

Panne électrique totale en vol, demi-tour, atterrissage avec le train partiellement déployé

Avion Mooney M 20J	Immatriculation G-OJAC	Exploitant Privé
Date et heure¹ Samedi 26 juin 2010	Lieu Aérodrome de Cannes Mandelieu (06)	Conséquences Aéronef fortement endommagé

Le pilote décolle en VFR de l'aérodrome de Cannes avec trois passagers. Il explique qu'à 15 NM de Cannes, il constate l'allumage du voyant de surcharge électrique. Il tire le disjoncteur de l'alternateur et coupe les équipements électriques non essentiels. Il décide de faire demi-tour et prévient le contrôleur de Cannes. La panne électrique devient totale au moment où l'avion pénètre dans la CTR. Ne pouvant plus contacter le contrôleur par radio, le pilote effectue un passage sur la piste 17 en battant des ailes puis entame un circuit d'aérodrome au cours duquel il tente de sortir manuellement le train d'atterrissage avec la pompe hydraulique de secours. Il ne voit pas de signal lumineux en provenance de la tour et atterrit sur la piste 17 non revêtue. Le train d'atterrissage s'affaisse et l'avion atterrit sur le ventre. Le vent soufflait du sud pour 6 kt.

Le pilote indique que la charge de la batterie était normale lorsqu'il a effectué les vérifications avant et après mise en route. Il n'a pas été possible d'obtenir d'information sur l'état réel de l'équipement.

Le pilote précise qu'avant d'atterrir, il a tenté sans succès de communiquer par téléphone avec les organismes de l'aéroport dont les numéros figuraient sur sa documentation. Il voulait obtenir confirmation de la sortie du train. Sur ce type d'avion, 12 à 20 actions sur la pompe hydraulique de secours sont nécessaires pour sortir et verrouiller manuellement le système. Très occupé par la manipulation de son téléphone, il ne se souvient plus du nombre de coups de pompe donnés.

Les deux contrôleurs en service indiquent qu'ils ont compris la situation et ont demandé aux autres avions dans le circuit de s'écarter. L'un des deux a utilisé la lampe à signaux pour autoriser l'atterrissage. Les vitres fortement teintées de la tour de contrôle ont pu gêner la propagation du signal lumineux.

Les pompiers au sol ont vu le train partiellement sorti avant l'atterrissage. Le système d'extension manuelle du train avait été testé avec succès en mars 2010 par un atelier de maintenance britannique. Les examens effectués à l'issue de l'accident n'ont pas mis en évidence d'anomalie sur le système.

Conclusion

La surcharge de travail occasionnée par la réalisation du circuit d'aérodrome et la recherche au téléphone d'un correspondant disponible et parlant anglais n'ont probablement pas permis au pilote de se concentrer suffisamment sur la procédure de sortie de train en secours qu'il effectuait simultanément.

L'inquiétude liée à l'absence d'informations sur la prise en compte de sa situation par le contrôleur, sur l'état réel de sortie du train d'atterrissage, sur la présence d'autres aéronefs dans le circuit ou sur sa capacité à réaliser un atterrissage dans des conditions difficiles a certainement contribué à accentuer cette difficulté de concentration.

¹ Heure locale