

**Basculement sur le dos lors du roulage en dehors des voies  
de circulation par vent fort**

<b>Aéronef</b>	Avion Aeronca L-3C modèle O58B, immatriculé G-BRPR
<b>Date et heure</b>	Vendredi 22 juin 2012 à 17 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Calais Dunkerque (62)
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote seul à bord effectue un vol entre Valenciennes (59) et Calais Dunkerque. A l'approche de Calais, il écoute l'ATIS de l'aérodrome puis contacte le contrôleur tour.

Lors de l'approche finale pour la piste 24, le contrôleur indique un dernier vent du 230° pour 28 kt avec des rafales à 40 kt. Après l'atterrissage, le pilote évacue la piste par la gauche. Il précise que le vent devient traversier dans cette phase de roulage, ce qui l'incite à quitter la voie de circulation et rouler dans l'herbe de façon à garder l'avion face au vent pendant le roulage vers le parking. La roue gauche de l'avion roule sur un collecteur d'eau situé en bordure puis dans un trou, ce qui fait basculer l'avion vers la gauche. Le vent fort provoque ensuite le basculement de l'avion sur le dos.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 230° pour 28 kt rafales à 47 kt, BKN 4 000 ft, température 17 °C. Le pilote indique avoir pris connaissance de la situation météorologique avant le décollage de Valenciennes et que le vent prévu était de 20 kt, ce qui lui semblait acceptable. Un bulletin météorologique prévoyait des vents se renforçant dans l'après-midi sur le Pas de Calais avec des valeurs supérieures à 40 kt.

La carte VAC de l'aérodrome de Calais Dunkerque précise que le roulage n'est pas autorisé en dehors de la piste et des voies de circulation.

L'avion est à train classique et à ailes hautes.

Le pilote totalisait 380 heures de vol dont 120 sur type, 45 heures dans les trois mois précédents, toutes sur type dont 1 h 40 dans les vingt-quatre heures précédentes.

## CONCLUSION

L'accident est dû :

- à la décision d'entreprendre le vol alors que les prévisions de vent étaient défavorables ;
- à la décision de sortir des voies de circulation et de poursuivre le roulage dans des conditions de vent fort et instable.

Dans des conditions de vent fort, en particulier avec un avion doté d'un train classique, il est préférable de s'arrêter face au vent et de demander une assistance pour rejoindre un point de stationnement.