilote effectue quelques circuits d'aérodrome à faible hauteur puis se dirige vers le village de Saint-Léger-sous-Brienne (10). Après deux passages au-dessus de son domicile sans variation notable d'attitude, il se dirige vers le nord. Un témoin, également pilote, entend des ratés et des arrêts successifs du moteur, alors que l'avion survole un champ à une hauteur d'environ cinq cents pieds, face à une forêt et entre deux villages. L'avion descend en virant à gauche, passe au-dessus d'une ligne électrique à une hauteur d'environ deux cents pieds, en légère inclinaison à gauche. Le témoin le perd de vue.

L'épave est retrouvée dans un champ plat de cultures basses. Son train d'atterrissage est sorti. L'avion n'a pas heurté d'obstacle en vol. Il a percuté le sol avec une forte assiette à piqué et une inclinaison à gauche. Le moteur délivrait peu de puissance lors du choc. Il n'y a pas eu d'incendie. Les deux réservoirs d'essence dans les ailes sont éventrés et vides. Il n'y a pas d'odeur de carburant autour de l'épave. Une très faible quantité d'essence est retrouvée dans le réservoir arrière. La nourrice centrale est également retrouvée vide.

Pendant les trois mois et demi précédant le jour de l'accident, 215 litres d'essence ont été avitaillés : 80 litres le 28 décembre 2003, 70 litres le 10 février 2004 et 65 litres le 2 mars 2004. Il n'a pas été possible de déterminer avec précision la consommation du moteur lors des essais au sol ou des épreuves en vol.

Il est probable que le pilote se soit mis en virage pour utiliser le champ dans sa longueur. L'avion, centré arrière, n'était pas équipé d'avertisseur de décrochage. Ce dispositif aurait probablement permis de privilégier un vol symétrique et une vigilance extérieure.

Les hauteurs maximales des quatre premiers vols, reportées sur le dossier CNRA, varient entre deux cents et six cents pieds. Des témoins indiquent que le pilote considérait que la finesse de son avion était faible. Le pilote était équipé d'un parachute dorsal. Cependant, en volant à faible hauteur, il réduisait la marge de manœuvre pour atterrir d'urgence ou pour envisager d'évacuer l'avion en vol.