



**Accident** du planeur SCHLEICHER ASW20  
immatriculé **D-8631**  
le samedi 5 avril 2025  
à Saint-Geniez (04)

Heure	Vers 14 h 40 <sup>1</sup>
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, planeur détruit

**Collision avec une ligne électrique lors d'un atterrissage  
en campagne**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote et des données FLARM du planeur.*

Le pilote décolle à 12 h 30 en remorqué de la piste 35 non revêtue de l'aérodrome de Sisteron - Vaumeilh (04). Après sept minutes de remorquage (voir **Figure 1**, point **2**), le pilote largue le câble. Il se dirige alors vers l'est, en exploitant les ascendances (zones **A** **B**), jusqu'à la région du Vernet (point **3**), puis vers le nord jusqu'au pic de Morgon (au sud du lac de Serre-Ponçon) qu'il atteint après 1 heure 15 de vol.

Il exploite à nouveau des ascendances pour reprendre de l'altitude (zone **D**) pendant une quinzaine de minutes. Le pilote décide de rentrer et quitte la zone (point **4**) en se dirigeant vers le sud (point **5**) puis vers le sud-ouest. Alors qu'il chemine vers le sud-ouest, il remarque que le planeur perd rapidement de l'altitude. Il décide (point **6**) de se diriger vers l'aérodrome de départ. Il ne parvient cependant pas à reprendre suffisamment de hauteur pour franchir la ligne de crête se trouvant sur sa route. Il interrompt alors le vol (voir **Figure 2**, point **7**) et atterrit dans un champ.

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

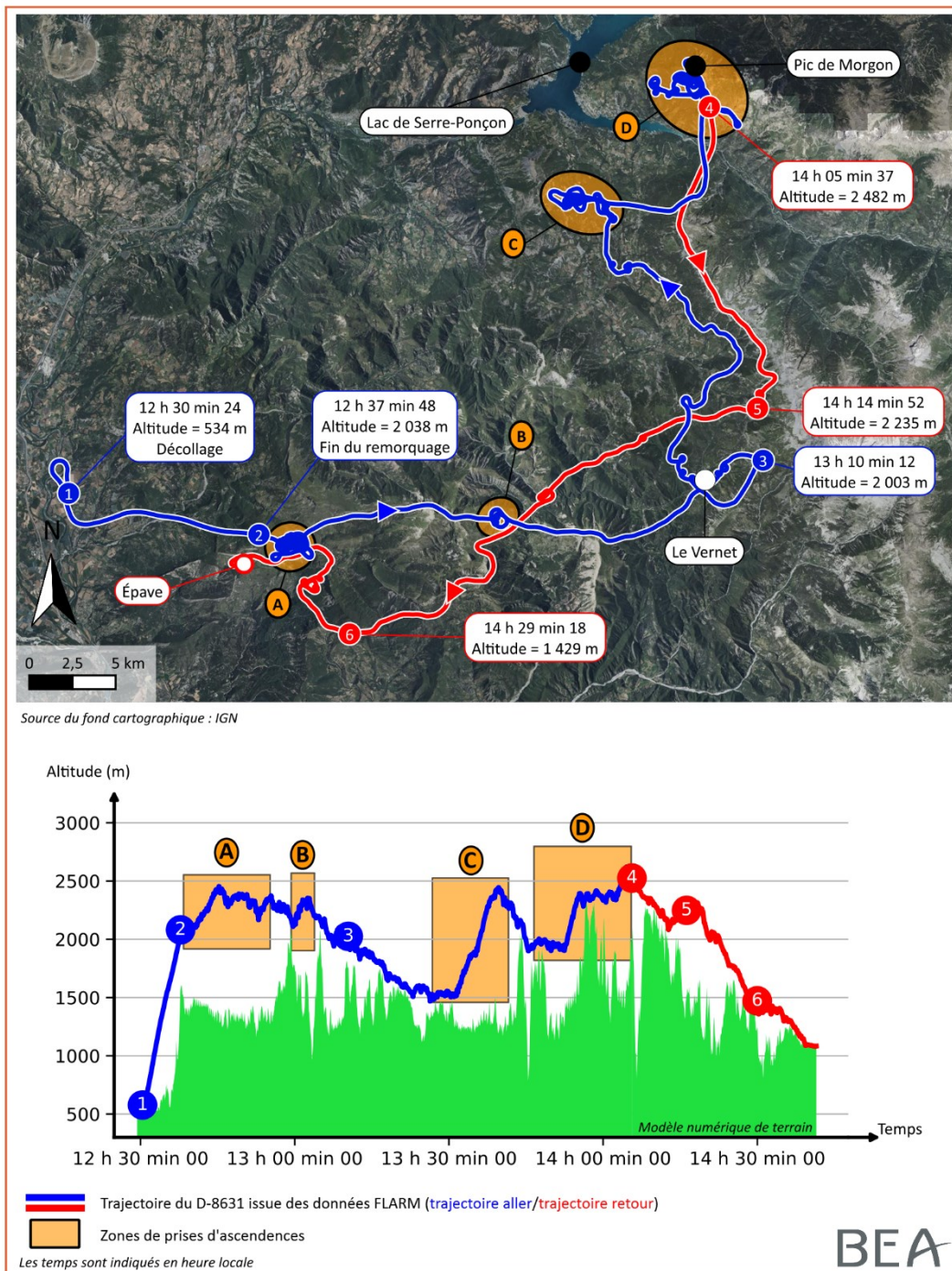


Figure 1 : trajectoire générale

Après être passé à proximité du champ qu'il avait repéré, le pilote commence sa prise de terrain (point 8). Au cours du dernier virage (point 9), le planeur perd rapidement de l'altitude. En finale, la queue du planeur heurte le câble d'une ligne électrique basse tension située au début du champ, ce qui provoque un arc électrique. Le planeur est destabilisé et entre en collision avec le sol avant de s'immobiliser quelques mètres plus loin.

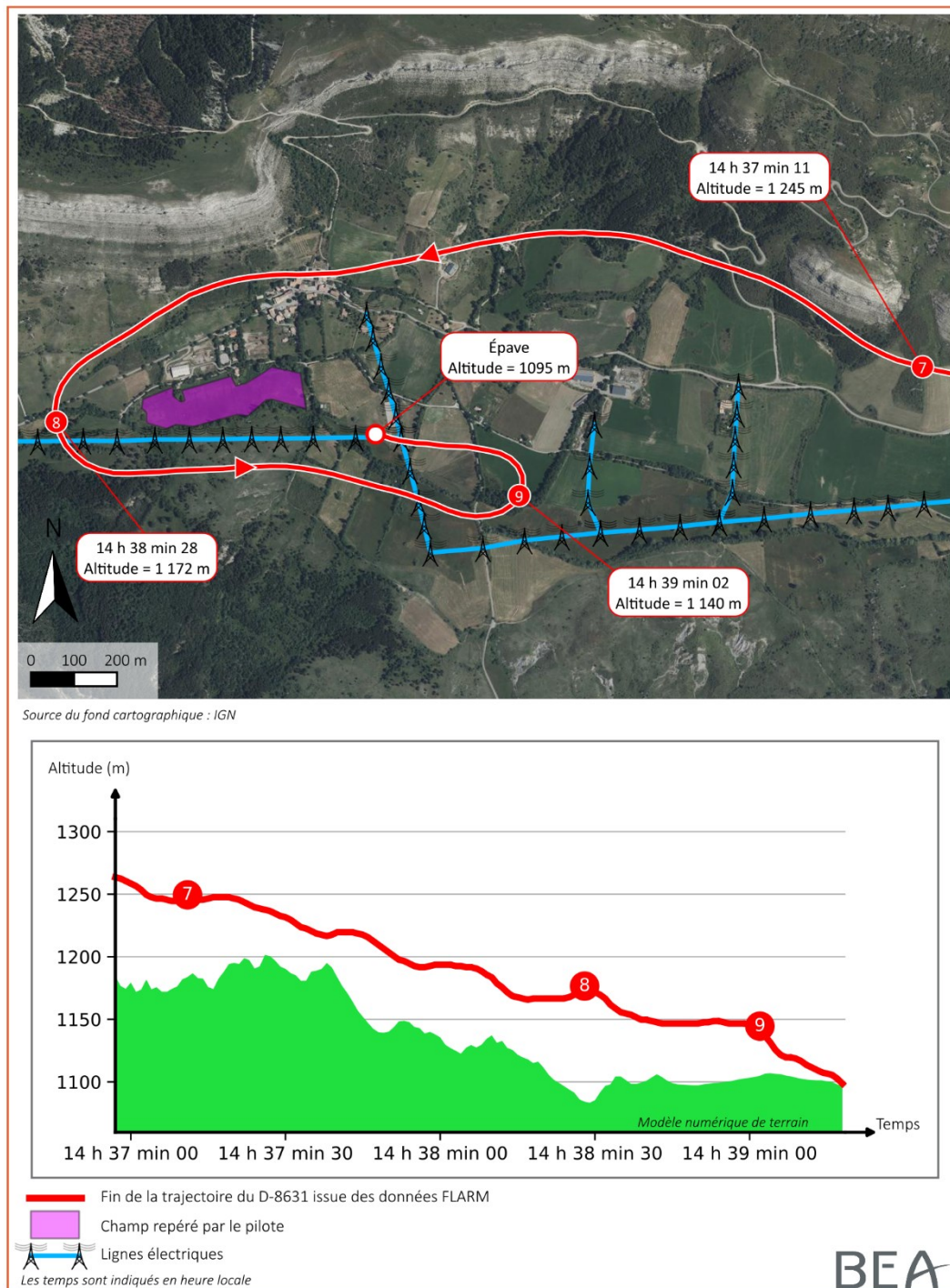


Figure 2 : trajectoire finale

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements sur le site et sur l'épave

Le site de l'accident se situe à une altitude de 1 100 m et à environ 11 km dans l'est-sud-est de l'aérodrome de Sisteron. L'épave du planeur est complète et repose sur le ventre dans un champ meuble, à proximité de la ligne électrique. Deux empreintes sont visibles sur le sol, une correspondant au nez du planeur (voir **Figure 3**, détail Ⓐ) et l'autre au bord d'attaque et saumon de l'aile droite (détail Ⓑ).

Le nez du planeur est détruit (détail ㉓), la verrière est cassée. Le saumon de l'aile droite comporte des traces du contact avec le sol (détail ㉔). La queue du planeur est rompue et des traces de frottement avec le câble électrique sont observées (détail ㉕). Des traces de brûlure (détail ㉖) au niveau de l'articulation métallique du volet de l'aile sont visibles, ce qui confirme l'arc électrique. Les commandes de vol sont continues. Le train d'atterrissage est sorti et les volets sont braqués vers le bas sans qu'il soit possible d'en déterminer la position exacte.

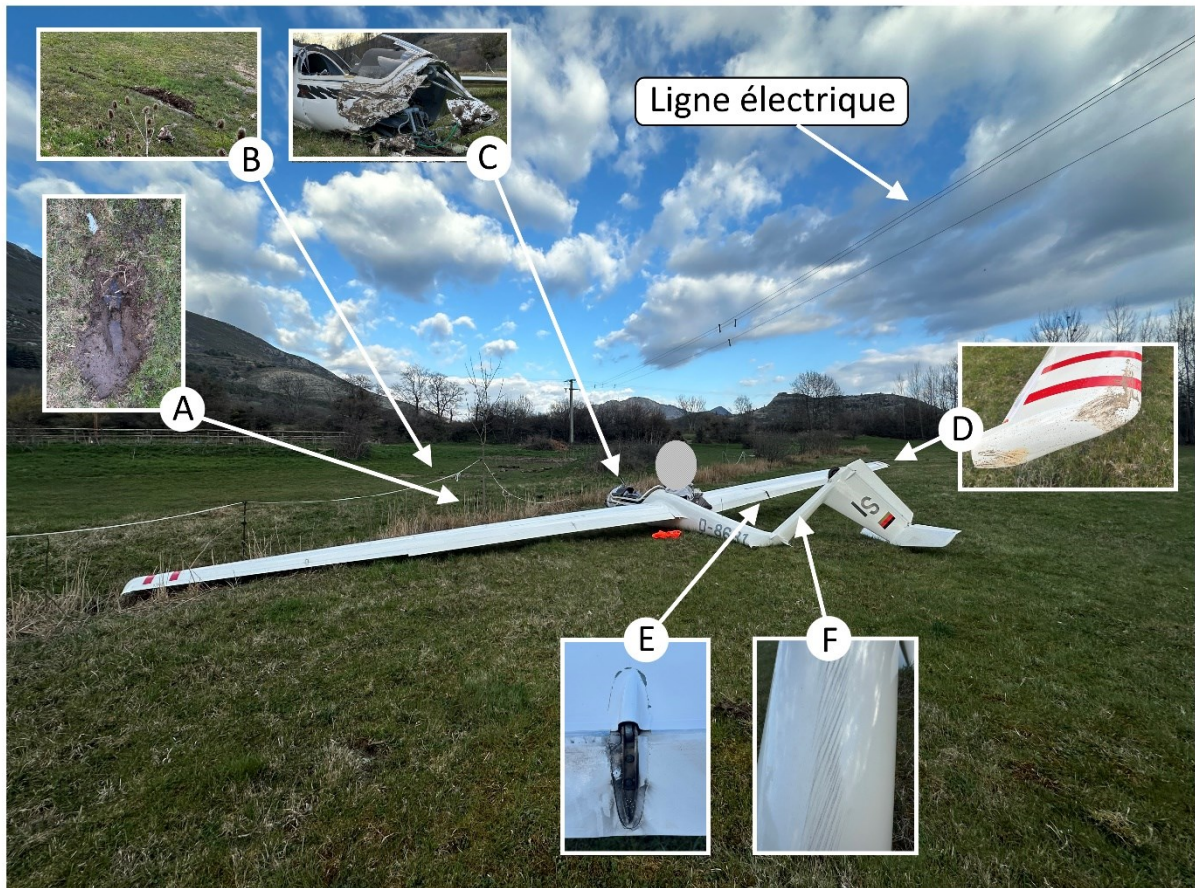


Figure 3 : détail du site et des dégâts (Source : BEA)

## 2.2 Renseignements sur le planeur

Le D-8631 est un planeur monoplane ASW20 de 15 mètres d'envergure, à train d'atterrissage rétractable, équipé d'aérofreins d'extrados et de volets de courbure et dont la finesse maximale est de 43. Le pilote était propriétaire du planeur.

## 2.3 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques générales sur la région à l'est et nord-est de Sisteron montraient un temps calme avec un vent faible de direction variable de tendance est à sud-est. La visibilité était supérieure à 10 km, les nuages épars de type cumulus étaient peu développés, leur base se situait à une hauteur comprise entre 500 et 1 000 m. La turbulence était nulle à faible. La masse d'air était stable et peu propice à des ascendances thermiques.

Sur la zone autour du lieu de l'accident, le vent était faible de direction variable dans les basses couches, la turbulence était nulle à faible. Les ascendances étaient réduites à de faibles brises montantes sur les pentes des reliefs environnants et étaient peu exploitables.

## 2.4 Renseignements sur le pilote

### 2.4.1 Expérience

Âge	66 ans (Nationalité allemande)
Licence(s) (type et date de délivrance)	SPL délivrée le 15 octobre 2020
Qualifications	Remorquage et treuillage
Aptitude médicale	Valide

Expérience totale	400 heures de vol, dont 100 sur le D-8631 dans les 12 derniers mois
Expérience dans les 30 derniers jours	22 heures de vol (dont 21 sur le D-8631)

### 2.4.2 Informations complémentaires

Le pilote était arrivé sur l'aérodrome de Sisteron le 29 mars 2025. Il avait réalisé quatre vols pour une durée totale d'environ 17 h 30 entre le 30 mars et le 4 avril (veille de l'accident).

C'était la première fois qu'il venait dans cette région de France. Il n'avait pas fait de vol avec un instructeur pour découvrir la région et ses particularités avant de commencer ses vols en solo.

### 2.4.3 Témoignage

Le pilote indique qu'il a assisté au briefing météo sur l'aérodrome le matin. Il précise qu'il ne disposait pas de la liste des champs répertoriés. Il précise que les jours précédents, il était resté en local de l'aérodrome et qu'il n'avait pas l'intention de sortir du local le jour de l'accident. Il ajoute que sur la branche de retour vers l'aérodrome, il a évolué sur les pentes qu'il avait déjà pratiquées les jours précédents et qu'il n'a pas trouvé d'ascendances exploitables puis qu'il a perdu progressivement de l'altitude. Il a alors décidé d'atterrir dans un champ qu'il a repéré. Il ajoute qu'en finale, le taux de descente s'est accentué et qu'il n'a pas pu éviter la ligne électrique.

Le pilote indique également que lorsqu'il a pris la décision de se diriger vers le nord-ouest, il avait connaissance de la présence de l'aérodrome de Château-Arnoux - Saint-Auban (04) situé au sud-est de sa position, mais il a privilégié le retour vers l'aérodrome de départ. Il ajoute qu'il a pris conscience a posteriori des risques liés au vol en zone montagneuse et estime qu'il va devoir faire des vols avec un instructeur afin d'acquérir les connaissances nécessaires pour voler en zone montagneuse en sécurité et mieux connaître la région.

## 2.5 Exploitation des quatre vols précédents et vol de l'accident

Date du vol	Secteur	Éloignement max	Altitude max	Durée du vol	Remarques
30 mars	Est à proximité de Saint-Geniez	15 km	1 750 m	4 h 45	Proche du lieu de l'accident
31 mars	Ouest	36 km	2 190 m	5 h 15	
3 avril	Nord-est	25 km	2 310 m	4 h 40	
4 avril	Nord-est	25 km	2 210 m	2 h 50	

L'analyse des trajectoires suivies lors des quatre vols précédents confirme que le pilote est resté en local de l'aérodrome de départ, en évoluant soit à une altitude qui permettait en trace directe de rejoindre l'aérodrome, soit à proximité d'une vallée qui permettait de rejoindre l'aérodrome, en la suivant, sans avoir à franchir de col ou de ligne de crête.

Pour le vol de l'accident, l'analyse de la trajectoire montre que compte tenu du relief entre les points ③ et ⑤ (voir **Figure 1**) et de la trajectoire suivie, le pilote n'était plus en local de l'aérodrome de Sisteron - Vaumeilh<sup>2</sup>, mais en local de l'aérodrome privé de Seyne-les-Alpes et de plusieurs champs répertoriés. Le pilote n'avait pas connaissance de ces zones de repli.

Pour la partie du vol comprise entre les points ⑤ et ⑥, le pilote était contraint par l'orientation et l'altitude des lignes de crête et qu'il devait suivre une trajectoire vers le sud-ouest allongeant ainsi le vol. Au point ⑥, le pilote disposait théoriquement de l'altitude suffisante pour rejoindre l'aérodrome en trace directe compte tenu des performances du planeur, mais en pratique, insuffisante pour franchir le relief qui le séparait de l'aérodrome.

### 3 CONCLUSIONS

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

#### Scénario

Lors de la branche de retour, le pilote n'est pas parvenu à trouver d'ascendances. Alors qu'il était à une vingtaine de kilomètres de l'aérodrome de Sisteron - Vaumeilh, à une altitude de 1 400 m, le pilote n'a pas pu franchir la dernière ligne de crête le séparant de la vallée où se situait l'aérodrome. Il a été contraint d'interrompre le vol et de chercher un champ pour atterrir. Le pilote a cherché et trouvé un endroit dégagé qui lui a semblé propice et a commencé sa prise de terrain. En dernier virage, le planeur a rapidement perdu de l'altitude et le pilote n'a pas pu éviter le contact de la queue du planeur avec une ligne électrique située sur la trajectoire de la finale.

#### Facteurs contributifs

A pu contribuer à la décision tardive d'interrompre le vol :

- la faible expérience du pilote en zone montagnaise qui pensait être en local de l'aérodrome et qui n'a pas pris suffisamment en compte la topographie de la zone et les lignes de crête qui peuvent modifier significativement la notion de local d'un aérodrome, tout particulièrement en zone montagnaise.

#### Messages de sécurité

##### **Maintien des conditions de vol en local d'un aérodrome ou d'un champ répertorié**

De manière générale, il convient d'inclure le vent dans le calcul de la finesse d'un planeur afin de déterminer les limites du vol local. En vol de montagne, il convient également de prendre en compte les obstacles : si un relief se situe entre la position du planeur et le terrain, il est recommandé de rester en local du col le plus bas.

---

<sup>2</sup> La perte de local de l'aérodrome n'est pas due à un éloignement trop important par rapport à la finesse du planeur et donc à une altitude insuffisante, mais à la présence du relief qui interfère avec la trajectoire et ne permet plus le franchissement.

## **Connaissance des aires de sécurité répertoriées pour l'atterrissage en campagne**

Le *Guide des aires de sécurité dans les Alpes* publié par la FFVP permet de localiser les endroits les plus appropriés pour réaliser un atterrissage en campagne. Il est préconisé de respecter scrupuleusement le vol en local soit d'un aérodrome, soit de champs clairement reconnus et répertoriés comme champs de dégagement convenables.

## **Le vol en montagne en planeur**

Le vol en planeur en zone montagneuse requiert des connaissances particulières liées à un environnement plus difficile qu'en plaine.

[Le document « sécurité du vol en montagne » disponible sur le site du Centre National de Vol à Voile \(CNVV\)](#) rappelle les règles fondamentales de la technique du vol en montagne.

Ce guide est disponible en cinq langues (français, anglais, allemand, italien et polonais).

Comme rappelé en introduction, cet ouvrage vient en complément d'une formation en vol biplace et monoplace enrichie de briefings et débriefings afin de se familiariser avec le milieu montagneux.

***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.***