



Fiche Pratique :

Les Briefings

Le briefing est l'énoncé d'un projet d'actions pour des phases particulières de vol.

Il a pour objectifs d'activer la mémoire à court terme, de faire partager son projet d'action et d'avoir une représentation mentale de la situation.

Un briefing doit être court et reconstruit à chaque vol. C'est-à-dire qu'il ne doit pas être appris par cœur mais fait avec méthode afin de s'assurer d'une bonne représentation mentale de la situation. Néanmoins, afin d'obtenir un maximum de fluidité, il est indispensable de mémoriser les points clés qui le composent et d'élaborer sa stratégie au préalable pour que l'énoncé soit précis et concis.

Un briefing ne sera efficace qu'avec la prise en compte du TEM (Traitement des Menaces et des Erreurs) afin d'identifier les menaces et d'élaborer une stratégie pour les parer. (Voir fiche pratique TEM.)

Briefing Départ & Sécurité

Le briefing départ doit s'effectuer au parking avec les paramètres obtenus en s'appuyant sur les cartes VAC et sa préparation du vol. Son objectif est d'expliquer sa stratégie de départ en prenant en compte les menaces et de mettre en exergue les points particuliers. Le briefing sécurité a pour objectif de préparer psychologiquement le pilote à l'éventualité d'une panne durant la phase de décollage.

A Mérignac, les deux briefings se suivent et sont réalisés au parking L. Sur des petits terrains comme Saint-Laurent ou Saucats, le briefing départ sera fait au parking avant le roulage et le briefing sécurité au point d'attente après les essais moteur.

Briefing Départ :

- Contexte particulier dans lequel on évolue
- Les Menaces du jour, si elles existent (météo, trafic, particularités avion...) et leurs parades associées
- Points clés du départ (roulage, virage après décollage, altitude cible, moyens radio)

Briefing Sécurité :

- Toute anomalie avant la rotation nous amène à interrompre le décollage. Les pannes sont prises en compte mais aussi un ordre « Stop » du contrôle, un impact d'oiseau, un véhicule qui traverse la piste ou toute autre anomalie. On réduit la puissance complètement, on freine selon les besoins et surtout on signale ce que l'on fait sur la fréquence.
- En cas de panne moteur après la rotation, on rend la main pour garder la vitesse de finesse max et on se pose devant nous. (l'important est la sauvegarde des occupants et non de l'avion)
- Toute autre anomalie après la rotation sera traitée au moins à l'altitude du tour de piste. On pèsera les conséquences sur le vol (FORDEC éventuel). Si on décide de revenir le tour de piste se fait de tel côté.

EXEMPLE :

Départ de Mérignac au parking L avec le F-ZY, piste 23 en service, sortie SW vers le bassin d'Arcachon.

« Briefing Départ :

- **Contexte:** Ciel couvert mais nuages suffisamment élevés, flux d'ouest marqué, peu de trafic actuellement sur la plateforme.
- **Menaces :**
 - Vent de travers d'ouest proche des limites. On mettra bien du manche dans le vent et on fera attention à la correction de dérive
 - Présence d'une grue au sud de l'axe. On adaptera une trajectoire nous espaçant suffisamment de cet obstacle.
 - 1er vol de mes passagers. « Surtout si vous avez un problème quel qu'il soit vous me le dites sans attendre »

Gardez en tête que l'identification d'une menace sans réponse associée ne sert à rien.

➤ Points clés du départ

Le roulage se fera par L5 puis un virage à droite vers le point d'attente « A »

Après décollage, on évite la grue et on vire à gauche vers SA puis SW en montée vers 1500 ft. Moyens radio BMC Nav 1 et radial 158, GPS plan de vol actif SA SW.

Briefing départ terminé »

« Briefing Sécurité :

- En cas d'Anomalie avant VR, j'interromps le décollage et je préviens le contrôle.
- En cas de panne moteur après VR, je rends la main, je recherche 81 kt et je recherche une solution devant moi.
- Toute autre panne après VR sera traitée et analysée au dessus de 1200 ft. Si on décide de revenir, le tour de piste se fait par virage à gauche.

Briefing Sécurité terminé »

Briefing Arrivée

Dans la mesure du possible, le briefing arrivée doit être effectué avant de débiter la descente. Il doit tenir compte des derniers éléments à dispositions du pilote tels que la météorologie à destination, la trajectoire d'arrivée, le carburant restant avant de dégager, etc. ...

La stratégie d'arrivée doit être aussi claire que précise et l'énoncé du briefing aussi bref que possible, le temps est compté pour cette phase de vol.

- Contexte dans lequel s'effectue l'arrivée.
- Menaces éventuelles identifiées (Avion, Aérodrome / environnement, Météo)
- Points clés de l'arrivée (terrain, particularités et piste envisagée, le sens du tour de piste, la descente et l'altitude cible, la tactique d'arrivée, les moyens radio, le carburant disponible...)

EXEMPLE :

Arrivée sur Mérignac par le point SE avec le F-ZY, piste 23 en service.

« Briefing Arrivée :

- Contexte: Nous arrivons après la pluie avec un trafic assez dense.
- Menace: la piste est peut être un peu glissante, on évitera de freiner fort
- Menace: plusieurs avions de ligne à l'arrivée, nous adopterons une trajectoire en finale au dessus du plan normal pour éviter la turbulence de sillage, le point d'impact sera décalé et nous viserons les marques de 600 m.
- On vise le point « SE » à l'altitude de 1500 ft
- Le point de début de descente est à 6 minutes de « SE »
- La trajectoire d'arrivée se fera par un cheminement « SE - SA » à 1500 ft pour une intégration en vent arrière main gauche piste 23 à 1200 ft
- Nous pouvons nous attendre à une attente à SA ou en milieu de vent arrière, nous la ferons par virage à droite
- Nous avons deux heures d'attente possible avant de dégager vers Saucats.

Briefing arrivée terminé »

Briefing Passagers

Le briefing passager doit s'effectuer avant et pendant l'installation à bord (la visite prévol devra se faire au calme sans vos passagers). Certains éléments peuvent leur être transmis dès l'accueil dans le hangar. Son but est d'informer vos passagers sur le déroulement du vol et de rappeler les règles de sécurité. Il vous permettra également d'identifier les passagers stressés ou au contraire les passagers sous forme d'excitation.

POINT CLEFS :

- Consignes au sol
- Etat d'esprit des passagers
- Déroulement du vol

- Installation à bord
- Utilisation des équipements
- Communication à bord
- Consignes de sécurité

EXEMPLE :

Départ de Mérignac au parking Capam avec le F-ZY.

« Briefing Passagers :

- **Consignes au sol :** lorsque vous vous déplacez dans le hangar, faites attention aux avions/obstacles et il ne faut pas aller sur le parking avion seul. On s'approchera des avions sur le parking toujours par l'arrière.
- **Etat d'esprit des passagers :** Vous n'avez jamais fait de l'avion et ça va être une première. Même si vous n'avez pas d'appréhension particulière n'hésitez pas à m'avertir si ça changeait au cours du vol
- **Déroulement du vol :** La météo est assez clémente aujourd'hui et le vol devrait être assez agréable. Peut-être quelques turbulences mais rien de méchant. On se dirigera un peu au sud au départ avant d'aller sur le bassin et revenir.
- **Installation à bord :** Il faudra faire attention lorsque vous monterez sur l'aile, seule la bande noire est utilisable pour poser les pieds. Bien se tenir à la poignée.
A bord, les sièges se règlent à l'aide de ce petit levier et il faut s'assurer qu'il soit bien revenu totalement vers l'avant pour le verrouillage et ne plus y toucher en vol. Les sacs seront dans la soute ou entre les jambes à l'arrière.
Pour toi qui seras devant, il ne faudra pas avoir d'objets qui risquent de tomber. Voici comment fonctionnent les commandes de vol, il faudra faire attention à ne pas limiter leurs débattements. Tu mets les pieds à plat sur le plancher et tu ne déposes rien au sol.
- **Utilisations des équipements :** Les ceintures s'utilisent de cette façon et il faudra les garder pendant toute la durée du vol. Les casques se branchent sur le côté avec deux fiches de diamètres différents. Si besoin, les sacs vomitoires sont devant vous et si vous les utilisez pensez à bien retirer le micro et ne pas mettre le nez dans le sac. En cas de turbulences vous pouvez vous tenir ici. Il y a des aérations de chaque côté. (+ Gilets de sauvetage si nécessaire)
- **Communication à bord :** pendant le vol on aura toujours un casque pour échanger entre nous et vous pourrez entendre les échanges avec le contrôle. Pour le coup, notamment avant la croisière et pendant le retour sur le terrain, il faudra éviter de trop parler. Vous pouvez le faire mais si je lève la main, il faudra se taire pour que je communique avec le contrôle.
Toi qui seras devant, sur le manche il y a ce petit bouton qui permettra au contrôle de nous entendre si éventuellement tu es amené à l'utiliser.
- **Consignes de sécurité :** Si vous voyez quelque chose qui vous paraît anormal, alarme, bruit, odeur, vous me le signalez. En vol, comme on fait du vol à vue, il faudra surveiller l'extérieur et vous me dites dès que vous voyez un trafic ou des oiseaux.
Au départ, si quelqu'un ne se sent pas bien, vous me le dites sans attendre. J'adapterai le vol en fonction.
A la fin du vol, restez vigilant jusqu'à la sortie de l'avion.