



VOLER EN VFR

L'Interruption Volontaire de Vol

Se poser volontairement dans un champ, au risque d'abîmer, voire de casser l'avion qui ne vous appartient pas, est une décision difficile à prendre. Pourtant, elle peut sauver votre vie et celle de vos passagers.

L'instructeur **Rodolphe Robin** vous rappelle la méthode de l'IVV.

PAR RODOLPHE ROBIN, INSTRUCTEUR E.PAT
ILLUSTRATIONS A & P ET DR

L'IVV ou Interruption Volontaire de Vol, aussi improbable qu'elle soit lorsque vous partez en voyage, doit pourtant être envisagée dans un certain nombre de scénarios :

- Une faible quantité restante de carburant qui ne permet pas de vous mener à l'aérodrome le plus proche ;
- La nuit aéronautique qui approche ;
- Une défaillance mineure du moteur qui, dans la durée du vol, pourrait se transformer en un problème majeur ;
- Une dégradation de la météo qui empêche un déroutement ou un demi-tour (entrée maritime) ;
- L'indisposition d'un passager ou du pilote.

Tous ces exemples sont des situations dans lesquelles un pilote devra prendre la décision d'interrompre le vol rapidement et d'effectuer un atterrissage hors aérodrome dans les

conditions les moins défavorables, avant qu'il ne soit trop tard.

Il est bien évident que cette décision n'est pas facile à prendre car le facteur humain va, une fois de plus, entrer en jeu avec les complications qu'il peut induire. En effet, faire une IVV revient à dire que vous allez devoir vous poser dans un champ ou autre et, par conséquent, immobiliser votre avion ou celui de votre aéroclub un certain temps, voire définitivement.

Certains d'entre-nous n'hésiteront pas une seconde pour prendre cette décision mais d'autres pourraient, par scrupule, hésiter à la prendre ayant peur d'être jugés, voire punis, pour avoir pris une telle décision.

N'oubliez jamais que vous êtes le commandant de bord et, par conséquent, vous êtes responsable de vos décisions et de la sécurité de vos passagers. Donc, si vous avez un doute, mieux vaut le lever plutôt que de poursuivre le vol dans une situation qui vous mènera à être en

infraction ou à prendre des risques tels que :

- La panne d'essence ;
- Voler sans références extérieures et perdre du contrôle de votre avion ;
- La perte de connaissance du pilote...

Sachez que le Bureau d'Enquête et d'Analyse (BEA) a répertorié une soixantaine de cas d'IVV sur la France sur une période de 10 ans et toutes ces IVV se sont très bien déroulées puisqu'il n'y a eu ni blessés, ni décès.

Les erreurs à éviter

Voici quelques erreurs fréquentes durant une IVV :

- Pas de prise en compte de la globalité des critères de choix ;
- Décision précipitée ;
- Trajectoire inadaptée ou non stabilisée ;
- Perte de la vue du terrain
- Oubli du message radio ou de la check-list ;
- Circuit trop court par crainte de

perdre le champ de vue, entraînant un plan fort et une vitesse excessive en finale.

Quelle est la technique ?

Pour commencer, sachez qu'après avoir pris la décision de faire une IVV, vous avez environ 15 minutes pour trouver une zone dégagée et vous poser, ce qui ramène à dire que vous ne devez pas vous précipiter sur le premier lieu venu et aller prendre le risque d'atterrir sur une zone avec des obstacles, du relief, un champ trop court etc.

Le choix du terrain

Il dépend de sa longueur, du dégagement, de l'approche (lignes électriques, obstacles, pente, vent, proximité d'habitation etc.)

Attention aux petites clôtures que l'on distingue au dernier moment !

De la nature du sol (si choix possible, choisir dans l'ordre suivant) :

- 1 - Les chaumes ;
- 2 - Terrain labouré ;
- 3 - Culture fourragère ;
- 4 - Culture céréalière ;
- 5 - Culture haute.

Se positionner et informer

Il est important de se localiser lors d'une IVV pour pouvoir indiquer au contrôle et aux secours votre position afin qu'ils puissent vous venir en aide rapidement. (VOR, GPS etc.).

Affichez 7700 au code transporteur et mettez la balise de détresse (ELT) sur la position manuel.

Reconnaissance du terrain choisi

Il est idéal de faire sa reconnaissance terrain entre 500 ft et 1 000 ft sol pour pouvoir réciter le VERDO, moyen mnémotechnique très utile

pour l'IVV et la panne moteur en campagne, afin de prendre tous ces paramètres en compte, à savoir :

- Vent : essayez d'avoir un vent le plus possible de face ;
- État : inondation, type de culture etc. ;
- Relief : évitez les terrains trop bosselés ;
- Distance : choisir un champ d'une longueur minimale de 600 mètres ;
- Obstacle : présence d'une ligne à haute tension, tracteur, éolienne...

Restez avant tout focalisé sur votre pilotage car cette manœuvre se fait à basse altitude et avec une forte charge de travail, on peut donc très vite perdre de l'altitude ou partir en virage engagé et se retrouver dans une situation dangereuse.

N'hésitez pas à faire participer vos passagers pour les occuper et vous rendre la manœuvre plus simple notamment pour garder en vue le champ choisi pour vous poser car, en effet, vous risquez de vous perdre dans la multitude de tous les terrains qui vous entourent.

Préparer l'avion et les passagers

Lors de la vent arrière du champ que vous avez choisi, vous ferez votre check-list d'approche comme pour un tour de piste traditionnel et un briefing pour vos passagers (ne pas laisser d'objets tels que lunettes, sacs, cartes, etc., position de sécurité pour atterrissage forcé et comment évacuer l'avion après l'atterrissage).

L'atterrissage

Avant l'atterrissage, vous ferez la check-list atterrissage de précaution avec moteur :

- Volets : atterrissage ;
- Vitesse d'approche : 1,2 VS0 ;
- Radio : avvertir l'organisme de ses intentions ;
- Sièges, ceintures, harnais : réglés et verrouillés ;
- Contact général : arrêt ;
- Impact : arrondir et maintenir le nez haut ;
- Mixture : étouffoir ;
- Sélecteur carburant : arrêt ;
- Sélecteur magnétos : arrêt.

En finale, il est conseillé de ne pas prendre un point d'aboutissement comme vous en avez l'habitude avec le passage des 50 ft sur une piste.

Si l'endroit le permet, prenez un point d'aboutissement avant votre champ pour que vous puissiez vous poser au tout début de ce dernier et utiliser toute sa longueur. Le contact avec le sol se fera avec une vitesse faible (1,2 VS0) et, une fois posé, il faudra maintenir le manche secteur arrière et actionner les freins afin d'immobiliser l'avion le plus vite possible.

Après avoir immobilisé l'avion, évacuez les passagers de l'avion et prévenez les autorités locales (gendarmerie, mairie la plus proche etc.) ainsi que votre aéro-club ou le propriétaire de la machine.

N'essayez surtout pas de redécoller l'avion vous-même car une telle manœuvre est réservée à des pilotes autorisés par l'autorité compétente.

Conclusion

Nous ne cesserons jamais de le dire, une mauvaise préparation de votre vol et une interprétation de la météo peu approfondie ou de votre propre limite de compétence peut vous amener dans des situations périlleuses.

Après l'obtention de votre brevet de pilote privé, continuez à voler : aussi bien avec d'autres pilotes qu'avec vos instructeurs afin de maintenir votre niveau de pilotage et de mieux anticiper d'éventuelles situations imprévues.

N'hésitez pas à profiter de l'expérience des autres pilotes sur le site du BEA également.

Vous y trouverez de nombreux rapports d'accidents qui vous permettront de voir quelles sont les erreurs qui ont été commises et de savoir si vous auriez été susceptibles de les faire vous aussi ou pas.

Bons et prudents vols. ✈

