



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

*Direction aéroports et navigation aérienne*

***Pôle Aptitudes Personnels de la Navigation aérienne***

# Exemples de Questions à Choix Multiples pour la préparation à l'évaluation initiale AFIS

**QCM\_AFIS**

**V15**

Date d'application du  
document : 01/06/2018

### Historique des modifications

| N° de version | Date       | Motif des changements  | Questions modifiées   |
|---------------|------------|--|---|
| V1            | 01/08/08   | Insertion charte graphique MEEDDAT   |   |
| V2            | 27/11/08   | Le QCM passe de 336 à 390 questions  |   |
| V3            | 23/02/09   | Insertion charte graphique DSAC  |   |
| V4            | 12/05/09   | Remplacement de l'IM 10700 par MANIA (Manuel d'information aéronautique) comme référence concernant les questions liées à l'information aéronautique.<br><br>Modification de la grille-réponses. | Ajout des questions N° 336, 436, 437, 511, 730.<br>Modification de la question N° 129 concernant la validité maximum d'un NOTAM (6 mois au lieu de 90j) |
| V5            | 01/07/09   | Procédure de validation du QCM.<br>Insertion de questions relatives aux modifications apportées aux cartes IAC.  | Ajout des questions 419 à 423<br>Les questions 420 à 437 deviennent 430 à 447 et les questions 440 à 454 deviennent 450 à 464.                          |
| V6            | 01/09/09   | Modifications liées aux NOTAM, aux cartes d'approche aux instruments (IAC) et remise en forme (caractères et police).  | Toutes.   |
| V7            | 01/02/10   | Mise à jour des références concernant le SSLIA. (arrêté 18/01/07)<br>Renumérotation des questions à partir du N°430 suite à ajout de 10 questions.   | Insertion de 10 questions : 18 ;243 ;244 ;426 ;427 ;428 ;429 ;459 ;460 ;461<br>Modification de la question N° 509                                       |
| V8            | 01/03/2010 | Modification des questions 140 et 158<br>Création de liens « textes réglementaires » pour chaque question.   | Toutes  |
| V9            | 01/03/2011 | Modifications pour mise à jour de la réglementation en vigueur   | Révision de toutes les questions  |
| V10           | 01/09/2013 | Modifications pour mise à jour de la réglementation en vigueur   | Révision de toutes les questions  |
| V10.1         | 01/02/2014 | Modifications pour mise à jour de la réglementation en vigueur.<br>Insertions de questions sur la qualification AFIS (chapitre 7)<br>Insertions de questions diverses (chapitre 8)               | Révision de toutes les questions.<br>Ajout des questions 701 à 711 et 800 à 812.  |
| V11           | 01/02/2014 | Mise à jour  | Toutes  |
| V12           | 15/04/2015 | Révision générale toutes questions<br>Changement charte graphique<br>Intégration SERA  | Toutes  |
| V13           | 26/10/2016 | Révision générale toutes questions<br>Changement charte graphique  | toutes<br>Charte graphique MEEM   |
| V14           | 01/03/2017 | Mise à jour  | Modification des questions 20,102, 205, 213, 308, 456, 508, 509, 511, 525, 808, 815.  |
| V14.1         | 06/07/2017 | Mise à jour  | Charte graphique changement ministère   |
| V15           | 25/05/2018 | Mise à jour  | Révision de toutes les questions  |

|  |   |     |                             |
|--|---|-----|-----------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 3 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|-----------------------------|

### Approbation du document

| AUTORITE   | NOMS ET SIGNATURES                        | DATE |
|--|---|------|
| <b>Rédaction</b><br><br>➤ Inspecteur de surveillance | ➤ Dominique LE BRAS<br><br>Original signé |      |
| <b>Vérification</b><br><br>➤ Chef du pôle PNA        | ➤ Marc ALVAREZ<br><br>Original signé      |      |

### Diffusion et enregistrement du document

| TYPE DE DIFFUSION                  | DESTINATAIRES/ENREGISTREMENTS   |
|------------------------------------|---|
| Restreinte (diffusion papier)      |   |
| Électronique (messagerie)          |   |
| Électronique (réseau interne DSAC) | L:\DSAC-ANA\Commun-NA\08.Centres de formation (TO) et AFIS\8.4 AFIS\8.4 Evaluations initiales théoriques\QCM\2-QCM NATIONAL |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <br> | <p style="text-align: center;">DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE</p> <p style="text-align: center;">EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</p> | <p style="text-align: center;">V15</p> | <p style="text-align: right;">Page : 4 / 47<br/>01/03/2017</p> |
|--|--|--|--|

**Le document traitant des procédures d'exploitation des aérodromes est:**

1. L'arrêté dit « CHEA » (Conditions d'Homologation et procédures d'Exploitation des Aérodrômes);
2. L'IBRA ;
3. L'Instruction 20754/DNA ;
4. L'ITAC.

*Réf : Arrêté du 28 août 2003 modifié (CHEA)*

**Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement d'un aérodrome se définit comme :**

1. Le document de planification à long terme de l'aérodrome ;
2. Le document permettant de préserver le site de l'aérodrome de toute construction pouvant constituer un obstacle gênant ;
3. Le document instituant des servitudes autour des moyens radioélectriques ;
4. L'avant-projet de plan de masse.

*Réf : Arrêté du 07 juin 2007 modifié*

**Pour un aéroport le PGS c'est :**

1. Le Plan de Garantie de la Sécurité ;
2. La Position Globalisée par Satellite ;
3. Le Plan de Gêne Sonore ;
4. Le Plan de Gestion des Secours.

*Réf : code de l'environnement Art R571.66 à R571.70*

**En cas de réduction temporaire et inopinée du niveau de protection SSLIA d'une durée prévisible inférieure à 12 heures :**

1. L'aérodrome est fermé temporairement aux commerciaux ;
2. La décision d'utiliser l'aérodrome appartient à l'exploitant ;
3. L'aérodrome est accessible aux aéronefs correspondant au niveau réellement assuré ;
4. Il n'est pas nécessaire de prendre d'autre mesure que d'en informer les usagers.

*Réf : arrêté SSLIA du 18/01/07*

**Pour définir le niveau de protection SSLIA sur un aérodrome, les aéronefs ont été répartis en classe, ces classes sont au nombre de :**

1. Neuf ;
2. Sept ;
3. Dix ;
4. Quatre.

*Réf : arrêté SSLIA du 18/01/07*

|  |   |     |                             |
|--|---|-----|-----------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 5 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|-----------------------------|

### **A quelle procédure correspond la mise en alerte du SSLIA ?**

1. Aucune mesure particulière car les pompiers sont en alerte permanente ;
2. Personnel en écoute radio dans les véhicules au point d'arrêt ;
3. Personnel en alerte dans les véhicules devant le pavillon ;
4. Positionnement à des emplacements stratégiques prévus dans les consignes locales.

*Réf : arrêté SSLIA du 18/01/07*

### **La ZA se définit comme :**

1. C'est la « Zone Aéroportuaire » où peut intervenir le SSLIA ;
2. C'est la « Zone d'Approche » (emprise domaniale+ aires d'approche finale jusqu'à une distance pouvant être atteinte en 3 minutes par le SSLIA) ;
3. C'est la « Zone d'Aérodrome » (emprise domaniale + aires d'API) ;
4. C'est la « Zone d'Aérodrome » (emprise domaniale + aire d'approche finale jusqu'à 1 200m du seuil des pistes.

*Réf : arrêté SSLIA du 18/01/07*

### **Qu'est-ce qu'un aérodrome à usage restreint ?**

1. Un aérodrome qui est destiné à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs ou techniques, sont réservés à certaines catégories d'aéronefs ou de pilotes ;
2. Un aérodrome réservé aux aéronefs d'Etat ;
3. Un aérodrome utilisable uniquement en VFR de jour ;
4. Un aérodrome réservé aux ULM et aux planeurs.

*Réf : code de l'aviation civile Art D 232-1*

**Toute partie d'infrastructure d'un aérodrome est dotée d'un code de référence constitué de deux éléments : un chiffre code et une lettre code.**

### **La lettre code correspond à :**

1. L'organisme de la circulation aérienne ;
2. A la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée;
3. Aux caractéristiques des avions auxquels l'installation est destinée tout en prenant en compte l'envergure ou la largeur hors tout du train principal ;
4. La Vat des avions auxquels l'installation est destinée.

*Réf : Arrêté du 28 août 2003 modifié (CHEA) CHAP DEF*

**Toute partie d'infrastructure d'un aérodrome est dotée d'un code de référence constitué de deux éléments : un chiffre code et une lettre code.**

### **Le chiffre code correspond à :**

1. L'organisme de la circulation aérienne;
2. A la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée;

3. Aux caractéristiques des avions auxquels l'installation est destinée en prenant en compte l'envergure ou la largeur hors tout du train principal ;
4. La Vat des avions auxquels l'installation est destinée.

*Réf : Arrêté du 28 août 2003 modifié (CHEA) CHAP DEF*

**Sur l'extrait des distances déclarées ci-dessous, quelle est la réponse fautive parmi les 4 propositions :**

| RWY | Dimensions | TODA | ASDA | LDA  |
|-----|------------|------|------|------|
| 09  | 1000 x 45  | 1100 | 1000 | 900  |
| 27  |            | 1000 | 1100 | 1000 |

1. Le prolongement d'arrêt de la piste 27 est de 100m ;
2. Le seuil décalé de la piste 09 est de 100m ;
3. Les 2 pistes ont un prolongement d'arrêt ;
4. La distance utilisable à l'atterrissage est plus courte en piste 09 qu'en piste 27.

*Réf : Arrêté du 28 août 2003 modifié (CHEA)*

**Que signifie « ARP » ?**

1. Aerodrome Reference Point ;
2. Aire de Référence Préférentielle ;
3. Aerodrome Roaming Procedure ;
4. Aerodrome Restricted Park.

*Réf : SIA – VAC GEN*

**Une piste de 1000m, orientée 09/27, dispose d'un seuil décalé (SDE) de 50m au QFU 09 et de 80m au QFU 27.**

**Quelle est la distance de roulement disponible (TORA) au QFU 09 ?**

1. 1000 m ;
2. 950 m ;
3. 870 m ;
4. 920 m.

*Réf : arrêté TAC*

**La "bande aménagée" correspond à :**

1. Une piste et son balisage ;
2. Une aire comprise dans la bande de piste et nivelée à l'intention des aéronefs auxquels la piste est destinée, pour le cas où un aéronef sortirait de la piste ;
3. Une piste revêtue, le prolongement d'arrêt et le prolongement dégagé ;
4. Une piste gazonnée.

*Réf : Arrêté CHEA- Annexe A*

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <br> | <p style="text-align: center;">DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE</p> <p style="text-align: center;">EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</p> | <p style="text-align: center;">V15</p> | <p style="text-align: right;">Page : 7 / 47<br/>01/03/2017</p> |
|--|--|--|--|

**La résistance d'une piste exprimée selon la méthode ACN/PCN est 32/F/B/X/U.**

**Cela signifie :**

1. Que son accès est limité à 32 TB (tonnes par boogie) ;
2. Qu'elle est utilisable sans dérogation par des aéronefs dont l'ACN (*aircraft classification number*) est inférieur ou égal à 32 ;
3. Qu'elle a un revêtement de surface rigide (béton) ;
4. Qu'elle est utilisable sans restriction en matière de pression des pneumatiques.

Réf : AIP VAC GEN

**Les marques de point d'arrêt simple pour une piste aux instruments sont constituées de :**

1. Une ligne jaune continue et une ligne jaune discontinue ;
2. Deux lignes blanches continues ;
3. Deux lignes jaunes continues et deux lignes jaunes discontinues ;
4. Deux lignes jaunes discontinues et une ligne jaune continue.

Réf : Arrêté CHEA § 1.5.1.3.2

**L'orientation des pistes est indiquée à chaque extrémité par des marques d'identification de piste composées d'un nombre entier de deux chiffres.**

**Ce nombre représente le plus proche du dixième :**

1. De l'azimut vrai de l'axe de la piste ;
2. De l'azimut magnétique de l'axe de la piste ;
3. Du relèvement vrai de l'axe de la piste ;
4. Du relèvement magnétique de l'axe de la piste.

Réf : Arrêté CHEA § 1.5.1.2

**Sur une piste revêtue un seuil décalé permanent est matérialisé, avant les marques de seuil de piste, par:**

1. Une ou plusieurs longues flèches blanches et une barre transversale blanche ;
2. Un ou plusieurs chevrons larges blancs et une barre transversale blanche ;
3. Un ou plusieurs chevrons larges jaunes et une barre transversale blanche ;
4. Une ou plusieurs croix blanches et une barre transversale blanche.

Réf : Arrêté CHEA § 1.5.1.2.2

**Que signifie PCN ?**

1. Pilot Control Number ;
2. Pilot Classification Number ;
3. Pavement Control Number ;
4. Pavement Classification Number.

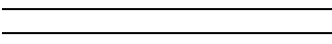


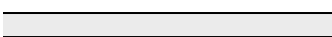
Réf : arrêté du 10/07/06 caractéristiques des pistes – Annexe 1 § 4.GEN VAC

**Comment est matérialisé de jour l'axe d'une voie de circulation ?**

1. Par une ligne jaune continue ;
2. Par une ligne blanche continue ;
3. Par une ligne jaune discontinue ;
4. Par une ligne blanche discontinue.

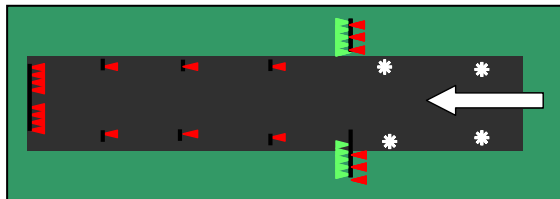
*Réf : Arrêté CHEA § 1.5.1.3*

**Lequel de ces dessins représente une voie de circulation revêtue ?**

1. 
2. 
3. 
4. 

*Réf : AIP VAC GEN*

**A quoi correspond ce balisage lumineux ? (La flèche blanche représente le sens d'utilisation de la piste)**



1. Un seuil décalé permanent ;
2. Un seuil décalé temporaire ;
3. Un prolongement d'arrêt ;
4. Un prolongement dégagé.

*Réf : Arrêté CHEA § 1.5.3.4.7*

**Quand dit-on qu'un objet est frangible ?**

1. Quand il perce l'OCS mais n'affecte pas l'ILS ;
2. Quand il est temporaire ;
3. Quand il est moins haut que le balisage lumineux ;
4. Quand il ne présente pas de résistance à l'impact.

*Réf : Arrêté CHEA -DEF*

**Sur une voie de circulation, comment est matérialisée une zone de faible résistance?**

1. 
2. 
3. 
4. 

*Réf : Arrêté CHEA § 1.5.1.4.2*

**Quelle est la signification du panneau ci-contre?**

1. C'est un panneau indicateur de dégagement de piste ;





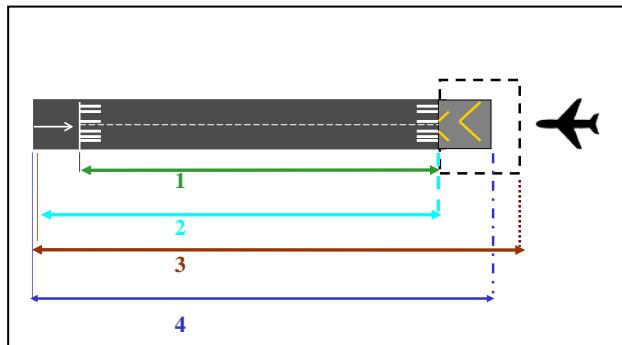
2. Ce panneau indique que le taxiway B5 est à droite ;
3. Disposé sur les aérodromes utilisés en approche de précision CAT II ou III, ce panneau donne une indication précise du moment où la bande est engagée par un aéronef au roulage ;
4. C'est un panneau de rappel du point d'arrêt B5 car les marques au sol ne sont plus visibles.



*Réf : Arrêté CHEA § VI.5.2.2*

**Sur le dessin suivant, Indiquer le segment correspondant à la LDA :**

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.



Sens  
ATT/DEC

**Une double croix blanche disposée sur l'aire à signaux d'un aérodrome signifie :**

1. L'aérodrome est utilisé par des hélicoptères ;
2. Des vols de planeurs sont en cours ;
3. Des précautions sont à prendre à l'atterrissage ;
4. L'aire de manœuvre est temporairement inutilisable ;



*Réf : RDA Appendice 1. VAC-GEN*



**Sur l'aire à signaux, quelle est la signification de ce panneau ?**

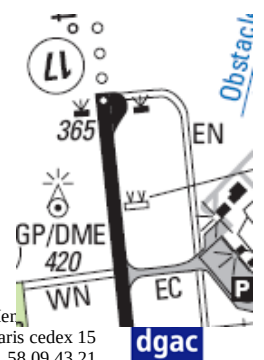
1. Consignes particulières ;
2. Des précautions spéciales sont à prendre pour le décollage ;
3. L'atterrissage est interdit ;
4. Le taxiway est inutilisable.

*Réf : SERA-RDA Appendice 1. Signaux*

**Sur l'extrait ci-contre, quelles sont les caractéristiques de EC, EN et WN?**

1. EC est une voie de circulation non revêtue, EN et WN sont des voies revêtues ;
2. EC est une voie de circulation revêtue, EN et WN sont des voies non revêtues ;
3. EC est une voie de circulation revêtue, EN et WN sont des routes de service ;
4. EC est une voie de circulation non revêtue, EN et WN sont des routes de service.

*Réf : AIP VAC-GEN*



**Pour un aérodrome dont le chiffre code de référence est 2, quelle est la distance règlementaire des points d'arrêt avant piste si cette piste est exploitée avec approche classique ?**

1. 30 m de l'axe ;
2. 45 m de l'axe ;
3. 75 m de l'axe ;
4. 90 m de l'axe.

*Réf : Arrêté CHEA § I.2.2.4.*

**Pour un aérodrome dont le chiffre code de référence est 3, quelle est la distance règlementaire des points d'arrêt avant la piste si cette piste est exploitée avec approche de précision CAT I ?**

1. 150 m de l'axe ;
2. 90 m de l'axe ;
3. 75 m de l'axe ;
4. 50 m de l'axe.

*Réf : Arrêté CHEA § I.2.2.4*

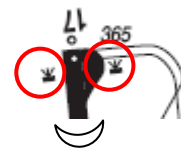
**Quel est le but de la bande de piste ?**

1. D'assurer une zone dégagée de tout obstacle ou objet qui pourrait endommager un aéronef ;
2. D'éviter de faucher à proximité des avions ;
3. D'éviter de faucher à proximité de la piste ;
4. D'éviter les risques aviaires.

*Réf : Arrêté CHEA DEF*

**Sur cet extrait de carte d'aérodrome, que représentent les symboles entourés en rouge ?**

1. Le PAPI ;
2. Les points d'arrêt ;
3. Les feux d'identification de piste (feux à éclats) ;
4. Les feux de seuil.



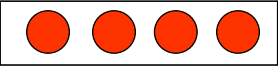
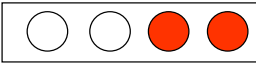


*Réf : AIP VAC-GEN*

**Que signifie PAPI?**

1. Precision Approach Path Indicator;
2. Precision Arrival Path Indicator;
3. Precision Approach Path Instrument;
4. Precision Arrival path Instrument.

*Réf : AIP VAC-GEN*

Quelle indication PAPI verra un pilote trop haut sur le plan de descente?

- |  |   |
|--|---|
| <p>1 </p> | <p>2 </p> |
| <p>3 </p> | <p>4 </p> |

Réf : INST N° 20580 DNA/2A du 08/06/93.

En matière d'alimentation électrique du balisage, on parle de secours inversé. Il s'agit :

1. D'inverser le sens du courant électrique dans le réseau ;
2. De mettre le secteur EDF en secours du groupe électrogène ;
3. De mettre le groupe électrogène en secours du secteur EDF ;
4. D'inverser le sens de rotation du groupe électrogène.

Réf : DOC DTI CHEA.

Sur un aérodrome doté d'une procédure d'approche de précision de CAT I, quel est le délai maximum de commutation admis pour l'alimentation électrique de secours lorsque la RVR (ou à défaut VIS) est  $\geq 800m$  ?

1. 10 secondes ;
2. 15 secondes ;
3. 3 secondes ;
4. 1 seconde.

Réf : Arrêté CHEA Annexe A § VI.7.3

La pente optimale en approche finale :

1. Est de  $5^{\circ}30'$  ;
2. Est de 5,2% ;
3. Dépend de la vitesse d'approche de l'aéronef ;
4. Dépend du moyen utilisé pour l'approche.

Réf : Mémento à l'usage des utilisateurs des procédures de vol aux instruments

Dans quel(s) cas publie-t-on une altitude de transition sur une IAC ?

1. Il y a toujours une altitude de transition ;
2. Uniquement pour les approches de précision ;
3. Lorsqu'une partie de la procédure (niveau plus bas de l'attente) est en espace aérien contrôlé ;
4. Lorsque l'aérodrome est contrôlé.

Réf : Mémento procédures aux instruments chapitre 6 – memento IAC p68

**Sur l'extrait de procédure IFR ci-contre, que signifie VPT ?**

1. Validation des Positions de Transfert ;
2. Vérification de la Poursuite du Tracé ;
3. Visibilité Paramétrique du Transmissomètre ;
4. Visual manoeuvring with Prescribed Track.

| CAT | VPT <sup>(3)</sup><br>suite/after RNAV (GNSS) |      | VPT <sup>(3)</sup><br>suite/after LOC |      |
|-----|---|------|---------------------------------------|------|
|     | MDA (H)                                       | VIS  | MDA (H)                               | VIS  |
| A   |   | 3200 |                                       |      |
| B   | 1800 (1786)                                   | 3200 | 1800 (1786)                           | 5000 |
| C   |   | 5000 |                                       |      |

Réf : AIP VAC-GEN

**Sur l'extrait suivant d'une carte IAC, en fonction de la référence altimétrique peut-on en déduire le type d'approche ?**

ALT AD : 645, THR : 639 (23 hPa)

1. Non, on ne dispose pas des éléments suffisants ;
2. Il y a plus de 16 hPa, on prend donc le seuil (THR) comme référence et c'est valable pour une approche classique ou une approche de précision ;
3. On peut dire que c'est une approche de précision car c'est le seuil qui est pris en référence alors qu'il y a moins de 16 pieds d'écart avec l'ALT AD ;
4. On peut dire que c'est une approche classique car on prend l'altitude du seuil en référence et non l'ALT AD.

APP : NIL (1)  
TWR : DOLE Tour 119.4 (2)  
(1) Contacter DIJON APP 129.025 si zones ré

Réf : RCA3 §2.3.5

**Sur l'extrait IAC suivant, quelle est la signification de RDH ?**

1. Reference Decision Height = c'est la hauteur de décision de référence ;
2. Reference Datum Height = hauteur du point de repère (ILS) ;
3. Reference Datum Height = altitude des yeux du pilote passant le seuil ;
4. C'est la hauteur à laquelle le GP coupe une verticale passant par le seuil.

|           |      |
|-----------|------|
| ILS / DME | VAR  |
| DO 109.35 | 1° W |
| RDH : 51  | (00) |

Réf : AIP IAC - GEN

**Sur une carte d'aérodrome VAC ou IAC, l'abréviation PCL signifie :**

1. Piste Courbée Longitudinalement;
2. Pilot Controlled Lighting;
3. Plotted Center Line;
4. Procedure Controlled Landing.

Réf : AIP VAC - GEN

**Les coordonnées géographiques d'un aérodrome sont celles du point de référence.**

**Qu'appelle-t-on point de référence d'un aérodrome ?**

1. La tour de contrôle ;
2. L'aire à signaux ;
3. Le seuil de la piste préférentielle ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 13 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

4. Le point désigné sur la carte VAC par un symbole (superposition rond et croix).

Réf : AIP VAC - GEN

**L'abréviation utilisée dans les publications aéronautiques pour désigner le point de référence d'un aérodrome est :**

1. ARP ;
2. REF ;
3. RDH ;
4. ALT.

Réf : AIP VAC - GEN

**L'altitude d'un aérodrome c'est :**

1. L'altitude du point le plus élevé de l'aérodrome ;
2. L'altitude du point le plus élevé de la zone voisine d'aérodrome ;
3. L'altitude du seuil de la piste aux instruments ;
4. L'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

Réf : AIP VAC - GEN

**Les NOTAM AIRAC sont diffusés avec un préavis minimum de :**

1. 15 jours ;
2. 42 jours ;
3. 28 jours ;
4. 21 jours.

Réf : AIP – GEN 3.1.4

**Un SNOWTAM, sauf annulation ou remplacement après un changement significatif, ne peut excéder :**

1. 6h ;
2. 12h ;
3. 24h ;
4. 48h.

Réf : AIP - AD 1 § 8.2

**Votre aérodrome est situé en espace aérien de classe G. Une TMA de classe D est située au-dessus dont le plancher est 1500ft ASFC. A quelle hauteur maximale peut transiter un VFR à la verticale de votre aérodrome sans contact radio avec l'organisme gérant la TMA?**

1. A 1500ft AAL ;
2. A 1000ft pour respecter une séparation verticale de 500ft avec les aéronefs pouvant évoluer au

plancher de la TMA ;

3. A 1250ft pour respecter une séparation verticale de 500ft avec les aéronefs pouvant évoluer dans la TMA dont le plancher n'est pas utilisable ;
4. A 1500ft QNH.

Réf : AMC1 SERA 6001 & GM1 SERA 6001

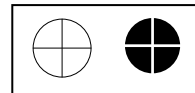
**En règle générale, la durée de validité maximum d'un NOTAM ne devrait pas être supérieure à :**

1. 28 jours ;
2. 42 jours ;
3. 90 jours ;
4. 6 mois.

Réf : MANIA = MANuel d'Information Aéronautique partie 2 § 4.3.2

**Que signifie ce symbole sur une carte VAC ?**

1. C'est le point le plus élevé de l'aire d'atterrissage ;
2. C'est une zone inutilisable de l'aire d'atterrissage ;
3. Il indique une intersection de deux pistes ;
4. Il indique l'ARP (Aerodrome Reference point).



Réf : AIP – VAC GEN

**Comment est représentée une ZIT sur une carte 1/500 000°?**

1. 
2. 
3. 
4. 

Réf : AIP - VAC GEN

**Sur une carte VAC, hormis ceux perçant les surfaces de dégagement, quels sont les obstacles qui sont représentés ?**

1. Tous ceux qui ont une hauteur > 30 m ;
2. Tous ceux qui ont une hauteur > 50m AGL (100m s'ils sont situés en agglomération) ;
3. Tous ceux qui ont une hauteur > 50 m AAL ;
4. Tous ceux qui sont plus hauts que la TWR.

Réf : INS CARTO SIA

**L'information aéronautique permanente comprend :**

1. Les NOTAM et le RCA ;
2. L'AIP ;
3. L'AIP, les NOTAM, les AIC et les SUP AIP ;

4. L'AIP et le RCA.





*Réf : AIP – GEN 3.1*

**En France Métropolitaine, les NOTAM sont classés :**

1. En 3 séries : A, B et C ;
2. En 4 séries : A, B, C et D ;
3. En 6 séries : A, B, C, D, E et M ;
4. En 13 séries : A, B, D, E, F, H, M, P, R, W, X, Y et Z.

*Réf : AIC A20/14 du 18/12/14*

**Sur une carte VAC, comment identifier le point côté le plus élevé ?**

1. 
2. 
3. 
4. 

*Réf : AIP - VAC GEN*

**Concernant les NOTAM de déclenchement, quelle est la réponse fausse :**

1. NOTAM publié en même temps que BMJ AIRAC ;
2. NOTAM de déclenchement ;
3. NOTAM valable 14 jours ;
4. NOTAM publié en même temps que BMJ non AIRAC.





*Réf : AIP – GEN 3.1*

**Sur la carte 1/1.000.000<sup>ème</sup> du SIA, comment est matérialisée une limite de FIR ?**

1. 
2. 
3. 
4. 

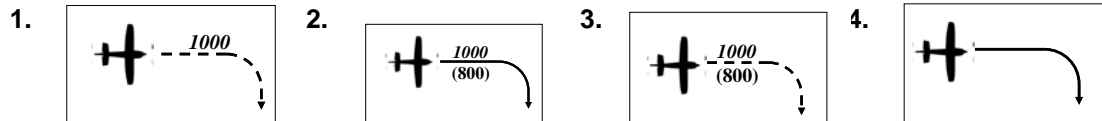
*Réf : AIP - VAC GEN*

**Sur une carte VAC, comment est représenté un seuil décalé sur une piste non revêtue ?**

1. 
2. 
3. 
4. 

*Réf : AIP - VAC GEN*

**Sur une carte VAC, comment est représenté le circuit avion ?**



*Réf : AIP - VAC GEN*

**Que signifie ATIS ?**

1. Service automatique d'information de région terminale ;
2. Airport Transmission Information Service ;
3. Aerodrome Transmission Information Service ;
4. Automatic Transmission Information Service.

*Réf : RCA RCA 3 TA 011 - AIP VAC ou IAC GEN*

**Quelles sont les gammes de fréquences de l'ILS?**

1. 108 à 112 Mhz ;
2. 108 à 111,95 Mhz ;
3. 112 à 118 Mhz ;
4. 329 à 335 Mhz.

*Ref : OACI - annexe10*

**Quelles sont les conséquences d'une panne connue de l'alimentation électrique de secours sur une piste utilisée en VFR de nuit ?**

1. L'aérodrome est inexploitable en VFR de nuit ;
2. L'aérodrome est réservé aux aéronefs basés ;
3. L'utilisation de l'aérodrome est limitée aux seuls pilotes autorisés ;
4. L'aérodrome ne peut être choisi comme terrain de déroutement.

*Réf : Arrêté CHEA Annexe A § II.2.7.2*

**Lorsque les mesures de portée visuelle de piste (RVR) sont effectuées au moyen de visibilimètres (transmissomètres), celui de seuil doit être implanté en un point bien particulier :**

1. Au seuil de piste ;
2. Au point d'impact ;
3. A 300m en aval du seuil de piste ;
4. A 120m en aval du seuil de piste.

*Réf : Arrêté CHEA Annexe A § IV.6.1.2*



**Plan de vol : lorsque le nombre de passagers n'est pas connu, quelle est l'information que le pilote CdB doit porter en case 19 ?**

1. TBN ;
2. 000 ;
3. UNK ;
4. INC.

*Réf : AIP ENR 1.10 Planification des vols*

**Il y a trois types de demandes de NOTAM. Dans l'exemple ci-après, quelle est la signification de l'information en bleu que vous lisez en tête de la demande de NOTAM :**

« **GG LFFAYNYX LFGAZTZX 291257 LFSTYIYX (RQNTMN.....** »

1. C'est une demande de NOTAM Neige, NTM=NOTAM / N=Neige ;
2. C'est une demande de nouveau NOTAM, NTM=NOTAM / N=Nouveau ;
3. C'est une demande de NOTAM National, NTM=NOTAM / N=National ;
4. C'est une demande de NOTAM concernant Nice, NTM=NOTAM / N=Nice.

*Réf : Manuel d'information aéronautique partie « guide NOTAM »*

**Sur cet extrait d'une carte d'aérodrome, à quoi correspond le cadre en tirets et encadré en rouge ?**

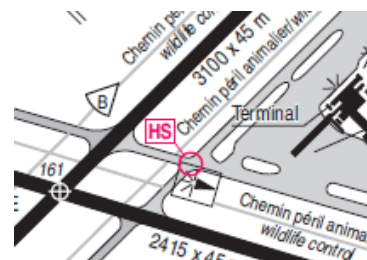
1. A un prolongement dégagé ;
2. A l'aire critique du glide path ;
3. A un prolongement d'arrêt ;
4. A l'aire critique du localizer.



*Réf : AIP GEN VAC*

**Sur l'extrait de carte d'aérodrome ci-dessous, à quoi le cercle rouge et l'indication HS correspondent-ils ?**

1. Le panneau d'indication a été cassé ;
2. Le balisage de bordure de TWY est en panne ;
3. C'est un point chaud sur l'aire de manœuvre (HS=Hot Spot) ;
4. L'indicateur de direction du vent est HS.



*Réf : SIA - AIC N°15/08*

**La période de conservation des enregistrements est fixée par arrêté. Quelle est la durée minimum de conservation de l'enregistrement de la fréquence radio servant aux échanges entre pilotes et agents AFIS ?**

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 18 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

1. 30 jours ;
2. 60 jours ;
3. 6 mois ;
4. 12 mois.

Réf : arrêté du 20 octobre 2004

**Un hélicoptère et un planeur se rapprochent presque de face avec risque de collision. Que doivent faire les pilotes :**

1. L'hélicoptère cède le passage au planeur ;
2. Chaque aéronef oblique vers sa droite ;
3. Le planeur cède le passage à l'hélicoptère ;
4. Chaque aéronef oblique vers sa gauche.

Réf : SERA 3210 Priorité de passage

**En espace aérien non contrôlé, sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3000 Ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1000 Ft) au-dessus de la surface, la visibilité en vol requise pour les hélicoptères qui ont une Vitesse indiquée de 120km/h est de :**

1. 800m ;
2. 1000m ;
3. 1500m ;
4. 5 km.

Réf : SERA FRA 5001 b)

**Les règles de l'air sont applicables :**

1. Aux aéronefs de transport public seulement ;
2. A tous les aéronefs civils et militaires ;
3. Aux aéronefs de tourisme et d'affaires seulement ;
4. Aux aéronefs en VFR seulement.

Réf : CAC – Article D131-7 et D131-8

**Un pilote commandant de bord est responsable de la conduite de son aéronef :**

1. Seulement quand il tient lui-même les commandes de l'appareil ;
2. Même s'il donne les commandes à une autre personne sauf si celle-ci est brevetée ;
3. Dans tous les cas même s'il n'est pas aux commandes ;
4. C'est le propriétaire ou l'exploitant qui répond de la conduite de l'aéronef.

Réf : SERA 2010 RESPONSABILITE a)

**L'emport de canots de sauvetage lors d'un survol maritime est obligatoire si l'aéronef est**

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 19 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**amené à se trouver à une distance des côtes supérieure à :**

1. A plus de 60 NM ou 45 minutes à la vitesse de croisière normale ;
2. 20 fois l'altitude ;
3. A plus de 50 NM ou 30 minutes à la vitesse de croisière normale ;
4. 15 fois l'altitude.

*Réf. : Règlement UE 965/2012*

**Un plan de vol VFR doit être déposé pour tout vol VFR :**

1. A l'intérieur d'un espace aérien contrôlé ;
2. Au-dessus d'une couche nuageuse ;
3. A l'intérieur des AWY et des TMA ;
4. Pour tout franchissement de frontière.

*Réf. : SERA 4001 DEPOT DE PLAN DE VOL*

**Les conditions météorologiques de vol à vue de jour en espace aérien contrôlé de classe D ou E en-dessous du niveau 100 sont les suivantes :**

1. Distance par rapport aux nuages : horizontalement = 1500 m    verticalement = 300 m  
- visibilité en vol = 5 km ;
2. Distance par rapport aux nuages : horizontalement = 1500 m    verticalement = 300 m  
- visibilité en vol = 8 km ;
3. Hors nuages - visibilité en vol = 8 km ;
4. Hors nuages en vue de la surface.

*Réf. : SERA5001 Minimums VMC de visi et de distance par rapport aux nuages*

**Concernant le franchissement des frontières en VFR :**

1. Le dépôt d'un PLN est obligatoire au plus tard 60 minutes avant le départ parking ;
2. Le dépôt d'un PLN est obligatoire au plus tard 30 minutes avant le franchissement de frontière ;
3. Le dépôt de PLN est obligatoire 1h avant le décollage ;
4. Il n'y a plus besoin du PLN depuis les « accords de Schengen ».

*Réf. : SERA 4001 FRA 4001 d)*

**Un avion ne peut effectuer un "vol voyage" en VFR de nuit que si les conditions suivantes sont remplies :**

1. Pas de précipitation, d'orage, de brouillard mince sur la totalité du parcours ;
2. Hauteur de la base des nuages  $\geq$  450 m (1500 ft) au-dessus du niveau de croisière prévu, visi  $\geq$  8 km, pas de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel et conserver la vue du sol ou de l'eau, (toutefois, un vol peut être poursuivi si à destination la visibilité transmise par l'ATS ou un STAP  $\geq$  5 km) ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 20 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

3. Hauteur de la base des nuages  $\geq 1500$  m/sol, visi  $\geq 8$  km, pas de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ et de destination ;
4. Hauteur de la base des nuages  $\geq 450$  m (1500 ft) au-dessus du niveau de croisière prévu, visi  $\geq 10$  km, pas de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel et conserver la vue du sol ou de l'eau, (toutefois, un vol peut être poursuivi si à destination la visibilité transmise par l'ATS ou un STAP  $\geq 5$  km).

Réf : SERA 5001 Tableau S5-1 & SERA 5005 c)

**Quelle condition parmi les suivantes correspond à l'utilisation d'un plan de vol répétitif (RPL) ?**

1. Vol IFR exploité régulièrement les mêmes jours de plusieurs semaines consécutives et se reproduisant dix fois au moins ou chaque jour au moins dix jours consécutifs ;
2. Vol IFR exploité régulièrement pendant 30 jours consécutifs au moins ;
3. Vol IFR exploité régulièrement les mêmes jours de la semaine d'une ou plusieurs périodes annuelles entières ;
4. Vol IFR exploité régulièrement pendant une période minimale d'une semaine, pour les vols internationaux exclusivement.

**Dans quelles conditions un aéronef doit-il allumer ses feux réglementaires ?**

1. En vol de jour, il doit, s'il en est doté, allumer les feux anti collision ;
2. En vol de nuit, il doit allumer les feux de position ou les feux anti collision s'il n'est pas doté de feux de position ;
3. Au sol de jour, il n'y a aucune obligation d'allumer de feux ;
4. Au sol, du coucher au lever du soleil, il n'a d'obligation que d'allumer les feux anti collision dès qu'il se déplace.

Réf : SERA 3215

**Un pilote doit effectuer un vol VFR se terminant de nuit de LFFX à LFZZ . Il doit décoller à 18 h 30. Les heures de coucher du soleil sont : à LFFX = 19 h 20 et à LFZZ = 19 h30. Le temps de vol est estimé à 1 h 30. Quelle est l'heure limite de dépôt du plan de vol ?**

1. 19 h 15 ;
2. 19 h 30 ;
3. 19 h 00 ;
4. Pas de délai prescrit.

Réf : SERA4001

**Quel est le délai de dépôt du plan de vol pour un vol IFR ?**

1. 30 minutes avant le départ du poste de stationnement ;
2. 1 heure avant le départ du poste de stationnement si non soumis à régulation ;
3. 3 heures avant le départ du poste de stationnement ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 21 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

4. 2 heures avant le départ du poste de stationnement.

Réf : AIP - ENR 1.9.3.1

**En espace G, un vol VFR, dans la phase de croisière en palier, doit adopter un niveau de croisière (semi-circulaire) :**

1. Au-dessus du plus élevé de 3000' AMSL / 1000' ASFC ;
2. Dès qu'il quitte la circulation d'aérodrome ;
3. Au-dessus de 3 000 ft ( 900m) sol ou eau ;
4. Au-dessus de 5 000' QNH.

Réf : SERA 5005 g)

**Pour un hélicoptère, quels sont les cas où le plan de vol est obligatoire en VFR de nuit ?**

1. Le plan de vol est obligatoire pour un vol autre que local ;
2. Le plan de vol n'est obligatoire que pour le franchissement de frontière ;
3. Le plan de vol est obligatoire dans les mêmes conditions que de jour ;
4. Le plan de vol n'est obligatoire que pour le survol maritime.

Réf : SERA 4001 + FRA 4001 b) 3)

**Quelle est la hauteur minimum de survol d'une ville dont la largeur est comprise entre 1200 et 3600m ?**

1. 500 m pour SEP, 1000 m pour Multi ou turbo ;
2. 1 000 m pour tous aéronefs moto-propulsés ;
3. 1 500 m pour tous aéronefs moto-propulsés ;
4. 300 m pour SEP, 1000 m pour Multi ou turbo.

Réf : RCA - RDA TA GEN 001 Arrêté du 10 octobre 1957

**Dans quelle documentation européenne les règles de l'air sont-elles décrites ?**

1. SCA ;
2. SERA ;
3. RDA ;
4. RCA 3.

Réf : //

**L'annexe 2 de l'OACI traite le sujet suivant :**

1. Règles de l'air ;
2. Télécommunication et aéronautique ;
3. Aéroports ;
4. Sécurité des transports aériens.

Réf : OACI

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 22 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Pour ce qui concerne la turbulence de sillage, l'OACI distingue 3 catégories d'aéronefs, nommées H, M, L, en fonction de la masse. Quels sont les critères permettant de classer les aéronefs en catégorie M ?**

1. Masse supérieure à 5,7 tonnes ;
2. Masse comprise entre 5,7 tonnes et 136 tonnes ;
3. Masse > 7 tonnes et <136 tonnes ;
4. Masse > 136 tonnes.

Réf : RCA - RCA3 § 2.3.9

**Un pilote vient à la vigie pour déposer un plan de vol VFR. L'aérodrome choisi comme destination n'a pas de code OACI. Comment remplissez-vous le plan de vol ?**

1. On ne peut pas déposer un plan de vol vers un aérodrome qui ne figure pas dans l'indicateur d'emplacement ;
2. Dans la case aérodrome de destination, inscrire en clair le nom de l'aérodrome ;
3. Dans la case destination, inscrire ZZZZ et dans la case 18 « renseignements divers » écrire DEST/ nom de l'aérodrome en clair ;
4. Dans la case destination, inscrire le code OACI de l'aérodrome contrôlé le plus proche auprès duquel le pilote devra clôturer le plan de vol.

Réf : AIP ENR 1.10 Planification des vols

**En métropole, dans les espaces aériens où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit et sauf indication contraire des services de la circulation aérienne, le pilote d'un aéronef en vol VFR, lorsqu'il est équipé de mode A+C avec alticodeur ou mode S avec alticodeur, doit afficher :**

1. 7000 après le décollage ;
2. 7000 depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol ;
3. 7000 lorsqu'il quitte la circulation d'aérodrome ;
4. 2000 depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens.

Réf : RCA – RCA3 § 10.4.2.

**Sur un aérodrome AFIS où aucune aire d'approche finale ou de décollage n'a été établie à leur intention, les pilotes d'hélicoptères peuvent choisir une aire présentant les caractéristiques et dégagements appropriés. Cependant l'aire choisie ne doit pas se situer :**

1. Sur une voie de circulation ;
2. Sur l'aire de trafic ;
3. Sur la piste revêtue ;
4. Sur la piste non revêtue.

Réf : RCA

**Une autoroute passe à proximité de votre aérodrome. A quelle hauteur minimum un**

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 23 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**monomoteur à pistons peut-il la longer ou voler à proximité de celle-ci ?**

1. 150m ;
2. 300m ;
3. 450m ;
4. 1 000m.

Réf : SERA - RDA TA GEN 001 A)

**Un pilote vous a déposé un plan de vol VFR. Avant son départ, il décide de modifier son aérodrome de destination :**

1. Vous envoyez un message de modification (CHG) ;
2. Vous envoyez un message départ au nouveau terrain de destination ;
3. Le pilote doit déposer un nouveau plan de vol avec son nouvel aérodrome de destination ;
4. Le premier plan de vol reste valable, il suffira au pilote à son arrivée de prévenir le terrain de destination initial.

Réf : RCA - RCA3 § 9.3.2.1.3.

**Lorsqu'un agent AFIS estime qu'un pilote commandant de bord a enfreint les règles de l'air, il rédige :**

1. Un AIRPROX ;
2. Un CRESNA et un CPI ;
3. Un constat préalable d'infraction (CPI) ;
4. Un procès-verbal d'infraction.

Réf : Arrêté du 26/03/2004 – Instruction du 09/01/2012

**Qu'est-ce que le BRIA ?**

1. Bureau Régional d'Information Aéronautique ;
2. Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol ;
3. Bureau de la Réglementation et de l'Information Aéronautique ;
4. Bureau Régional d'Initiation Aéronautique.

Réf : SIA – VAC GEN Abréviations

**La LTA (Lower Traffic Area) est un espace :**

1. De classe G ;
2. Contrôlé qui s'étend du plus élevé des 2 niveaux FL 115 ou 3000' ASFC jusqu'au FL 195 ;
3. Non contrôlé qui s'étend du plus élevé des 2 niveaux FL 115 ou 3000' ASFC jusqu'au FL 195 ;
4. Contrôlé qui s'étend du FL 195 au FL 660.

Réf : AIP – ENR 1.4.3.

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 24 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**L'IFPS est un système qui :**

1. Alloue les créneaux au départ des aéroports français ;
2. Est utilisé par les FMP pour la prévision des flux de trafic ;
3. Assure la réception, le traitement et la distribution des données plans de vol ;
4. Gère, au niveau européen, la compatibilité des redevances.

Réf : AIP ENR § 1.9.3.1.

**Un vol d'évacuation sanitaire déclaré par les autorités médicales est identifié par l'insertion en case 18 du plan de vol de :**

1. STS/MEDEVAC ;
2. STS/HUM ;
3. STS/PROTECTED ;
4. STS/HOSP.

Réf: SIA – AIC France A 17/12.

**Une TSA est :**

1. Un trajet interférant avec une zone militaire ;
2. Une zone militaire de basse altitude destinée au vol sans visibilité ;
3. Un espace aérien réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée et publiée dans l'AIP ;
4. Une zone militaire spécifique pour la CAM / V.

Réf : RCA - RDA DEF.

**Les FMP sont implantées :**

1. Dans les BDP ;
2. Dans les BRIA ;
3. Dans les DAC ;
4. Dans les CRNA.

Réf : AIP - ENR 1.9.1.

**L'allocation de créneau pour un vol soumis à régulation est déclenchée par la transmission d'un plan de vol :**

1. Au système STPV ;
2. Au système IFPS du NMOC ;
3. Au système CASA ;
4. Au système STIP.

Réf : AIP - ENR 1.9.3.1.



|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 25 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Quelles sont les lieux d'implantation des IFPU (Initial Flight Plan Unit) ?**

1. Toulouse et Bordeaux ;
2. Brétigny et Bordeaux ;
3. Bruxelles et Toulouse ;
4. Bruxelles et Brétigny ;

*Réf : AIP - ENR 1.9.3.2.*

**A la suite d'un message REJ (rejection message), l'émetteur du plan de vol devra :**

1. Envoyer un nouveau plan de vol corrigé à l'ensemble des adresses ;
2. Renvoyer seulement un nouveau plan de vol ;
3. Seulement annuler le plan de vol au terrain de destination ;
4. Seulement annuler le plan de vol au terrain de départ.

*Réf : AIP - ENR 1.9.3.2.3.*

**Sauf consigne locale précisée dans le MANEX (émanant d'une lettre ou d'un protocole d'accord), combien de temps la clairance initiale pour un départ IFR est-elle valable ?**

1. 3 minutes après l'heure spécifiée par l'organisme qui délivre la clairance ;
2. 5 minutes après l'heure spécifiée par l'organisme qui délivre la clairance ;
3. 8 minutes après l'heure spécifiée par l'organisme qui délivre la clairance ;
4. 10 minutes après l'heure spécifiée par l'organisme qui délivre la clairance.

*Réf : RCA - RCA3 § 8.2.2.3.*

**Quelle est la signification du sigle RVSM ?**

1. Radar Vectoring System Monitoring ;
2. Reduced Vertical Speed Minimum ;
3. Reduced Vertical Separation Minimum ;
4. Radar Vertical Separation Minimum.

*Réf : AIP – GEN 2.2.8*

**Comment se nomme le système de référence horizontal mondial :**

1. UTC ;
2. Mercator ;
3. Lambert ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 26 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

4. WGS-84.

*Réf : SERA FRA 7032 Systèmes de références communs*

**Les AWY « AirWaYs » sont classées :**

1. D dans tous les cas ;
2. E dans tous les cas ;
3. D dans la LTA, E au-dessous ou selon la classe de l'espace contrôlé qu'elles traversent ;
4. C dans la LTA et E au-dessous.

*Réf : AIP - ENR 3.1.3.*

**Le service d'information de vol comporte, entre autres informations, la communication des renseignements SIGMET et AIRMET. En France, sous quelle forme les renseignements AIRMET sont-ils communiqués ?**

1. Sous forme de TAF ;
2. Sous forme de METAR ;
3. Sous forme de carte des vents ;
4. Sous forme de carte TEMSI.

*Réf : SERA 9005 PORTEE DU SERVICE D'INFORMATION DE VOL*

**L'agent AFIS doit transmettre les renseignements intéressant les paramètres dans un ordre précis. Choisissez la proposition correcte :**

1. Vent, piste en service, visibilité, QNH, QFE ;
2. Piste en service, vent, visibilité, QNH, QFE ;
3. Piste en service, vent, visibilité, QFE, QNH ;
4. QNH, QFE, piste en service, vent, visibilité.

*Réf : RCA - RCA3 6.4.*

**Le service d'information de vol dégage-t-il le pilote de ses responsabilités en ce qui concerne la prévention des collisions ?**

1. Non, en aucun cas ;
2. Oui, lorsqu'il évolue en IFR ;
3. Oui, lorsqu'il évolue dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ou AFIS ;
4. Oui, lorsqu'il évolue de nuit.

*Réf : SERA 9001 Service d'information de vol - mise en œuvre*

**Comment un agent AFIS rend le service d'alerte lorsqu'il estime qu'il a suffisamment d'éléments pour douter de la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants :**

1. Il prévient la Préfecture ;
2. Il avertit le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 27 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

3. Il alerte les pompiers d'aérodrome ;
4. Il ne peut agir sans avoir la certitude du danger.

Réf : FRA 1008

**Un organisme AFIS doit communiquer aux aéronefs :**

1. La piste en service, les paramètres météorologiques, le niveau de transition si nécessaire, l'heure exacte, les clairances de contrôle données par le centre de contrôle gérant l'espace aérien dont dépend l'organisme AFIS ;
2. L'autorisation d'atterrissage ou de décollage ;
3. Le fait qu'il soit identifié dès qu'il a le contact visuel ;
4. Aucune des réponses n'est juste.

Réf : RCA - RCA3 6.4. et 5.5.1.1.

**Pendant les horaires AFIS dans quel cas un VFR peut-il exécuter une approche directe ?**

1. Si les conditions Météo sont "CAVOK" ;
2. S'il n'y a pas d'IFR au décollage ;
3. Si l'aérodrome n'est accessible qu'aux aéronefs munis de radio et qu'il n'y a aucun trafic dans la circulation d'aérodrome ;
4. Si l'aérodrome n'est accessible qu'aux aéronefs munis de radio et qu'il n'y a pas d'IFR en approche.

Réf : RCA - RDA TA GEN 067 Arrêté du 17 juillet 1992 § 4.2.2.

**A quel moment du vol VFR un pilote est-il tenu de prendre connaissance des paramètres, en radiotéléphonie, sur un aérodrome AFIS ?**

1. Au départ avant la mise en route ;
2. Au départ avant de quitter l'aire de trafic ;
3. A l'arrivée, en intégrant la circulation d'aérodrome ;
4. A l'arrivée, à 10 minutes de l'heure estimée d'arrivée.

Réf : SERA FRA

**Deux aéronefs en aviation générale vous demandent à décoller en formation. Que faites-vous ?**

1. Je refuse et les fais décoller l'un après l'autre ;
2. Je fais monter les CDB à la tour pour vérifier leur expérience ;
3. Je les laisse partir car je ne peux m'opposer à un décollage mais je remplis un compte-rendu d'évènement de sécurité navigation aérienne ;
4. Il appartient à chaque CDB volant en formation de s'assurer que son entraînement lui permet d'effectuer de tels vols.

Réf : SERA 3135 Vols en formation & SERA 3210 c)4) & 5)

**Sur un aérodrome AFIS, il y a un VFR dans la circulation d'aérodrome et un IFR en approche pour une manœuvre à vue imposée (VPT). Qui a priorité ?**

|  |  |     |                              |
|--|--|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br><b>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</b> | V15 | Page : 28 / 47<br>01/03/2017 |
|--|--|-----|------------------------------|

1. Un IFR a toujours priorité sur un VFR ;
2. Le plus rapide a la priorité ;
3. Le VFR doit manœuvrer de façon à ne pas compromettre l'approche et l'atterrissage de l'IFR (sauf entente préalable entre les 2 commandants de bord) ;
4. Je fais faire un 360° au VFR pour assurer la séparation.

*Réf : RCA - RDA TA GEN 061 Arrêté du 17 juillet 1992 § 3.4.*

**Sur un aérodrome AFIS, dans quelles conditions un vol IFR peut-il s'affranchir de la procédure et effectuer une approche à vue ? Trouvez la réponse juste.**

1. De jour, le plafond est > à l'altitude mini de secteur ou à la trajectoire de ralliement empruntée ;
2. Si les conditions Météo = CAVOK ;
3. Le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;
4. Le pilote a reçu une clairance du CRNA ou de l'approche.

*Réf : RCA - RCA3 4.3.3 et RDA TA GEN 061 Arrêté du 17 juillet 1992 § 5.*

**Un Embraer 190 de Hop décolle du seuil de piste. Derrière lui, un Cessna 172 est prêt au départ également depuis le seuil. Comment gérez-vous les risques liés à la turbulence de sillage ?**

1. Je fais attendre le C 172 pendant 2 minutes s'il y a du vent ;
2. Je fais attendre le C 172 pendant 3 minutes s'il n'y a pas de vent ;
3. J'informe le pilote du C 172 des risques liés à la turbulence de sillage de l'Embraer et le pilote du C172 doit manœuvrer en fonction ;
4. Un agent AFIS n'est pas responsable de l'espacement lié à la turbulence de sillage.

*Réf : RCA - RDA TA GEN061 § 3.10 (Arrêté du 17 juillet 92)*

**Afin de tenir compte des différences de performances des aéronefs et de la publication des procédures d'approches aux instruments, les aéronefs sont classés :**

1. Par catégories et par groupes ;
2. Par catégories ;
3. Par longueur de piste utilisée au décollage ;
4. Par hauteurs de décision.

*Réf : SIA – PRO MIN INST 20754.*

**La portée visuelle de piste est fournie lorsque la visibilité est inférieure à :**

1. 2000 mètres ;
2. 1500 mètres ;
3. 1000 mètres ;
4. 800 mètres.

*Réf : CHEA - DEF.*

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 29 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Un aéronef de catégorie B a une Vat (vitesse d'atterrissage) :**

1. < 91 kt à la masse maximale certifiée à l'atterrissage ;
2. Comprise entre 91 et 120 kt (inclus) à la masse maximale certifiée à l'atterrissage ;
3. < 91 kt à la masse maximale certifiée au décollage ;
4. Comprise entre 91 et 120 kt (inclus) à la masse maximale certifiée au décollage.

Réf : 20754 DNA du 12/10/82.

**Qu'est-ce qu'une approche de précision de catégorie 2 ?**

1. Une approche classique avec une visibilité supérieure à 1500m ;
2. Une approche de précision conduite jusqu'à une hauteur de décision de 300m ;
3. Une approche de précision conduite jusqu'à une hauteur de décision  $\geq 200\text{ft}$  ;
4. Une approche de précision conduite jusqu'à une hauteur de décision  $< 200\text{ft}$  et  $\geq 100\text{ft}$ .

Réf : CHEA – DEF

**Le niveau de transition est :**

1. Le premier niveau de vol égal ou supérieur à l'altitude de transition, auquel et au-dessus duquel, la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol ;
2. Le premier niveau de vol pair + 5 ou impair + 5 au-dessus de l'altitude de transition, auquel et au-dessus duquel, la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol ;
3. Le premier niveau de vol multiple de 10 égal ou supérieur à l'altitude de transition, auquel et au-dessus duquel, la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol ;
4. Le premier niveau de vol utilisable au-dessus de l'altitude minimale de sécurité dans le secteur.

Réf : RCA - RCA3 2.3.5.

**Dans quel texte sont définies les méthodes de construction des procédures aux instruments ?**

1. L'instruction 20754 modifiée, conforme aux PANS-OPS OACI ;
2. La décision 20585 DNA/2 C ;
3. Les annexes 10 et 11 de l'OACI ;
4. Le RCA et le PANS-RAC OACI.

Réf : SIA - Réglementation procédures et MIN.

**Une trajectoire d'approche de précision se compose de plusieurs segments. Le segment d'approche initiale est situé :**

1. Avant l'IAF ;
2. Entre l'IAF et l'IF ou le virage d'inversion (de base, de procédure) ;
3. Entre l'IF et le FAP ;
4. Entre le FAP et la DA.

Réf : SIA - Réglementation procédures et MIN - 20754 Ch4.4.

**A l'arrivée, en l'absence de RVR instrumentale ou de VIBAL, comment le pilote en IFR peut-il convertir la VIS en RVR ?**

1. Avec rampe d'approche HI, en multipliant la VIS par 1,5 de jour et par 2 de nuit ;
2. Sans rampe d'approche, en multipliant la VIS par 1,0 de jour et par 1,5 de nuit ;
3. Il ne peut pas calculer de RVR ;
4. Les réponses 1 et 2 sont exactes.

Réf : UE OPS - Règlement (CE) 859/2008

**En l'absence d'organisme ATS, les décollages en IFR par faible visibilité :**

1. Ne sont autorisés que dans le cas de vols privés ;
2. Ne sont pas autorisés ;
3. Sont autorisés uniquement de jour ;
4. Sont autorisés s'il y a un STAP et une PCL.

Réf : SIA - Réglementation procédures et MIN - INST 20754.

**Dans l'extrait d'une IAC ci-dessous, quelle est la signification de l'indication entourée de rouge ?**

API : Monter dans l'axe. A 750 (399), tourner à gauche vers NDB TUR en montée vers 1900 (1549).  
~~Ne pas tourner avant le MAPT.~~  
Monter à 1200 (849) avant d'accélérer en palier.

1. En API, les aéronefs doivent monter à 1 200' avant d'accélérer pour être au-dessus du circuit ;
2. Il faut monter rapidement à 1 200' pour éviter les nuisances sonores ;
3. Dans le cas de panne moteur, certains avions peuvent avoir à effectuer un palier d'accélération avant de poursuivre la montée pour tenir compte des obstacles, dans le cas ci-dessus le palier est à 1 200' ;
4. La turbulence de sillage étant plus dangereuse en remise de gaz, il faut monter rapidement à 1 200'.

Réf : SIA – Memento procédures § 4.5.4.

**Lorsqu'un pilote ne peut effectuer une approche directe, quel moyen peut permettre de poursuivre l'approche en vue de l'atterrissage ?**

1. L'API ;
2. Un QFE ;
3. Un QRF ;
4. Une VPT.

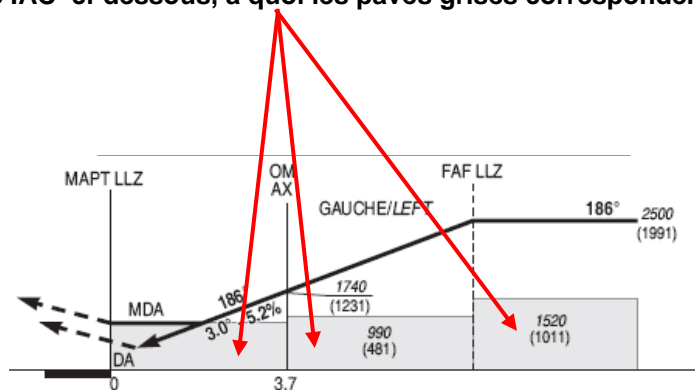
Réf : SIA – Memento procédures P.39

**La mise en vigueur des LVP doit être annoncée sur l'ATIS ou au premier contact. Quelle expression doit-on utiliser en anglais pour un décollage en LVP ?**

1. Bad visibility procedures in force ;
2. Poor visibility take off runway N°.....;
3. Low visibility procedures in force runway N°.....;
4. Low visibility departure runway N°.....

Réf : CHEA VIII.7.2.3.

**Sur l'extrait d'une IAC ci-dessous, à quoi les pavés grisés correspondent-ils ?**



1. Ils représentent les altitudes/hauteurs minimums de sécurité des segments d'approche intermédiaire et finale de la procédure ILS ;
2. Ils représentent les altitudes/hauteurs minimales de sécurité (obstacles + MFO) des segments d'approche intermédiaire et d'approche finale des procédures classiques avec FAF ainsi que la MDA/H ;
3. Ils représentent l'altitude/hauteur des obstacles sous les segments d'approche intermédiaire et finale ;
4. Ils représentent le plancher des espaces aériens ou zones règlementées environnantes.

Réf : MUP.

**Les procédures RNAV (GNSS) sont :**

1. Des procédures d'approche de précision CAT I ;
2. Des procédures d'approche de précision CAT II ;
3. Des procédures d'approche de non-précision (ou classiques) ;
4. Des procédures d'approche indirectes.

Réf : MUP

**Votre aérodrome est équipé d'un STAP. Vos horaires ATS sont 0800-1700 UTC.**

**Vous êtes destinataire d'un plan de vol IFR dans lequel votre terrain a été choisi comme aérodrome de dégagement (ALT AD). Vous n'avez aucune demande d'ouverture de l'exploitant.**

**Les éléments du plan de vol sont :**

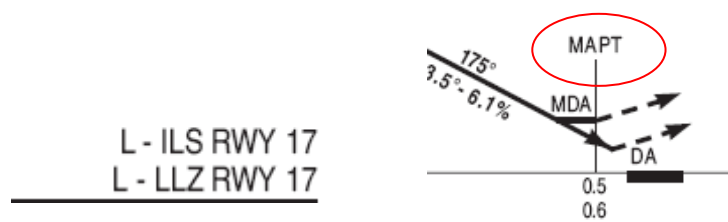
**ADEP 18h00 ADES 19h30 ALT AD + 0020**

**En cas de déroutement, l'arrivée serait donc prévue vers 19h50. Quelle remarque vous inspire une telle situation ?**

1. Aucune, car hors horaires ATS, ce n'est plus mon problème ;
2. Je remarque que l'exploitant ne peut pas, comme aéroport de dégagement, choisir un aéroport sans ATS ;
3. Je pense qu'il n'y a aucun problème car il y a le STAP ;
4. J'envoie un message pour informer l'exploitant que l'aéroport sera fermé.

Réf. : Arrêté du 24 juin 2011 minimums opérationnels.

**Sur cet extrait de carte d'approche aux instruments, qu'est-ce que le MAPT ?**



1. C'est le point où un aéronef en procédure ILS (approche de précision) doit débiter une API s'il ne peut poursuivre jusqu'à l'atterrissage ;
2. C'est le point où un aéronef en procédure LOC (LLZ) (approche de non-précision) doit débiter une API s'il ne peut poursuivre jusqu'à l'atterrissage ;
3. C'est le point où le pilote se recalcule sur la pente du PAPI ;
4. C'est le point où l'aéronef doit mettre le transpondeur sur « stand by ».

Réf. : AIP – VAC GEN

**L'altitude de l'aéroport est = 1367' (49 hPa).**

**Vous avez un VFR au FL 035 et un autre VFR 2 500' QFE. Le QNH étant de 1035 hPa, quel est l'écart vertical entre les deux aéronefs ?**

1. Le VFR au FL 035 est 750' plus bas que le VFR à 2 500' QFE ;
2. Le VFR à 2 500' QFE est 250' plus haut que le VFR au FL035 ;
3. Le VFR au FL 035 est 250' plus haut que le VFR à 2 500' QFE ;
4. Le VFR à 2 500' QFE est 750' plus bas que le VFR au FL 035.

Réf. : Altimétrie

**Dans un message de modification lié à un plan de vol (CHG), certains changements sont impossibles et nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol. Ce sont :**

1. La vitesse de croisière et le niveau de vol ;
2. L'identification de l'aéronef, les aéroports de départ et de destination ;
3. L'autonomie ;
4. La route.

Réf. : RCA – RCA3 § 9.3.2.1.3.



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <br> | <p style="text-align: center;">DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE</p> <p style="text-align: center;">EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</p> | <p style="text-align: center;">V15</p> | <p style="text-align: right;">Page : 33 / 47<br/>01/03/2017</p> |
|--|--|--|---|

**Pour le largage de parachutistes sur un aérodrome doté d'un service AFIS en activité, le pilote doit annoncer :**

1. L'altitude, le début du largage, le posé du dernier parachutiste ;
2. L'intention de larguer et attendre l'autorisation du service AFIS ;
3. L'intention de larguer, l'altitude, le début du largage et la fin du largage ;
4. Interdit hors espaces aériens contrôlés.

*Réf : RDA TA PART 021.*

**Votre aérodrome est réservé aux aéronefs munis de radio. Un VFR à destination de votre terrain vous contacte à 10 minutes de l'arrivée pour prendre connaissance des paramètres d'atterrissage.**

**Après avoir collationné ces paramètres, l'aéronef tombe en panne radio. Peut-il venir se poser ?**

1. Non, car l'aérodrome est réservé aux aéronefs munis de radio ;
2. Non, sauf en situation d'urgence ;
3. Oui, car je suis prévenu de son arrivée. Il doit dans ce cas et si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits, s'intégrer en début de vent arrière en tenant compte des autres aéronefs déjà engagés ;
4. Oui, car un aérodrome AFIS est un aérodrome non contrôlé et les pilotes font ce qu'ils veulent.

*Réf : RCA – RDA TA GEN 068 arrêté du 17 juillet 1992. § 4.4.2.*

**Dans le cadre de la formation pilote d'avions, l'instructeur fait exécuter des simulacres d'atterrissage forcé. Jusqu'à quelle hauteur minimum ces exercices sont-ils limités ?**

1. 100 pieds ;
2. 150 pieds ;
3. 200 pieds ;
4. 300 pieds.

*Réf : SERA 5005 FRA 5005 f)2)ii*

**Le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut commencer une approche aux instruments indépendamment de la RVR/VIS annoncée, mais, si la RVR/VIS transmise est inférieure aux minimums applicables, il ne doit pas la poursuivre au-delà :**

1. De l'IAF ;
2. De l'outer-marker ou d'une position équivalente ;
3. Du MAPT ;
4. De la DA/MDA.

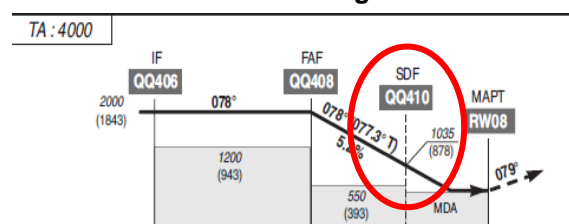
*Réf : MIN 2.405 relatif à l'utilisation des minimums ops par les avions en aviation générale*

**Un pilote vous annonce qu'il effectue sur votre aérodrome une procédure aux instruments en entrainement sans intention d'atterrir. Les minimums opérationnels que vous lui transmettez sont inférieurs à ceux publiés :**

1. Le pilote peut débuter et poursuivre sa procédure au-delà de l'outer-marker ;
2. Le pilote arrêtera sa descente en respectant les minimums publiés (DH ou MDH) ;
3. Le pilote fera obligatoirement une approche interrompue quelles que soient les références visuelles acquises ;
4. Les 3 affirmations ci-contre font partie de la procédure à appliquer pour les vols d'entrainement.

Réf : arrêté du 24 juin 2011 minimums opérationnels

**Sur la vue en profil ci-dessous, à quoi correspond l'information cerclée de rouge ?**



1. C'est un outer-marker dont l'indicatif est SDF ;
2. C'est un repère de fin de descente= Secteur de Descente Finale ;
3. C'est un repère de descente= Step Down Fix ;
4. C'est un repère secondaire dont l'indicatif est QQ et qui fonctionne sur 410 KHz.

Réf : Instruction N° 50115 DAST modifiée (amendement N° 22 à la 20754)

**Que signifie VPT ?**

1. Virage de Procédure RNAV en T ;
2. Visual manoeuvring with Prescribed Track ;
3. Visual Procedure Turn ;
4. VDF Procedure Turn.

Réf: SIA VAC GEN.

**TARBES LOURDES PYRENEES**

**L'extrait ci-contre indique que :**

ILS x ou/ou LOC x RWY 20

1. C'est une procédure temporaire basée sur un ILS et un LOCATOR de remplacement ;
2. C'est une IAC mise à jour conformément au nouveau mode d'identification utilisé lorsque plusieurs procédures servent la même piste et qui consiste à ajouter une lettre en commençant par la fin de l'alphabet. Cette IAC est donc précédée des procédures z et y et concerne une procédure ILS ou LOCATOR ;
3. Cet extrait n'est qu'un exemple « x » ;
4. C'est une IAC mise à jour conformément au nouveau mode d'identification utilisé lorsque plusieurs procédures servent la même piste et qui consiste à ajouter une lettre en commençant par la fin de l'alphabet. Cette IAC est donc précédée des procédures z et y et concerne une procédure ILS ou LOCALIZER.

Réf : amendement N° 22 à la 20754

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 35 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Les feux aéronautiques à la surface liés à l'utilisation d'un aérodrome et destinés à des fins autres que la navigation en route peuvent être éteints, de nuit, mais doivent être allumés :**

1. Pour un vol IFR, 45 minutes avant son arrivée ;
2. Pour un vol IFR, avant qu'il ne débute la procédure d'approche ;
3. Pour un vol VFR, 45 minutes avant qu'il ne pénètre dans la circulation d'aérodrome ;
4. Pour tous les vols, 45 minutes avant leur arrivée prévue.

*Réf : RCA - RCA3 § 5.4.*

**Sauf conditions particulières d'exploitation, les feux d'indicateur visuel de pente d'approche (PAPI) doivent être allumés :**

1. Pour la piste en service, quelles que soient les conditions de visibilité ;
2. Pour la piste en service, uniquement si la visibilité est inférieure à 1 500 mètres ;
3. Uniquement pour les vols IFR ;
4. Uniquement la nuit.

*Réf : RCA - RCA3 § 5.4.3.*

**Vous avez un C 172 en vent arrière qui va atterrir derrière un Falcon 50 classé M du point de vue de la turbulence de sillage. Comment gérez-vous la situation ?**

1. J'assure une séparation de 2 minutes ;
2. J'informe le pilote du C 172 des risques de turbulence de sillage et c'est le pilote CDB qui doit manœuvrer en fonction de l'aéronef précédent ;
3. J'assure une séparation de 3 minutes ;
4. Ce n'est pas la responsabilité d'un agent AFIS d'assurer la séparation liée à la turbulence de sillage.

*Réf : arrêté du 17 juillet 1992 § 3.10.*

**Lorsqu'on est sans nouvelle d'un aéronef, les premières investigations sont lancées au travers d'un :**

1. PIA ;
2. PIO ;
3. QBB ;
4. QRU.

*Réf : CP SAR.*

**Quels sont les organismes chargés de la mise en œuvre du service de recherche et de sauvetage ?**

1. Les organismes chargés de la circulation aérienne ;
2. Les centres de coordination de sauvetage (RCC) ;
3. La SECSAR ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 36 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

#### 4. Les DSAC.

*Réf : RCA - RCA3 CHAP 7.*

#### **Le service d'alerte peut être fourni :**

1. Uniquement par la tour de contrôle ;
2. Par tous les organismes de la circulation aérienne ;
3. Uniquement par le centre d'information de vol ;
4. Uniquement par un CRNA.

*Réf : SERA 1001*

#### **Sur un aérodrome AFIS, en cas d'absence de contact en sortie de circulation d'aérodrome, dans quels délais maximums doivent être déclenchées les phases d'alerte ?**

1. Incerfa H+ 30', Alerfa H+60', Detresfa H+90' ;
2. Incerfa H+ 20', Alerfa H+40', Detresfa H+60' ;
3. Incerfa H+ 10', Alerfa H+20', Detresfa H+30' ;
4. Alerfa H+10', Detresfa H+30'.

*Réf : RCA - RCA3 tableau VII. (page 82).*

#### **Concernant le service d'alerte, un PIA :**

1. Sert à obtenir des renseignements sur un aéronef manquant ou disparu ;
2. Est déclenché pour rechercher une balise de détresse ;
3. Permet d'interroger tous les organismes dans une FIR concernée ;
4. Sert à rechercher un aéronef accidenté par moyens terrestres et radioélectriques.

*Réf : CP SAR.*

#### **Le code transpondeur à afficher en cas de panne radio est :**

1. 2000 ;
2. 7500 ;
3. 7600 ;
4. 7700.

*Réf : RCA - RCA3 § 10.4.*

#### **Pour localiser une émission de radiobalise de détresse, le CRNA met en œuvre :**

1. Le PIA = Plan d'Interrogation des Aéronefs ;
2. Le PIA = Plan d'Interrogation des Aérodromes ;
3. Le PIO = Plan d'Intervention des Organismes ;
4. Le PIO = Plan d'Interrogation des Organismes.

*Réf : CP SAR.*

**En cas de perte de contact radio en cours de procédure IFR ou dans la circulation d'aérodrome, quel est le délai maximum de déclenchement des phases d'alerte ?**

|    | INCERFA | ALERFA | DETRESFA |
|----|---------|--------|----------|
| 1. | 5'      | 10'    | -        |
| 2. | -       | 5'     | 10'      |
| 3. | -       | 10'    | 20'      |
| 4. | 5'      | 10'    | 15'      |

Réf : RCA – RCA3 § 7.2.

**Les balises de détresse embarquées à bord des aéronefs doivent émettre sur les fréquences :**

1. 123,5 KHz ou 243 MHz ;
2. 243 KHz et 406 MHz ;
3. 121,5 MHz et 406 MHz ;
4. 123,3 MHz ou 243 KHz.

Réf : SIA - AIC 10/08.

**En cas de réception du signal d'une radiobalise de détresse, que devez-vous faire ?**

1. Je préviens le BTIV afin que la phase Détresfa puisse être déclenchée dans un délai maximum de 5 minutes ;
2. Je préviens le BTIV afin que la phase Alerfa puisse être déclenchée dans un délai maximum de 5 minutes ;
3. Je préviens le BTIV afin que la phase Incerfa puisse être déclenchée dans un délai maximum de 5 minutes ;
4. Je préviens le BTIV afin que la phase Alerfa puisse être déclenchée dans un délai maximum de 15 minutes.

Réf : RCA - RCA3 tableau VII.

**Pour assurer le service d'alerte, l'interlocuteur pour un service AFIS est le BTIV. Où sont implantés les BTIV ?**

1. Au sein du centre de contrôle d'approche auquel l'aérodrome est rattaché ;
2. Il est co-implanté avec le RCC au sein du centre de contrôle militaire ;
3. Il est implanté au sein du CRNA auquel l'aérodrome est rattaché ;
4. Il est implanté à la préfecture.

Réf : organigramme DSNA.

**En cas de réception d'un signal de détresse MAYDAY ou d'un code transpondeur 7700, la phase d'urgence DETRESFA doit être déclenchée dans un délai maximum de :**

1. 15 minutes ;
2. 10 minutes ;
3. 5 minutes ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 38 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

4. 2 minutes.

[Réf : RCA - RCA3 § 7.2.2.1.](#)

**Vous avez une arrivée IFR hors horaires publiés, le SSLIA est présent. Après l'arrivée de l'aéronef au parking, êtes-vous tenu de rester à votre poste ou fermez-vous le service dès que l'aéronef a quitté la fréquence ?**

1. Dès que l'aéronef a quitté la fréquence, je quitte mon poste ;
2. Je reste à mon poste jusqu'à la fin de l'état de veille du SSLIA, c'est-à-dire 15 minutes après l'arrêt complet des moteurs, car je dois assurer le service d'alerte ;
3. Je respecte les consignes particulières du manuel SMQS traitant de ce point ;
4. Si c'est hors horaires publiés, je préviens le BTIV de l'arrivée et je ferme.

[Réf : arrêté du 18/01/07 SSLIA section 6](#)

**En France, les procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale sont énoncées dans un arrêté. De quelle annexe OACI sont issues ces procédures ?**

1. Annexe 11 ;
2. Annexe 10 ;
3. Annexe 12 ;
4. Annexe 13.

[Réf : SERA](#)

**La phraséologie employée pour transmettre un message d'urgence est la suivante :**

1. "SOS SOS SOS" ;
2. "PAN PAN " de préférence répété 3 fois lors de la première communication d'urgence ;
3. "MAYDAY MAYDAY MAYDAY";
4. "HELP HELP HELP".

[Réf : ASERA](#)

**Dans la retransmission de clairance IFR initiale du CRNA, la fréquence étant 134,050, comment prononcez-vous cette fréquence ?**

1. Cent trente-quatre point zéro cinq ;
2. Cent trente-quatre virgule zéro cinquante ;
3. Cent trente-quatre décimale zéro cinquante (ou unité trois quatre décimale zéro cinq zéro) ;
4. Cent trente-quatre décimale zéro cinq.

[Réf : SERA](#)

**En cas de collationnement incorrect de la clairance IFR initiale par le pilote, quelle phraséologie utilisez-vous ? (Français et Anglais)**

1. « Ignorez » / « disregard » suivi des éléments incompris ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 39 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

2. « Négatif » / « negative » suivi des éléments incompris ;
3. « Correction » / « correction » suivi de toute la clearance ;
4. « Je répète » / « I say again » suivi de tous les éléments de la clearance.

Réf : SERA

**Un aéronef au départ vous contacte sur l'aire de trafic. Vous devez lui fournir les éléments d'information suivants dans un ordre précis.**

**Choisissez la bonne réponse :**

1. Piste en service, direction du vent à la surface et variations significatives, visibilité au sol, température de l'air, QNH ;
2. Piste en service, direction du vent à la surface et variations significatives, visibilité au sol, QNH, QFE ;
3. Direction du vent à la surface et variations significatives, visibilité au sol, QNH, QFE, piste en service ;
4. QNH, QFE, direction du vent à la surface et variations significatives, piste en service, visibilité au sol, température de l'air.

Réf : RCA - RCA3 § 5.5.1.

**Dans le cas où vous faites une erreur dans la transmission d'un message, quelle phraséologie utilisez-vous pour corriger ? (Français et Anglais)**

1. Ignorez / disregard suivi de tout ou partie du message correct ;
2. Négatif / negative suivi de tout ou partie du message correct ;
3. Correction / correction suivi de tout ou partie du message correct ;
4. Je répète / I say again suivi de tout ou partie du message correct.

Réf : SERA - RDA TA GEN 129 et Arrêté du 27 juin 2000 procédures de radiotéléphonie. § 8.3.3.

**Sur un aérodrome en l'absence de toute fréquence spécifiée, les procédures radio s'effectuent sur :**

1. 121,5 MHz ;
2. 122,5 MHz ;
3. 123,5 MHz ;
4. 124,5 MHz.

Réf : AIP - ENR § 1.4.3.

**Dans les communications radiotéléphoniques, quelle expression conventionnelle devez-vous utiliser pour dire « Non » ou « cela n'est pas exact » en anglais ?**

1. « Negative » ;
2. « Negat » ;
3. « Disregard » ;

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 40 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

4. « Break ».

Réf : SERA

**Lorsque les conditions météorologiques sont  $\leq$  aux minimums standard pour la catégorie d'aéronefs la plus pénalisante et pour la procédure la plus performante en service pour le QFU utilisé, de quelle expression devez-vous faire suivre les informations météorologiques ?**

1. « Procédures faible visibilité en vigueur piste N°... » ;
2. « Vérifiez vos minima » ;
3. « Aucune approche utilisable jusqu'à nouvel avis » ;
4. « Annulez IFR et poursuivez en VFR ».

Réf : Circulaire N° 003737 du 23/12/1988 RCA 3 TA 021.

**En atmosphère standard la décroissance de la température en fonction de l'altitude est sensiblement égale à :**

1. -5° / 1000ft ;
2. -2° / 1000ft ;
3. -0,65° / 1000ft ;
4. -1° / 2000ft.

Réf : Divers

**L'arrivée du front chaud se manifeste généralement par :**

1. Un ciel de plus en plus dégagé et limpide ;
2. Une ligne continue de cumulonimbus (Cb) ;
3. Une arrivée graduelle de nuages d'abord hauts puis moyens et enfin bas avec des précipitations ;
4. Aucune manifestation particulière.

Réf : Divers

**Dans un TAF l'abréviation « FG » signifie :**

1. Grain fréquent ;
2. Brouillard ;
3. Fumée réduisant la visibilité ;
4. Faible Gel.

Réf : OACI - Annexe 3

**Avec le TAF suivant, laquelle de ces affirmations est exacte ?**

**TAF LFBD 290800Z 2909/2918 16005KT 9999 BKN025 TEMPO 2912/2918 6000 SHRA BKN020 FEW030CB PROB30 TEMPO 2915/2918 -TSRA**

1. TAF valable du 29 à 09h00 au 29 à 18h00 UTC ;



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <br> | <p style="text-align: center;">DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE</p> <p style="text-align: center;">EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</p> | <p style="text-align: center;">V15</p> | <p style="text-align: right;">Page : 41 / 47<br/>01/03/2017</p> |
|--|--|--|---|

2. Entre 1500UTC et 1800UTC il y a un risque modéré d'orage ;
3. Entre 1500UTC et 1800UTC il y a un faible risque d'orage faible ;
4. Risque d'orage avec pluie faible de 15h00UTC à 18h00UTC.

Réf : Météo France

**A propos du METAR suivant :**

**LFBO 030800Z 26010KT 4500 BR OVC029 04/02 Q1039 NOSIG=030800**

**Ce METAR de Toulouse signale :**

1. Pluie, ciel couvert à 2900 pieds ;
2. Brume, ciel couvert à 2 900 pieds ;
3. Le QFE est 1039 HPA ;
4. Le METAR est valable sur la période de 03h00 à 08h00 UTC.

Réf : OACI - Annexe 3

**Concernant les valeurs moyennes de la direction et de la vitesse du vent à la surface transmises par un agent AFIS :**

1. La direction est donnée en degrés magnétiques et la vitesse en km/h ;
2. La direction est donnée en degrés géographiques et la vitesse en nœuds ;
3. La direction est donnée en degrés magnétiques et la vitesse en nœuds ;
4. La direction est donnée en degrés géographiques et la vitesse en km/h.

Réf : RCA - RCA3 § 9.3.3.2.4.

**Pour un aérodrome dont les pressions QFE et QNH sont comprises dans la gamme 950/1050 hPa, la différence entre QNH et QFE :**

1. Augmente quand la température augmente ;
2. Diminue quand la température augmente ;
3. Diminue quand la température diminue ;
4. Est approximativement constante.

Réf : Divers

**On parle de cisaillement de vent lorsque :**

1. Les rafales dépassent 30kts ;
2. La trajectoire de l'avion est modifiée suite à une brusque variation de vitesse ou de direction du vent ;
3. La direction du vent est variable en direction et la vitesse reste inférieure à 3kts ;
4. L'avion a dépassé sa vitesse structurelle, pouvant provoquer l'arrachement de certains composants.

Réf : Divers

**Quelles sont les conditions météorologiques prévues, à Istres, ce jour à 1500UTC ?**

**TAF LFMI 291100Z 2912/2921 VRB02KT 9999 FEW020 BKN030 BKN080  
 BECMG 2912/2914 36010KT 4000 SHRA FEW010 FEW020CB BKN025  
 TEMPO 2914/2921 VRB20G30KT 2000 TSRA SCT003 SCT020CB OVC025=**

1. Vent : de nord 10kt, visibilité : 4km, temps présent : averses de pluie modérée nébulosité : 1 à 2/8 à 1.000ft ; 1 à 2/8 de CB à 2.000ft ; 5 à 7/8 à 2.500ft ;
2. Vent : variable 2kt (temporairement variable 20kt avec des rafales à 30kt) visibilité :  $\geq$  10km (temporairement 2km), temps présent : aucun (temporairement orage avec pluie) nébulosité : 1 à 2/8 à 2.000ft ; 5 à 7/8 à 3.000ft ; 5 à 7/8 à 8.000ft (temporairement 3 à 4/8 à 300ft ; 3 à 4/8 de CB à 2.000ft ; 8/8 à 2.500ft) ;
3. Vent : de nord 10kt (variant d'au moins 180° sous orage, soufflant à 20kt avec des rafales à 30kt),visibilité : 4km (2km sous orage),temps présent : averses de pluie et temporairement orages avec pluie, nébulosité : 1 à 2/8 à 1.000ft ; 1 à 2/8 de CB à 2.000ft ; 5 à 7/8 à 2.500ft - (sous orage : 3 à 4/8 à 300ft ; 3 à 4/8 de CB à 2.000ft ; 8/8 à 2.500ft) ;
4. Vent : de nord 10kt (temporairement variant d'au moins 60° sous orage, soufflant à 20kt avec des rafales à 30kt),visibilité : 4km (temporairement 2km sous orage) ; temps présent : averses de pluie et temporairement orages avec pluie, nébulosité : 1 à 2/8 à 1.000ft ; 1 à 2/8 de CB à 2.000ft ; 5 à 7/8 à 2.500ft - (temporairement 3 à 4/8 à 300ft ; 3 à 4/8 de CB à 2.000ft ; 8/8 à 2.500ft).

Réf : Météo France

**Au voisinage du niveau de la mer, la pression atmosphérique :**

1. Augmente d'environ 1 hPa quand on s'élève de 28 pieds ;
2. Diminue d'environ 28 hPa quand on s'élève de 1 pied ;
3. Diminue d'environ 1 hPa quand on s'élève de 28 pieds ;
4. Augmente d'environ 1 hPa quand on s'élève de 100 pieds.

Réf : Divers

**La vitesse du vent transmise dans les messages METAR est :**

1. La vitesse instantanée du vent au moment de l'observation ;
2. La vitesse moyenne du vent pendant les 2 minutes qui ont précédé l'observation (vent aéronautique) ;
3. La vitesse moyenne du vent pendant les 5 minutes qui ont précédé l'observation (vent moyen) ;
4. La vitesse moyenne du vent pendant les 10 minutes qui ont précédé l'observation (vent synoptique).

Réf : OACI - Annexe 3

**Sur une carte météorologique figure le graphisme suivant, il s'agit :**

1. D'un front chaud ;
2. D'un front froid ;



|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 43 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

3. D'une occlusion ;
4. D'une ligne de cumulus.

*Réf : OACI - Annexe 3*

**On appelle « rafales » :**

1. Des vitesses du vent supérieures à 30 kt ;
2. Des variations brutales et fréquentes de la vitesse du vent ; en France, les rafales sont transmises dans les messages météorologiques lorsque la vitesse maximale du vent dépasse de 10 kt sa vitesse moyenne ;
3. La vitesse maximale du vent, quelle que soit sa valeur ;
4. Des vitesses du vent supérieures à 20 kt.

*Réf : OACI - Annexe 3*

**Parmi les tâches suivantes, lesquelles ne sont pas à la charge de l'agent AFIS ?**

1. Rendre les services d'information et d'alerte ;
2. Notifier les incidents liés à la sécurité du trafic aérien ;
3. Proposer des améliorations lors de la détection de risques ;
4. Encaissement des redevances et distribution d'essence.

*Réf : Règlement d'exécution (UE)1035.*

**Quel est l'organisme compétent pour assurer la certification et la surveillance de la prestation AFIS ?**

1. La DSAC ;
2. Le CRNA, sinon l'APP dont dépend l'aérodrome ;
3. Le BEA ;
4. La Préfecture.

*Réf : Arrêté du 16 octobre 2012 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne*

**Le gestionnaire d'aérodrome vous avise qu'il a prévu de fermer une des bretelles de raccordement à la piste pour y installer un balisage lumineux. Parmi les obligations préalables au début des travaux citées ci-dessous, à laquelle le prestataire AFIS doit-il se soumettre ?**

1. Il doit notifier ce changement à la DIRCAM ;
2. **Il doit effectuer une étude de sécurité pour justifier d'une atténuation des risques lors des travaux ;**
3. Il doit souscrire une assurance spécifique pour couvrir l'intervention des personnels techniques de la société d'installation ;
4. Le service AFIS devra obligatoirement être assuré pendant les travaux afin d'informer les usagers.

*Réf : Règlement d'Exécution (UE) 1035/2011.*

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 44 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Quelle est la conduite à tenir en cas d'événement pouvant avoir une influence sur la sécurité aérienne?**

1. S'assurer du fondement de l'incident sur le plan réglementaire ;
2. Attendre le compte-rendu détaillé de confirmation du pilote ;
3. S'informer immédiatement auprès de la station MTO locale (ou de rattachement) des conditions de vol ;
4. Recueillir tous les renseignements utiles à l'analyse de l'événement (témoignages, enregistrements, données MTO) et remplir un compte-rendu d'événement de sécurité navigation aérienne.

*Réf : arrêté du 17/08/2007.*

**Quelle est la durée minimum de conservation des bandes de progression des vols ou «strips»?**

1. 30 jours ;
2. 90 jours ;
3. 12 mois ;
4. 18 mois.

*Réf : arrêté du 20/10/04 relatif aux enregistrements.*

**La chaîne radio de la vigie doit être remplacée la semaine prochaine. Quelle mesure le prestataire AFIS doit-il prendre pour limiter les risques :**

1. Vous en informer par le NOTAM qui modifiera vos heures de présence ;
2. Rédiger une note de service pour vous indiquer que le service sera perturbé, mais que les liaisons radio seront toujours possibles depuis le véhicule SSLIA ;
3. Rédiger un dossier de sécurité prenant en compte toutes les remarques que vous avez pu lui formuler sur ce changement ;
4. Choisir un installateur conventionné qui doit venir vous expliquer comment les travaux pourront s'effectuer sans entrave à la bonne marche du service.

*Réf : Règlement. 1035/2011 - Annexe I - 3.1 Gestion de la sécurité*

**A votre avis, que peut-on classer sous le terme de "Facteurs Humains" ?**

1. L'ensemble des règles et procédures applicables au niveau national ;
2. Tous les comportements individuels et collectifs ;
3. Les dysfonctionnements d'un système ou d'un équipement ;
4. L'ensemble des textes complémentaires à la réglementation, comme les lettres d'accord, les notes de service, les consignes d'exploitation.

*Réf : question de bon sens.*

**Violation d'une règle ou d'une procédure. Trouvez la réponse qui vous paraît la plus juste.**

1. Commettre une violation est un acte involontaire ;
2. Il n'existe pas de violation routinière. La violation d'une règle ou d'une procédure s'effectue toujours de manière occasionnelle ;

|  |  |     |                              |
|--|--|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br><b>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS</b> | V15 | Page : 45 / 47<br>01/03/2017 |
|--|--|-----|------------------------------|

3. Il n'y a pas de différence entre commettre une erreur et violer une règle ou une procédure ;
4. Je commets une violation lorsque je m'écarte délibérément d'un règlement ou d'une procédure.

*Réf : question de bon sens.*

**Pour pouvoir dispenser la formation pratique locale au profit d'un agent stagiaire, quelles conditions un agent AFIS doit-il remplir ?**

1. Etre titulaire de la qualification AFIS de l'aérodrome concerné et justifier d'au moins 1 an d'exercice des fonctions correspondantes à la qualification ;
2. Etre titulaire d'une qualification AFIS depuis 6 mois au moins ;
3. Etre titulaire de la qualification AFIS de l'aérodrome concerné et justifier d'au moins 6 mois d'exercice des fonctions correspondantes à la qualification ;
4. Avoir effectué au moins 24 heures ou quatre vacations au minimum dans les 3 derniers mois.

*Réf : Arrêté du 16 juillet 2007 modifié, relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.*

**Tout titulaire d'une qualification AFIS doit suivre un programme de maintien de compétence. Quel est le minimum réglementaire de ce programme ?**

1. 3 heures par an ;
2. 6 heures par an ;
3. 6 heures dans les 3 ans ;
4. 12 heures par an.

*Réf : Arrêté du 16 juillet 2007 modifié, relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.*

**Par qui le programme de maintien de compétence des agents AFIS est-il dispensé ?**

1. Par le responsable de la formation locale ;
2. Par tout agent AFIS qualifié sur l'aérodrome ;
3. Par tout agent AFIS titulaire de la qualification de l'aérodrome et justifiant d'au moins 1 an d'exercice des fonctions correspondant à la qualification ;
4. Par toute personne compétente désignée par le prestataire AFIS.

*Réf : Arrêté du 16 juillet 2007 modifié, relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.*

**Quelle sont les conditions préalables à l'évaluation théorique et pratique locale ?**

1. Justifier d'au moins 2 semaines de formation théorique et pratique locale et détenir une évaluation théorique initiale AFIS de moins d'une année ;
2. Détenir une évaluation théorique initiale AFIS de plus d'un an ;
3. Justifier d'au moins 2 mois de service effectif ;
4. Satisfaire aux conditions médicales requises pour l'exercice de la fonction.

*Réf : Arrêté du 16 juillet 2007 modifié, relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.*

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 46 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Parmi les conditions à remplir pour l'obtention d'une qualification AFIS, laquelle des propositions ci-dessous est exacte :**

1. Etre obligatoirement de nationalité française ;
2. Avoir au moins 18 ans ;
3. Satisfaire aux normes médicales appropriées à la fonction AFIS ;
4. Détenir un contrat à durée indéterminée pour assurer la fonction.

Réf : Arrêté du 16 juillet 2007 modifié, relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.

**Quelle est l'autorité nationale compétente pour délivrer un certificat de prestataire AFIS ?**

1. Le premier Ministre ;
2. La Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) ;
3. La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) ;
4. Le préfet dont dépend l'aérodrome.

Réf : Arrêté du 16 octobre 2012 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS.

**Quel est l'organisme français qui enquête sur les accidents ?**

1. Le BRIA ;
2. La DSAC ;
3. Le BEA ;
4. Le CRNA.

Réf : Divers.

**Un ULM ne peut utiliser un aérodrome doté de procédures aux instruments et d'un service AFIS, sauf :**

1. Autorisation donnée par le créateur de l'aérodrome ;
2. Autorisation donnée par l'exploitant d'aérodrome ;
3. Autorisation du prestataire de services de la circulation aérienne ;
4. Autorisation de Direction de la Sécurité de l'aviation civile territorialement compétente.

Réf : Arrêté du 17 juillet 1992

**Votre piste est orientée au 180° magnétique. La déclinaison magnétique étant de 5° Ouest, vous en déduisez que son orientation magnétique est de :**

1. 185° ;
2. 175° ;
3. 170° ;
4. 180°.

Réf : Divers

|  |   |     |                              |
|--|---|-----|------------------------------|
| <br> | DIRECTION AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE<br><br>EXTRAITS DU QCM NATIONAL AFIS | V15 | Page : 47 / 47<br>01/03/2017 |
|--|---|-----|------------------------------|

**Un PEB a pour objet :**

1. De sanctionner le non-respect des procédures anti-bruit ;
2. D'interdire ou de limiter l'urbanisation dans les zones de bruit ainsi délimitées ;
3. D'interdire l'accès de l'aérodrome aux avions les plus bruyants ;
4. De mettre en œuvre un dispositif d'aide aux riverains dans les zones de bruit ainsi délimitées.

Réf : Code de l'urbanisme - ACNUSA

**Sur une carte au 1/500.000ème, quelle distance sur la terre représente 1cm sur la carte :**

1. 150m ;
2. 500m ;
3. 150km ;
4. 5 km.

Réf : Divers

**Le règlement européen SERA prévoit que : Pour un VFR de nuit, l'établissement de communications bilatérales est requis, sur le canal de communication ATS approprié, s'il est disponible...**

1. ...dans les espaces aériens contrôlés ;
2. ...dans les TMA, quelle que soit la classe d'espace ;
3. ...dans les CTR et ATZ, quelle que soit la classe d'espace ;
4. ...quelle que soit la classe et le type d'espace.

Réf : SERA.5005 c) 2)

**Une TMZ est une :**

1. Zone de transit obligatoire ;
2. Zone à utilisation obligatoire de transpondeur ;
3. Zone de transit recommandée ;
4. Zone à utilisation recommandée de transpondeur.

Réf : SERA.6005