

LES BRIEFINGS DU PILOTE

<p>Briefing roulage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Point à atteindre - Itinéraire 	<ul style="list-style-type: none"> • Après réception de la clairance de roulage. • Très important sur un terrain que l'on ne connaît pas. • Ex : " Je roule pour le point d'attente 11 D en passant par E et D Nord".
<p>Briefing avant le décollage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je décolle en 29G/29D/11D.... • Je m'arrête avant la ligne d'arrêt • Je dois avoir décollé avant : 	<ul style="list-style-type: none"> • "Il vaut mieux s'arrêter 10m avant la ligne d'arrêt que 20 cm après" pour éviter l'incursion de piste. • Sur les autres terrains, il est donc indispensable de déterminer sur la carte VAC l'emplacement de la ligne d'arrêt • Déterminer sur la carte VAC le repère avant lequel je dois avoir décollé. • Mais attention à ne pas "forcer" le décollage pour éviter le vol en second régime.
<p>Panne avant la rotation à 90km/h :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je réduits tout • Je freine avec précaution • Je sors de la piste par la G/la D • Je préviens la tour. (Ou message en A/A). 	<p>Interruption décollage impérative si :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puissance inférieure à 4900 tr/mn • Badin non actif, • Une alarme s'est allumée (ex. alarme rouge de la génératrice)
<p>Panne mineure après la rotation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Circuit adapté • Je rejoins la vent arrière par un virage par la Droite/Gauche • Je préviens la tour (ou message en A/A). 	<ul style="list-style-type: none"> • Circuit adapté, notamment en fonction de l'urgence de la situation provoquée par la panne. <ul style="list-style-type: none"> – Dans la plupart des cas un circuit normal éventuellement adapté suffit. – L'important est de continuer à piloter l'appareil. • Cela dépend du tour de piste tel qu'il est indiqué sur la carte VAC. • Il est conseillé d'indiquer de la main le sens du virage.
<p>Panne majeure après le décollage :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je rends la main, • Je me pose dans un secteur de 30° de part et d'autre de l'axe de l'appareil. 	<p>La panne majeure c'est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'arrêt du moteur; • La perte de puissance ne permettant pas de conserver un taux de montée positif; • Le feu.
<p>Après le décollage : trajectoire-Altitude</p>	<p>Ex : sortie vers le Nord- altitude max 1500 ft (donc 1400 ft)</p>
<p>Menace du jour</p>	<p>Ex : "Je dois être impérativement être arrivé à destination avant telle heure."</p> <p>"Le vent de travers risque de rendre l'atterrissage un peu pointu, surtout s'il se renforce."</p> <p>"Mon passager a peur de l'avion."</p> <p>"Terrain glissant donc freinage délicat."</p> <p>"Risque aviaire."</p> <p>Présence d'une grue en cas de basse hauteur nécessaire.</p> <p>Etc.</p>

Quelques exemples, non exhaustifs de pannes	
Pannes" avant décollage.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Puissance moteur insuffisante</i> • <i>Badin non actif</i> • <i>Alarme visuelle</i> • <i>Feu ou odeur de brûlé.</i> • <i>Eclatement de pneu</i> • <i>Bruit anormal au roulage</i> • <i>Ouverture intempestive de la verrière</i>
Pannes mineures après décollage.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Alarme visuelle déclenchée après le décollage</i> • <i>Anomalie moteur mais permettant de conserver un taux de montée positif.</i> • <i>Vibrations</i> • <i>Collision avec un oiseau</i> • <i>Verrière non verrouillée</i>
Panne majeure après le décollage.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Arrêt moteur</i> • <i>Perte de puissance ne permettant pas de conserver un taux de montée positif</i> • <i>Feu</i>

En cas de problème respectez la règle :

- 1) Piloter**
- 2) Communiquer**

Et non l'inverse.