



1	Sur quoi agit la manette des gaz lorsque je fais les injections avant mise en route (moteur à carburateur)?	
	A	Sur le papillon des gaz
	B	Sur la membrane de la pompe
	C	Sur la pompe de reprise et sur le papillon
	D	Sur le gicleur du carburateur



1	Sur quoi agit la manette des gaz lorsque je fais les injections avant mise en route (moteur à carburateur)?	
	A	Sur le papillon des gaz
	B	Sur la membrane de la pompe
	C	Sur la pompe de reprise et sur le papillon
	D	Sur le gicleur du carburateur

Manette des gaz et mise en route moteur (moteur à carburateur)

Un carburateur est un dispositif essentiel dans les moteurs à combustion interne, chargé de mélanger l'air et le carburant dans des proportions appropriées pour la combustion. Deux composants clés du carburateur sont le papillon des gaz et la pompe de reprise.

Papillon des gaz : Il s'agit d'un volet pivotant situé dans le conduit d'admission du carburateur. En ajustant son ouverture, il contrôle la quantité d'air entrant dans le moteur, régulant ainsi la puissance et la vitesse du moteur.

Pompe de reprise : Lors d'une accélération rapide, l'augmentation soudaine de l'ouverture du papillon des gaz peut entraîner un appauvrissement momentané du mélange air-carburant, causant des hésitations ou des "trous" à l'accélération. La pompe de reprise injecte une quantité supplémentaire de carburant pour compenser cet effet, assurant une transition fluide lors des changements brusques de régime.

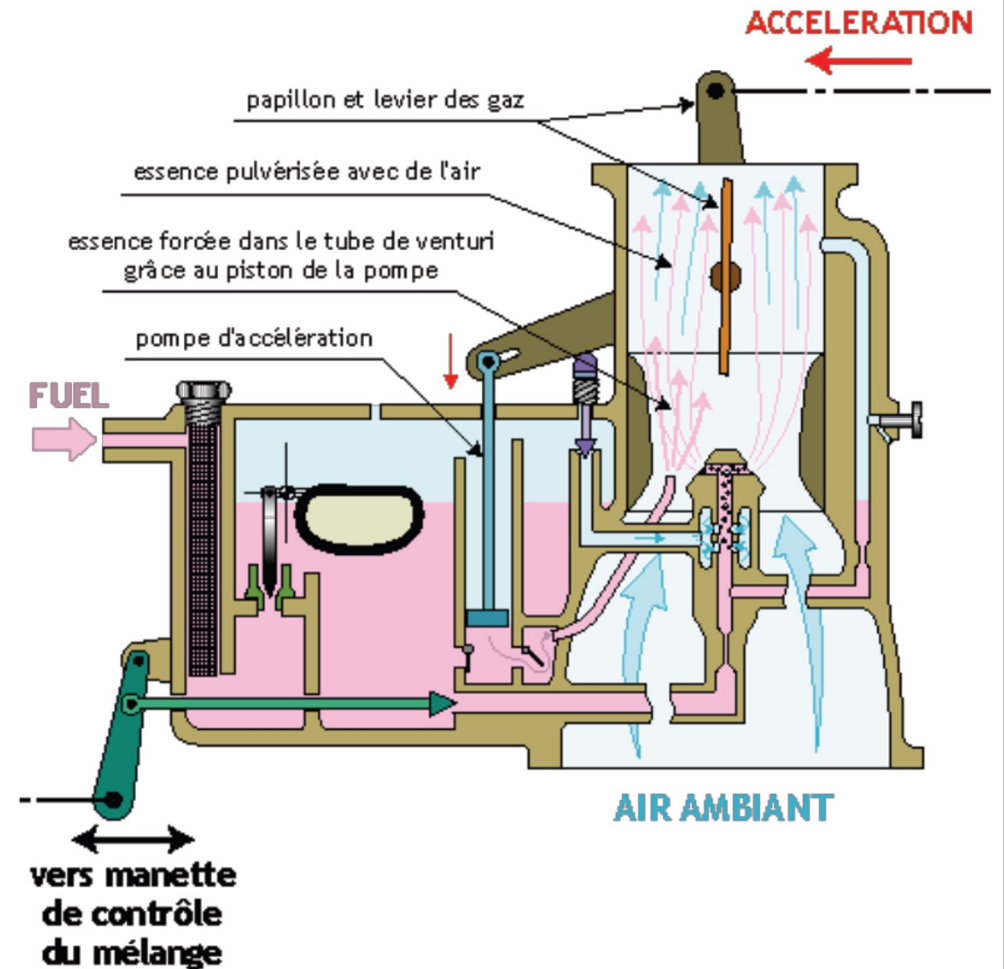
La manette des gaz est reliée mécaniquement au papillon des gaz et à la pompe de reprise.

Manette des gaz et mise en route moteur (moteur à carburateur)

Pour mettre en route le moteur on procédera à plus ou moins d'injections selon la température extérieure et la température du moteur. Typiquement, sur DR400, moteur froid on fera 3 injections, moteur chaud aucune injection.

En faisant une injection on agit sur la pompe de reprise pour injecter du carburant via un gicleur. L'injection se fera au moyen d'un débattement complet de la manette des gaz de manière franche, ni trop rapide ni trop lente pour apporter la bonne quantité au gicleur.

Le démarreur devra être actionné sans attendre sinon le carburant injecté s'écoulera.





2	Je suis en croisière pour une navigation, j'ai engagé le pilote automatique en mode ALT et HDG. En cas de perte de puissance, la vitesse de l'avion va diminuer puis :	
	A	L'alarme « speed » va retentir.
	B	A partir d'une certaine vitesse (position de trim), l'avion se met en descente et l'alarme « altitude » va retentir.
	C	Le trim va dérouler à cabrer pour maintenir l'altitude à tout prix, l'alarme décrochage va sonner et l'avion va subir une abattée
	D	Ayant gardé un circuit visuel actif, je détecte la diminution et la perte de puissance, je déconnecte l'AP en tenant fermement le manche, met l'avion en descente et le compense pour garder la vitesse désirée pour le traitement de la panne.



2	Je suis en croisière pour une navigation, j'ai engagé le pilote automatique en mode ALT et HDG. En cas de perte de puissance, la vitesse de l'avion va diminuer puis :	
	A	L'alarme « speed » va retentir.
	B	A partir d'une certaine vitesse (position de trim), l'avion se met en descente et l'alarme « altitude » va retentir.
	C	Le trim va dérouler à cabrer pour maintenir l'altitude à tout prix, l'alarme décrochage va sonner et l'avion va subir une abattée
	D	Ayant gardé un circuit visuel actif, je détecte la diminution et la perte de puissance, je déconnecte l'AP en tenant fermement le manche, met l'avion en descente et le compense pour garder la vitesse désirée pour le traitement de la panne.



16	J'envisage d'utiliser un avion équipé d'un pilote automatique :	
	A	Je ne compte pas utiliser le PA, connaître son fonctionnement est donc facultatif.
	B	Il est préférable de savoir l'utiliser, il peut permettre de gagner en disponibilité en cas d'augmentation de la charge de travail (dégradation météo, traitement panne...)
	C	Il est indispensable de connaître les procédures associées, même si on n'envisage pas son utilisation.
	D	Ne connaissant pas les procédures d'urgence associées, je peux partir en vol en décidant de ne pas l'engager.



16	J'envisage d'utiliser un avion équipé d'un pilote automatique :	
	A	Je ne compte pas utiliser le PA, connaître son fonctionnement est donc facultatif.
	B	Il est préférable de savoir l'utiliser, il peut permettre de gagner en disponibilité en cas d'augmentation de la charge de travail (dégradation météo, traitement panne...)
	C	Il est indispensable de connaître les procédures associées, même si on n'envisage pas son utilisation.
	D	Ne connaissant pas les procédures d'urgence associées, je peux partir en vol en décidant de ne pas l'engager.

BOA 2025

QCM



19	En situation de météo dégradée (visibilité restreinte) à basse altitude et ayant de plus en plus de mal à maintenir un palier stable :	
	A	J'appuie simplement sur le bouton AP car il n'est pas sujet aux désorientations spatiales et sera plus précis que moi.
	B	N'étant pas très habitué au pilote automatique, je préfère ne pas l'utiliser alors que j'ai du mal à maintenir le palier et suis dans une situation de stress.
	C	J'engage l'AP puis les modes HDG et ALT



19	En situation de météo dégradée (visibilité restreinte) à basse altitude et ayant de plus en plus de mal à maintenir un palier stable :	
	A	J'appuie simplement sur le bouton AP car il n'est pas sujet aux désorientations spatiales et sera plus précis que moi.
	B	N'étant pas très habitué au pilote automatique, je préfère ne pas l'utiliser alors que j'ai du mal à maintenir le palier et suis dans une situation de stress.
	C	J'engage l'AP puis les modes HDG et ALT

Bénéfices

Si bien utilisé, il permet

- de gagner en disponibilité (consultation manuel de vol, carte VAC etc...)
- de gagner en précision
- de diminuer la fatigue sur de longs vols
- N'est pas sujet aux désorientations spatiales (visibilité médiocre, vfr on top, survol maritime...)

Risques

- Perte de conscience trajectoire/environnement : règle voir et éviter pour assurer l'anti collision en VFR.
- Perte de contrôle en vol : priorité au maintien de l'altitude au détriment de la vitesse (attention au mode VS en montée)
- Risque de surconfiance avec passage IMC, givrage, turbulence.
- Risque collision avec le sol/ obstacle (nécessité du suivi de la navigation, du respect des altitudes de sécurité...)
- Confusion dans les modes
- Danger du déroulement de trim, surprise à la déconnexion de l'AP en cas de panne de trim...



3	Lors des essais moteur, vous constatez, en sélectionnant les magnétos, une perte de tours de 50 RPM sur l'une et sur l'autre 125 RPM avec cafouillis.... Que faites-vous ?	
	A	Vous êtes en dessous des 175 RPM de perte vous poursuivez vos vérifications et vous partez en vol
	B	Vous avez un doute et vous rentrez au parking
	C	Vous pensez avoir un dérèglement des magnétos et vous le signalerez au retour
	D	Vous avez une méthode pour régler ce problème



3	Lors des essais moteur, vous constatez, en sélectionnant les magnétos, une perte de tours de 50 RPM sur l'une et sur l'autre 125 RPM avec cafouillis.... Que faites-vous ?	
	A	Vous êtes en dessous des 175 RPM de perte vous poursuivez vos vérifications et vous partez en vol
	B	Vous avez un doute et vous rentrez au parking
	C	Vous pensez avoir un dérèglage des magnétos et vous le signalerez au retour
	D	Vous avez une méthode pour régler ce problème

Extrait du manuel du ZY

Vérification magnétos

Manette des gaz 2000 tr/min
Sélecteur magnétos:
Chute maxi entre (L) ou (R) et (L + R) 175 tr/min
Ecart maxi entre (L) et (R) 50 tr/min



15	Lors des essais moteur vous constatez une perte de tours avec cafouillis et vous estimez après analyse qu'il faut faire un décalaminage des bougies. Que faites-vous et dans quel ordre ?	
	A	Je mets plein gaz un moment en espérant le décalaminage.
	B	Je reste au régime des essais moteur et diminue franchement la mixture jusqu'à constater une perte de tours et la repousse
	C	Si cela n'a pas fonctionné je rentre au parking du club
	D	Je reste au régime des essais moteur et diminue doucement la mixture jusqu'à une légère perte de tour. Je maintiens la position 30s avant de repousser la mixture.
	E	Je refais mes essais magnétos.



15	Lors des essais moteur vous constatez une perte de tours avec cafouillis et vous estimez après analyse qu'il faut faire un décalaminage des bougies. Que faites-vous et dans quel ordre ?	
	A	Je mets plein gaz un moment en espérant le décalaminage.
	B	Je reste au régime des essais moteur et diminue franchement la mixture jusqu'à constater une perte de tours et la repousse
	3 C	Si cela n'a pas fonctionné je rentre au parking du club
	1 D	Je reste au régime des essais moteur et diminue doucement la mixture jusqu'à une légère perte de tour. Je maintiens la position 30s avant de repousser la mixture.
	2 E	Je refais mes essais magnétos.



Qu'est ce que l'encrassage ou le calaminage des bougies?

Apparition sous forme solide tetraethyle lead dit TEL (en faite du plomb contenu dans AVGAS)

C'est la combinaison de 2 paramètres :

- 1- Température cylindre faible (cas au ralenti – phénomène supprimé en ajustant ralenti > 1000 RPM mais ne pas dépasser 1200 RPM)
- 2- Richesse élevée (cas au ralenti – impossibilité d'agir sur ce paramètre, richesse ralenti réglé par mécanicien suivant procédure motoriste)



Quelles sont les raisons d'un encrassage ou calaminage des bougies?

Un moteur réglé trop riche:

l'excès de carburant entraîne une combustion incomplète qui provoque des dépôts de calamine sur les bougies en conséquence la bougie ne provoque plus l'étincelle



Quelles sont les raisons d'un encrassage ou calaminage des bougies?

Un moteur réglé trop riche:

l'excès de carburant entraîne une combustion incomplète qui provoque des dépôts de calamine sur les bougies en conséquence la bougie ne provoque plus l'étincelle

Un roulage un peu long sur un taxiway en descente ou par vent arrière avec un moteur plein ralenti ce qui est la bonne procédure pour ne pas trop solliciter les freins et les faire chauffer mais le risque est l'encrassage



Quelles sont les raisons d'un encrassage ou calaminage des bougies?

Un moteur réglé trop riche:

l'excès de carburant entraîne une combustion incomplète qui provoque des dépôts de calamine sur les bougies en conséquence la bougie ne provoque plus d'étincelle

Un roulage un peu long sur un taxiway en descente ou par vent arrière avec un moteur plein ralenti ce qui est la bonne procédure pour ne pas trop solliciter les freins et les faire chauffer mais le risque est l'encrassage

Un arrêt parking ou point d'attente en restant plein ralenti *au lieu de revenir entre 1000 et 1200 RPM*



Quelles sont les raisons d'un encrassage ou calaminage des bougies?

Un moteur réglé trop riche:

l'excès de carburant entraîne une combustion incomplète qui provoque des dépôts de calamine sur les bougies en conséquence la bougie ne provoque plus d'étincelle

Un roulage un peu long sur un taxiway en descente ou par vent arrière avec un moteur plein ralenti ce qui est la bonne procédure pour ne pas trop solliciter les freins et les faire chauffer mais le risque est l'encrassage

Un arrêt parking ou point d'attente en restant plein ralenti *au lieu de revenir entre 1000 et 1200 RPM*

L'usure des bougies du moins des électrodes et le réglage de celles-ci



Quelles sont les raisons d'un encrassage ou calaminage des bougies?

Un moteur réglé trop riche:

l'excès de carburant entraîne une combustion incomplète qui provoque des dépôts de calamine sur les bougies en conséquence la bougie ne provoque plus d'étincelle

Un roulage un peu long sur un taxiway en descente ou par vent arrière avec un moteur plein ralenti ce qui est la bonne procédure pour ne pas trop solliciter les freins et les faire chauffer mais le risque est l'encrassage

Un arrêt parking ou point d'attente en restant plein ralenti au lieu de revenir entre 1000 et 1200 RPM

L'usure des bougies du moins des électrodes et le réglage de celles-ci

Le type de bougies



En tant que pilote sur quoi puis-je agir?



En tant que pilote sur quoi puis-je agir?

Vigilance quant au régime moteur quand je suis arrêté : 1000 à 1200 RPM



En tant que pilote sur quoi puis-je agir?

Vigilance quant au régime moteur quand je suis arrêté : 1000 à 1200 RPM

Reporter, dans la case mécanique sur OF :



En tant que pilote sur quoi puis-je agir?

Vigilance quant au régime moteur quand je suis arrêté : 1000 à 1200 RPM

Reporter, dans la case mécanique sur OF :

- quand le régime moteur est supérieur à 700 RPM au ralenti,



En tant que pilote sur quoi puis-je agir?

Vigilance quant au régime moteur quand je suis arrêté : 1000 à 1200 RPM

Reporter, dans la case mécanique sur OF :

- quand le régime moteur est supérieur à 700 RPM au ralenti,
- quand sur plusieurs vols consécutifs, je note un encrassement



Quelles sont les actions de l'atelier mécanique?



Quelles sont les actions de l'atelier mécanique?

A chaque visite:

- nettoyage des bougies



Quelles sont les actions de l'atelier mécanique?

A chaque visite:

- nettoyage des bougies
- vérification du bon allumage



Quelles sont les actions de l'atelier mécanique?

A chaque visite:

- nettoyage des bougies
- vérification du bon allumage
- vérification de l'écartement des électrodes et réglage



A quoi ressemble un encrassage ou calaminage?

A quoi ressemble un encrassage ou calaminage?



A quoi ressemble un encrassage ou calaminage?



A quoi ressemble un encrassage ou calaminage?





Comment puis-je décrasser mon moteur ?



Comment puis-je décrasser mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur



Comment puis-je décrocher mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur

A l'aide de la mixture j'appauvris très doucement jusqu'à constater une perte de tours



Comment puis-je décrasser mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur

A l'aide de la mixture j'appauvris très doucement jusqu'à constater une perte de tours

Je reste environ 30 secondes à ce réglage puis je remets plein riche



Comment puis-je décroasser mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur

A l'aide de la mixture j'appauvris très doucement jusqu'à constater une perte de tours

Je reste environ 30 secondes à ce réglage puis je remets plein riche

Eventuellement je répète cette opération



Comment puis-je décrasser mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur

A l'aide de la mixture j'appauvris très doucement jusqu'à constater une perte de tours

Je reste environ 30 secondes à ce réglage puis je remets plein riche

Eventuellement je répète cette opération

Je refais mes essais moteur et le problème devrait être résolu 😊



Comment puis-je décrasser mon moteur ?

Je reste à mon régime d'essais moteur

A l'aide de la mixture j'appauvris très doucement jusqu'à constater une perte de tours

Je reste environ 30 secondes à ce réglage puis je remets plein riche

Eventuellement je répète cette opération

Je refais mes essais moteur et le problème devrait être résolu 😊

Quand je suis arrêté, pieds sur les freins je pense à remettre 1000 à 1200 RPM

Sur les moteurs à injection je règle la mixture au sol



18	Pourquoi faire un essai coupure des magnétos avant l'arrêt moteur ?	
	A	Pour vérifier que la clé tourne bien dans la serrure
	B	Pour maintenir la tradition des avions anciens
	C	Pour stopper l'enregistrement des paramètres moteur
	D	Pour vérifier que lorsque le contact magnétos est sur OFF l'allumage est effectivement coupé



18	Pourquoi faire un essai coupure des magnétos avant l'arrêt moteur ?	
	A	Pour vérifier que la clé tourne bien dans la serrure
	B	Pour maintenir la tradition des avions anciens
	C	Pour stopper l'enregistrement des paramètres moteur
	D	Pour vérifier que lorsque le contact magnétos est sur OFF l'allumage est effectivement coupé

Comment bien faire l'essai coupure des magnétos

Après la mise en route, une fois la pression d'huile vérifiée, on procède à l'essai coupure des magnétos.

Le test de coupure magnétos est un élément clé pour garantir la sécurité, tant pour le pilote que pour les personnes au sol, tout en s'assurant que le système d'allumage du moteur fonctionne correctement.

La commande de coupure permet d'arrêter le moteur en reliant les magnétos à la masse (mise à la terre). Si ce système est défectueux, il est possible que le moteur continue de fonctionner même lorsque la clé est en position "OFF". Cela représente un danger potentiel si l'hélice tourne de manière inattendue.

Un moteur qui ne s'éteint pas correctement pourrait démarrer accidentellement si l'hélice est déplacée, même légèrement. Ce phénomène est dû à l'énergie stockée dans les magnétos, qui peut produire une étincelle et allumer le mélange air-carburant.

But du test :

- Garantir que le moteur peut être complètement arrêté en cas d'urgence ou à la fin du vol.
- Éviter tout risque pour les personnes au sol.

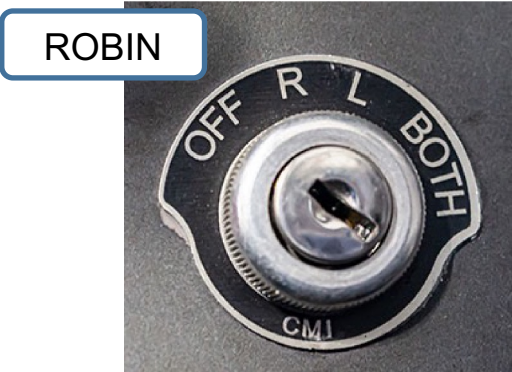
L'objectif secondaire est aussi de s'assurer qu'il n'y a pas de coupure d'allumage lorsqu'on sélectionne une seule magnéto, en prévision des essais moteur.

QCM

18	Pourquoi faire un essai coupure des magnétos avant l'arrêt moteur ?	
	A	Pour vérifier que la clé tourne bien dans la serrure
	B	Pour maintenir la tradition des avions anciens
	C	Pour stopper l'enregistrement des paramètres moteur
	D	Pour vérifier que lorsque le contact magnétos est sur OFF l'allumage est effectivement coupé

Comment bien faire l'essai coupure des magnétos

Au sein de l'aéroclub coexistent deux flottes d'avions et deux contacteurs différents. ROBIN



Un nombre croissant de nos pilotes volent indifféremment sur Robin ou sur Cessna. Si l'essai coupure est réalisé avec une action trop rapide, il y a un risque sur Cessna de donner un coup de démarreur si on dépasse la position BOTH.
Une bonne pratique est de procéder ainsi: doucement BOTH-L-R, rapidement R-OFF-R de façon à ne pas arrêter le moteur, puis doucement R-L-BOTH.



4	Quelles sont les bonnes pratiques pour l'utilisation du démarreur?	
	A	10 secondes maximum
	B	Il n'y a pas de limite
	C	4 tentatives maxi, séparées de 20 secondes
	D	1 minute entre 2 tentatives



4	Quelles sont les bonnes pratiques pour l'utilisation du démarreur?	
	A	10 secondes maximum
	B	Il n'y a pas de limite
	C	4 tentatives maxi, séparées de 20 secondes
	D	1 minute entre 2 tentatives

Extrait du manuel du ZY

ATTENTION

Eviter d'utiliser le démarreur pendant plus de 20 secondes. Attendre au moins une minute avant de procéder à un nouveau démarrage.

Dès que le moteur tourne, vérifier la pression d'huile. Si celle-ci est nulle après 15 à 20 secondes, couper et rechercher la cause;

LIMITATIONS MOTEUR

Utilisation du démarreur d'une manière continue 15 à 20 sec. maxi
Régime maximum (trait rouge) 2700 tr/min
Température culasse maxi (trait rouge) (500°F) 260 °C
(si l'avion est équipé de cet indicateur optionnel)



11	Après avoir appliqué la procédure de démarrage, le moteur ne s'est pas allumé. Que dois-je faire ?	
	A	Je recommence la procédure de mise en route en insistant un peu plus sur le démarreur. Il n'y a pas de risque, ça arrive.
	B	J'attends quelques minutes avant de faire une nouvelle tentative
	C	J'ai un doute sur le gavage du moteur, j'applique la procédure de démarrage moteur noyé : Plein pauvre – Plein gaz – Démarreur – puis simultanément Plein riche et gaz réduit
	D	J'ai tout vérifié, ce n'est pas normal. J'annule le vol



11	Après avoir appliqué la procédure de démarrage, le moteur ne s'est pas allumé. Que dois-je faire ?	
	A	Je recommence la procédure de mise en route en insistant un peu plus sur le démarreur. Il n'y a pas de risque, ça arrive.
	B	J'attends quelques minutes avant de faire une nouvelle tentative
	C	J'ai un doute sur le gavage du moteur, j'applique la procédure de démarrage moteur noyé : Plein pauvre – Plein gaz – Démarreur – puis simultanément Plein riche et gaz réduit
	D	J'ai tout vérifié, ce n'est pas normal. J'annule le vol

Extrait du manuel Robin

Moteur "noyé"

Pompe électrique arrêt
Mixture. étouffoir (vers le bas)
Manette des gaz. plein gaz (pousser)
Démarreur. actionné pendant quelques secondes

Dès que le moteur démarre, ramener la mixture sur "riche", puis reprendre la procédure normale, sans injection.

Extrait manuel Moteur Injection

NOTA

Si le moteur se noie, couper la pompe à carburant auxiliaire, mettre le mélange sur étouffoir, ouvrir la manette des gaz et la positionner entre 1/2 et plein gaz, et ventiler le moteur. Lorsque le moteur allume, avancer le mélange sur plein riche et ramener la rapidement la manette des gaz vers l'arrière.



5	Dans quelle phase de vol peut-on faire face au phénomène de Vapor Lock ?	
	A	Au sol, uniquement par temps chaud
	B	Au sol, après un roulage prolongé
	C	En croisière avec des moteurs à injection
	D	Dans tous les cas



5	Dans quelle phase de vol peut-on faire face au phénomène de Vapor Lock ?	
	A	Au sol, uniquement par temps chaud
	B	Au sol, après un roulage prolongé
	C	En croisière avec des moteurs à injection
	D	Dans tous les cas



8	Quels peuvent être les symptômes du Vapor Lock ?	
	A	Impossibilité de démarrer le moteur
	B	Fluctuation du Fuel Flow
	C	Des variations de régime
	D	Extinction du moteur
	E	Détonations



8	Quels peuvent être les symptômes du Vapor Lock ?	
	A	Impossibilité de démarrer le moteur
	B	Fluctuation du Fuel Flow
	C	Des variations de régime
	D	Extinction du moteur
	E	Détonations



10	Comment résoudre un problème de Vapor Lock ?	
	A	Je mets en route la pompe
	B	Je passe en plein gaz
	C	Je change de réservoir
	D	J'ajuste la richesse



10	Comment résoudre un problème de Vapor Lock ?	
	A	Je mets en route la pompe
	B	Je passe en plein gaz
	C	Je change de réservoir
	D	J'ajuste la richesse

QCM

Extrait du manuel du C182

EXCESSIVE FUEL VAPOR

Fuel vapor in the fuel injection system is most likely to occur on the ground, typically during prolonged taxi operations, when operating at higher altitudes and/or in unusually warm temperatures.

Excessive fuel vapor accumulation is shown by fuel flow indicator (FFLOW GPH) fluctuations greater than 1 gal./hr. This condition, with leaner mixtures or with larger fluctuations, can result in power surges, and if not corrected, may cause power loss.

To slow vapor formation and stabilize fuel flow on the ground or in the air, set the FUEL PUMP switch to the ON position and adjust the mixture as required for smooth engine operation. If vapor symptoms continue, select the opposite fuel tank. When fuel flow stabilizes, set the FUEL PUMP switch to the OFF position and adjust the mixture as desired.

NOTE

When the engine is operated above 1800 RPM, the resulting increased fuel flow results in lower fuel temperatures throughout the engine fuel system. This increased flow purges the fuel vapor and the cooler fuel minimizes vapor formation.

CRUISE (Continued)

FUEL VAPOR PROCEDURES

The engine fuel system can cause fuel vapor formation on the ground during warm weather. This will generally occur when the outside ambient air temperature is above 80°F. Vapor formation may increase when the engine fuel flows are lower at idle and taxi engine speeds. The following procedures are recommended when engine idle speed and fuel flow fluctuations show that fuel vapor may be present:

1. With the mixture full rich, set the throttle at 1800 RPM to 2000 RPM. Maintain this power setting for 1 to 2 minutes or until smooth engine operation returns.
2. Retard the throttle to idle to verify normal engine operation
3. Advance the throttle to 1200 RPM and lean the mixture as described under FUEL SAVINGS PROCEDURES FOR NORMAL OPERATIONS.
4. In addition to the above procedures, the Auxiliary Fuel Pump may be turned ON with the mixture adjusted as required to aid vapor suppression during ground operations. The Auxiliary Fuel Pump should be turned OFF prior to takeoff.
5. Just prior to TAKEOFF, apply full throttle for approximately 10 seconds to verify smooth engine operation for takeoff.



6	Sur le tableau de communications, un avion a ses plaquettes en rouge, mais n'est pas en maintenance sur OpenFlyers, est ouvert à la réservation et les papiers/clés sont à leur place	
	A	Vous partez en vol
	B	Vous appelez un FI ou un membre du Bureau
	C	Vous ne partez pas en vol
	D	Vous vérifiez le carnet de route et la MEL pour décider



6	Sur le tableau de communications, un avion a ses plaquettes en rouge, mais n'est pas en maintenance sur OpenFlyers, est ouvert à la réservation et les papiers/clés sont à leur place	
	A	Vous partez en vol
	B	Vous appelez un FI ou un membre du Bureau
	C	Vous ne partez pas en vol
	D	Vous vérifiez le carnet de route et la MEL pour décider



7	Sur une piste limitative, je cherche à réaliser un atterrissage court. Quelles sont les bonnes actions pour réaliser cela en toute sécurité ?	
	A	Dès le toucher du train principal, j'applique les freins au maximum, le système « anti-skid » permet d'éviter le blocage des roues tout en assurant des performances de freinage optimales.
	B	J'applique les freins modérément dès que le train avant est au sol, mais surtout pas avant.
	C	Dès le toucher du train principal, je mets le manche secteur avant pour déverrouiller le train avant et avoir une meilleure dirigeabilité pour contrôler l'axe.
	D	Si je ne respecte pas précisément ma vitesse en finale je remets les gaz
	E	Au toucher du train principal, j'accompagne le retour au sol du train avant, avant toute autre action.



7	Sur une piste limitative, je cherche à réaliser un atterrissage court. Quelles sont les bonnes actions pour réaliser cela en toute sécurité ?	
	A	Dès le toucher du train principal, j'applique les freins au maximum, le système « anti-skid » permet d'éviter le blocage des roues tout en assurant des performances de freinage optimales.
	3 B	J'applique les freins modérément dès que le train avant est au sol, mais surtout pas avant.
	C	Dès le toucher du train principal, je mets le manche secteur avant pour déverrouiller le train avant et avoir une meilleure dirigeabilité pour contrôler l'axe.
	1 D	Si je ne respecte pas précisément ma vitesse en finale je remets les gaz
	2 E	Au toucher du train principal, j'accompagne le retour au sol du train avant, avant toute autre action.

LA DECELERATION AU SOL



Après le toucher du train principal, piloter le toucher du train avant. Sur la plupart des avions SEP et MEP cela s'effectue en relâchant progressivement l'action en tangage pour accompagner le toucher du train avant :

- Si la trajectoire s'écarte de l'axe de piste, chercher dans un premier temps à rester parallèle à l'axe, puis dans un deuxième temps revenir progressivement sur l'axe,
- Le freinage sera adapté en fonction de la longueur de piste disponible,
- Un freinage important n'est nécessaire que sur une piste limitative,
- L'efficacité du freinage est maximale lorsque le poids appliqué sur le train principal est maximum et que la portance est minimale donc une fois la vitesse réduite,
- Sur avion léger à hélice et train tricycle ceci est obtenu en positionnant le manche secteur neutre en début de décélération et progressivement secteur arrière au fur et à mesure de l'intensification du freinage,
- Pour éviter le blocage des roues, le freinage doit être progressif et continu,
- L'adhérence des pneumatiques est maximale sur une piste revêtue et sèche. Dans tous les autres cas le blocage des roues intervient plus tôt, il convient donc d'être attentif au dosage du freinage en début de roulement après l'atterrissage.



9	Lors d'un vol, en croisière, je pense être en conditions propices au givrage carbu mais je ne détecte aucune perte de puissance	
	A	Je tire la manette de réchauffage carburateur partiellement pour éviter un givrage
	B	Je tire ponctuellement la manette de réchauffage carburateur complètement (en la verrouillant sur Robin)
	C	J'attends de voir
	D	Je ne peux pas givrer en croisière.



9	Lors d'un vol, en croisière, je pense être en conditions propices au givrage carbu mais je ne détecte aucune perte de puissance	
	A	Je tire la manette de réchauffage carburateur partiellement pour éviter un givrage
	B	Je tire ponctuellement la manette de réchauffage carburateur complètement (en la verrouillant sur Robin)
	C	J'attends de voir
	D	Je ne peux pas givrer en croisière.

Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?
- Savez-vous quelle est la température au niveau du carbu favorable à son givrage?



9	Lors d'un vol, en croisière, je pense être en conditions propices au givrage carbu mais je ne détecte aucune perte de puissance	
	A	Je tire la manette de réchauffage carburateur partiellement pour éviter un givrage
	B	Je tire ponctuellement la manette de réchauffage carburateur complètement (en la verrouillant sur Robin)
	C	J'attends de voir
	D	Je ne peux pas givrer en croisière.

Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?

De 20 à 35° C par rapport à l'air extérieur

- Savez-vous quelle est la température au niveau du carbu favorable à son givrage?



9	Lors d'un vol, en croisière, je pense être en conditions propices au givrage carbu mais je ne détecte aucune perte de puissance	
	A	Je tire la manette de réchauffage carburateur partiellement pour éviter un givrage
	B	Je tire ponctuellement la manette de réchauffage carburateur complètement (en la verrouillant sur Robin)
	C	J'attends de voir
	D	Je ne peux pas givrer en croisière.

Que se passe t-il au niveau du carbu ?

- Savez-vous de combien chute la température lors de la détente dans le carburateur ?

De 20 à 35° C par rapport à l'air extérieur

- Savez-vous quelle est la température au niveau du carbu favorable à son givrage?

Entre – 15° C et 0° C et plus favorable - 5° C

9	Lors d'un vol, en croisière, je pense être en conditions propices au givrage carbu mais je ne détecte aucune perte de puissance	
	A	Je tire la manette de réchauffage carburateur partiellement pour éviter un givrage
	B	Je tire ponctuellement la manette de réchauffage carburateur complètement (en la verrouillant sur Robin)
	C	J'attends de voir
	D	Je ne peux pas givrer en croisière.

Utilisation du Réchauffage Carbu

Quand on opère à un réchauffage partiel avec un avion qui n'est pas équipé d'un thermomètre de carburateur, il convient d'être très prudent.

Le givre en cristaux qui passerait normalement à travers le circuit d'admission peut être réchauffé jusqu'au point où les cristaux sont amenés à l'état liquide.

L'humidité peut alors former de la glace au passage du venturi.

Il est conseillé alors d'utiliser seulement les positions extrêmes (chaud ou froid) de la commande de réchauffage.



Sur DR 400: Attention à effectuer un verrouillage correct.

Sur DP, si la manette de réchauffage n'est pas complètement tirée, celui-ci peut être inefficace.

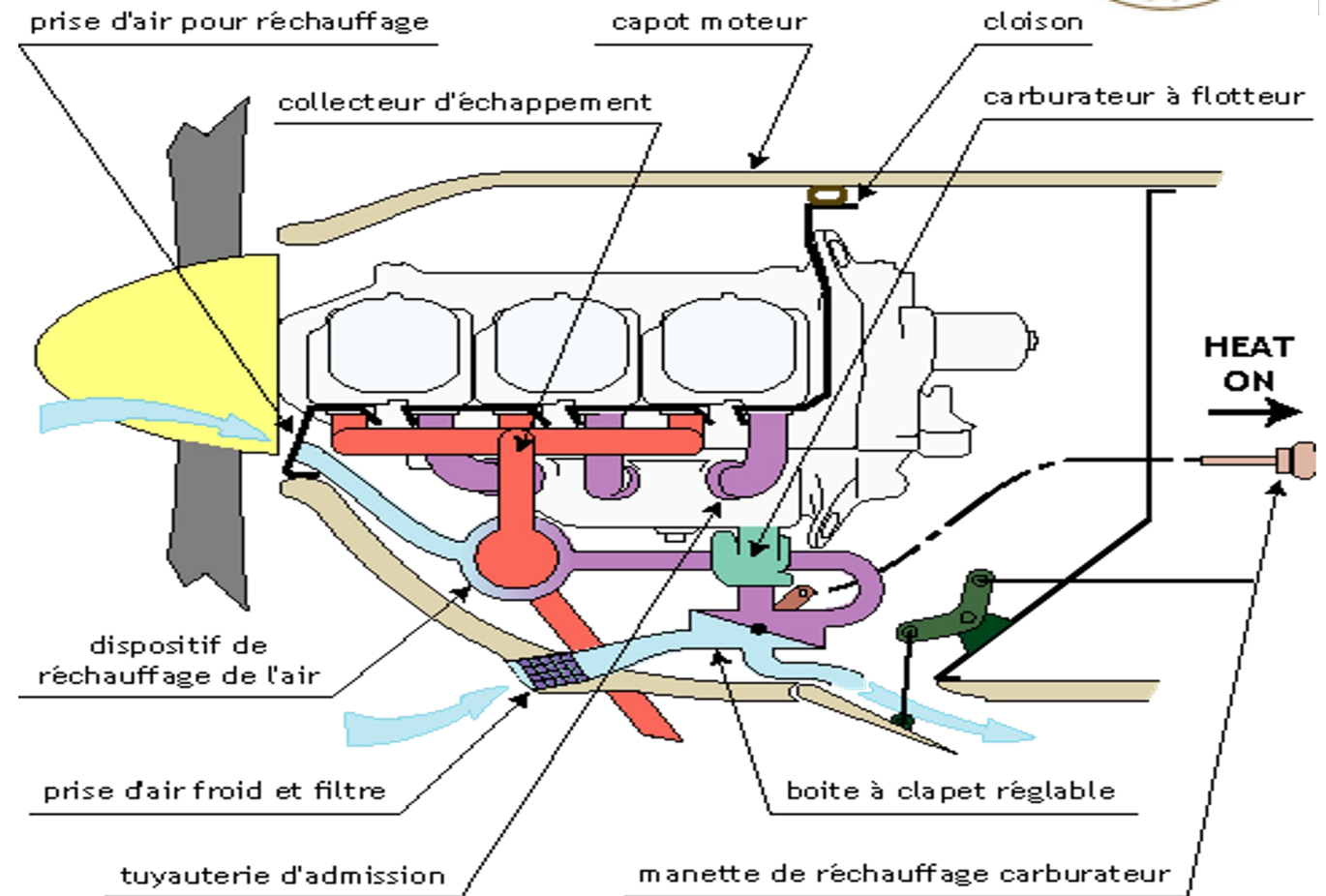
QCM

Circuit Réchauffage carbu

- De l'air, non filtré passe autour du circuit d'échappement, il est ainsi réchauffé d'environ 50° C

Risques:

- Au sol : de l'air non filtré est envoyé au niveau du carbu avec un risque, selon la qualité de l'air ingéré
- En vol : l'air réchauffé est moins dense, le rapport 1/15e n'est plus respecté engendrant une perte de puissance
- En croisière, en continu, détérioration du moteur (dosage explosif du mélange non contrôlé à forte puissance)



Réchauffage Carbu tiré



L'utilisation de la réchauffe carburateur est donc à effectuer en accord avec le manuel de vol et les conditions du moment (chute du régime, estimation du risque avec la diminution de puissance), soit :

Au sol - Au minimum pour les essais et en cas de givrage réel (air non filtré)

Décollage - Jamais de réchauffe, car il y aurait diminution de puissance

Croisière - Dès que le risque est pressenti, **en tout ou rien** s'il n'existe pas d'indicateur de température carburateur ou selon manuel de vol.

Ne pas toucher à la manette des gaz

Noter les valeurs des paramètres RPM

Enclencher la réchauffe, bien **verrouiller la manette sur DR400**, noter la chute de régime

Attendre 15 secondes la stabilisation des paramètres

Couper la réchauffe

Si les nouveaux paramètres sont égaux aux initiaux pas de givrage

Si les paramètres sont supérieurs aux initiaux, il y avait un givrage, recommencer l'opération dès constat d'une chute de RPM

Jamais en continu



12	Après la mise en route, un micro/casque ne fonctionne pas, quelle peut être la cause?	
	A	un breaker tiré
	B	un casque défectueux
	C	une mauvaise manipulation par un passager
	D	un mauvais réglage de la boîte de mélange ou de la radio



12	Après la mise en route, un micro/casque ne fonctionne pas, quelle peut être la cause?	
	A	un breaker tiré
	B	un casque défectueux
	C	une mauvaise manipulation par un passager
	D	un mauvais réglage de la boîte de mélange ou de la radio



13	Ma qualification de classe SEP arrive bientôt à expiration.	
	A	J'ai les 12h dans les 12 derniers mois, j'attends le dernier moment pour demander à mon instructeur préféré de signer un des vols en double pour pouvoir proroger ma licence.
	B	Je prends contact avec un instructeur pour programmer spécifiquement un vol de maintien des compétences, je définirai avec lui mes besoins pour cette séance de formation. A l'issue, il signera mon carnet de vol
	C	Je profite du VEA pour faire signer mon carnet de vol en ayant averti mon instructeur au préalable.
	D	Je n'aurais pas les 12h dans l'année, je prévois une prorogation avec contrôle de compétences avec un FE et que je réalise dans les 3 mois avant expiration.



13	Ma qualification de classe SEP arrive bientôt à expiration.	
	A	J'ai les 12h dans les 12 derniers mois, j'attends le dernier moment pour demander à mon instructeur préféré de signer un des vols en double pour pouvoir proroger ma licence.
	B	Je prends contact avec un instructeur pour programmer spécifiquement un vol de maintien des compétences, je définirai avec lui mes besoins pour cette séance de formation. A l'issue, il signera mon carnet de vol
	C	Je profite du VEA pour faire signer mon carnet de vol en ayant averti mon instructeur au préalable.
	D	Je n'aurais pas les 12h dans l'année, je prévois une prorogation avec contrôle de compétences avec un FE et que je réalise dans les 3 mois avant expiration.



14	En procédure d'intégration à la verticale de l'aérodrome de Marmande, j'aperçois 2 avions dans le circuit de piste. Je les contacte sur la fréquence mais ils ne me répondent pas.	
	A	Je ne suis pas étonné car c'est courant sur ce type d'aérodrome
	B	J'avise Aquitaine Info de cet état de fait
	C	Je poursuis mon intégration sans tenir compte de ces avions car je suis prioritaire
	D	Je vérifie l'affichage de la fréquence sur la radio, le volume, la boîte de mélange

BOA 2025

QCM



14	En procédure d'intégration à la verticale de l'aérodrome de Marmande, j'aperçois 2 avions dans le circuit de piste. Je les contacte sur la fréquence mais ils ne me répondent pas.	
	A	Je ne suis pas étonné car c'est courant sur ce type d'aérodrome
	B	J'avise Aquitaine Info de cet état de fait
	D	Je vérifie l'affichage de la fréquence sur la radio, le volume, la boîte de mélange

ATTERRISSAGE A VUE Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
08 AUG 24

MARMANDE VIRAZEIL AD 2 LFDM ATT 01

				ALT AD : 110 (4 hPa) LAT : 44 29 57 N LONG : 000 12 01 E	LFDM VAR : 1°E (2020)
--	--	--	--	---	--

APP : NIL
TWR : NIL

Attention erreur fréquente sur la fréquence : **A/A : 120.055 (FR seulement / only)**





17	Comment éviter une confusion de QFU ou de terrain ?	
	A	Suivre les autres avions
	B	Controler le cap pendant le tour de piste
	C	Faire un briefing et contrôler la manche à air
	D	J'arrive à l'ETA prévue donc c'est le bon terrain

BOA 2025

QCM



17	Comment éviter une confusion de QFU ou de terrain ?		
	A	Suivre les autres avions	
	B	③ ntrôler le cap pendant le tour de piste	
	C	① ire un briefing et contrôler la manche à air	
	D	J'arrive à l'ETA prévue donc c'est le bon terrain	

CAS :

- ❖ 1 Piste: Erreur de QFU
- ❖ 2 Pistes: Sécantes (ex: LFBD LFPT Pontoise, LFPX Chavenay
Parallèles: (ex: LFBO Toulouse Blagnac ou LFPZ St Cyr l'Ecole)
- ❖ 2 Aérodrômes: Proches (ex; LFRB Brest et LFRJ Landivisiau ou LFPX Chavenay et LFPZ St Cyr)
- ❖ Scénario rarissime: 1 cas au Capam en 2024

Confusion de piste en vent arrière piste sécante à LFBD;

Piste 23 en service, le pilote entame sa descente en étape de base en confondant la 29 avec la 23 (fin d'après-midi, soleil bas sur l'horizon altérant la visibilité). Le pilote a visuel sur un trafic en finale 23 et se rend compte de son erreur, en même temps que le contrôleur tour lui signale.



17	Comment éviter une confusion de QFU ou de terrain ?	
	A	Suivre les autres avions
	B	Controler le cap pendant le tour de piste
	C	Faire un briefing et contrôler la manche à air
	D	J'arrive à l'ETA prévue donc c'est le bon terrain

CIRCONSTANCES PROPICES A LA CONFUSION DE PISTE :

- ❖ Aérodrome non contrôlé: erreur de sens de tour de piste suite à mauvaise intégration ou mauvaise interprétation de la manche à air
- ❖ Connaissance ou non de l'aérodrome
- ❖ Ecoute aléatoire de la fréquence ou Communications Twr ou autoinformation chargées
- ❖ Conversation avec des PAX
- ❖ Vol solo??
- ❖ Mauvaises conditions MTO
- ❖ Pas de briefing arrivée
- ❖ Piste en herbe ou piste en dur avec numéro indiqué pour le QFU



17	Comment éviter une confusion de QFU ou de terrain ?	
	A	Suivre les autres avions
	B	Controler le cap pendant le tour de piste
	C	Faire un briefing et contrôler la manche à air
	D	J'arrive à l'ETA prévue donc c'est le bon terrain

METHODES POUR EVITER UNE CONFUSION DE PISTE

- ❖ Etude carte VAC et Environnement avant le vol: lire les conditions d'utilisation de l'aérodrome
- ❖ Possibilité d'utiliser les fiches ICARUS de la FFA, noter les dangers
- ❖ Ecouter ATIS si A/D équipé
- ❖ Préparer l'arrivée avec le Briefing Arrivée et avec la carte VAC sous les yeux
- ❖ Matérialiser la trajectoire et les menaces éventuelles
- ❖ Prendre des repères au sol quand c'est possible
- ❖ S'aider du directionnel ou conservateur de cap pour matérialiser le QFU
- ❖ Utiliser la pinule si conservateur de cap équipé
- ❖ Vérifier si la vent arrière est // au QFU en service ou si l'étape de base est perpendiculaire à l'axe du QFU en service
- ❖ Le vol VEA sert aussi à détecter des oublis tels que les briefing arrivée et atterrissage



17	Comment éviter une confusion de QFU ou de terrain ?	
	A	Suivre les autres avions
	B	Controler le cap pendant le tour de piste
	C	Faire un briefing et contrôler la manche à air
	D	J'arrive à l'ETA prévue donc c'est le bon terrain

Dangers associés

- ❖ Se poser sans clearance (mauvais terrain, mauvaise fréquence)
- ❖ Risque de collision
- ❖ Risque de sortie de piste
- ❖ Risque de non respect des limitations



20	En finale, je déroule la Check-list finales de mémoire car il s'agit d'un « encadré ». Elle inclut notamment les éléments suivants :	
	A	« Pied au plancher » - on sera plus vite au sol
	B	« Pompe, Phare, Volets » - classique
	C	« Talons aux plancher » - pour éviter d'appuyer sur les freins
	D	« Pied dans le vent » - important en cas de vent de travers.

BOA 2025

QCM



20	En finale, je déroule la Check-list finales de mémoire car il s'agit d'un « encadré ». Elle inclut notamment les éléments suivants :	
	A	« Pied au plancher » - on sera plus vite au sol
	B	« Pompe, Phare, Volets » - classique
	C	« Talons aux plancher » - pour éviter d'appuyer sur les freins
	D	« Pied dans le vent » - important en cas de vent de travers.

But : S'assurer en finale qu'on ne risque pas d'appuyer sur les freins involontairement au toucher ou se poser avec les roues bloquées.

Du bon placement des pieds sur les palonniers...

FINALE

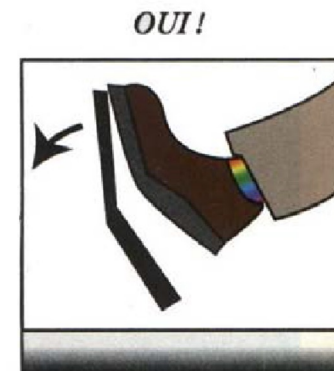
* Mélange -	Plein Riche
* Pompe -	ON
* Phare -	ON
* Volets -	2 ^{ème} Cran
* Talons -	Au Plancher
* Approche Stabilisée -	Décision



Erreur courante...



Pendant tout le roulage (évolutions au sol et lors du décollage), maintenir les talons au plancher.



Lorsqu'il est nécessaire de freiner, faire glisser le pied vers le haut du palonnier.



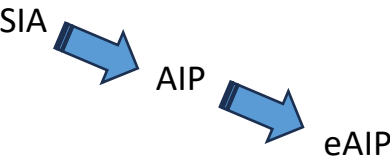
BOA 2025

QCM



20	En finale, je déroule la Check-list finales de mémoire car il s'agit d'un « encadré ». Elle inclut notamment les éléments suivants :	
	A	« Pied au plancher » - on sera plus vite au sol
	B	« Pompe, Phare, Volets » - classique
	C	« Talons aux plancher » - pour éviter d'appuyer sur les freins
	D	« Pied dans le vent » - important en cas de vent de travers.





AIP ▾

Préparation de vol ▾

Réglementation NA

Liens Utiles ▾

Visualisateur AIP

eAIP CAR SAM NAM

eAIP PAC P

eAIP FRANCE

eAIP PAC N

eAIP RUN

FRANCE MÉTROPOLITAINE

Service de l'Information Aéronautique

eAIP en vigueur / Currently Effective eAIP			
Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
28 NOV 2024	voir ci-dessous/see below	voir ci-dessous/see below	voir ci-dessous/see below

Mises à jour contenues dans cet eAIP / Updates contained in this eAIP			
Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
28 NOV 2024	17 OCT 2024	AIRAC AIP AMDT 12/2024	28 NOV 2024

Mises à jour à venir / Next Issues			
Effective date	Publication date	Short Description	Dataset ENR 5.4
26 DEC 2024	14 NOV 2024	AIRAC AIP AMDT 13/2024	26 DEC 2024

AD 2 LFBD.3		Horaires Operational hours	
1	Gestionnaire de l'AD / AD administration	H24	
2	Douanes et police / Customs and immigration	H24	
3	Services de santé / Health and sanitary	H24	
4	BIA, BRIA / AIS briefing office	H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / ARO		
6	Bureau MET / MET briefing office	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / Fueling	Total : 0430 - 2230 WFS : 0400 - 2200 Astreinte WFS : 2200 - 0400 Astreinte TOTAL : lun-ven 2230 - 0430, sam-dim 2200 - 0430 Lors de l'astreinte, contacter Total et WFS via l'assistant d'escalpe 1h avant le besoin. TOTAL TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57 WORLD FUEL SERVICE TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62 Paiement par cartes acceptées par les avitailleurs et espèces (Air Total : 01 41 35 88 74 / 06 20 38 15 05, Fuel 24 : 44 (0) 12 93 40 43 33).	Total : 0430 - 2230 WFS : 0400 - 2200 Night hours WFS : 2200 - 0400 Night hours TOTAL : mon-fri 2230 - 0430, sat-sun 2200 - 0430 During the night hours, contact TOTAL and WFS via the handling agent one hour before the need. TOTAL TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57 WORLD FUEL SERVICES TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62 Payment by card accepted by refueller and cash (Air Total : 01 41 35 88 74 / 06 20 38 15 05, Fuel 24 : 44 (0) 12 93 40 43 33)
9	Services de manutention / Handling	H24 sur demande.	H24 on request.
10	Sûreté / Safety	Passagers/PNT/PNC/IFBC : H24. IFBS : Horaires en fonction du trafic prévu.	Passengers/Crew/Cabin Luggage : H24. Hold Luggage : Schedule based on the traffic predicted.
11	Dégivrage / De-icing	H24 sur demande.	H24 on request.
12	Observations / Remarks	Service d'assistance aéroportuaire obligatoire. Pour plus d'informations contacter le Poste de Commandement Air ADBM : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24). GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24.	Mandatory airport handling service. For more information contact the airport operation center : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24). GRF (Global Reporting Format) : H24.

REX FFA NG



REX FFA - La nouvelle plateforme de déclaration est ouverte !

Chères et chers licencié(e)s,

La Sécurité des vols est un élément primordial de la politique Fédérale. Fortement engagée depuis des années pour faire bénéficier aux clubs et aux licenciés des meilleurs outils,

**la Fédération Française Aéronautique vous informe
que le nouveau système « REXFFA NG » est ouvert !**

Fruit de deux années entières de travail de la part de la Commission Prévention Sécurité, cette application moderne et facile d'utilisation a été pensée pour simplifier au maximum le report des événements par nos licenciés. REXFFA NG a également pour ambition de replacer le Correspondant Prévention et Sécurité (CPS) au centre du processus de gestion et d'analyse des REX.

Tout comme son prédécesseur, REXFFA NG permet aussi à ses utilisateurs de satisfaire aux exigences réglementaires relatives au dépôt des déclarations obligatoires liées au règlement UE 376/2014.

Téléchargez vite votre application mobile et connectez-vous à votre espace sécurité pour découvrir ce nouveau service entièrement gratuit !

Tous les REX de l'ancien serveur ont bien évidemment été importés dans REXFFA NG. Pour savoir comment les retrouver, n'hésitez pas à consulter le mode opératoire disponible sur [SMILE documents](#).

Consultez le fichier en [cliquant ici](#) pour retrouver toutes les informations utiles à REXFFA NG.

Nous avons tous un rôle à jouer dans la sécurité des vols. Votre rôle est essentiel !





FFA
Fédération Française Aéronautique

FAIRE UN REX N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI SIMPLE



REX FFA - Android



REX FFA - IOS

Téléchargez vite l'application sur votre smartphone !



COMMENT ÇA MARCHE ?

Signalez un événement en 5 clics sur l'appli Smartphone



Le pilote signale

Le CPS* accuse réception

Le CPS* vous rappelle pour en discuter



*Correspondant Prévention Sécurité

CONNECTEZ-VOUS À VOTRE ESPACE SÉCURITÉ

<https://rex.ffa-aero.fr>
AVEC VOS IDENTIFIANTS SMILE

- ✈ Consultez les derniers REX
- ✈ Recherchez des REX
- ✈ Découvrez les tendances Sécurité



Besoin d'en savoir plus?
Mode opératoire - Tutoriels - FAQ



DOCUMENTS



Connectez-vous à l'espace documentaire avec vos identifiants SMILE:
<https://documents.ffa-aero.fr>

CE QUE DIT LA RÉGLEMENTATION

Le saviez-vous ?

Pilotes, vous avez des obligations vis-à-vis de l'autorité !

Le règlement UE 376/2014 précise les 25 cas à déclaration obligatoire sous 72h à l'autorité compétente. REXFFA vous aide à remplir vos obligations.



Scanner pour les voir

Le règlement UE 376/2014 vous protège !

N'ayez pas peur de déclarer, le principe de la culture juste est appliqué.

« une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés. »

Signalez, déclarez et soyez acteurs de la sécurité des vols, la FFA compte sur vous !

Opérations aériennes

1. Perte de contrôle involontaire.
2. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
3. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
4. Incursion sur piste.
5. Sortie de piste.
6. Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
7. Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

Événements techniques

1. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aile ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
2. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
3. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
4. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
5. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
6. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

Environnement extérieur et météorologie

1. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle¹.
2. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
3. Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
4. Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
5. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
6. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
7. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

1. Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
2. Non-respect de l'espace aérien.

Urgences et autres situations critiques

1. Tout événement entraînant un appel d'urgence.
2. Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
3. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.



INFO SECURITE DES VOLS



Si un faisceau laser ou toute autre source de lumière de forte intensité touche un pilote en vol, celui-ci devrait :

Immédiatement détourner son regard de la source laser ou essayer de se protéger les yeux avec la main ou un objet.

ATTENTION : Ne pas rechercher la source en vision directe afin d'éviter des lésions oculaires qui pourraient s'avérer irréversibles.

Eteindre, si possible, tous les éclairages extérieurs,

Allumer l'éclairage du poste de pilotage afin de minimiser les effets d'une illumination à l'intérieur de celui-ci,

Si sa vision est atteinte, il doit, lorsque la composition de l'équipage le permet, passer immédiatement les commandes de l'appareil à l'autre pilote. Si les deux pilotes ont été affectés, engager le pilote automatique lorsque cet équipement est disponible.

Attention aux phénomènes secondaires de désorientation spatiale (illusions d'inclinaison). Après avoir recouvré la vue, examiner les instruments du poste de pilotage afin de vérifier l'assiette de l'aéronefs,

Eviter de se frotter les yeux après l'exposition au faisceau laser (risque d'aggravation de l'irritation ou des lésions oculaires),

Si les circonstances le justifient, déclarer une situation d'urgence,

Tout incident relatif à un laser ou une autre source de lumière de forte intensité devra faire l'objet d'un REX et d'un CRESAG. Il est recommandé de déposer plainte auprès de la Gendarmerie des Transports Aériens.

RAPPELS SURETE



Voici un extrait du programme de sûreté de l'aéroclub :

Sensibilisation des membres du CAPAM à la sûreté.

Chaque membre du CAPAM est tenu :

- de ne pas divulguer le code de la porte d'accès CAPAM, et le code de la porte cadenassée incluse dans les portes coulissantes du hangar avions,
- de n'accéder qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés et uniquement pour les besoins de l'activité aéronautique en lien avec le CAPAM,
- pour les pilotes brevetés de porter de façon apparente la carte CIME, pour les élèves d'avoir leur carte d'Elève en Formation.
- de ne pas faciliter l'entrée en zone côté piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires,
- De signaler immédiatement à la BGTA toute personne dont la présence n'est pas justifiée,
- d'être en mesure de justifier son identité et de son appartenance au CAPAM,
- De stationner son véhicule de façon à ne pas permettre le franchissement de la clôture en montant sur celui-ci,
- de signaler tout événement ou incident à la gendarmerie (BGTA) et au responsable sûreté du CAPAM.