

Le **briefing d'approche** ([approach briefing](#)) se fait en fin de vol bien avant de commencer à descendre en fin de navigation. Il se dit en langage naturel [ou en anglais](#).

Il consiste à réviser à haute voix les points essentiels de la procédure d'approche.

1. Planification de la descente: Point de descente [Descent planning: TOD \(Top Of Descent\)](#)
2. Procédure d'approche [Approach procedure](#):
 - a) Piste en service (ou procédures pour les différentes pistes si la piste en service n'est pas encore connue) [Landing runway \(or procedure for all the RWY's if active RWY is not yet known\)](#)
 - b) Navigation latérale et verticale (secteur/route d'arrivée, points d'entrée/de report avec altitude prévue à ces points, restrictions d'altitude (min./max), altitude du circuit, pente d'approche finale, point de descente dans le circuit)
[Lateral and vertical navigation \(arrival sector/route, entry/reporting points, altitude limitations, planned altitude, circuit altitude, final approach slope, descent point from circuit altitude\)](#)
 - c) Caractéristiques de la piste (altitude, longueur, largeur, point de toucher, pente de la piste,...)
[Runway characteristics \(altitude, dimensions, T/D point, runway slope, ...\)](#)
 - d) Changements de configuration / à quelle position ? / vitesses d'approche (pour vent arrière, base et finale)
[Configuration changes / Where? / Approach speeds](#)
3. Opérations au sol: évacuation de la piste, taxiway, position de parking
[Ground operations: vacating the runway, taxiways, parking...](#)
4. Procédure de remise de gaz, aérodrome de dégagement [Go-around procedure, alternate](#)
5. Autres point importants (p.e. conditions météo particulières, conditions de piste particulières, environnement inhabituel,...) [Other relevant points \(e.g. particular weather conditions or runway conditions, special environment, ...\)](#)

Résumé:

1. TOD
2. Procédure d'approche
 - a) Piste en service
 - b) Plan de navigation
 - c) Caractéristiques de la piste
 - d) Vitesses (et configuration)
3. Opérations au sol
4. Remise de gaz et dégagement
5. Autres points

Briefing d'approche GVMP

V1.1

Exemple: approche LSGC (Les Eplatures), via V, wind 220/16, OAT 30°C

1. Altitude actuelle: 6500 ft, point de descente: Neuchâtel
2. Procédure:
 - a) Piste 24 en service
 - b) Entrée par V qui est un point de compte rendu obligatoire, alt. min. 5000 ft, alt. planifiée 5000 ft, circuit à 4200 ft, je prévois une approche directe de V, plan final 3.8°, APAPI sur le côté gauche.
 - c) Altitude de la piste 3300ft, longueur 1000 m, largeur 27m, plus large que Bressaucourt => attention à ne pas faire l'arrondi trop haut, plate à la zone de toucher, monte sur le dernier 1/3, dévert sur la gauche.
 - d) Configurations et vitesses d'approche
 - À V: Flaps 10, 90 mph
 - Début de base: Flaps 20, 80 mph
 - Finale: Flaps 40, 65 mph + 8 mph (correction due au vent)= 73 mph
3. Sortie de piste à gauche, TWY D, j'anticipe le parking bleu
4. En cas de remise de gaz, plein gaz, attitude de montée, rentrée des volets, montée droit devant jusqu'à la fin de la piste, puis cap 185° pour rejoindre le vent arrière à 4200 ft, l'aérodrome de dégagement est Neuchâtel.
5. Vent modéré, turbulences possible en finale, haute altitude-densité => performances de montée réduites en cas de remise de gaz

1. Actual Altitude: 6500 ft, TOD: Neuchâtel

2. Procedure:

- a) RWY 24 in use,
- b) Entry via V which is reporting point, min alt. 5000 ft, planned alt. 5000 ft, circuit altitude 4200 ft, I expect a direct approach from V, final slope 3.8°, APAPI left of RWY,
- c) RWY altitude 3300ft, length more than 1000 m, width 27m, wider than Bressaucourt, => don't flare too high, flat at the touchdown, upslope at the last 1/3 of RWY
- d) Approach configurations/speeds:
 - At V: Flaps 10°, 90 mph
 - Beginning of base: Flaps 20°, 80 mph
 - Turning final: Flaps 40°, 65 mph + 8 mph (wind correction)= 73 mph
3. Vacate to the left, TWY D, expect parking blue
4. In case of G/A, full power, nose up to climb attitude, retract flaps, climb straight ahead to the end of the RWY, then heading 185° to join the downwind, climb to 4200 ft, alternate is Neuchâtel.
5. Moderate wind, possible turbulence in final, high density altitude => reduced climb performance for the G/A