



Incident grave du ROLLADEN SCHNEIDER LS6 B
immatriculé **F-CGUH**
le mardi 18 novembre 2025
à Mons (83)

Heure	Vers 13 h 35 ¹
Exploitant	Association Aéronautique Provence Côte d'Azur
Nature du vol	Local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur légèrement endommagé

**Collision avec la cime des arbres, lors du retour
vers l'aérodrome**

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote et des données du calculateur GNSS² du pilote.

Le pilote décolle en remorqué à 11 h 42 de l'aérodrome de Fayence (83). Vers 11 h 50, il largue le câble à une altitude d'environ 1 400 m puis atteint une altitude d'environ 1 700 m en spiralant. Il se dirige ensuite vers le nord et après avoir cherché des ascendances dans plusieurs secteurs sans y parvenir, le planeur se retrouve à une altitude d'environ 1 350 m. Le pilote se dirige alors vers le col de Val Ferrière où il parvient à monter à environ 1 875 m à 12 h 38. Le pilote se dirige ensuite vers l'est sans trouver d'ascendance puis revient vers l'ouest, au sud de Séranon (06). Le pilote parvient à atteindre dans ce secteur une altitude de 2 200 m vers 13 h (voir **Figure 1**, point **1**). Cela sera l'altitude maximale atteinte durant le vol.

Le pilote va ensuite exploiter plusieurs secteurs situés plus au nord, sans parvenir à trouver d'ascendances. Il revient alors au nord de Séranon (point **2**) espérant retrouver les ascendances qu'il avait exploitées une vingtaine de minutes auparavant mais sans y parvenir et, vers 13 h 25 (point **3**), le planeur atteint une altitude d'environ 1 550 m. Le pilote décide alors de rentrer à Fayence et vers 13 h 35 le planeur heurte la cime de plusieurs arbres et s'immobilise sur la canopée.

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

² Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

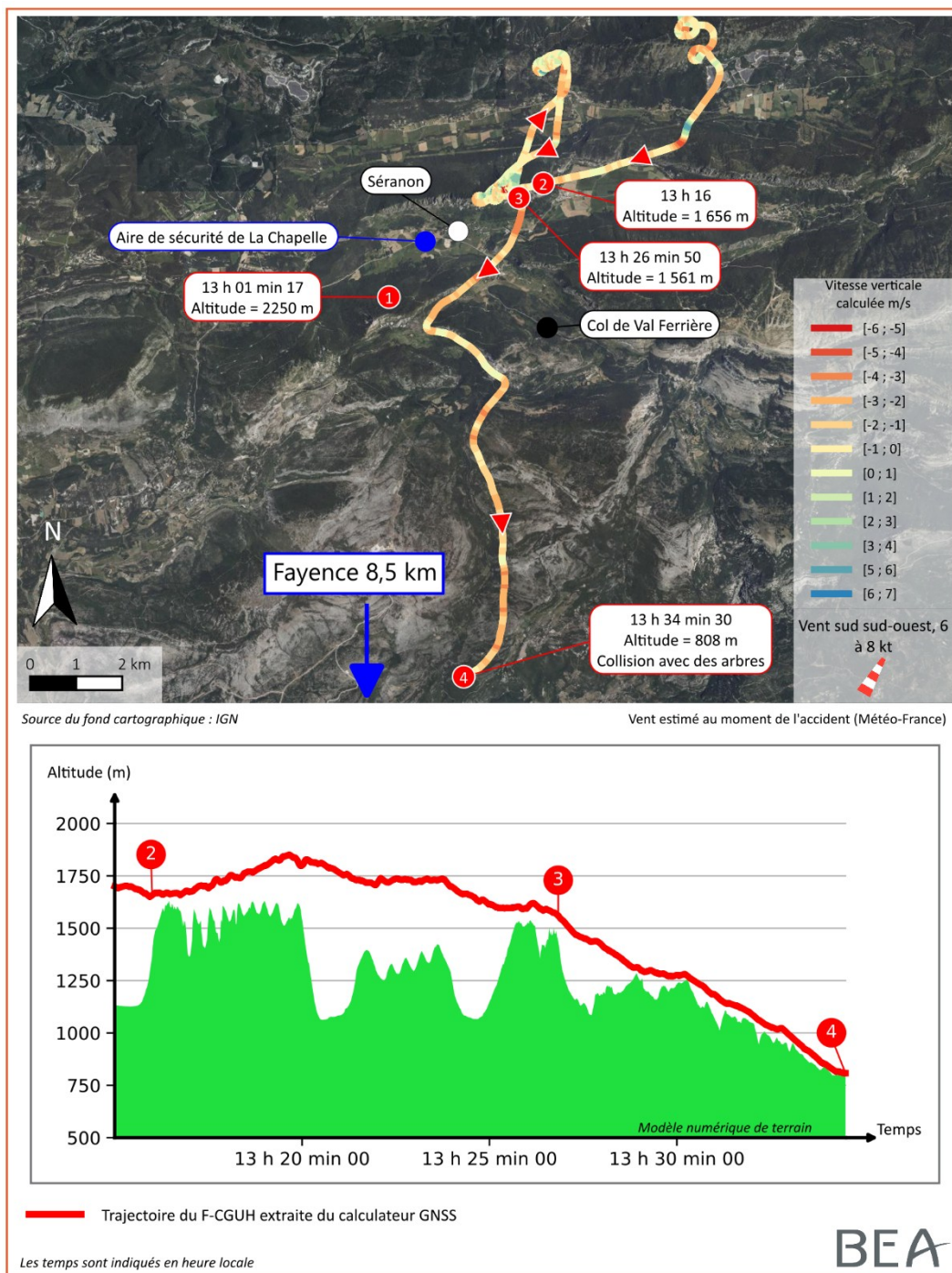


Figure 1 : fin de la trajectoire issue du calculateur GNSS du pilote

Craignant de déstabiliser le planeur, le pilote ne tente pas d'évacuer et appelle un membre du club. Le pilote de l'avion remorqueur localise le planeur à l'aide des indications du pilote et, environ 45 minutes après l'incident, les premières personnes arrivent sur le site. Le pilote est secouru par les pompiers vers 16 h.



Figure 2 : vue aérienne du planeur (Source : aéroclub)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site et l'épave

Le planeur repose sur la canopée de chênes verts d'environ 5 à 6 mètres de hauteur, à une altitude d'environ 815 m, à un peu plus de 8 km au nord de l'aérodrome de Fayence.

Le planeur a été peu endommagé. Le pilote ne rapportant aucune anomalie technique, le planeur n'a pas été examiné par le BEA.

Les volets ainsi que les aérofreins étaient rentrés.

2.2 Renseignements sur le pilote

2.2.1 Licence et qualifications

Le pilote, âgé de 66 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur SPL délivrée en 2016. Il avait une expérience d'environ 850 heures de vol en planeur. Les derniers vols du pilote sur LS6 ont eu lieu depuis Fayence en septembre 2025 pour un total d'environ 27 h. Le pilote avait également réalisé trois autres vols depuis Fayence sur d'autres modèles de planeur dans les quinze jours précédents.

Le pilote était également titulaire d'une licence de pilote professionnel avion CPL(A) délivrée en 1984. Il totalisait environ 1 500 heures de vol en avion.

2.2.2 Témoignage

Le pilote explique qu'il s'attendait à trouver de faibles ascendances. Lorsqu'il s'est dirigé vers le nord, après être monté à 2 200 m dans le secteur de Séranon, il a perdu peu d'altitude et était confiant en revenant à Séranon une vingtaine de minutes plus tard. Il a été surpris de ne pas y retrouver les mêmes conditions aérologiques et lorsqu'il s'est retrouvé à une altitude de 1 500 m au niveau de Val Ferrière, il a estimé qu'il était trop bas pour poursuivre le vol. Il a alors décidé de rentrer à Fayence. Il précise qu'il s'était fixé cette limite de 1 500 m car avec une finesse de 20, soit la moitié de la finesse théorique du LS6, il était possible

de retourner à Fayence³ avec une marge de sécurité par rapport aux conditions aérologiques. Le pilote ajoute qu'il connaissait les aires de sécurité de La Chapelle et de Caille plus au nord, mais comme il n'estimait pas la situation délicate, il n'a pas envisagé de s'y rendre.

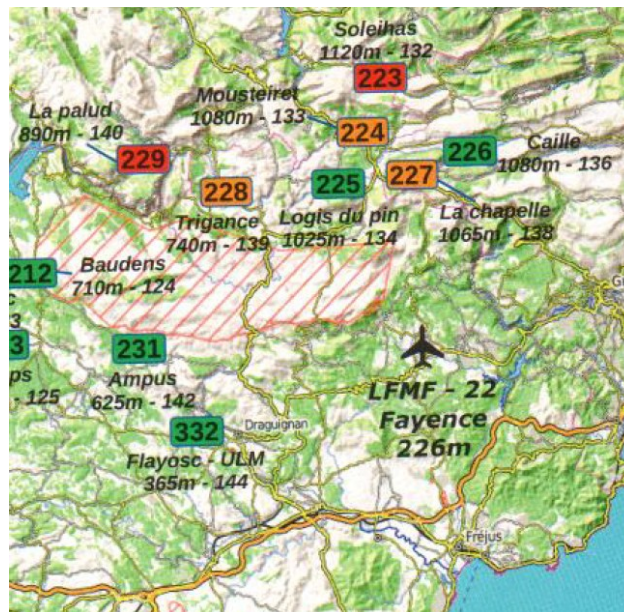


Figure 3 : extrait du guide des aires de sécurité dans les Alpes (Source : FFVP)

Le pilote précise qu'il n'est pas rentré par une route directe et a tenté de prendre de l'altitude en longeant les crêtes. Cependant il a continué à en perdre. Il précise qu'il a observé une vitesse verticale négative plus importante qu'habituellement en air calme, inférieure à -1 m/s au lieu de -0,7 m/s. Dans ces conditions, il s'est retrouvé dans le secteur de Mons à une altitude de 900 m alors qu'il aurait dû être à 1 300 m. Le pilote précise qu'il pensait trouver des conditions de vol plus favorables le long des crêtes et qu'il a pris tardivement conscience qu'il ne pourrait plus rejoindre Fayence. Il a ensuite réalisé qu'il ne pourrait éviter la collision avec les arbres. Le feuillage dense des arbres a « fait comme un tapis de mousse » et le planeur s'est immobilisé sur la canopée. Compte tenu de la hauteur à laquelle le planeur se trouvait, il a choisi de ne pas ouvrir la verrière ni de se détacher et d'appeler les secours.

Le pilote indique qu'il a pu avoir « un excès de confiance dans la possibilité de trouver des ascendances dans ces conditions aérologiques ».

2.3 Renseignements météorologiques

D'après Météo France, le temps était sec sans nuage bas sur le secteur et la visibilité très bonne. La masse d'air présentait une légère inversion à partir de 2 200 m, bloquant les éventuelles ascendances à ce niveau. De la surface à 2 200 m, quelques ascendances sous les cumulus étaient présentes du côté de Séranon. Vers Mons, les thermiques étaient faibles.

Entre 13 h et 14 h, deux stations automatiques de Météo-France, situées à 8 et 16 km de Mons, ont enregistré un vent moyen en surface de secteur sud-sud-ouest compris entre 6 et 8 kt.

Dans ces conditions, le planeur subissait un vent de face lors du retour vers Fayence.

³ Entre le point ③ de la Figure 1 et le lieu de l'accident, le planeur a évolué avec une finesse moyenne de 17.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

Après avoir largué le câble de remorquage à une altitude de 1 400 m, le pilote est parvenu à monter à environ 1 700 m. Il s'est ensuite dirigé vers le nord et a tenté dans plusieurs secteurs d'exploiter des ascendances sans parvenir à prendre d'altitude. Ces conditions de faibles ascendances étaient celles auxquelles le pilote s'attendait.

Après environ une heure de vol, le pilote est parvenu à atteindre 2 200 m en spiralant au sud de Séranon. Il s'est alors dirigé plus au nord et, après une recherche infructueuse d'ascendance pendant une quinzaine de minutes, il est retourné dans le secteur nord de Séranon espérant y retrouver des ascendances. Après une dizaine de minutes d'évolutions, le planeur est descendu à environ 1 500 m, limite que le pilote s'était fixée pour revenir à Fayence depuis ce secteur.

Confiant dans sa capacité à rentrer, le pilote n'a pas envisagé d'atterrir sur une des deux aires de sécurité situées à proximité. Dans ce contexte, le pilote n'est pas rentré par une route directe en suivant le vallon et a longé des crêtes espérant trouver des ascendances. Continuant à descendre avec une vitesse verticale plus importante qu'il ne l'avait prévu, d'environ -1,6 m/s en moyenne, le pilote a réalisé en arrivant à proximité de Mons qu'il ne parviendrait pas à éviter la collision avec les arbres. Le planeur est venu s'immobiliser sur la canopée.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la collision avec les arbres :

- un excès de confiance dans la possibilité de trouver des ascendances ;
- une prise en compte insuffisante du vent de face lors du retour vers l'aérodrome.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.