

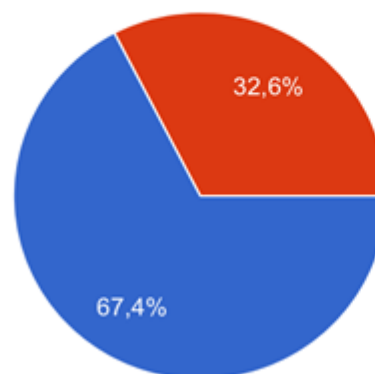
QCM

Cotisation CAPAM 2021 à jour ? *

- ☐ OUI
- ☐ NON

Cotisation CAPAM 2021 à jour ?

92 réponses



● OUI
● NON

QCM

Cotisation FFA 2021 à jour ? *

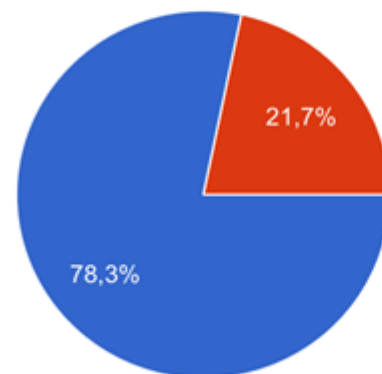
Lister le document à mettre à jour avec les éléments causant problème

☐ OUI

☐ NON

Cotisation FFA 2021 à jour ?

92 réponses



● OUI
● NON

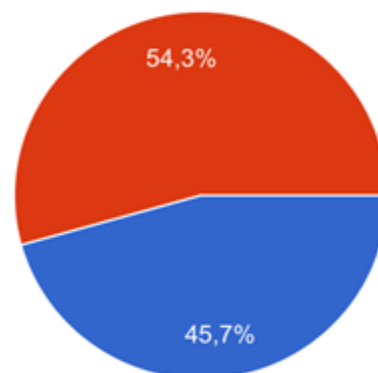
QCM

Avez-vous une prorogation à prévoir dans l'année ? *

- ☐ OUI
- ☐ NON

Avez-vous une prorogation à prévoir dans l'année ?

92 réponses



☐ OUI

☐ NON

QCM

Avez-vous des retours particuliers concernant votre auto-évaluation sur 2020 ?

Réponse longue

Non

Non :)

non

difficulté de connexion avec l'instructeur avec zoom (je ne maîtrise pas bien ces "outils")

RAS

Ras

NON

Non

neant

Lâcher et ppl obtenu

Travailler la précision à l'atterrissage

Non, pas de problèmes particuliers.



...

1- Qui doit faire la pré-vol quand on vole avec un copain(une) pilote ? *

- ☐ Le commandant de bord
- ☐ Je peux solliciter l'autre pilote
- ☐ On partage les taches pour ce vol
- ☐ Un des 2 pilotes mais pas de partage de taches

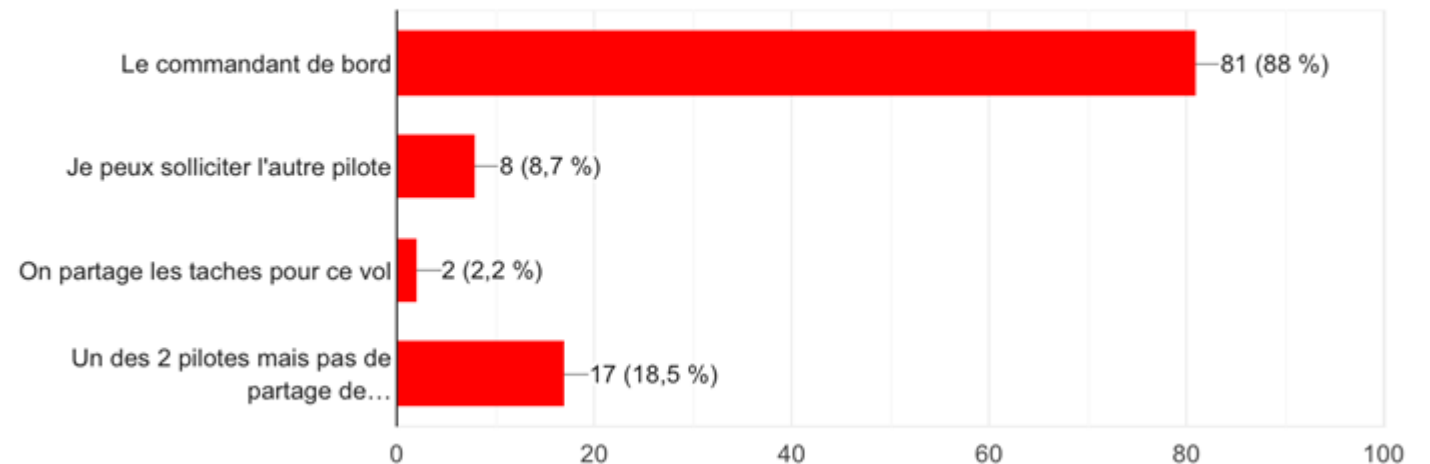
QCM

1- Qui doit faire la pré-vol quand on vole avec un copain(une) pilote ? *

- ☐ Le commandant de bord
- ☐ Je peux solliciter l'autre pilote
- ☐ On partage les taches pour ce vol
- ☐ Un des 2 pilotes mais pas de partage de taches

1- Qui doit faire la pré-vol quand on vole avec un copain(une) pilote ?

92 réponses



QCM

1- Qui doit faire la pré-vol quand on vole avec un copain(une) pilote ? *

- ☒ Le commandant de bord
- ☐ Je peux solliciter l'autre pilote
- ☐ On partage les taches pour ce vol
- ☐ Un des 2 pilotes mais pas de partage de taches

Nous ne sommes pas formés au travail en équipage qui requiert une formation spécifique pour un partage des tâches bien défini.

Sont exemptés : Les différents nettoyages,

QCM

2- Dans quel ordre dois-je faire la pré-vol ? *

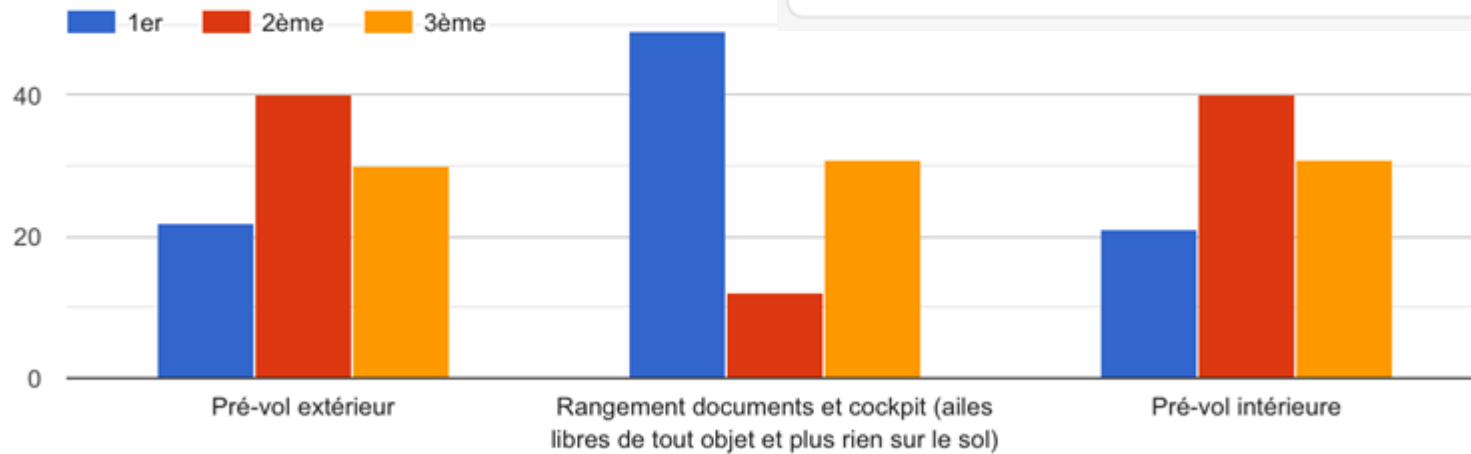
	1er	2ème	3ème
Pré-vol extérieur	☐	☐	☐
Rangement documents ...	☐	☐	☐
Pré-vol intérieure	☐	☐	☐

QCM

2- Dans quel ordre dois-je faire la pré-vol ? *

	1er	2ème	3ème
Pré-vol extérieur	☐	☐	☐
Rangement documents ...	☐	☐	☐
Pré-vol intérieure	☐	☐	☐

2- Dans quel ordre dois-je faire la pré-vol ?





QCM

2- Dans quel ordre dois-je faire la pré-vol ? *

	1er	2ème	3ème
Pré-vol extérieur	☐	☐	☒
Rangement documents ...	☒	☐	☐
Pré-vol intérieure	☐	☒	☐

L'ordre des tâches est défini dans les documents avion : Check-list et manuel de vol.

Cela fait partie de la méthodologie à appliquer.



Ref : HPLTW0257L - Perte d'un objet sur la piste

29/09/2020

J'avais posé mes bagages sur la voilure gauche du FZY le temps de monter à bord. Mon équipier avait commencé à préparer l'avion et en était à constater un manque d'huile moteur, c'est pourquoi je n'ai pas ouvert tout de suite la verrière pour poser les bagages en cabine. Je suis donc redescendu de la voilure et finalisé le tour avion. Quand celui-ci a été terminé, je suis monté définitivement à bord et rentré les bagages en cabine. Je n'ai pas vu alors la sacoche noire de l'avion qui était posée sur la zone noire antidérapante de la voilure gauche (angle mort vu du cockpit). La sacoche est tombée sur le seuil de piste 23, et a été récupérée par les pompiers et gendarmes



Traitement de l'évènement

Titre : Perte d'un objet sur la piste

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

La sacoche contenant les documents de l'avion, oubliée sur le marche-pied de l'aile gauche, est tombée probablement lors de la mise en puissance pour le décollage en piste 23. L'oubli de cette sacoche sur l'aile est consécutif à une procédure mal effectuée lors de la visite pré-vol qui a généré une erreur latente (objets posés sur le marche-pied). Cette erreur n'a pas été "récupérée" car ensuite la méthode n'a pas été suivie rigoureusement. La présence d'un deuxième pilote, quoiqu'il n'ait aucune fonction formelle, a participé à diminuer la vigilance du commandant de bord.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Le pilote à l'issue d'une évaluation va suivre un ré-entraînement théorique et pratique traitant notamment des bonnes pratiques.

Actions préventives :

Ce document sera publié et également commenté lors du briefing annuel de l'aéro-club.

Dans le cadre du TEM, l'accent sera mis sur la menace que constitue le fait de voler à plusieurs pilotes (baisse de la vigilance, décisionnel influencé, etc...).



3- Que doit comporter le briefing des passagers ? *

- ☐ L'utilisation des gilets de sauvetage si nécessaires
- ☐ La localisation et l'utilisation des sacs vomitoires
- ☐ Comment monter et descendre de l'avion, notamment ouverture des portes de l'intérieur
- ☐ Déplacement dans le hangar et circulation sur les parkings
- ☐ L'utilisation des ceintures de sécurité, des casques et micros
- ☐ Le déroulement du vol
- ☐ Participation à la sécurité du vol : voir et éviter

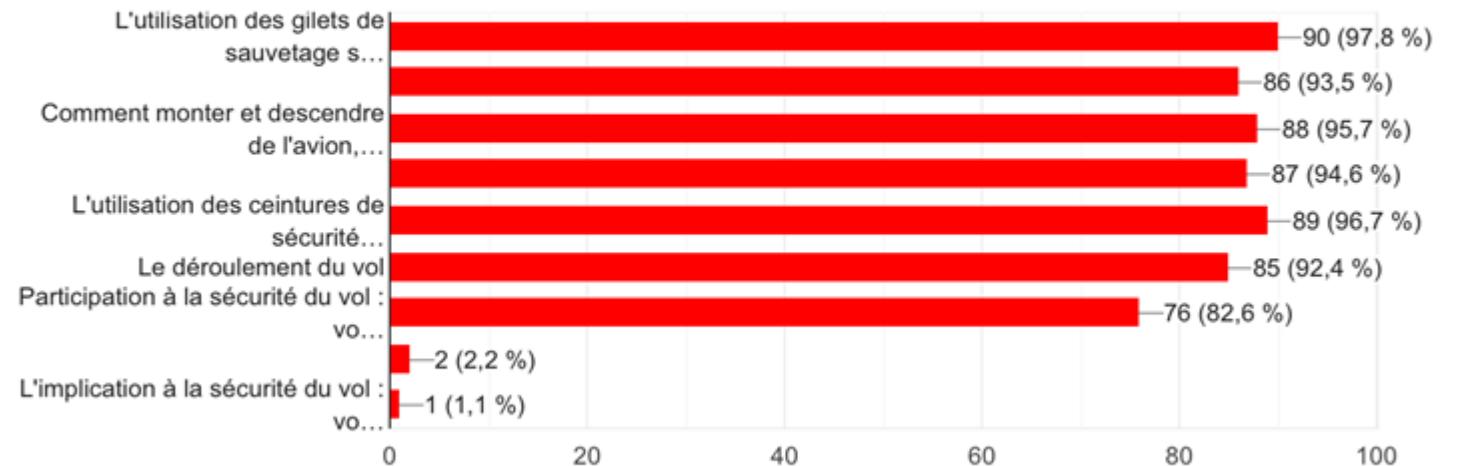
QCM

3- Que doit comporter le briefing des passagers ? *

- ☐ L'utilisation des gilets de sauvetage si nécessaires
- ☐ La localisation et l'utilisation des sacs vomitoires
- ☐ Comment monter et descendre de l'avion, notamment
- ☐ Déplacement dans le hangar et circulation sur les park
- ☐ L'utilisation des ceintures de sécurité, des casques et
- ☐ Le déroulement du vol
- ☐ Participation à la sécurité du vol : voir et éviter

3- Que doit comporter le briefing des passagers ?

92 réponses



QCM

3- Que doit comporter le briefing des passagers ? *

- ☒ L'utilisation des gilets de sauvetage si nécessaires
- ☒ La localisation et l'utilisation des sacs vomitoires
- ☒ Comment monter et descendre de l'avion, notamment ouverture des portes de l'intérieur
- ☒ Déplacement dans le hangar et circulation sur les parkings
- ☒ L'utilisation des ceintures de sécurité, des casques et micros
- ☒ Le déroulement du vol
- ☒ Participation à la sécurité du vol : voir et éviter

Le briefing est maintenant obligatoire suivant la réglementation Part-NCO.

Exemple : Un passager ne s'est pas senti bien en vol et ne savait pas où trouver les sacs vomitoires.



4- Comment avoir accès aux consignes du club ? *

- ☐ Sur les affiches dans le bureau pilote
- ☐ Sur le site internet
- ☐ Dans les malles avions
- ☐ Via les messages reçues par mail

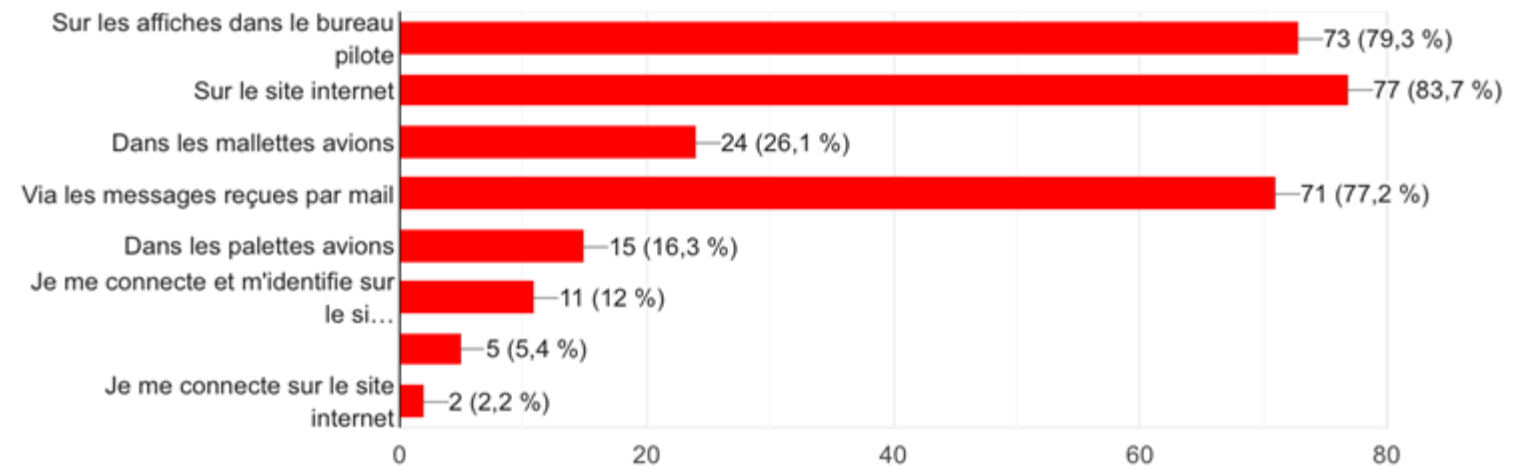
QCM

4- Comment avoir accès aux consignes du club ? *

- ☐ Sur les affiches dans le bureau pilote
- ☐ Sur le site internet
- ☐ Dans les malles avions
- ☐ Via les messages reçues par mail

4- Comment avoir accès aux consignes du club ?

92 réponses



QCM

4- Comment avoir accès aux consignes du club ? *

- ☒ Sur les affiches dans le bureau pilote
- ☒ Sur le site internet
- ☒ Dans les malles avions
- ☒ Via les messages reçues par mail

Concernant les consignes, elles peuvent se trouver à des endroits différents mais ce ne sont pas les mêmes types de consignes :

- Manuel / Règlement / documents : Site
- Procédure d'urgence : Mallettes
- Sécurité : Affiche + mail + site

Il est important d'être curieux...



HPLWX5J1VA – Utilisation réservoir

12/03/2020

Prise avion. Le pilote précédent a fait un plein partiel. Je suppose que c'est pour respecter le devis avec vol à 4. Je réceptionne l'avion avec le réservoir gauche plein et le droit à moitié vide alors que le central est au 3/4.

Lien vers le doc du le site : <https://www.capam-aero.fr/spip.php?article191>



Traitement de l'évènement

Titre : Politique Carburant

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

L'avitaillement et le vol précédent se sont déroulés sans aucune anomalie. La quantité de carburant est largement suffisante et le centrage est respecté. Le seul dysfonctionnement est la non application d'une consigne dont le but est de permettre au pilote "suivant" de connaître avec une assez bonne précision la quantité de carburant à bord et également de lui éviter des contraintes de centrage. (La consommation des réservoirs d'aile favorise le centrage arrière)

LES RECOMMANDATIONS SONT LES SUIVANTES:

- Bien faire le plein à ras bord lorsque vous le faites (ne pas se contenter du 1er déclenchement du pistolet)
- Dans tous les cas consommer le réservoir principal en premier (109L = 3h24 sur ZY et 3h18 sur GI).
- Utiliser les derniers litres d'un réservoir en croisière, mais se poser et décoller sur le réservoir ayant le plus de carburant.
- Gérer de telle façon à avoir le moins de réservoir possible avec une alarme bas niveau, voire aucune!
- Gérer son carburant en notant les temps d'utilisation pour toujours connaître son autonomie par réservoir et pouvoir éventuellement renseigner le pilote suivant.
- Gérer l'utilisation des derniers litres sur un réservoir en prenant un Top et en connaissant les limites. (Permet un cross check avec la gestion que vous n'aurez pas manquée de faire).
- Gestion des réservoirs d'ailes : 30 mn sur un réservoir et ensuite sélectionnez le réservoir opposé que vous consommez jusqu'à la fin en croisière. Cela permet d'équilibrer les poids, et, si une canalisation est bouchée d'en avoir l'information afin de prendre les bonnes décisions...
- Si tous les pilotes gèrent le carburant de façon homogène, nous aurons toujours une bonne idée de la répartition en quantité, d'autant plus utile en cas de panne de jaugeur....

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Un rappel a été fait au pilote "précédent" sur la politique du CAPAM concernant la gestion des réservoirs des DR 400. Le document présenté au BOA lui a été envoyé.

Actions préventives :

La politique du CAPAM concernant la gestion des réservoirs sera rappelée lors du BOA 2021.



5- Comment puis-je accéder aux documents de formation sur le site ? *

- ☐ Je consulte le site internet
- ☐ Il n'y a pas de documents disponibles
- ☐ Je consulte le site internet en m'identifiant
- ☐ Je les consulte sur l'ordinateur de la salle de briefing

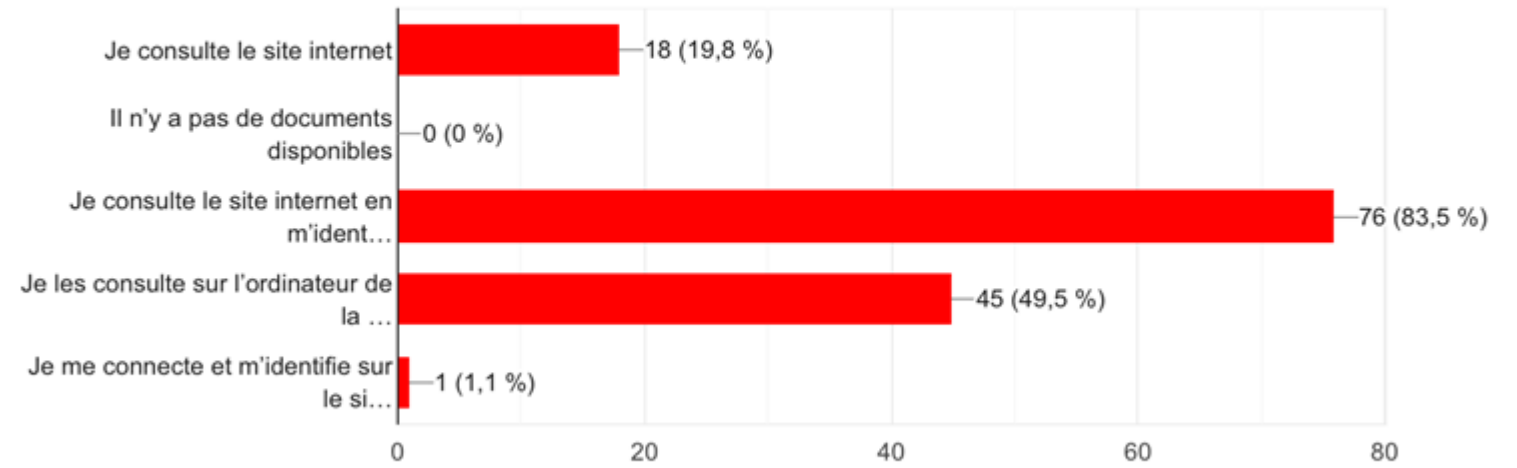
QCM

5- Comment puis-je accéder aux documents de formation sur le site ? *

- ☐ Je consulte le site internet
- ☐ Il n'y a pas de documents disponibles
- ☐ Je consulte le site internet en m'identifiant
- ☐ Je les consulte sur l'ordinateur de la salle de briefing

5- Comment puis-je accéder aux documents de formation sur le site ?

91 réponses





5- Comment puis-je accéder aux documents de formation sur le site ? *

- ☐ Je consulte le site internet
- ☐ Il n'y a pas de documents disponibles
- ☒ Je consulte le site internet en m'identifiant
- ☐ Je les consulte sur l'ordinateur de la salle de briefing

Assurez-vous d'avoir vos identifiants et codes de connexion pour accéder à tous les documents présents sur le site internet.

Si ce n'est pas le cas, rapprochez vous du secrétariat.



HPLRV8EVH1 - perte de contact radio

11/09/2020

Au passage de NA , j'annonce ma position à la tour ,une première fois sans réponse puis une deuxième . A ce moment je me dis qu'il se passe quelque chose d'anormal. En réexaminant ma radio je m'aperçois que le volume est au minimum. Après être revenu en situation normale , il s'avère que la tour avait essayé par deux fois et en vain de me joindre.

Une bonne connaissance de l'avionique permet de détecter plus facilement une erreur de manipulation.

L'ensemble des manuels et des consignes d'utilisation des radios / GPS sont disponibles sur le site.



Traitement de l'évènement

Titre : perte de contact radio

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

En tentant de régler le silencieux (squelch) de la VHF, le pilote a malencontreusement réduit le volume à zéro.
Le fait de ne pas recevoir de réponse de la TWR à son passage à NA l'a alerté et lui a permis de "récupérer" son erreur.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Le pilote a revu le fonctionnement de cet équipement.

Actions préventives :

La vérification de la connaissance du fonctionnement des systèmes avion est effectuée à chaque vol d'instruction et en particulier au cours du VEA (vol d'entraînement annuel obligatoire).



...

6- Quelle conduite tenir lorsqu'on voit un feu de forêt ? *

- ☐ On fait un REX au retour
- ☐ On prévient l'ATC
- ☐ On s'approche pour vérifier ce qu'il se passe
- ☐ On reste à plus de 5 Nm ou 5000 ft

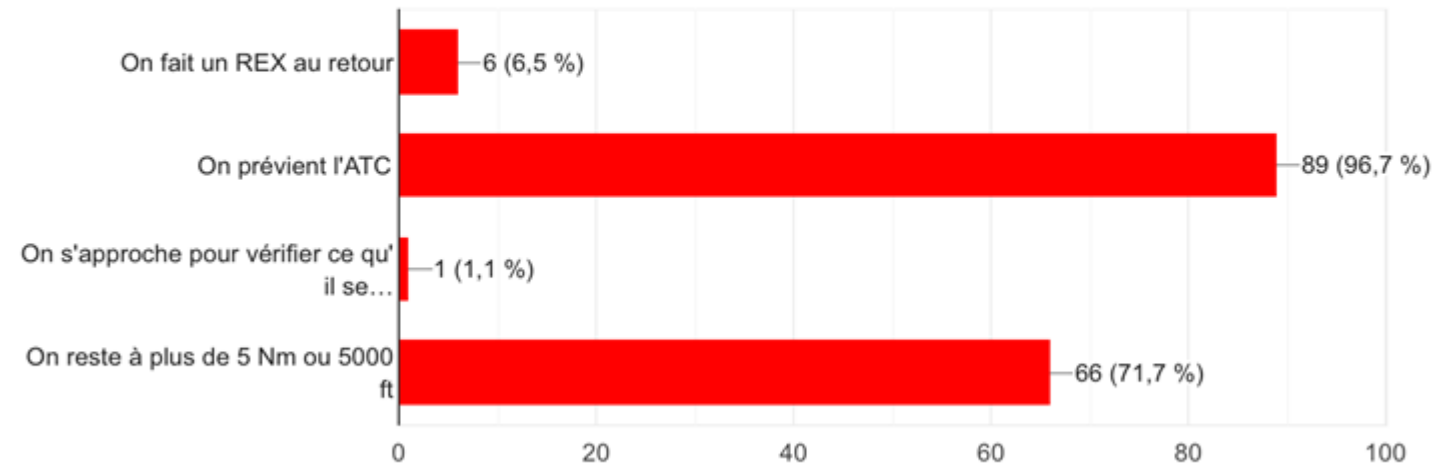
QCM

6- Quelle conduite tenir lorsqu'on voit un feu de forêt ? *

- ☐ On fait un REX au retour
- ☐ On prévient l'ATC
- ☐ On s'approche pour vérifier ce qu'il se passe
- ☐ On reste à plus de 5 Nm ou 5000 ft

6- Quelle conduite tenir lorsqu'on voit un feu de forêt ?

92 réponses





6- Quelle conduite tenir lorsqu'on voit un feu de forêt ? *

- ☐ On fait un REX au retour
- ☒ On prévient l'ATC
- ☐ On s'approche pour vérifier ce qu'il se passe
- ☒ On reste à plus de 5 Nm ou 5000 ft

Bien que la réglementation précise qu'il ne faut pas s'en approcher en cas de prise en compte, il est nécessaire de contacter l'ATC et de rester à l'écart sans consignes particulières de l'ATC.



Ref : HPLRTKVIZ9 - Vol à proximité d'un feu en cours de traitement par avions

08/09/2020

Vol LFBD-LFBS-LFBD Au retour de LFBS, je suis passée à l'ouest d'un feu en cours. En contact avec LFBD TWR, le contrôleur me rappelle que les zones de Cazaux sont actives. Je passe donc au large du feu tout en restant en dehors des zones actives. Au travers Ouest du feu, le contrôleur me fait une info de trafic de 2 pelican. Juste après le croisement, le contrôleur me rappelle pour me dire que les pilotes se sont plaint que j'étais passée trop près du feu et que cela avait gêné leur travail. Le contrôleur m'a alors rappelé que j'aurais dû passer à 5NM en latéral de ce feu. Une fois posée, j'ai appelé la TWR pour présenter mes excuses. Il semblerait qu'il n'y aura pas de suite à l'évènement. Pour info, au départ de LFBD, le feu était déjà présent et j'avais choisi de passer à l'Est de celui-ci, à peu près à la même distance, et le contrôleur ne m'avait rien dit.



Traitement de l'évènement

Titre : Vol à proximité d'un feu en cours de traitement par avions

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

En voulant s'écarter des zones actives de Cazaux, le pilote s'est approché à moins de 5Nm du feu de forêt.
Il a ensuite été informé par le contrôle de la présence de 2 bombardiers d'eau .

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Actions préventives :

Ce REX va être ouvert à la publication et sera également commenté lors du prochain BOA (cours de maintien de compétences) à tous les pilotes



7- Que faire lorsque la pompe se déconnecte quand je fais le plein ? *

- ☐ Je pose le pistolet par terre
- ☐ Je recommence la procédure de mise en marche
- ☐ Je note le nombre de litres déjà pris
- ☐ Je repose le pistolet sur son support

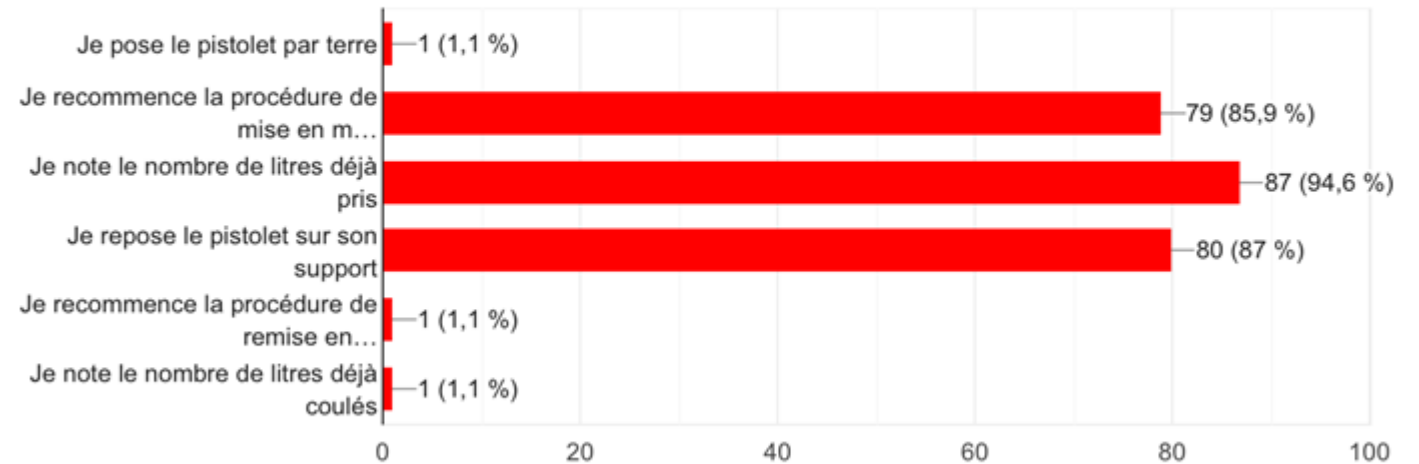
QCM

7- Que faire lorsque la pompe se déconnecte quand je fais le plein ? *

- ☐ Je pose le pistolet par terre
- ☐ Je recommence la procédure de mise en marche
- ☐ Je note le nombre de litres déjà pris
- ☐ Je repose le pistolet sur son support

7- Que faire lorsque la pompe se déconnecte quand je fais le plein ?

92 réponses





7- Que faire lorsque la pompe se déconnecte quand je fais le plein ? *

- ☐ Je pose le pistolet par terre
- ☒ Je recommence la procédure de mise en marche
- ☒ Je note le nombre de litres déjà pris
- ☒ Je repose le pistolet sur son support

Ce n'est pas grave si la pompe se déconnecte. Il est important de respecter la méthodologie :

- Ouverture réservoir
- Plein
- Fermeture du réservoir

Cela les uns après les autres.

Si la pompe ne refonctionne dans l'immédiat, attendre 5 minutes environ.

A la fin de la procédure, faire un tour de l'avion afin de s'assurer de n'avoir rien oublié (prise de masse, bouchons,...)



Ref : HPLQJ9TT5D - Perte d'un bouchon de réservoir

08/10/2020

J'ai fait le plein d'essence du F-GTZY ce matin à 8h45 (heure local) à l'aire Lima pour une navigation aller retour vers l'île d'Yeu à la journée. En cours de route je me suis aperçu que le niveau d'essence de la jauge de l'aile gauche avait diminué (une dizaine de litres). J'ai alors regardé sur mon côté gauche et me suis aperçu que le bouchon du réservoir avait disparu. Je me suis aperçu de la perte du bouchon entre l'île d'Oléron et l'île de Ré.

QCM

Traitement de l'évènement

Titre : Perte d'un bouchon de réservoir

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

La pression temporelle et les irrégularités de fonctionnement de la pompe d'avitaillement ont probablement contribué à l'erreur de la fermeture des réservoirs. Cette erreur n'a pas été récupérée par l'application de la méthode (Pré-vol, check-lists). Compte-tenu de la position du réservoir et de la quantité de carburant qu'il contient, les conséquences sur le déroulement du vol ont été limitées. Cependant, rien ne justifie la décision de poursuivre le vol jusqu'à destination. Lorsque l'avarie est constatée, la décision la plus sage est de se dérouter sur l'aérodrome le plus proche. Le vol retour après une réparation "de fortune" ne se justifie pas non plus. Un avion dont un bouchon de réservoir est remplacé par du ruban adhésif n'est pas en état de vol.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

ACTIONS CORRECTIVES :

La tour de contrôle de Mérignac ayant été avisée par l'aéro-club, le bouchon a été retrouvé par un véhicule des pompiers de l'aéroport.

ACTIONS PRÉVENTIVES : Le pilote a été reçu par le Chef-pilote et par le correspondant prévention sécurité. Un rappel "complément de formation" a été effectué à son profit. Le pilote a suivi une révision ou complément d'informations d'une durée de 3 heures.

Ont été traités: Avitaillement, circuit carburant, allumage, circuit électrique, procédures d'urgence, procédures exploitant.

La mention "Bouchons Réservoirs - Vérifiés Fermés" a été explicitement ajoutée dans la C/L visite avant vol extérieure et la C/L avant Mise en Route.

Le gestionnaire de la "pompe Lima" a été informé de cet évènement. Peut-être peut-il apporter une amélioration au fonctionnement de cette dernière.

Enfin, cet évènement sera mis à profit pour rappeler que l'avitaillement à la "pompe Lima" est source d'erreurs ou d'omissions (1 Arrêt moteur et 1 mise en route en quelques minutes).

Cette situation, où le risque d'occurrence d'un évènement est plus élevé, doit nous imposer une plus grande vigilance et l'application systématique de la méthode (Pré-vol, check-lists).



8- Existe-t-il des fiches pratiques au sein du club ? *

- ☐ Oui, on me les a fournies à mon inscription
- ☐ Non
- ☐ Oui, on me les a données en fin de formaton
- ☐ Oui, elles sont disponibles sur le site internet

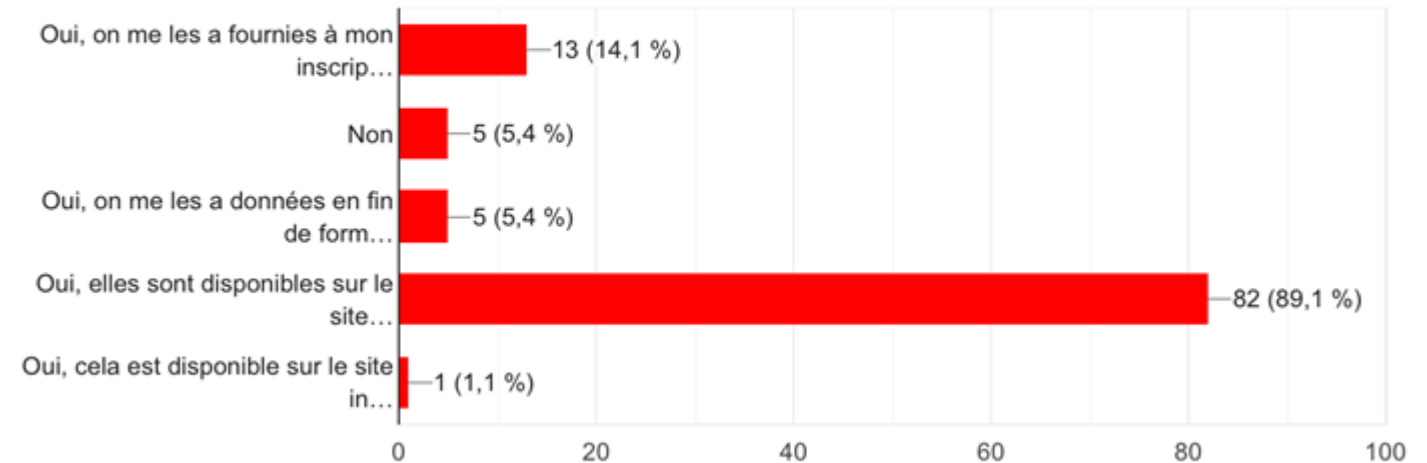
QCM

8- Existe-t-il des fiches pratiques au sein du club ? *

- ☐ Oui, on me les a fournies à mon inscription
- ☐ Non
- ☐ Oui, on me les a données en fin de formation
- ☐ Oui, elles sont disponibles sur le site internet

8- Existe-t-il des fiches pratiques au sein du club ?

92 réponses





8- Existe-t-il des fiches pratiques au sein du club ? *

- ☐ Oui, on me les a fournies à mon inscription
- ☐ Non
- ☐ Oui, on me les a données en fin de formation
- ☒ Oui, elles sont disponibles sur le site internet

Nous constatons que ces fiches ne sont pas suffisamment utilisées au sein du club.
Elles ont été faites pour vous aider...
Site CAPAM – Onglet Formation – Fiches pratiques



Ref : HPLQ4DZOPA - Visite pré-vol 08/10/2020

En lisant la check-list avant mise en route, l'élève pilote me dit qu'il n'a pas enlevé les flammes. Je sais qu'il a fait sa pré vol et lui demande pourquoi il ne les a pas enlevées. Alors que je débriefais mon vol précédent, il a pensé que cela allait durer un certain temps, et qu'il préférerait les laisser jusqu'à mon arrivée dans l'avion. À mon grand désespoir, je n'ai pas regardé l'avion en y montant et je n'ai pas détecté que les flammes étaient restées en place...

QCM

Traitement de l'évènement

Titre : Visite pré-vol

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

L'élève effectue sa visite avant vol et omet volontairement de retirer les caches pitot et statiques car le départ n'étant pas imminent, il estime que c'est trop tôt. Lors de la lecture de la check-list avant mise en route, (peut-être au passage de l'item "Barre de Manoeuvre enlevée") il se souvient qu'il n'a pas retiré les caches pitot et statiques.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

L'instructeur a effectué un débriefing au retour du vol sur la nécessité de ne pas interrompre une pré vol et de la faire complètement.

Actions préventives :

La proposition de l'élève a été retenue;

L'item, "Cache Pitot et Statiques retirés" figurera sur la check-list avant mise en route des ROBIN.

L'évènement sera commenté à l'ensemble des pilotes.



...

9- Au roulage, j'ai un doute sur ma clairance alors que la fréquence du contrôle est saturée : *

- ☐ Je n'hésite pas à m'arrêter
- ☐ Je continue, l'ATC me rappellera si besoin
- ☐ Je reviens à ma position de départ
- ☐ Je demande confirmation

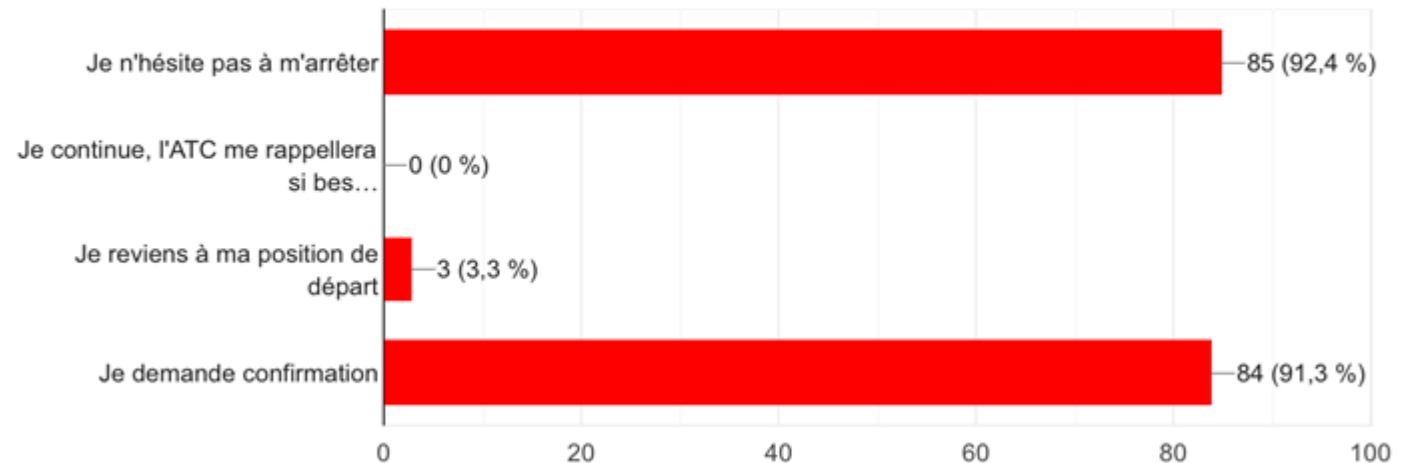
QCM

9- Au roulage, j'ai un doute sur ma clairance alors que la fréquence du contrôle est saturée : *

- ☐ Je n'hésite pas à m'arrêter
- ☐ Je continue, l'ATC me rappellera si besoin
- ☐ Je reviens à ma position de départ
- ☐ Je demande confirmation

9- Au roulage, j'ai un doute sur ma clairance alors que la fréquence du contrôle est saturée :

92 réponses





...

9- Au roulage, j'ai un doute sur ma clairance alors que la fréquence du contrôle est saturée : *

- ☒ Je n'hésite pas à m'arrêter
- ☐ Je continue, l'ATC me rappellera si besoin
- ☐ Je reviens à ma position de départ
- ☒ Je demande confirmation

Il est important de lever tous doutes ou incompréhension



10- J'ai écouté l'ATIS avant de quitter le CAPAM. La piste 05 est en service. Le sol m'a autorisé à rouler vers le point d'attente « F ». La fréquence sol est assez chargée et regroupée avec la tour (véhicules, appareils militaires, commerciaux,...). A l'approche de la piste 11/29, le doute m'habite : *

- ☐ Je traverse la piste puisque j'ai été autorisé à rouler vers le point d'attente
- ☐ J'ai un doute concernant ma clairance, j'interromps le roulage jusqu'à ce que puisse lever le doute auprès du contrôle sol.
- ☐ Compte-tenu de la densité du trafic, j'accélère le roulage.
- ☐ Je poursuis le roulage sans rien dire pour ne déranger ni les autres avions ni le contrôle.

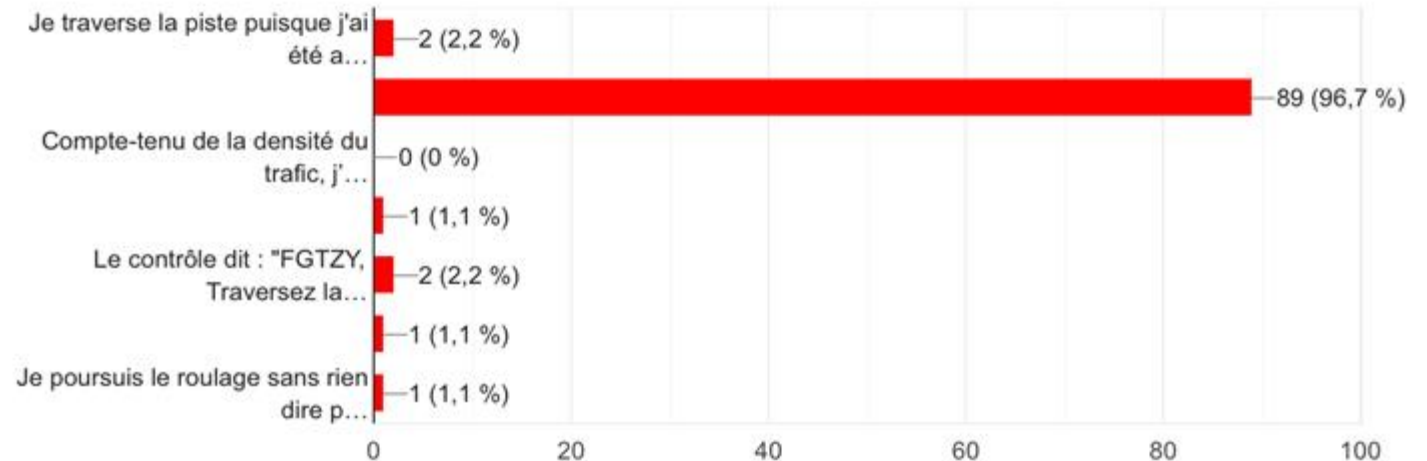
QCM

10- J'ai écouté l'ATIS avant de quitter le CAPAM. La piste 05 est en service. Le sol m'a autorisé à rouler vers le point d'attente « F ». La fréquence sol est assez chargée et regroupée avec la tour (véhicules, appareils militaires, commerciaux,...). A l'approche de la piste 11/29, le doute m'habite :

- ☐ Je traverse la piste puisque j'ai été autorisé à rouler.
- ☐ J'ai un doute concernant ma clairance, j'interromps et je vais lever le doute auprès du contrôle sol.
- ☐ Compte-tenu de la densité du trafic, j'accélère le roulage.
- ☐ Je poursuis le roulage sans rien dire pour ne déranger personne.

10- J'ai écouté l'ATIS avant de quitter le CAPAM. La piste 05 est en service. Le sol m'a autorisé à rouler vers le point d'attente « F ». La fréquence sol est assez chargée et regroupée avec la tour (véhicules, appareils militaires, commerciaux,...). A l'approche de la piste 11/29, le doute m'habite :

92 réponses





10- J'ai écouté l'ATIS avant de quitter le CAPAM. La piste 05 est en service. Le sol m'a autorisé à rouler vers le point d'attente « F ». La fréquence sol est assez chargée et regroupée avec la tour (véhicules, appareils militaires, commerciaux,...). A l'approche de la piste 11/29, le doute m'habite : *

- ☐ Je traverse la piste puisque j'ai été autorisé à rouler vers le point d'attente
- ☒ J'ai un doute concernant ma clairance, j'interromps le roulage jusqu'à ce que puisse lever le doute auprès du contrôle sol.
- ☐ Compte-tenu de la densité du trafic, j'accélère le roulage.
- ☐ Je poursuis le roulage sans rien dire pour ne déranger ni les autres avions ni le contrôle.



Ref : HPLPPI5K99 - Risque d'incursion sur piste.

08/09/2020

J'écoute l'ATIS avec la seconde radio et prends l'info D qui donne la 23 en service. Je passe en suite sur la fréquence sol et écoute la contrôleuse qui fait également la tour. Elle refuse une approche 29 demandée par un avion en vol. Je m'annonce et donne mes intentions : départ Ribérac via SA et SE avec D. Elle semble surchargée et je me retrouve sur la fréquence sol seulement avec un contrôleur. Je redonne mes intentions et il me confirme l'info D en me demandant de le rappeler après les essais moteurs en L. C'est ce que je fais et il m'indique alors que je dois aller en F via les P. Je collationne, regarde le vent qui souffle du Nord et en déduit sans vérifier qu'il doit s'agir de la 5 en service. Je roule et à l'approche de la traversée des pistes, j'ai un doute car il ne m'a pas demandé de m'arrêter pour demander de croiser les pistes. Il me contacte à ce moment-là et comme je me suis un peu avancé sans toutefois arriver aux pistes, il me demande de faire demi-tour et de tourner à droite, ce que je fais. Il m'indique alors que c'est la 29 en service et me demande de contacter la tour en F.



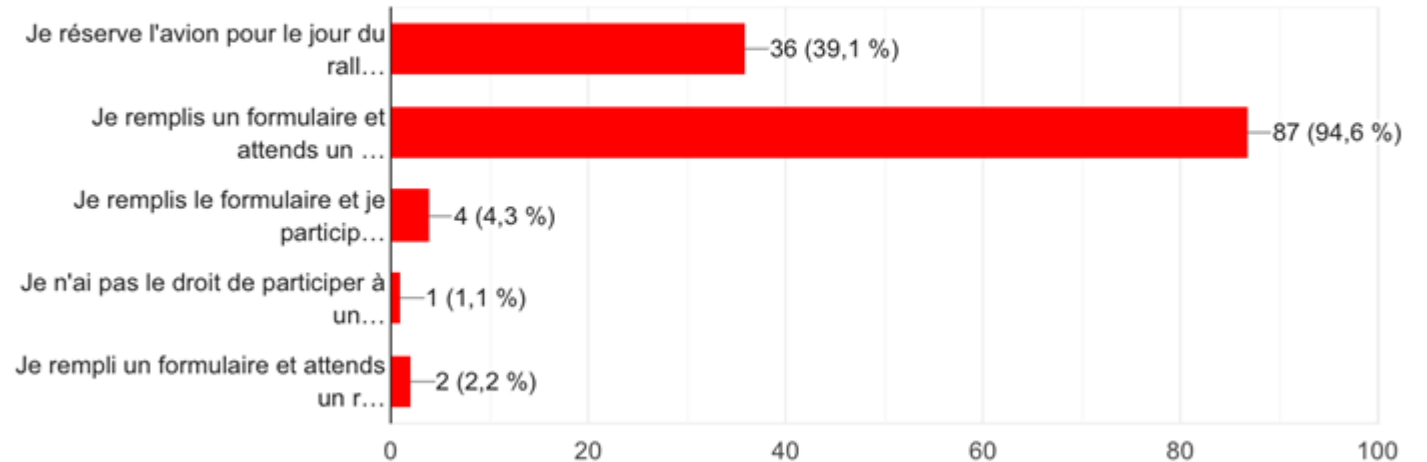
11- Je souhaite participer à un rallye *

- ☐ Je réserve l'avion pour le jour du rallye
- ☐ Je remplis un formulaire et attends un retour du bureau
- ☐ Je remplis le formulaire et je participe au rallye
- ☐ Je n'ai pas le droit de participer à un rallye avec un avion du CAPAM

QCM

11- Je souhaite participer à un rallye

92 réponses



11- Je souhaite participer à un rallye *

- ☐ Je réserve l'avion pour le jour du rallye
- ☐ Je remplis un formulaire et attends un retour du bureau
- ☐ Je remplis le formulaire et je participe au rallye
- ☐ Je n'ai pas le droit de participer à un rallye avec un avion du CAPAM



11- Je souhaite participer à un rallye *

- ☒ Je réserve l'avion pour le jour du rallye
- ☒ Je remplis un formulaire et attends un retour du bureau
- ☐ Je remplis le formulaire et je participe au rallye
- ☐ Je n'ai pas le droit de participer à un rallye avec un avion du CAPAM

Le formulaire permettra aux membres du bureau de vous transmettre des informations sur la sécurité et les risques dans ce genre d'évènement.



...

12- Je rentre d'un vol vers LFBD. J'ai écouté l'ATIS avant l'entrée dans la CTR. La 29 est en service. *
Je passe NA et le contrôleur me demande de rappeler en vent arrière main gauche.

- ☐ Je le rappelle en vent arrière main gauche.
- ☐ Je le rappelle en vent arrière main droite.
- ☐ Je lui demande confirmation.

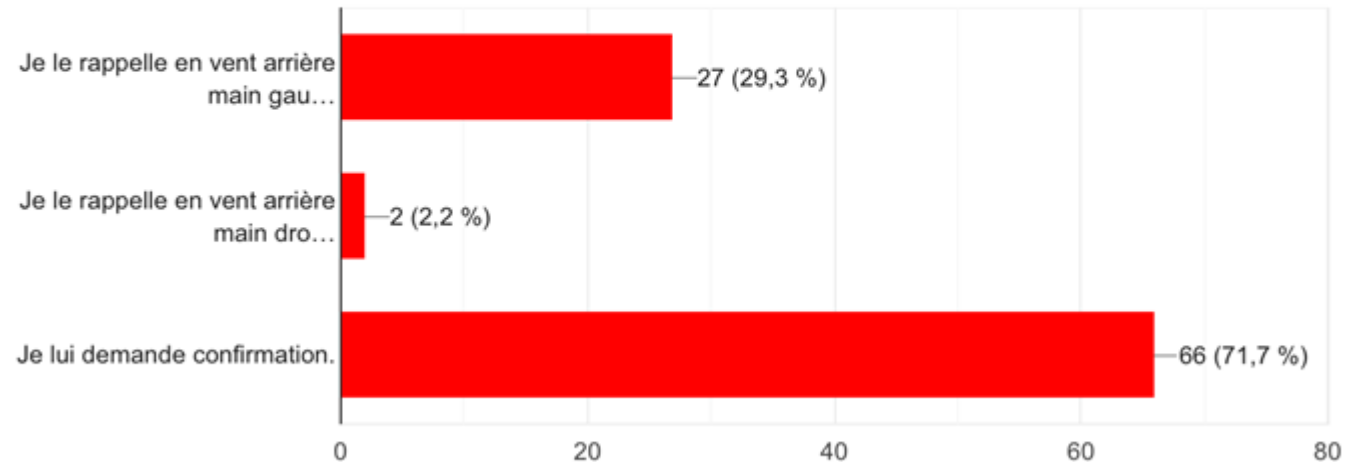
QCM

12- Je rentre d'un vol vers LFBD. J'ai écouté l'ATIS avant l'entrée dans la CTR. La 29 est en service. *
Je passe NA et le contrôleur me demande de rappeler en vent arrière main gauche.

- ☐ Je le rappelle en vent arrière main gauche.
- ☐ Je le rappelle en vent arrière main droite.
- ☐ Je lui demande confirmation.

12- Je rentre d'un vol vers LFBD. J'ai écouté l'ATIS avant l'entrée dans la CTR. La 29 est en service. Je passe NA et le contrôleur me demande de rappeler en vent arrière main gauche.

92 réponses





...

12- Je rentre d'un vol vers LFBD. J'ai écouté l'ATIS avant l'entrée dans la CTR. La 29 est en service. *
Je passe NA et le contrôleur me demande de rappeler en vent arrière main gauche.

- ☐ Je le rappelle en vent arrière main gauche.
- ☐ Je le rappelle en vent arrière main droite.
- ☒ Je lui demande confirmation.

Il faut toujours analyser les consignes reçues surtout si elles ne collent pas au projet d'action envisagé.



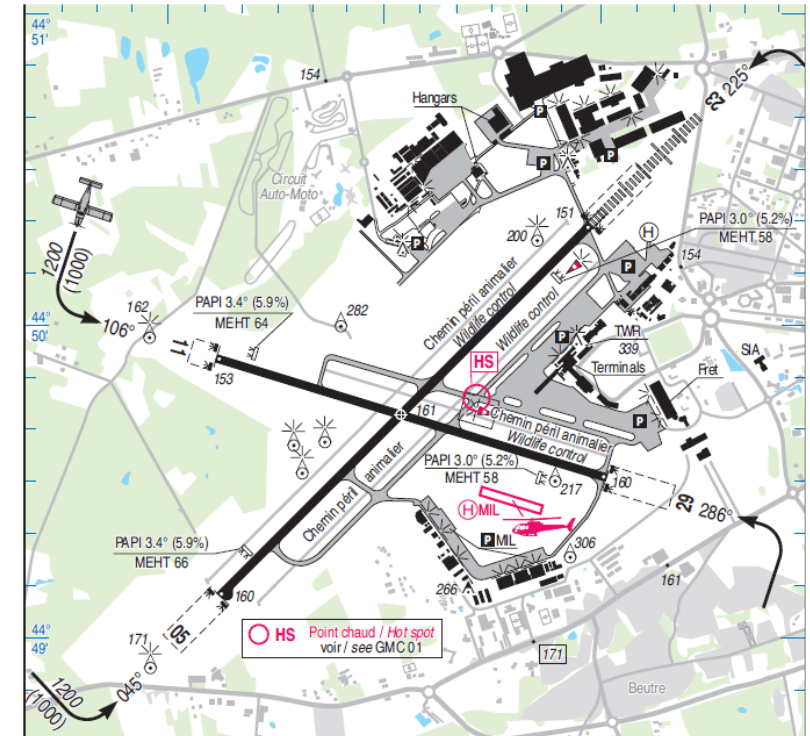
Réponse c) :

Il est très rare qu'une traversée d'axe soit demandée pour rejoindre une vent arrière , même si les vents arrière sont publiées en main gauche. C'est inhabituel et on doit se poser des questions.

Y a-t-il eu un changement de piste ?

Est-ce une erreur du contrôle ?

Si la clairance de croiser l'axe n'est pas explicite, il vaut mieux lever le doute.





Ref : HPLNETA7I2 - QUASI-COLLISION EN VOL

02/08/2020

A 9h45, nous décollons de Mérignac pour rejoindre Lesparre où nous participons à la compétition ANR ce jour-là. Nous prévoyons une sortie par N. Après N, nous avons prévu de nous tester sur un chrono et sur un cap pour rejoindre le port de Lamarque et de reprendre ensuite sur Lesparre. Nous passons donc N et nous passons sur la fréquence d'Aquitaine Info qui est pas mal chargée, avec beaucoup de pilotes sur le bassin et les activités sur Lesparre : ANR et Parachutisme, les deux sans NOTAM, ce qui nous a pas mal étonné au départ. On pensait qu'avec la compétition, ils allaient prévenir que si des pilotes se présentaient, ils allaient gêner le déroulement de l'épreuve et saturer l'aérodrome. Je pense qu'on en parlera à la FFA et au comité d'organisation. Nous nous retrouvons donc au cap vers Lamarque, mon coéquipier gère la radio à ce moment-là et me guidait pour suivre une route précise. Je regardais beaucoup dehors mais plutôt vers le sol. Etant concentré sur mon pilotage, j'écoutais qu'à moitié la fréquence mais je savais qu'il y avait la compétition à LFDU vu qu'on y allait et qu'il y avait le para car on l'avait entendu plusieurs fois sur la fréquence. L'info par Aquitaine que nous avons eu était donc du trafic et du para à LFDU et NR « dans le coin ». Personnellement je ne me rappelle pas cette info de trafic mais mon coéquipier m'a dit que c'est exactement comme ça que ça a été dit. Il a donc compris, comme je l'aurais compris, que NR était dans le coin de LFDU et pas de nous. On arrive au port et on va pour reprendre un cap 300 pour un nouveau chrono. J'indique à mon coéquipier qu'on va d'abord prendre au cap nord puis le 300 après pour éviter le survol d'une ville. Pendant ce tronçon, j'aperçois tout d'un coup NR même altitude et en face à face très près. Je l'indique à mon coéquipier pendant que je tourne à droite en mettant des gaz et en tentant de monter un peu. NR tourne franchement à droite aussi. On est passé tellement près qu'on lisait très clairement les immatriculations. Une fois l'évitement évité, on entend sur la fréquence que NR arrive à contacter la tour et qu'il vient de nous éviter. Le contrôleur lui répond que nous avons l'info sur lui. Très grosse frayeur et ce fut compliqué pour me reconcentrer et s'intégrer sur Lesparre. Pendant la journée, on s'est appelé avec Renaud pour voir ce qu'il s'était passé et nous avons donc décidé de rédiger un rex commun.



Traitement de l'évènement

Titre : QUASI-COLLISION EN VOL

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

L'évènement est lié à un manque d'attention sur la règle voir et éviter et à un manque de conscience de l'augmentation du trafic en rapport avec la compétition en cours et les vols week-end.

Aucun équipage n'a sollicité le service "info" pour obtenir des précisions supplémentaires sur le trafic.

L'existence d'un NOTAM informant de la compétition aurait pu mettre en garde les pilotes utilement.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Actions préventives :

1) la communication suivante a été envoyée à l'ensemble des pilotes du CAPAM:

Vigilance sur le bassin :

Plusieurs contrôles de la BGTA ont lieu sur le bassin d'Arcachon en ce moment. Déjà plusieurs pilotes ont été verbalisés pour des non respects des altitudes de survol. Par conséquent, je vous appelle à être des plus vigilants sur le respect des règles de l'air et de survols des agglomérations défini sur les cartes.

Au delà de ces contrôles, le bassin reste une zone de très forte affluence qu'il faut prendre en compte dans votre projet de vol. Le contrôle aérien ne sera pas forcément en mesure de vous fournir l'information de vol et il vous revient d'assurer la règle de « voir et éviter ».

2) L'équipage participant à l'ANR n'a pas fait la demande prévue par les règles du club et n'a donc pas été sensibilisé aux précautions à prendre dans de telles circonstances.



13- J'ai une anomalie mécanique à signaler. A quel endroit dois-je la notifier ? *

- ☐ Dans le carnet de route : c'est réglementaire.
- ☐ Sur le tableau mécanique.
- ☐ Dans le champ prévu à cet effet lors de la saisie du vol dans Openflyers
- ☐ Toutes les réponses

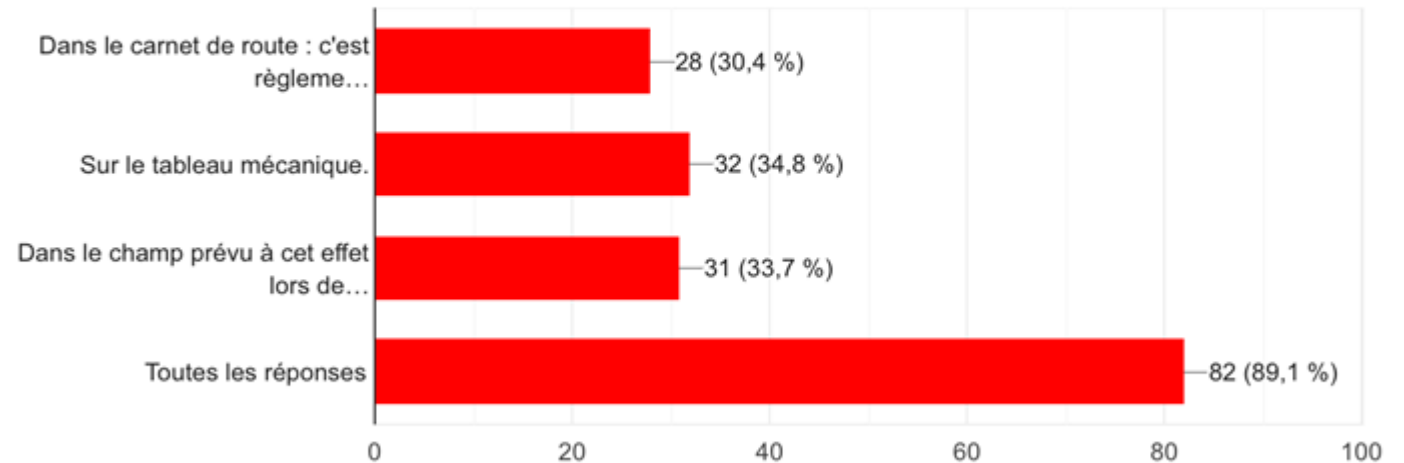
QCM

13- J'ai une anomalie mécanique à signaler. A quel endroit dois-je la notifier ? *

- ☐ Dans le carnet de route : c'est règlementaire.
- ☐ Sur le tableau mécanique.
- ☐ Dans le champ prévu à cet effet lors de la saisie du v
- ☐ Toutes les réponses

13- J'ai une anomalie mécanique à signaler. A quel endroit dois-je la notifier ?

92 réponses



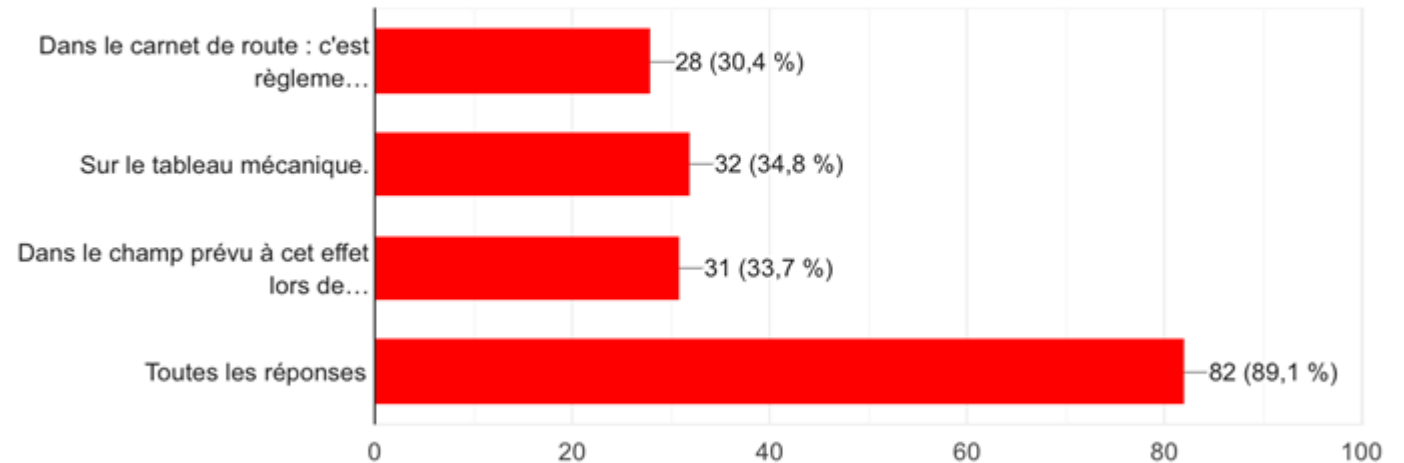
QCM

13- J'ai une anomalie mécanique à signaler. A quel endroit dois-je la notifier ? *

- ☐ Dans le carnet de route : c'est règlementaire.
- ☐ Sur le tableau mécanique.
- ☐ Dans le champ prévu à cet effet lors de la saisie du v
- ☒ Toutes les réponses

13- J'ai une anomalie mécanique à signaler. A quel endroit dois-je la notifier ?

92 réponses





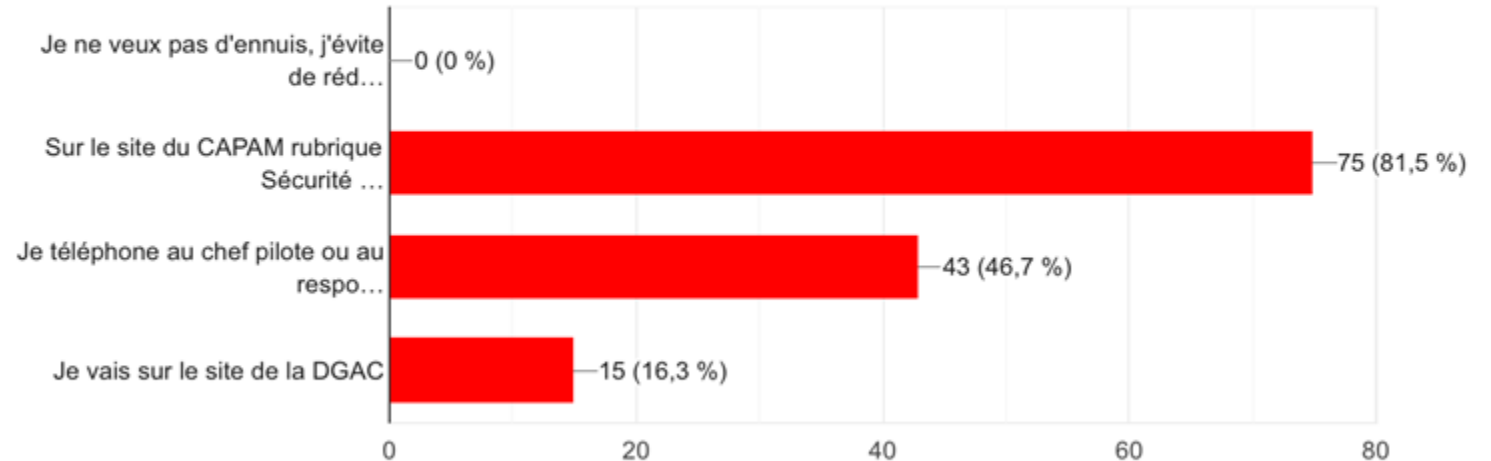
14- Je veux rédiger un REX. Comment procéder ? *

- ☐ Je ne veux pas d'ennuis, j'évite de rédiger un REX.
- ☐ Sur le site du CAPAM rubrique Sécurité des vols.
- ☐ Je téléphone au chef pilote ou au responsable sécurité qui m'expliqueront comment faire.
- ☐ Je vais sur le site de la DGAC

QCM

14- Je veux rédiger un REX. Comment procéder ?

92 réponses



14- Je veux rédiger un REX. Comment procéder ? *

- ☐ Je ne veux pas d'ennuis, j'évite de rédiger un REX.
- ☐ Sur le site du CAPAM rubrique Sécurité des vols.
- ☐ Je téléphone au chef pilote ou au responsable sécurité qui m'expliqueront comment faire.
- ☐ Je vais sur le site de la DGAC

QCM

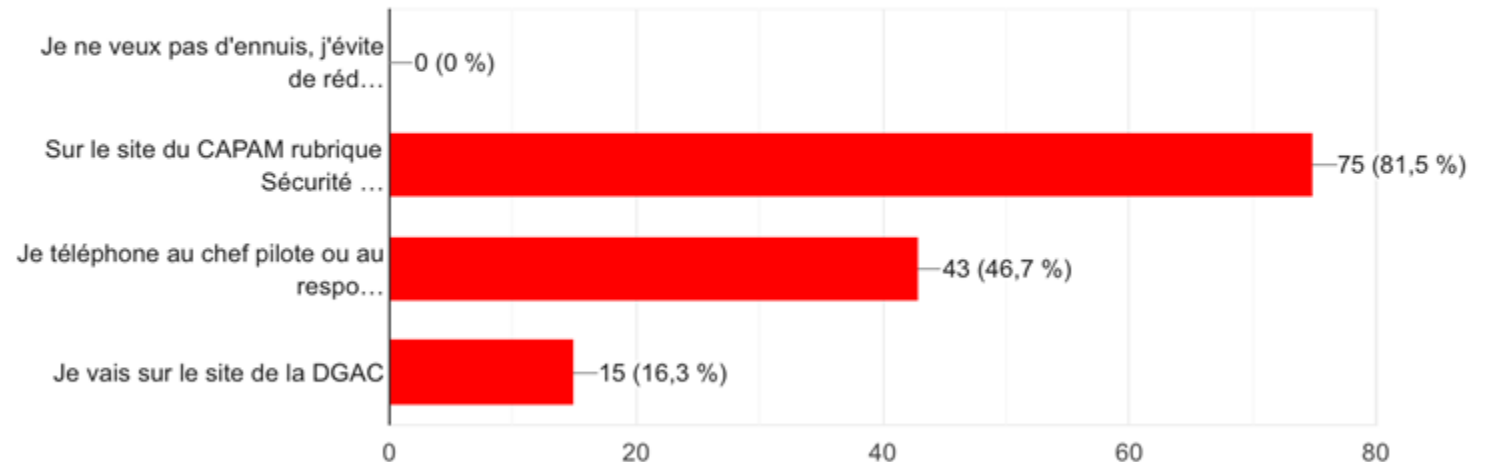
Openflyers a récemment évoluer pour demander si vous avez un REX a déposé avant la clôture du vol. Si oui, un nouvel onglet s'ouvrira pour le saisir. Pensez à revenir sur la clôture du vol,

14- Je veux rédiger un REX. Comment procéder ? *

- ☐ Je ne veux pas d'ennuis, j'évite de rédiger un REX.
- ☒ Sur le site du CAPAM rubrique Sécurité des vols.
- ☐ Je téléphone au chef pilote ou au responsable sécurité qui m'expliqueront comment faire.
- ☐ Je vais sur le site de la DGAC

14- Je veux rédiger un REX. Comment procéder ?

92 réponses



QCM



15- De retour de navigation de jour, autorisé par Mérignac TWR à cheminer « N puis NA et de prévoir la 23 », je tombe en panne radio entre N et NA. Que dois-je faire ? Indiquez les références sur lesquelles vous appuyez votre réponse. *

- ☐ Je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'atterris piste 23
- ☐ J'affiche 7600, je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'atterris piste 23 en transmettant à chaque fois ma position
- ☐ J'affiche 7600, je fais demi tour et je sors de la CTR par N
- ☐ Autre : _____

BOA 2021

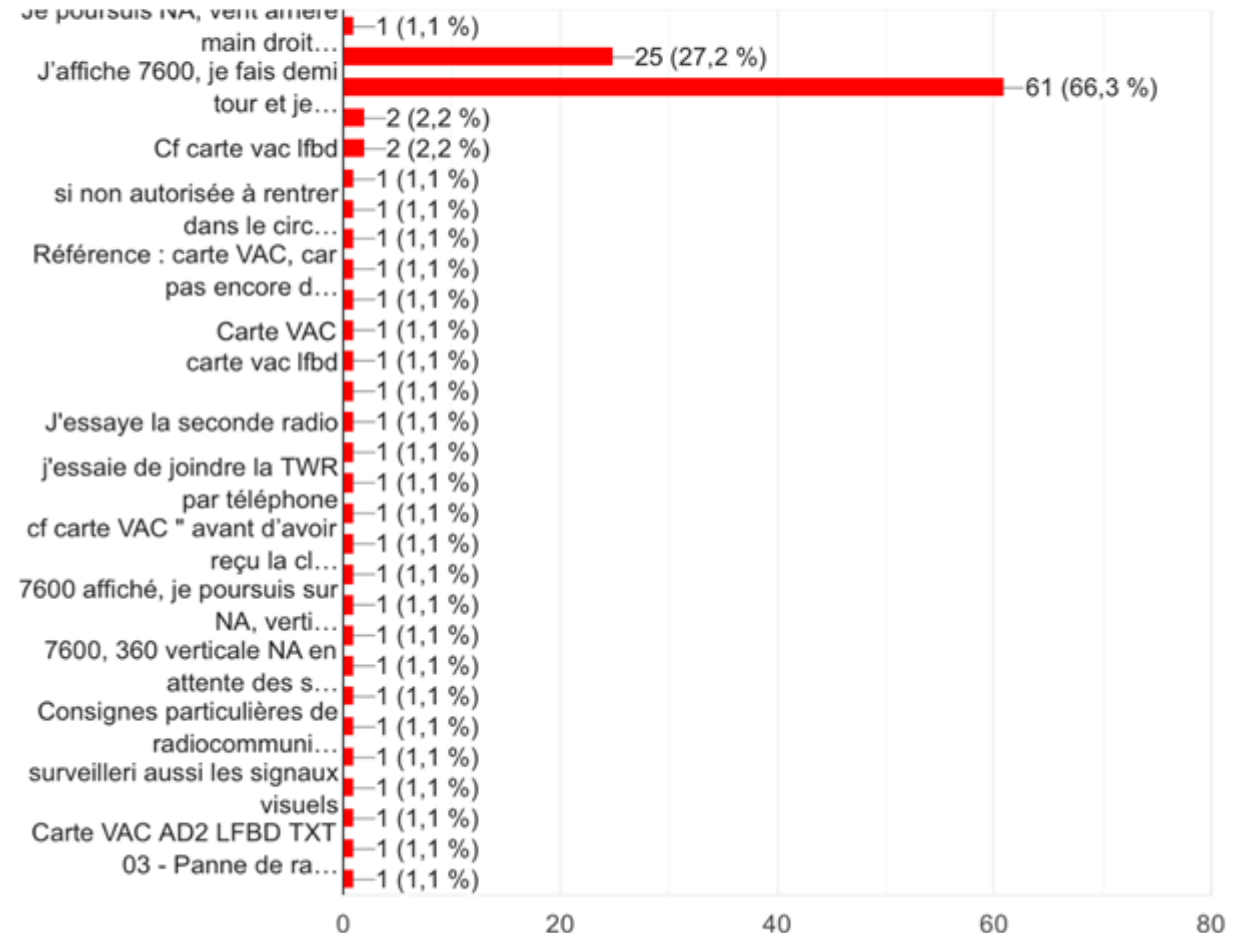


15- De retour de navigation de jour, autorisé par Mérignac puis NA et de prévoir la 23 », je tombe en panne radio entre N et NA. Que dois-je faire ? Indiquez les références sur lesquelles vous appuyez

- ☐ Je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'atterris piste 23
- ☐ J'affiche 7600, je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'attends la 23 en transmettant à chaque fois ma position
- ☐ J'affiche 7600, je fais demi tour et je sors de la CTR par N
- ☐ Autre : _____

15- De retour de navigation de jour, autorisé par Mérignac TWR à cheminer « N puis NA et de prévoir la 23 », je tombe en panne radio entre N et NA. Que dois-je faire ? Indiquez les références sur lesquelles vous appuyez votre réponse.

92 réponses



QCM

15- De retour de navigation de jour, autorisé par Mérignac TWR à cheminer « N puis NA et de prévoir la 23 », je tombe en panne radio entre N et NA. Que dois-je faire ? Indiquez les références sur lesquelles vous appuyez votre réponse. *

- ☐ Je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'atterris piste 23
- ☐ J'affiche 7600, je poursuis NA, vent arrière main droite 23, j'atterris piste 23 en transmettant à chaque fois ma position
- ☒ J'affiche 7600, je fais demi tour et je sors de la CTR par N
- ☐ Autre : _____

Réponse C

Références réglementaires : Cartes VAC (LFBD AD2 TXT3), SERA 13005, SERA 14085



Ref : HPL5OFU8PV - Perte de génération électrique en vol

07/06/2020

En retour de vol local sur le Médoc, la route convenue avec la TWR est N, NA pour une vent arrière main droite pour la piste 29. La piste normalement en service étant la 23, mais il n'y avait pas de trafic sur la plateforme, et le vent étant du 290° pour environ 10kts, le contrôleur m'avait proposé la 29. Au passage de NA à 1500ft, l'affichage du GNS 530 (COM1) s'est éteint sous mes yeux. Il n'y avait pas d'alarme, pas de fusible sauté. j'ai aussitôt réglé la fréquence TWR 118,3 sur le 2eme ensemble et basculé le radio-mélangeur sur COM/MIC 2. Dans le même temps, j'ai essayé de tourner le bouton de volume du GNS pour l'éteindre puis le rallumer, mais cela n'a semblé avoir aucun effet. L'émission sur le 2eme ensemble a d'abord fonctionné et au milieu de mon premier message, le bruit caractéristique que l'on a dans le casque lors de l'émission s'est arrêté et la réponse de la TWR m'a confirmé que cela ne fonctionnait pas. Je ne peux pas me souvenir de cette réponse précisément, mais en substance, cela voulait dire que j'étais inaudible. Après plusieurs essais infructueux sur la COM2, je n'ai pas pris conscience que le problème était de nature électrique, mais j'ai compris qu'il était plus vaste que juste le GNS 530 HS. j'ai rebasculé sur la COM1 (écran toujours noir), la communication fonctionnait. J'ai donc informé la TWR de mon problème de communication et de l'affichage HS de l'ensemble que j'utilisais, j'ai oublié d'assortir mon message de « PAN, PAN, PAN, PAN », mais j'ai pensé à afficher 7700. Le contrôleur m'a à nouveau demandé la piste que je souhaitais utiliser pour mon arrivée, et contrairement à ce qui était initialement prévu et malgré le vent, j'ai choisi de me présenter pour une 23, piste à laquelle je suis plus habitué. Le contrôleur m'a aussitôt autorisé à l'atterrissage 23. je lui ai collationné ma clairance d'atterrissage en lui disant que je rappellerai malgré tout en final. Pourquoi ? Je ne sais pas trop. Peut être pour me rassurer moi même et me raccrocher à des procédures familières. La gestion de la panne m'ayant beaucoup occupé, j'étais alors très près de la piste, mais je n'avais pas du tout configuré l'avion pour l'atterrissage et j'avais maintenu 1500ft. j'ai donc fait une longue vent arrière pour d'abord réduire la vitesse et sortir 10° de volets puis débiter la descente. J'ai pensé à allumer les phares (je n'avais pas encore pris conscience de la nature électrique de mon problème), mais j'ai oublié la réchauffe carbu. En arrivant en fin de longue vent arrière, au moment de mon virage de base, le contrôleur s'est inquiété de ma position et de savoir si je voyais toujours la piste. Je lui ai donc expliqué qu'avec la gestion de panne, j'avais dû faire une longue vent arrière. Il m'a demandé mon altitude pour confirmation, je lui ai répondu que je passais 1300ft QNH en descente. Le contrôleur a acquiescé et m'a à nouveau autorisé à l'atterrissage. Je lui ai à nouveau collationné et confirmé que je rappellerai en finale. Une fois établi en finale, j'ai sorti les pleins volets et j'ai essayé de passer mon message, sans succès. A ce moment là, la totalité de l'électricité semblait HS (intercom, COM1, jaugeur carburant à 0), à l'exception de la COM 2 dont l'affichage dans son ensemble clignotait. Le voyant « high voltage » ne s'est pas allumé, et l'aiguille de l'ampèremètre sur 0. J'ai poursuivi mon atterrissage. Je reconnais que les circonstances ont fait qu'il m'a fallu mettre en oeuvre une énergie énorme pour maintenir axe/plan/vitesse, là ou habituellement, ça me semble assez instinctif. Une fois sur la piste et la trajectoire de l'avion stabilisée, j'ai sorti mon téléphone pour appeler la TWR dont j'avais enregistré le numéro. J'ai donc pu dégager la piste et poursuivre mon roulage en contact téléphonique avec le contrôleur, sous l'escorte des pompiers. Durant cette phase, j'ai pu rentrer les volets. Une fois arrivé au parking, j'ai suivi la check-list habituelle pour arrêter l'avion, j'ai ensuite répondu aux quelques questions des pompiers. Je suis ensuite retourné à l'avion pour voir si après un court instant de coupure, en remettant la batterie, l'avionique redémarrerait. Sans succès. J'ai ensuite essayé de joindre mon instructeur, le mécanicien du club et le chef pilote. C'est ce dernier que j'ai joint en premier. J'ai donc pu l'informer de mon problème et il m'a donné les consignes à appliquer pour que l'avion ne reparte pas en vol. Il m'a ensuite demandé de retourner à l'avion pour voir si les volets étaient manoeuvrables, ce qui était le cas, et l'avionique a alors redémarré parfaitement (avec initialisation du GNS 530 et l'ensemble des boîtiers normalement actifs.) J'ai enfin été en contact avec le mécanicien, à qui j'ai pu transmettre ces éléments. Information complémentaire, qui peut ou non apporter un éclairage à cet incident : Le pilote du matin avait signalé un problème de grésillement sur la COM1 de type squelch. Ce problème n'avait pas été relevé par le second pilote, et avant que n'arrive mon incident, le vol s'était déroulé sans le moindre problème de ce type.

QCM

Traitement de l'évènement

Titre : Perte de génération électrique en vol

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

Sur ce type d'avion, seul un circuit visuel via l'ampèremètre permet de détecter le défaut.
Son caractère intermittent rendant sa détection difficile.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Changement de la connectique de l'alternateur

Actions préventives :

Changement du régulateur de tension

Communication aux membres et inscription au briefing obligatoire annuel (circuit électrique - contrôle en vol)



16- L'interruption volontaire du vol doit être envisagée lorsque les aérodromes de destination, de dégagement et de déroutement ne sont plus accessibles. Les raisons peuvent être : une dégradation météo, un manque de carburant, un problème mécanique, le crépuscule.... Dans la majorité des cas, le laps de temps disponible pour la prise de décision est court. L'entraînement est nécessaire pour que cette procédure puisse être exécutée avec le maximum de sécurité et de chance de réussite. *

☐ Dès la décision d'interrompre le vol, avertir un organisme quelconque si la portée VHF le permet. Afficher 7600 au code transpondeur et mettre la balise de détresse sur "manuel".

☐ Après avoir assuré la phase de reconnaissance, organiser le circuit adapté et effectuer la check-list atterrissage forcé avec moteur. Préparer les passagers. • Déterminer un point d'aboutissement de la trajectoire en fonction de la zone de toucher des roues prévue. L'approche finale s'effectue à 1.3 Vs0. Ne pas hésiter à effectuer une approche interrompue suivi d'un autre circuit, si la stabilisation et la précision de la finale ne sont pas suffisantes. • Le contact des roues doit se faire à la vitesse minimum, puis maintenir l'avion cabré ou freiner énergiquement en fonction de l'état du sol.

☐ Après l'atterrissage contacter une autorité civile ou militaire (mairie, gendarmerie ...). Organiser la garde de l'avion et les secours. Un décollage ne peut-être effectué qu'avec l'accord de la gendarmerie (sur procès verbal exceptionnel) et du CAPAM.

QCM

16- L'interruption volontaire du vol doit être envisagée lors de la destination, de dégagement et de déroutement ne sont plus accessibles. Les raisons peuvent être : une dégradation météo, un manque de carburant, un problème mécanique, le crépuscule.... Dans la majorité des cas, le laps de temps disponible pour la prise de décision est court. L'entraînement est nécessaire pour que cette procédure puisse être exécutée avec le maximum de sécurité et de chance de réussite. *

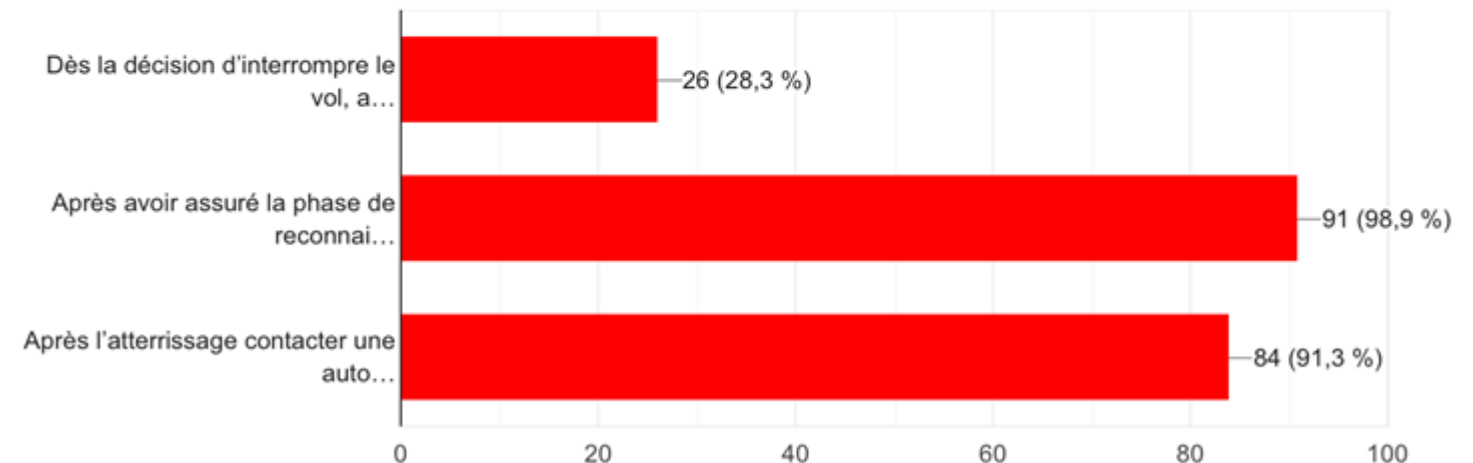
☐ Dès la décision d'interrompre le vol, avertir un organisme de secours et le permet. Afficher 7600 au code transpondeur et mettre l'alarme "manuel".

☐ Après avoir assuré la phase de reconnaissance, organiser l'atterrissage forcé avec moteur. Prévoir un point d'aboutissement de la trajectoire en fonction du vent et du terrain. Déterminer un point d'aboutissement de la trajectoire en fonction du vent et du terrain. Toucher des roues prévue. L'approche finale s'effectue à 100 km/h. L'approche de précision de la finale ne sont pas suffisantes. Le contact avec le sol à vitesse minimum, puis maintenir l'avion cabré ou freiner en fonction de l'état du sol.

☐ Après l'atterrissage contacter une autorité civile ou militaire. Organiser la garde de l'avion et les secours. Un décollage est possible qu'avec l'accord de la gendarmerie (sur procès verbal excusé).

16- L'interruption volontaire du vol doit être envisagée lorsque les aérodromes de destination, de dégagement et de déroutement ne sont plus accessibles. Les raisons peuvent être : une dégradation météo, un manque de carburant, un problème mécanique, le crépuscule.... Dans la majorité des cas, le laps de temps disponible pour la prise de décision est court. L'entraînement est nécessaire pour que cette procédure puisse être exécutée avec le maximum de sécurité et de chance de réussite.

92 réponses





16- L'interruption volontaire du vol doit être envisagée lorsque les aérodromes de destination, de dégagement et de déroutement ne sont plus accessibles. Les raisons peuvent être : une dégradation météo, un manque de carburant, un problème mécanique, le crépuscule.... Dans la majorité des cas, le laps de temps disponible pour la prise de décision est court. L'entraînement est nécessaire pour que cette procédure puisse être exécutée avec le maximum de sécurité et de chance de réussite. *

☐ Dès la décision d'interrompre le vol, avertir un organisme quelconque si la portée VHF le permet. Afficher 7600 au code transpondeur et mettre la balise de détresse sur "manuel".

☒ Après avoir assuré la phase de reconnaissance, organiser le circuit adapté et effectuer la check-list atterrissage forcé avec moteur. Préparer les passagers. • Déterminer un point d'aboutissement de la trajectoire en fonction de la zone de toucher des roues prévue. L'approche finale s'effectue à 1.3 Vs0. Ne pas hésiter à effectuer une approche interrompue suivi d'un autre circuit, si la stabilisation et la précision de la finale ne sont pas suffisantes. • Le contact des roues doit se faire à la vitesse minimum, puis maintenir l'avion cabré ou freiner énergiquement en fonction de l'état du sol.

☐ Après l'atterrissage contacter une autorité civile ou militaire (mairie, gendarmerie ...). Organiser la garde de l'avion et les secours. Un décollage ne peut-être effectué qu'avec l'accord de la gendarmerie (sur procès verbal exceptionnel) et du CAPAM.

Seule la réponse B est correcte.

Regarder les explications suivantes :

<http://clefi.fr/ressource/MODULE-03-INSF.pdf>



Ref : HPL5MSAW83 - Perte de puissance et vibrations importantes en croisière

10/06/2020

Pas de problème détecté lors des essais moteurs au sol. Lors de la course au décollage je constate que la distance et le taux de montée sont inférieurs à la normale mais ayant décollé de la piste 23 avec du vent arrière je ne me fais pas de soucis. La mise en palier se fait normalement avec un temps pour atteindre 115 plus longs que d'habitude, je vérifie mes paramètres moteurs: ils sont normaux. Arrive vers NW, je ressens trois grandes secousses, j'applique donc les actions en cas de panne motrice: trajectoire, vitesse et recherche. Je constate que le moteur tourne toujours je décide de rentrer à Mérignac en me signalant PAN PAN. Je vérifie mes paramètres moteurs, je mets la pompe, j'ai l'impression que le moteur tourne plus « rond », je la conserverai jusqu'à mon arrivée au parking CAPAM. la réchauffe carburateur n'a pas eu d'effet constaté. Dans ma recherche j'ai oublié de changer de réservoir. Je me pose à Mérignac sans difficulté en effectuant une base main droite sur la 23. Roulage CAPAM normal, essais coupure au parking rien d'anormal.



17- Comment puis-je être au courant de l'analyse d'un REX *

- ☐ Ce n'est pas possible
- ☐ Je contacte le CSP régulièrement
- ☐ Je m'abonne au REX FFA du CAPAM
- ☐ Je recevrai un message mensuel

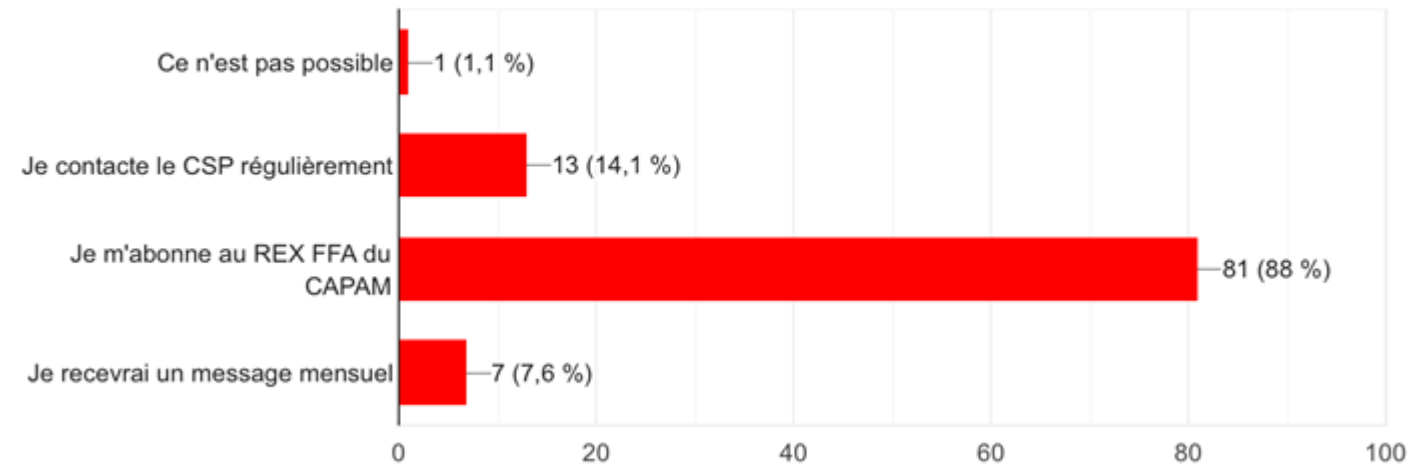
QCM

17- Comment puis-je être au courant de l'analyse d'un REX *

- ☐ Ce n'est pas possible
- ☐ Je contacte le CSP régulièrement
- ☐ Je m'abonne au REX FFA du CAPAM
- ☐ Je recevrai un message mensuel

17- Comment puis-je être au courant de l'analyse d'un REX

92 réponses



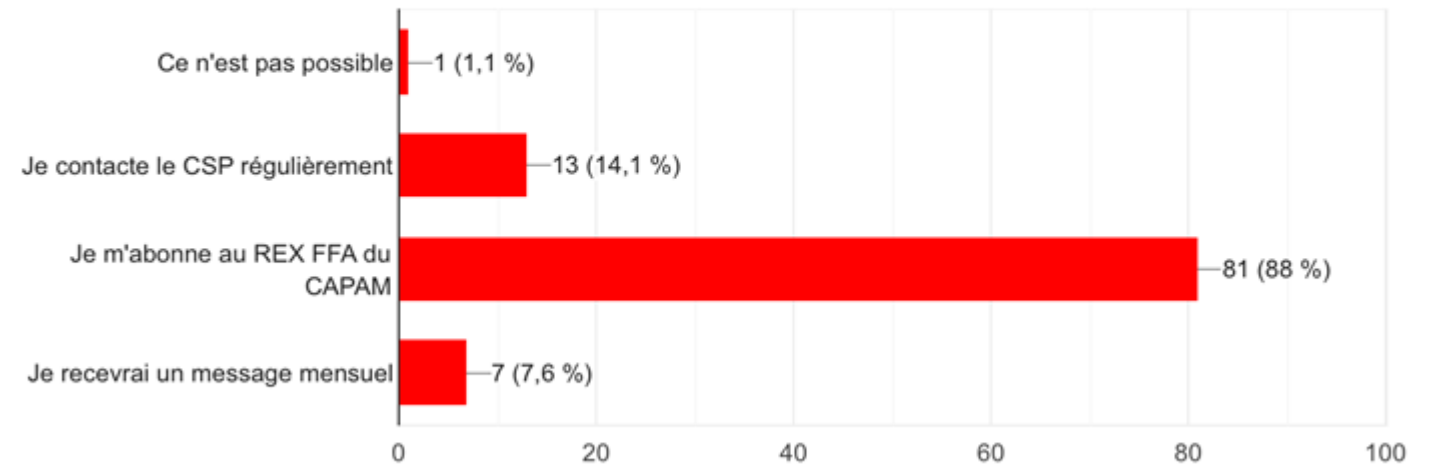
QCM

17- Comment puis-je être au courant de l'analyse d'un REX *

- ☐ Ce n'est pas possible
- ☐ Je contacte le CSP régulièrement
- ☒ Je m'abonne au REX FFA du CAPAM
- ☐ Je recevrai un message mensuel

17- Comment puis-je être au courant de l'analyse d'un REX

92 réponses





Ref : HPL5L4RJQB - Perte de puissance avec vibrations importante au décollage

22/05/2020

Vol effectué environ 20 minutes après le vol précédent. Réservoir central à moitié et ailes pleines vérifiées visuellement. Essais moteurs effectués sans problèmes et décollage en 23. A 500 pieds virage à droite vers NA, montée normale avec puissance correcte. Vers 700 pieds, alors que j'allais couper la pompe et rentrer les volets, de très fortes vibrations apparaissent et plus de puissance moteur. Je réduis les tours moteur au minimum et les vibrations cessent. Sur la lancée j'atteins 800 pieds et je change de réservoir et regarde si les magnetos sont bien sur both. Rapide tour visuel sur le tableau de bord et je m'aperçois que ma vitesse a chuté à 60 knts. Je vais chercher 80 knts mais je ne touche pas au cran de volets. Je tente de mettre des coups de gaz mais aucune puissance et les grosses vibrations reprennent à chaque fois. Je ne suis pas assez haut pour me représenter en 23 donc j'annonce PAN PAN PAN sur la fréquence tour et leur annonce mon intention de me poser en contre QFU 05 (je venais juste de passer à l'ouest de Dassault). Je converge donc vers la piste avec un angle de 45 degrés en me disant que dans le pire des cas j'arriverai à me poser dans l'herbe à gauche de la 05 (je laisse la puissance au minimum pour éviter les vibrations). Je n'ai pas le temps de penser à mettre le 2ème cran de volets une fois que je suis sur de faire la piste car le vol dure en tout seulement 4 minutes et je rassure en même temps mes 2 enfants qui m'accompagnent. Je touche à la croisée des piste sans problème et je réussis à rouler (lentement) jusqu'au CAPAM avec le moteur réduit. Un pickup des pompiers m'attend et ils me demandent si je pense avoir perdu un bout d'avion sur la piste lors du décollage. Je n'ai ressenti aucun choc et après inspection visuelle aucune trace a l'avant donc pas de collision aviaire.

QCM

Traitement de l'évènement

Titre : Perte de puissance avec vibrations importante au décollage

Synthèse pédagogique de l'Aéro-club :

Le système de double magnétos est un système de type fail-safe (pour palier un défaut d'allumage de magnéto et/ou bougie). Il s'avère qu'un défaut combiné à une erreur humaine sur la sélection des magnétos rend le système défaillant. Il est possible que, dans cette phase critique du vol avec la gestion du retour vers le terrain, le contrôle réalisé par le pilote n'a pas été efficace.

Synthèse du plan d'action de l'Aéro-club :

Actions correctives :

Changement de l'ensemble des bougies

Actions préventives :

Communication vers les membres + inscription à l'ordre du jour du prochain Briefing Obligatoire Annuel



18- Lorsque je sors l'avion pour le mettre sur son emplacement : que dois-je faire et dans quel ordre ? *

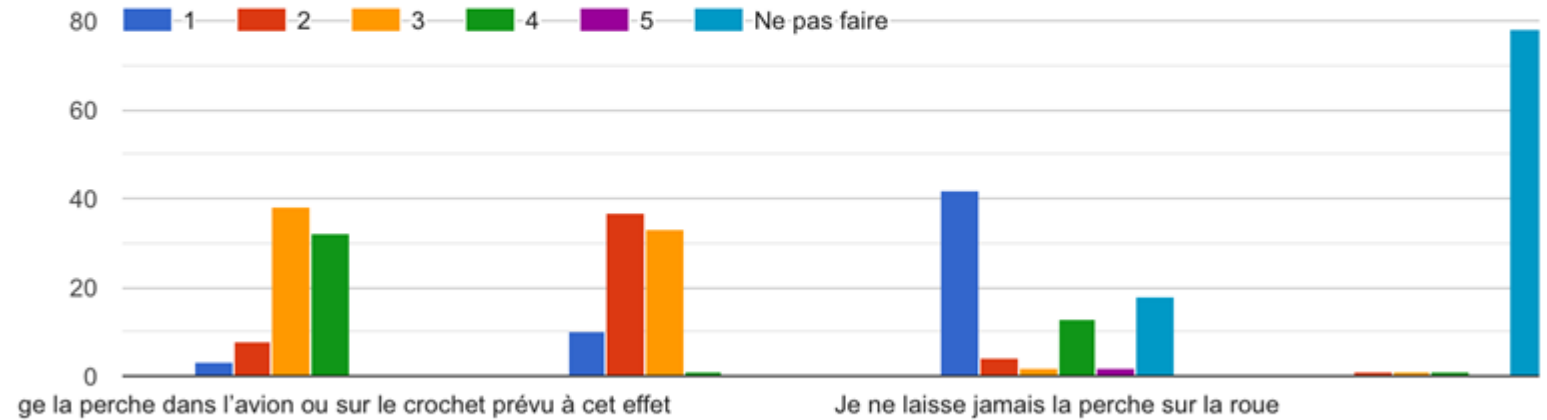
	1	2	3	4	5	Ne pas faire
Je range la perche dans l'avion ou sur le crochet prévu à cet effet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je serre le frein de parc	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je ne laisse jamais la perche sur la roue	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je laisse la perche sur la roue en attendant de faire la visite prévol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je pose la perche devant ou derrière la roue suivant la pente du sol en attendant de mettre le frein de parc	☐	☐	☐	☐	☐	☐

QCM

18- Lorsque je sors l'avion pour le mettre sur son emplacement : que dois-je faire et dans quel ordre ? *

	1	2	3	4	5	Ne pas faire
Je range la perche dans l'avion ou sur le crochet prévu à cet effet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je serre le frein de parc	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je ne laisse jamais la perche sur la roue	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je laisse la perche sur la roue en attendant de faire la visite prévol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je pose la perche devant ou derrière la roue suivant la pente du sol en attendant de mettre le frein de parc	☐	☐	☐	☐	☐	☐

18- Lorsque je sors l'avion pour le mettre sur son emplacement : que dois-je faire et dans quel ordre ?





18- Lorsque je sors l'avion pour le mettre sur son emplacement : que dois-je faire et dans quel ordre ? *

	1	2	3	4	5	Ne pas faire
Je range la perche dans l'avion ou sur le crochet prévu à cet effet	☐	☐	☐	☒	☐	☐
Je serre le frein de parc	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Je ne laisse jamais la perche sur la roue	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Je laisse la perche sur la roue en attendant de faire la visite prévol	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Je pose la perche devant ou derrière la roue suivant la pente du sol en attendant de mettre le frein de parc	☒	☐	☐	☐	☐	☐



Ref : - Mise en route avec perche devant la roue
--/--/2020

REX non déposé



19- Durant la visite pré-vol intérieure quels sont les équipements et documents qui doivent être dans l'avion ? *

- ☐ Documents avions avec papiers règlementaires
- ☐ Trousse de premier secours
- ☐ Manuel de vol
- ☐ Fusibles de secours pour les DR400
- ☐ Papier d'identité
- ☐ Licence SEP et FFA
- ☐ Documents nécessaires au vol envisagé

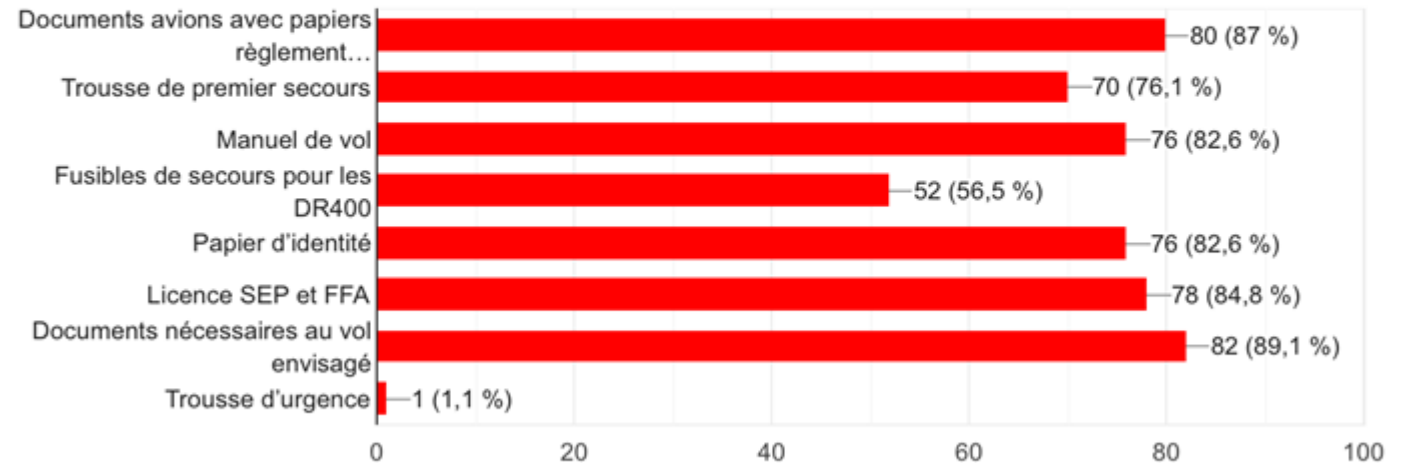
QCM

19- Durant la visite pré-vol intérieure quels sont les équipements et documents qui doivent être dans l'avion ? *

- ☐ Documents avions avec papiers réglementaires
- ☐ Trousse de premier secours
- ☐ Manuel de vol
- ☐ Fusibles de secours pour les DR400
- ☐ Papier d'identité
- ☐ Licence SEP et FFA
- ☐ Documents nécessaires au vol envisagé

19- Durant la visite pré-vol intérieure quels sont les équipements et documents qui doivent être dans l'avion ?

92 réponses



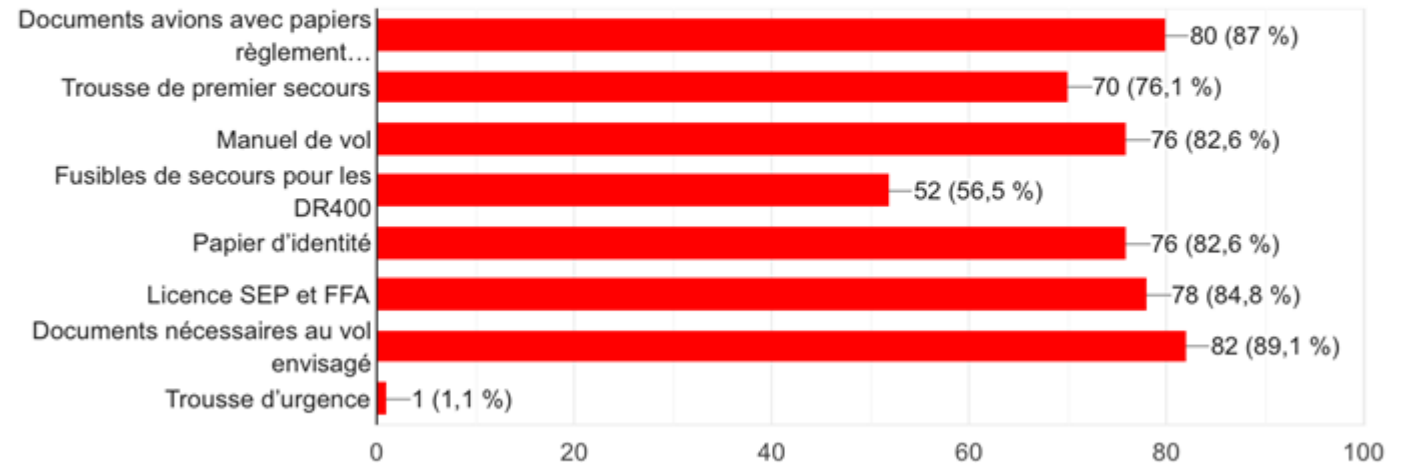
QCM

19- Durant la visite pré-vol intérieure quels sont les équipements et documents qui doivent être dans l'avion ? *

- ☐ Documents avions avec papiers règlementaires
- ☒ Trousse de premier secours
- ☒ Manuel de vol
- ☐ Fusibles de secours pour les DR400 ☒
- ☐ Papier d'identité
- ☐ Licence SEP et FFA
- ☐ Documents nécessaires au vol envisagé

19- Durant la visite pré-vol intérieure quels sont les équipements et documents qui doivent être dans l'avion ?

92 réponses



BOA 2021

QCM



Ref : - Vol sans trousse de secours
--/--/2020

REX non déposé



20- Que me faut-il avant de saisir un REX ? *

- ☐ Rien
- ☐ Mes codes de connexion au site internet
- ☐ Mon inscription à jour
- ☐ Je n'ai pas le droit de saisir un REX

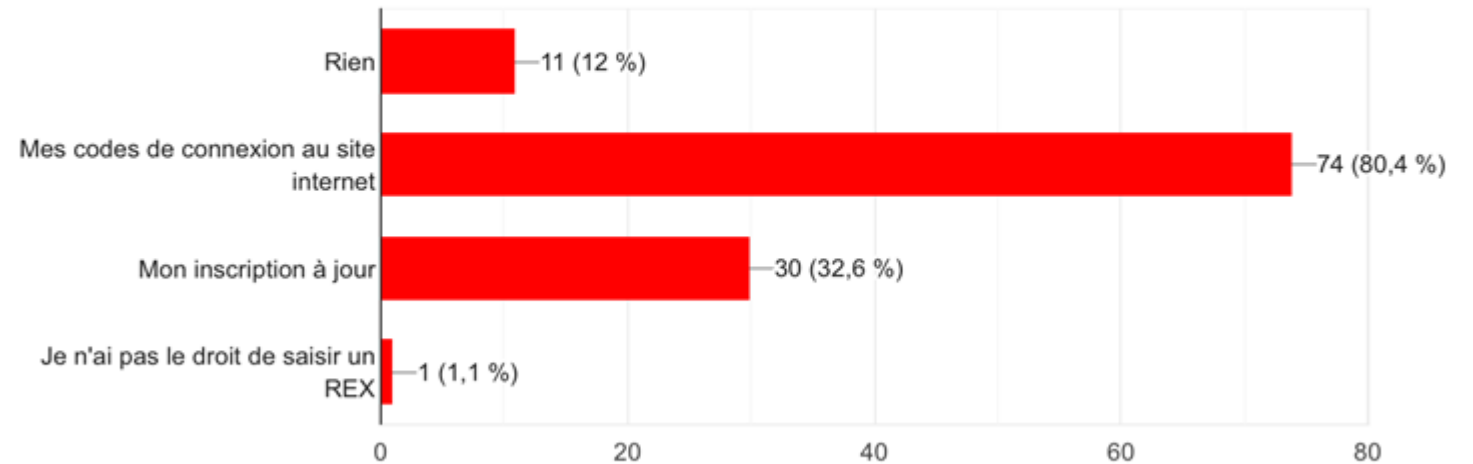
QCM

20- Que me faut-il avant de saisir un REX ? *

- ☐ Rien
- ☐ Mes codes de connexion au site internet
- ☐ Mon inscription à jour
- ☐ Je n'ai pas le droit de saisir un REX

20- Que me faut-il avant de saisir un REX ?

92 réponses



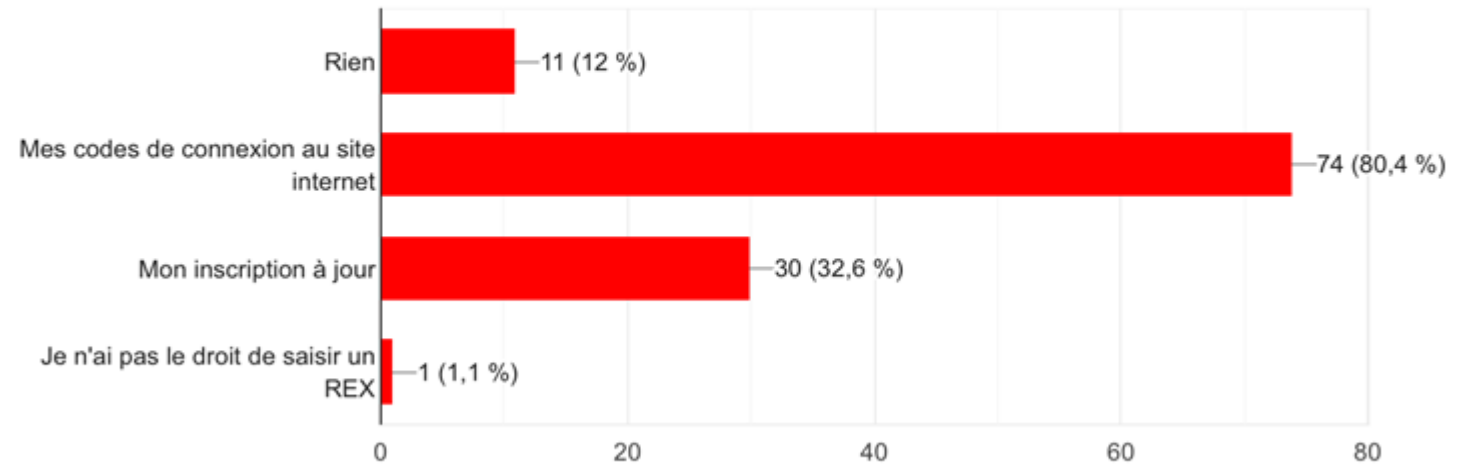
QCM

20- Que me faut-il avant de saisir un REX ? *

- ☐ Rien
- ☒ Mes codes de connexion au site internet
- ☐ Mon inscription à jour
- ☐ Je n'ai pas le droit de saisir un REX

20- Que me faut-il avant de saisir un REX ?

92 réponses





21- Comment faire remonter une petite anomalie technique ? *

- ☐ Je l'inscris sur le manuel de vol
- ☐ Je l'inscris dans Openflyers en « remarque Maintenance » et sur le Tableau Etat des avions
- ☐ Je téléphone au Responsable technique
- ☐ Je préviens le chef pilote, son adjoint ou un instructeur

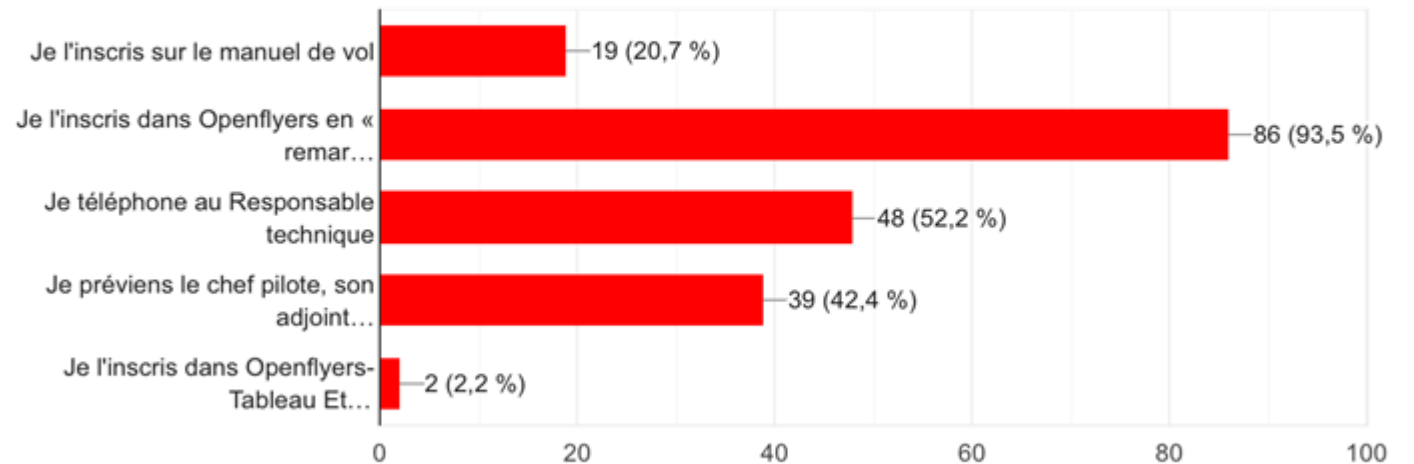
QCM

21- Comment faire remonter une petite anomalie technique ? *

- ☐ Je l'inscris sur le manuel de vol
- ☐ Je l'inscris dans Openflyers en « remarque Maintenance » et sur le Tableau Etat des avions
- ☐ Je téléphone au Responsable technique
- ☐ Je préviens le chef pilote, son adjoint ou un instructeur

21- Comment faire remonter une petite anomalie technique ?

92 réponses



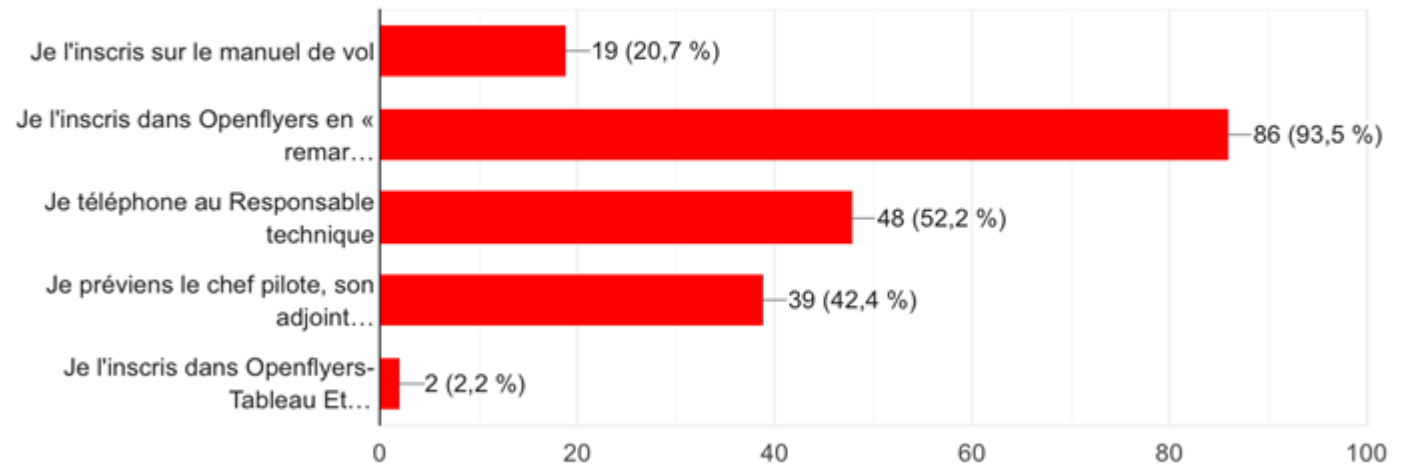
QCM

21- Comment faire remonter une petite anomalie technique ? *

- ☐ Je l'inscris sur le manuel de vol
- ☒ Je l'inscris dans Openflyers en « remarque Maintenance » et sur le Tableau Etat des avions
- ☐ Je téléphone au Responsable technique
- ☐ Je préviens le chef pilote, son adjoint ou un instructeur

21- Comment faire remonter une petite anomalie technique ?

92 réponses





Ref : - Fuite d'huile
--/--/2020

REX non déposé



22- J'utilise la MEL ou LME : *

- ☐ Quand une remarque concernant une panne d'équipement est notée sur le carnet de route
- ☐ Si je remarque que quelque chose ne fonctionne pas, pour éventuellement le noter sur le carnet de route
- ☐ Avant chaque départ
- ☐ En vol pour prendre en compte les informations liées à la panne afin d'en connaître les conséquences et savoir si mon retour à la base sera possible

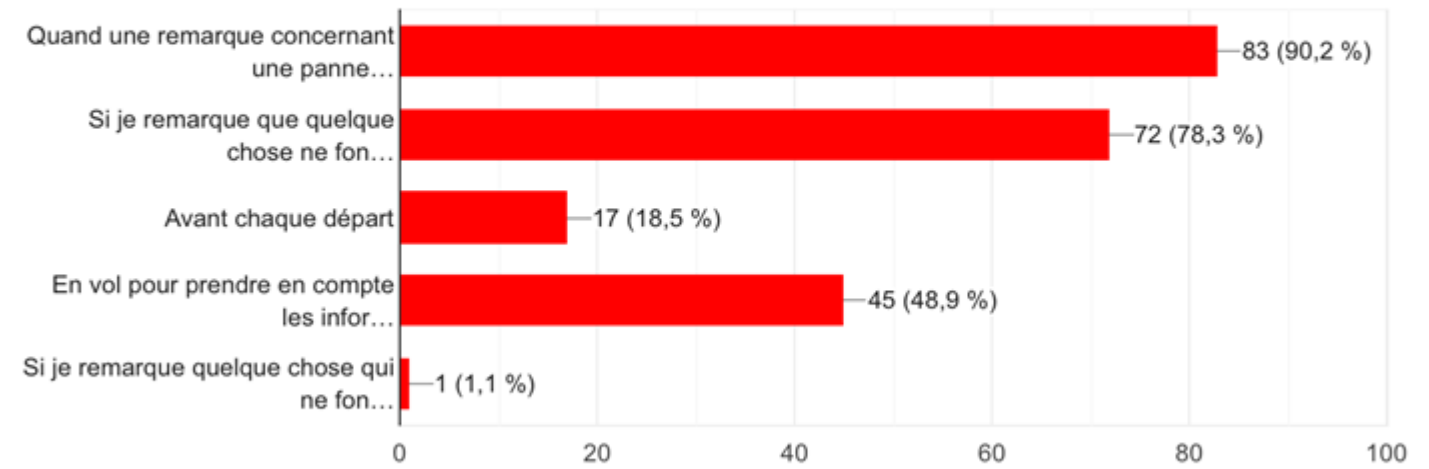
QCM

22- J'utilise la MEL ou LME : *

- ☐ Quand une remarque concernant une panne d'équipement est notée sur le carnet de route
- ☐ Si je remarque que quelque chose ne fonctionne pas pour éventuellement le noter sur le carnet de route
- ☐ Avant chaque départ
- ☐ En vol pour prendre en compte les informations liées aux conséquences et savoir si mon retour à la base sera affecté

22- J'utilise la MEL ou LME :

92 réponses



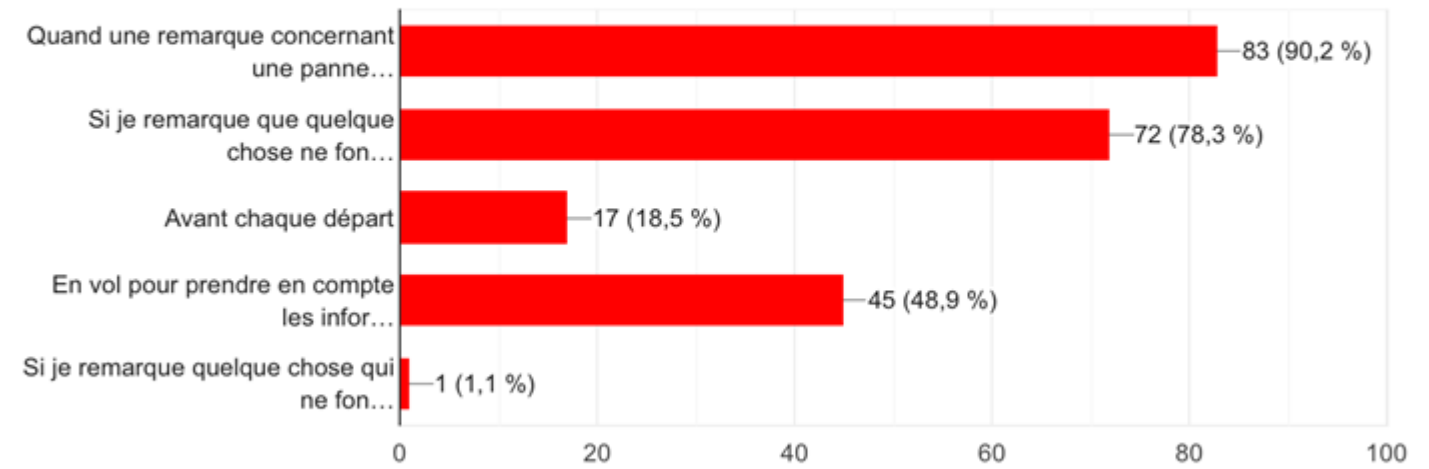
QCM

22- J'utilise la MEL ou LME : *

- ☒ Quand une remarque concernant une panne d'équipement est notée sur le carnet de route
- ☒ Si je remarque que quelque chose ne fonctionne pas pour éventuellement le noter sur le carnet de route
- ☐ Avant chaque départ
- ☒ En vol pour prendre en compte les informations liées aux conséquences et savoir si mon retour à la base sera affecté

22- J'utilise la MEL ou LME :

92 réponses



BOA 2021

QCM



Ref : - Vols sans APRS

--/--/2020

REX non déposé

Carburant - Fuel		Huile - Oil		Incidents - Observations éventuelles Incidents - Observations, if any	
Quantité / Quantity		Quantité / Quantity			
Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival		
0	0	0	0	*	1202.39
170.37	0	0	0	**	1203.36
0	110.01	1.1	0	PAS	1205.58
1202	-	-	-	PAS	1207.58
0	0	0	0	Pompe à v. de HS	1207.58
PP 15.15L	0	0	0	Prix en compte de 1209.00 Pompe à vide HS	1209.00
prochaine visite programmée et avant le 15/11/2020					
150.25	0	0	0	IDEM	1210.18
0	0	0	0	IDEM prix en compte de la MEL 1211.37 ATA 34	1211.37
0	0	0	0	Prise en compte de la MEL ATA 34	1211.37
Constat en vol		Variomètre HS			
Constat avant vol		Vol entrepris selon LME item ATA 34- Variomètre			
Prise en compte maintenance		Vol entrepris selon LME item ATA 34- Variomètre			
Après prise en compte maintenance		Réparation reportée à la prochaine visite et avant le 15/11/2020			
		LME item ATA 34 - Variomètre - pris en compte			
		LME item ATA 34 - Variomètre - pris en compte			
Pas d'observation :					
* : Susceptible d'une amende de 1500 €					
** : Susceptible d'une amende de 3000 € en cas de récidive.					

Pas d'observation :

* : Susceptible d'une amende de 1500 €

** : Susceptible d'une amende de 3000 € en cas de récidive.



23- Qui est responsable de la circulation sur les taxiways L ? *

- ☐ Mérignac sol
- ☐ Le commandant de bord

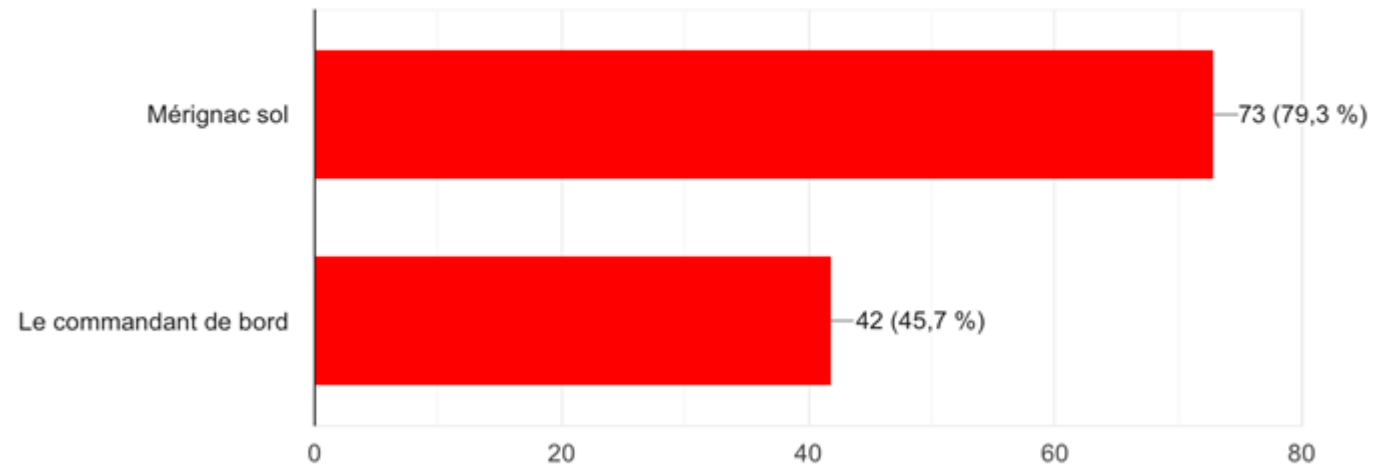
QCM

23- Qui est responsable de la circulation sur les taxiways L ? *

- ☐ Mérignac sol
- ☐ Le commandant de bord

23- Qui est responsable de la circulation sur les taxiways L ?

92 réponses



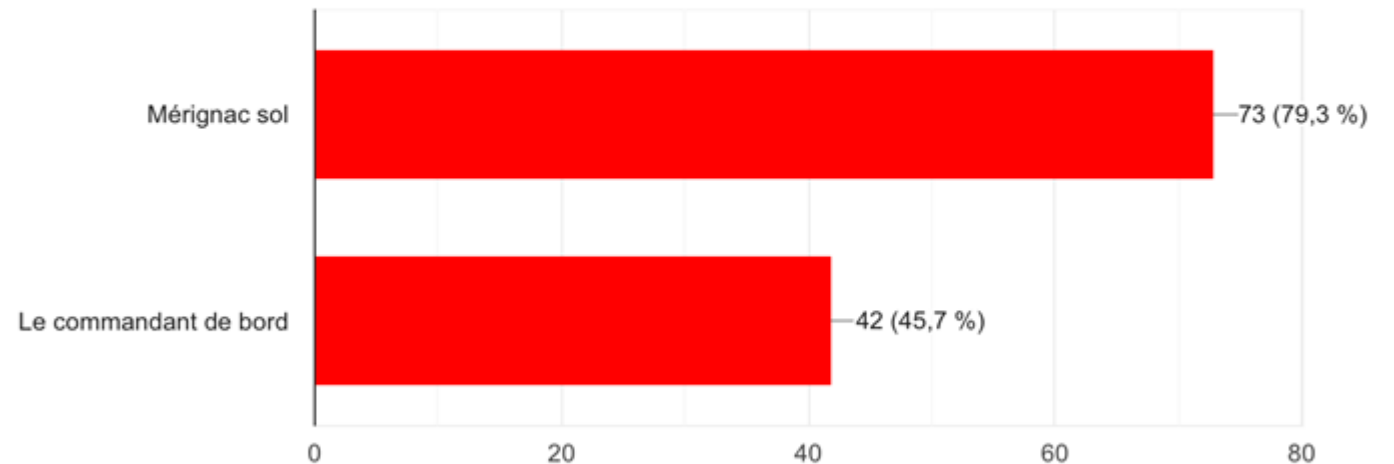
QCM

23- Qui est responsable de la circulation sur les taxiways L ? *

- ☒ Mérignac sol
- ☐ Le commandant de bord

23- Qui est responsable de la circulation sur les taxiways L ?

92 réponses





24- Qui est responsable du déplacement sur le parking Lima en dehors des taxiways ? *

- ☐ Aviapartner
- ☐ Mérignac sol
- ☐ Le commandant de bord

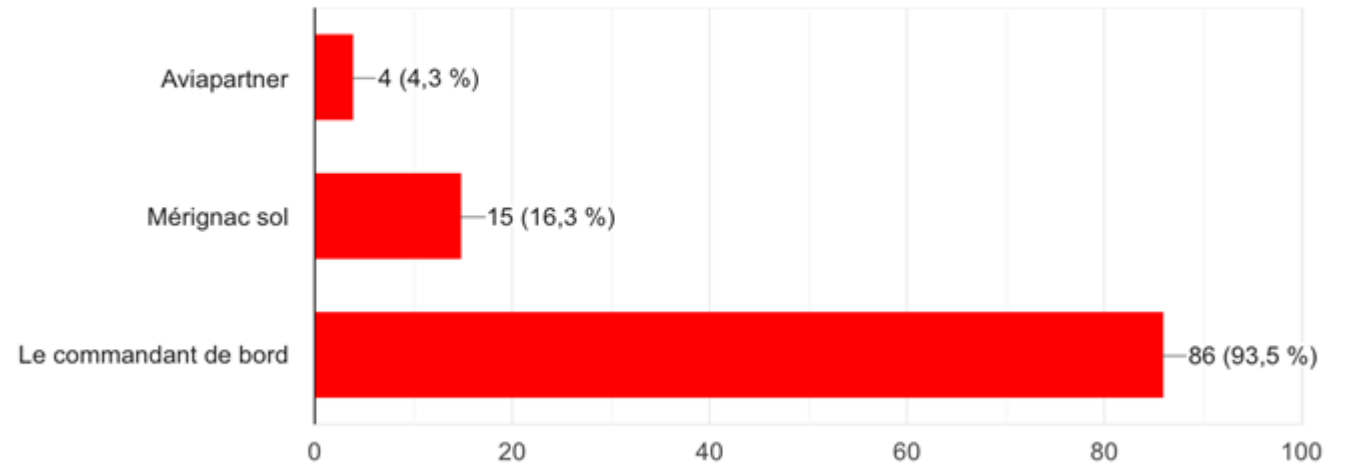


24- Qui est responsable du déplacement sur le parking Lima en dehors des taxiways ? *

- ☐ Aviapartner
- ☐ Mérignac sol
- ☐ Le commandant de bord

24- Qui est responsable du déplacement sur le parking Lima en dehors des taxiways ?

92 réponses



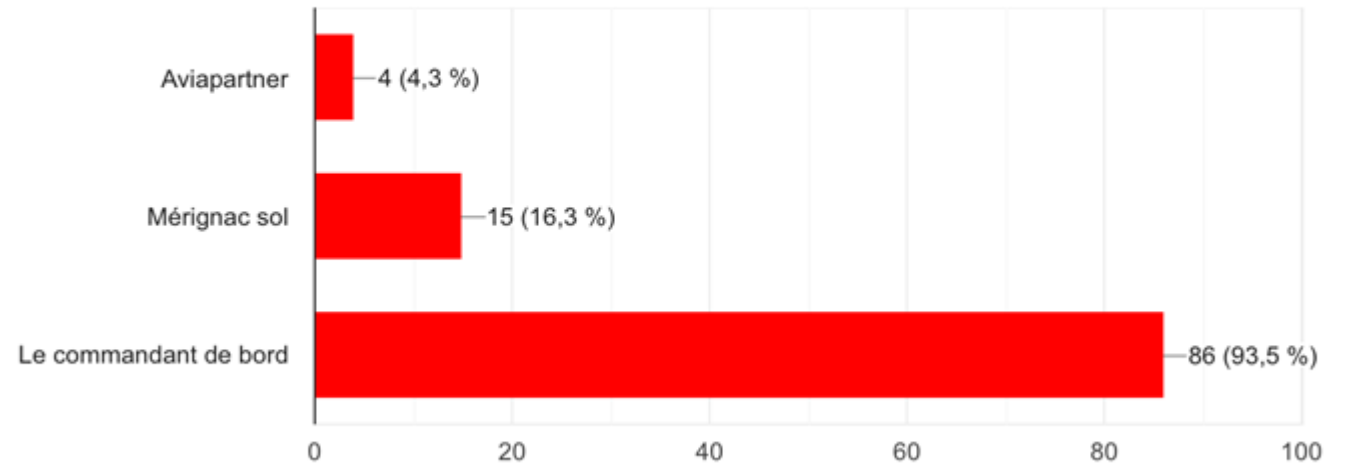
QCM

24- Qui est responsable du déplacement sur le parking Lima en dehors des taxiways ? *

- ☐ Aviapartner
- ☐ Mérignac sol
- ☒ Le commandant de bord

24- Qui est responsable du déplacement sur le parking Lima en dehors des taxiways ?

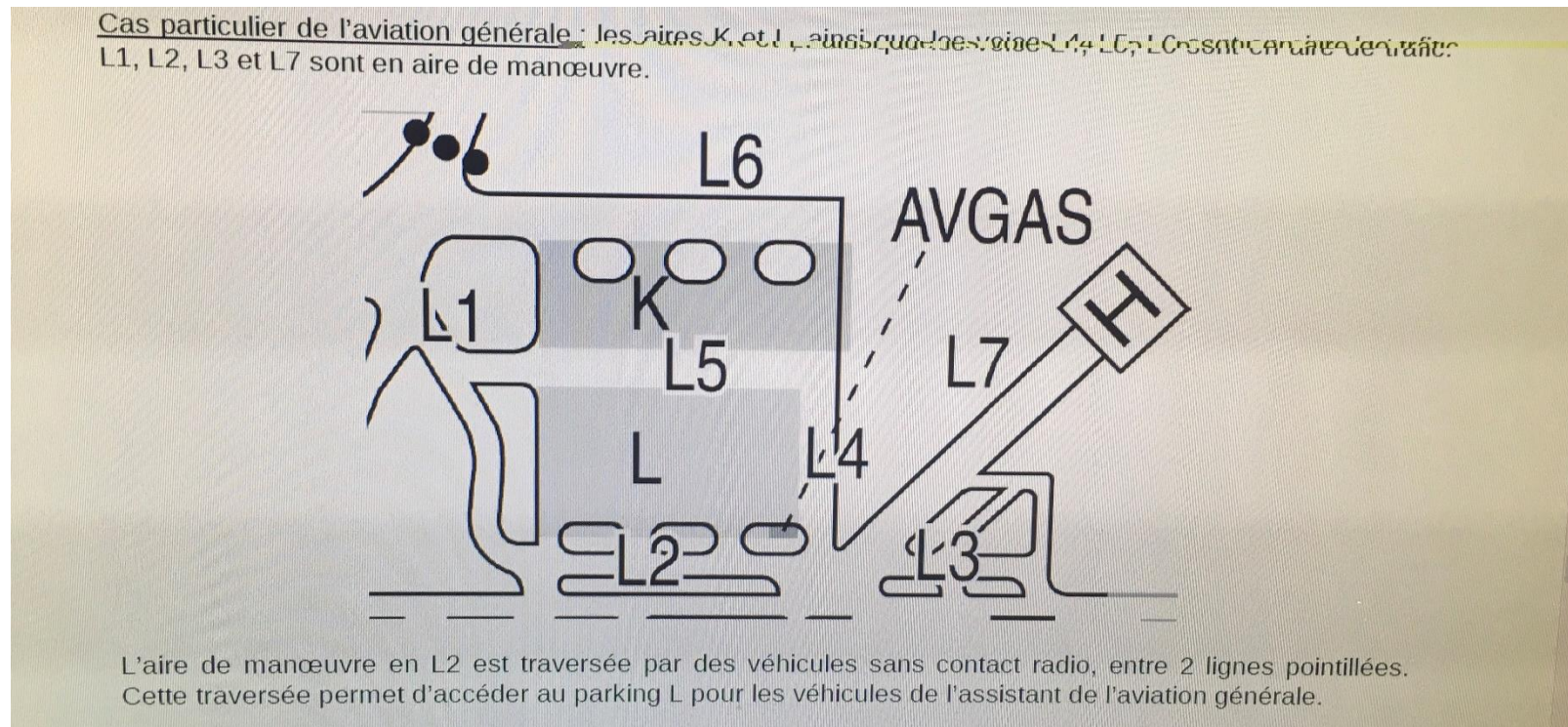
92 réponses



L4, L5 et L6 : Aire de trafic

L1, L2, L3 et L7 : Aire de manœuvre

Au sol le contrôle assure une séparation.





Ref : - Croisement voiture
--/--/2020

REX



Avez-vous des remarques ou commentaires à nous faire remonter sur la vie du club ?

35 réponses

Non

non

RAS

Notre club manque de convivialité et de partage et je souhaiterais m'occuper d'une partie « communication » plus axée sur la vie du club, ses responsables et ses adhérents. Je pensais à des articles divers sur le site, ou une page Facebook et j'ai quelques idées pour le faire vivre. Dites moi ce que vous en pensez

Espérons que nous retrouvions beaucoup plus de sérénité, de joie de vivre, l'envie de se réunir après nos gros ennuis.

Si nous refaisons des assemblées + ou - festives, quelque soit l'endroit, j'aimerais que celles-ci se fassent, si possible, un samedi après-midi, car beaucoup de gens, comme moi, travaillent sur semaine et ont peu de libertés, du moins je le suppose.

Bonne soirée et merci à tous d'assurer la vie de notre club.



Avez-vous des remarques ou commentaires à nous faire remonter sur la vie du club ?

35 réponses

En vous souhaitant d'excellentes fêtes de fin d'année,

Nicolas Oysel

neant

Non :)

Je pense qu'imposer un VEA avant Juin 2021 à tous les pilotes risque de sérieusement saturer le planning des FE/FI avant l'été. Et comme on a naturellement tendance à faire son VEA tous les 12 mois, il en sera de même les années d'après. Bonne Fêtes.

On ne peut pas répondre à la question visite pre vol équipement et documentation. Question rallye, il manque un s à je remplis 2fois.

Il y a une ou deux questions ou je ne suis pas sûre des réponses peut-être.

Merci

Ras

Nouvelle Check-list

Suppression des Do-list :

Seules les phases de mise en route, essais moteur et arrêt moteur subsisteront.

Nota : Les Do-list seront toujours présentent sur les check-list sur le site internet.

ACTIONS

AVANT ALIGNEMENT

- * Strobe ON, Phares à la demande
- * Approche dégagée

AVANT DECOLLAGE

- * Conservateur de Cap vérifié
- * Compas magnétique vérifié
- * TOP Chrono.
- * Paramètres moteurs correctes
- * Talons au plancher

APRES DECOLLAGE

- * Vi montée initiale 75 kts
à 300 ft.
- * Phare OFF.

MISE EN MONTEE

- * Vi : 80 kts
- * Compensateurs profondeur réglés.

MISE EN PALIER

- * Vi : 110 kts
- * Paramètres moteur réglés (RPM 2400 T/MN. - FF 9)
- * Conservateur de cap vérifié.
- * Compensateur profondeur réglé.

MISE EN DESCENTE

- * Altimètres réglés et comparés.
- * Conservateur de cap vérifié
- * Mélange enrichi à la demande
- * Briefing descente

CHECK-LIST

AVANT ALIGNEMENT

- * Strobe ON, Phare à la demande
- * Fenêtres fermées
- * Approche dégagée

AVANT DECOLLAGE

- * Compas magnétique
- * Conservateur de cap calé
- * Paramètres dans le vert. Pas d'alarme
- * TOP Chrono.
- * Pas d'alarmes

APRES DECOLLAGE

- * Paramètres moteur affichés.

MISE EN PALIER

- * Paramètres moteur affichés
- * Conservateur de cap vérifié.
- * Compensateur réglé

DESCENTE

- * Altimètres réglés et comparés.
- * Conservateur de cap vérifié
- * Mélange enrichi à la demande.
- * Briefing descente effectué