**QUESTIONS EASA PROCEDURES OPERATIONNELLES**

Avertissement : ce document ne contient que 75 % du contenu total de la banque de questions. Les examens peuvent contenir des questions non couvertes par ce document.

1. Le terme « temps de vol » est défini comme :
2. La période allant du début du roulement au décollage jusqu’au toucher final lors de l’atterrissage.
3. Le temps total écoulé entre le premier mouvement de l’avion jusqu’au moment où il s’immobilise à la fin du vol.
4. La période comprise entre le démarrage du moteur en vue du décollage jusqu’à quitter l’avion après l’arrêt du moteur.
5. Le temps total depuis le premier décollage jusqu’au dernier atterrissage en conjonction avec un ou plusieurs vols consécutifs.
6. Qu’est-ce qui devrait être considéré dans le cas d’un vol prévu au-dessus de l’eau, lorsque la terre ne peut pas être atteinte en cas d’atterrissage d’urgence ?
7. Le code transpondeur 7600 doit être affiché durant tout le vol.
8. Le contact avec l’ATC le plus proche doit être établi pendant tout le vol.
9. Il doit y avoir des gilets de sauvetage ou des embarcations de sauvetage pour tous les passagers.
10. Le plan de vol doit contenir les points de repère exacts.
11. Quels éléments ci-dessous peuvent avoir une influence sur le bruit perçu par une personne au sol ?
12. Réglage de la puissance du moteur
13. Tours d’hélice par minute
14. Position du train d’atterrissage
15. Position des volets
16. Trajectoire de vol
17. Hauteur au-dessus du sol
18. Règles de vol
19. 1, 2, 3, 4, 5, 6
20. 1, 5, 6
21. 1, 5, 6, 7
22. 3, 4, 5, 6, 7
23. Comment le pilote d’un avion à moteur peut-il minimiser les émissions sonores lors de la descente et de l’approche ?
24. Approche normale avec réglage de puissance normal, configuration avant le début de la descente, le plus court itinéraire d’arrivée possible.
25. Descente et approche en configuration d’atterrissage en maintenant un angle de descente de 3°, approcher directement chaque fois que c’est possible.
26. Approche basse avec réglage de puissance minimum, configuration tardive et approche raide, adhérence aux itinéraires d’arrivée établis.
27. Approche haute avec réglage de puissance minimum, descente tardive, configuration tardive, respect des itinéraires d’arrivée établis.
28. Quand faut-il éviter les virages à basse altitude au-dessus des villages en ce qui concerne les procédures de réduction du bruit ?
29. En descente.
30. En montée.
31. Pendant l’approche.
32. En vol horizontal.
33. Comment doivent s’effectuer les départs à proximité des villages ?
34. Lents avec une faible vitesse de rotation de l’hélice.
35. Bas et rapides entre les villages.
36. La montée et les changements de direction doivent être effectués le plus lentement possible.
37. Les villages doivent être contournés et traversés à une altitude suffisante.
38. Quel type de moteur est susceptible d’avoir un incendie du carburateur ?
39. Les moteurs à pistons.
40. Les moteurs à turbine.
41. Les moteurs électriques.
42. Les turbopropulseurs.
43. Pourquoi est-il dangereux de pomper la manette des gaz pour démarrer le moteur par temps froid ?
44. Cela peut provoquer un incendie du carburateur.
45. Un givrage du carburateur peut se produire.
46. Le moteur peut démarrer avec une puissance insuffisante.
47. L’huile sera diluée.
48. Quel danger existe lors du démarrage du moteur ?
49. Incendie de câbles.
50. Incendie de carburateur.
51. Etincelles.
52. Émission de fumée.
53. Peut-on redémarrer un moteur qui était auparavant en feu ?
54. Non, le risque de rallumage du feu serait trop élevé.
55. Oui, si l’avion vole à une altitude de sécurité.
56. Oui, mais uniquement au sol pour le roulage.
57. Oui, mais uniquement si la cause de l’incendie était un incendie de carburateur lors du démarrage du moteur.
58. Quel gaz est le plus dangereux lors d’un incendie de moteur ?
59. Monoxyde de carbone.
60. Azote.
61. Oxygène.
62. Dioxyde de carbone.
63. De la fumée pénètre dans le cockpit lors d’un incendie de moteur. Quelles actions doivent être entreprises immédiatement ?
64. Coupure de l’interrupteur principal et du contact magnétos.
65. Coupure du chauffage et de la ventilation.
66. Coupure du chauffage du Pitot et des vitres avant
67. Coupure de l’avionique et de l’éclairage de la cabine.
68. Quelle doit être la première action en cas d’incendie de câble pendant le vol ?
69. Fermer le robinet de carburant.
70. Ouvrir les fenêtres.
71. Éteindre l’interrupteur principal.
72. Ouvrir la ventilation de l’habitacle.
73. Quel agent extincteur est le moins adapté à un incendie d’avion ?
74. La poudre.
75. L’halon.
76. L’eau.
77. La mousses.
78. En vol, un peu de fumée s’échappe de derrière le tableau de bord. Un incendie électrique est suspecté. Quelle action, par rapport au manuel d’exploitation du pilote, faut-il prendre ?
79. Couper le chauffage.
80. Arrêter le moteur.
81. Couper l’interrupteur principal.
82. Utiliser l’extincteur.
83. En vol, un peu de fumée s’échappe de derrière le tableau de bord. Un incendie moteur est soupçonné. Quelle action doit être entreprise en regard du manuel d’utilisation du pilote ?
84. Eteignez le chauffage.
85. Arrêtez le moteur.
86. Utilisez l’extincteur.
87. Eteignez l’interrupteur principal.
88. Un cisaillement du vent est :
89. Une augmentation lente de la vitesse du vent à des altitudes supérieures à 13 000 pieds.
90. Un changement de vitesse du vent de plus de 15 kt.
91. Un changement vertical ou horizontal de la vitesse et de la direction du vent.
92. Un phénomène météorologique de vent descendant dans les Alpes.
93. Quel phénomène météorologique est généralement associé au cisaillement du vent ?
94. Le brouillard.
95. Le front chaud hivernal.
96. Les orages.
97. Les zones de haute pression stables.
98. Quand prévoyez-vous un cisaillement du vent ?
99. Lors d’une inversion.
100. Par vent calme et par temps froid.
101. Lors d’une journée d’été avec vent calme.
102. Lors du passage d’un front chaud.
103. Lors d’une approche, l’avion subit un cisaillement du vent avec une diminution du vent de face. Si le pilote n’effectue aucune correction, comment la trajectoire d’approche et la vitesse indiquée (IAS) changent-elles ?
104. La trajectoire est plus élevée, l’IAS diminue.
105. La trajectoire est plus basse, l’IAS augmente.
106. La trajectoire est plus élevée, l’IAS augmente.
107. La trajectoire est plus basse, l’IAS diminue.
108. Lors d’une approche, l’avion subit un cisaillement du vent avec une force croissante du vent de face. Si le pilote n’effectue aucune correction, comment la trajectoire d’approche et la vitesse indiquée (IAS) changent-elles ?
109. La trajectoire est plus élevée, l’IAS diminue.
110. La trajectoire est plus basse, l’IAS augmente.
111. La trajectoire est plus élevée, l’IAS augmente.
112. La trajectoire est plus basse, l’IAS diminue.
113. Lors d’une approche, l’avion subit un cisaillement du vent avec une diminution du vent arrière. Si le pilote n’effectue aucune correction, comment la trajectoire d’approche et la vitesse indiquée (IAS) changent-elles ?
114. La trajectoire est plus élevée, l’IAS diminue.
115. La trajectoire est plus élevée, l’IAS augmente.
116. La trajectoire est plus basse, l’IAS diminue.
117. La trajectoire est plus basse, l’IAS augmente.
118. Après le décollage, un avion se retrouve dans un cisaillement du vent avec un vent de face décroissant. En conséquence :
119. L’avion vole au-dessus de la trajectoire estimée de montée.
120. La vitesse vraie (TAS) augmentera.
121. La vitesse sol (GS) diminuera.
122. L’avion vole en dessous de la trajectoire estimée de montée.
123. Comment reconnaître le cisaillement du vent en vol ?
124. Changement soudain et apparemment sans fondement de l’altitude, de la vitesse, du taux de montée ou de descente.
125. Changement soudain et apparemment sans fondement du cap, du taux de virage, du régime moteur ou de la température de l’huile.
126. Changement soudain et apparemment sans fondement de la pression d’huile, de la température de l’huile, du régime moteur et de l’altitude..
127. Début de bruine plutôt inattendue associée à des nuages stratus élevés suivant un ciel clair précédent et des conditions calmes.
128. Sur le schéma OPR-001 ci-dessous, à quel phénomène peut-on s’attendre au point 2 de la microrafale ?
129. Un taux de descente constant.
130. Une diminution du taux de descente.
131. Une augmentation de la vitesse.
132. Une diminution du taux de montée.
133. Sur le schéma OPR-001 ci-dessus, à quel phénomène peut-on s’attendre au point 3 de la microrafale ?
134. Une diminution de la vitesse.
135. Un taux de descente constant.
136. Une augmentation de la vitesse.
137. Une diminution du taux de montée.
138. Comment éviter une rencontre avec un cisaillement du vent en vol ?
139. Éviter de décoller et d’atterrir pendant le passage de fortes averses ou d’orages.
140. Éviter les zones de précipitations, en particulier en hiver, et choisir des altitudes basses.
141. Éviter les décollages et les atterrissages en terrain montagneux et rester en plaine autant que possible.
142. Éviter les zones thermiques actives, en particulier en été, ou rester en dessous de ces zones.
143. Quelle mesure faut-il prendre en cas de cisaillement du vent ?
144. Réduire la vitesse
145. Rentrer le train et les volets
146. Maintenir la configuration actuelle
147. Ajuster la poussée
148. 2 et 4
149. 1 et 2
150. 1 et 3
151. 3 et 4
152. Après le décollage, une augmentation de la vitesse beaucoup plus forte que prévu est observée pendant la phase initiale de montée. À quoi peut-on s’attendre si l’avion entre dans une microrafale ?
153. Un taux de montée accru et une vitesse diminuée.
154. Un taux de montée et une vitesse augmentés.
155. Un taux de montée et une vitesse diminués.
156. Un taux de montée diminué et une vitesse augmentée.
157. Immédiatement après le décollage, on entre dans une microrafale par inadvertance. Quelle action pourrait éviter une descente involontaire ?
158. Appliquer la puissance maximale, maintenir la configuration actuelle de l’avion, monter à la vitesse du meilleur taux de montée.
159. Régler la puissance maximale, rentrer le train d’atterrissage et les volets, prendre de la vitesse et effectuer un virage à gauche ou à droite pour tenter de quitter la zone de la microrafale par le chemin le plus court.
160. Régler la puissance maximale, rentrer le train et les volets, augmenter le cabrage jusqu’à atteindre la vitesse de montée optimale.
161. Régler la puissance maximale, maintenir la configuration actuelle de l’avion, prendre de la vitesse pour tenter de quitter la zone de la microrafale le plus rapidement possible.
162. Les turbulences de sillage se développent au décollage juste quand l’avion…
163. Atteint une altitude de 15 pieds.
164. Décolle avec le train principal.
165. Décolle le train avant.
166. Accélère
167. La turbulence de sillage est causée par :
168. Le cisaillement du vent à l’extrémité d’un profil aérodynamique.
169. Le souffle du réacteur derrière un moteur à turbine.
170. La turbulence du côté sous le vent d’une chaîne de montagnes.
171. La compensation de pression à l’extrémité de l’aile d’un profil aérodynamique.
172. La turbulence de sillage est particulièrement forte :
173. Lors de vols à grande vitesse.
174. Lors de vols à haute altitude.
175. Lors d’un vol à basse vitesse.
176. Lors d’un vol à basse altitude.
177. La turbulence de sillage est particulièrement forte :
178. À un poids élevé de l’avion.
179. En vol avec une poussée élevée.
180. En vol avec une faible poussée.
181. À un faible poids de l’avion.
182. L’intensité de la turbulence de sillage dépend de :
183. Le pas de l’hélice.
184. La température.
185. Le poids de l’avion.
186. L’altitude de l’avion.
187. Deux avions du même type, du même poids brut et de la même configuration volent à des vitesses différentes. Quel avion provoquera les turbulences de sillage les plus fortes ?
188. L’avion volant à altitude plus basse.
189. L’avion volent à vitesse plus lente.
190. L’avion volant à vitesse plus élevée.
191. L’avion volant à altitude plus élevée.
192. Deux avions du même type, de même poids brut et de même configuration de volets volent ensemble à vitesse et altitude différentes. Quel avion provoquera le plus de turbulences de sillage ?
193. L’avion volant à une altitude plus élevée.
194. L’avion volant à une altitude plus basse.
195. L’avion volant à une vitesse plus élevée.
196. L’avion volant à une vitesse plus faible..
197. Avec seulement un léger vent de travers, quel est le danger au décollage après le départ d’un avion lourd ?
198. Turbulences de sillage sur ou à proximité de la piste.
199. Les turbulences de sillage sont amplifiées et déformées.
200. Les turbulences de sillage tournent plus vite et plus haut.
201. Turbulences de sillage tournant transversalement à la piste.
202. Un avion léger a l’intention d’atterrir derrière un avion de ligne commercial appartenant à la catégorie de turbulences de sillage « moyennes » ou « fortes » sur une longue piste. Comment éviter les turbulences de sillage des avions commerciaux ?
203. En effectuant une approche raide et un atterrissage long, en touchant la piste derrière le point de toucher de la roue de nez de l’avion de ligne.
204. En effectuant une approche raide et un atterrissage très court. L’avion léger devrait pouvoir s’arrêter avant d’atteindre le point de toucher de l’avion de ligne.
205. En effectuant une approche à faible pente et un atterrissage long, en atterrissant derrière le point de toucher du train avant de l’avion de ligne.
206. En effectuant une approche à faible pente et un atterrissage très court. L’avion léger devrait être capable de s’arrêter avant d’atteindre le point de toucher de l’avion de ligne.
207. Que faut-il observer lors du roulage derrière un avion de ligne commercial ?
208. Pour éviter la turbulence de sillage, maintenir une distance de 700 m minimum.
209. Pour éviter le souffle des réacteurs, maintenir une distance de 600 m minimum.
210. Pour éviter la turbulence de sillage, maintenir une distance de 300 m minimum.
211. Pour éviter le souffle des réacteurs, maintenir une distance de 200 m minimum.
212. Une panne technique nécessite un atterrissage d’urgence hors terrain. Quelles étapes par rapport au manuel d’utilisation du pilote sont nécessaires ?
213. Informer le contrôle aérien et demander une assistance technique, consulter le manuel d’utilisation du pilote pour une référence sur le sujet et exécuter un atterrissage d’urgence.
214. Réduire la vitesse et configurer l’avion pour l’atterrissage afin de tenter de gagner du temps, déclarer une situation de détresse, effectuer la procédure d’urgence applicable et effectuer un atterrissage d’urgence.
215. Localiser une zone d’atterrissage appropriée, planifier l’approche, exécuter la procédure d’urgence applicable, déclarer une situation de détresse, commencer et se concentrer sur l’approche en temps voulu.
216. Déclarer une situation de détresse, suivre la procédure d’urgence applicable, parcourir autant de distance que possible vers l’aéroport afin d’être au plus près des secours.
217. Quelle méthode est appropriée pour aborder un terrain d’atterrissage non préparé ?
218. Faire une approche directe et plate pour assurer un contact visuel avec le sol.
219. Faire une approche raide pour maintenir le niveau de bruit bas.
220. Faire une approche rapide, vérification des performances et atterrir avec un arrêt rapide.
221. Investiguer le terrain afin de déterminer l’approche et le point d’atterrissage.
222. Quelle zone est adaptée à un atterrissage hors terrain ?
223. Un champ de maïs récolté.
224. Un clairière avec de longues herbes sèches.
225. Un champ labouré.
226. Un espace sportif dans un village.
227. Un atterrissage d’urgence est un atterrissage :
228. Effectué sans puissance du moteur.
229. Effectué dans le but de maintenir la sécurité d’un aéronef et de ses occupants.
230. Effectué avec les volets rentrés.
231. Effectué en réponse à des circonstances forçant l’aéronef à atterrir.
232. Un atterrissage effectué en réponse à des circonstances forçant l’aéronef à atterrir est un :
233. Atterrissage de précaution.
234. Atterrissage d’urgence.
235. Atterrissage en détresse.
236. Atterrissage sur le terrain ou en dehors.
237. Un atterrissage de précaution est un atterrissage :
238. Effectué sans puissance moteur.
239. Effectué en réponse à des circonstances forçant l’avion à atterrir.
240. Effectué dans le but de maintenir la sécurité du vol.
241. Effectué avec les volets rentrés.
242. Laquelle des zones d’atterrissage suivantes est la plus adaptée à un atterrissage en campagne ?
243. Un lac avec une surface non perturbée.
244. Un champ brun clair avec des cultures courtes.
245. Une prairie sans bétail.
246. Un champ avec des cultures mûres ondulantes.
247. Comment le pilote se prépare-t-il pour un vol VFR sur une grande distance d’eau, lorsqu’il est peu probable que la terre puisse être atteinte en cas de panne moteur ?
248. Déposer un plan de vol incluant les points de cheminement exacts.
249. Être prêt à voler uniquement avec un transpondeur.
250. Emporter des gilets de sauvetage ou un radeau de sauvetage pour tous les occupants.
251. Maintenir un contact radio continu avec l’ATC.
252. Quels éléments doivent figurer dans un briefing destiné aux passagers en cas d’atterrissage d’urgence imminent ?
253. Comment faire fonctionner la radio de l’avion, le code de détresse du transpondeur, le numéro de téléphone du centre de recherche et sauvetage compétent (SAR).
254. Le groupe sanguin des autres occupants de l’avion, l’emplacement de la trousse de premiers secours.
255. La nature de l’urgence, les intentions, la position de sécurité, les voies d’évacuation, les actions après l’atterrissage.
256. Comment lire une liste de contrôle d’urgence, comment couper le moteur, le numéro de téléphone de l’aéroport d’attache.
257. Après un atterrissage de précaution, les freins et les roues sont très chauds. De quelle manière le pilote doit-il les aborder ?
258. Du côté droit ou gauche.
259. A un angle de 45°.
260. De côté avant ou arrière.
261. De côté avant, droit ou gauche.
262. Que faut-il observer en cas de surchauffe des freins ?
263. Les freins concernés doivent être refroidis avec de l’halon.
264. Les pneus concernés peuvent éclater dans le sens axial.
265. Les pneus concernés peuvent éclater dans le sens radial ou dans le sens de rotation.
266. Le carénage de roue doit être retiré pour augmenter le temps de refroidissement.
267. En cas d’amerrissage d’urgence, les gilets de sauvetage doivent être gonflés…
268. Avant de débarquer de l’avion.
269. Lors du débarquement de l’avion
270. Après le débarquement de l’avion à une distance de sécurité d’environ 10 m.
271. Après avoir débarqué de l’avion.
272. Quels sont les effets de l’herbe mouillée sur la distance de décollage et d’atterrissage ?
273. Diminution de la distance de décollage et augmentation de la distance d’atterrissage.
274. Augmentation de la distance de décollage et augmentation de la distance d’atterrissage.
275. Diminution de la distance de décollage et diminution de la distance d’atterrissage.
276. Augmentation de la distance de décollage et diminution de la distance d’atterrissage.
277. Dans quelles circonstances une piste peut-elle être considérée comme contaminée ?
278. Lorsque plus de 25 % de la surface de la piste dans la longueur et la largeur requises, est recouverte d’eau, de neige fondante, de neige ou de glace de plus de 3 mm d’épaisseur.
279. Lorsque 75 % de la longueur et de la largeur requises de la piste sont recouvertes de contaminants tels que la neige, le givre, la glace ou le sable.
280. Lorsque plus de 50 % de la surface de la piste, dans la longueur et la largeur requises, est recouverte d’eau, de neige fondante, de neige ou de glace de plus de 3 mmm d’épaisseur.
281. Lorsque plus de 50 % de la longueur et de la largeur requises de la piste sont recouvertes de contaminants comme la neige, le gel, la glace ou le sable.
282. Quel pourcentage d’épaisseur minimale de glace ou de neige définit une piste « contaminée » ?
283. 50 %.
284. 25 %.
285. 10 %.
286. 75 %.
287. La neige mouillée sur une piste peut entraîner :
288. Une augmentation de la portance.
289. Une diminution de la portance.
290. Une résistance au roulement réduite lors du décollage.
291. Une résistance au roulement accrue lors du décollage.
292. Quel danger l’eau stagnante sur la piste représente-t-elle pour les avions ?
293. Diminution de la résistance au roulement au décollage.
294. Une augmentation de la portance.
295. Une résistance au roulement accrue au décollage.
296. Une diminution de la portance.
297. Quel danger existe après une forte averse pour un avion à l’atterrissage ?
298. Déplacement du marquage de glissement du pneu.
299. Difficulté d’arrondir dû à l’éblouissement.
300. Distance de freinage plus longue en raison de l’aquaplaning.
301. Distance de freinage réduite en raison de l’aquaplaning.
302. Quelle serait la réaction correcte lorsque l’on suspecte un aquaplanage à l’atterrissage ?
303. Ajouter de la puissance et utiliser les volets et les spoilers pour freiner de manière aérodynamique.
304. Appliquer le freinage maximal pour réduire la vitesse de l’avion à une vitesse inférieure à la vitesse d’aquaplanage, puis continuer le roulage au sol normalement.
305. Croiser les commandes du gouvernail et des ailerons afin d’utiliser le fuselage de l’avion pour freiner de manière aérodynamique.
306. Si toutes les roues sont en mouvement, freiner modérément. Maintenir le contrôle directionnel par des moyens aérodynamiques.
307. Comment doit se dérouler un atterrissage sur une piste contaminée s’il s’avère inévitable ?
308. Approche avec la composante de vent de travers la plus faible possible, utiliser les volets au minimum, atterrir doucement avec un pas positif et une vitesse minimale, ne pas appliquer les freins.
309. Approche avec la composante de vent de travers la plus faible possible, utiliser les volets au maximum, atterrir avec un pas négatif et une vitesse minimale, freiner prudemment.
310. Approcher avec la composante de vent latéral la plus faible possible, utiliser les volets au maximum, atterrir fermement avec la vitesse minimale, freiner prudemment.
311. Approcher avec la composante de vent de travers la plus faible possible, utiliser les volets au minimum, atterrir doucement à vitesse minimale, ne pas freiner.
312. Lors de l’approche finale, le pilote du planeur se rend compte d’une surface très bosselée sur un site d’atterrissage hors terrain sélectionné. Quelle technique peut être recommandée pour l’atterrissage ?
313. Atterrissez à vitesse minimale, compensez les différents niveaux du sol avec la commande des gaz.
314. Approchez à vitesse accrue, poussez l’élévateur au premier contact avec le sol.
315. Atterrissez à vitesse minimale, maintenez le manche en arrière jusqu’à l’arrêt complet.
316. Approchez à vitesse accrue, évitez d’utiliser les freins de roue.

**RÉPONSES.**

1 : b 2 : c 3 : a 4 : d 5 : b 6 : d 7 : a 8 : a 9 : b 10 : a

11 : a 12 : b 13 : c 14 : c 15 : c 16 : a 17 : c 18 : c 19 : a 20 : d

21 : c 22 : b 23 : d 24 : a 25 : d 26 : a 27 : a 28 : d 29 : c 30 : a

31 : c 32 : d 33 : c 34 : a 35 : c 36 : b 37 : d 38 : a 39 : a 40 : d

41 : c 42 : d 43 : a 44 : d 45 : c 46 : c 47 : b 48 : c 49 : c 50 : c

51 : b 52 : d 53 : b 54 : a 55 : b 56 : d 57 : c 58 : c 59 : d 60 : c

61 : c