

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé N24CP

Événement :	atterrissage train rentré.
Causes identifiées :	perturbation de l'attention due à une charge de travail élevée, gestion inadaptée des priorités en phase d'approche.
Facteurs contributifs :	désactivation de l'alarme sonore de non sortie du train et phraséologie imprécise du contrôleur pendant une situation d'urgence.

Conséquences et dommages : partie inférieure du fuselage, poutre de queue et ailes endommagées.

Aéronef : avion Cessna P 210 N "Centurion".

Date et heure : lundi 31 mars 2003 à 19 h 08.

Exploitant : privé

Lieu : AD Bordeaux Mérignac (33).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 59 ans, PPL de 1983 délivré par la Belgique, IR de 1995, 775 heures de vol dont 520 sur type et 4 dans les trois mois précédents environ 500 heures de vol en IFR.

Conditions météorologiques : vent 060° / 11 à 17 kt, visibilité 10 km, FEW CB à 5300 pieds, SCT à 5000 pieds, QNH 1 018 hPa. Tonnerre et orage sans précipitation à 19 h 08, début d'averse orageuse à 19 h 11.

Circonstances

Le pilote décolle en piste 23 de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac pour un vol en régime IFR à destination de Charleroi. Il explique qu'en assant 1 000 pieds en montée initiale, il constate que le voyant d'alarme "GEN OUT" s'allume. Il réinitialise le panneau d'alarme et le voyant s'éteint. Ayant effectué avant le vol un changement de la génératrice électrique, il avertit la tour de contrôle de son problème et décide de revenir atterrir à Bordeaux.

En vent arrière, il constate que l'ampèremètre indique une consommation anormale d'électricité. Suspectant un court-circuit, il retire le conjoncteur-disjoncteur du starter et éteint le GPS, le réchauffage du pitot, le pilote automatique et les feux de navigation afin de délester le circuit électrique. En finale, le contrôleur l'informe que le vent est passé au 050 pour 13 nœuds et lui propose un atterrissage en piste 05 s'il le souhaite. Le pilote indique sa décision de poursuivre son atterrissage en piste 23. L'avion se pose avec le train et les volets rentrés et s'immobilise sur le côté droit de la piste à 1000 mètres du seuil. *(suite page suivante)*

Le pilote ajoute qu'il a été perturbé par l'atterrissage avec du vent arrière et par la présence d'un orage qui s'approchait de l'aérodrome. Il a focalisé son attention sur le maintien de la vitesse d'approche et a oublié d'effectuer les actions et vérifications avant l'atterrissage.

L'avion était équipé d'un radar météo.

Lorsque l'avion est arrivé en courte finale, le contrôleur a constaté la non sortie du train. Il a informé sur la fréquence, en langue anglaise, sans préciser l'indicatif avion, que le train n'était pas sorti et a ordonné une remise de gaz. Le pilote confirme qu'il a entendu l'instruction de remise de gaz du contrôleur mais a pensé, du fait qu'il était autorisé à atterrir en urgence à contre QFU, qu'elle s'adressait à un autre aéronef arrivant en sens opposé.

L'avertisseur sonore de non sortie du train avait été désactivé lors de la dernière visite d'entretien car il était déréglé. Le pilote souhaitait ramener l'avion à Charleroi pour le faire réparer. En attendant la réparation, l'anomalie n'était pas mentionnée sur le carnet de route de l'aéronef mais était néanmoins connue du pilote.

Le 13 février 2003, un incident impliquant le même aéronef avec à son bord le même pilote avait été rapporté au BEA. Alors qu'il effectuait un vol IFR en provenance de Charleroi à destination de Bordeaux Mérignac, en passant le VOR de Sauveterre au dessus d'une couche nuageuse soudée, le même voyant "GEN OUT" s'était allumé. Après avoir tenté en vain de réinitialiser le système, l'avion avait perdu toute génération électrique. Malgré un délestage, la batterie n'avait pas permis de faire fonctionner les instruments de navigation jusqu'à sa destination. Le pilote avait alors successivement perdu le transpondeur, la radio, le GPS et les autres moyens de radionavigation. Il avait réussi à rejoindre Bordeaux à l'aide du compas de secours. Il avait aperçu l'embouchure de la Gironde alors que la couche nuageuse se dispersait. Profitant d'un bref fonctionnement de la radio, Bordeaux Approche l'avait transféré l'avion au centre de contrôle militaire Aquitaine équipé d'un radar primaire afin de lui transmettre un cap vers l'aérodrome. Le contact radio avait alors été définitivement perdu. Après avoir procédé à la sortie du train en secours, le pilote avait réussi à rejoindre l'aérodrome à vue guidé par les fusées lumineuses tirées depuis la tour de contrôle. La génératrice avait été remplacée à l'issue de ce vol.

Le pilote a indiqué plus tard que des problèmes électriques étaient récurrents sur cet avion et que la batterie avait déjà subi des opérations de maintenance.

Il n'a pas été possible d'établir de lien entre les deux pannes électriques.