



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

SEPTIÈME ÉDITION

Decembre 2022

**Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :**

Le Bureau de commandes  
Produits et services multimédias  
Transports Canada (AARA-MPS)  
2655, rue Lancaster  
Ottawa (Ontario) K1B 4L5

Téléphone : 1 888 830-4911 (Amérique du Nord) 613 991-4071 (autres pays)  
Télécopieur : 613 991-1653  
Courriel : MPS@tc.gc.ca

**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2000.**

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

ISBN 978-1-100-97066-0

N° de catalogue T52-4/54-2022F-PDF

TP 11919F  
(12/2022)

TC-1004293

This publication is also available in English under the following title Study and Reference Guide: Student Pilot Permit or Private Pilot Licence for Foreign And Military Applicants, Aviation Regulations

## TABLE DES MATIÈRES

---

ABRÉVIATIONS.....	2
1.0 ÉVITEMENT D'ABORDAGE.....	3
2.0 SIGNAUX VISUELS .....	5
3.0 COMMUNICATIONS .....	7
4.0 AÉRODROMES .....	13
5.0 ÉQUIPEMENTS .....	15
6.0 RESPONSABILITÉS DU PILOTE .....	18
7.0 TURBULENCE DE SILLAGE .....	23
8.0 AÉROMÉDICAL .....	26
9.0 PLANS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL .....	29
10.0 AUTORISATIONS ET INSTRUCTIONS .....	32
11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF .....	34
12.0 RÉGLEMENTS - ESPACE AÉRIEN DU CANADA .....	37
13.0 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ .....	42
14.0 FAITS AÉRONAUTIQUES .....	45
RÉFÉRENCES DES QUESTIONS D'EXAMEN .....	46
1.0 ÉVITEMENT D'ABORDAGE.....	46
2.0 SIGNAUX VISUELS .....	47
3.0 COMMUNICATIONS .....	47
4.0 AÉRODROMES.....	48
5.0 ÉQUIPEMENTS.....	49
6.0 RESPONSABILITÉS DU PILOTE.....	49
7.0 TURBULENCE DE SILLAGE.....	50
8.0 AÉROMÉDICAL .....	51
9.0 PLANS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL .....	51
10.0 AUTORISATIONS ET INSTRUCTIONS .....	52
11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF .....	52
12.0 RÉGLEMENTS - ESPACE AÉRIEN DU CANADA .....	53
13.0 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ .....	54
14.0 FAITS AÉRONAUTIQUES.....	54

Page laissée intentionnellement en blanc

Vous pouvez reproduire ce guide au besoin et il est disponible au  
<https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/generale-examens-guides-menu-2014.htm>

Les candidats pour le permis d'élève-pilote, sauf pour les planeurs et les avions ultra-légers, doivent réussir un examen écrit de Transports Canada sur le règlement de l'aviation canadien et les procédures de contrôle de la circulation aérienne. De plus, les postulants étrangers et les militaires qui désirent une licence de pilote canadienne civile doivent aussi réussir 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 quelque 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 fournis 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 un bureau Régional 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 subi 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	kt	– Noeud(s)
ADIZ	– Zone d’identification de défense aérienne	lb	– Livre(s)
AGL	– Au-dessus du sol		
AIM de TC	– Manuel d’information aéronautique	MHz	– Megahertz
AIP	– AIP Canada (OACI)	MF	– Fréquence obligatoire
ASL	– Au-dessus du niveau de la mer		
ATC	– Contrôle de la circulation aérienne	NM	– Mille(s) marin
ATF	– Fréquence de trafic d’aérodrome	NORDO	– sans radio
ATIS	– Service automatique d’information terminale		
ATS	– Services de la circulation aérienne	PIC	– Pilote commandant de bord
BST	– Bureau de la sécurité des transports du Canada	RAC	– <i>Règlement de l’aviation canadien</i>
		UNICOM	– Communications universelles
CFS	– Supplément de vol – Canada	UTC	– Temps universel coordonné (Zulu)
ELT	– Radiobalise de secours	VFR	– Règles de vol à vue
ETA	– Heure d’arrivée prévue	VMC	– Conditions météorologiques de vol à vue
FIC	– Centre d’information de vol		
FSS	– Station d’information de vol		
IFR	– Règles de vol aux instruments		

## 1.0 ÉVITEMENT D'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 à 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 vers 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 suivants 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 suivants 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 ont une trajectoire convergente
- (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 céder le passage.
- 1.08 Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chaque pilote devrait
- (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 dirigées vers un aéronef signifie respectivement

<u>en vol</u>	<u>au sol</u>
(1) vous êtes autorisé à atterrir;	vous êtes autorisé à circuler.
(2) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisé à décoller.
(3) revenez pour atterrir;	vous êtes autorisé à circuler.
(4) vous êtes autorisé à atterrir;	vous êtes autorisé 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 restez 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 dirigées vers 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) cédez le passage à un autre aéronef et continuez à survoler;	arrêtez.
(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.

2.04 Un feu vert continu dirigé vers un aéronef signifie respectivement

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

- 2.05 Une série d'éclats blancs dirigées vers un aéronef sur l'aire de manœuvre d'un aéroport signifie
- (1) arrêtez
  - (2) retournez à votre point de départ sur l'aéroport.
  - (3) vous êtes autorisé à circuler.
  - (4) dégagez l'aire d'atterrissage en usage.
- 2.06 Des feux de piste clignotants 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 fluorescente et noire apposées sur des pylônes ou sur le toit des bâtiments indiquent
- (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 ou 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 doit transmettre le nom du fabricant ou le type d'aéronef, suivi de l'immatriculation
- (1) Lima – Uniforme.
  - (2) Foxtrot – Lima – Uniforme.
  - (3) Golf – Foxtrot – Lima – Uniforme.
  - (4) Charlie – Golf – Foxtrot – Lima – Uniforme.
- 3.02 Au premier contact avec une unité de l'ATC canadienne, 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 privé 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 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 Lors du contact initial de communications radio avec l'ATS, le pilote doit transmettre
- (1) le nom du fabricant ou le type d'aéronef et les quatre dernières lettres de l'immatriculation 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 L'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 l'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 Les pilotes qui effectuent un vol VFR en route dans l'espace aérien non-contrôle devraient être continuellement à l'écoute de ..... et de 121.5 MHZ, lorsque cela est possible et qu'ils ne sont pas en communication avec sur une fréquence MF ou ATF.
- (1) 126.7 MHZ
  - (2) 123.2 MHZ
  - (3) 122.8 MHZ
  - (4) 122.2 MHZ
- 3.08 Les aéronefs en route devraient, dans la mesure du possible, maintenir l'écoute pour les aéronefs en détresse sur
- (1) l'ELT en mode récepteur.
  - (2) la fréquence 121.5 MHz du récepteur du bord.
  - (3) la fréquence 121.5 MHz pendant les 5 premières minutes de chaque heure.
  - (4) la fréquence phonique de l'aide à la navigation utilisée.
- 3.09 Les procédures MF, telles que la fréquence, la distance et l'altitude à suivre sont données dans le
- (1) Supplément de vol-Canada (CFS) ou le Supplément hydroaérodromes-Canada (CWAS).
  - (2) Manuel des espaces aériens désignés (DAH).
  - (3) Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC) - TP14371.
  - (4) Manuel de pilotage – TP1102.
- 3.10 Les pilotes qui signalent leurs intentions sur la MF où la situation au sol n'est pas en service devraient diffuser le message en s'adressant
- (1) à l'UNICOM de l'aérodrome.
  - (2) à l'unité de ATC la plus rapprochée.
  - (3) au trafic de l'aérodrome.
  - (4) au premier aéronef entendu sur la fréquence.

- 3.11 Les pilotes, qui effectuent un vol en VMC et qui ont l'intention d'atterrir à un aérodrome sans UNICOM, devraient diffuser leurs intentions sur l'ATF de
- (1) 121.5 MHz.
  - (2) 123.2 MHz.
  - (3) 123.45 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 d'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 CIRCULEZ 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 à
- (1) 60° à gauche, à une altitude inconnue.
  - (2) 60° à droite, à une altitude inconnue.
  - (3) 90° à droite, à la même altitude.
  - (4) 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 sérieux 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 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 (énoncé trois fois), TOUTES LES STATIONS, TRAFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ, TERMINÉ.
  - (2) MAYDAY (une fois), TOUTES LES STATIONS (énoncés trois fois), ICI [l'indicatif d'appel de la station émettant le message, l'heure de dépôt du message, l'indicatif d'appel de la station en détresse (énoncé une fois)],  
SILENCE FINI, TERMINÉ.
  - (3) MAYDAY ANNULÉ (énoncé trois fois).
  - (4) TOUTES LES STATIONS (énoncé trois fois), 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'un centre d'information de vol (FIC) 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 NOTAMs sont
- (1) disponibles à tous les centres d'information de vol (FICs).
  - (2) envoyé à tous les pilotes par courriel électronique.
  - (3) émis pour la fermeture d'installation aéroports/aerodromes seulement.
  - (4) valides pour 24 heures.
- 3.27 Un nouveau NOTAM ou un NOTAM de remplacement sans le terme « EST » est valide
- (1) pour 48 heures seulement.
  - (2) seulement pour la journée où il a été émis.
  - (3) jusqu'à l'heure de fin indiquée sur le NOTAM.
  - (4) jusqu'à ce qu'un NOTAM d'annulation soit émis.
- 3.28 Le terme « EST » inclus dans l'heure de fin d'un nouveau ou d'un NOTAM révisé 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 que un NOTAM d'annulation (NOTAMC) ou révision (NOTAMR) 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
- (1) un aérodrome doté de pistes en asphalte.
  - (2) un aérodrome doté d'une tour de contrôle.
  - (3) un aérodrome non certifié.
  - (4) un aérodrome 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 Les pistes et voies de circulation ou des parties de celles-ci dont l'accès est fermé aux aéronefs sont marquées par des
- (1) drapeaux rouges.
  - (2) panneaux carrés horizontaux rouges avec des diagonales jaunes.
  - (3) croix blanches sur les pistes et des croix jaunes sur les voies de circulation.
  - (4) 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 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) à l'écart de l'aire de manœuvre.
  - (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.
- 4.07 L'aire de manœuvre 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.
- 4.08 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.

## 5.0 ÉQUIPEMENTS

---

5.01 À l'exception des avions ultra-légers et des ballons, lors d'un vol, quels documents doivent se trouver à bord d'un aéronef privé immatriculé au Canada et équipé d'une radio? Les documents A, B et

- A. Autorité de vol (Certificat de navigabilité ou Permis de vol).
- B. Certificat d'immatriculation.
- C. Dossiers techniques
- D. Licences des membres d'équipage.
- E. Manuel de vol de l'aéronef ou un document équivalent.
- F. Certificat de type.
- G. Carnet de route, lorsqu'il est prévu que l'aéronef atterrisse et fasse un arrêt moteur à un endroit autre que le point de départ.
- 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 qu'une réserve d'oxygène et que des masques à oxygène ne soient disponibles, comme le spécifie le RAC, il est interdit de piloter 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 non pressurisé pendant plus de ..... à une altitude comprise entre 10 000 et 13 000 pieds ASL à moins que chaque membre de l'équipage de conduite dispose d'une réserve d'oxygène et d'un masque à oxygène immédiatement accessible.
- (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 aéroport 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'aéroport ne soit éclairé comme l'exige le Ministre.
  - (4) le pilote n'ait effectué 3 atterrissages de nuit au cours des 90 derniers jours.

- 5.09 Le RAC définit un enfant en bas âge comme étant un passager
- (1) pesant moins de 30 lb (13.6 kg).
  - (2) ayant moins de 3 ans.
  - (3) pesant moins de 50 lb (22.7 kg) 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'une personne responsable ayant sa ceinture de sécurité bouclée.
  - (3) tenu solidement dans les bras d'une personne responsable et la ceinture de sécurité doit être bouclée à la fois autour du responsable et de l'enfant.
  - (4) tenu par n'importe laquelle des méthodes susmentionnées.
- 5.11 Quels systèmes d'instrument de vol et d'équipement sont requis sur un aéronef entraîné par moteur pour un vol VFR de jour? Un système d'indication magnétique de direction ou compas et un
- A. anémomètre.
  - B. indicateur d'assiette.
  - C. altimètre
  - D. variomètre
  - E. indicateur de virage et d'inclinaison latéral.
  - F. horloge
  - G. indicateur de cap.
- (1) A, C, F.
  - (2) A, B, G.
  - (3) A, C, D, E, F.
  - (4) B, D, E, G.

## **6.0 RESPONSABILITÉS 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 l'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 offre l'option d'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 de l'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 à la hauteur du circuit.
  - (2) du 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 a été publié pour un aéroport qui est à 400 pieds ASL, indiquant que la hauteur du circuit est 1 500 pieds ASL. Lorsque le plafond est couvert à 1 000 pieds et que la visibilité est de 3 milles, la hauteur du circuit 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'élévation de l'aéroport.
  - (4) 1 000 pieds au-dessus de l'élévation de l'aéroport.
- 6.09 Lorsque le plafond est signalé à 1 000 pieds couvert 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 pas 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 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 de l'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 de l'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 l'ATC.
  - (3) maintenir son cap et son altitude, car il s'agit d'une autorisation de l'ATC.
  - (4) maintenir son cap et son altitude, étant donné que l'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) A l'ATC, étant donné que le pilote a reçu une autorisation de vol VFR spécial.
  - (4) au pilote et également au contrôleur.
- 6.16 Un pilote en vol SVFR 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 l'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 RAC.
  - (3) changer de cap pour éviter l'autre aéronef et en aviser l'ATC.
  - (4) conserver ce cap car le contrôleur se chargera de l'espacement.
- 6.18 Sauf instructions contraires de l'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 l'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 et autorisé par l'instructeur de vol superviseur.
  - (3) de jour seulement et autorisé par l'instructeur de vol superviseur.
  - (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 de l'ATC.
  - (2) seulement lorsque dans une zone de contrôle et que les signaux ou les marques font partie d'une instruction de l'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 de l'ATC.
- 6.23 Les dimensions de l'espace aérien terminal ainsi que les fréquences VHF des divers secteurs pour certains aéroports canadiens à forte densité de trafic sont publiées
- (1) dans le Manuel des espaces aériens désignés et l'AIM de TC.
  - (2) sur la carte 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 à l'ATC.
  - (2) au pilote seulement lorsqu'informé par l'ATC de la possibilité d'une turbulence de sillage.
  - (3) à la fois au pilote et à l'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 5 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 d'extrémités d'ailes sont entraînés par le vent.
  - (2) Les tourbillons d'extrémités d'ailes 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 d'extrémités d'ailes 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 d'extrémités 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 Retirée intentionnellement
- 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 la rotation.
  - (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 d'extrémités d'ailes 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 d'extrémités d'ailes.
  - (3) qui restent 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 taille et le poids de l'hélicoptère ont une influence directe sur l'intensité des tourbillons.
  - (3) L'intensité des tourbillons produits par un hélicoptère est moindre que celle des tourbillons produit par un avion du même poids.
  - (4) Le vent n'influence pas le mouvement des tourbillons produits par un hélicoptère en vol stationnaire.
- 7.15 Quel effet aura un léger vent de travers sur les tourbillons d'extrémités d'ailes causés par un 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 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) Retenir 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 correspond à avec l'information contenue dans les « Renseignements médicaux » de l'AIM de TC?
- (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 .....heures.
- (1) 12
  - (2) 24
  - (3) 36
  - (4) 48
- 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 Un pilote qui a subi une anesthésie locale pour une chirurgie dentaire majeure ne devrait pas agir en tant que membre d'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 connaissiez les réactions possibles à ces médicaments.
- (2) à s'abstenir de prendre des médicaments si vous prévoyez 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 du 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 qui suivent 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 En ce qui concerne un itinéraire de vol, la « personne de confiance » désigne une personne qui
- (1) s'est engagée à signaler le retard d'un aéronef.
  - (2) à 18 ans ou plus.
  - (3) est titulaire d'une licence aéronautique.
  - (4) s'est engagé à signaler l'arrivée d'un 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 de l'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 le contrôleur 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 ?

- (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' de l'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 l'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' de l'ATC.

### 10.02 Une autorisation ATC

- (1) est la même chose qu'une instruction ATC.
- (2) est un conseil donné par l'ATC, et le PIC concerné 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 concerné à s'y conformer.

### 10.03 Après avoir accusé réception d'une autorisation, un pilote qui croit ne pas pouvoir s'y conformer entièrement ou en partie devrait alors

- (1) ne pas tenir compte de l'autorisation.
- (2) se conformer qu'aux parties qui sont acceptables.
- (3) faire de son mieux pour s'y conformer compte tenu des circonstances et ne rien dire à l'ATC.
- (4) faire de son mieux pour s'y conformer compte tenu des circonstances et aviser l'ATC dès que 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 l'ATC dès que possible.
- (2) se conformer autant que possible à l'autorisation compte tenu des circonstances et ne rien dire à l'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) l'ATC est dégagé de la responsabilité de l'espacement du trafic.
- (2) la responsabilité de l'espacement entre les aéronefs incombe à l'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 de l'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 l'ATC de ses intentions.

## 11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF

---

11.01 Dans une situation d'urgence nécessitant l'utilisation de l'ELT, l'ELT devrait être déclenchée

- (1) immédiatement et laissée dans la position « on ».
- (2) à l'ETA prévue au plan de vol.
- (3) pendant les cinq premières minutes de chaque heure UTC.
- (4) le jour seulement afin de conserver la pile.

11.02 Une ELT 121.5 MHz 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 Vous pouvez vous assurer que l'ELT ne transmet pas, après le vol, en

- (1) vérifiant si l'ELT est en position « off ».
- (2) écoutant sur 121.5 MHz pour un signal.
- (3) vous assurant que l'interrupteur général est en position « off ».
- (4) vérifiant le voyant avertisseur de l'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 dans le champ de vision 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 une 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 de cisaillement de 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 L'ATC vous avise que des exploitations sur des pistes qui se croisent 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 spécifiée.
- 11.14 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 l'ATC immédiatement de l'impossibilité de respecter l'autorisation.



## **12.0 RÉGLEMENTS - ESPACE AÉRIEN DU CANADA**

---

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 aéroport.
- (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) ½ 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 où le largage est autorisé.
- (4) à moins de l'attacher 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 de 3 milles ou plus.
- (4) à l'intérieur de l'espace aérien de classe C lorsque la visibilité est de 1 mille ou plus.

12.07 Le RAC stipule qu'après avoir consommé une boisson alcoolisée, nul ne doit agir en tant que membre d'équipage d'un aéronef dans les..... suivant la consommation.

- (1) 12 heures
- (2) 24 heures
- (3) 36 heures
- (4) 48 heures

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

- (1) le lever du soleil et le coucher du soleil.
- (2) une heure avant le lever du soleil et une heure après le coucher du soleil.
- (3) le début du crépuscule civil du matin et la fin de crépuscule civil du soir.
- (4) la fin de crépuscule civil du matin et le début du crépuscule du soir.

12.09 La « nuit » au Canada est la période de temps compris entre

- (1) le coucher du soleil et le lever du soleil.
- (2) le début de crépuscule civil du soir et la fin du crépuscule civil de matin.
- (3) une heure après le coucher du soleil et une heure avant le lever du soleil.
- (4) la fin de crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin.

12.10 Les vols en formation sont autorisés 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 et 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 NOTAMs
  - (3) Les aéronefs peuvent s'engager dans l'espace aérien consultatif actif pourvu qu'ils soient équipés d'un moyen de communication bilatéral.
  - (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 Au-dessus des régions à faible densité de population ou, au-dessus d'une étendue d'eau, un pilote doit maintenir une distance minimum de . . . . pieds de toute personne, de tout navire, de tout véhicule ou de 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 500 pieds.
  - (3) la surface ne soit un aéroport ou un aérodrome militaire.
  - (4) le vol 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 ce permis à l'examen de toute personne autorisée par le ministre, à un agent de la paix ou à
- (1) un spécialiste d'une FSS.
  - (2) l'administrateur d'un aéroport de Transports Canada.
  - (3) un agent de l'immigration.
  - (4) toute personne nommée 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 à l'intérieur des voies aériennes désignées.
- (2) s'étendant verticalement à partir de 1 000 pieds AGL à l'intérieur des voies aériennes désignées.
- (3) s'étendant verticalement à partir de la surface terrestre 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 l'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 de l'ATC est assuré.
- 13.02 La distance qu'un pilote doit maintenir par rapport aux nuages, en vol VFR, à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, est de
- (1) 500 pieds verticalement et de 1 mille horizontalement.
  - (2) 500 pieds verticalement et de 2 000 pieds horizontalement.
  - (3) 1 000 pieds verticalement et de 1 mille horizontalement.
  - (4) 1 000 pieds verticalement et de 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 Un pilote qui vole en VFR dans une zone de contrôle doit maintenir une distance des nuages d'au moins
- (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 doivent
- (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 L'ATC peut autoriser un aéronef, muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionnement, à traverser une zone de contrôle en vol SVFR de jour pourvu que la visibilité en vol et la visibilité au sol, lorsqu'elle est signalée, ne soient pas moins que
- (1) ½ mille.
  - (2) 1 mille.
  - (3) 2 milles.
  - (4) 3 milles.
- 13.07 L'ATC peut autoriser un hélicoptère, muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionner, à traverser une zone de contrôle en vol VFR spécial 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) ½ mille.
  - (3) 1 mille.
  - (4) ½ mille et utilisé à pas moins de 500 pieds AGL.
- 13.08 Un aéronef utilisé en vol VFR spécial serait à l'intérieur d'une
- (1) zone de contrôle
  - (2) zone de circulation d'aérodrome.
  - (3) région de contrôle terminal.
  - (4) 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 lorsque la visibilité en vol est 5 milles ou plus.
  - (2) pour tous les aéronefs, excepté 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 de l'ATC.

13.11 Un pilote arrivant en vol VFR doit établir les communications initiales par radio avec une tour de contrôle dans 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'une 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) l'AIM de TC.
- (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 47 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 lequel des énoncés ci-dessus survient.

14.05 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.

## RÉFÉRENCES DES QUESTIONS D'EXAMEN

---

### LÉGENDE:

<b>AIP</b>	<i>AIP Canada (OACI)</i> de Nav Canada - <a href="http://www.navcanada.ca/FR/products-and-services/Pages/AIP-part-1-current.aspx">http://www.navcanada.ca/FR/products-and-services/Pages/AIP-part-1-current.aspx</a>
<b>AIM de TC</b>	Manuel d'information aéronautique (TP 14371F) <a href="https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/manuel-information-aeronautique-transports-canada-aim-tc-tp-14371">https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/manuel-information-aeronautique-transports-canada-aim-tc-tp-14371</a>
<b>RAC</b>	<i>Règlement de l'aviation canadien</i> <a href="https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433">https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433</a>
<b>RTORC</b>	<i>Guide d'étude du certificat restreint de radiotéléphoniste</i> (Service aéronautique) CIR-21 – <a href="http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01397.html">http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01397.html</a>
<b>CFS</b>	<i>Supplément de vol – Canada</i>

### 1.0 ÉVITEMENT D'ABORDAGE

- 1.01 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.02 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.03 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.04 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.05 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.06 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.07 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.08 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.09 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 1.10 AIM de TC-RAC – Évitement d'abordage – Priorité de passage  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités

## **2.0        SIGNAUX VISUELS**

- 2.01        AIM de TC-RAC – Signaux optiques  
            AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.02        AIM de TC-RAC – Signaux optiques  
            AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.03        AIM de TC-RAC – Signaux optiques  
            AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.04        AIM de TC-RAC – Signaux optiques  
            AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.05        AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.06        AIM de TC-RAC – Signaux optiques
- 2.07        AIP Partie 2 – Élevage de volailles et d’animaux à fourrure
- 2.08        AIP Partie 2 – Protection de la faune

## **3.0        COMMUNICATIONS**

- 3.01        AIM de TC-COM – Indicatifs d’appel / Aéronefs civils
- 3.02        AIM de TC-COM – Usage de l’alphabet phonétique  
            AIM de TC-COM – Indicatifs d’appel / Aéronefs civils
- 3.03        AIM de TC-COM – Indicatifs d’appel / Aéronefs civils
- 3.04        AIM de TC-COM – Indicatifs d’appel / Aéronefs civils
- 3.05        AIM de TC-RAC – ATIS
- 3.06        AIM de TC-RAC – ATIS
- 3.07        AIM de TC-RAC – Écoute et diffusion sur la fréquence 126,7 MHz
- 3.08        AIM de TC-SAR – Instructions sur l’utilisation des ELT (en temps normal)
- 3.09        AIM de TC-RAC – Fréquence obligatoire
- 3.10        AIM de TC-RAC – Fréquence obligatoire  
            AIM de TC-RAC – Utilisation de la MF et de l’ATF  
            RAC 602.98 – Exigences générales pour les comptes rendus MF
- 3.11        AIM de TC-RAC – Fréquence de trafic d’aérodrome
- 3.12        AIM de TC-RAC – Procédures de communications VFR aux aérodromes non  
            contrôlés ayant une zone MF ou une zone ATF  
            RAC 602.97 – Utilisation des aéronefs VFR et des aéronefs IFR aux aérodromes non  
            contrôlés
- 3.13        AIM de TC-RAC – Renseignements sur la circulation au sol
- 3.14        AIM de TC-RAC – Renseignements sur la circulation au sol
- 3.15        AIM de TC-RAC – Autorisation de décoller

- 3.16 AIM de TC-RAC – Renseignements sur le trafic observé au radar
- 3.17 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC  
RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle
- 3.18 AIM de TC-COM – Communications en cas d'urgence  
AIM de TC-SAR – Déclaration d'un état d'urgence  
RTORC – Communications de détresse
- 3.19 RTORC – Communications d'urgence  
AIM de TC-COM – Communications en cas d'urgence  
AIM de TC-SAR – Déclaration d'un état d'urgence
- 3.20 RTORC – Annulation du message de détresse
- 3.21 AIM de TC-RAC – Autorisation de quitter la fréquence de la tour
- 3.22 AIM de TC-RAC – Autorisation initiale
- 3.23 AIM de TC-COM – Pratique standard de radiotéléphonie
- 3.24 AIM de TC-COM – Stations au sol
- 3.25 AIM de TC-RAC – Les FSS fournissent
- 3.26 AIM de TC-MAP – Diffusion canadienne des NOTAM
- 3.27 AIM de TC-MAP – Nouveau NOTAM
- 3.28 AIM de TC-MAP – Nouveau NOTAM
- 3.29 AIM de TC-COM – Vérifications radio
- 4.0 AÉRODROMES**
- 4.01 AIM de TC-AGA – Généralités  
RAC 101.01 – Aéroport  
RAC 302.03 – Délivrance du certificat d'aéroport  
Manuel de pilotage, chapitre 5, Exploitation d'aéroport
- 4.02 AIM de TC-AGA – Indicateur de direction du vent  
Manuel de pilotage, chapitre 5, Exploitation d'aéroport
- 4.03 CAR 301.08 – Interdictions
- 4.04 AIM de TC-AGA – Marques de zones fermées
- 4.05 Manuel de pilotage, chapitre 5, Exploitation d'aéroport
- 4.06 AIM de TC-RAC – Point d'attente de circulation
- 4.07 RAC 101.01 – Aire de manœuvre  
AIM de TC-AGA – Glossaire de terminologie aéronautique
- 4.08 RAC 602.96 – Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage,  
Généralités  
AIM de TC-RAC – Altitudes minimales, survol d'aérodromes

## **5.0 ÉQUIPMENTS**

- 5.01 AIM de TC-LRA – Généralités, certificat restreint d’opérateur radio  
AIM de TC-LRA – Autorité de vol  
RAC 605.03 – Autorité de vol  
RAC 606.02 – Assurance-responsabilité  
RAC 605.95 – Carnet de route transporté à bord  
RAC 401.03 – Permis, ou licence  
RAC 202.26 – Certificat d’immatriculation
- 5.02 RAC 602.61 – Équipement de survie
- 5.03 RAC 605.16 – Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de nuit
- 5.04 RAC 605.31 – Équipement et réserve d’oxygène
- 5.05 RAC 605.31 – Équipement et réserve d’oxygène
- 5.06 RAC 602.62 – Gilets de sauvetage, dispositifs et vêtements de flottaison individuels  
RAC 602.63 – Radeaux de sauvetage et équipement de survie
- 5.07 CFS – Urgence  
AIM de TC-COM – Communications en cas d’urgence  
RAC 602.143 – Capacité de la radiofréquence de secours
- 5.08 RAC 301.07 – Balisage lumineux
- 5.09 RAC 101.01 – *Enfant en bas âge*
- 5.10 RAC 605.25 – Ceintures de sécurité et ensembles de retenue — Utilisation générale  
RAC 605.26 – Utilisation des ceintures de sécurité et des ensembles de retenue des passagers
- 5.11 RAC 602.59 – Normes relatives à l’équipement  
RAC 605.14 – Aéronefs entraînés par moteur — Vol VFR de jour

## **6.0 RESPONSABILITÉS DU PILOTE**

- 6.01 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC  
Manuel de pilotage, chapitre 16, Décollage
- 6.02 AIM de TC-RAC – Autorisation de décoller  
RAC 602.96
- 6.03 AIM de TC-RAC – Autorisation de décoller  
RAC 602.96 – Utilisation d’un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage, Généralités
- 6.04 AIM de TC-RAC – Autorisation initiale
- 6.05 AIM de TC-RAC – Procédures d’arrivée – Aéronefs sans radio NORDO
- 6.06 AIM de TC-RAC – Autorisation initiale
- 6.07 AIM de TC-RAC – Autorisation d’atterrissage
- 6.08 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR

- 6.09 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR
- 6.10 AIM de TC-RAC – Circuit d’aérodrome aux aérodromes contrôlés
- 6.11 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC  
AIM de TC-RAC – Réglage de la vitesse – Aéronefs guidés par radar  
RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle
- 6.12 AIM de TC-RAC – Choix de la piste préférentielle  
RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle
- 6.13 AIM de TC-RAC – Assistance radar aux aéronefs VFR
- 6.14 AIM de TC-RAC – Assistance radar aux aéronefs VFR
- 6.15 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC
- 6.16 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle
- 6.17 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC  
RAC 602.19 – Priorité de passage - Généralités
- 6.18 AIM de TC-COM – Vols VFR
- 6.19 AIM de TC-COM – Phraséologie
- 6.20 RAC 401.19 – Permis d’élève-pilote, avantages
- 6.21 AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l’ATC  
RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle
- 6.22 RAC 602.71 – Renseignements avant vol
- 6.23 AIM de TC-MAP – Information aéronautique sur les règles de vol VFR

## **7.0 TURBULENCE DE SILLAGE**

- 7.01 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage / Considérations
- 7.02 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.03 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage  
AIM de TC-AIR – Caractéristiques des tourbillons
- 7.04 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage  
AIM de TC-AIR – Caractéristiques des tourbillons
- 7.05 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.06 AIM de TC-AIR – Considérations
- 7.07 Retirée intentionnellement
- 7.08 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.09 AIM de TC-AIR – Caractéristiques des tourbillons
- 7.10 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.11 AIM de TC-AIR – Caractéristiques des tourbillons

- 7.12 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.13 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.14 AIM de TC-AIR – Turbulence de sillage
- 7.15 AIM de TC-AIR – Caractéristiques des tourbillons

## **8.0 AÉROMÉDICAL**

- 8.01 RAC 404.06 – Interdiction concernant l’exercice des avantages
- 8.02 AIM de TC-AIR – Hyperventilation
- 8.03 AIM de TC-AIR – Malaise et douleurs à l’oreille moyenne et aux sinus
- 8.04 AIM de TC-AIR – Malaise et douleurs à l’oreille moyenne et aux sinus
- 8.05 AIM de TC-AIR – Plongée sous-marine
- 8.06 AIM de TC-AIR – Fatigue
- 8.07 AIM de TC-AIR – Don de sang
- 8.08 AIM de TC-AIR – Les anesthésiques
- 8.09 AIM de TC-AIR – Les anesthésiques
- 8.10 AIM de TC-AIR – Alcool
- 8.11 AIM de TC-AIR – Médicaments
- 8.12 RAC 424.04 – Délivrance et période de validité du certificat médical  
AIM DE TC-LRA – Périodes de validité médicale
- 8.13 RAC 424.04 – Délivrance et période de validité du certificat médical  
AIM DE TC-LRA – Périodes de validité médicale

## **9.0 PLANS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL**

- 9.01 RAC 602.88 – Exigences relatives au carburant  
AIM de TC-RAC – Exigences de carburant
- 9.02 RAC 602.88 – Exigences relatives au carburant  
AIM de TC-RAC – Exigences de carburant
- 9.03 RAC 602.73 – Exigences relatives au dépôt du plan de vol ou de l’itinéraire de vol  
AIM de TC-RAC – Plans de vol et itinéraires de vol, Dépôt obligatoire
- 9.04 RAC 602.77 – Exigences relatives au dépôt d’un compte rendu d’arrivée  
AIM de TC-RAC – Fermeture d’un plan de vol
- 9.05 RAC 602.76 – Modifications du plan de vol  
AIM de TC-RAC – Modifications à l’information contenue dans un plan de vol
- 9.06 RAC 602.77 – Exigences relatives au dépôt d’un compte rendu d’arrivée  
AIM de TC-RAC – Fermeture d’un plan de vol
- 9.07 RAC 602.70 – Définitions  
AIM de TC-RAC – Dépôt d’un plan ou d’un itinéraire de vol

9.08 RAC 602.77 – Exigences relatives au dépôt d'un compte rendu d'arrivée  
AIM de TC-RAC – Fermeture d'un plan de vol

9.09 AIM de TC-RAC – Escapes

9.10 AIM de TC-RAC – Escapes

9.11 AIM de TC-RAC – Escapes

## **10.0 AUTORISATIONS ET INSTRUCTIONS**

10.01 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

10.02 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

10.03 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

10.04 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

10.05 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

10.06 RAC 602.31 – Conformité aux instructions et autorisations du contrôle  
AIM de TC-RAC – Autorisations, instructions et information de l'ATC

## **11.0 EXPLOITATION D'AÉRONEF**

11.01 AIM de TC-SAR – Instructions sur l'utilisation des ELT (en cas d'urgence)

11.02 AIM de TC-SAR – Méthode d'essai  
RAC 605.40 – Déclenchement de l'ELT

11.03 AIM de TC-SAR – Instructions sur l'utilisation des ELT (en temps normal)

11.04 AIM de TC-SAR – Émissions ELT accidentelles, RAC 605.40

11.05 RAC 602.10 – Démarrage des moteurs d'un aéronef et moteurs en marche d'un  
aéronef au sol

11.06 AIM de TC-AIR – Considérations

11.07 AIM de TC-AIR – Considérations

11.08 AIM de TC-AIR – Danger associé au souffle des réacteurs et des hélices

11.09 AIM de TC-AIR – Danger associé au souffle des réacteurs et des hélices

11.10 AIM de TC-AIR – Danger associé au souffle des réacteurs et des hélices

11.11 AIM de TC-AIR – Danger associé au souffle des réacteurs et des hélices

11.12 AIM de TC-AIR – Danger associé au souffle des réacteurs et des hélices

11.13 AIM de TC-RAC – Exploitation des pistes qui se croisent

11.14 AIM de TC-RAC – Exploitation des pistes qui se croisent



## **12.0 RÉGLEMENTS - ESPACE AÉRIEN DU CANADA**

- 12.01 RAC 602.145 – ADIZ  
AIM de TC-RAC – Plans de vol VFR de la défense et itinéraires de vol de la défense
- 12.02 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
RAC 602.115 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR
- 12.03 RAC 602.115 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques VFR
- 12.04 RAC 602.115 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques VFR
- 12.05 RAC 602.23 – Chute d’objets
- 12.06 RAC 602.27 – Acrobaties aériennes - Interdictions relatives aux endroits et aux conditions de vol
- 12.07 RAC 602.03 – Alcool ou drogues - Membres d’équipage
- 12.08 RAC 101.01 – Jour
- 12.09 RAC 101.01 – Nuit
- 12.10 RAC 602.24 – Vol en formation
- 12.11 RAC 601.04 – Vols IFR et VFR dans l’espace aérien de classe F  
AIM de TC-RAC – Espace aérien de classe F
- 12.12 RAC 601.04 – Vols IFR et VFR dans l’espace aérien de classe F  
AIM de TC-RAC – Espace aérien de classe F
- 12.13 RAC 602.14 – Altitudes et distances minimales
- 12.14 RAC 602.14 – Altitudes et distances minimales
- 12.15 RAC 602.13 – Décollage, approche et atterrissage à l’intérieur de zones bâties
- 12.16 RAC 602.34 – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière  
AIM de TC-RAC – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière
- 12.17 RAC 602.34 – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière  
AIM de TC-RAC – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière
- 12.18 RAC 602.34 – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière  
AIM de TC-RAC – Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière
- 12.19 RAC 103.02 – Inspection de l’aéronef, demande de documents et interdictions
- 12.20 AIM de TC-RAC – Espace aérien supérieur et inférieur
- 12.21 RAC Part 101.01 – Zones de contrôle  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle

## **13.0 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ**

- 13.01 RAC 101.01 – Espace aérien contrôlé  
AIM de TC-RAC – Espace aérien contrôlé
- 13.02 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques VFR
- 13.03 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques VFR
- 13.04 RAC 602.114 – Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques VFR
- 13.05 RAC 601.08 – Vol VFR dans l'espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Opérations VFR à l'intérieur d'un espace aérien de classe C
- 13.06 RAC 602.117 – Vol VFR spécial  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques pour le VFR spécial
- 13.07 RAC 602.117 – Vol VFR spécial  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques pour le VFR spécial
- 13.08 RAC 602.117 – Vol VFR spécial  
AIM de TC-RAC – Zones de contrôle, Minimums météorologiques pour le VFR spécial
- 13.09 RAC 601.08 – Vol VFR dans l'espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Procédures d'arrivée aux aéroports contrôlés, Contact initial
- 13.10 RAC 601.07 – Vol VFR dans l'espace aérien de classe B  
AIM de TC-RAC – Espace aérien de classe B
- 13.11 RAC 601.08 – Vol VFR dans l'espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Procédures d'arrivée aux aéroports contrôlés, Contact initial
- 13.12 RAC 601.08 – Vol VFR dans l'espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Espace aérien de classe C  
AIM de TC-RAC – Procédures d'arrivée aux aéroports contrôlés, Contact initial

## **14.0 FAITS AÉRONAUTIQUES**

- 14.01 AIM de TC-GEN – Enquêtes sur la sécurité aérienne
- 14.02 AIM de TC-GEN – Rapports sur les faits aéronautiques
- 14.03 AIM de TC-GEN – Renseignements exigés
- 14.04 AIM de TC-GEN – Accidents
- 14.05 AIM de TC-GEN – Accidents