

**Turbulences thermiques en montée initiale, tentative de retour sur
l'aérodrome de départ, atterrissage en campagne manqué**

Aéronef	Avion Piper J3 C65 immatriculé F-BHHQ
Date et heure	Mardi 14 juin 2011 vers 14 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Serres-La Bâtie (05)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle en piste 36 de l'aérodrome de Serres-La Bâtie pour un vol local privé avec un passager. En montée initiale, il effectue une altération de cap à gauche vers la vallée du Grand Buech. Lorsque le vent vient du nord, cette manœuvre permet de bénéficier d'une ascendance présente dans la vallée.

Vers 200 ft, le pilote trouve l'ascendance mais constate peu après que l'avion commence à descendre. Il explique qu'il fait demi-tour pour retrouver l'ascendance mais ne parvient pas à reprendre de l'altitude. Inquiété par la présence d'une ligne électrique, il poursuit le virage et revient face au nord. Il observe alors une rangée de peupliers dans l'axe de vol et cabre l'avion en s'assurant que la puissance affichée est maximale.

L'avion ne prenant pas de hauteur, il discute avec son passager et décide de revenir atterrir sur l'aérodrome de Serres. Il vire vers le sud mais constate qu'il se trouve désormais trop bas pour rejoindre l'étape de base main gauche 36. Il choisit d'atterrir face au sud dans un champ d'herbes hautes. Lors du roulement à l'atterrissage, le train d'atterrissage se rompt dans une rigole d'irrigation non visible depuis le poste de pilotage.

Le pilote est titulaire d'une licence CPL(A) de 2010 ainsi que d'une licence VV de 2008. Il totalisait environ 800 heures de vol dont une centaine sur Piper J3. C'était la première fois qu'il décollait de Serres sur ce type d'avion. Il connaissait bien les environs de l'aérodrome où, depuis sept mois, il exerçait les fonctions de pilote remorqueur de planeur sur un avion plus puissant.

Le passager détient une licence CPL(A) et exerce également les fonctions de pilote remorqueur sur le site.

L'avion était équipé d'un moteur de 65 cv. Il ne disposait pas d'une hélice « petit pas ». Le pilote indique qu'en cabrant l'avion à puissance maximale et faible vitesse, il est probablement passé au second régime. Dans cette configuration, l'avion ne pouvait plus monter.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent du secteur nord pour 5 à 10 kt, CAVOK, température 27 °C, QNH 1016 hPa. Les conditions de température et de vent ont pu favoriser le développement de mouvements thermiques verticaux. L'aérodrome de Serres-La Bâtie se situe à 2 328 ft d'altitude.

CONCLUSION

L'accident est dû à une estimation optimiste des performances de l'avion par le pilote en regard des conditions du jour.

La décision de faire un premier demi-tour dans une zone de courants descendants ainsi que la présence sur l'avion d'une hélice « grand pas » ont pu contribuer à l'événement.