



**Accident** du GLASFLÜGEL 304  
immatriculé **F-CEBU**  
le jeudi 31 juillet 2025  
à Sainte Marie de Cuines (73)

Heure	Vers 15 h 50 <sup>1</sup>
Exploitant	Association Aéronautique Provence Côte d'Azur (AAPCA)
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote grièvement blessé, planeur détruit

**Collision avec un arbre puis le sol lors d'un atterrissage  
en campagne**

**1 DEROULEMENT DU VOL**

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des données GNSS<sup>2</sup> extraites du système Naviter installé à bord du planeur et de l'application aéronautique XCSoar installé sur le téléphone du pilote.*

Le pilote décolle à 11 h 30 en remorqué de la piste 10 de l'aérodrome de Fayence (83). Il se dirige vers le nord, traverse les Alpes du Sud, et entre dans la vallée de la Maurienne en franchissant la crête à une hauteur de 300 m environ (voir **Figure 1**, point **1**). Il a l'intention ensuite de faire demi-tour pour revenir vers le sud. Le pilote tente de trouver des ascendances, mais l'altitude du planeur diminue progressivement. Rapidement, elle ne permet plus de sortir de la vallée en sécurité. Le pilote décide de naviguer dans la vallée vers l'ouest pour chercher des conditions aérologiques plus favorables, en ayant conscience de la probable nécessité d'interrompre le vol. Vers 15 h 05, il parvient à exploiter des ascendances et gagne 300 mètres d'altitude, ce qui lui permet d'atteindre environ 2 300 m (point **2**). Le pilote prend la décision d'interrompre son vol et d'atterrir sur l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne, situé à environ 30 km à une altitude de 430 m.

Il atteint la ville de Saint-Jean-de-Maurienne à 15 h 35, à une altitude de 1 500 m, et n'est plus qu'à 12 km de l'aérodrome. En poursuivant vers le nord, il se retrouve sous le vent d'un relief abrupt (point **3**) ce qui engendre une perte brutale et rapide d'altitude (environ 430 m en 1 min 15, soit un taux de chute moyen de 5,7 m/s). Le pilote contourne le relief et rejoint la plaine pour chercher une zone favorable à un atterrissage en campagne. La vallée est d'abord étroite et n'offre pas de champ adapté pour l'atterrissage. Le planeur est à environ 160 mètres de hauteur lorsque le pilote atteint un secteur plus propice (point **4**). Il sélectionne un champ puis effectue un demi-tour à une hauteur de 70 m pour le rejoindre (point **5**). À quelques mètres de hauteur, le pilote aperçoit et évite une ligne électrique. Le planeur heurte un arbre puis entre en collision avec le sol.

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

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

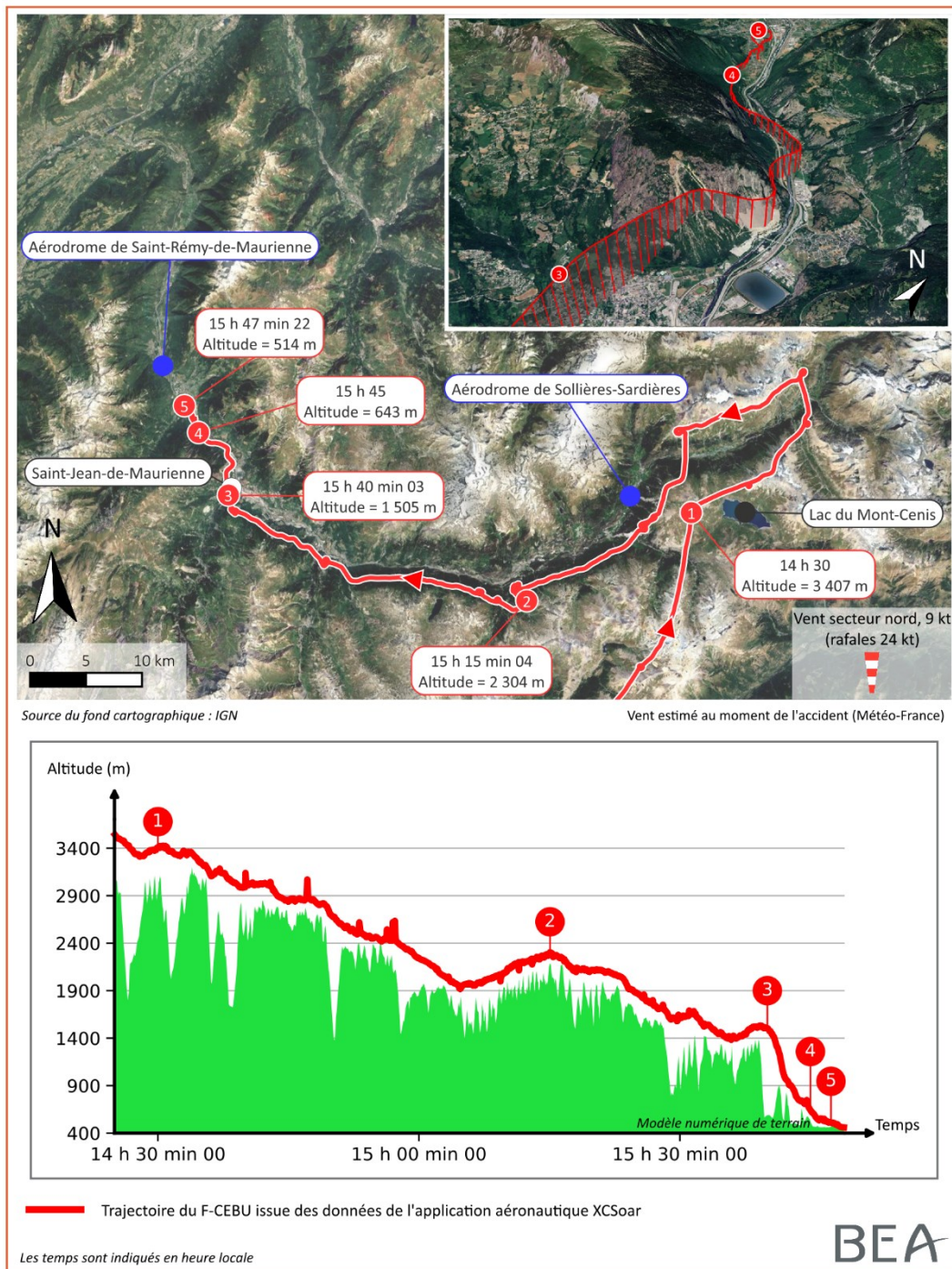


Figure 1 : trajectoire du vol

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements sur le site

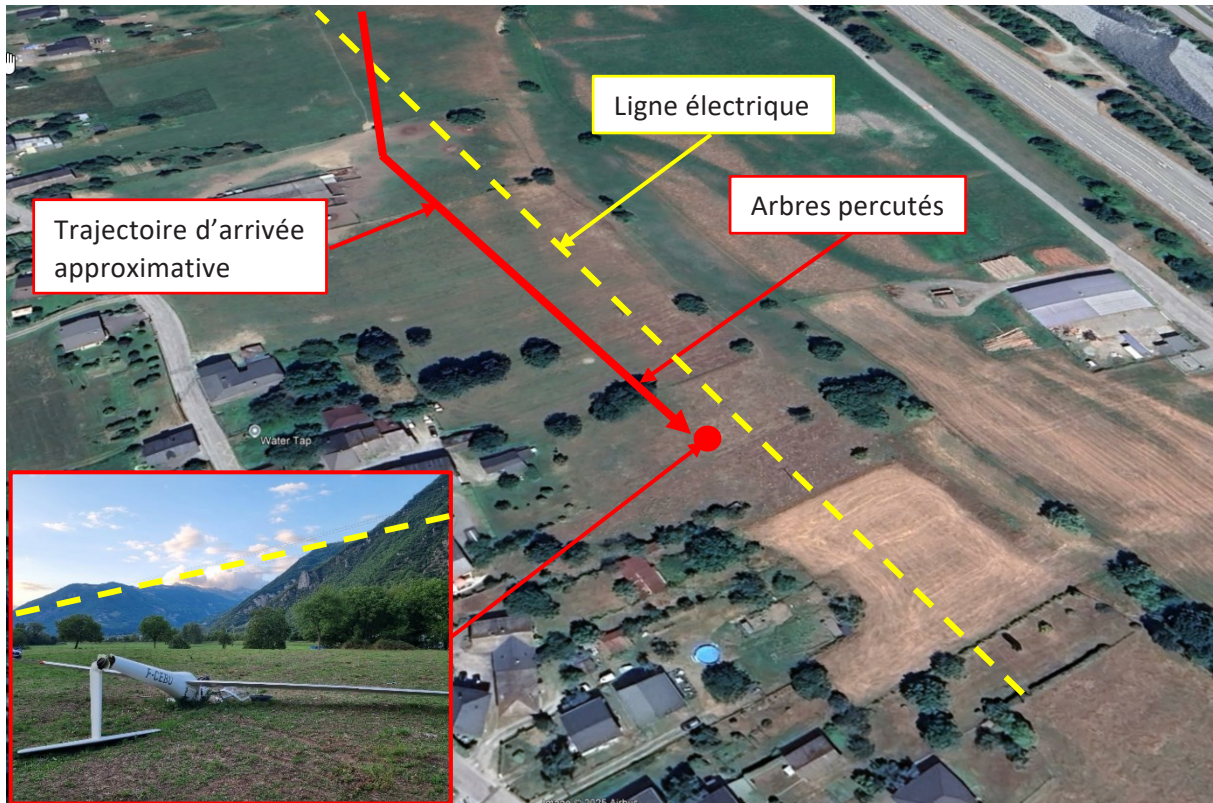


Figure 2 : site de l'accident (Sources : Google Earth et BEA, annotations BEA)

Le planeur avait une trajectoire orientée vers le sud-est lorsqu'il a heurté les arbres puis est entré en collision avec le sol. L'épave est située à une dizaine de mètres de la ligne électrique.

De nombreuses lignes électriques sont présentes dans le secteur. Au nord du secteur, la zone est urbaine. Au sud, sur environ 4 km, la vallée, très étroite et traversée par un axe routier et une rivière, n'offre pas de possibilité d'atterrir.

### 2.2 Aires d'atterrissage dans le secteur

Aucune aire d'atterrissage dans le secteur de l'accident n'est répertoriée dans le *Guide des aires de sécurité dans les Alpes*, publié par la FFVP. L'aire la plus proche est l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne.

Au cours de son vol, le pilote a survolé l'aérodrome de Sollières-Sardières, sur la commune de Val-Cenis. Lorsqu'il a décidé d'interrompre son vol, cet aérodrome se situait à une quinzaine de kilomètres.

### 2.3 Renseignements sur le planeur

Le F-CEBU était un planeur monoplace de 15 mètres d'envergure et dont la finesse maximale était de 43 (à 116 km/h). Il appartenait à l'Association Aéronautique Provence Côte d'Azur (AAPCA) et totalisait environ 9 700 h au moment de l'accident.

## 2.4 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les données de la station météorologique de Sainte Marie de Cuines indiquent au moment de l'accident :

- un ciel dégagé ;
- un vent au sol de secteur nord pour environ 9 kt, avec la présence de rafales atteignant 24 kt au moment de l'accident, témoignant d'une brise de vallée soufflant modérément à assez fort ;
- une visibilité supérieure à 10 km ;
- une température extérieure de 29 °C au sol en plaine.

## 2.5 Renseignements sur le pilote

### 2.5.1 Expérience

Le pilote, âgé de 69 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur SPL depuis 1989. Il totalisait environ 1 500 heures de vol en planeur, dont 1 200 en région montagnaise d'après son témoignage. Il était membre du club de vol à voile de Fayence depuis 1995. Au cours des trois mois précédents, il avait effectué environ 55 heures de vol, dont quatre navigations de 7 à 8 h, dont deux avec le F-CEBU. Quelques jours avant le vol de l'accident, lors d'un vol d'instruction, il avait atteint les crêtes de Plampinet, en bordure de la vallée de la Maurienne.

Il indique qu'il connaissait la vallée de la Maurienne qu'il avait survolée plusieurs fois.

### 2.5.2 Témoignage

Le matin de l'accident, le pilote a assisté au briefing journalier du club de vol à voile. Il qualifie de « moyennes » les conditions aérologiques dans la vallée de la Maurienne, présentées au cours de ce briefing.

Réquisitionné pour des tâches au club, il a décollé environ une heure après les autres pilotes et avait initialement l'intention de faire demi-tour au lac du Mont-Cenis. Les conditions aérologiques lui paraissant adaptées à la poursuite du vol, il a continué en entrant dans la vallée de la Maurienne, avant de faire demi-tour et revenir vers le sud. D'après lui, son altimètre indiquait 3 700 m, soit une hauteur de 1 000 m pour franchir la crête. Il a rapidement constaté une dégradation des conditions aérologiques et a cherché des ascendances à plusieurs reprises, d'abord sur le versant exposé sud-est, puis sur le versant opposé. Il indique que le vent avait changé de direction et que les crêtes qui offraient des conditions favorables avant d'entrer dans la vallée, étaient déventées. Ne pouvant refranchir le col en sécurité, il a décidé de poursuivre dans la vallée, vers l'ouest. Il explique avoir rapidement envisagé la nécessité d'interrompre le vol, soit sur l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne, soit celui de Sollières-Sardières, la finesse du planeur lui permettant selon lui de rejoindre les deux.

Un peu plus tard, il est parvenu à reprendre de l'altitude, avant que celle-ci ne diminue de nouveau. Il a pris la décision d'interrompre le vol et d'atterrir sur l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne, dans le sens descendant de la vallée, plutôt que sur l'aérodrome de Sollières-Sardières dans une zone où les ascendances lui avaient par ailleurs paru instables et plus rares.

Il indique qu'à quelques kilomètres de l'aérodrome, en direction du nord, en approchant du relief qui « barre la vallée », le planeur a subi un rabattant brutal dans un rotor. Il explique que le planeur est devenu momentanément incontrôlable. Il s'est éloigné du relief puis, compte tenu de la perte de hauteur, il a recherché un champ favorable pour un atterrissage en campagne. Il en a identifié un et a commencé un encadrement. Au cours de cette manœuvre, il a été dévié par le vent. Il a observé qu'il ne pouvait plus atterrir dans le champ envisagé. Il a aperçu tardivement la ligne électrique. Il explique qu'étant donné la configuration du site, il a visé l'arbre en espérant que celui-ci le ralentisse avant d'atterrir.

### 3 CONCLUSIONS

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

#### **Scénario**

Après quatre heures de navigation dans les Alpes, le pilote a rencontré des conditions aérologiques non favorables au vol thermodynamique<sup>3</sup>, ne permettant pas l'exploitation d'ascendances dynamiques. L'altitude du planeur a diminué progressivement. Le pilote a décidé d'interrompre son vol et, compte tenu de l'altitude du planeur, de rejoindre l'aérodrome de Saint-Rémy-de-Maurienne, situé à une trentaine de kilomètres. À une dizaine de kilomètres de l'aérodrome, en présence d'une forte brise de vallée de secteur nord, il a rencontré des rabattants très forts sous le vent d'un relief abrupt, engendrant une perte rapide et brutale d'altitude. N'étant plus en mesure d'atteindre l'aérodrome, il a décidé d'atterrir en campagne dans la plaine. La configuration de la vallée l'a contraint à choisir tardivement un champ, lui laissant peu de temps pour préparer son atterrissage. Lors de l'approche, le pilote a dépassé le champ qu'il envisageait, puis a été surpris, à faible hauteur, par la présence d'une ligne électrique. Le planeur est ensuite entré en collision avec un arbre, puis avec le sol.

***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.***

---

<sup>3</sup> Utilisation conjointe du vent le long du relief et de thermiques.