

Le briefing pré-vol IFR

A partir du grade



et programme examen du grade



et supérieurs

1. Introduction

L'objectif du briefing avant vol est d'aborder les éléments caractéristiques du vol afin que l'équipage ait une **vision commune du projet d'action à venir**. Il doit être relativement **court** pour ne pas désintéresser ceux qui l'écoutent et doit mettre en lumière les **spécificités du jour** (panne avion, conditions météorologiques, etc).

Un bon briefing n'est pas nécessairement un briefing long !

Dans cette fiche nous détaillerons le briefing devant être fait avant le vol. Les briefings à faire en vol sont détaillés dans des fiches différentes.

2. Ordre des éléments

Sur IVAO, lors des examens (selon le niveau), le briefing doit être présenté selon l'ordre logique suivant :

- Introduction (règle de vol, avion, départ, destination, aérodrome de dégagement...)
- Avion (MEL) ;
- Bilan météorologique (carte des fronts, WITEM, TEMSI, METAR/TAF...)
- Présentation brève de la procédure de départ, de la partie en-route, de l'arrivée et de l'approche prévue ;
- Bilan carburant ;
- Bilan de masse et centrage ;
- Autres sujets.

3. Exemple d'un briefing

3.1 Introduction

Nous allons effectuer un vol IFR en DA42 entre Toussus-le-Noble et Lille, l'aérodrome de décollage prévu est Albert et le niveau de vol prévu est le FL120. Aucun item est inopérant et l'équipement de l'avion est adéquat avec le vol prévu.

3.2 Avion

Le phare d'atterrissage ne fonctionne pas, l'avion est sous MEL, aucun impact sur notre vol qui se déroulera entièrement de jour.

3.3 Bilan météorologique

“

CP / ATP

Sur la **carte des fronts** du 12 à 12h00Z, nous ne sommes pas sous l'influence d'un front. La pression atmosphérique est d'environ 1020hPa et le vent vient d'ouest à une force modérée d'environ 10kts.

Sur la carte **WINTEN** du 12 à 12h00Z, le vent au FL100 vient du 290° pour 20kts ce qui nous donne une dérive maximum de 8° et un vent de face d'environ 13kts pour la croisière. La température est de -6°C. On peut donc s'attendre à une température d'environ -10°C au FL120.

Sur la carte **TEMSE** du 12 à 12h00Z, nous sommes dans un feston avec des stratus bas localement, entre 600ft 1300ft et des cumulus entre 5000ft et 13000ft. Sur la route, un givrage modéré est prévu entre le FL010 et le FL130, on peut donc prévoir de givrer pendant toute la durée du vol (départ, croisière, arrivée) mais ce n'est pas un problème car le DA42 est certifié pour le vol en conditions givrantes et j'ai fait le plein de TKS.

“

SPP / CP / ATP

Sur le **METAR** de Toussus du 12 à 11h30z, les conditions sont VMC avec un vent d'ouest comme prévu avec les pistes 25L et 25R en service, pas de changement significatif dans les 2h à venir.

Sur le **METAR** de Lille du 12 à 11h30z, le vent vient également d'ouest avec la piste 26 en service, une visibilité faible de 2000m et des nuages fragmentés à 400ft.

Sur le **TAF** de Toussus émis le 12 à 11h00z, aucun changement jusqu'à notre heure de départ prévue.

Sur le **TAF** sur Lille émis le 12 à 10h30z, on s'attend à une visibilité de 5000m et des nuages bas

(OVC003) avec temporairement entre 12h00Z et 15h00Z une augmentation de la hauteur du plafond à 900ft.

Sur le **TAF** d'Albert émis le 12 à 9h45Z, les conditions sont bonnes avec une visibilité de 8000m et pas de nuages significatifs.

Afin que le briefing soit efficace, il ne faut pas faire de lecture des messages météorologiques mais en faire une **analyse** concrète et énoncer les impacts sur la conduite du vol

Tous les aérodromes choisis sont compatibles avec la météo et elle est compatible avec le vol envisagé.

Le but du bilan météo est de prendre une décision quant à la faisabilité du vol. Il faut donc que cette décision apparaisse clairement

3.4 Présentation des procédures et de la route

“

SPP / CP / ATP

La procédure de départ prévue est le SID RNAV NURMO9P de la piste 25R qui nécessite une pente minimale de 5.5% et qui consiste en une montée sur la route 260 à partir de la DER pour intercepter le relèvement 266° vers le NDB HOL (fréquence 315) puis route directe vers PO262 par virage à **droite** puis EGOZE et NURMO. Le niveau initial est attribué par l'ATC. La MSA autour de LFPN est de 2400ft et la GRID MORA la plus pénalisante sur le départ est de 3500ft.

La route prévue est NURMO N874 CMB au FL120. La route est valide et compatible avec le SID qui impose le FL115 minimum. Sur la totalité de la route, la MEA est le FL065 et la GRID MORA est de 3500ft ce qui nous permettra de descendre vers des températures positives si nécessaire. Le temps de vol prévu est de 1h12.

La **procédure** d'arrivée prévue est la STAR CMB5D qui nous emmène vers ASBAR. Sur cette arrivée, la MSA est de 2000ft.

La procédure d'approche prévue à Lille est l'ILS Z piste 26 avec ASBAR comme IAF. L'approche initiale est RNAV. L'ILS a pour fréquence 110.75 et l'axe d'approche finale est de 256°. La procédure commence à 2000ft et suit un plan de 3° jusqu'à une DH de 200ft. En cas de remise de gaz, il faut monter dans l'axe et tourner à gauche en montée vers 5000ft vers ASBAR en passant 2000ft pour entrer dans l'attente sur ASBAR ou suivre les instructions de l'ATC.

3.5 Bilan carburant

“

SPP / CP / ATP

Le carburant nécessaire pour le vol est de 29USG. Le carburant à bord est de 32USG.

Afin de rester opérationnel, il n'est pas utile de détailler le bilan complet. En revanche, vous devez être capable de le détailler si demandé

3.6 Bilan de masse et centrage

“

CP / ATP

Le masse au décollage est de 1738kg et la masse à l'atterrissage sera de 1696kg ce qui est inférieur aux masses maximales. Le centre de gravité se situe dans l'enveloppe.

Une attention particulière sera apportée à la masse maximale à l'atterrissage qui est de 1700kg. En route, si nous acceptons un direct ou si le vent de face rencontré est moins fort que prévu, il est possible que nous arrivions au dessus de la masse maximale à l'atterrissage. Dans ce cas, on augmentera la puissance afin de consommer plus de carburant ou on se mettra en attente selon le moment où l'on détectera le problème. La quantité de carburant maximale avec laquelle on doit arriver pour atterrir sous la masse maximale est de 14USG.

3.7 Autres sujets

“

SPP / CP / ATP

Afin que le plan de vol soit valide, le FL120 a du être déposé et nous allons y voler plus de 30min ce qui impose l'emport d'oxygène. L'avion est équipé et le système a été testé et est fonctionnel. Si besoin, la négociation pour descendre au FL100 sera possible.

Revision #9

Created 2 March 2025 22:48:04 by Liam Iveton

Updated 11 May 2025 12:02:40 by Robin Novakovic