

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

Veillez consulter l'alinéa 421.05(2)d) du Règlement de l'aviation canadien (RAC), qui vise à permettre aux pilotes de mettre à jour leurs connaissances sur des sujets tels que les facteurs humains, la météorologie, la planification des vols, la navigation et la réglementation aérienne.

Une fois rempli, le présent questionnaire permet à l'intéressé de satisfaire aux exigences de la formation périodique, laquelle doit être suivie tous les 24 mois conformément à l'alinéa 401.05(2)a) du RAC. Il doit être conservé par le pilote.

Tous les pilotes doivent répondre aux questions 1 à 49. De plus :

- *Les pilotes d'avions doivent répondre aux questions 50 à 55;*
- *Les pilotes d'avions ultra-légers doivent répondre aux questions 56 à 59;*
- *Les pilotes d'hélicoptères doivent répondre aux questions 66 et 67;*
- *Les pilotes de ballons doivent répondre aux questions 68 et 69;*
- *Les pilotes de planeurs doivent répondre aux questions 70 à 76;*
- *Les pilotes d'autogires doivent répondre aux questions 77 et 78.*

Les références sont indiquées après chaque question. Les modifications apportées à ces publications peuvent entraîner des changements dans les réponses et/ou les références. Bon nombre de réponses se trouvent dans les sources suivantes :

- [Manuel d'information aéronautique de Transports Canada \(AIM de TC\)](#)
- [Règlement de l'aviation canadien \(RAC\)](#)
- [Les Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM](#)
- [Enquêtes et rapports du Bureau de la sécurité des transports du Canada](#)
- [Manuels et autres documents sur les conditions météorologiques](#)
- [Industrie Canada — CIR-21 — Guide d'étude du certificat restreint d'opérateur radio \(compétence aéronautique\)](#)
- [Guide de phraséologie de NAV CANADA](#)
- [Phraséologie IFR de NAV CANADA](#)
- [Phraséologie VFR de NAV CANADA](#)
- [Phraséologie RNAV de NAV CANADA](#)
- [Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA](#)
- [AIP Canada \(OACI\) de NAV CANADA](#)
- [Services de planification de vol en collaboration de NAV CANADA](#)
- [Planification de vol de NAV CANADA](#)
- [Blogue de NAV CANADA sur la sécurité](#)

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

GEN – Généralités

1. Comment s'abonner pour recevoir des notifications par courriel en lien avec le bulletin électronique *Sécurité aérienne — Nouvelles* (bulletin électronique SA — N) [TP185]?

Référence : AIM de TC GEN 2.2.4, *Promotion en matière de sécurité*

AGA – Aérodrômes

2. Dans les stations d'information de vol et les services consultatifs télécommandés équipés d'instruments de lecture directe du vent situés à l'aérodrome, que signifie « piste 03 » employé par un spécialiste de l'information de vol? _____

Référence : [Blogue de NAV CANADA sur la sécurité](#), AIM de TC, RAC 1.1.2.2

3. Si vous voyez ce panneau de voie de circulation, que signifie-t-il et où se trouve le seuil de la piste 16? _____



Référence : TC, AGA 5.8.3 *Panneaux d'instructions obligatoires*

4. Quelle est la vitesse du vent lorsque l'indicateur standard de direction du vent à sec est inférieur de 5° à l'horizontale? _____

Référence : AIM de TC, AGA 5.9 *Indicateur de direction du vent*

5. À l'approche de l'atterrissage, le PAPI (P1,P2, P3) indique que vous êtes _____.

Référence : AIM de TC, AGA 7.6.3 *Indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) et PAPI simplifié (APAPI)*



6. Combien de temps le balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL) reste-t-il allumé une fois activé? Comment réinitialiser le cycle de minutage? _____

Référence : AIM de TC, AGA 7.14 *Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)*

7. Lors de l'atterrissage, quand les véhicules de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) devraient-ils être en position adjacente à la piste d'atterrissage? Combien de temps resteront-ils? _____

Référence : AIM de TC, AGA 8.4 *Demande de mise en attente du service de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs*

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

COM – Communications

8. Dans les vérifications radio, l'échelle de lisibilité 2 signifie _____.

Référence : CIR-21, 5.7.5 Vérification des signaux (ou de la radio) et de la phraséologie VFR — Vérification radio

9. Pouvez-vous utiliser les récepteurs du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour la navigation primaire selon les règles de vol à vue (VFR) pour remplacer les cartes actuelles?

Référence : AIM de TC, COM 5.11 *Utilisation appropriée du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)*

10. Pourquoi n'est-il pas raisonnable de vous fier à votre appareil portable à affichage mobile de carte pour naviguer dans de mauvaises conditions atmosphériques?

Référence : AIM de TC, COM 5.11 *Utilisation appropriée du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)*

11. Pour les définitions de la terminologie et de la phraséologie utilisées dans le domaine de l'aviation au Canada, veuillez consulter le document _____, publié sur le site Web de [Transports Canada](#). Une autre ressource précieuse est le guide *Phraséologie VFR* de NAV CANADA, qui se trouve sur [le site Web de NAV CANADA](#).

Référence : AIM de TC, COM 1.3 *Langue*

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

12. Qu'est-ce qu'un vol « MEDEVAC »?

Référence : AIM de TC, GEN 5.1, *Glossaire de terminologie aéronautique*

13. Pendant les vols selon les règles de vol à vue (VFR) dans l'espace aérien inférieur, le pilote devrait régler son transpondeur pour qu'il transmette comme indiqué ci-dessous, à moins d'instructions contraires d'une unité des services de la circulation aérienne (ATS) :

- a) _____
- b) _____

Remarque : Les pilotes d'aéronefs équipés d'un transpondeur capable de transmission automatique d'altitude en mode C devraient régler ce dernier pour qu'il transmette en mode C lorsqu'ils évoluent dans l'espace aérien canadien, à moins d'instructions contraires d'une unité ATS.

Référence : AIM de TC, COM 8.4 *Vols selon les règles de vol à vue (VFR)*

MET – Météorologie

14. Des avis seront diffusés au moyen du service fixe aéronautique (SFA) si des phénomènes de météorologie de l'espace devaient affecter l'aviation civile, notamment en ce qui concerne le positionnement et la navigation basés sur le GNSS. L'augmentation de la teneur totale en électrons (CTE) de l'ionosphère entraîne une augmentation du temps de transit du signal du GNSS, ce qui produit des _____ dans les récepteurs GNSS.

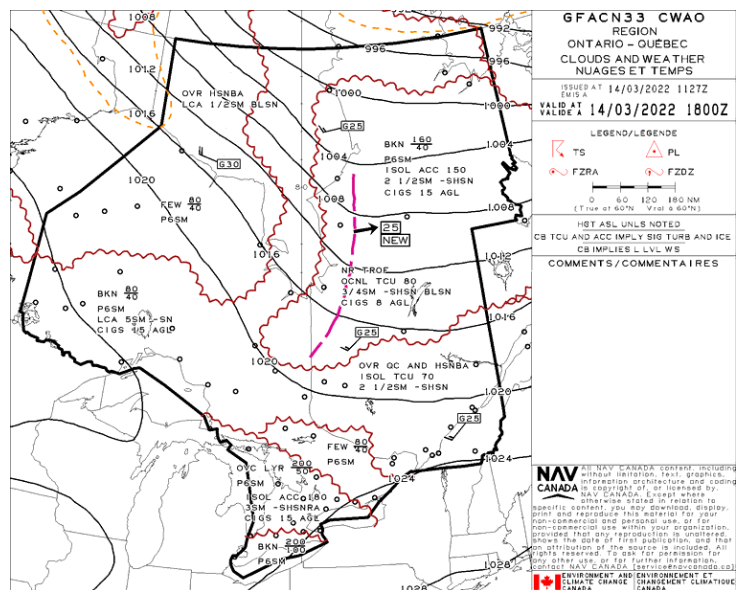
Référence : AIM de TC, MET 14.1 *Introduction et 14.2 Nature des perturbations*

15. Lorsque les capteurs de vent ne fonctionnent pas à un emplacement de message d'observation météorologique régulière d'aérodrome (METAR) avec observateurs humains, la vitesse et la direction du vent seront estimées et quelle observation sera incluse dans le rapport? _____.

Référence : AIM de TC MET 8.3 *Message type, (f) Vent (iii)*

16. Veuillez indiquer la signification de l'abréviation « CIGS » qui se trouve dans les renseignements météorologiques des prévisions de zone en format graphique (GFA) ci-dessous.

Référence : *Manuel d'abréviations de mots (MANAB)*



Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

17. Où peut-on trouver une suggestion de modèle pour les comptes rendus météorologiques de pilote (PIREP)? _____
Référence : AIM de TC, MET 1.1.6.1 *Compte rendu météorologique du pilote (PIREP)*
18. Quel article du RAC exige que le commandant de bord d'un aéronef doive bien connaître les renseignements météorologiques pertinents au vol prévu qui sont à sa disposition? _____
Référence : AIM de TC, MET 1.1.9 *Responsabilité des pilotes*
19. **METAR CYOW 211300Z 15006KT 6SM -SN BKN014 OVC020 01/M01 A2920 RMK SC6SC2 SLP894=**
SPECI CYOW 211246Z 18009G15KT 4SM R32/5000VP6000FT/U R07/5500VP6000FT/U - SN BKN014 OVC025 01/M01 A2921 RMK SC6SC2 SLP898
Quelle est l'ampleur de la variation du plafond entre le SPECI (message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome) et le METAR dans le message type ci-dessus? _____ pieds (pi)
Référence : AIM de TC, MET 8.3 *Message type, (k) État du ciel*
20. Les vents sont-ils donnés en degrés vrais ou magnétiques dans un METAR? _____
Référence : AIM de TC, MET 8.1 *Le code du message d'observation météorologique régulière d'aérodrome (METAR)*
21. **METAR CYOW 211100Z 09013KT 15SM BKN087 00/M05 A2924 RMK AC7 PRESFR SLP908=**
Dans le METAR ci-dessus, l'abréviation « PRESFR » signifie? _____
Référence : [MANAB](#)
22. **SPECI CYOW 211220Z 10007KT 8SM -SN OVC029 02/M05 A2923 RMK SC8 SLP902=**
Veuillez décoder le SPECI ci-dessus.

Référence : [Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA](#)
23. **TAF CYOW 211138Z 2112/2212 09012G22KT 6SM -SHSN OVC030 TEMPO 2112/2114 11/2SM -SHSN OVC020 PROB30 2112/2114 6SM -SNPL**
Veuillez décoder la prévision d'aérodrome (TAF) ci-dessus.

- Référence :** AIM de TC, MET 7.4 *Message type*

RAC – Règles de l'air et services de la circulation aérienne

24. Les pilotes qui prévoient évoluer dans l'espace aérien à service consultatif de classe F sont encouragés à garder l'écoute sur la fréquence appropriée, à faire connaître leurs intentions lorsqu'ils _____ dans la zone et la _____, et à communiquer, au _____, avec les autres usagers pour assurer la sécurité

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

des vols dans cet espace aérien. Dans une zone d'espace aérien non contrôlé de classe F à service consultatif, la fréquence _____ MHz conviendrait.

Référence : AIM de TC, RAC 2.8.6 *Espace aérien de classe F*

25. Quelles sont les trois méthodes de calcul du poids des passagers? 1. _____ 2. _____ 3. _____

Référence : AIM de TC, RAC 3.4.7 *Calcul du poids des passagers et des bagages*

26. Quand faut-il utiliser le poids réel des passagers? Que doit comprendre le poids du passager?
-

Référence : AIM de TC, RAC 3.4.7 *Calcul du poids des passagers et des bagages*

27. Quelle est l'obligation de déposer un plan de vol entre le Canada et les États-Unis?
-

Références : AIM de TC, RAC 3.5.3 *Exigences en matière de plan de vol – Vols entre le Canada et un pays étranger* et RAC 3.14.3 *Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)*

28. Sauf avis contraire de l'ATC, les pilotes n'ont pas à demander l'autorisation de quitter la fréquence de la tour une fois rendus à l'extérieur de la zone de contrôle et ne devraient pas non plus demander l'autorisation de quitter la fréquence, ni ne faire état de leur sortie de la zone lorsque cette fréquence est déjà fortement encombrée.

Référence : AIM de TC, RAC 4.2.9 *Autorisation de quitter la fréquence de la tour*

29. Lorsqu'aucune procédure de fréquence obligatoire (MF) n'est en vigueur, les aéronefs (doivent/ne doivent pas) s'approcher du circuit de trafic du côté (vent debout, vent arrière, base, finale). Toutefois, si le pilote a déterminé sans l'ombre d'un doute qu'il n'existe aucun _____ avec la circulation qui entre dans le circuit ou qui est établie à l'intérieur de ce dernier, l'aéronef peut entrer dans le circuit dans l'étape _____.

Références : AIM de TC, RAC 4.5.2 *Procédures relatives aux circuits aux aérodromes non contrôlés; Manuel de pilotage (FTM)*, Entrée dans le circuit, page 102

30. **METAR CYQT 281700Z 24013G22KT 20SM BKN013 OVC025 14/12 A2987 RMK SC7SC1 SLP120=**

En utilisant les renseignements météorologiques fournis ci-dessus, déterminer l'altitude au-dessus du sol à laquelle un aéronef doit voler lorsqu'il rejoint le circuit dans une zone de contrôle.

Référence : Alinéa 602.114c) du RAC

31. Quelles procédures peuvent être utilisées pour entrer dans le circuit d'un aérodrome non contrôlé ne se trouvant pas dans une zone MF? _____
-

Références : AIM de TC, RAC 4.5.2 *Procédures relatives aux circuits aux aérodromes non contrôlés, a) Entrée dans le circuit;* et [Procédures d'exécution du circuit VFR aux aérodromes non contrôlés](#)

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

32. À quelle altitude entrez-vous dans le circuit?

Références : RAC 602.114c), AIM de TC, RAC 4.5.2a) et [Procédures d'exécution du circuit VFR aux aérodromes non contrôlés](#)

33. Lors du survol d'un aérodrome où vous n'avez pas l'intention d'atterrir, vous ne devez pas être en dessous de quelle altitude? _____.

Référence : Paragraphe 602.96(4) du RAC

34. S'il est nécessaire de survoler l'aérodrome avant d'entrer dans le circuit, ou après le départ, il est recommandé de le faire à au moins quelle altitude? _____

Référence : [Procédures d'exécution du circuit VFR aux aérodromes non contrôlés \(TP11541\)](#)

35. Il est interdit d'utiliser un aéronef au-dessus d'une zone d'incendie de forêt ou de la région située à _____ milles marins (NM) ou moins de la zone d'incendie de forêt, à une altitude inférieure à _____ pi AGL.

Référence : Alinéa 601.15a) du RAC

36. Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un aéronef dans les _____ heures (h) après avoir ingéré une boisson alcoolisée.

Références : AIM de TC, Annexe du RAC et article 602.03 du RAC

37. Combien de temps un pilote doit-il attendre après avoir consommé du cannabis avant d'agir en qualité de membre d'équipage d'un aéronef? _____

Références : Articles 602.02 et 602.03 du RAC et [Directives de la politique sur la légalisation du cannabis](#)

SAR – Recherches et sauvetage

38. Quelles sont les principales sources d'information utilisées pour les opérations de recherches et de sauvetage (SAR) pour assurer le repérage et le sauvetage à partir d'une radiobalise de repérage d'urgence (ELT)?

Référence : AIM de TC, SAR 2.1 *Généralités*

39. Dès qu'un exploitant ou un propriétaire prend connaissance du retard d'un aéronef, il doit immédiatement :

_____.

Référence : AIM de TC, SAR 2.2 *Demandes de service de recherches et sauvetage (SAR)*

40. Si un signal ELT est entendu en vol, informer l'unité ATS la plus proche en lui fournissant les détails suivants :

a) _____

b) _____

c) _____

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

d) _____

Référence : AIM de TC, SAR 3.4 *Instructions sur l'utilisation des radiobalises de repérage d'urgence (ELT) [en temps normal]*

41. Lorsqu'une ELT cesse d'être en état de service, l'aéronef peut être utilisé conformément à la liste d'équipement minimal (MEL) approuvée pour l'utilisateur. Lorsqu'aucune MEL n'a été approuvée, l'aéronef peut être utilisé pendant une période de 30 jours à condition que :

a) _____

b) _____

c) _____

Référence : AIM de TC, SAR 3.9 *Tableau des exigences*

MAP – Cartes et publications aéronautiques

42. Où trouver les NOTAM? _____

Référence : AIM de TC, MAP 3.5 *Diffusion des NOTAM*

43.

NOTAM
CYND

```
(K1115/20 NOTAMN
A) CYND B) 2004211244 C) 2004281200
E) PAPI 27 U/S

FR:
PAPI 27 U/S)
```

Dans le NOTAM ci-dessus, quand les indicateurs PAPI de la piste 27 cessent-ils d'être en état de service? Quand sont-ils en état de service? _____

Référence : AIM de TC, MAP 3.0 *NOTAM*

44.

NOTAM
CYND

```
(K0871/20 NOTAMN
A) CYND B) 2003241000 C) 2005011200EST
E) HR OF SVC 1200-2200, OTHER TIMES PNR
819-743-8883 WITH FEES

FR:
HR DE SVC 1200-2200, AUTRE TEMPS PNR
819-743-8883 AVEC FRAIS)
```

Dans le NOTAM ci-dessus, que signifie « EST » à la ligne « C) »? _____

Référence : AIM de TC, MAP 3.0 *NOTAM*

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

LRA – Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité

45. Un homme de 39 ans et une femme de 40 ans, tous deux titulaires d'une licence de pilote privé, ont renouvelé leur certificat médical le 29 juillet 2020. Quelle est la période de validité de leur certificat médical? À quelle date doivent-ils les renouveler? _____

Références : AIM de TC, LRA 1.9.1 *Périodes de validité médicale* (tableau 1.8), article 404.04 du RAC

46. Le ministre prolonge la durée de validité d'un certificat médical d'au plus 60 jours à compter de la date d'expiration de celui-ci, si les conditions suivantes sont réunies :

a) _____

b) _____

Référence : Article 404.04(10) du RAC

Supplément de vol – Canada (CFS)

47. Où peut-on trouver le tableau des vents de travers? _____

Référence : CFS, Généralités

48. Où trouver la direction du circuit? _____

Référence : CFS

49. Quelle est la direction du circuit des aéroports de Grande Prairie (CYQU), d'Abbotsford (CYXX) et de Chilliwack (CYCW)? _____

Référence : Section PRO du CFS

Questions propres aux avions

50. Une approche VFR est considérée comme stabilisée si, sur la trajectoire de vol de l'approche finale :

- Les exposés et _____ sont complets;
- L'aéronef est dans le _____ approprié pour le vent et l'état de la piste;
- Les réglages de vitesse appropriés sont appliqués;
- Le taux de descente maximum est de 1 000 pi par minute;
- La vitesse est inférieure à _____ de la vitesse de référence;
- Seuls de petits changements à _____ et _____ sont nécessaires;
- Est stable à _____ AGL.

Référence : TP13723 – *Guide de test en vol – Licence de pilote privé – Avion*

51. Lors d'une approche VFR stable, quelle est l'altitude minimale recommandée pour effectuer une procédure de remise des gaz? _____

Référence : TP13723 – *Guide de test en vol – Licence de pilote privé – Avion*

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

52. Quand devez-vous faire votre liste de vérifications après l'atterrissage? _____

Références : [FTM, Guide de l'instructeur de vol – Avion \(TP 975\)](#), exercice 18, manuel de vol de l'aéronef (AFM)/manuel d'utilisation d'aéronef (AOM), liste de vérifications

53. Lors d'un vol-voyage VFR, vous êtes désorienté lorsque la visibilité est faible. Vous constatez une augmentation rapide de la vitesse. Quelle est la procédure correcte à suivre pour assurer une sortie d'assiette en toute sécurité? _____

Référence : [Exercice 24 du FTM – Vol aux instruments – Assiettes anormales et sorties d'assiette anormale](#)

54. En référence à la question précédente, pourquoi est-il crucial de mettre les ailes à l'horizontale avant d'appliquer la pression sur la gouverne de profondeur arrière? _____

Référence : [Exercice 14 du FTM – Spirales](#)

55. En répondant à ces questions, faites l'exercice suivant sur la planification de vol, les facteurs humains et la navigation en fonction de l'aéronef que vous pilotez pour n'importe quel vol ou votre prochain vol : Planifiez et utilisez des cartes et publications aéronautiques appropriées et à jour, y compris l'AOM/AFM et le CFS/CWAS, pour extraire, enregistrer et calculer les renseignements pertinents. Obtenez une trousse sur les conditions météorologiques des [services collaboratifs de planification de vol de NAV CANADA](#) pour votre vol, comprenant les nuages et les conditions météorologiques des GFA, l'accumulation de glace, les TAF, les METAR, les vents en altitude, les NOTAM, les PIREP et les renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de vol (SIGMET). Les réponses individuelles seront uniques à vous, votre aéronef et votre vol. Connaissez vos limites!

- a) Quels sont vos itinéraires, la visibilité minimale et les conditions météorologiques requises pour le vol? _____
- b) Quelles sont vos limites météorologiques personnelles? _____
- c) Quelles sont les caractéristiques prédominantes de l'espace aérien et du terrain? _____
- d) Quand commence la nuit officielle le jour de votre vol? _____
- e) Des services sont-ils disponibles à votre destination? _____
- f) Quelles sont les éventualités à prendre en compte pour votre itinéraire, votre destination, les pistes et les conditions météorologiques? _____
- g) Quels sont vos caps estimés, les réglages de puissance appropriés, la vitesse-sol, les besoins en carburant ainsi que la durée de votre voyage? (Un carnet de navigation ou un organisateur électronique de poste de pilotage [OEPP], selon le cas) _____
- h) Remplissez un plan de vol VFR dans le format de l'OACI. _____
- i) Effectuez les calculs de la masse et du centrage. _____
- j) Répondez à la question suivante :
 - (i) Vitesse d'approche normale en configuration d'atterrissage? _____
 - (ii) Quelle configuration/régulation de la vitesse feriez-vous dans des conditions de rafales? _____
 - (iii) Quelle est la limitation en matière de vent de travers de l'aéronef? _____

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

- (iv) Quelle est votre limitation personnelle en matière de vent de travers? _____
- k) En utilisant l'AOM (manuel d'utilisation d'aéronef), calculez ce qui suit :
- (i) Distance de décollage nécessaire pour franchir un obstacle de 50 pi au départ _____.
 - (ii) Distance d'atterrissage nécessaire pour franchir un obstacle de 50 pi à l'arrivée _____.
 - (iii) Décrivez la configuration de votre aéronef pendant que vous effectuez les deux opérations ci-dessus.
- l) Décrivez la procédure en cas de panne moteur pour votre aéronef.
- (i) _____
 - (ii) _____
 - (iii) _____
- m) Décrivez la procédure en cas d'incendie moteur pour votre aéronef.
- (i) _____
 - (ii) _____
 - (iii) _____

Questions propres aux avions ultra-légers

56. Que doit maintenir tout demandeur et tout titulaire d'un permis de pilote d'avions ultra-légers? _____
Référence : Article 401.08 (1) du RAC
57. Le titulaire d'un permis d'élève-pilote – avion ultra-léger peut agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger si le vol est effectué sous la _____ et _____ d'une personne qualifiée pour dispenser la formation en vue du permis.
Référence : Alinéa 401.19(1)d) du RAC
58. Si l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne, quelle qualification le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger doit-il avoir pour transporter une autre personne à bord d'un avion ultra-léger? _____
Référence : Article 401.56 du RAC
59. Quelles sont les trois situations dans lesquelles une deuxième personne peut être transportée à bord d'un avion ultra-léger?
- (i) _____,
 - (ii) _____, ou
 - (iii) _____.

Référence : Alinéa 602.29(4)b) du RAC

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

60. Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol – avion ultra-léger peut utiliser un avion ultra-léger avec une seule autre personne à bord si le titulaire a accumulé au moins _____ heures de temps de vol en qualité de pilote d'un avion ultra-léger dont les commandes ont la même configuration et si le vol est effectué dans le but de dispenser l'entraînement en _____ commande à vue.
Référence : Alinéa 401.88a) du RAC
61. Quelle est la période de validité d'un certificat médical pour un permis de pilote – avion ultra-léger si le pilote est : a) âgé de moins de 40 ans? b) âgé de 40 ans ou plus? _____
Référence : Paragraphe 404.04(6) du RAC
62. Quelle catégorie de certificat médical est requise pour le permis d'élève-pilote ou le permis de pilote – avion ultra-léger? _____
Référence : Paragraphe 404.10(4) du RAC
63. Que devez-vous emporter pour chaque personne à bord si vous effectuez un décollage à partir d'un plan d'eau ou un atterrissage sur celui-ci dans un avion ultra-léger ou si vous utilisez un avion ultra-léger au-dessus d'un plan d'eau au-delà d'un point où l'aéronef pourrait rejoindre le rivage dans l'éventualité d'une panne moteur? _____
Référence : Paragraphe 602.62(1) du RAC
64. Il est interdit à quiconque d'utiliser un aéronef en vol VFR dans l'espace aérien non contrôlé, à moins que l'aéronef ne soit utilisé avec _____.
Référence : Alinéa 602.115a) du RAC
65. Le propriétaire d'un aéronef qui transfère le titre de propriété de l'aéronef ou de la cellule, du moteur, de l'hélice ou d'un appareillage de l'aéronef à une autre personne doit également, au moment du transfert, lui livrer _____ se rapportant au produit aéronautique en cause.
Référence : Article 605.97 du RAC

Questions propres aux hélicoptères

66. Le rapport d'enquête A19O0026 du BST indique ce qui suit concernant les règles de vol à vue de nuit : « Le vol de nuit au-dessus d'un relief uniforme comme un plan d'eau ou un terrain boisé éloigné est particulièrement difficile. En aviation, on dit alors qu'on vole dans un _____, expression qui désigne le fait de ne disposer d'aucun repère visuel par rapport au sol en raison de l'_____. Dans ces circonstances, il peut être difficile, voire impossible, pour le pilote de discerner l'horizon à l'œil nu, ce qui peut entraîner une désorientation spatiale et une _____ ».
Référence : [Enquête sur la sécurité du transport aérien A19O0026](#) (règles de vol à vue de nuit)
67. Le rapport d'enquête A18Q0016 du BST indique ce qui suit : « La capacité d'un humain à discerner l'orientation de son corps (p. ex. : couché, debout, penché) s'effectue lorsqu'il est maintenu au sol. Le milieu en _____ dans lequel se déroule un vol est étranger au corps humain; il en résulte des _____ entre ses sens et des illusions qui rendent difficile, voire impossible, le maintien de l'orientation spatiale. La désorientation spatiale est définie comme étant l'_____ du pilote à interpréter correctement l'attitude, l'altitude ou la vitesse de l'aéronef en fonction de la Terre ou d'autres points de référence ».
Référence : [Enquête sur la sécurité du transport aérien A18Q0016](#), 1.15.1.3 *Désorientation spatiale*

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

Questions propres aux ballons

68. Quelles sont les quatre qualifications et les exigences en matière de renouvellement des compétences pour qu'un pilote de ballon puisse transporter des passagers payants (ballon captif ou non)?

Référence : Norme 623.21 du RAC

69. Quand une personne peut-elle effectuer un atterrissage en ballon dans une zone bâtie d'une ville ou d'un village à un endroit qui n'est pas situé dans un aéroport, un héliport ou un aérodrome militaire?

Référence : Alinéa 602.13(4)a) du RAC

Questions propres aux planeurs

70. Où trouver des renseignements sur le sport du vol à voile? _____

Référence : [Site Web de l'Association canadienne de vol à voile \(ACVV\)](#)

71. Où trouver des renseignements sur la sécurité en matière de vol à voile? _____

Référence : [Site Web sur la sécurité et la formation de l'ACVV](#)

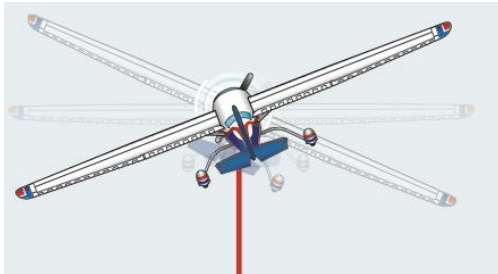
72. Afin de transporter un passager dans un planeur, l'article 401.24 du RAC exige que le commandant de bord ait son carnet personnel validé par un _____ qui doit préciser la méthode de _____ et avoir déjà effectué au moins _____ vols en solo.

Référence : Article 401.24 du RAC

73. Au décollage, vous rattrapez le mou et vous remarquez un nœud dans le câble. Que devriez-vous faire?

Références : [Soar and Learn to Fly Gliders \(Planer et apprendre à piloter des planeurs\)](#)

74. Pendant le remorquage lorsque vous constatez que l'avion de remorquage fait bouger ses ailes sans interruption dans un mouvement de roulis, que devez-vous faire? _____



Référence : [Soar and Learn to Fly Gliders](#) - Emergency Aerotow procedures (en anglais seulement)

75. Que signifie l'acronyme « SOAR » pour la prise de décision des pilotes? _____

Référence : [Soar and Learn to Fly Gliders](#) - Pilot decision making (en anglais seulement)

Programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

76. À quelle vitesse doit-on effectuer l'approche lors d'un atterrissage?

Référence : *Soar and Learn to Fly Gliders* – Final Approach and Wind Gradients (en anglais seulement)

Questions propres aux autogires

77. En cas de pompage piloté (PIO) en vol, _____ la vitesse et placer le cyclique en position pour une _____.

Référence : *Rotorcraft Flying Handbook – For Gyroplane Use Only* (FAA-H-8083-21), pages 20-12 et 20-13 (en anglais seulement)

78. Quelle est la manœuvre de rétablissement si un taux de descente élevé se produit parce que la vitesse de vol n'a pas été maintenue au-dessus du minimum?

Référence : *Rotorcraft Flying Handbook – For Gyroplane Use Only* (FAA-H-8083-21), page 21-2 (en anglais seulement)

Les réponses se trouvent à la page 15.

Nom : _____

Numéro de licence : _____

Date : _____

Réponses au programme d'autoformation 2021-2022 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

1. Les lecteurs peuvent s'abonner au service de notification du bulletin électronique *Sécurité aérienne — Nouvelles* (SA — N) [TP185]) pour recevoir des courriels annonçant la parution de chaque nouveau numéro en se rendant à la page [Bulletin électronique de Transports Canada, Aviation civile](#) et en suivant les instructions étape par étape.
2. La piste 03 est la piste déterminée à utiliser. Le nouveau système de détermination de la piste par les spécialistes de l'information de vol permet à ces derniers de déterminer la piste en utilisant une phraséologie plus claire et plus concise. Ce changement ne prendra effet que dans les stations d'information de vol et les services consultatifs télécommandés équipés d'instruments de lecture directe du vent situés à l'aérodrome. Voir le tableau suivant :
3. Ce panneau est utilisé pour identifier les pistes, indiquer les points d'attente, les entrées

✘ ANCIENNE PHRASÉOLOGIE	✔ NOUVELLE PHRASÉOLOGIE
« PISTE PRÉFÉRÉE XX »	« PISTE XX »
« PISTE EN SERVICE XX »	
« ROGER PISTE XX, PISTE EN SERVICE XX »	« PISTE XX, [TRAFIC] »
(PILOTE AVISE UNE AUTRE PISTE EST PLUS ADAPTÉE AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION) « ROGER PISTE »	« ROGER PISTE XX (CONSULTATIF), PISTE XX EST DISPONIBLE »

interdites (« NO ENTRY ») et les zones dégagées d'obstacles, c'est-à-dire les points où les aéronefs doivent attendre obligatoirement l'autorisation de l'ATC avant d'aller plus loin. Aux aérodromes non contrôlés, ce panneau indique les points où les pilotes sont tenus d'attendre jusqu'à ce qu'ils vérifient qu'il n'y a pas de conflit. Le seuil de la piste 16 est à droite.

4. 10 nœuds (kt).
5. légèrement bas
6. Chaque activation déclenchera une minuterie pour allumer les lumières pendant une période d'environ 15 minutes (min). Le cycle de minutage peut être relancé à tout moment en répétant la séquence de frappe précisée.
7. Lorsqu'une urgence est déclarée par un pilote, le service de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) de l'aéroport doit se mettre en position d'urgence près de la piste d'atterrissage et doit rester en attente et être prêt à intervenir au besoin. Le service SLIA doit rester en état d'alerte jusqu'à ce que le commandant de bord de l'aéronef déclare la situation d'urgence terminée. Après l'atterrissage de l'aéronef, le service SLIA doit

intervenir au besoin et, sauf indication contraire du commandant de bord, doit accompagner l'aéronef jusqu'à l'aire de trafic et rester sur place jusqu'à ce que tous les moteurs soient coupés.

8. à peine perceptible
9. Non. Utilisez les récepteurs du GNSS selon les VFR uniquement pour compléter la lecture des cartes dans des conditions visuelles, et non pour remplacer les cartes actuelles.
10. Ne pas se laisse tenter par un vol dans des conditions météo marginales en navigation VFR. Même si l'utilisateur d'un récepteur GNSS est pratiquement assuré de ne pas se perdre, il n'empêche qu'il court de plus grands risques d'impact sans perte de contrôle (CFIT) si la visibilité est faible. Les vols VFR dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) sont dangereux et illégaux.
11. *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne* (CI no 100-001)
12. MEDEVAC est le terme utilisé pour demander aux ATS une priorité de vol afin d'effectuer un vol d'évacuation médicale en réponse à un appel d'urgence médicale pour le transport de patients, de donneurs d'organes, d'organes ou d'autre matériel vital.
13. a) en mode A, le code 1200, en vol à 12 500 pi au-dessus du niveau de la mer (ASL) ou en dessous; ou
b) en mode A, le code 1400, en vol au-dessus de 12 500 pi ASL.
14. erreurs de positionnement
15. WND ESTD.
16. Plafonds
17. Au verso de la couverture du CFS et du *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS)
18. Article 602.72 du RAC
19. 0
20. La direction du vent est toujours donnée en degrés (vrais)
21. pression en baisse rapide
22. Message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome/aéroport d'Ottawa, diffusé le 21^e jour du mois à 1220 UTC/vents 100° vrais à 7 kt/visibilité, 8 SM/faible neige/ciel couvert à 2 900 pi/température +2 °C et point de rosée -5 °C/calage altimétrique à 29,23/remarques : stratocumulus, 8/8/pression au niveau moyen de la mer, 990.2 hPa.
23. Prévision d'aérodrome; aéroport d'Ottawa, émise le 21^e jour du mois à 1138 UTC/période de validité allant du 21^e jour du mois à 1200 UTC au 22^e jour du mois à 1200 UTC/vent en surface 090° vrais à 12 kt; rafales à 22 kt/visibilité supérieure à 6 SM; averses de faible

neige/état du ciel – couvert à 3 000 pi/temporairement entre le 21^e jour du mois à 1200 UTC et le 21^e jour du mois à 1400 UTC/visibilité d'un mille et demi dans des averses de faible neige/ciel couvert à 2 000 pi avec 30 % de probabilité entre le 21^e jour du mois à 1200 UTC et le 21^e jour du mois à 1400 UTC; visibilité 6 SM; faible neige et grésil.

24. pénétrant; quittent; besoin; 126,7
25. calcul à l'aide des poids réels, des poids normalisés et des poids pondérés
26. Dans le cas des aéronefs ayant moins de cinq sièges passagers. Le poids total de la personne, de ses vêtements personnels et de ses bagages de cabine constitue ainsi le poids du passager. (L'utilisation des poids réels constitue la méthode la plus précise pour déterminer la masse et le centrage de l'aéronef. Il n'est pas recommandé d'utiliser les poids normalisés ou pondérés pour les passagers.)
27. Les plans de vol pour les vols internationaux qui débutent ou qui entrent au Canada doivent être déposés dans le format de l'OACI. La notification « Advise customs » (ADCUS) **n'est plus acceptée** dans les plans de vol pour les vols transfrontaliers en provenance du Canada à destination des États-Unis ou des vols en provenance des États-Unis à destination du Canada. Les pilotes doivent déposer un plan de vol auprès d'une **destination douanière acceptable** aux États-Unis et doivent également communiquer avec la **Customs and Border Protection (CBP)** des États-Unis afin de prendre les dispositions douanières nécessaires avant leur vol. Une omission à cet égard peut exposer le pilote à une sanction.
28. n'ont pas à demander l'autorisation; ne devraient pas non plus demander l'autorisation
29. doivent; vent debout; conflit; vent arrière
30. 800 pi au-dessus du niveau du sol (AGL)
31. Les aéronefs doivent s'approcher du circuit du côté du vent debout. Toutefois, si le pilote a déterminé sans l'ombre d'un doute qu'il n'existe aucun conflit avec la circulation qui entre dans le circuit ou qui est établie à l'intérieur de ce dernier, l'aéronef peut entrer dans le circuit dans l'étape vent arrière.
32. 1 000 AGL, sauf indication contraire dans le CFS et si les conditions météorologiques le permettent.
33. Pas moins de 2 000 pi au-dessus de l'aérodrome.
34. 500 pi au-dessus de l'altitude du circuit.
35. 5; 3 000
36. 12
37. Le RAC exige l'aptitude au travail. Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un aéronef si elle fait usage ou est sous l'effet d'une drogue qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité de l'aéronef est compromise de quelque façon. La politique des 28 jours est fondée sur le RAC actuel qui exige que les pilotes, les mécaniciens de bord et les contrôleurs de la circulation aérienne soient aptes au travail et ne soient pas sous l'effet de médicaments ou drogues.
38. Plan de vol et itinéraire de vol
39. alerter le centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) le plus proche ou toute unité de service de la circulation aérienne (ATS), et donner tous les renseignements connus.

40. a) position, altitude et heure à laquelle les premiers signaux ont été entendus;
 b) intensité des signaux ELT;
 c) position, altitude et heure à laquelle le contact a été perdu;
 d) si le signal ELT s'est arrêté soudainement ou a perdu de l'intensité progressivement.
41. a) l'ELT soit enlevée au premier aérodrome où la réparation ou l'enlèvement peut être effectué;
 b) l'ELT soit envoyée rapidement à une installation de maintenance;
 c) un avis soit affiché dans le poste de pilotage pour indiquer que l'ELT a été enlevée et à quelle date (article 605.39 du RAC).
42. [Site Web de NAV CANADA](#)
43. Non en état de service à 1244 UTC le 21 avril 2020
 En état de service à 1200 UTC le 28 avril 2020
44. « EST » après la date et l'heure devrait être utilisé lorsque l'heure de fin est incertaine ou approximative. « EST » signifie « heure estimée ». Lorsque l'heure de fin est atteinte, le NOTAM reste intact s'il n'y a pas d'intervention humaine. Par conséquent, le NOTAM doit être révisé (NOTAMR) ou annulé (NOTAMC) avant que le temps ne soit écoulé.
45. 39 ans : 60 mois, le 1 août 2025
 40 ans : 24 mois, le 1 août 2022
46. a) la demande de prolongation du certificat est présentée **au cours de la période de validité de celui-ci**;
 b) le demandeur démontre qu'il n'y a pas eu d'occasions raisonnables de subir un examen médical au cours des 90 jours précédant la date d'expiration du certificat.
47. ATTERRISSAGE PAR VENT DE TRAVERS DU CFS – AVION LÉGER – A81
48. Dans la section PRO de chaque aérodrome/aéroport
49. CYQU : circuit à gauche; CYXX : circuit à gauche, sauf pour le circuit à droite sur les pistes (RWY) 07 et 01; CYCW : circuit à gauche sur la 25 et circuit à droite sur la RWY 07
50. listes de vérifications; configuration d'atterrissage; +10/-5 kt; cap; tangage; 200 pi
51. Si la stabilité n'est pas établie à 200 pi AGL, une remise des gaz sera effectuée.
52. Après avoir bien dégagé la piste
53. 1) Réduire la vitesse pour éviter une vitesse propre excessive et une perte d'altitude.
 2) Mettre les ailes à l'horizontale en appliquant des pressions coordonnées sur les ailerons et le gouvernail de direction pour centrer l'aiguille de virage et la bille.
 3) Appliquer une pression douce sur la gouverne de profondeur arrière pour revenir au vol en palier.
 4) Lorsque la vitesse cesse d'augmenter, vous êtes en palier ou presque; arrêtez la pression sur la gouverne de profondeur arrière.
54. L'aéronef sera soumis à une charge excessive, ce qui pourrait entraîner des dommages structurels ou un décrochage à grande vitesse.
55. N/A

56. Paragraphe 401.08(1) du RAC
57. direction; surveillance
58. Une qualification permettant le transport de passagers
59. (i) le vol est effectué en vue de dispenser de l'entraînement en double commande;
- ii) le pilote est titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger annoté d'une qualification permettant le transport de passagers et l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne;
- (iii) l'autre personne est titulaire d'une licence de pilote ou d'un permis de pilote, autre qu'un permis d'élève-pilote, lui permettant d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger.
60. 10; double
61. a) 60 mois; b) 60 mois
62. 1, 3 ou 4
63. gilet de sauvetage, dispositif de flottaison individuel ou vêtement de flottaison individuel
64. des repères visuels à la surface
65. tous les dossiers techniques
66. trou noir; absence d'éclairage; perte de contrôle
67. 3 dimensions; conflits; incapacité
68. a) être âgé d'au moins dix-huit ans;
- b) être titulaire d'une licence de pilote de ballon délivrée par le ministre;
- c) être titulaire d'un certificat de validation de licence, de catégorie 1 ou 3;
- d) avoir accumulé au moins 50 heures de vol à bord de ballons libres ou être titulaire d'une licence de pilote de ballon canadienne avec qualification d'instructeur de ballon.
69. L'atterrissage est nécessaire pour ne pas compromettre la sécurité des personnes à bord.
70. L'Association canadienne de vol à voile (ACVV)
71. Site Web sur la sécurité et la formation de l'ACVV
72. instructeur de planeur; lancement; trois
73. Tirez sur le déclencheur et arrêtez-vous sur la piste restante.
74. Le pilote du planeur doit actionner immédiatement la commande de largage du câble.
75. Situation, Options, Act, Repeat (« see the situation, options, act, repeat »).
76. La vitesse indiquée dans le manuel de vol. Si elle n'est pas spécifiée, la vitesse doit être de $1,3V_s$ + le vecteur vent.
77. réduire, montée normale
78. Abaisser légèrement le nez de l'autogire en vue d'échanger l'altitude avec la vitesse