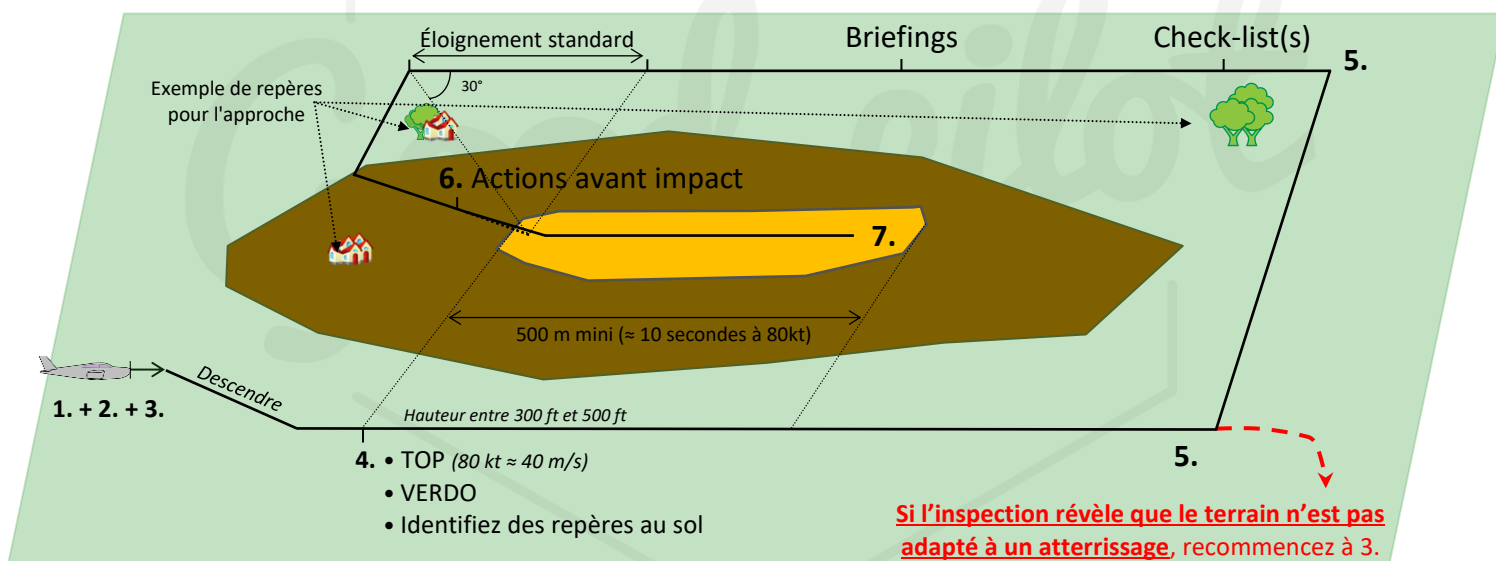


ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION HORS AÉRODROME

INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL - IVV

1. Dirigez-vous vers une zone dégagée.
2. **Prévenez le contrôle :**
Message de détresse / Transpondeur...7700 / Balise de détresse...ON.
3. **Réduisez la vitesse** (Volets...Approche si nécessaire) et **pré-choisissez une aire d'atterrissage**.
4. **Examinez l'aire d'atterrissage** lors d'un passage travers entre 300 ft/sol et 500 ft/sol :
 - TOP chrono pour la distance (1 kt \approx 0,5 m/s, ex. : 80 kt \approx 40 m/s),
 - VERDO \rightarrow Vent État Relief Dimension Obstacle,
 - Identifiez des repères au sol pour visualiser le circuit d'atterrissage.
5. **Rejoignez la branche vent-arrière** (si et seulement si l'aire d'atterrissage convient, sinon recommencez au 3.) :
 - Check-list vent-arrière et check-list atterrissage de précaution/atterrissage forcé (si le temps le permet),
 - Briefing approche (trajectoire/vitesse/actions avant impact) et briefing des passagers,
 - A partir du dernier virage, Volets...atterrissage
6. **Faites les actions avant l'impact** - dès que le terrain est assuré :
 - Essence...Off (mixture...étouffoir + essence...coupée),
 - Électricité...Off (batteries...Off + magnétos...Off),
 - Verrière...Déverrouillée \rightarrow consultez votre Manuel de vol.
7. Une fois au sol, avion arrêté, **prévenez le contrôle et la gendarmerie**.



Menaces et mesures associées

- **Choix d'un champ inapproprié** : ne pas se précipiter / utiliser une méthode pour l'inspection (V.E.R.D.O.) / changer de champ.
- **Perte de vue de la zone d'atterrissage** : identifier et utiliser des repères au sol / contrôler l'éloignement.
- **Circuit trop court par peur de perdre la vue du terrain** \rightarrow **approche non stabilisée** : contrôler l'éloignement / faire une approche interrompue et un nouveau « tour de piste ».
- **Oubli du message radio ou de la check-list** : utiliser une documentation personnelle accessible rapidement en vol.
- **Passage sous la vitesse d'évolution ou vol à une hauteur trop faible** : donner la priorité au pilotage de l'avion et ne pas précipiter la trajectoire (lors d'une réduction de puissance -pour réduire la vitesse- penser à modifier l'assiette l'avion pour contrer la perte d'altitude) / détecter les périodes de vulnérabilité (forte charge de travail).