

Les briefings au départ comme à l'arrivée

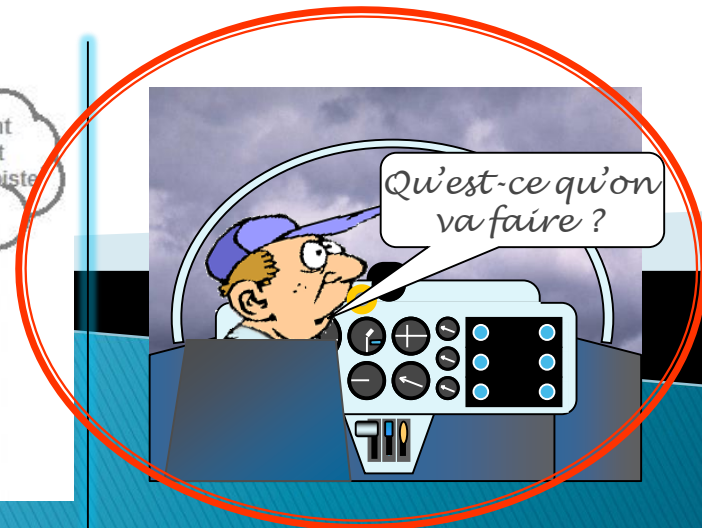


Traduction littérale :

- To brief : Mettre au courant ;
- To be brief : Etre bref ;
- Briefing : Instruction, synthèse...

FAIRE LE POINT SANS TROP S'ETENDRE

=> Résumé d'informations essentielles !!!



Les briefings au départ comme à l'arrivée



Objectif d'un briefing départ/ arrivée : Activer la mémoire à court terme avec des informations pertinentes.

Mémoire de travail

Données sur la situation courante

- Stockage à court terme
- Durée et taille limitées (**environ 8 items**)
- Fragile (perte d'information), sensible aux interruptions



Mémoire permanente

Connaissances descriptives, règles, schémas (procédures mentales)

- Stockage à long terme
- Durée et taille illimitées (rien ne se perd, "rangement quasi automatique")
- Déstockage long, besoin de pré-activation (accès temps réel)

Pré-activer les connaissances préalable à l'exécution d'une opération importante (mise en place du "projet d'action")

Les briefings au départ comme à l'arrivée



Pré-activer les connaissances tout en définissant la stratégie de départ ou d'intégration :

- Rafraîchir le projet d'action envisagé ;
- Dérouler le scénario avec les différentes options possibles ;
- Activer la mémoire des informations pertinentes (QFU exact de la piste, vitesse de rotation, trajectoire prévue, particularités du terrain/ de l'environnement/ des conditions du jour, stratégie envisagée pour intégrer le terrain...).

Les briefings au départ comme à l'arrivée



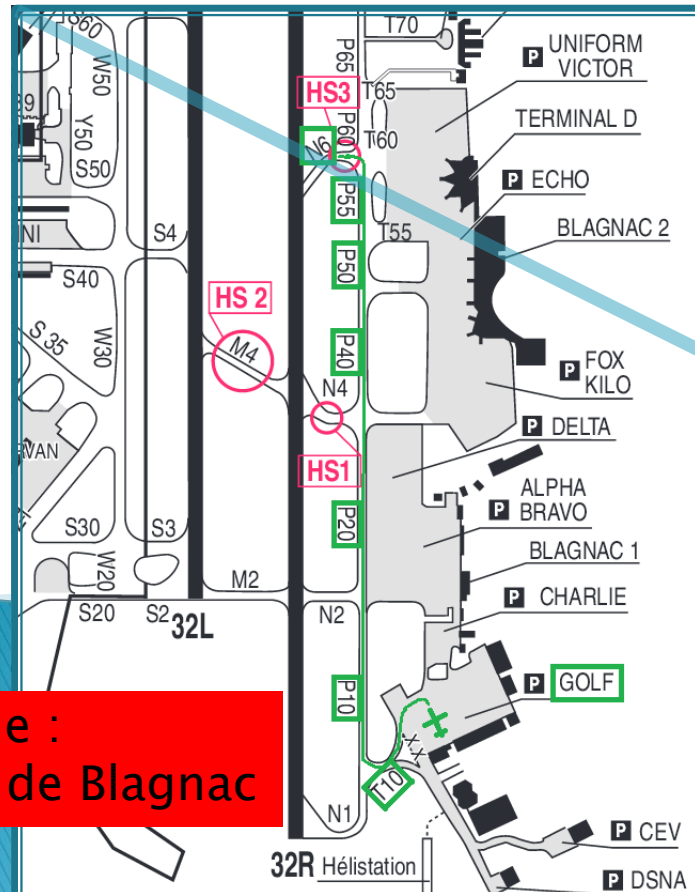
On peut distinguer jusqu'à 3 briefings :

- Briefing Départ

Le faire avant la "MISE EN ROUTE" afin de pouvoir **prendre son temps** !

- ✓ Autonomie
- ✓ Temps de vol
- ✓ Cf. ATIS Piste
- ✓ Détail roulage
- ✓ Trajectoire d'envol
- ✓ Zone à éviter
- ✓ Procédure en cas de panne-radio

Exemple :
Départ de Blagnac



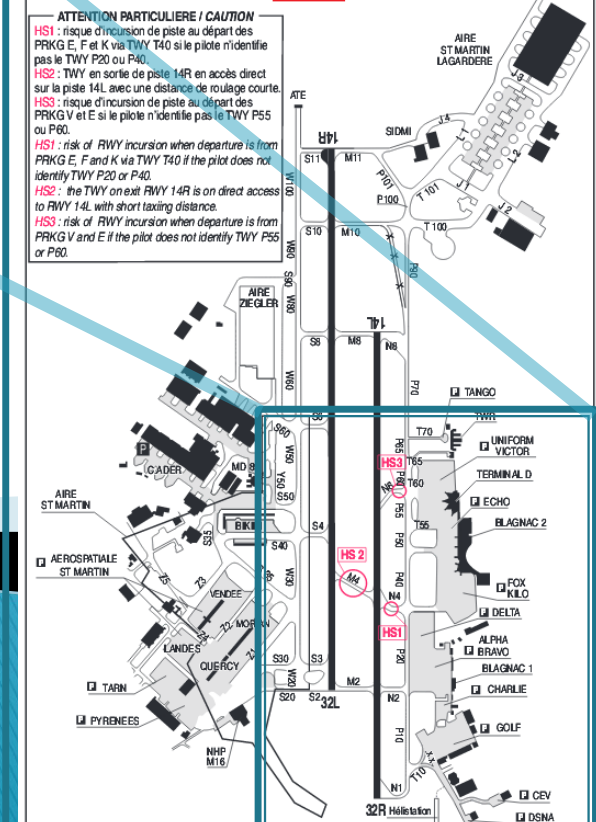
MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

07 APR 11

TOULOUSE BLAGNAC
AD2 LFBO GMC 01

ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

HS1 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG E, F et K via TWY T40 si le pilote n'identifie pas le TWY P20 ou P40.
HS2 : TWY en sortie de piste 14R en accés direct sur la piste 14L avec une distance de roulage courte.
HS3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG V et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.
HS1 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG E, F and K via TWY T40 if the pilot does not identify TWY P20 or P40.
HS2 : the TWY on exit RWY 14R is on direct access to RWY 14L with short taxiing distance.
HS3 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG V and E if the pilot does not identify TWY P55 or P60.



Les briefings au départ comme à l'arrivée



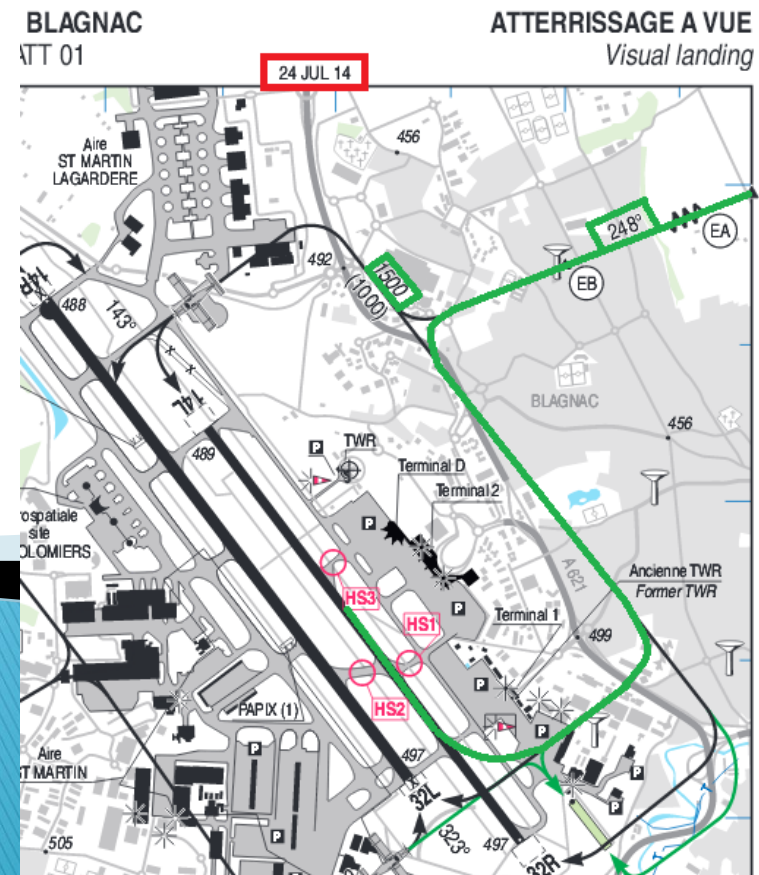
On peut distinguer jusqu'à 3 briefings :

- Briefing Départ

Le faire avant la "MISE EN ROUTE" afin de pouvoir **prendre son temps** !

Selon la fiche terrain du **24 Juillet 2014**, sauf instruction contraire du Contrôleur, après l'envol ce sera un premier virage par la **gauche** pour rejoindre la vent-arrière à **1500ft QNH** puis une route au **248°**, afin de rejoindre **EA** via **EB**

Exemple :
Départ de Blagnac



Les briefings au départ comme à l'arrivée



- Briefing "Sécurité au décollage"

Le faire juste avant "ALIGNEMENT ET DECOLLAGE"

- ✓ Limitations au décollage (vent, état, longueur piste, obstacles)
- ✓ Vitesses au décollage (rotation, montée initiale, altitude de rentrée des traînées - volets, train...-
- ✓ En cas d'incident avant la rotation
- ✓ En cas d'incident après l'envol

Les briefings au départ comme à l'arrivée

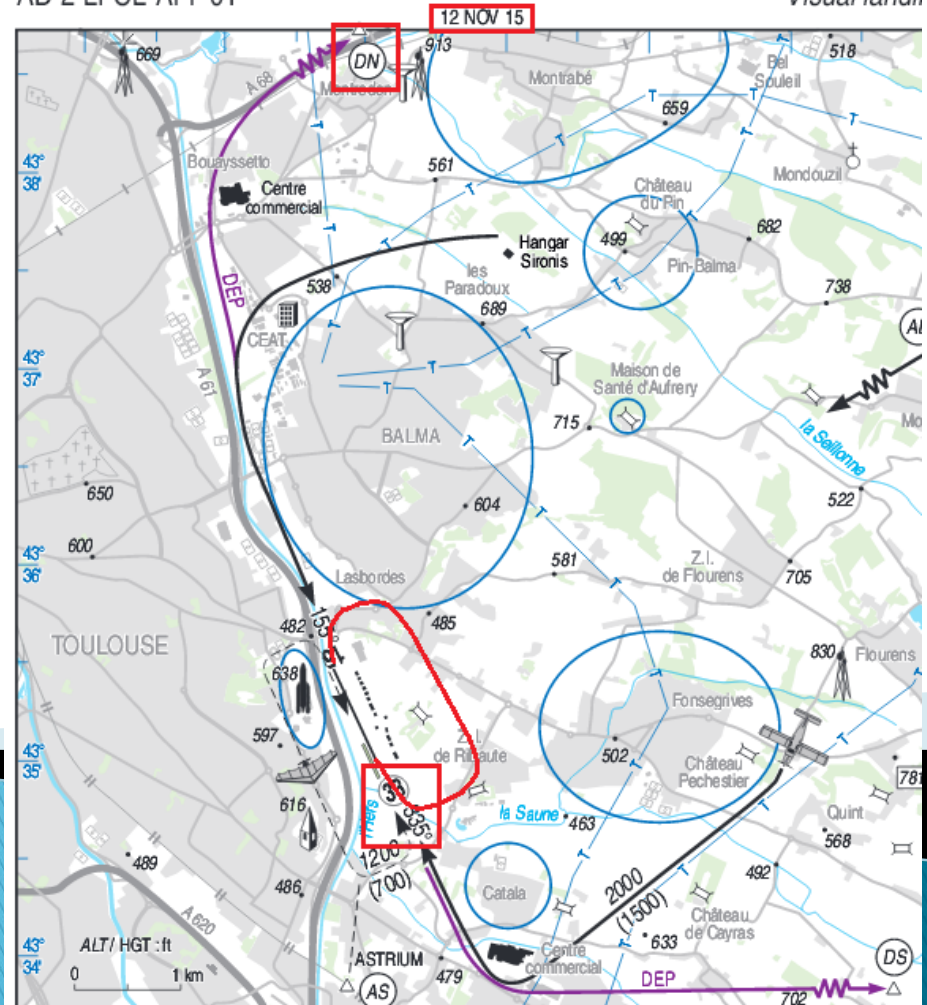


– On va décoller de Lasbordes sur la piste 33, précisément au QFU 335°.
La vitesse de rotation : 110 km/h, montée initiale à 130 km/h puis départ standard vers DN en montant à 2800 ft QNH si le plafond le permet.

– Pour tout un incident quel qu'il soit avant 110, je réduis pleinement et je freine si nécessaire pour dégager la piste si possible à la première bretelle. Si l'on sort de piste, je ferme l'essence et coupe l'électricité.

TOULOUSE LASBORDES
AD 2 LFCL ATT 01

ATERRISSAGE A VL
Visual landi



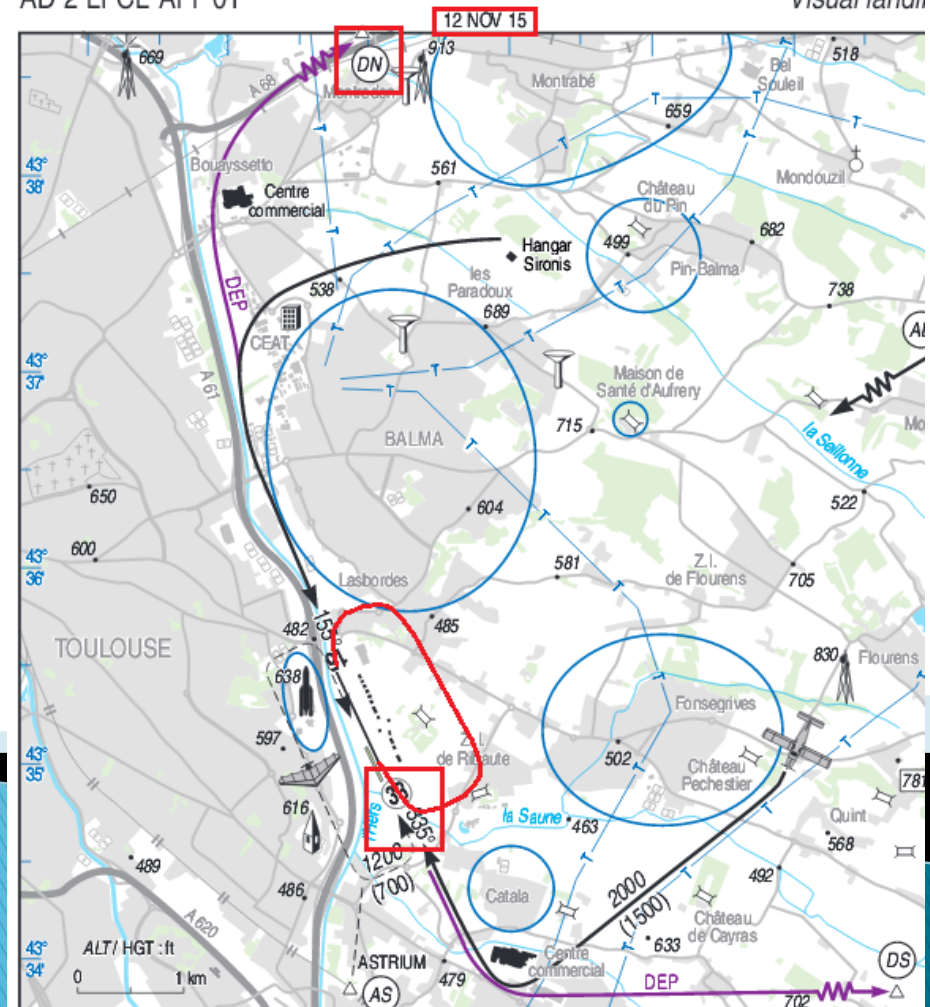
Les briefings au départ comme à l'arrivée



- S'il arrive un incident mineur après l'envol, on effectue un tour de piste adapté, si besoin à basse hauteur par la droite pour se reposer en piste 33 ;
- S'il arrive une panne majeure après l'envol, on se pose dans le secteur avant en limitant l'inclinaison à 30° ;
- Particularités du jour : On a un vent de travers de la gauche et la piste est mouillée !!! Balma & Montrabé sont à éviter.

TOULOUSE LASBORDES
AD 2 LFCL ATT 01

ATERRISSAGE A VL
Visual landi



Les briefings au départ comme à l'arrivée



- Briefing Arrivée

- ✓ Point de descente (temps/distance)
- ✓ Point d'entrée dans le circuit, Itinéraire/cap pour le rejoindre
- ✓ Zones à éviter
- ✓ Limitations à l'atterrissage (vent, piste, obstacles)
- ✓ Particularités : Plan en finale non standard, Vi/ Vz en finale, atterrissage court, trajectoire particulière en remise-de-gaz

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

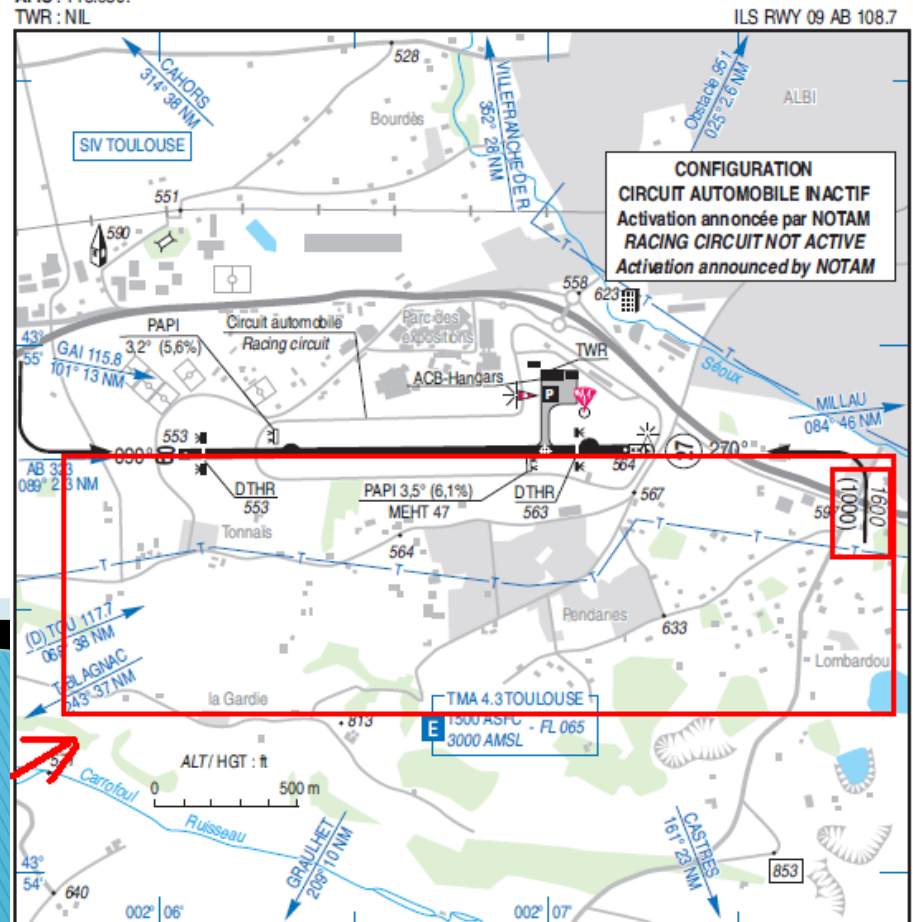
Ouvert à la CAP
Public air traffic

26 JUN 14

ALBI LE SEQUESTRE
AD2 LFCI ATT 01

					ALT AD : 565 (21 hPa)	LFCI VAR : 0° (10)
					LAT : 43 54 48 N	
					LONG : 002 07 00 E	

APP : TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (au-dessus de/above 1500 ASFC/3000 AMSL)
AFIS : 118.950.
TWR : NIL



Les briefings au départ comme à l'arrivée



– On est à destination d' Albi en vue d'un atterrissage sur la piste 27, d'après les paramètres obtenus de l'agent AFIS ;

– Le point de descente : travers Sud de Gaillac où nous libérerons 3500ft QNH vers l'altitude du tour de piste de 1600ft QNH ;

– Conformément à la fiche du 26/06/2014 : le tour de piste en 27 s'effectue au Sud main gauche à 1600ft QNH ;

– Etant donnée notre position, nous allons nous reporter directement en début de vent arrière à 1600ft QNH , convenu avec l'agent AFIS ;

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

26 JUN 14

ALBI LE SEQUESTRE
AD2 LFCI ATT 01

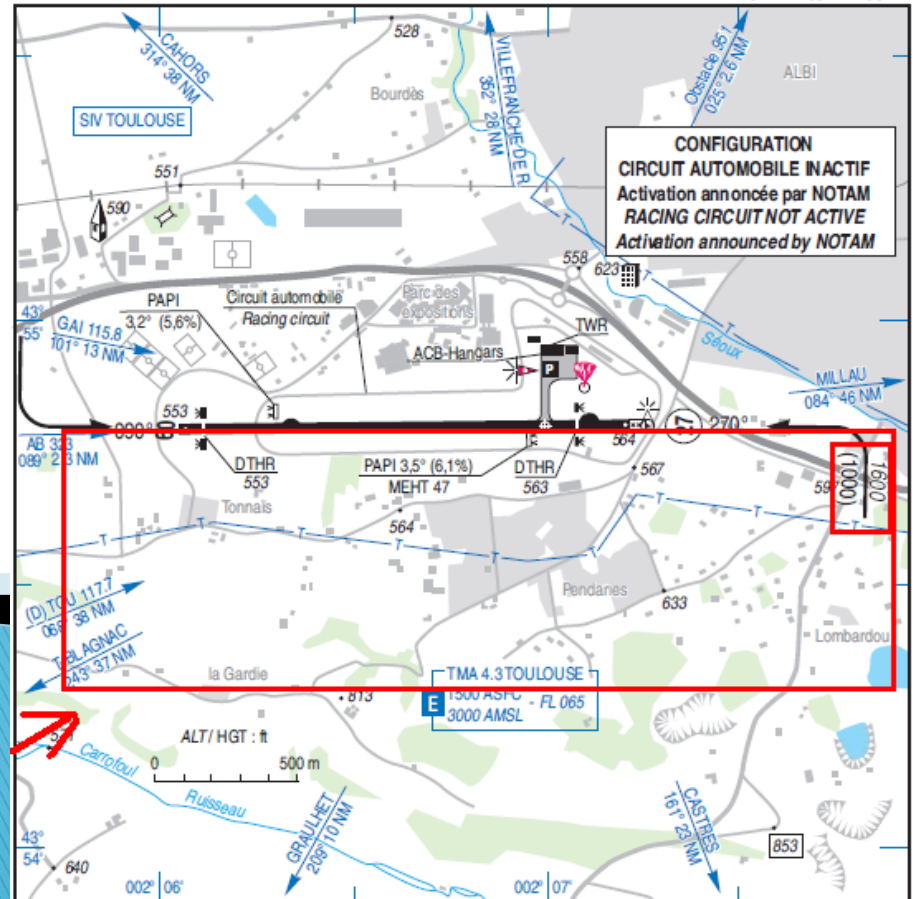
					ALT AD : 565 (21 hPa)	LFCI
					LAT : 43 54 48 N	VAR : 0° (10)
					LONG : 002 07 00 E	

APP : TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (au-dessus de/above 1500 ASFC/3000 AMSL)

AFIS : 118.950.

TWR : NIL

ILS RWY 09 AB 108.7



Les briefings au départ comme à l'arrivée



– Particularités du jour : Le vent souffle en rafales de l'Ouest et comme la piste n'est pas limitative, je vais majorer ma vitesse d'approche à 140 km/h au lieu de 120 km/h ;

– Particularités sur l'environnement : des collines au Sud du terrain justement et une déchèterie avec un risque aviaire conséquent en fin de vent arrière...;

– En cas de remise de gaz, on retient au moins 130 km/h aujourd'hui avant de rentrer un cran de volets .

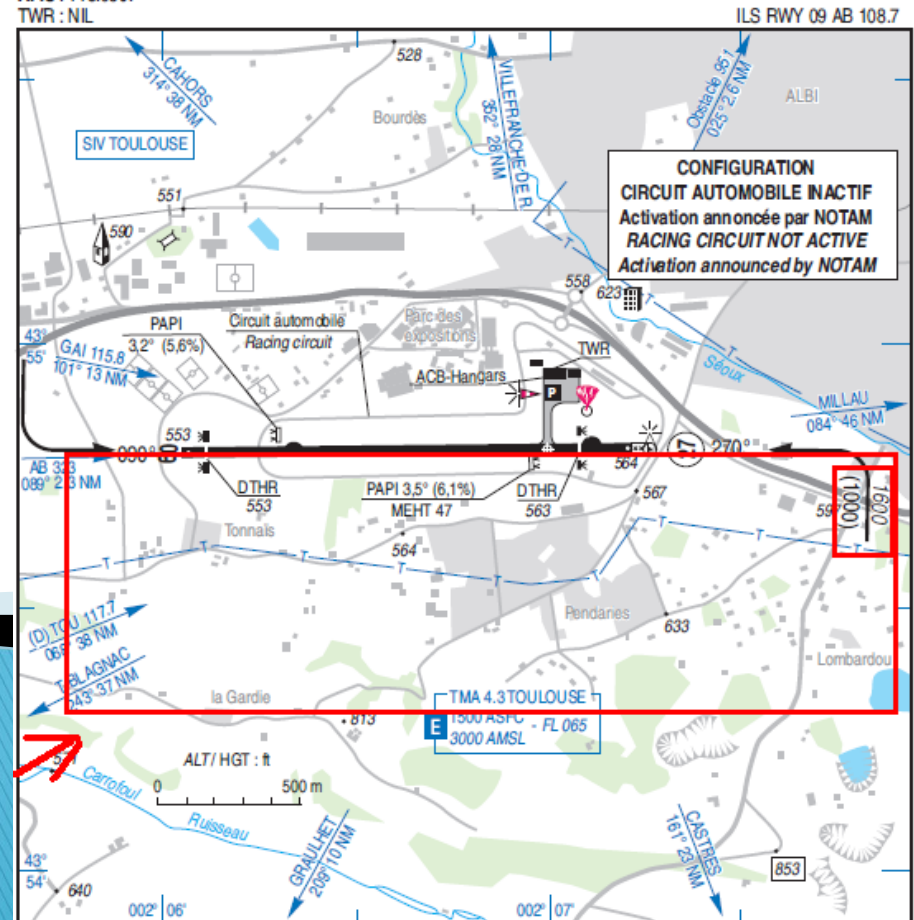
ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
26 JUN 14

ALBI LE SEQUESTRE
AD2 LFCI ATT 01

				ALT AD : 565 (21 hPa) LAT : 43 54 48 N LONG : 002 07 00 E	LFCI VAR : 0° (10)
--	--	--	--	---	------------------------------

APP : TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (au-dessus de/above 1500 ASFC/3000 AMSL)
AFIS : 118.950.
TWR : NIL



Les briefings au départ comme à l'arrivée



Remarques pertinentes de l'Intervenant :

- « Quand on s'aligne sur une piste, il faut être armé et savoir gérer toute éventualité car le décollage est une phase de vol très dynamique pendant laquelle pleins de facteurs peuvent survenir et s'enchaîner en un minimum de temps (exemple : un oiseau percute l'hélice à 100ft-> vibrations moteur->TDP basse-hauteur...) ! » ;
- « Ne pas réciter sa leçon pour faire plaisir à l'Instructeur ! Soyez sensé et présent dans votre briefing sans dérouler une chanson car avec l'habitude, les gens entendent la musique mais n'écoutent plus trop les paroles ! » ;
- « Un briefing, ça se vit ! Observez plutôt la tendance de la manche à air dehors plutôt que vos instruments ! » ;
- « La préparation du vol ne doit pas être bâclée car moins on en découvre en l'air, mieux ça vaut ! L'erreur qui revient souvent est le tour de piste dans le mauvais secteur à destination, ou pire à contre QFU (...erreur qui peut être écartée si le Pilote analyse bien les choses dès la préparation du vol) » ;
- « Avant la mise en route, dites-vous bien que si c'est pas clair au sol, ça ne va pas s'arranger en l'air ! » ;
- « Ayez la documentation à jour et à portée de main (...pas dans la sacoche derrière), des tests ont déjà été partiellement échoués parce que le Candidat n'avait pas la dernière documentation dans son classeur personnel ! » ;
- « Le débriefing personnel **existe aussi après le vol. Revivez votre vol, analysez vos erreurs et voyez surtout ce que vous pouvez améliorer pour la prochaine fois !** » ;

*En vous remerciant de votre attention,
Thierry Pereira
FI, FE, H.O.T. ACAT*