

**ACCIDENT**  
**survenu à l'avion immatriculé F-BSLU**

<b>Evénement :</b>	remise de gaz manquée, collision avec des arbres.
<b>Causes identifiées :</b>	obstination du passager à atterrir, report de confiance excessif vers le passager.

<b>Conséquences et dommages :</b>	pilote et passager blessés, aéronef détruit.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 300-140.
<b>Date et heure :</b>	samedi 17 août 2002 à 17 h 30.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	AD Bagnères-de-Luchon (31).
<b>Nature du vol :</b>	entraînement.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 1.
<b>Titres et expérience :</b>	- pilote, 39 ans, PPL d'avril 2002, 128 heures de vol dont 125 sur type et 81 en double commande et 5 h 20 dans les trois mois précédents. - passager, 43 ans, PPL, environ 600 heures de vol.
<b>Conditions météorologiques :</b>	vent 200° / 4 à 6 kt, max 10 à 12 kt, visibilité supérieure à 10 km.

### Circonstances

Le pilote désire effectuer des posés-décollés sur l'aérodrome de Bagnères-de-Luchon, dont le circuit de piste présente des singularités (*voir carte VAC page suivante*). Il demande à un pilote plus expérimenté, avec lequel il a l'habitude de voler, de l'accompagner. L'avion décolle de Castelnau et le pilote y effectue plusieurs tours de piste reproduisant le circuit d'aérodrome de Bagnères-de-Luchon avant de se présenter sur cet aérodrome. Il y fait une première présentation en piste 01, qu'il estime un peu longue et interrompt son approche. Lors de la deuxième présentation, l'avion touche environ aux trois quarts de la piste et re-décolle en bout de piste. Il heurte ensuite la cime des arbres et s'écrase sur le côté droit.

Des témoins présents sur l'aérodrome ont vu l'avion se présenter en finale avec une vitesse et une hauteur leur semblant importantes et toucher des roues "loin après le seuil de piste". L'avion a alors "ralenti légèrement, puis ré-accéléré, ralenti de nouveau et enfin re-décollé".

Le témoignage du passager, de nationalité allemande, n'a pu être recueilli. Le commandant de bord est resté en contact avec le passager et indique que ce dernier a perdu tout souvenir de l'événement consécutivement à l'accident.

Toutes les communications à bord de l'avion s'effectuaient en anglais.  
(suite page suivante)

Les informations suivantes proviennent de l'entretien avec le commandant de bord. Il explique qu'après la première remise de gaz, il décide de retourner à Castelnau et en fait part au passager. Celui-ci lui répond que c'est dommage dans la mesure où ils sont sur place. Ils décident d'effectuer un nouveau circuit d'aérodrome, mais en laissant le passager réaliser le demi-tour et le retour vers l'aérodrome. Le commandant de bord reprend les commandes à la verticale des installations. A ce moment la manche à air indique un vent de travers. En dernier virage, il réduit complètement les gaz. Au début de la finale, s'estimant "trop haut" et avec une vitesse trop importante, il décide d'interrompre la finale et l'annonce au passager. Celui-ci lui répond qu'il reprend les commandes. Le commandant de bord lui fait confiance. En courte finale Le passager positionne les volets sur le dernier cran, l'avion touche "très loin sur la piste" à une vitesse d'environ 120 km / h. Le passager tire sur le frein, mais cela paraît sans effet au commandant de bord. Puis celui-ci voit le passager arrêter de freiner, et annonce qu'il reprend à nouveau les commandes. Il remet les gaz, et le passager pousse la commande de réchauffage du carburateur. L'avion décolle et heurte la cime des arbres.

