

**Atterrissage de précaution dur, sortie latérale de piste,
passage sur le dos**

Aéronef	Avion Cessna 182 immatriculé F-GFGS, moteur Continental O-470R, hélice à pas variable Mac Cauley 2A34C 66-P
Date et heure	Samedi 7 juillet 2012 à 17 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	AD privé Lacave le Frau (46), altitude 1 000 ft, piste 13, longueur 700 m, largeur 20 m, pente de 4 % montante sur les 150 premiers mètres
Conséquences et dommages	Avion détruit

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote, propriétaire de l'avion, entreprend un vol de navigation circulaire au départ et à destination de Clermont-Ferrand (63). Il est seul à bord.

Il explique que, pendant la croisière, il affiche la puissance habituelle soit une pression d'admission de 21 pouces et un régime moteur de 2 100 tr/min. Il entend un bruit soudain, anormal, associé à de fortes vibrations essentiellement perçues au travers des palonniers. Il observe une augmentation non commandée du régime moteur vers 2 400 tr/min. Il réduit la puissance et rejoint, en descente, la verticale de l'aérodrome de Lacave selon une route orientée au sud-ouest. Il effectue un virage à gauche pour rejoindre la branche vent arrière main gauche de la piste 13 et réalise une PTU. Il explique qu'en finale, la pente de la trajectoire est forte et que la vitesse de l'avion est excessive. L'avion, dont les volets sont sortis à 20°⁽²⁾, touche trois points sur la partie montante de la piste et rebondit une première fois. Il rebondit une seconde fois puis heurte la piste. Le train avant se rompt et l'hélice heurte le sol. L'avion sort latéralement de piste et bascule sur le dos.

⁽²⁾Les positions repérées pour les volets sont UP, 10°, 20° et FULL.

Le pilote estime que le vent soufflait du secteur sud entre 5 et 10 nœuds.

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote privé avion et d'une licence de pilote privé hélicoptère. Il totalise environ 180 heures en hélicoptère et environ 270 heures de vol en avion. Ses derniers exercices moteur réduit avec un instructeur datent du mois de mars 2012.

Il ajoute qu'il est familier de la région. Il avait déjà atterri à Lacave en hélicoptère.

Il n'a pas été possible de déterminer l'origine de l'anomalie constatée par le pilote.

CONCLUSION

L'accident résulte d'une technique d'approche inadaptée avec un moteur réduit, entreprise après la constatation d'une anomalie. Le stress engendré par cette dernière a pu altérer les capacités du pilote à estimer et contrôler sa trajectoire.