



Accident du ROLLADEN SCHNEIDER LS8
immatriculé **D-7488**
le samedi 9 août 2025
à La Mure-Argens (04)

Heure	Vers 12 h 15 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol de navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote grièvement blessé, planeur fortement endommagé

Collision avec la végétation puis le sol, lors de la recherche d'ascendances en zone montagneuse

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, ainsi que des données de vol issues de l'application SeeYou Navigator utilisée par le pilote sur son smartphone et du calculateur LX9000 installé sur le planeur.

Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Puimoisson (04) vers 11 h 30 pour un vol en direction de la vallée de la Maurienne. Il s'agit d'un vol d'entraînement de l'équipe nationale de vol à voile allemande en stage pour deux semaines sur l'aérodrome.

Après un largage vers 1 600 m d'altitude à proximité du Serre de Montdenier, le pilote exploite des premières ascendances qui lui permettent d'atteindre une altitude d'environ 2 000 m (voir **Figure 1**, point ①). Il rejoint deux membres de l'équipe partis quelques minutes plus tôt et ils continuent ensemble vers le mont Chiran où ils atteignent une altitude d'environ 2 500 m (point ②) avant de continuer vers le nord.

Arrivés à la montagne de Cordœil, ils observent un cumulus environ 500 m au-dessus du sommet, signe de possibles ascendances thermiques. Ils se séparent pour mieux les chercher. Le pilote part à l'ouest du sommet (voir **Figure 1** et **Figure 2**, point ③), un autre va au nord et le dernier vers le sud-est. Le pilote ne trouvant pas d'ascendance, effectue un demi-tour (voir **Figure 2**, point ④) pour aller vers l'est où son équipier indique en avoir trouvé une.

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

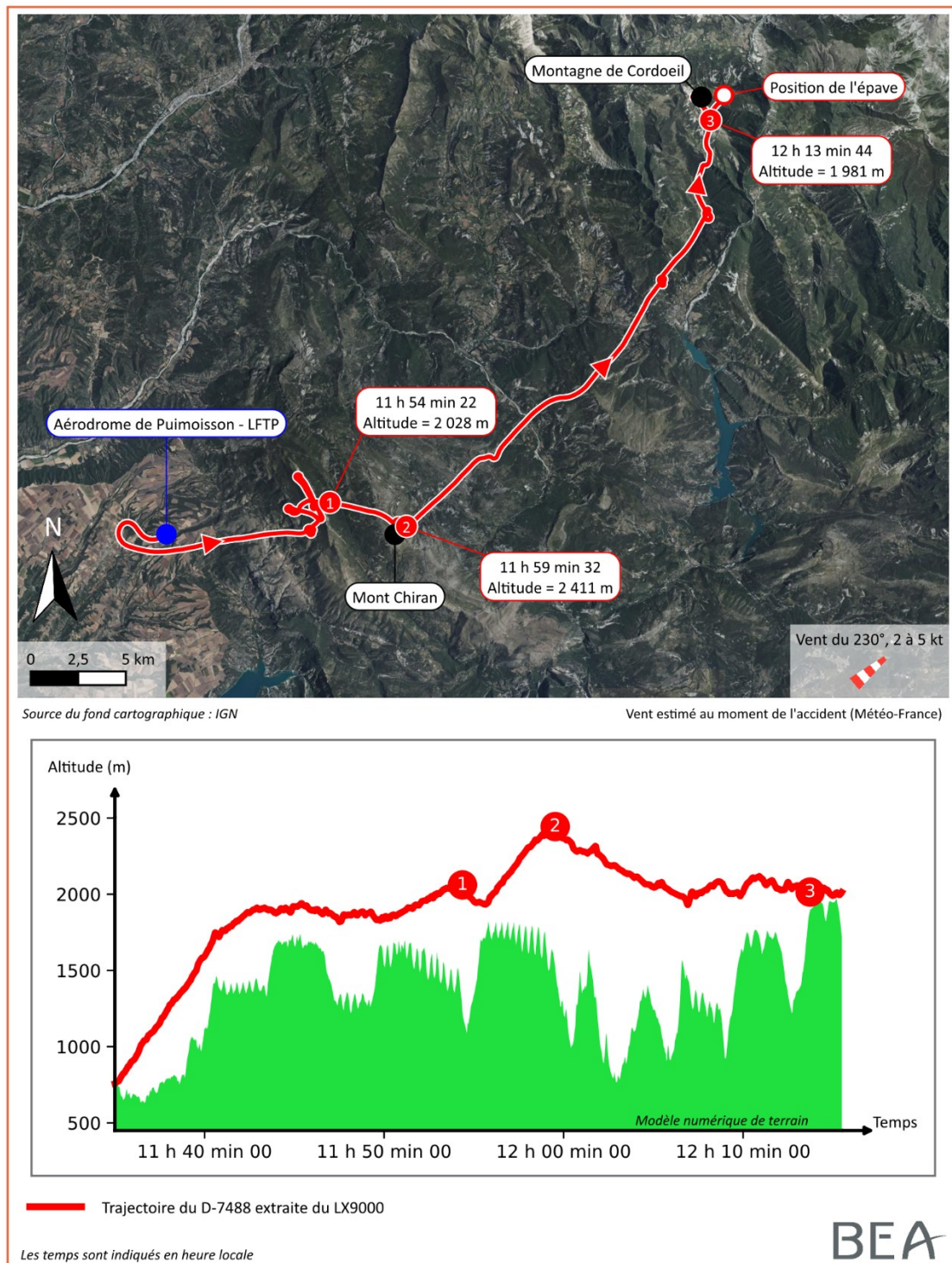


Figure 1 : trajectoire globale du vol de l'accident

Estimant avoir une hauteur suffisante, le pilote effectue un virage à gauche (point ⑤), en direction du relief, afin de rejoindre son collègue et l'ascendance. L'altitude du planeur est d'alors d'environ 2 070 m pour un relief face à lui d'environ 2 000 m. Quelques secondes plus tard, le pilote sent le planeur s'enfoncer sous l'influence d'un rabattant. Il ne peut pas tourner à droite à cause du relief et continue donc son virage à gauche tout en surveillant sa vitesse pour ne pas décrocher.

Le planeur entre en contact avec la végétation puis le sol. Le pilote sort par ses propres moyens et contacte ses collègues pour avertir les secours.

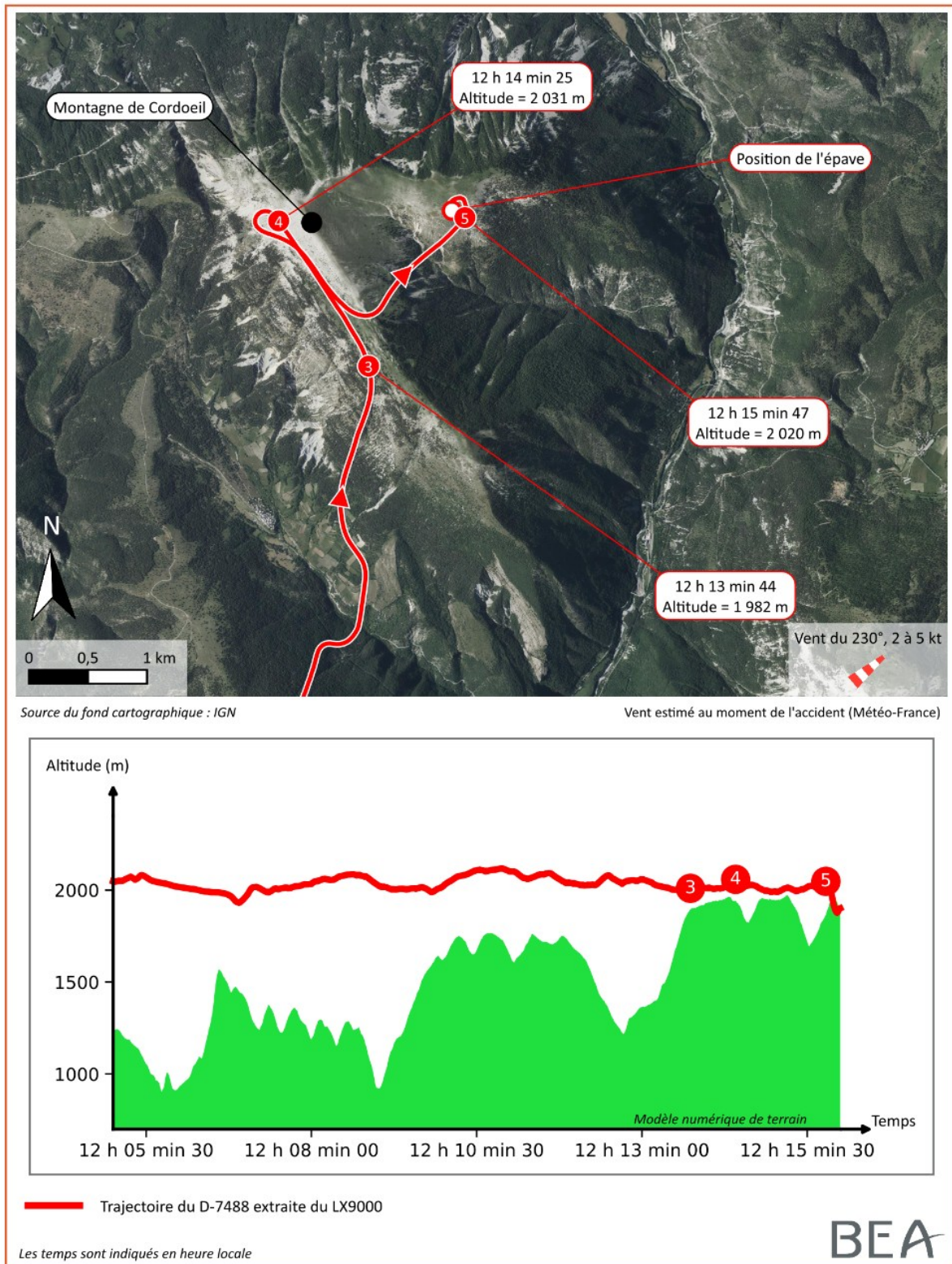


Figure 2 : fin de la trajectoire du vol de l'accident

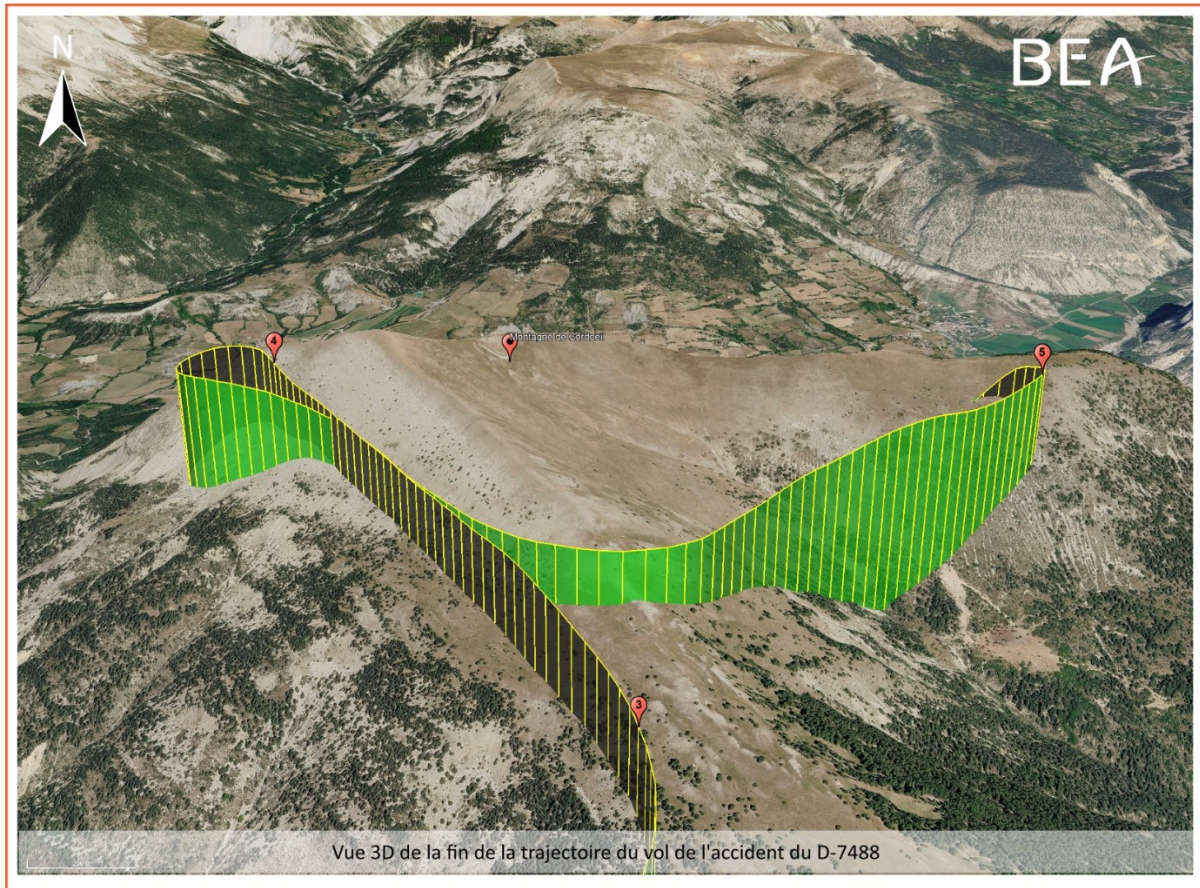


Figure 3 : vue 3D de la fin de la trajectoire du vol de l'accident

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Informations sur le pilote

Au moment de l'accident, le pilote, âgé de 22 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur depuis 2019. Il totalisait environ 1 350 heures de vol, dont 190 sur type. Il avait effectué environ 200 heures de vol dans les Alpes.

Il pratiquait le vol à voile depuis 2016, et la compétition depuis 2021, y compris en championnat du monde. Il avait déjà effectué environ 150 heures de vol en montagne dans la région de Vinon-sur-Verdon (83) et Puimoisson en 2023 lors d'un précédent stage.

Le stage au cours duquel s'est produit l'accident avait commencé deux jours plus tôt, avec une nouvelle familiarisation de l'environnement autour de Puimoisson.

Le jour de l'accident, après le briefing météorologique de l'équipe (réalisé à l'aide de Skysight, Meteoblue et Topmeteo notamment) et jugeant que les conditions étaient favorables avec les premières ascendances thermiques attendues vers 11 h, l'équipe a décidé de décoller à partir de 11 h 15 en direction de Courchevel (73).

D'après le pilote, l'augmentation de son expérience et de sa confiance ont pu s'accompagner d'une diminution progressive de ses marges de sécurité.

2.2 Informations météorologiques

L'analyse de Météo-France des données météorologiques au niveau de la zone de l'accident indique une situation anticyclonique (pression au niveau de la mer de 1 023 hPa), un ciel clair sans nuage avec un temps calme et sec.

Le vent était faible de secteur sud-ouest avec peu de turbulences hormis celles dues aux ascendances thermiques. L'isotherme 0 °C était vers 4 800 m.

2.3 Informations sur le site et l'épave

L'épave du planeur repose à flanc de montagne sur une pente d'environ 20°. Le BEA ne s'est pas rendu sur le site de l'accident.

Le planeur présente plusieurs endommagements importants, avec notamment la rupture de l'aile droite et du saumon de l'aile gauche, la rupture du plan horizontal gauche, et des ruptures en flexion au niveau du poste de pilotage et de la poutre de queue.

L'ensemble des dommages résulte de la collision avec la végétation et le sol.



Figure 4 : position de l'épave (Source : pilote et équipier en vol).

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Au cours d'un vol dans la zone de la montagne de Cordœil, le pilote, après une recherche infructueuse d'ascendances sur le versant ouest, a fait demi-tour pour rejoindre une zone où un équipier avait signalé une ascendance thermique. Alors que le planeur évoluait à proximité de la montagne, le pilote a commencé un virage vers la gauche en direction du relief. Le planeur a rencontré un rabattant qui a entraîné une diminution rapide de son altitude. Contraint par le relief, le pilote a poursuivi son virage et n'a pu empêcher la collision avec la végétation et le sol. Sa maîtrise du pilotage et sa surveillance de la vitesse du planeur ont probablement permis d'éviter une perte de contrôle en vol et ainsi de diminuer les conséquences de l'accident.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la collision avec la végétation et le sol :

- une appréciation insuffisante de la marge d'altitude disponible pour évoluer au voisinage immédiat du relief lors de la recherche d'ascendances ;
- la réduction des marges de sécurité dans un contexte d'expérience croissante et de confiance accrue du pilote ;
- la réalisation d'un virage face au relief plutôt que vers l'extérieur ;
- la vulnérabilité inhérente au vol à faible hauteur à proximité du relief, rendant difficile la gestion d'un rabattant soudain.

Message de sécurité : Marge de sécurité par rapport au relief

Comme le rappelle le [bilan sécurité planeur 2025 du BEA²](#) : « *L'exploitation des ascendances thermiques et dynamiques près du relief est habituelle en planeur. Le vol de pente est une phase dans laquelle les marges de sécurité sont réduites et qui sollicite particulièrement l'attention et les ressources cognitives du pilote. Il est essentiel que les pilotes aient conscience de ces spécificités et de leurs risques, en particulier après un long vol en haute montagne. La hauteur d'évolution ne permet pas toujours au pilote de reprendre le contrôle du planeur en cas d'aléas.* »

L'ouvrage "Sécurité du vol en montagne", disponible sur le [site Internet du Centre National de Vol à Voile](#) (CNVV) contient des recommandations fondamentales relatives à la technique du vol en montagne. Il aborde en particulier la technique du vol proche du relief et les pièges aérologiques associés. Ce guide est disponible en plusieurs langues. De même, le livre "Danse avec le vent"³ détaille les spécificités du vol en montagne tel que les nombreux dangers du vol de pente.

Un environnement propice à des ascendances ne garantit pas toujours leur présence et il est nécessaire de conserver une marge de hauteur suffisante ainsi qu'une option de dégagement. »

² Ce thème fait partie de chaque bilan annuel planeur du BEA depuis la publication de ces bilans en 2020.

³ Danse avec le vent, Jean-Marie Clément, 2015, Éditions TopFly.

Le Manuel du pilote vol à voile⁴ rappelle par exemple que « *l'exploitation des ascendances thermiques en spirale doit toujours être effectuée à une hauteur suffisante au-dessus du relief, de 150 à 200 m au minimum. En dessous de cette hauteur, il convient d'effectuer des virages alternés, face au vent, en forme de huit, l'arrivée sur la pente se faisant de façon tangentielle par un large virage débuté loin du relief.* »

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.

⁴ Manuel du pilote vol à voile, Collectif, 15e éd. 2024, Éditions Cépaduès.