



Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Sécurité des vols :

Un petit quiz !

Thèmes abordés :

- la réglementation :
 - arrêté du 12 juillet 2019 : utilisation des aérodromes
 - Part-NCO : utilisation des aéronefs
 - SERA : règles de l'air
 - les licences
- le pilotage
- bonnes pratiques

Attention ! Pour certaines questions il y a plusieurs bonnes réponses.

Question n°1 :

Sauf indication contraire sur la carte VAC, le circuit d'aérodrome se fait :

- a) à 1000 ft QNH par virages à gauche
- b) à 1000 ft QFE par virages à gauche
- c) à 1000 ft QNH par virages à droite
- d) à 1000 ft QFE par virages à droite

Question n°2 :

Un circuit basse hauteur :

- a) est interdit sur un terrain contrôlé
- b) se fait au minimum à 500 ft sol
- c) se fait uniquement en instruction
- d) se fait sous réserve de ne pas gêner les autres appareils

Question n°3 :

Je peux dépasser un appareil dans le circuit de piste :

- a) uniquement avec l'accord du contrôleur ou de l'agent AFIS
- b) uniquement par la droite
- c) uniquement à l'intérieur du circuit de l'autre appareil
- d) sous réserve de ne pas gêner l'autre appareil

Question n°4 :

Je peux effectuer un exercice de panne : encadrement, PTL, PTU, PTS, au décollage...

- a) je suis alors prioritaire sur les autres appareils
- b) uniquement avec un instructeur
- c) uniquement si je suis seul dans le circuit
- d) sous réserve de ne pas gêner les autres appareils

Question n°5 :

Je suis en courte finale et j'effectue une remise de gaz.
Je peux quitter l'axe de piste :

- a) dès que j'ai une trajectoire ascendante,
- b) uniquement après avoir dépassé le seuil de piste opposé
- c) uniquement après avoir dépassé l'altitude du circuit de piste
- d) sous réserve d'évoluer afin de ne pas gêner les autres appareils

Question n°6 :

Je dois manœuvrer mon aéronef de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage :

- a) vrai, pour la turbulence des autres appareils, comme pour la turbulence de mon appareil envers les autres
- b) uniquement pour la turbulence de mon appareil envers les autres
- c) uniquement pour éviter la turbulence des autres appareils
- d) faux, c'est au contrôleur d'assurer ma séparation

Question n°7 :

Je ne peux pas décoller ou atterrir sur une piste qui est occupée par un autre appareil :

- a) vrai
- b) sauf clairance contraire du contrôle
- c) sauf si l'AFIS ne me l'interdit pas
- d) sauf entente préalable avec l'autre commandant de bord

Question n°8 :

La radio est :

- a) obligatoire sur les terrains contrôlés et les terrains AFIS
- b) obligatoire sur les terrains AFIS, uniquement pendant les horaires d'ouverture du service
- c) obligatoire sur les terrains en auto-information avec une fréquence autre que 123,500 MHz
- d) obligatoire sur les terrains avec une activité IFR

Question n°9 :

A l'arrivée sur un terrain contrôlé, j'intègre le circuit :

- a) par le début de la vent arrière
- b) sans faire la verticale du terrain
- c) conformément aux autorisations et instructions du contrôle
- d) selon la trajectoire la plus courte pour l'atterrissage, afin de fluidifier le trafic

Question n°10 :

A l'arrivée sur un terrain AFIS, j'intègre le circuit :

- a) toujours par le début de la vent arrière
- b) toujours sans faire la verticale du terrain
- c) directement en base ou en finale si l'AFIS m'y autorise
- d) directement en base ou en finale s'il n'y a pas d'autre appareil dans le circuit

Question n°11 :

A l'arrivée sur un terrain en auto-information, j'intègre le circuit en début de vent arrière en laissant la priorité aux aéronefs déjà dans le circuit :

- a) après avoir effectué une verticale à 500 ft au-dessus du plus haut des circuits
- b) après avoir effectué une verticale au-dessus du plus haut des circuits
- c) directement, si j'ai connaissance de la piste en service par les messages transmis par les autres appareils
- d) directement, si j'ai déjà connaissance du vent et des consignes particulières de l'aire à signaux

Question n°12 :

Je suis sur un aérodrome avec de l'activité IFR :

- a) l'IFR est toujours prioritaire, quelque soit l'aérodrome
- b) sur un terrain AFIS, l'IFR n'est prioritaire que lors d'une approche directe sur la piste en service
- c) l'IFR est prioritaire lorsqu'il est à l'arrivée sur un terrain en auto-information et qu'il évolue plus bas que le circuit de piste
- d) l'IFR est prioritaire au départ d'un terrain en auto-information

Question n°13 :

Le pilote doit gérer son carburant en vol de façon :

- a) à toujours avoir un terrain accessible
- b) à toujours avoir un terrain accessible en gardant la réserve finale
- c) à toujours avoir un terrain accessible où il puisse ravitailler
- d) à toujours avoir un terrain accessible avec de quoi rouler jusqu'au parking après l'atterrissage

Question n°14 :

Le carburant emmené doit permettre de voler jusqu'à destination et d'avoir :

- 1) une réserve de 30 minutes de vol
- 2) une réserve de 45 minutes de vol
- 3) une réserve de carburant pour parer à toute éventualité
- 4) une réserve de 30 minutes de vol au toucher des roues à destination

- a) 1+3
- b) 2+3
- c) 1+3+4
- d) 2+4

Question n°15 :

Prendre connaissance de la météo avant de partir :

- a) est obligatoire pour tout vol
- b) est obligatoire pour les vols IFR uniquement
- c) n'est pas obligatoire pour les vols locaux en VFR
- d) ne sert à rien !

Question n°16 :

J'ai une licence PPL ou LAPL. Pour pouvoir emmener des passagers, je dois :

- a) avoir effectué au moins 3 atterrissages et 3 décollages aux commandes du même appareil dans les trois derniers mois
- b) avoir effectué au moins 1 atterrissage et 1 décollage aux commandes du même appareil dans les trois derniers mois, si j'ai par ailleurs fait de l'ULM multi-axes
- c) avoir effectué au moins 3 atterrissages et 3 décollages aux commandes d'un appareil de même classe dans les trois derniers mois
- d) avoir effectué au moins 1 atterrissage et 1 décollage aux commandes d'un appareil de même classe dans les trois derniers mois, si j'ai par ailleurs fait de l'ULM multi-axes

Question n°17 :

Le pilote doit toujours piloter son aéronef :

- a) en respectant les limites de masse et de centrage
- b) en respectant les performances inscrites dans le manuel de vol
- c) de façon à ne faire courir aucun danger aux occupants et aux personnes au sol
- d) selon les recommandations des pilotes plus expérimentés que lui

Question n°18 :

Les gilets de sauvetage sont obligatoires dans un appareil monomoteur quand :

- a) il vole en dessous de la distance de plané par rapport à la terre ferme
- b) il utilise un aérodrome maritime (où les trajectoires de décollage ou d'atterrissage sont au dessus de l'eau)
- c) il est à plus de trente minutes de vol de la terre ferme
- d) il utilise un aérodrome maritime qui ne dispose pas de service de secours

Question n°19 :

Les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, villes ou agglomérations et rassemblement de personnes en plein air :

- a) sauf à une hauteur suffisante pour permettre d'atterrir sans mettre en danger les personnes ou les biens à la surface
- b) sauf en vol de nuit
- c) sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage
- d) sauf en réduisant la puissance pour limiter les nuisances sonores

Question n°20 :

Priorités de passage. Parmi les affirmations suivantes, lesquelles sont vraies ?

- a) les planeurs cèdent le passage aux ballons et aux dirigeables
- b) l'aéronef qui cède le passage conserve son cap et sa vitesse
- c) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage à tous les autres aéronefs
- d) un aéronef cède le passage à un aéronef qui arrive sur sa droite

Question n°21 :

En espace aérien non-contrôlé et en-dessous du plus haut des deux (3000 ft/mer et 1000 ft/sol), les conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sont :

- a) Visibilité 5 km, hors des nuages
- b) Visibilité 5 km, à 1500 m latéralement et 300 m verticalement des nuages
- c) Visibilité 1,5 km, à 1500 m latéralement et 300 m verticalement des nuages
- d) Visibilité 1,5 km, hors des nuages et en vue de la surface

Question n°22 :

Le VFR spécial :

- a) permet de voler dans une TMA sans les conditions VMC
- b) est soumis à autorisation préalable du contrôle
- c) ne peut se faire que sur des itinéraires pré-déterminés
- d) nécessite une qualification « VFR spécial » pour le pilote

Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Question n°23 :

Le contact radio est obligatoire :

- a) dans tout l'espace aérien contrôlé A, B, C, D, E
- b) dans les espaces aériens de classe B, C et D
- c) dans les RMZ
- d) en circulation d'aérodrome d'un terrain contrôlé ou AFIS

Question n°24 :

L'utilisation du transpondeur est obligatoire :

- a) dès lors que l'appareil en est équipé
- b) uniquement dans les espaces aériens contrôlés
- c) dans les TMZ
- d) en circulation d'aérodrome d'un terrain contrôlé ou AFIS

Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Question n°25 :

La validité de ma licence PPL est :

- a) de deux ans
- b) de cinq ans
- c) la même que celle de ma qualification SEP
- d) la première arrivant à échéance entre celle de ma qualification SEP et celle de ma visite médicale.

Question n°26 :

Le pilotage d'un appareil correspond à la mise en œuvre d'actions réfléchies, souples, dosées et coordonnées sur les commandes. Il existe pourtant des cas où les actions doivent être franches et immédiates :

- a) la sortie d'un décrochage
- b) la sortie d'un virage engagé
- c) la panne au décollage
- d) la remise de gaz

Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Question n°27 :

Le décrochage se produit toujours :

- a) à la même vitesse
- b) à la même incidence
- c) à la même assiette
- d) à la même inclinaison

Question n°28 :

Vu de la place pilote, l'hélice de mon appareil tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (anti-horaire). Lorsque je mets plein gaz :

- a) mon avion cabre et part à droite
- b) mon avion cabre et part à gauche
- c) mon avion pique et part à droite
- d) mon avion pique et part à gauche

Question n°29 :

L'ordre des actions dans une remise de gaz est le suivant :

- a) assiette à cabrer, plein gaz, rentrée des volets
- b) plein gaz, rentrée des volets, assiette à cabrer
- c) rentrée des volets, plein gaz, assiette à cabrer
- d) rentrée des volets, assiette à cabrer, plein gaz

Question n°30 :

Je décolle d'une piste courte, avec des obstacles en montée initiale :

- a) je décolle avec les pleins volets, pour pouvoir déjauger l'appareil le plus tôt possible
- b) je décolle sans volet, afin d'avoir le meilleur taux de montée possible
- c) je décolle comme à l'habitude et laisse accélérer l'appareil pour prendre la vitesse de montée à pente maximale
- d) je décolle comme à l'habitude et laisse accélérer l'appareil pour prendre la vitesse de montée à vario maximal

Question n°31 :

L'effet de sol :

- a) augmente ma distance d'atterrissage et diminue ma distance de décollage
- b) augmente ma distance de décollage et diminue ma distance d'atterrissage
- c) augmente ma distance de décollage et ma distance d'atterrissage
- d) diminue ma distance de décollage et ma distance d'atterrissage

Question n°32 :

Les performances (décollage et atterrissage) de mon appareil augmentent :

- a) quand l'altitude augmente
- b) quand la température augmente
- c) quand la masse de l'appareil augmente
- d) quand le vent de face augmente

Question n°33 :

Au parking, avant de débiter le roulage, je teste ma radio :

- a) lorsque j'appuie sur l'alternat, TX apparaît sur la radio
- b) lorsque j'appuie sur l'alternat, RX apparaît sur la radio
- c) lorsque j'enlève le squelsh, RX apparaît sur la radio et je règle le volume
- d) lorsque j'enlève le squelsh, TX apparaît sur la radio et je règle le volume

Question n°34 :

En vol, un appareil militaire se place devant moi, bat des ailes et effectue un lent changement de cap :

- a) je bats des ailes à mon tour pour lui rendre son bonjour
- b) je bats des ailes à mon tour et le suis
- c) j'essaie d'entrer en contact avec lui sur la fréquence 121,5 MHz
- d) je signale l'interception à l'organisme avec lequel je suis en contact radio et affiche 7700 au transpondeur

Question n°35 :

Dans une situation d'urgence, j'affiche 7700 au transpondeur et je fais mon message en priorité :

- a) sur la fréquence de l'organisme avec lequel je suis en contact
- b) sur la fréquence du SIV le plus proche
- c) sur la fréquence 121,5 MHz
- d) sur la fréquence du terrain contrôlé le plus proche

Question n°36 :

Le SIV me signale un trafic « même altitude, sens opposé », puis informe le trafic de ma présence :

- a) ayant été appelé le premier, c'est à l'autre appareil de manoeuvrer pour m'éviter
- b) ayant été appelé le premier, c'est à moi de manoeuvrer pour éviter l'autre
- c) j'ouvre l'oeil et attends de le voir pour manoeuvrer
- d) j'informe le SIV que je change d'altitude ou de cap

Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

Question n°37 :

J'arrive en finale et le vent est fort.

- a) je majore ma vitesse pour anticiper le gradient de vent
- b) j'approche avec un seul cran de volet afin de faciliter l'arrondi
- c) je prends un plan plus fort pour anticiper le gradient de vent
- d) je majore ma vitesse pour limiter les risques de décrochage

Question n°38 :

Nous sommes en juillet et j'ai décidé d'aller à Quiberon pour la journée. Surprise en arrivant à l'aérodrome, brouillard. En milieu de matinée, celui-ci a laissé place à des petits cumulus qui commencent à se développer, avec un plafond assez bas.

- a) je décide de profiter des trous pour passer par dessus la couche de cumulus
- b) j'attends encore un peu que le plafond se lève et partirai en volant sous la couche
- c) je me renseigne sur les horaires de train
- d) je regarde les dernières photos satellite/radar pour voir l'évolution de la couche nuageuse

Question n°39 :

Je ne me souviens plus de la vitesse de mon avion en finale. Sauf indication contraire du manuel de vol, elle sera égale à :

- a) 1,1 fois la vitesse de décrochage dans la configuration correspondante
- b) 1,2 fois la vitesse de décrochage dans la configuration correspondante
- c) 1,3 fois la vitesse de décrochage dans la configuration correspondante
- d) 1,45 fois la vitesse de décrochage dans la configuration correspondante

Question n°40 :

Au départ l'horamètre de l'appareil indique 245 h 26. Au retour, il indique 247 h 18.
Sur le carnet de route, les heures totales de l'appareil au départ étaient 3245 h 56 ;
La durée de mon vol et le total des heures de la machine au retour sont
respectivement :

- a) 1 h 44 et 3247 h 00
- b) 1 h 52 et 3247 h 48
- c) 1 h 52 et 3247 h 08
- d) 0 h 52 et 3246 h 48

Question n°41 :

Les bonnes pratiques à retenir sont :

- a) je démarre dos au hangar au cas où les freins lâcheraient après la mise en route
- b) lorsque je dois déplacer l'appareil au sol, je pousse sur le cône d'hélice ou les ailes
- c) avant de toucher à l'hélice d'un appareil, je vérifie que les magnétos sont coupées
- d) quand l'appareil est sur le parking, je laisse la fourche sur le train avant afin de pouvoir le déplacer rapidement en cas de besoin
- e) j'effectue toujours la purge des réservoirs en dehors des hangars, au cas où celle-ci resterait bloquée afin d'éviter l'écoulement du carburant dans le hangar

Question n°42 :

Mon appareil est équipé d'un parachute de secours. Je le déclenche en cas de :

- a) panne moteur
- b) perte de connaissance du pilote
- c) défaillance de la structure de mon appareil
- d) atterrissage d'urgence en terrain inhospitalier

Question n°43 :

J'arrive sur un terrain en auto-information au moment où le largueur para annonce la descente de plusieurs voiles :

- a) je fais une verticale pour visualiser la manche à air,
- b) je demande au largueur la piste en service et rejoins le début de vent arrière
- c) je compte les voiles et ne fais ma verticale qu'après les avoir toutes localisées
- d) je demande au starter para de me prévenir quand toutes les voiles seront posées, et alors je rejoins la verticale

Question n°44 :

Je suis témoin d'un accident aérien, j'appelle en priorité :

- a) les pompiers au 18
- b) la gendarmerie ou la police
- c) le BEA
- d) le 191, numéro des urgences aéronautiques



Soirée sécurité des vols du 10 novembre 2023

C'est fini ! Ouf !