

Comment faire un briefing ?

1. Pourquoi faire un briefing ?

Le briefing consiste à décrire ce que l'on va faire. Il permet :

- **D'élaborer une stratégie** claire et adaptée.
- **D'activer sa mémoire à court terme**, en visualisant le déroulement du vol.
- **De coordonner l'équipage** et d'éviter les malentendus.

Un briefing bien réalisé contribue directement à la **sécurité** et à la **gestion des menaces (TEM)**.

2. Les 3 types de briefing

Dans le cadre d'un vol, il existe trois types principaux de briefing :

1. **Le briefing départ** : réalisé avant le décollage.
2. **Le briefing décollage/sécurité** : effectué au point d'attente pour anticiper les actions en cas de panne.
3. **Le briefing arrivé** : préparé avant la descente pour organiser l'approche et l'atterrissage.

Nous détaillerons ci-après chaque type de briefing.



3. Le briefing départ

Quand ? Avant le roulage, une fois les paramètres nécessaires recueillis (météo, infrastructures, ATIS, etc.).

Pour toute gestion des menaces et des erreurs **TEM**, nous utiliserons le moyen mnémotechnique qui est AIMEE.

Avion

Infrastructures

Météo

Environnement

Equipage

- 1) TEM (gestion des menaces et des erreurs).
- 2) Piste en service et trajectoire sol.
- 3) Trajectoire après envol et première altitude.
- 4) Gestion des moyens radios et radionavigations.
- 5) Informations importantes éventuelles.

Exemple

- 1) **TEM** : Aujourd'hui, le terrain est non contrôlé (Infrastructures). Je resterai vigilant pour assurer la séparation avec les autres trafics et m'annoncer correctement à la radio. Il fait chaud, donc je surveillerai la température du moteur et éviterai des montées prolongées (Météo et environnement), je penserai à bien m'hydrater (Equipage).
- 2) La piste en service est la 08, d'après la manche à air et les trafics dans le tour de piste. Nous sommes au parking FLY et je roulerai par la droite sur N jusqu'au point d'attente 08 dur (montrer en même temps sur la carte VAC).
- 3) Lorsque je serais prêt, je m'aligne et je décolle. Lorsque je passe le seuil de la piste non revêtue, virage droite pour rejoindre la route



magnétique 120°. Au vu du vent, on peut s'attendre à un cap 115°. On montera initialement 1500ft et on s'éloignera au sud-est.

- 4) Les fréquences sol **122.125** sont réglées en actif, et la tour **118.600** est réglée en standby.

Au niveau des moyens de radionavigation, la fréquence du VOR de Coulommiers est réglée en actif sur **112.900**, et nous avons sélectionné le radial **270** en rapprochement.

- 5) Information du jour : nous avons des passagers à l'arrière. Je vous demanderai donc d'attacher votre ceinture à mon signal. Ce vol est non-fumeur.

En cas d'évacuation la porte se déverrouille de la façon suivante (montrer comment faire). Vous devrez évacuer vers l'arrière de l'appareil.

Pendant les phases de décollage et d'atterrissage, la règle du **cockpit stérile** sera appliquée : aucune discussion n'est autorisée, sauf en cas d'urgence liée à la sécurité (par exemple, présence de trafic, oiseaux, etc.).

4. Faire un briefing décollage

Quand ? Réalisé au point d'attente, il prépare les actions à effectuer en cas de panne.

- 1) Amendements éventuels sur le départ.
- 2) Piste en service et QFU.
- 3) État de la piste (sèche, mouillée, herbes longues, etc.).
- 4) Masse au décollage et vitesse de décollage.
- 5) Type de décollage (configuration avion).
- 6) Action en cas de panne : avant rotation, en cas de panne mineure après rotation et cas de panne majeure après rotation.
- 7) TEM (si menace supplémentaire depuis briefing départ).



Exemple

- 1) Amendement sur le départ, le contrôleur nous demande de rappeler verticale avant de poursuivre vers le sud-est.
- 2) La piste en service est la 08 et son QFU est de 081°.
- 3) La piste est revêtue et sèche.
- 4) Nous décollerons à la masse de 1000kg à 55kt.
- 5) Nous effectuerons un décollage avec un cran de volet.
- 6) En cas de panne/anomalie avant rotation, j'annonce stop je réduis les gaz et je freine progressivement et je dégage la piste si possible.
En cas de panne mineure après rotation, je fais un tour de piste adapté main gauche et on revient se poser.
En cas de panne majeure après rotation, je rends la main je prends ma vitesse de finesse max 70kt et je vise un champ dégagé droit devant.
- 7) Pas de menaces supplémentaires.

5. Faire un briefing arrivé

Quand ? environ 5 min avant la descente. L'objectif est de décrire sa trajectoire jusqu'au parking.

- 1) TEM.
- 2) Description de la trajectoire de l'approche jusqu'au parking.
- 3) Description de la trajectoire en cas d'approche interrompue.
- 4) Description des moyens radios et radionavigation sélectionnés au besoin.



Exemple

- 1) **TEM** : Les infrastructures de la destination m'étant inconnues, il est important de se fier aux indications de la carte VAC et de ne pas hésiter à demander de l'aide aux services ATS si besoin.
- 2) Pour notre trajectoire de descente, nous débuterons celle-ci dans 5 minutes pour atteindre une altitude de 1800ft. Nous passerons au-dessus des installations à cette altitude, puis nous nous intégrerons en début de vent arrière à 1300ft, main droite, pour la piste 19. Le plan est un plan standard 3°/5 %, nous pouvons donc nous attendre à un vario moyen de 400ft/min, compte tenu des conditions du jour. Notre configuration à l'atterrissage sera volets à 30° et notre vitesse d'approche de 65 kt. Une fois la piste dégagée par D, nous roulerons via W puis R jusqu'au parking.
- 3) En cas d'approche interrompue, nous effectuerons un tour de piste main droite à 1300ft pour nous représenter.
- 4) La fréquence tour est en actif sur 121.100 et en veille l'ATIS que nous venons d'écouter sur 128.180. Aucun moyen de radionavigation n'est sélectionné.

Les exemples proposés ne sont pas exhaustifs ; chaque vol nécessite un briefing adapté.

