



Faire un briefing départ/arrivée VFR

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Briefings et méthode TEM

1.1 Généralités sur les briefings

“

Un bon briefing n'est pas nécessairement un long briefing

Le but premier d'un briefing est de partager un projet d'action, soit en le verbalisant pour soi-même, soit pour informer un second pilote de nos intentions.

Une liste d'éléments "basiques" peut être établie pour chaque phase de vol. En revanche, cette liste ne peut être exhaustive, elle est à adapter aux éléments du jour.

1.2 Méthode TEM

Le TEM (Threat and Error Management) est une méthode consistant à identifier les menaces présentes à un moment donné et à trouver une contre mesure permettant d'atténuer chaque menace.

Établir une liste de menace sans mettre en place de contre-mesures n'est pas pertinent

Liste non exhaustive de menaces potentielles :

- Masse importante de l'avion
- État de la piste (mouillée, humide, neige,...)
- Vent de travers
- Panne sur l'avion

- Trafic
- Soleil
- Environnement
- ...

2. Briefing de départ (au parking)

2.1 Éléments contenus dans le briefing

Ce briefing s'effectue au parking, après avoir récupéré les éléments nécessaires pour le départ (piste en service,...), afin de prévoir la trajectoire de départ.

Voici la liste des items pouvant être abordés lors de ce briefing :

- Position actuelle ;
- Trajectoire de roulage pour la piste en service ;
- Trajectoire de départ après l'envol ;
- Stratégie radio ;
- Procédure à effectuer en cas de panne radio ;
- Amendements au TEM si nécessaire.

2.2 Exemple

“

Briefing départ. Nous sommes actuellement au parking Alpha.

Nous allons rouler à gauche sur F, à droite sur W, à droite sur G puis à gauche sur E, vers le point d'attente piste 28.

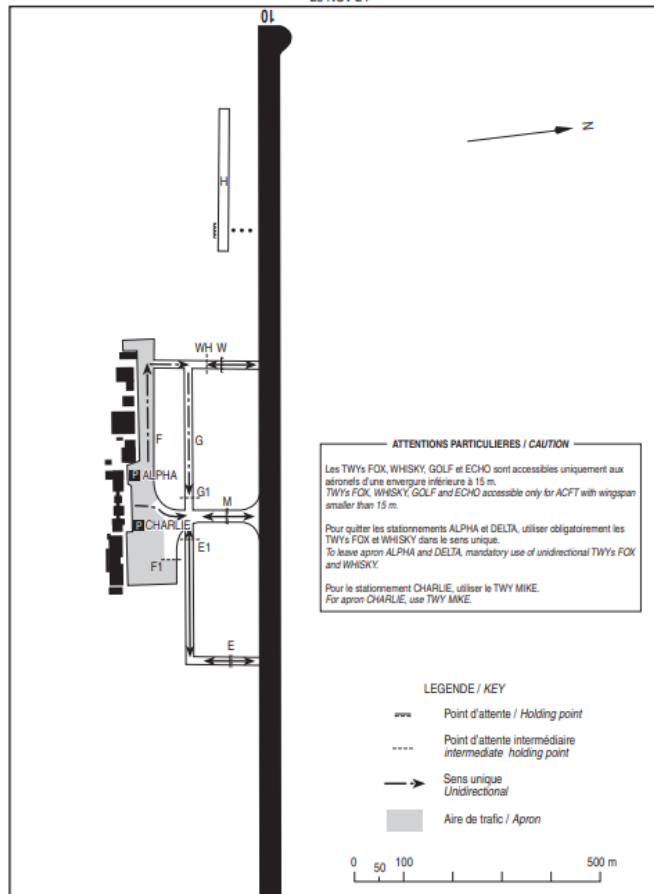
Après le départ nous volerons dans l'axe de piste jusqu'à 1000 pieds, puis nous tournerons à droite vers NW en montée vers 3000 pieds QNH.

En quittant la RMZ latéralement ou verticalement, nous contacterons Cognac Approche sur 132.450 pour demander à monter au niveau 85 en suivant la route magnétique 320.

Je ne vois pas de menace particulière à évoquer.

Est-ce que tu as des questions ?

28 NOV 24



3. Briefing de sécurité (au point d'attente)

3.1 Éléments contenus dans le briefing

Ce briefing s'effectue au point d'attente, avant l'alignement et le décollage. Il permet de pré-activer la mémoire à court terme afin de réduire le temps de réaction en cas de panne soudaine.

Voici la liste des items pouvant être abordés lors de ce briefing :

- Trajectoire pour l'alignement ;
- Technique de décollage utilisée ;
- Vitesses caractéristiques ;
- Comportement à adopter en cas de panne ;
- Amendements au TEM si nécessaire.

3.2 Exemple

“

Briefing de sécurité :

Nous sommes au point d'attente sur E. Virage à gauche pour s'aligner en piste 28.

Décollage normal, 2000 RPM sur les freins, puis puissance décollage.

Vitesse de rotation 65 nœuds, montée initiale 85 nœuds, passant 400 pieds sol nous accélérerons à 100 nœuds.

En cas de panne avant rotation nous effectuerons un arrêt décollage. En cas de panne majeure sous 400 pieds, nous prendrons 85 nœuds (vitesse de finesse maximale en configuration décollage) et nous nous poserons dans le champ le plus approprié devant nous. En cas de panne mineure sous 400 pieds sol, nous effectuerons un tour de piste adapté par la gauche pour revenir nous poser en piste 28. (Pour les avions équipés : en cas de panne majeure avec impossibilité de maintenir le palier, au dessus de 400 pieds sol, nous utiliserons le parachute de cellule).

Un léger vent de travers gauche s'est levé pendant le roulage. Pour atténuer la menace nous utiliserons la technique de décollage par vent de travers. Manche à gauche dans le vent, plus de pied à droite que d'habitude.

Est-ce que tu as des questions ?

3. Briefing d'approche (en vol avant l'arrivée)

3.1 Éléments contenus dans le briefing

Ce briefing s'effectue en vol, après avoir récupéré les informations nécessaires pour l'arrivée (piste en service, QNH,...), idéalement 5 minutes avant le début de descente.

Voici la liste des items pouvant être abordés lors de ce briefing :

- Contexte ;
- Position actuelle ;
- Trajectoire d'arrivée ;
- Trajectoire en finale ;

- Configuration ;
- Trajectoire en cas de remise de gaz ;
- Trajectoire au sol en cas d'atterrissage ;
- Procédure à effectuer en cas de panne radio ;
- Amendements au TEM si nécessaire.

3.2 Exemple

“

Briefing arrivée :

Nous sommes dans un SR20, à 4500ft en route vers le point S de La Rochelle.

Début de descente à 39 vers 1500 pieds sur un plan à 3° pour être stable 1500 pieds sur S. Après S, nous ferons route vers SA, puis nous demanderons à intégrer le début de base main gauche 27. La piste 27 est en service. Nous suivrons l'autoroute pour nous aligner en finale.

Nous intercepterons un plan de descente à 3,2° matérialisé par un PAPI à gauche de la piste, après le seuil décalé. Plancher de stabilisation à 380 pieds.

En finale nous serons volets 100 %, 78 noeuds, configuration atterrissage.

En cas de remise de gaz nous ferons un tour de piste publié main droite à 1100 pieds.

Après l'atterrissage, nous dégagerons à gauche par A et nous roulerons à la station d'avitaillement.

Je ne vois pas de menace particulière.

Est-ce que tu as des questions ?

Revision #9

Created 8 March 2025 23:24:12 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:24:37 by Liam Iveton