



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 11919F
(02/2005)

Guide d'étude et de référence

Réglementation aérienne pour le permis
d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et
militaires à la licence de pilote privé

Cinquième édition
Février 2005

Canada

Vous pouvez reproduire ce guide au besoin et il est disponible au <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/generale/examens/guides.htm>

Les candidats pour le permis d'élève-pilote, sauf pour les planeurs et les avions ultra-légers, doivent réussir à un examen écrit de Transports Canada sur le règlement de l'aviation canadien et les procédures de contrôle de la circulation aérienne. En plus, les postulants étrangers et les militaires qui désirent une licence de pilote canadienne civile doivent aussi réussir à cet examen. L'examen s'intitule Règlement de l'aviation pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires à la licence de pilote privé, le code de l'examen est PSTAR.

Les détails sur PSTAR et les exigences de licences se trouvent dans la partie 4 du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

PSTAR vérifie les connaissances dans les matières suivantes :

- Règlement de l'aviation canadien (RAC)
- Autorisations et instructions du contrôle de la circulation aérienne
- Procédures du contrôle de la circulation aérienne en ce qui a trait au contrôle du trafic
- VFR aux aérodromes contrôlés
- Procédures de la circulation aérienne aux aéroports et aux aérodromes non contrôlés.
- Règlements relatifs au VFR spécial
- Circulaires d'information aéronautique
- NOTAM

Ce guide d'étude et de références est conçu pour aider les candidats à se préparer pour l'examen PSTAR. Le guide est divisé en 14 sections et comprend quelques 200 questions. **Les candidats devraient utiliser les références fournies pour faire la recherche de la bonne réponse aux questions figurant à leur type d'aéronef et éviter d'être fourni avec les bonnes réponses et les apprendre par coeur.**

Certaines unités de formation au pilotage seront autorisées par Transports Canada à élaborer et à administrer le PSTAR pour les candidats au permis d'élève-pilote et pour les postulants étrangers et militaires à la licence de pilote privé. On peut également faire l'examen PSTAR à des services pertinents de Transports Canada.

PSTAR comprend 50 questions tirées de ce guide. La note de réussite est de 90% et on expliquera aux candidats qui auront réussi l'examen toutes leurs erreurs soit en personne à l'unité d'entraînement en vol ou par lettre lorsque l'examen est subit à un service de Transports Canada. Dans l'intérêt de la sécurité en vol il est important de réviser vos points faibles.

Les questions comprises dans ce guide peuvent être utilisées dans d'autres examens de Transports Canada.

ABRÉVIATIONS

NOTE: Les abréviations et acronymes suivants peuvent être employés à travers ce guide.

AAE	- Altitude au-dessus de l'aérodrome	nm/NM	- Mille(s) marin
ADIZ	- Zone d'identification de défense aérienne	NORDO	- sans radio
AGL	- Au-dessus du sol	PIC	- Pilote commandant de bord
A.I.P.	- Publication d'information aéronautique (Canada)	RAC	- Règlement de l'aviation canadien
ASL	- Au-dessus du niveau de la mer	UNICOM	- Service privé de consultation radiophonique aux aérodromes non-contrôlés
ATC	- Contrôle de la circulation aérienne	UTC	- Temps universel coordonné (Zulu)
ATF	- Fréquence de trafic d'aérodrome	VDF	- Radiogoniomètre très haute fréquence
ATIS	- Service automatique d'information terminale	VFR	- Règles de vol à vue
ATS	- Services de la circulation aérienne	VMC	- Conditions météorologiques de vol à vue
BST	- Bureau de la sécurité des transports du Canada		
CFS	- Supplément de vol - Canada		
ELT	- Radiobalise de secours		
ETA	- Heure d'arrivée prévue		
FSS	- Station d'information de vol		
IFR	- Règles de vol aux instruments		
kt	- Noeud(s)		
lb	- Livre(s)		
MHz	- Megahertz		
MF	- Fréquence obligatoire		

1.0 ÉVITEMENT ABORDAGE

- 1.01 Lequel des énoncés suivants est correct lorsque des aéronefs convergent approximativement à la même altitude?
- (1) Un avion de ligne à réaction a la priorité sur tous les autres aéronefs.
 - (2) Un aéronef remorquant des objets a la priorité sur tous les aérodynes à moteur.
 - (3) Un avion a la priorité de passage sur tous les autres aéronefs qui convergent vers lui de la gauche.
 - (4) Les avions remorquant des planeurs doivent céder le passage aux hélicoptères.
- 1.02 Lorsque deux aéronefs convergent à peu près à la même altitude,
- (1) les deux aéronefs doivent modifier leur cap vers la gauche.
 - (2) l'aéronef de droite doit descendre pour éviter l'autre.
 - (3) celui qui a l'autre à sa droite doit céder le passage.
 - (4) celui qui a l'autre à sa gauche doit céder le passage.
- 1.03 Lorsque deux aéronefs se trouvent approximativement à la même altitude et convergent, lequel des énoncés s'applique?
- (1) Les planeurs doivent céder le passage aux hélicoptères.
 - (2) Les avions doivent céder le passage aux aérodynes motopropulsés.
 - (3) Les planeurs doivent céder le passage aux avions.
 - (4) Les aérodynes motopropulsés doivent céder le passage aux planeurs.
- 1.04 Lorsque deux aéronefs se trouvent approximativement à la même altitude et convergent, lequel des énoncés s'applique?
- (1) Les planeurs doivent céder le passage aux hélicoptères.
 - (2) Les avions doivent céder le passage aux hélicoptères.
 - (3) Les hélicoptères doivent céder le passage aux avions.
 - (4) Les hélicoptères doivent céder le passage aux planeurs.
- 1.05 Lorsque deux aéronefs se trouvent approximativement à la même altitude et convergent, lequel des énoncés s'applique?
- (1) Les planeurs doivent céder le passage aux hélicoptères.
 - (2) Les avions doivent céder le passage aux hélicoptères.
 - (3) Les hélicoptères doivent céder le passage aux avions.
 - (4) Les planeurs doivent céder le passage aux ballons.

- 1.06 Lorsque deux aéronefs se trouvent approximativement à la même altitude et convergent, les
- (1) ballons doivent céder le passage aux ailes libres.
 - (2) avions remorquant des planeurs doivent céder le passage aux ballons.
 - (3) ballons doivent céder le passage aux planeurs.
 - (4) ballons doivent céder le passage aux dirigeables.
- 1.07 Lorsque deux aéronefs motopropulsés se trouvent approximativement à la même altitude et convergent,
- (1) celui qui est à gauche a la priorité de passage.
 - (2) les deux doivent obliquer vers la gauche.
 - (3) celui qui est à droite a la priorité de passage.
 - (4) celui qui est à droite doit descendre pour s'écarter de l'autre.
- 1.08 Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chaque pilote doit
- (1) ralentir.
 - (2) accélérer.
 - (3) modifier son cap vers la droite.
 - (4) modifier son cap vers la gauche.
- 1.09 Pour dépasser un aéronef se trouvant à votre 12 heures et à la même altitude, vous devez
- (1) monter.
 - (2) descendre.
 - (3) changer de cap vers la droite.
 - (4) changer de cap vers la gauche.
- 1.10 Deux aéronefs s'approchent pour atterrir. L'aéronef le plus haut
- (1) a la priorité de passage.
 - (2) doit dépasser l'autre avion sur la gauche.
 - (3) doit céder le passage.
 - (4) doit exécuter un virage de 360° vers la droite.

2.0 SIGNAUX VISUELS

2.01 Une série d'éclats verts dirigés vers un aéronef signifie respectivement

<u>en vol</u>	<u>au sol</u>
(1) vous êtes autorisés à atterrir;	vous êtes autorisés à circuler.
(2) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisés à décoller.
(3) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisés à circuler.
(4) vous êtes autorisés à atterrir;	vous êtes autorisés à décoller.

2.02 Un feu rouge continu dirigé vers un aéronef signifie:

<u>en vol</u>	<u>au sol</u>
(1) Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit;	arrêtez.
(2) Cédez le passage à un autre aéronef et rester dans le circuit;	dégagez l'aire d'atterrissage en service.
(3) Aéroport dangereux, n'atterrissez pas;	dégagez l'aire d'atterrissage en service.
(4) Aéroport dangereux, n'atterrissez pas;	arrêtez.

2.03 Une série d'éclats rouges dirigés à un aéronef signifie respectivement

<u>en vol</u>	<u>au sol</u>
(1) aéroport dangereux, n'atterrissez pas;	dégagez l'aire d'atterrissage en service.
(2) laissez le passage à un autre aéronef et restez en circuit;	arrêtez-vous.
(3) n'atterrissez pas pour l'instant;	retournez à votre point de départ sur l'aéroport.
(4) vous êtes dans une zone interdite, changez de cap;	arrêtez-vous.

2.04 Un feu vert continu dirigé vers un aéronef signifie respectivement

<u>en vol</u>	<u>au sol</u>
(1) vous êtes autorisés à atterrir;	vous êtes autorisés à circuler.
(2) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisés à circuler.
(3) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisés à décoller.
(4) vous êtes autorisés à atterrir;	vous êtes autorisés à décoller.

- 2.05 Une série d'éclats blancs dirigés vers un aéronef sur l'aire de manoeuvre d'un aéroport signifie:
- (1) arrêtez.
 - (2) retournez à votre point de départ sur l'aéroport.
 - (3) vous êtes autorisés à circuler.
 - (4) dégagez l'aire d'atterrissage en usage.
- 2.06 Des feux de piste clignotant avisent les véhicules et les piétons
- (1) de retourner à l'aire de trafic.
 - (2) de quitter immédiatement les pistes.
 - (3) qu'il y a une urgence en cours; procédez avec prudence.
 - (4) qu'il y a une urgence en cours; maintenez votre position.
- 2.07 Des bandes de couleur jaune fluorescent et noire apposées sur le toit des bâtiments ou sur des pylônes identifient
- (1) un endroit où des explosifs sont utilisés.
 - (2) une ferme d'élevage d'animaux à fourrure.
 - (3) un champ de tir d'artillerie.
 - (4) un puits à ciel ouvert.
- 2.08 Les pilotes ne devraient pas survoler des rennes, des caribous à une altitude de moins de
- (1) 2 500 pieds AGL.
 - (2) 2 000 pieds AGL.
 - (3) 1 500 pieds AGL.
 - (4) 1 000 pieds AGL.

3.0 COMMUNICATIONS

- 3.01 Au contact initial, avec une unité de l'ATC canadien, le pilote de l'aéronef C-GFLU devrait transmettre l'immatriculation comme
- (1) Lima - Uniforme, à vous.
 - (2) Foxtrot - Lima - Uniforme, à vous.
 - (3) Golf - Foxtrot - Lima - Uniforme, à vous.
 - (4) Charlie - Golf - Foxtrot - Lima - Uniforme, à vous.
- 3.02 Au contact initial, avec une unité de l'ATC canadien, le pilote d'un aéronef immatriculé C-FBSQ, devra transmettre
- (1) FBSQ.
 - (2) Fox, Baker, Sugar, Queen.
 - (3) Foxtrot, Bravo, Sierra, Québec.
 - (4) Bravo, Sierra, Québec.
- 3.03 Après qu'un aéronef d'immatriculation canadienne a établi le contact initial avec une unité du ATS, qu'est ce qui peut être omis dans les communications subséquentes? Le type d'aéronef et
- (1) toutes les lettres abrégées par l'unité du ATS dans la communication précédente.
 - (2) les deux premières lettres de l'immatriculation si abrégées par l'ATS.
 - (3) les trois premières lettres de l'immatriculation.
 - (4) les équivalents phonétiques.
- 3.04 Dans les communications radio, lors du contact initial, le pilote devrait donner
- (1) le type d'aéronef et les quatre dernières lettres de l'immatriculation en phonétique.
 - (2) les trois dernières lettres de l'immatriculation en phonétique.
 - (3) l'immatriculation au complet en phonétique.
 - (4) le type d'aéronef et les trois dernières lettres de l'immatriculation en phonétique.
- 3.05 Le ATIS est normalement fourni
- (1) pour remplacer la FSS.
 - (2) pour réduire l'encombrement des fréquences.
 - (3) pour la mise à jour rapide des prévisions météorologiques.
 - (4) seulement lorsque des conditions VFR existent aux aéroports.

- 3.06 Lorsque le ATIS est disponible, les renseignements qui doivent être inclus dès le premier contact avec l'unité ATC sont
- (1) les mots «avec les numéros».
 - (2) les mots «ATIS reçu».
 - (3) les mots «avec l'information».
 - (4) le mot code du message ATIS.
- 3.07 Dans la mesure du possible, les pilotes qui volent en VFR dans l'espace aérien non contrôlé devraient rester à l'écoute de la fréquence radio
- (1) 126.7 MHz.
 - (2) 123.2 MHz.
 - (3) 122.8 MHz.
 - (4) 122.2 MHz.
- 3.08 Le pilote d'un aéronef en vol doit si possible rester à l'écoute des signaux de détresse sur
- (1) la ELT en mode récepteur.
 - (2) la fréquence 121.5 du récepteur de bord.
 - (3) la fréquence 121.5 pendant les 5 premières minutes de chaque heure.
 - (4) la fréquence phonie de l'aide à la navigation utilisée.
- 3.09 La fréquence, la distance et l'altitude spécifiques où s'appliquent les procédures MF se trouvent dans
- (1) le CFS.
 - (2) le Manuel des espaces aériens désignés.
 - (3) l'A.I.P. Canada.
 - (4) le Manuel de pilotage.
- 3.10 Les pilotes qui signalent leurs intentions sur la MF où la station au sol n'est pas en service devraient diffuser le message en s'adressant
- (1) à l'UNICOM de l'aérodrome.
 - (2) l'unité du ATC la plus rapprochée.
 - (3) au trafic de l'aérodrome.
 - (4) au premier aéronef entendu sur la fréquence.

- 3.11 Les pilotes en vol en VMC qui ont l'intention d'atterrir à un aérodrome sans UNICOM devraient diffuser leurs intentions sur la ATF de
- (1) 121.5 MHz.
 - (2) 122.2 MHz.
 - (3) 123.2 MHz.
 - (4) 126.7 MHz.
- 3.12 Si une MF est en service, les pilotes qui quittent en vol VFR doivent rester à l'écoute sur cette fréquence jusqu'à ce que ces derniers soient
- (1) au-delà d'une distance ou une altitude spécifiée.
 - (2) établis en route.
 - (3) en palier, à l'altitude de croisière.
 - (4) dégagés du circuit d'aérodrome.
- 3.13 Un pilote a reçu une autorisation de circuler jusqu'à la piste en service sans instruction de se tenir à l'écart. Pour s'y rendre, l'aéronef doit traverser deux voies de circulation et une piste. Cette autorisation permet au pilote de circuler jusqu'
- (1) à la piste en service, mais doit demeurer à l'écart.
 - (2) à la piste en service, mais doit obtenir une autorisation pour traverser chaque voie de circulation ou piste coupant sa route.
 - (3) en position sur la piste en service sans autorisation additionnelle.
 - (4) à la piste en service, mais doit obtenir une autorisation pour traverser l'autre piste.
- 3.14 Le contrôle au sol émet les instructions suivantes «GOLF ALPHA BRAVO CHARLIE CIRCULER POUR LA PISTE 29 ATTENDEZ À L'ÉCART DE 04». Le pilote devrait accuser réception en répondant «GOLF ALPHA BRAVO CHARLIE AUTORISÉ À
- (1) LA PISTE 04».
 - (2) LA PISTE 29».
 - (3) ATTENDRE À L'ÉCART PISTE 29».
 - (4) ATTENDRE À L'ÉCART PISTE 04».
- 3.15 Lorsqu'une autorisation de «décollage immédiat» est acceptée le pilote doit
- (1) remonter la piste afin d'utiliser la plus grande longueur de piste possible pour le décollage.
 - (2) circuler, puis s'immobiliser en position sur la piste pour ensuite décoller sans autre autorisation.
 - (3) circuler sur la piste et décoller sans marquer d'arrêt.
 - (4) faire les vérifications avant le décollage, avant de circuler sur la piste et ensuite décoller.

- 3.16 Un pilote volant au cap 270° reçoit de l'ATC le message suivant: «Trafic 2 heures, 5 milles, direction Est». Ce message indique que le trafic dont il s'agit est
- (1) à 60° à gauche, à une altitude inconnue.
 - (2) à 60° à droite, à une altitude inconnue.
 - (3) à 90° à droite, à la même altitude.
 - (4) à 90° à gauche, à la même altitude.
- 3.17 Un pilote reçoit de l'ATC l'autorisation suivante, «AUTORISÉ À ATTERRIR; DÉGAGEZ À DROITE À LA PREMIÈRE INTERSECTION». Le pilote devrait
- (1) atterrir et s'efforcer de dégager même si la vitesse est estimée trop élevée pour effectuer le virage en toute sécurité.
 - (2) compléter un posé-décollé s'il n'est pas possible d'effectuer le virage en sécurité.
 - (3) atterrir et dégager la piste par la plus proche intersection qui permet de faire le virage en toute sécurité.
 - (4) atterrir et effectuer un virage de 180° pour revenir dégager à l'intersection en question.
- 3.18 En radiotéléphonie, le signal indiquant un danger grave et/ou imminent qui demande un secours immédiat est
- (1) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
 - (2) PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN.
 - (3) SÉCURITÉ, SÉCURITÉ, SÉCURITÉ.
 - (4) SECOURS, SECOURS, SECOURS.
- 3.19 En radiotéléphonie, le signal d'urgence concernant la sécurité d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne à bord qui n'exige pas un secours immédiat est
- (1) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
 - (2) PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN.
 - (3) SECOURS, SECOURS, SECOURS.
 - (4) URGENCE, URGENCE, URGENCE.
- 3.20 Que faut-il dire en plus de l'indicatif d'appel de l'aéronef et de l'heure, pour indiquer l'annulation d'un message de détresse?
- (1) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, TOUTES LES STATIONS, TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ, TERMINÉ.
 - (2) MAYDAY, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, SILENCE FINI, TERMINÉ.
 - (3) MAYDAY ANNULÉ, MAYDAY ANNULÉ, MAYDAY ANNULÉ.
 - (4) TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, TOUTES LES STATIONS, URGENCE TERMINÉE.

- 3.21 Au départ, un aéronef restera normalement à l'écoute sur la fréquence de la tour jusqu'à
- (1) ce que le vol soit à 2 000 pieds AGL.
 - (2) 25 nm de l'aéroport.
 - (3) 15 nm de la zone de contrôle.
 - (4) ce que l'aéronef soit à l'extérieur de la zone de contrôle.
- 3.22 Vous avisez l'ATC que vous êtes sur le parcours vent arrière. Si d'autres aéronefs se trouvent dans le circuit, l'ATC
- (1) vous informera alors de votre numéro dans la séquence d'approche ou d'autres instructions appropriées.
 - (2) vous informera alors de la piste en service, du vent et du calage altimétrique.
 - (3) vous informera alors de tous les autres aéronefs qui se trouvent dans le circuit.
 - (4) vous autorisera alors à atterrir.
- 3.23 Le pilote d'un aéronef équipé de radio a reçu l'autorisation d'atterrir sur un aéroport contrôlé. Le pilote devrait accuser réception de cette autorisation en
- (1) répondant «Roger».
 - (2) répondant «Wilco».
 - (3) appuyant sur le bouton du microphone.
 - (4) transmettant l'indicatif de l'aéronef.
- 3.24 Le contact initial avec la FSS de Timmins devrait être «Timmins
- (1) radio ici... »
 - (2) Station d'information de vol ici... »
 - (3) unicom ici... »
 - (4) ici... »
- 3.25 Une des responsabilités d'un spécialiste d'information de vol est de fournir.
- (1) le contrôle de la circulation aérienne.
 - (2) un service de planification de vol.
 - (3) un service de trafic aérien dans l'espace aérien non contrôlé seulement.
 - (4) un service de radar terminal.

3.26 Les NOTAM sont

- (1) disponibles à tous les FSS.
- (2) postés à tous les pilotes.
- (3) émis pour la fermeture d'installation aéroportuaire seulement.
- (4) valides pour 24 heures.

3.27 Un NOTAM nouveau ou de remplacement sans le terme «APRX» est valide

- (1) pour 48 heures seulement.
- (2) seulement pour la journée où il a été émis.
- (3) jusqu'au moment indiqué sur le NOTAM.
- (4) jusqu'à ce qu'un NOTAM d'annulation soit émis.

3.28 Le terme «APRX» inclus dans un NOTAM nouveau ou de remplacement signifie que le NOTAM est valide

- (1) pour approximativement 24 heures.
- (2) pour approximativement 48 heures.
- (3) jusqu'à la fin de la période indiquée dans le NOTAM.
- (4) jusqu'à ce qu'un NOTAM d'annulation ou de remplacement soit émis.

3.29 On vous avise que vos transmissions radio sont LISIBILITÉ TROIS. Ceci veut dire que vos transmissions sont

- (1) lisibles par moment.
- (2) difficilement lisibles.
- (3) lisibles.
- (4) parfaitement lisibles.

4.0 AÉRODROMES

- 4.01. Un aéroport est un aérodrome
- (1) avec des pistes en asphalte.
 - (2) avec une tour de contrôle.
 - (3) enregistré
 - (4) certifié.
- 4.02 Un indicateur standard de direction du vent sec, à l'horizontale indique une vitesse du vent d'au moins
- (1) 25 kt.
 - (2) 15 kt.
 - (3) 10 kt.
 - (4) 6 kt.
- 4.03 Nul ne doit conduire un véhicule, sur n'importe quelle partie d'un aéroport non contrôlé, réservée pour les manoeuvres des aéronefs, sauf en conformité avec une autorisation accordée par
- (1) l'exploitant de l'aéroport.
 - (2) l'agent de sécurité de l'aéroport.
 - (3) un agent de paix fédéral.
 - (4) un instructeur de pilotage qualifié.
- 4.04 Toutes les pistes et voies de circulation ou parties de celles-ci dont l'accès est fermé aux aéronefs sont marquées par
- (1) des drapeaux rouges.
 - (2) des panneaux carrés horizontaux rouges avec des diagonales jaunes.
 - (3) un X blanc ou jaune.
 - (4) des haltères blancs.
- 4.05 L'extrémité ouest d'une piste orientée Est-Ouest porte le numéro
- (1) 09.
 - (2) 90.
 - (3) 27.
 - (4) 270.

4.06 Référez-vous à l'appendice: MARQUES DE POINT D'ATTENTE (Diagramme #1)

À un aéroport contrôlé, les marques de point d'attente d'après, les schémas A et B signifient que l'aéronef doit s'arrêter

- (1) sur le côté de la ligne solide en tout temps.
- (2) sur le côté de la ligne solide, sauf s'il est autorisé autrement par l'ATC.
- (3) avant de traverser les lignes, en tout temps, peu importe de quel côté il s'approche.
- (4) avant de traverser les lignes, peu importe de quel côté il s'approche, sauf quand il est autorisé autrement par l'ATC.

4.07 Lorsque les marques des points d'attente de circulation n'ont pas été établies les aéronefs devraient, avant de se rendre sur la piste en service, normalement attendre

- (1) dégagé de l'aire de manoeuvre.
- (2) à 50 pieds du bord de la piste.
- (3) à 150 pieds du bord de la piste.
- (4) à 200 pieds du bord de la piste.

4.08 L'aire de manoeuvre d'un aéroport désigne la partie

- (1) normalement connue comme aire de trafic.
- (2) qui comprend l'aire de trafic, les voies de circulation et les pistes.
- (3) qui sert à la circulation pour aller et revenir à l'aire de stationnement.
- (4) qui sert à la circulation, au décollage et à l'atterrissage.

4.09 À l'exception des décollages et des atterrissages, aucun aéronef ne survolera un aérodrome à une altitude inférieure à

- (1) 2 000 pieds AGL.
- (2) 1 500 pieds AGL.
- (3) 1 000 pieds AGL.
- (4) 500 pieds AGL.

4.10 Référez-vous à l'appendice: MARQUES D'HÉLIPORTS (Diagramme #1)

Choisissez les marques au sol d'héliport qui identifient respectivement:
1 - un héliport d'hôpital et 2 - un héliport.

- (1) D, C.
- (2) D, A.
- (3) B, C.
- (4) A, B.

5.0 ÉQUIPEMENTS

- 5.01 Sauf dans le cas des avions ultra-légers et des ballons, quels documents doivent se trouver à bord d'un aéronef privé équipé d'une radio et immatriculé au Canada? Les documents A, B, et
- A. Certificat de navigabilité ou permis de vol.
 - B. Certificat d'immatriculation.
 - C. Livret technique.
 - D. Licences des membres d'équipage.
 - E. Certificat restreint de radiotéléphoniste.
 - F. Certificat de type.
 - G. Carnet de route, à moins d'une dérogation du Ministre.
 - H. Preuve d'assurance - responsabilité
- (1) C, D, E, G.
 - (2) C, D, F, H.
 - (3) D, E, F, G.
 - (4) D, E, G, H.
- 5.02 Compte tenu des variations climatiques saisonnières et de l'emplacement géographique, les avions et les hélicoptères en vol VFR s'éloignant de 25 nm ou plus d'un aéroport ou d'une base de rattachement, pourraient nécessiter
- (1) qu'un équipement de survie spécifique soit emporté.
 - (2) une radio en état de fonctionnement pour communication bilatérale.
 - (3) que l'aéronef soit multimoteur lorsque des passagers sont transportés.
 - (4) tous les énoncés ci-dessus.
- 5.03 Un phare d'atterrissage en bon état de fonctionnement est requis sur les aéronefs qui
- (1) transportent des passagers la nuit.
 - (2) transportent des passagers la nuit, à moins d'être un aéronef privé pesant moins de 5 700 kg.
 - (3) utilisent un aéroport non balisé.
 - (4) décollent ou atterrissent la nuit.
- 5.04 À moins que de l'oxygène et des masques à oxygène ne soient disponibles, comme le spécifie le RAC, nul ne pilotera un aéronef non pressurisé à plus de
- (1) 9 500 pieds ASL.
 - (2) 10 000 pieds ASL.
 - (3) 12 500 pieds ASL.
 - (4) 13 000 pieds ASL.

- 5.05 Nul ne doit piloter un aéronef pour plus de à une altitude comprise entre 10 000 et 13 000 pieds ASL si chaque membre de l'équipage de conduite ne dispose pas d'un masque d'oxygène et d'une réserve d'oxygène.
- (1) 15 minutes.
 - (2) 30 minutes.
 - (3) 1 heure.
 - (4) 2 heures.
- 5.06 Quel équipement de sauvetage doit être disponible pour chaque personne à bord d'un aéronef monomoteur décollant d'une étendue d'eau ou y amerrissant?
- (1) Un radeau de sauvetage approuvé.
 - (2) Un gilet de sauvetage approuvé.
 - (3) Une fusée de signalisation.
 - (4) Un miroir de signalisation.
- 5.07 La fréquence VHF internationale d'urgence est
- (1) 121.5 MHz.
 - (2) 121.9 MHz.
 - (3) 122.2 MHz.
 - (4) 126.7 MHz.
- 5.08 Aucun pilote ne doit décoller d'un aérodrome ou y atterrir de nuit, à moins que
- (1) l'aéronef ne soit muni d'un émetteur-récepteur en bon état de fonctionnement.
 - (2) l'aéronef ne soit muni d'un ou de plusieurs phares d'atterrissage en bon état de fonctionnement.
 - (3) l'aérodrome ne soit éclairé comme l'exige le Ministre.
 - (4) le pilote n'ait effectué 3 atterrissages de nuit au cours des derniers 90 jours.
- 5.09 Le RAC définit un «enfant en bas âge» comme étant une personne
- (1) pesant moins de 30 lb.
 - (2) ayant moins de 3 ans.
 - (3) pesant moins de 50 lb et ayant moins de 5 ans.
 - (4) ayant moins de 2 ans.
- 5.10 Lorsque le PIC donne l'ordre de boucler les ceintures de sécurité, tout enfant en bas âge pour qui aucun ensemble de retenue d'enfant n'est fourni doit être
- (1) attaché solidement à un siège au moyen d'une ceinture de sécurité.
 - (2) tenu solidement dans les bras d'un adulte ayant sa ceinture de sécurité bouclée.
 - (3) tenu solidement dans les bras d'un adulte, et la ceinture de sécurité doit être bouclée à la fois autour de l'adulte et de l'enfant.
 - (4) tenu par n'importe laquelle des méthodes susmentionnées.
- 5.11 Quels systèmes d'instruments de vol et équipement sont requis sur un aéronef entraîné par moteur pour un vol VFR de jour dans l'espace aérien contrôlé? Un système d'indication magnétique de direction ou compas et

- A. un anémomètre.
- B. un indicateur d'assiette.
- C. un altimètre de précision.
- D. un variomètre.
- E. un indicateur de virage et d'inclinaison latéral.
- F. un chronomètre fiable.
- G. un indicateur de cap.

- (1) A, C, F.
- (2) A, B, G.
- (3) A, C, D, E, F.
- (4) B, D, E, G.

6.0 RESPONSABILITÉ DU PILOTE

- 6.01 Si autorisé à décoller immédiatement à la suite de l'approche très basse et interrompue d'un gros aéronef, le pilote devrait
- (1) décoller immédiatement faute de quoi les tourbillons de sillage descendront dans sa trajectoire de vol.
 - (2) s'aligner sur la piste et attendre de pouvoir décoller en toute sécurité.
 - (3) refuser l'autorisation de décollage et avertir le ATC de la raison de son refus.
 - (4) attendre 2 minutes après le passage du gros aéronef, puis décoller à son tour.
- 6.02 Un contrôleur suggère un décollage à partir d'une intersection de piste. Le pilote doit se rappeler que
- (1) le contrôleur ne mentionnera pas la longueur de piste restante.
 - (2) c'est au pilote qu'incombe la responsabilité de s'assurer que la longueur de piste restante est suffisante pour le décollage.
 - (3) le contrôleur s'assurera que la longueur de piste restante est suffisante pour le décollage.
 - (4) les procédures d'atténuation du bruit sont annulées.
- 6.03 Un pilote demande l'autorisation du ATC de décoller à partir d'une intersection. Si autorisé,
- (1) le contrôleur mentionne toujours la longueur de piste restante.
 - (2) le contrôleur s'assurera que la longueur de piste restante est suffisante pour le décollage.
 - (3) le pilote est responsable de s'assurer que la longueur de piste restante est suffisante pour le décollage.
 - (4) toutes les procédures d'atténuation du bruit applicables à cette piste sont automatiquement annulées.
- 6.04 Lorsqu'un aéronef est autorisé à l'arrivée à «joindre le circuit», le pilote devrait joindre le circuit
- (1) sur le parcours vent arrière.
 - (2) sur le côté vent debout de la piste dans tous les cas.
 - (3) sur le parcours de base si cela lui convient.
 - (4) en finale pour une approche directe.
- 6.05 Lorsqu'un aéronef NORDO survole un aéroport pour obtenir des renseignements quant à l'atterrissage, il doit se maintenir à
- (1) l'altitude du circuit.
 - (2) 1 000 pieds au-dessus de l'altitude du circuit.
 - (3) au moins à 2 000 AGL.
 - (4) au moins 500 pieds au-dessus de l'altitude du circuit.

- 6.06 Un aéronef est «autorisé à entrer dans le circuit» où le circuit se fait vers la gauche. Sans autre autorisation du ATC, le pilote peut faire un virage à droite pour
- (1) joindre l'approche finale.
 - (2) joindre l'étape de base.
 - (3) joindre l'étape vent de travers, ou un virage à droite partiel pour joindre l'étape vent arrière.
 - (4) descendre sur l'étape vent arrière.
- 6.07 Lorsqu'un pilote est autorisé à poursuivre son approche sur une piste libre de trafic, que devrait faire le pilote si aucune autorisation d'atterrissage n'est reçue?
- (1) Effectuer un virage de 360° par la gauche.
 - (2) Effectuer un virage de 360° dans le sens du circuit.
 - (3) Compléter l'atterrissage.
 - (4) Demander l'autorisation pour atterrir.
- 6.08 Un NOTAM de procédures spéciales, diffusé à l'égard d'un aéroport dont l'altitude est de 400 pieds ASL, spécifie l'altitude du circuit à 1 500 pieds ASL. Si le plafond est de 1 000 pieds couvert et la visibilité de 3 milles, l'altitude du circuit dans l'espace aérien contrôlé devrait être de
- (1) 500 pieds au-dessous de la base des nuages.
 - (2) 1 500 pieds ASL.
 - (3) 1 100 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport.
 - (4) 1 000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport.
- 6.09 Lorsque le plafond est signalé à 1 000 pieds et que la visibilité est de 3 milles, pour maintenir le vol VFR, un aéronef autorisé à se joindre au circuit doit le faire
- (1) aussi haut que possible sans pénétrer dans les nuages.
 - (2) à 500 pieds au-dessous de la base des nuages.
 - (3) à 700 pieds AGL.
 - (4) conformément au VFR spécial.
- 6.10 Un aéronef en vol VFR normalement joindra le circuit 1 000 pieds AAE. Ceci n'est toujours possible en raison de
- (1) la possibilité d'une autorisation d'approche directe qui permettra à l'aéronef d'aborder l'approche finale à moins de 1 000 pieds.
 - (2) l'existence d'un NOTAM de procédures spéciales prévoyant une altitude de circuit différente.
 - (3) conditions météorologiques qui peuvent l'obliger à effectuer le circuit à une altitude inférieure à 1 000 pieds.
 - (4) l'existence d'une quelconque des circonstances ci-dessus.

- 6.11 L'ATC demande à un pilote en approche finale de réduire la vitesse. Le pilote devrait
- (1) se conformer à cette demande, en tenant compte cependant de la vitesse sécuritaire minimale de manoeuvre de l'aéronef.
 - (2) accuser réception et effectuer un virage de 360°.
 - (3) remettre les gaz et rejoindre le circuit.
 - (4) réduire sa vitesse bien en-dessous de la gamme normale des vitesses d'approche.
- 6.12 Un pilote est autorisé à atterrir mais s'inquiète de la composante du vent traversier. Le pilot devrait
- (1) sortir complètement les volets et se présenter à une vitesse d'approche réduite.
 - (2) changer de cap et atterrir sur une piste mieux orientée vent debout.
 - (3) interrompre l'approche et demander une piste orientée vent debout.
 - (4) poursuivre son approche et atterrir, car il faut se conformer à une autorisation.
- 6.13 Un pilote en vol VFR suivant un vecteur radar du ATC s'aperçoit que ce vecteur le mènera au-dessus d'une couche étendue de nuages non fragmentée. La responsabilité du maintien en vol VFR incombe
- (1) à l'opérateur radar.
 - (2) à l'ATC puisque le vol est désigné VFR.
 - (3) à l'ATC puisque le nuage est visible au radar.
 - (4) au pilote.
- 6.14 Un élève-pilote effectuant un vol VFR suit un vecteur radar du ATC. Devant, à une altitude inférieure se trouve une couche de nuage non fragmentée. Le pilote devrait
- (1) monter au-dessus des nuages et voler en «VFR au-dessus des nuages.»
 - (2) modifier son cap de façon à demeurer en VFR, et en informer le ATC.
 - (3) maintenir son cap et son altitude, car il s'agit d'une autorisation du ATC.
 - (4) maintenir son cap et son altitude, étant donné que le ATC est au courant de la nébulosité et lui transmettra d'autres instructions.
- 6.15 Un aéronef en vol VFR spécial a été autorisé à effectuer une «approche directe». Étant donné le plafond bas et la mauvaise visibilité, le pilote s'inquiète de la position exacte d'un pylône radio situé dans le voisinage. La responsabilité d'éviter cet obstacle incombe
- (1) au pilote.
 - (2) au contrôleur de la tour, car le contrôleur est au courant de la présence de cet obstacle.
 - (3) au ATC, étant donné que le pilote a reçu une autorisation de vol VFR spécial.
 - (4) également au pilote et au contrôleur.

- 6.16 Un pilote en vol VFR spécial a reçu l'autorisation de joindre le circuit. Devant, à une altitude inférieure, se trouve un plafond de stratus. La responsabilité de demeurer à l'écart des nuages incombe
- (1) au contrôleur de la tour, le pilote se trouvant dans la zone de contrôle.
 - (2) à l'ATC, parce que les conditions météorologiques sont inférieures aux minima VFR.
 - (3) au pilote et à l'ATC.
 - (4) au pilote.
- 6.17 Un pilote en vol VFR dans l'espace aérien de classe C est avisé par le ATC de conserver un cap précis. À son avis, ce cap risque de le mettre en conflit avec un autre aéronef. Le pilote devrait
- (1) toujours modifier son altitude comme il convient pour éviter l'autre aéronef.
 - (2) conserver ce cap pour se conformer au règlement.
 - (3) changer de cap pour éviter l'autre aéronef et en aviser le ATC.
 - (4) conserver ce cap car le contrôleur se chargera de l'espacement.
- 6.18 Sauf instructions contraires du ATC, lorsqu'en vol VFR, les pilotes affichent le code 1200 au transpondeur à ou en-dessous de pieds ASL et le code lorsqu'en vol au-dessus de cette altitude.
- (1) 12 500, 1400.
 - (2) 12 500, 1300.
 - (3) 10 000, 1400.
 - (4) 10 000, 1300.
- 6.19 Les pilotes enclencheront le contrôle «ident» du transpondeur
- (1) avant d'entrer dans une zone de contrôle.
 - (2) seulement lorsque le ATC le demande.
 - (3) avant chaque changement d'altitude.
 - (4) après chaque changement de code du transpondeur.
- 6.20 Le titulaire d'un permis d'élève-pilote peut, aux seules fins de son entraînement de vol agir comme PIC d'un aéronef
- (1) seulement lorsqu'accompagné d'un instructeur de vol.
 - (2) de jour et de nuit.
 - (3) de jour seulement.
 - (4) tout en transportant des passagers.

- 6.21 Le PIC d'un aéronef se conformera aux signaux lumineux ou aux marques au sol tel que l'indique le RAC
- (1) seulement lorsqu'en espace aérien de classe C et que les signaux ou les marques font partie d'une autorisation du ATC.
 - (2) seulement lorsque dans une zone de contrôle et que les signaux ou les marques font partie d'une instruction du ATC.
 - (3) en tout temps.
 - (4) en tout temps pourvu que la sécurité ne soit pas compromise.
- 6.22 Avant d'entreprendre un vol VFR, un pilote est tenu
- (1) de lire tous les bulletins météorologiques provenant des stations situées dans un rayon de 100 milles du point de destination.
 - (2) de déposer un itinéraire de vol.
 - (3) de se familiariser avec tous les renseignements disponibles pour ce vol.
 - (4) d'obtenir une autorisation du ATC.
- 6.23 Les dimensions de l'espace aérien terminal ainsi que les fréquences VHF des divers secteurs pour certains aéroports canadien à forte densité de trafic sont publiées
- (1) dans le Manuel des espaces aériens désignés et l'A.I.P. Canada.
 - (2) sur les cartes VTA et dans le CFS.
 - (3) sur les cartes VTA et VNC.
 - (4) dans le CFS et sur la carte VNC.

7.0 TURBULENCE DE SILLAGE

- 7.01 La responsabilité d'éviter la turbulence de sillage incombe
- (1) entièrement au ATC.
 - (2) au pilote seulement lorsqu'informé par le ATC de la possibilité d'une turbulence de sillage.
 - (3) à la fois au pilote et au ATC.
 - (4) entièrement au pilote.
- 7.02 La turbulence de sillage qui est dangereuse et qui est provoquée par les aéronefs en air calme
- (1) se dissipe immédiatement.
 - (2) se dissipe rapidement.
 - (3) peut persister pendant 2 minutes ou plus.
 - (4) persiste indéfiniment.
- 7.03 Lequel des énoncés est le plus exact en ce qui concerne la turbulence de sillage?
- (1) Les tourbillons marginaux sont entraînés par le vent.
 - (2) Les tourbillons marginaux ont un mouvement circulaire et descendant.
 - (3) Une turbulence de sillage existe derrière tout avion et hélicoptère en vol.
 - (4) Tous les énoncés ci-dessus sont exacts.
- 7.04 Les tourbillons marginaux produits par un avion lourd peuvent occasionner un aéronef léger qui les rencontre à
- (1) perdre le contrôle.
 - (2) continuer de descendre même à pleine puissance.
 - (3) subir des dégâts à la structure.
 - (4) éprouver toutes les situations énoncées ci-dessus.
- 7.05 Pendant les deux premières minutes après le passage d'un gros avion en vol de croisière, les tourbillons en bout d'ailes
- (1) se dissipent entièrement.
 - (2) se dissipent rapidement.
 - (3) se dissipent très lentement.
 - (4) demeurent à l'altitude de croisière.

- 7.06 Le pilote d'un aéronef léger qui suit de près un aéronef plus lourd en approche finale, devrait planifier son approche à l'atterrissage
- (1) de façon à ce que son point de toucher soit au-delà de celui de l'autre aéronef.
 - (2) de façon à ce que son point de toucher soit avant le point de toucher de l'autre aéronef.
 - (3) de façon à ce que son point de toucher coïncide avec celui de l'autre aéronef.
 - (4) à droite ou à gauche du point de toucher de l'autre aéronef.
- 7.07 Pour éviter la turbulence de sillage au décollage, derrière un gros aéronef, un pilote devrait
- (1) demeurer dans l'effet de sol jusqu'après le point de rotation du gros aéronef.
 - (2) décoller dans l'air calme entre les tourbillons.
 - (3) circuler au-delà du point de rotation du gros aéronef, puis décoller en restant au-dessous de la pente de montée de ce dernier.
 - (4) décoller avant le point de rotation du gros aéronef et monter pour rester au-dessus de la pente de montée ou demander un virage pour éviter la trajectoire de départ de ce dernier.
- 7.08 La turbulence de sillage est produite par
- (1) les avions lourds seulement, quelles que soient leurs vitesses.
 - (2) les avions à turboréacteur seulement.
 - (3) les avions rapides seulement, quels que soient leurs poids.
 - (4) tous les avions à voilure fixe ou tournante.
- 7.09 La turbulence de sillage causée par un gros avion au décollage commence
- (1) avant la rotation.
 - (2) dès la rotation.
 - (3) après le décollage.
 - (4) suivant l'application de la puissance maximale.
- 7.10 La turbulence de sillage produite par un avion au décollage est plus dangereuse immédiatement
- (1) avant le point de cabrage.
 - (2) après le décollage.
 - (3) au-dessus de sa trajectoire de vol.
 - (4) après la mise du moteur à plein régime.

- 7.11 Lequel des énoncés concernant les tourbillons marginaux est faux?
- (1) Ces tourbillons se trouvent normalement au-dessous et en arrière de l'aéronef.
 - (2) Par un léger vent de travers, un tourbillon peut demeurer stationnaire au-dessus du sol pendant quelque temps.
 - (3) Le mouvement latéral des tourbillons, même par vent nul, peut placer un noyau tourbillonnaire au-dessus d'une piste parallèle.
 - (4) Ces tourbillons sont causés directement par le souffle du réacteur.
- 7.12 La turbulence de sillage sera plus forte lorsque produit par un avion à masse
- (1) élevée, configuration d'atterrissage et basse vitesse.
 - (2) élevée, configuration lisse et basse vitesse.
 - (3) faible, configuration lisse et vitesse élevée.
 - (4) élevée, configuration de décollage et basse vitesse.
- 7.13 Un hélicoptère en vol vers l'avant produit des tourbillons dangereux
- (1) qui s'élèvent au-dessus de l'hélicoptère.
 - (2) similaires aux tourbillons en bout d'ailes.
 - (3) qui reste au même niveau que l'hélicoptère.
 - (4) en avant de l'hélicoptère.
- 7.14 Lequel des énoncés concernant les tourbillons créés par un hélicoptère est vrai?
- (1) Les tourbillons créés par un hélicoptère sont généralement faibles et se dissipent rapidement.
 - (2) La grosseur de l'hélicoptère a peu d'influence sur l'intensité des tourbillons.
 - (3) L'intensité des tourbillons produits par un hélicoptère est moindre que celles des tourbillons produits par un avion du même poids.
 - (4) Le vent n'influence pas le mouvement des tourbillons produit par un hélicoptère en vol stationnaire.
- 7.15 Quel effet aura un léger vent de travers sur les tourbillons de bout d'aile causés par un gros avion qui vient juste de décoller? Un léger vent de travers
- (1) pourrait maintenir un tourbillon sur la piste pour une période relativement longue.
 - (2) dissipera rapidement la puissance des deux tourbillons.
 - (3) dégagera rapidement la piste de tout tourbillon.
 - (4) n'influera pas le mouvement latéral des tourbillons.

8.0 AÉROMÉDICAL

- 8.01 Un membre d'équipage qui sait qu'il souffre d'une déficience physique susceptible de compromettre la délivrance ou le renouvellement de sa licence doit
- (1) en aviser le Ministre.
 - (2) s'abstenir d'effectuer un vol comme membre d'équipage.
 - (3) envoyer sa licence à l'agent médical régional de l'aviation.
 - (4) effectuer un vol, en tant que membre d'équipage, seulement si un remplaçant est disponible.
- 8.02 Au-dessous de 8 000 pieds d'altitude, comment doit-on traiter l'hyperventilation?
- (1) Augmenter l'amplitude de la respiration.
 - (2) Tenir son souffle et effectuer la manoeuvre de Valsalva.
 - (3) Ralentir le rythme respiratoire à moins de 12 respirations par minute.
 - (4) Accroître le débit de l'oxygène.
- 8.03 Les lésions du tympan sont plus susceptibles de survenir
- (1) durant la montée.
 - (2) durant la descente.
 - (3) lorsque l'on utilise un supplément d'oxygène.
 - (4) après la plongée sous-marine.
- 8.04 Au cours d'une descente rapide, le dégagement des oreilles est facilité par
- (1) la déglutition.
 - (2) l'ouverture toute grande de la bouche ou le bâillement.
 - (3) la manoeuvre de Valsalva.
 - (4) toutes les réponses précédentes.
- 8.05 Les membres d'équipage de vol, qui nécessitent des paliers de décompression pour faire surface lors de plongées sous-marines, ne devraient pas voler pendant
- (1) 4 heures.
 - (2) 8 heures.
 - (3) 12 heures.
 - (4) 24 heures.

- 8.06 En ce qui concerne la fatigue, lequel des énoncés ci-dessous concorde avec l'information contenue dans les «Renseignements médicaux» de l'A.I.P. Canada?
- (1) Les ennuis financiers et les problèmes de famille n'ont aucune influence sur le seuil de la fatigue.
 - (2) La fatigue ralentit les réflexes et provoque des erreurs stupides d'inattention.
 - (3) Une personne fatiguée récupère plus rapidement à mesure que l'altitude augmente.
 - (4) Une personne fatiguée doit ingérer de la nourriture juste avant et pendant le vol.
- 8.07 Un pilote qui a donné du sang devrait s'abstenir d'agir en tant que membre d'équipage de conduite pendant au moins
- (1) 12 heures.
 - (2) 24 heures.
 - (3) 36 heures.
 - (4) 48 heures.
- 8.08 Tout pilote qui a subi une anesthésie générale ne devrait pas agir en tant que membre de l'équipage de conduite
- (1) pendant les 12 prochaines heures.
 - (2) pendant les 36 prochaines heures.
 - (3) pendant les 48 prochaines heures.
 - (4) avant d'être autorisé par un médecin.
- 8.09 Tout pilote qui a subi une anesthésie locale pour une chirurgie dentaire majeure ne devrait pas agir en tant que membre de l'équipage de conduite pendant les
- (1) 12 prochaines heures.
 - (2) 24 prochaines heures.
 - (3) 36 prochaines heures.
 - (4) 48 prochaines heures.
- 8.10 Une quantité relativement faible d'alcool affecte la résistance aux effets de l'hypoxie (insuffisance d'oxygène). Cette résistance
- (1) diminue lorsque l'altitude augmente.
 - (2) augmente lorsque l'altitude augmente.
 - (3) n'est pas modifiée par le changement d'altitude.
 - (4) demeure constante jusqu'à 6 000 pieds ASL.

- 8.11 Beaucoup de médicaments couramment utilisés tels que les comprimés contre le rhume, les sirops contre la toux, les antihistaminiques et d'autres médicaments vendus sans ordonnance peuvent diminuer sérieusement le jugement et la coordination nécessaires au pilotage. La règle la plus sûre à suivre consiste
- (1) à lire l'avertissement du fabricant afin de s'assurer que vous connaissez les réactions possibles à ces médicaments.
 - (2) à s'abstenir de prendre des médicaments si vous vous proposez de piloter, sauf si vous avez l'autorisation de votre médecin-examineur du personnel de l'aviation civile.
 - (3) à s'abstenir de piloter pendant un minimum de 12 heures après avoir pris des médicaments.
 - (4) à s'abstenir de piloter pendant un minimum de 8 heures après avoir pris des médicaments.
- 8.12 Le certificat médical canadien d'un pilote privé âgé de 40 ans ou plus est valide, au Canada, pour une période de
- (1) 12 mois.
 - (2) 24 mois.
 - (3) 36 mois.
 - (4) 48 mois.
- 8.13 Le certificat médical canadien d'un pilote privé âgé de moins de 40 ans est valide, au Canada, pour une période de
- (1) 72 mois.
 - (2) 60 mois.
 - (3) 48 mois.
 - (4) 24 mois.

9.0 PLANS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL

- 9.01 La quantité de carburant et d'huile à bord d'un hélicoptère au début d'un vol VFR de jour doit être suffisante, compte tenu des délais envisagés, pour voler jusqu'à l'aérodrome de destination et,
- (1) en outre, pendant 45 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (2) de là, jusqu'à un aéroport de dégagement spécifié et ensuite pendant 45 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (3) en outre, pendant 20 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (4) de là, jusqu'à un aéroport de dégagement spécifié et ensuite pendant 20 minutes à la vitesse normale de croisière.
- 9.02 La quantité de carburant à bord de tout avion à hélice au début d'un vol VFR de jour doit être suffisante, compte tenu des conditions météorologiques et des retards auxquels on peut s'attendre en vol, pour permettre à cet avion de voler jusqu'à l'aérodrome de destination et,
- (1) ensuite, pendant 45 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (2) ensuite, pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (3) de là, jusqu'à un aéroport de dégagement spécifié et ensuite pendant 45 minutes à la vitesse normale de croisière.
 - (4) de là, jusqu'à un aéroport de dégagement spécifié et ensuite pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière.
- 9.03 Lorsqu'on ne dépose pas de plan de vol, on doit déposer un itinéraire de vol
- (1) lorsqu'on s'écarte de plus de 25 nm du point de départ.
 - (2) uniquement pour les vols au-dessus des régions inhospitalières.
 - (3) lorsqu'on doit atterrir sur des aérodromes ou sur des terrains autres que le point de départ.
 - (4) pour tous les vols.
- 9.04 Après l'atterrissage, à la fin d'un vol VFR pour lequel un plan de vol a été déposé, le pilote doit informer de son arrivée l'unité ATS appropriée dans un délai de
- (1) 15 minutes.
 - (2) 30 minutes.
 - (3) 45 minutes.
 - (4) 60 minutes.

- 9.05 Il faut informer l'unité ATC d'un changement apporté au plan de vol VFR
- (1) aussitôt que possible.
 - (2) Dans les 10 minutes qui suivent.
 - (3) Dans les 30 minutes qui suivent.
 - (4) Dans les 60 minutes après l'atterrissage.
- 9.06 Si aucune heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage n'est précisée dans l'itinéraire de vol, le pilote doit se rapporter à la «personne de confiance»
- (1) dans l'heure suivant la durée prévue du vol telle que précisée dans l'itinéraire de vol.
 - (2) dans l'heure suivant l'atterrissage.
 - (3) dans les 24 heures suivant la durée prévue du vol telle que précisée dans l'itinéraire de vol.
 - (4) dès que possible après l'atterrissage, mais au plus tard dans les 24 heures suivant la dernière ETA communiquée.
- 9.07 La «personne de confiance» à qui l'on a fait part d'un itinéraire de vol est une personne
- (1) qui s'est engagée à signaler le retard de l'aéronef.
 - (2) de 18 ans ou plus.
 - (3) titulaire d'une licence aéronautique.
 - (4) qui s'est engagée à signaler l'arrivée de l'aéronef.
- 9.08 Lorsqu'un plan de vol VFR a été déposé, le pilote doit déposer un compte rendu d'arrivée
- (1) en informant une unité du ATS.
 - (2) à chaque escale et le réactiver au décollage.
 - (3) en stationnant son aéronef tout près de la tour.
 - (4) sauf aux aéroports desservis par une tour de contrôle, car la tour s'occupera du compte rendu d'arrivée.
- 9.09
- | | |
|------------------------------|---------------------|
| Durée prévue du vol de A à B | 1 heure 15 minutes. |
| Durée prévue de l'escale à B | 30 minutes. |
| Durée prévue du vol de B à C | 1 heure 20 minutes. |

Des données ci-dessus, quelle entrée doit être inscrite dans l'espace «temps de vol estimé» au plan de vol VFR?

- (1) 3 heures 50 minutes.
- (2) 3 heures 20 minutes.
- (3) 3 heures 05 minutes.
- (4) 2 heures 35 minutes.

- 9.10 Lorsqu'un pilote dépose un plan de vol VFR comportant une escale, la durée totale de vol à inscrire est la durée totale de vol prévue
- (1) pour tous les parcours, y compris la durée de l'escale.
 - (2) pour tous les parcours, plus l'escale, plus 45 minutes.
 - (3) pour tous les parcours.
 - (4) jusqu'au premier atterrissage, plus les escales.
- 9.11 Comment, dans le cas d'un vol VFR, indique-t-on une escale sur une formule de plan de vol?
- (1) En tenant compte de la durée de l'escale dans le temps indiqué à la case «temps de vol» puisque l'ATC vérifie systématiquement la durée de chaque segment.
 - (2) Comme pour tout plan de vol VFR, si la durée de chaque escale ne dépasse pas 30 minutes.
 - (3) En répétant le nom et la durée de l'escale à la case «Route».
 - (4) En indiquant simplement «escale» à la case «autres renseignements».

10.0 AUTORISATIONS ET INSTRUCTIONS

10.01 Une instruction du ATC

- (1) doit être observée lorsqu'elle est reçue par le pilote, pourvu que la sécurité de l'aéronef ne soit pas compromise.
- (2) doit être «relue» en entier au contrôleur et confirmée avant de devenir applicable.
- (3) est en réalité un conseil donné par le ATC, et le pilote en cause n'est pas obligé de l'accepter ni même d'en accuser réception.
- (4) est la même chose qu'une autorisation du ATC.

10.02 Une autorisation du ATC

- (1) est analogue à une instruction du ATC.
- (2) est en effet un conseil donné par le ATC et le PIC en cause n'est pas obligé de l'accepter ni même d'en accuser réception.
- (3) doit être observée lorsqu'elle a été acceptée par le PIC.
- (4) oblige le PIC auquel elle a été adressée à s'y conformer.

10.03 Après avoir accepté une autorisation, un pilote croit ne pas pouvoir s'y conformer en tout ou en partie. Ce dernier devrait alors

- (1) ne pas tenir compte de l'autorisation.
- (2) ne se conformer qu'à la partie de l'autorisation qui lui convient.
- (3) faire de son mieux pour s'y conformer compte tenu des circonstances et ne rien dire au ATC.
- (4) faire de son mieux pour s'y conformer compte tenu des circonstances et aviser le ATC le plus tôt possible.

10.04 Après avoir accusé réception d'une autorisation, si le pilote se rend compte qu'il est impossible de s'y conformer, il devrait

- (1) prendre toutes les mesures immédiates requises et en aviser le ATC dès que possible.
- (2) se conformer autant que possible à l'autorisation compte tenu des circonstances et ne rien dire au ATC.
- (3) ne pas tenir compte de l'autorisation.
- (4) se conformer aux parties qui sont acceptables.

10.05 Une autorisation ou une instruction de l'ATC n'est donnée qu'en vue du trafic dont la tour a connaissance. Par conséquent, si un pilote se conforme à une autorisation ou à une instruction,

- (1) le ATC est dégagé de la responsabilité de l'espacement du trafic.
- (2) la responsabilité de l'espacement entre les aéronefs incombe au ATC et au pilote.
- (3) le pilote n'est pas dégagé de la responsabilité d'éviter les abordages.
- (4) le pilote est dégagé de la responsabilité d'éviter les abordages.

10.06 Si la totalité ou une partie d'une autorisation du ATC est inacceptable, le pilote devrait

- (1) se conformer autant que possible compte tenu des circonstances.
- (2) refuser l'autorisation sans nécessairement expliquer les raisons de son refus.
- (3) accuser réception de l'autorisation et répéter seulement les parties acceptables.
- (4) refuser l'autorisation et informer le ATC de ses intentions.

11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF

- 11.01 Dans une situation d'urgence nécessitant l'utilisation de la ELT, cette ELT devrait être déclenchée
- (1) immédiatement et laissée dans la position «on».
 - (2) à l'ETA prévue au plan de vol.
 - (3) durant les 5 premières minutes de chaque heure UTC.
 - (4) le jour seulement afin de conserver la pile.
- 11.02 Une ELT de bord peut être mise en marche pour en vérifier le fonctionnement à n'importe quel moment
- (1) à la suite d'un atterrissage brutal.
 - (2) durant les 5 premières minutes d'une heure UTC donnée.
 - (3) à la suite du changement d'une pièce ou de pile.
 - (4) avant d'effectuer un vol, en écoutant sur 121.5 MHz.
- 11.03 La ELT de l'aéronef peut être vérifiée après le vol en
- (1) vérifiant si la ELT est en position «off».
 - (2) écoutant sur 121.5 MHz pour un signal.
 - (3) s'assurant que l'interrupteur général est en position «off».
 - (4) vérifiant le voyant avertisseur de la ELT.
- 11.04 Toute émission accidentelle de votre ELT devrait être signalée
- (1) au directeur de l'aéroport.
 - (2) à la G.R.C.
 - (3) au Ministre.
 - (4) à l'unité ATS la plus près.
- 11.05 Lorsque tout moteur d'un aéronef est laissé en marche au sol et que personne ne se trouve à bord, des mesures doivent être prises pour empêcher l'aéronef de se déplacer et
- (1) l'aéronef doit demeurer au vue du pilote en tout temps.
 - (2) l'aéronef ne doit pas être laissé sans surveillance.
 - (3) l'aéronef doit avoir une masse brute inférieure à 4 409 lb (2 000 kg).
 - (4) les dispositifs de blocage des commandes sont installés.

11.06 Lorsqu'il y a menace d'un orage, un décollage ou un atterrissage

- (1) devrait être évité car un coup de vent brusque ou une turbulence à basse altitude pourrait vous faire perdre la maîtrise de l'aéronef.
- (2) peut être accompli en sécurité si vous voyez à travers le bas de l'orage.
- (3) devrait être évité à moins que le décollage puisse se faire en s'éloignant de l'orage.
- (4) peut être accompli en sécurité si l'orage est considéré comme faible.

11.07 Un orage se trouve près de votre aérodrome de destination. Vous devriez

- (1) atterrir en considérant l'effet du cisaillement du vent lors de l'approche finale.
- (2) attendre à la verticale d'un point connu jusqu'à ce que l'orage ait bien traversé la région de l'aérodrome.
- (3) atterrir aussitôt que possible.
- (4) ajouter la moitié du facteur de rafale à votre vitesse d'approche et atterrir

11.08 La zone dangereuse du souffle de poussée au décollage s'étend à l'arrière d'un avion à réaction moyen porteur sur au moins

- (1) 1 200 pieds.
- (2) 900 pieds.
- (3) 500 pieds.
- (4) 450 pieds.

11.09 La zone dangereuse du souffle au ralenti des réacteurs s'étend à l'arrière d'un avion gros porteur sur au moins

- (1) 200 pieds.
- (2) 450 pieds.
- (3) 600 pieds.
- (4) 750 pieds.

11.10 La zone dangereuse du souffle au ralenti des réacteurs s'étend à l'arrière d'un avion moyen porteur sur au moins

- (1) 200 pieds.
- (2) 450 pieds.
- (3) 600 pieds.
- (4) 750 pieds.

- 11.11 La zone dangereuse du souffle au ralenti des réacteurs s'étend à l'arrière d'un réacteur d'affaires sur
- (1) 200 pieds.
 - (2) 450 pieds.
 - (3) 600 pieds.
 - (4) 750 pieds.
- 11.12 Une zone de souffle des hélices de 45 kt peut être anticipée sur derrière les hélices d'un gros avion équipé de turbopropulseurs.
- (1) 60 pieds.
 - (2) 80 pieds.
 - (3) 100 pieds.
 - (4) 120 pieds.
- 11.13 À la demande du pilote, les stations de radiogoniométrie VHF assurent normalement un service
- (1) dans l'espace aérien de classe B seulement.
 - (2) après déclaration d'une urgence sur 121.5 MHz seulement.
 - (3) sur la fréquence de contrôle d'approche.
 - (4) sur une fréquence présélectionnée de la tour ou de la FSS.
- 11.14 Le service VDF a pour objet de fournir aux aéronefs en VFR une aide d'orientation
- (1) lorsqu'ils sont en difficulté.
 - (2) lors de la navigation normale.
 - (3) lorsqu'ils sont autorisés pour le vol VFR spécial.
 - (4) lorsqu'ils sont dans l'espace aérien non-contrôlé.
- 11.15 Vous n'êtes pas sûr de votre position et avez demandé de l'aide du service VDF. Vous devriez savoir que
- (1) vous êtes responsable d'éviter les autres aéronefs, mais que la marge de franchissement du relief vous est fournie.
 - (2) vous êtes responsable d'éviter les autres aéronefs ainsi que de maintenir une marge suffisante au-dessus du relief.
 - (3) vous êtes dégagés de la responsabilité d'éviter les autres aéronefs et le relief.
 - (4) vous êtes dégagés de la responsabilité d'éviter les autres aéronefs, mais vous êtes responsable de la marge de franchissement du relief.

11.16 ATC vous avise que des exploitations simultanées (SIRO) sont en cours à un aéroport. Les pilotes peuvent s'attendre à une autorisation

- (1) de décollage au-dessus d'un aéronef situé sur une piste qui en croise une autre.
- (2) de décollage sur une piste parallèle spécifique.
- (3) d'atterrissage et d'attente à l'écart avant l'intersection de la piste qui en croise une autre.
- (4) d'atterrissage sur une piste parallèle spécifique.

11.17 Lorsque les pilotes reçoivent une autorisation d'atterrissage avec attente à l'écart avant l'intersection, les pilotes

- (1) doivent respecter l'autorisation quelles que soient les circonstances.
- (2) peuvent circuler de l'autre côté de l'intersection une fois que l'aéronef en partance ou à l'arrivée soit dégagé.
- (3) qui, par inadvertance, traversent l'intersection, devraient faire demi-tour et remonter la piste jusqu'au point d'attente.
- (4) devraient informer le ATC immédiatement de l'impossibilité de respecter l'autorisation.

12.0 ESPACE AÉRIEN – EN GÉNÉRAL

12.01 Les règles relatives aux zones ADIZ sont normalement appliquées

- (1) seulement aux aéronefs volant au-dessus de 12 500 pieds.
- (2) seulement aux aéronefs volant à une vitesse vraie de 180 kt ou plus.
- (3) à tous les aéronefs se dirigeant vers le sud seulement.
- (4) à tous les aéronefs.

12.02 Un aéronef exploité en VFR doit être piloté

- (1) hors des zones de circulation d'un aérodrome.
- (2) hors des zones de contrôle.
- (3) par référence visuelle avec la surface.
- (4) conformément à tous les énoncés ci-dessus.

12.03 Normalement, un hélicoptère se trouvant dans un espace aérien non contrôlé à moins de 1 000 pieds AGL peut voler le jour selon une visibilité en vol qui n'est pas inférieure à

- (1) 1/2 mille.
- (2) 1 mille.
- (3) 2 milles.
- (4) 3 milles.

12.04 À quelle distance des nuages un aéronef doit-il se maintenir lorsqu'il se trouve à une altitude inférieure à 1 000 pieds AGL dans l'espace aérien non contrôlé?

- (1) À au moins 2 000 pieds horizontalement et 500 pieds verticalement.
- (2) À au moins 1 mille horizontalement et 500 pieds verticalement.
- (3) À au moins 2 milles horizontalement et 500 pieds verticalement.
- (4) Hors des nuages.

12.05 Nul ne doit laisser tomber quoi que ce soit d'un aéronef en vol

- (1) si cela risque de mettre en danger des personnes ou des biens.
- (2) à moins que ce ne soit approuvé par le Ministre.
- (3) à moins d'être au-dessus d'une région de largage autorisée.
- (4) à moins que ce ne soit attaché à un parachute.

12.06 Quiconque peut utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne

- (1) à la verticale d'un aéroport si le pilote reste à l'écoute de la fréquence appropriée.
- (2) au-dessus d'une zone bâtie d'une ville à une altitude supérieure à 2 000 pieds AGL.
- (3) à l'intérieur de l'espace aérien consultatif de classe F lorsque la visibilité est 3 de milles ou plus.
- (4) à l'intérieur de l'espace aérien de classe C lorsque la visibilité est 1 mille ou plus.

12.07 Le RAC prévoit qu'après avoir consommé une boisson alcoolique quelconque, nul ne doit agir en tant que membre d'équipage d'un aéronef avant un délai de

- (1) 8 heures.
- (2) 12 heures.
- (3) 24 heures.
- (4) 36 heures.

12.08 Le « jour » au Canada désigne l'intervalle de temps compris entre

- (1) laquelle le centre du disque solaire est à 12° ou moins au-dessous de l'horizon vu de la surface.
- (2) le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir.
- (3) une heure avant le lever du soleil et une heure après le coucher du soleil.
- (4) la fin du crépuscule civil du matin et le début du crépuscule du soir.

12.09 La « nuit » au Canada se termine

- (1) une heure après le lever du soleil.
- (2) au début du crépuscule civil du matin.
- (3) lorsque le sommet du disque solaire s'approche de l'horizon.
- (4) à la fin du crépuscule civil du matin.

12.10 Les vols en formation sont permis uniquement

- (1) lorsqu'ils ont été planifiés par les pilotes commandants de bord.
- (2) lorsqu'ils sont effectués au-dessus de 3 000 pieds AGL.
- (3) lorsqu'ils sont effectués par des pilotes professionnels.
- (4) lorsque le guide de la formation est un pilote dont la licence a été annotée pour le vol en formation.

- 12.11 Un vol dans un espace aérien de classe F actif dont l'indicatif commence par CYR,
- (1) peut être entrepris seulement par des aéronefs équipés d'un transpondeur et d'un système de radio permettant les communications bilatérales.
 - (2) n'est permis qu'aux aéronefs militaires volant avec l'autorisation du ministre de la Défense nationale.
 - (3) n'est approuvé que pour les aéronefs qui suivent un plan de vol IFR et qui se trouvent sous contrôle radar intégral.
 - (4) ne peut se faire qu'avec une permission de l'organisme utilisateur.
- 12.12 Quel énoncé s'applique à «l'espace aérien consultatif»?
- (1) Un aéronef de passage qui s'engage dans l'espace aérien consultatif actif doit être équipé d'un transpondeur en état de fonctionnement.
 - (2) Les aéronefs VFR non participants sont encouragés à éviter le vol dans l'espace aérien consultatif pendant les périodes actives telles que spécifiées sur les cartes aéronautiques et les NOTAM.
 - (3) Les aéronefs peuvent s'engager dans l'espace aérien consultatif actif pourvu qu'ils soient équipés d'un moyen de communication bilatérale.
 - (4) Seuls les aéronefs militaires peuvent s'engager dans l'espace aérien consultatif représenté sur les cartes aéronautiques.
- 12.13 Sauf dans les cas permis par le RAC, à moins de décoller, d'atterrir ou de tenter d'atterrir, il est interdit à quiconque pilote d'un hélicoptère au-dessus d'une zone bâtie ou d'un rassemblement de personnes en plein air, de voler autrement qu'à une altitude qui lui permettrait, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol. Cette altitude ne pouvant en aucun cas être inférieure à au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de de l'aéronef.
- (1) 3 000 pieds, 1 mille.
 - (2) 2 000 pieds, 1 000 pieds.
 - (3) 1 000 pieds, 500 pieds.
 - (4) 500 pieds, 500 pieds.
- 12.14 Un pilote ne peut, au-dessus des régions à faible densité de population ou, au-dessus d'une étendue d'eau, piloter un aéronef à une distance inférieure à pieds de toute personne, tout navire, tout véhicule ou toute structure.
- (1) 200.
 - (2) 500.
 - (3) 1 000.
 - (4) 2 000.

- 12.15 Sauf pour les ballons et dans les cas permis par le RAC, nul ne doit faire décoller ou essayer de faire décoller, atterrir ou essayer de faire atterrir un aéronef sur toute surface située à l'intérieur d'une zone construite, d'une agglomération ou d'une ville ou village à moins que
- (1) l'aéronef ne soit un multimoteur.
 - (2) tous les obstacles sur la trajectoire de départ et d'approche ne soient survolés d'au moins de 500 pieds.
 - (3) la surface ne soit un aéroport ou un aérodrome militaire.
 - (4) le vol ne s'effectue en respectant les procédures d'atténuation du bruit.
- 12.16 Au-dessus de quelle altitude AGL, un pilote d'aéronef, en vol VFR, doit se conformer à l'Ordonnance sur les altitudes de croisière?
- (1) 700 pieds.
 - (2) 2 200 pieds.
 - (3) 3 000 pieds.
 - (4) 3 500 pieds.
- 12.17 Un avion en vol de croisière VFR au-dessus de 3 000 pieds AGL avec une route de 290°M doit être piloté à une altitude
- (1) paire, exprimée en milliers de pieds.
 - (2) paire, exprimée en milliers de pieds, plus 500 pieds.
 - (3) impaire, exprimée en milliers de pieds.
 - (4) impaire, exprimée en milliers de pieds, plus 500 pieds.
- 12.18 Le choix de l'altitude de croisière dans l'espace aérien intérieur du sud doit être déterminé par
- (1) la route vraie.
 - (2) la route magnétique.
 - (3) le cap vrai.
 - (4) le cap magnétique.
- 12.19 Quiconque est titulaire d'une licence ou d'un permis doit, sur demande, soumettre cette licence ou permis à l'examen de toute personne autorisée par le Ministre, d'un agent de la paix ou
- (1) un spécialiste d'une FSS.
 - (2) le directeur d'un aéroport de Transports Canada.
 - (3) d'un agent de l'immigration.
 - (4) toute personne nommée à (1), (2) et (3) ci-dessus.

12.20 L'Espace aérien inférieur est défini comme tout espace aérien

- (1) s'étendant verticalement à partir de 2 200 pieds AGL et à l'intérieur des voies aériennes désignées.
- (2) s'étendant verticalement à partir de 700 pieds AGL et à l'intérieur des voies aériennes désignées.
- (3) s'étendant verticalement à partir de la surface de la terre et à l'intérieur des voies aériennes désignées.
- (4) dans l'espace aérien intérieur canadien au-dessous de 18 000 pieds ASL.

12.21 Une zone de contrôle, normalement, est un espace aérien contrôlé qui s'étend verticalement à partir

- (1) d'une hauteur de 2 200 pieds au-dessus de la surface de la terre.
- (2) d'une hauteur de 700 pieds au-dessus de la surface de la terre.
- (3) de la surface de la terre jusqu'à 3 000 pieds.
- (4) d'une hauteur spécifiée au-dessus de la surface de la terre

13.0 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

13.01 «Espace aérien contrôlé» signifie tout espace aérien de dimensions définies dans lequel

- (1) les règlements pour les zones de contrôle sont en vigueur.
- (2) les règlements de sécurité sont en vigueur.
- (3) seul le vol VFR spécial est autorisé.
- (4) le service du ATC est assuré.

13.02 La distance qu'un pilote doit maintenir avec les nuages, en vol VFR, à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, est de

- (1) 500 pieds verticalement et 1 mille horizontalement.
- (2) 500 pieds verticalement et 2 000 pieds horizontalement.
- (3) 1 000 pieds verticalement et 1 mille horizontalement.
- (4) 1 000 pieds verticalement et 3 milles horizontalement.

13.03 En vol VFR dans les voies aériennes inférieures, la visibilité en vol doit être d'au moins

- (1) 1 mille.
- (2) 1½ mille.
- (3) 2 milles.
- (4) 3 milles.

13.04 Lors d'un vol VFR à l'intérieur d'une zone de contrôle un pilote doit maintenir une distances des nuages de

- (1) 500 pieds verticalement, 2 000 pieds horizontalement.
- (2) 500 pieds verticalement, 1 mille horizontalement.
- (3) 1 000 pieds verticalement, 1 mille horizontalement.
- (4) 1 000 pieds verticalement, 3 milles horizontalement.

13.05 Les pilotes en vol VFR de navigation qui désirent traverser n'importe quelle partie d'une zone de contrôle de classe C devraient

- (1) avertir la FSS de l'endroit.
- (2) garder l'écoute sur la fréquence du contrôle d'approche.
- (3) informer l'ATC de leurs intentions et obtenir l'autorisation.
- (4) suivre la direction du circuit de l'aéroport en question.

- 13.06 Le ATC peut autoriser un avion, muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionnement, à traverser une zone de contrôle en vol VFR spécial de jour pourvu que la visibilité en vol, et lorsqu'elle est signalée, la visibilité au sol ne soit pas moins que
- (1) 1/2 mille.
 - (2) 1 mille.
 - (3) 2 milles.
 - (4) 3 milles.
- 13.07 Le ATC peut autoriser un hélicoptère, muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionner, à traverser une zone de contrôle en vol VFR spécial de jour lorsque la visibilité en vol et, lorsqu'elle est signalée, la visibilité au sol ne soit pas moins que
- (1) 1 mille et utilisé à pas moins de 500 pieds AGL.
 - (2) 1/2 mille.
 - (3) 1 mille.
 - (4) 1/2 mille et utilisé à pas moins de 500 pieds AGL.
- 13.08 Un aéronef utilisé en vol VFR spécial signifie qu'il volerait
- (1) dans une zone de contrôle.
 - (2) dans une zone de circulation d'aérodrome.
 - (3) dans une région de contrôle terminal.
 - (4) sur une voie aérienne.
- 13.09 Un pilote arrivant en vol VFR doit établir le contact radio initial avec la tour de contrôle
- (1) en entrant dans la zone de circulation d'aérodrome.
 - (2) avant d'entrer dans la zone de contrôle.
 - (3) immédiatement avant de joindre le circuit.
 - (4) immédiatement après l'entrée dans la zone de contrôle.
- 13.10 Le vol en VFR à l'intérieur de l'espace aérien de classe B est permis
- (1) seulement quand la visibilité en vol est de 5 milles ou plus.
 - (2) pour tous les aéronefs, sauf les planeurs et les ballons.
 - (3) si le pilote est titulaire d'une annotation pour le vol dans l'espace aérien de classe B.
 - (4) conformément à une autorisation du ATC.

13.11 Un pilote arrivant en vol VFR doit établir le contact radio initial avec la tour de contrôle, de l'espace aérien de classe C,

- (1) immédiatement après l'entrée dans la zone de contrôle.
- (2) à 10 nm de la zone de contrôle.
- (3) avant d'entrer dans la zone de contrôle.
- (4) immédiatement avant d'entrer dans le circuit.

13.12 À moins d'autorisation contraire, un pilote en vol VFR dans une région de contrôle terminal de classe C doit

- (1) quitter l'espace aérien lorsque la météo se détériore sous les limites VFR.
- (2) établir la communication radio avec l'unité du ATC appropriée seulement en passant dans sa zone de contrôle.
- (3) établir et maintenir un contact radio avec l'unité du ATC appropriée.
- (4) communiquer avec le service radar seulement au décollage ou à l'atterrissage à l'aéroport principal en question.

14.0 FAITS AÉRONAUTIQUES

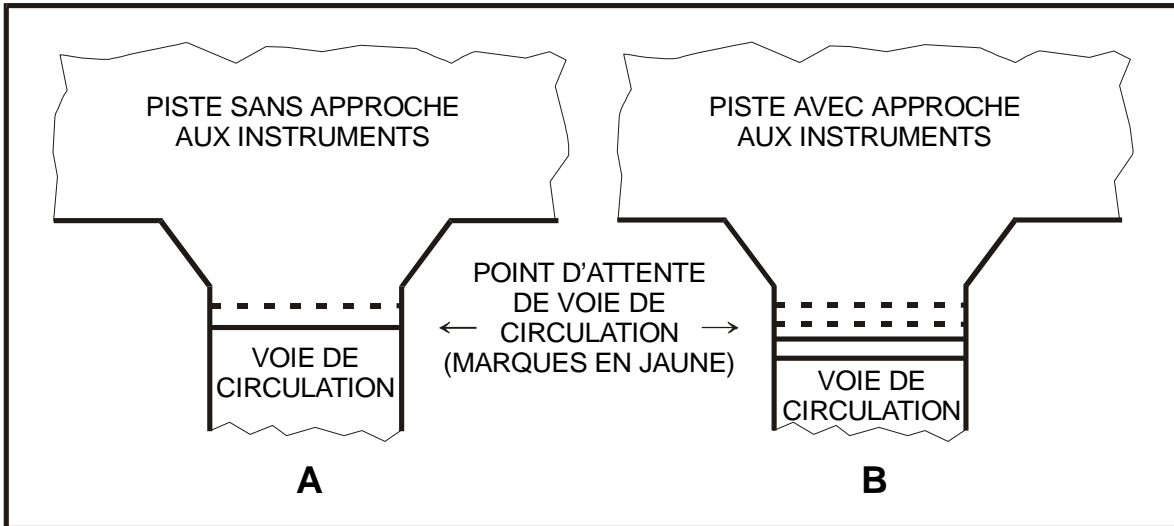
- 14.01 Le but principal d'une enquête sur la sécurité aérienne, lors d'un accident ou d'un incident d'aéronef, est de
- (1) répartir les blâmes et les responsabilités.
 - (2) déterminer la compétence des règlements de l'assurance.
 - (3) mettre les règlements en application.
 - (4) prévenir la répétition de ces faits.
- 14.02 Les détails sur les procédures des comptes rendus des accidents d'aviation civile apparaissent dans
- (1) A.I.P. Canada.
 - (2) Règlement de l'aviation canadien.
 - (3) le Supplément de vol - Canada.
 - (4) le Manuel de la sécurité aérienne.
- 14.03 Lorsqu'il y a un accident d'aéronef, le pilote ou l'exploitant de l'aéronef en question doit s'assurer que les détails de l'accident sont signalés au BST
- (1) dans les 7 jours qui suivent par courrier recommandé.
 - (2) dans les 24 heures qui suivent par téléphone.
 - (3) dans les 48 heures qui suivent par télécopieur.
 - (4) aussitôt que possible par le moyen de communication le plus rapide.
- 14.04 Le BST doit être avisé d'un accident aéronautique à signaler
- (1) lorsqu'une personne subit une blessure grave ou mortelle en raison du fait qu'elle se trouve à bord ou qu'elle est entrée directement en contact avec l'une des parties d'un aéronef.
 - (2) lorsqu'un aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de performance ou de vol et qui nécessitent des réparations importantes ou le remplacement d'éléments.
 - (3) lorsque qu'un aéronef disparaît ou devient complètement inaccessible.
 - (4) lorsque n'importe quel des énoncés ci-dessus existent.
- 14.05 Quelle(s) circonstance(s) permettrait(ent) le déplacement, sans la permission du Ministre, d'un aéronef impliqué dans un accident au cours duquel une ou des personnes seraient tuées ou gravement blessées? Quand il est nécessaire
- (1) d'en retirer une ou des personnes.
 - (2) d'éviter que des personnes ou des biens se trouvent en danger.
 - (3) d'en empêcher la destruction par le feu.
 - (4) pour les circonstances (1), (2) ou (3) ci-dessus.

14.06 Le BST considère un aéronef porté disparu comme un

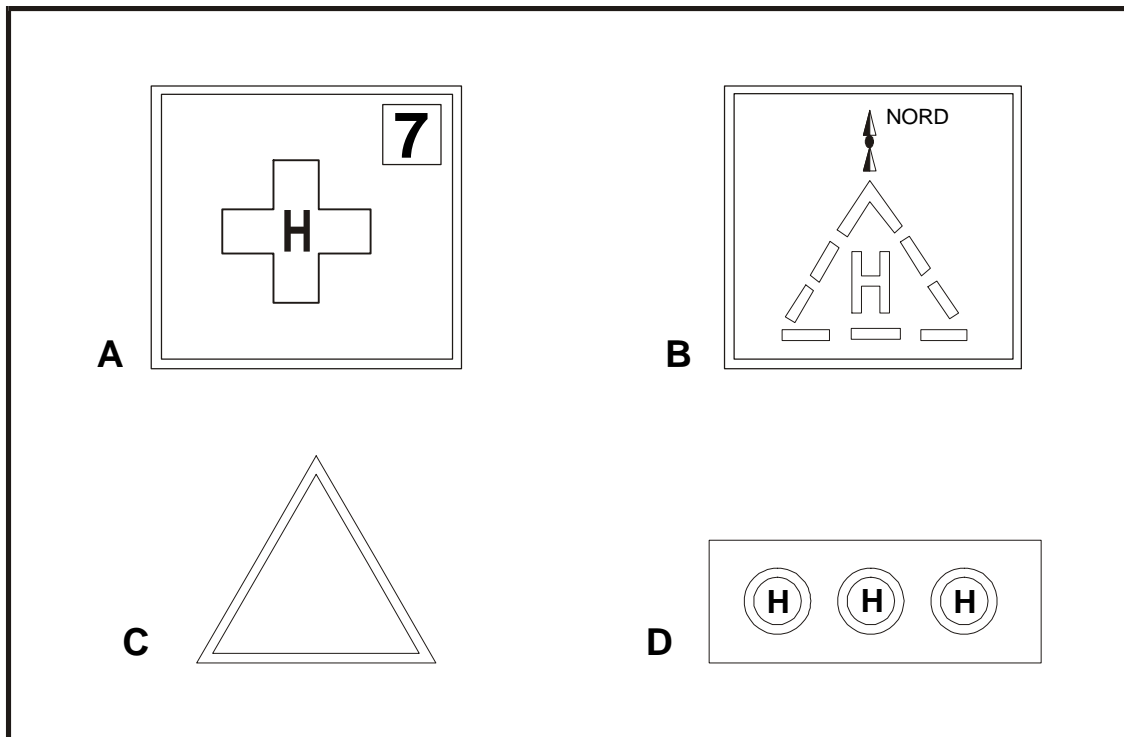
- (1) incident aéronautique à signaler.
- (2) fait qui n'a pas à être signalé.
- (3) incident aéronautique qui n'a pas à être signalé.
- (4) accident aéronautique à signaler.

APPENDICE

MARQUES DE POINT D'ATTENTE (Diagramme # 1)



MARQUES D'HÉLIPORT (Diagramme # 1)



RÉFÉRENCES DES QUESTIONS D'EXAMEN

LÉGENDE:

AIP	Publication d'information aéronautique Canada (TP 2300F)
CARs	Règlement de l'aviation canadien
RTORC	Guide d'étude du certificat restreint de radiotéléphoniste (Service aéronautique) CIR-21
CFS	Supplément de vol - Canada

1.0 ÉVITEMENT ABORDAGE

- 1.01 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.02 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.03 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.04 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.05 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.06 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.07 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.08 AIP-RAC 1.101, CARs 602.19
- 1.09 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19
- 1.10 AIP-RAC 1.10, CARs 602.19

2.0 SIGNAUX VISUELS

- 2.01 AIP-RAC 4.2.11, AIP-RAC 4.4.7 Visual signals
- 2.02 AIP-RAC 4.2.11, AIP-RAC 4.4.7 Visual signals
- 2.03 AIP-RAC 4.2.11, AIP-RAC 4.4.7 Visual signals
- 2.04 AIP-RAC 4.2.11, AIP-RAC 4.4.7 Visual signals
- 2.05 AIP-RAC 4.2.11 - Visual signals
- 2.06 AIP-RAC 4.2.11 - Visual signals
- 2.07 AIP-RAC 1.14. 1 - Fur and Poultry Farms
- 2.08 AIP-RAC 1.14. 3 - Reindeer, Caribou, Moose, & Muskoxen Conservation

3.0 COMMUNICATIONS

- 3.01 AIP-COM 5. 8. 1 - Call Signs / Civil Aircraft
- 3.02 AIP-COM 5. 4 - Use of Phonetics
AIP-COM 5. 8. 1 - Call Signs / Civil Aircraft
- 3.03 AIP-COM 5. 8. 1 - Call Signs / Civil Aircraft
- 3.04 AIP-COM 5. 8. 1 - Call Signs / Civil Aircraft
- 3.05 AIP-RAC 1. 3 - Automatic Terminal Information Service (ATIS)
- 3.06 AIP-RAC 1. 3 - Automatic Terminal Information Service (ATIS)
- 3.07 AIP-RAC 4. 5. 6 - Use of MF and ATF
- 3.08 AIP-SAR 3. 4 - ELT Operating Instructions
- 3.09 AIP-RAC 4. 5. 4 - Mandatory Frequency (MF)
- 3.10 AIP-RAC 4. 5. 4 - Mandatory Frequency (MF)
AIP-RAC 4. 5. 6 - Use of MF and ATF
CARs 602.98
- 3.11 AIP-RAC 4. 5. 5 - Aerodrome Traffic Frequency (ATF)

- 3.12 AIP-RAC 4. 5. 7 - VFR Com Procedures at Aerodromes With MF and ATF
CARs 602.97
- 3.13 AIP-RAC 4. 2. 5 - Taxi Information
- 3.14 AIP-RAC 4. 2. 5 - Taxi Information
- 3.15 AIP-RAC 4. 2. 8 - Take-off Clearance
- 3.16 AIP-RAC 1. 5. 3 - Radar Traffic Information
- 3.17 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
CARs 602.31
- 3.18 AIP-COM 5. 11 - Emergency Communications
AIP-SAR 4. 1 - Declaring an Emergency
RTORC Pg. 12 - Distress Communications
- 3.19 RTORC Pg. 18 - Urgency Communications
AIP-COM 5. 11 - Emergency Communications
AIP-SAR 4. 1 - Declaring an Emergency
- 3.20 RTORC Pg. 17 - Cancellation of Distress
- 3.21 AIP-RAC 4. 2. 9 - Release From Tower Frequency
- 3.22 AIP-RAC 4. 4. 2 - Initial Clearance
- 3.23 AIP-COM 5. 9 – Standard Radio Telephony
- 3.24 AIP-RAC 5. 8. 2 – Ground Stations
- 3.25 AIP-RAC 1. 1. 3 - Flight Service Station (FSS)
- 3.26 AIP-MAP 5. 2 - NOTAM Distribution - Canadian
- 3.27 AIP-MAP 5. 6. 2 - NOTAM Format / Replacing NOTAM
AIP-MAP 5. 6. 1 - NOTAM Format / New NOTAM
- 3.28 AIP-MAP 5. 6. 2 - NOTAM Format / Replacing NOTAM
AIP-MAP 5. 6. 1 - NOTAM Format / New NOTAM
- 3.29 AIP-COM 5. 10 - Communications Checks

4.0 AÉRODROMES

- 4.01 AIP-AGA 2. 1 - Aerodromes and Airports / General
CARs 101.01, CARs 302.03
- 4.02 AIP-AGA 5. 9 - Wind Direction Indicators
- 4.03 CAR 301.08
- 4.04 AIP-AGA 5. 6 - Closed Markings
- 4.05 AIP-AGA 5. 4 - Runway Markings
- 4.06 AIP-AGA 5. 4. 3 - Taxiway Exit and Holding Markings
- 4.07 AIP-RAC 4. 2. 6 - Taxi Holding Positions
- 4.08 CARs 101.01 - Manoeuvring area
- 4.09 CARs 602.96
- 4.10 AIP-AGA 5. 5. 5 - Apron Touchdown Pad Marking
AIP-AGA 5. 5. 4 - Arrival and Departure Hover Area Marking
AIP-AGA 5. 5. 3 - Heliport Identification Markings

5.0 ÉQUIPMENTS

- 5.01 AIP-LRA 1. 1
CARs 602.02 Miscellaneous / Liability insurance
CARs 605.95 Journey log
CARs 401.03 Aviation documents
CARs 202.26 C of A
AIP-COM 5. 1 General / Avis au navigants Le 15 Juillet 1999
- 5.02 CARs 602.61
- 5.03 CARs 605.16
- 5.04 CARs 605.31
- 5.05 CARs 605.31
- 5.06 CARs 602.62, CARs 602.63
- 5.07 CFS, AIP-COM 5. 11, CARs 602.143
- 5.08 CARs 301.07
- 5.09 CARs 101.01
- 5.10 CARs 605.25, CARs 605.26
- 5.11 CARs 602.59, CARs 605.14

6.0 RESPONSABILITÉ DU PILOTE

- 6.01 AIP-RAC 4. 2. 8 - Take-off Clearance
AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
- 6.02 AIP-RAC 4. 2. 8 - Take-off Clearance, CARs 602.96
- 6.03 AIP-RAC 4. 2. 8 - Take-off Clearance, CARs 602.96
- 6.04 AIP-RAC 4. 4. 2 - Initial Clearance
- 6.05 AIP-RAC 4. 4. 5 - Arrival Procedures - NORDO Aircraft
- 6.06 AIP-RAC 4. 4. 2 - Initial Clearance
- 6.07 AIP-RAC 4. 4. 3 - Landing Clearance
- 6.08 CARs 602.114
- 6.09 CARs 602.114
- 6.10 AIP-RAC 4. 3 - Traffic Circuits - Controlled Airports
- 6.11 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
AIP-RAC 9. 7. 3 - Speed Adjustment - Radar Controlled Aircraft
CARs 602.31
- 6.12 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
CARs 602.31
- 6.13 AIP-RAC 1. 5. 4 - Radar Navigation Assistance To VFR Flights
- 6.14 AIP-RAC 1. 5. 4 - Radar Navigation Assistance To VFR Flights
AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
CARs 602.31
- 6.15 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
- 6.16 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
AIP-RAC 2. 7. 3 – Control Zones
- 6.17 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information
CARs 602.31
- 6.18 AIP-RAC 1.9. 4 - VFR Operations
- 6.19 AIP-RAC 1.9. 5 - Phraseology
- 6.20 CARs 401.19
- 6.21 AIP-RAC 1. 7 - ATC Clearances, Instructions and Information

- CARs 602.31
- 6.22 CARs 602.71
- 6.23 AIP-MAP 2. 1

7.0 TURBULENCE DE SILLAGE

- 7.01 AIP-AIR 2. 9. 2 - Wake Turbulence / Considerations
- 7.02 AIP-AIR 2. 9 – Vortex Strength
- 7.03 AIP-AIR 2. 9. 1 - Wake Turbulence / Vortex Characteristics / General
AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.04 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
AIP-AIR 2. 9. 1 - Wake Turbulence / Vortex Characteristics / General
- 7.05 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence / Vortex Strength
- 7.06 AIP-AIR 2. 9. 2 - Wake Turbulence / Considerations
- 7.07 AIP-AIR 2. 9. 2 - Wake Turbulence / Considerations
- 7.08 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.09 AIP-AIR 2. 9. 1 - Wake Turbulence / Vortex Characteristics / General
- 7.10 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.11 AIP-AIR 2. 9. 1 - Wake Turbulence / Vortex Characteristics / General
- 7.12 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.13 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.14 AIP-AIR 2. 9 - Wake Turbulence
- 7.15 AIP-AIR 2. 9. 1 - Wake Turbulence / Vortex Characteristics / General

8.0 AÉROMÉDICAL

- 8.01 CARs 404.06
- 8.02 AIP-AIR 3. 2. 2 - Hyperventilation
- 8.03 AIP-AIR 3. 8 - Middle Ear and Sinus Discomfort or Pain
- 8.04 AIP-AIR 3. 8 - Middle Ear and Sinus Discomfort or Pain
- 8.05 AIP-AIR 3. 6 - SCUBA Diving
- 8.06 AIP-AIR 3.10 - Fatigue
- 8.07 AIP-AIR 3.14 - Blood Donation
- 8.08 AIP-AIR 3.13 - Anesthetics
- 8.09 AIP-AIR 3.13 - Anesthetics
- 8.10 AIP-AIR 3.11 - Alcohol
- 8.11 AIP-AIR 3.12 - Drugs
- 8.12 CARs 424.04, AIP-LRA / CIA 10/00
- 8.13 CARs 424.04, AIP-LRA / CIA 10/00

9.0 PLANS DE VOL, AVIS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL

- 9.01 CARs 602.88
- 9.02 CARs 602.88
- 9.03 CARs 602.73
- 9.04 CARs 602.77
- 9.05 CARs 602.76
- 9.06 CARs 602.77
- 9.07 CARs 602.70
- 9.08 CARs 602.77
- 9.09 AIP-RAC 3. 10 - Intermediate stops

- 9.10 AIP-RAC 3. 10 - Intermediate stops
- 9.11 AIP-RAC 3. 10 - Intermediate stops

10.0 AUTORISATIONS ET INSTRUCTIONS

- 10.01 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7
- 10.02 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7
- 10.03 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7
- 10.04 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7
- 10.05 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7
- 10.06 CARs 602.31, AIP-RAC 1.7

11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF

- 11.01 AIP-SAR 3.5 - ELT Operating Instructions (Emergency Use)
- 11.02 AIP-SAR 3.8 - ELT Testing Procedures
CARs 605.40
- 11.03 AIP-SAR 3.4 - ELT Operating Instructions (Normal Use)
- 11.04 AIP-SAR 3.7 - Accidental ELT Transmissions, CARs 605.40
- 11.05 CARs 602.10
- 11.06 AIP-AIR 2. 7. 2 - Flight Ops Near Thunderstorms / Considerations
- 11.07 AIP-AIR 2. 7. 2 - Flight Ops Near Thunderstorms / Considerations
- 11.08 AIP-AIR 1. 7 - Jet and Propeller Blast Danger
- 11.09 AIP-AIR 1. 7 - Jet and Propeller Blast Danger
- 11.10 AIP-AIR 1. 7 - Jet and Propeller Blast Danger
- 11.11 AIP-AIR 1. 7 - Jet and Propeller Blast Danger
- 11.12 AIP-AIR 1. 7 - Jet and Propeller Blast Danger
- 11.13 AIP-COM 3.10 - VHF Direction Finding System
- 11.14 AIP-RAC 1. 6. 1 - VHF-DF Service / Purpose
- 11.15 AIP-RAC 1. 6. 4 - VHF-DF Service / Procedures
- 11.16 AIP-RAC 4. 4. 9 - Simultaneous Operations
- 11.17 AIP-RAC 4. 4. 9 - SIRO-General Provisions

12.0 ESPACE AÉRIEN - EN GÉNÉRAL

- 12.01 CARs 602.145
AIP-RAC 3. 9
- 12.02 CARs 602.114, CARs 602.115
- 12.03 CARs 602.115
- 12.04 CARs 602.115
- 12.05 CARs 602.23
- 12.06 CARs 602.27
- 12.07 CARs 602.03
- 12.08 CARs 101.01
- 12.09 CARs 101.01
- 12.10 CARs 602.24
- 12.11 CARs 601.04
AIP-RAC 2. 8. 6 - Class F Airspace
- 12.12 CARs 601.04
AIP-RAC 2. 8. 6 - Class F Airspace
- 12.13 CARs 602.14

- 12.14 CARs 602.14
- 12.15 CARs 602.13
- 12.16 CARs 602.34
- 12.17 CARs 602.34
- 12.18 CARs 602.34
- 12.19 CARs 103.02
- 12.20 AIP-RAC 2. 3 - High and Low Level Airspace
- 12.21 CARs Part 101.01, AIP-RAC 2. 7. 3

13.0 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

- 13.01 CARs 101.01
- 13.02 CARs 602.114
- 13.03 CARs 602.114
- 13.04 CARs 602.114
- 13.05 CARs 601.08
AIP-RAC 5. 8
- 13.06 CARs 602.117
- 13.07 CARs 602.117
- 13.08 CARs 602.117
- 13.09 CARs 601.08
- 13.10 CARs 601.07
- 13.11 CARs 601.08
- 13.12 CARs 601.08

14.0 FAITS AÉRONAUTIQUES

- 14.01 AIP-GEN 3.1 - Aviation Safety Investigation
- 14.02 AIP-GEN 3.3 - Reporting an Aviation Occurrence
- 14.03 AIP-GEN 3.3.1 - Reporting an Aircraft Accident
- 14.04 AIP-GEN 3.2 - TSB / Definitions / «accident»
AIP-GEN 3.3.1 - Reporting an Aircraft Accident
AIP-GEN 3.3.2 - Reporting a Missing Aircraft
- 14.05 AIP-GEN 3.4.1(1) - Protection of Occurrence Sites
- 14.06 AIP-GEN 3.2 - TSB / Definitions / «accident»