



Accident survenu au motoplaneur SCHEIBE SF25-B
immatriculé **D-KADX**
le vendredi 13 juin 2025
au pic du Midi d'Ossau (64)

Heure	Vers 16 h 30 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Local
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Motoplaneur fortement endommagé

Dégradation des conditions météorologiques, atterrissage d'urgence en zone montagneuse

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote, accompagné d'un passager², décolle vers 14 h 20 en autonome de l'aérodrome de Santa Cilia (Espagne), pour un vol local au-dessus des Pyrénées. Alors qu'il se trouve à une altitude d'environ 2 400 m à distance du relief, les conditions météorologiques se dégradent. De fortes rafales de vent du sud et de fortes turbulences entraînent le motoplaneur vers le relief. Le pilote s'écarte du relief et se dirige vers la vallée. Il met le moteur en marche et constate rapidement que le taux de descente du motoplaneur est trop important pour se dégager du relief en toute sécurité. Il atterrit en urgence sur une zone sensiblement plane mais accidentée, à une altitude d'environ 2 100 m, à proximité du pic du Midi d'Ossau.

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, co-propriétaire du motoplaneur, âgé de 64 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur SPL³ depuis 1978 avec les privilèges treuil, remorquage et décollage en autonome pour les planeurs et planeurs à dispositif d'envol incorporé (SAIL). Il avait aussi la qualification motoplaneur (TMG⁴). Il était également instructeur SAIL et titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A).

Il totalisait 1 243 heures de vol en planeur dont environ 14 dans les trois mois précédents, 84 heures de vol en motoplaneur dont 3 h 50 dans les trois mois précédents, toutes sur SF25-B et SF28-A et 655 heures de vol en avion.

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

² Le Scheibe SF25-B est un motoplaneur biplace côte à côte. Le pilote était assis en place droite.

³ Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

⁴ *Touring Motor Glider*.

2.2 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il a assisté au briefing effectué au club de Santa Cilia et qu'il a complété le recueil d'informations à l'aide de l'application Windy. Il a considéré que les conditions météorologiques étaient compatibles avec le vol⁵. Il n'avait pas identifié la possibilité de rabattants dans la zone qu'il voulait survoler.

Il ajoute que d'autres pilotes avaient également entrepris des vols au-dessus des Pyrénées.

Il précise que les conditions de vent ont évolué lors du vol, avec un changement de direction et une augmentation de l'intensité. Il précise qu'il n'a rencontré ni de pluie ni d'orage.

Le pilote explique qu'il avait déjà volé seul dans cette région deux ans auparavant, après avoir volé plusieurs fois avec une personne basée sur l'aérodrome de Santa Cilia. Il précise qu'il vole habituellement depuis un aérodrome de la région madrilène et qu'il pratique peu le vol en montagne.

2.3 Renseignements météorologiques

Selon Météo-France, la situation générale était caractérisée par un flux cyclonique rapide de sud-sud-ouest, avec l'apparition de formations orageuses parfois très significatives. Cette situation était prévue et indiquée sur les cartes TEMSI et WITEM. Sur la zone de l'accident, des cellules orageuses provenant d'Espagne ont été observées en fin d'après-midi.

Un flux cyclonique tel que celui décrit par Météo-France peut être observable sur l'application Windy. Dans le massif des Pyrénées, un tel flux peut générer des variations du vent en direction et en intensité sous le vent du relief.

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site au moment de l'accident étaient les suivantes : vent du 160° pour 10 à 15 kt, avec des rafales atteignant 23 kt, visibilité supérieure à 10 km, cumulus ou cumulus bourgeonnants fragmentés dont la base se situait entre 750 et 1 000 m de hauteur, température 18 °C, température du point de rosée 10 °C, turbulence faible à modérée. La présence de cumulus bourgeonnants ou de cumulonimbus occasionnels a pu générer des instabilités.

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Lors du survol des Pyrénées, le pilote a rencontré une variation du vent, s'orientant du sud et augmentant en intensité, et a subi des rabattants importants. Il a tenté de rejoindre la vallée en s'écartant du relief. Le taux de descente du motoplaneur, moteur en fonctionnement, était trop important pour se dégager du relief en toute sécurité. Le pilote a atterri en urgence sur une surface accidentée. Le motoplaneur a été fortement endommagé lors de l'atterrissage.

⁵ Le BEA n'a pas pris connaissance du détail des informations météorologiques que le pilote a eues à sa disposition avant d'entreprendre le vol.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à ce que le pilote évolue dans des conditions aérologiques dégradées nécessitant d'atterrir en urgence dans une zone peu propice :

- une faible expérience de sa part du vol en montagne et dans ce secteur en particulier, qui ne facilitait pas l'analyse des informations météorologiques à sa disposition ;
- l'influence, lors de sa préparation du vol, de l'information selon laquelle d'autres pilotes avaient prévu d'évoluer dans le 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.