

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

## Sortie latérale de piste, collision avec le balisage, lors d'un vol non autorisé

<b>Aéronef</b>	Avion Mooney M20F immatriculé F-BOSJ
<b>Date et heure</b>	14 mars 2014 vers 18 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome Cannes-Mandelieu (06)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion endommagé

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle vers 16 h 15 de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes (31), pour un vol à destination de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (06).

A l'arrivée, il effectue une longue finale pour la piste 17. A l'atterrissement, l'avion touche durement la piste et rebondit plusieurs fois. Le pilote interrompt l'atterrissement et effectue un circuit d'aérodrome.

Lors du second atterrissage, l'avion touche à mi-piste, à gauche de l'axe. Il rebondit plusieurs fois puis sort latéralement de piste à gauche. L'aile droite heurte un panneau de signalisation.

Le pilote indique que le freinage lui a semblé inefficace.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 180° pour 6 à 8 kt ;
- CAVOK.

Le pilote avait effectué 17 heures 25 minutes de vol sur DA40 en instruction en double commande dans un centre de formation, la dernière séance ayant eu lieu le 12 décembre 2013. Il n'avait pas encore été lâché. Le 5 mars 2014, il avait effectué 45 minutes de vol sur Cessna 152 en instruction en double commande dans un autre club.

En vue de l'achat du F-BOSJ, il avait effectué cinq heures de vol<sup>(2)</sup> sur cet avion en compagnie d'un pilote, ami du propriétaire. Ce dernier, instructeur à la retraite, pensait que le pilote avait plus de 100 heures de vol. Il indique qu'il n'avait pas noté de problème particulier à l'exception de rebonds à l'atterrissement. Il avait attribué cela à la masse élevée de l'avion par rapport aux avions habituellement utilisés par le pilote.

Le pilote indique qu'il effectuait le vol entre Toulouse-Lasbordes et Cannes-Mandelieu en navigation solo mais n'avait pas obtenu l'accord d'un instructeur. Il pensait que la navigation solo ne devait pas forcément être supervisée, puisqu'il était propriétaire de l'avion.

<sup>(2)</sup>1 heure et 30 minutes en place droite, le reste en place gauche.

Il n'avait pas encore passé l'examen théorique PPL(A) mais avait effectué la majorité des cours pendant lesquels il lui avait été enseigné que l'instruction solo est supervisée.

La veille de l'accident, le pilote était sorti de piste à l'atterrissement lors d'un vol entre Rion-des-Landes (40) et Toulouse-Lasbordes avec le même avion, sans occasionner de dégâts apparents.

A l'issue du circuit d'aérodrome réalisé à la suite de l'atterrissement interrompu à Cannes, le contrôleur a demandé au pilote de faire un atterrissage complet, pensant que ce dernier faisait des circuits d'aérodrome pour exercice.

Les examens effectués sur le système de freinage n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement de ce système.

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

L'accident est dû à la décision du pilote de décoller alors qu'il n'avait pas les compétences suffisantes pour réaliser le vol en toute sécurité.