

Publication de la Fédération suisse de vol à moteur, pour promouvoir la sécurité dans l'aviation



Photo: mad

Take-off Briefing completed?

■ *Un briefing doit être effectué avant chaque décollage. Beaucoup de pilotes ont de la peine à s'y faire, car ceci ne faisait pas encore partie de la formation de pilote il y a quelques années. La présente édition de «Safer Flying» vous éclaire sur la raison d'être du briefing.*

La majorité des pilotes sait que le décollage et l'atterrissage sont les phases les plus risquées du vol. Les statistiques des enquêteurs d'accidents d'aviation en sont la preuve irréfutable. Il est en effet très fréquent que des pilotes soient forcés d'interrompre un décollage encore sur la piste, ou plus tard dans l'air. En règle générale, ceci n'entraîne pas de plus amples problèmes. Dans certains cas, cependant, la décision d'interrompre un décollage ou, plus grave, la pour-

suite d'un décollage en cas de problème sont la cause d'un accident. D'innombrables avions ont quitté la piste de façon imprévue lors de tentatives de décollage.

Une bonne préparation a des effets préventifs

Qu'est-ce que les briefings ont à voir avec tout ça? Dans beaucoup de cas, il est constaté après l'accident qu'il y aurait eu une meilleure solution pour le problème si le pilote y avait été pré-

paré. Il existe des erreurs qui, malgré de bonnes connaissances, sont toujours répétées. Par exemple un problème de moteur après le décollage: si le pilote fait demi-tour, ceci se termine le plus souvent en accident. C'est exactement cette situation qui est traitée dans un take-off briefing. Pour retourner sur la piste sans moteur après un décollage, la plupart des monomoteurs requièrent quelque 1000 pieds d'altitude. Les tentatives de demi-tour sans l'altitude requise

ont le plus souvent des conséquences fatales. Malgré cela, il ne fait aucun sens de parler de 1000 pieds dans chaque briefing. Lorsqu'un tour de piste n'est situé qu'à 800 pieds au-dessus de l'aérodrome, les 1000 pieds ne sont jamais atteints. La réponse à la question de savoir, pourquoi un take-off briefing, respectivement un departure briefing est nécessaire, est simple: un problème lors du décollage ne doit pas pouvoir se transformer en accident.

Points du T/O briefing

La forme d'un take-off briefing n'est pas prescrite. Une structure claire permet toutefois d'aborder les points

Raisons d'une interruption de décollage

Avant l'envol, le décollage doit être interrompu en principe dans toute situation anormale. C'est le cas notamment lorsque:

- le régime du moteur n'est pas atteint
- l'indicateur de vitesse ne montre pas de réaction
- l'on entend des bruits inhabituels
- de la fumée, une odeur se dégage

Après le décollage, seule la panne de moteur constitue une cause d'atterrissage forcé. En présence d'autres problèmes, le vol est poursuivi et terminé le plus vite possible avec un atterrissage normal.

essentiels de façon systématique. Il comprend:

- les conditions actuelles sur l'aérodrome de départ;
- la route de décollage prévue;
- les vitesses déterminantes;
- une réflexion sur la possibilité d'une interruption du décollage avant l'envol;
- une planification de la procédure en cas de panne de réacteur après le décollage.

L'ordre des différents points peut varier.

Les dangers de l'habitude

Le même avion, toujours la même check-list, un décollage routinier: ceci comporte le danger de considérer le décollage comme une évidence et de ne pas se poser de questions sur les éventuelles conséquences d'une situation difficile. Plus d'un pilote a payé cette attitude par de graves blessures ou de sa vie. ■



Photo: mäd

SAFETY TIP

Éléments importants du briefing

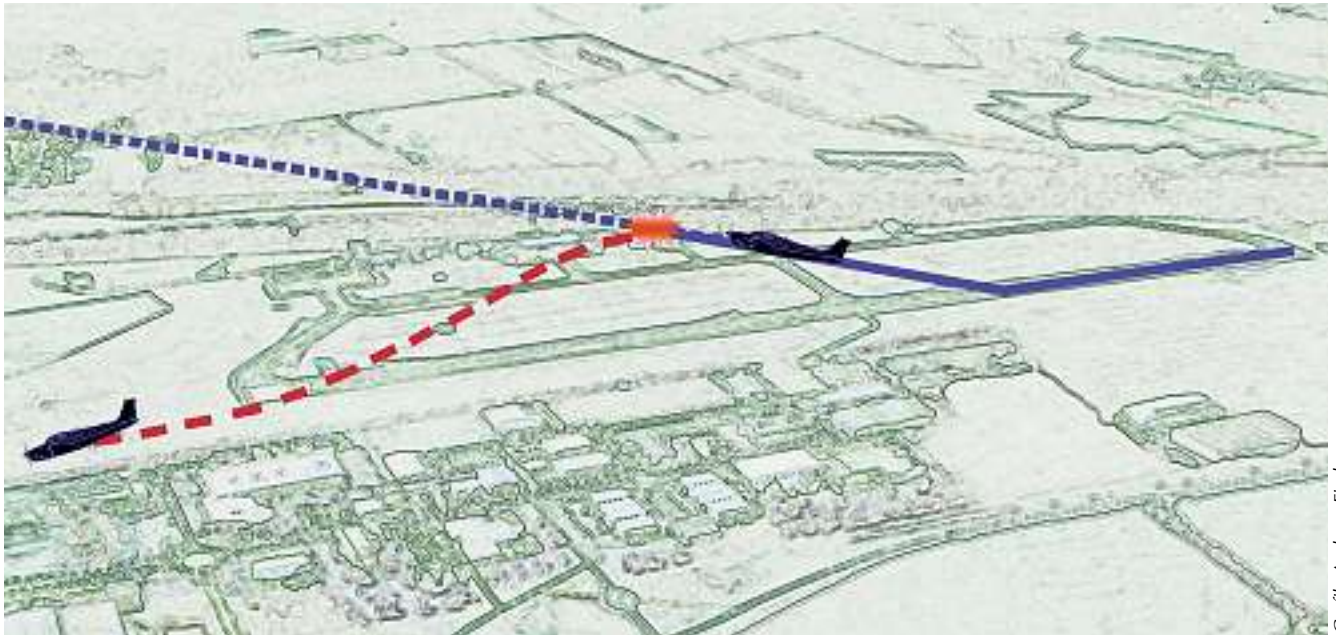
- Les briefings doivent être simples et faciles à comprendre.
- Un briefing ne peut jamais être considéré comme du travail supplémentaire ou comme une tracasserie.
- Il doit être rédigé dans une langue courante pour tous les membres de l'équipage.
- Chaque briefing doit être adapté aux conditions actuelles.
- Ne jamais traiter un briefing comme une formalité apprise par cœur.
- Réfléchissez où vous atterririez, dans la pire des hypothèses, en cas de panne de moteur. Le briefing doit être adapté à cette situation.

Un atterrissage forcé après le décollage avec une issue favorable. Lors du take-off briefing, une telle situation est examinée avec soin.



winterthur

réinventons / la protection financière



Grafik: Andreas Fischer

Savoir que faire lorsque...

■ *Etre au clair sur son intention exacte et connaître les procédés peut sauver la vie en cas d'urgence. Les briefings jouent un rôle important pour la sécurité.*

Les points suivants nous rappellent pourquoi nous faisons un take-off briefing ou un departure briefing avant chaque décollage:

1. Déjà avant de monter dans l'avion, nous avons des intentions déterminées pour le décollage et l'envol. Quelques paramètres sont connus, d'autres ne se révèlent peut-

être que plus tard, par exemple après avoir écouté l'ATIS. C'est pourquoi le briefing n'a lieu en règle générale qu'une fois dans l'avion, de préférence juste avant le décollage. Il doit bien entendu prendre en considération les conditions locales. Le briefing doit être effectué devant la piste ou éventuellement encore sur la place de par-

king. Ainsi, aucun autre avion n'est gêné dans son opération.

2. Lors du briefing, nous vérifions encore une fois nos intentions, notamment en discutant à fond notre comportement en cas de situation anormale, selon la devise suivante: «Ce que je dis à haute voix, je l'entends, et cela reste plus longtemps dans ma mémoire.» En effet, en cas de panne de moteur après le décollage, il ne reste pas de temps pour réfléchir à des mesures possibles.

3. Informations réciproques lorsque plusieurs membres de l'équipage se trouvent dans le cockpit.

Vous devriez vous renseigner auprès de votre instructeur de pilotage lors de votre prochain vol de contrôle sur le sens, les raisons et les procédures des situations difficiles. ■

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



PSA
PILOT SCHOOL
ASSOCIATION

Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 044 954 12 53
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18

■ Le take-off briefing en deux mots

Point briefing	Sujet	Exemple (Zurich-Kloten)
Routing/Altitudes	Piste en usage, situation	– Departure on RWY 28
	Direction et force du vent	– Headwind, 10 kts
	Description de la route de décollage et des altitudes de vol	– Proceed via Whiskey, initial climb to 3000 ft
	Mention de restrictions	– Whiskey 2 max. 3000 ft – Whiskey 1 max. 3500 ft
	Indication de la procédure de décollage, par ex. décollage normal ou court	– Normal Take-off procedure
Speeds	Indication des vitesses pour le décollage et le vol ascendant	– V Rotate 55 kts – Vx 65 kts – Vy 75 kts
Abnormal Situations	Description des procédures en cas de situation anormale	– Any malfunction during groundroll: power idle and stop – Engine failure during Take-off: nose down, V Best Glide 73 kts – After lift off: Land straight ahead or not more than 30° left or right – No return to the field before reaching 2400 ft (1000 ft GND)



Bild: Willi Dysli

Un take-off briefing peu avant le décollage donne de la sécurité dans le traitement des situations difficiles.

SAFER FLYING est un service offert par la FSVM à ses membres pour la promotion de la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué les 14 premiers numéros de *SAFER FLYING*? Ou souhaitez-vous, en tant qu'école d'aviation ou aéroport concerné(e) par la sécurité, offrir *SAFER FLYING* à vos élèves ou pilotes et ainsi contribuer à la sécurité aérienne? Alors commandez d'autres exemplaires à 1 franc pour les membres ou 2 francs pour les non-membres auprès du secrétariat de l'AéroClub de Suisse, tél. 041 375 01 01. *SAFER FLYING* est également en vente sous forme de fichier pdf sur la homepage www.mfvs.ch.

■ IMPRESSUM

Editeur

Fédération suisse de vol à moteur
Secrétariat AéCS
Lidostrasse 5
6006 Luzern
Tél. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch
Président
Peter Wey

Tirage

10 000 Exemplare
Concept, mise en pages
Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
www.swissaviation.ch
Auteur de la présente édition
Andreas Fischer

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch
Parution
1 à 3 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM
Prochain numéro
Hiver 2008/2009

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg
Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
www.swissaviation.ch / verlag@swissaviation.ch