



Programme d'autoformation 2025-2026 destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

Se reporter à l'alinéa 421.05(2)d) du Règlement de l'aviation canadien (RAC), visant à mettre à jour les connaissances des pilotes sur des sujets tels que les facteurs humains, la météorologie, la planification des vols et la navigation, ainsi que la réglementation aérienne.

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

Tous les pilotes doivent répondre aux questions 1 à 48. En outre :

- *Les pilotes d'avion doivent répondre aux questions 49 à 58 ;*
- *Les pilotes d'hélicoptère doivent répondre aux questions 59 à 63 ;*
- *Les pilotes de planeur doivent répondre aux questions 64 à 67 ;*
- *Les pilotes de ballon doivent répondre aux questions 68 à 73 ;*
- *Les pilotes d'ultraléger, d'autogire, d'ultraléger à commande par transfert de poids ou de parachute motorisé doivent répondre aux questions 74 à 89, selon le cas.*

Les références sont indiquées après chaque question. Certaines références ne sont disponibles qu'en anglais. Les modifications à ces publications peuvent entraîner des changements aux réponses ou aux 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 \(RAC\)](#)
- [Supplément de vol Canada \(CFS\)](#)
- [Cartes VNC/VTA/LO](#)
- [Guides opérationnels de NAV CANADA](#)
 - [Guide des services météorologiques à l'aviation](#)
 - [Guides de phraséologie](#)
 - [Phraséologie IFR](#)
 - [Phraséologie VFR](#)
 - [Phraséologie RNAV](#)
 - [Cartes des aéroports canadiens](#)



- NAV CANADA Planification de vol
 - AIP Canada (OACI), suppléments de l'AIP et circulaires d'information aéronautique (AIC)
 - Services de planification de vol en collaboration (CFPS)
- Manuel d'abréviations de mots (MANAB) - 4^e édition, déc. 2021
- Manuel de météorologie de l'ARC (TP 9352) (anciennement connu sous le nom de *Manuel de météorologie du Commandement aérien*)
- Enquêtes et rapports du Bureau de la sécurité des transports
- Manuel de pilotage (FTM)
- Guide de test en vol – Licence de pilote privé – Avion (TP13723)
- Guide de l'instructeur de vol – Avion (TP 975)
- Facteurs humains en aviation
- Soar and Learn to Fly Gliders
- L'Association canadienne de vol à voile (ACVV)
- Rotorcraft Flying Handbook—For Gyroplane Use Only (FAA-H-8083-21)
- Guide d'étude du certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique) (CRO-A) – CIR-21, d'Industrie Canada



GEN – Généralités

1. Que signifie l’instruction « Autorisé pour l’option » du contrôle de la circulation aérienne donnée à un aéronef à l’arrivée ?

Référence : AIM de TC - RAC 4.4.3

Réponse : _____

2. Bien que les drones puissent voler beaucoup plus haut, quelle est leur altitude maximale normalement autorisée dans un espace aérien non contrôlé ?

Référence : RAC 901.25; AIM de TC - ATP 3.2.13

Réponse : _____

3. Quels sont 3 des 12 facteurs humains qui expliquent les accidents courants dans l’aviation ?

Référence : Défense nationale Propos de vol – Numéro 1, 2023 https://flightcomment.ca/wp-content/uploads/2023/03/43-002_FlightCommentIssue1-2023_FR-Web.pdf

Réponse : _____

4. Veuillez regarder la vidéo *Helicopter wake turbulence: a dangerous phenomenon* à l’adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=56_HRDUpSlc&t=7s

Des études démontrent que les turbulences de sillage d’un hélicoptère sont d’une intensité supérieure à celles d’un avion de poids équivalent. Les effets de la turbulence de sillage d’un hélicoptère peuvent se faire sentir sur _____ et de _____ étendues. Lorsque vous voyez un hélicoptère voler à une altitude similaire, _____ afin d’éviter la turbulence de sillage qui peut durer _____ minutes.

Référence : vidéo sur https://www.youtube.com/watch?v=56_HRDUpSlc&t=7s

Réponse : _____



AGA-Aérodromes

5. Que signifie le symbole † à côté des heures d'exploitation dans le CFS, pour un aérodrome ?

REF	N45 31 18 W75 33 49 Adj E 14°W UTC-5(4) Elev 211' A1905 A5000 A5002 LO6 LO7 HI5 T2 CAP
COMM	
RADIO	Gatineau 122.3 PTC avbl (V) 1130-0215Z† (urgence seulement 819-643-2961)
RCO	Québec rdo 123.375 (FISE)
GND ADV	122.6 1130-0215Z† (urgence seulement 819-643-2961)
MF/ATF	Gatineau rdo tfc 122.3 5NM forme irrégulière 2500 ASL (RAC 602.98) 1130-0215Z† O/T ATF 122.3
TML	Ottawa 127.7 128.175
CSLT PRIVÉ	Ottawa Tml 127.7

Référence : CFS GÉNÉRALE - Légende - Aérodromes et installations Légende – Annotations et codes

Réponse : _____



ST-FRÉDÉRIC QC

CSZ4

RÉF	N46 19 53 W70 57 39 2N 17°W UTC-5(4) Élév 991' A5002 LO6 LO7 LO8 RCAP	
EXP	Grondair 418-426-2313 Enr	
PF	A-1 B-3 C-6	
PRÉP/VOL		
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)	
ACC	Montréal 800-633-1353	
SERVICES		
CARB	100LL	
HUILE	Toutes	
S	1,2	
PISTE	Piste 05(054°)/23(234°) 3572x72 asphalte Piste seuil 05 décalé 467' Piste seuil 23 décalé 542' Piste 23 monte 2.0%.	
RCR	Exp Entretien Ité l'hiver	
BALISAGE	05-(TE LO), 23-(TE LO) ARCAL-121.7 appuyez distinctement sur le bouton du mic 3 fois en 5 sec	
COMM		
ATF	UNICOM hrs Itées O/T tfc 122.8 5NM 4000 ASL	
ARR	Montréal Centre 135.025 270.9	
DEP	Montréal Centre 135.025 270.9	
ATTENTION	Ferme d'animaux à fourrure aprx 14 NM SW de l'A/D 1er fév-15 juin (voir l'AIM de TC RAC 1.14.1)	

6. À St-Frédéric (CSZ4), QC, les pistes 05 et 23 ont des seuils décalés. Quels seraient les dangers qui expliquent les seuils décalés ?

Référence : CFS ; AIM de TC - AGA 3.5 ; Manuel de pilotage 4^e édition p. 28

Réponse : _____

7. Sur quelle fréquence devriez-vous faire des appels radio pour St-Frédéric, QC, et allumer les feux de piste ARCAL ?

Référence : AIM de TC - RAC 4.5.1; TP 11541

Réponse : _____, _____.

8. Dans l'entrée du CFS sur St-Frédéric (Québec), la section « attention » signale la présence d'une ferme d'animaux à fourrure à environ 14 NM au sud-ouest de l'aérodrome. Qu'est-ce que cela signifie pour vous si vous intégrez le circuit à 2000 pi ASL depuis le sud-ouest en mai ?

Référence : AIM de TC - RAC 1.10.1

Réponse : _____



COM – Communications

9. Quelle est la procédure recommandée pour l'utilisation du téléphone en cas de panne des communications radio ?

Référence : AIM de TC - COM 1.7

Réponse : _____

MET – Météorologie

10. Quelles sont les heures d'ouverture de votre centre d'information de vol (FIC) et à quel numéro de téléphone pouvez-vous le joindre ?

Référence : AIM de TC – MET 1.3.1

Réponse : _____

11. Dans une GFA, quelles conditions météorologiques sont définies par le terme « règles de vol à vue marginales » ?

Référence : AIM de TC - MET 4.9

Réponse : _____

12. Vous regardez une GFA et remarquez qu'elle décrit du brouillard dans une région précise comme étant PTCHY. Qu'est-ce que cela signifie? Comment cela décrit-il précisément le brouillard?

Référence : AIM de TC - MET 4.11

Réponse : _____

13. Indiquez quatre (4) différences qui existent entre des observations effectuées par un observateur humain et des observations diffusées par l'AWOS.

Référence : AIM de TC - MET 8.4.4, tableau 8.3

Réponse : _____



14. Vous regardez une GFA et vous tombez sur un terme que vous ne connaissez pas. Quelles ressources pouvez-vous utiliser pour trouver le sens exact ?

Référence : MANAB, AIM de TC - MET 15.0 Abréviations; Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA; CFS

Réponse : _____

15. Dans le METAR ci-dessous, que signifie 250V310 ?

METAR CYOW 271800Z 29013G20KT 250V310 15SM BKN060 22/11 A2990 RMK SC6 SLP128 DENSITY ALT 1400FT=

Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA

Réponse : _____

16. Dans le TAF ci-dessous, à quelle heure est-il prévu que les averses de pluie légères cesseront ?

TAF CYOW	TAF CYOW 271740Z 2718/2818 28015G25KT P6SM BKN050 FM280000 27010KT P6SM -SHRA OVC050 FM280500 31008KT P6SM -SHRA OVC020 FM280900 31008KT P6SM BKN025 BKN100 FM281100 28010KT P6SM FEW030 FM281700 25010KT P6SM SCT050 RMK NXT FCST BY 272100Z=
-------------	---

Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA

Réponse : _____



17. À l'aide du TAF ci-dessous, indiquez quelles sont les conditions météorologiques prévues au cours d'un vol local d'une durée de 2 heures si le départ est à 1700Z.
- a) La couche de nuages la plus basse prévue sera à 2 000 AGL
 - b) Le vent passera de 100° à 270°
 - c) À l'arrivée, le plafond sera de 5 000 AGL
 - d) a et b

TAF CYVR 061140Z

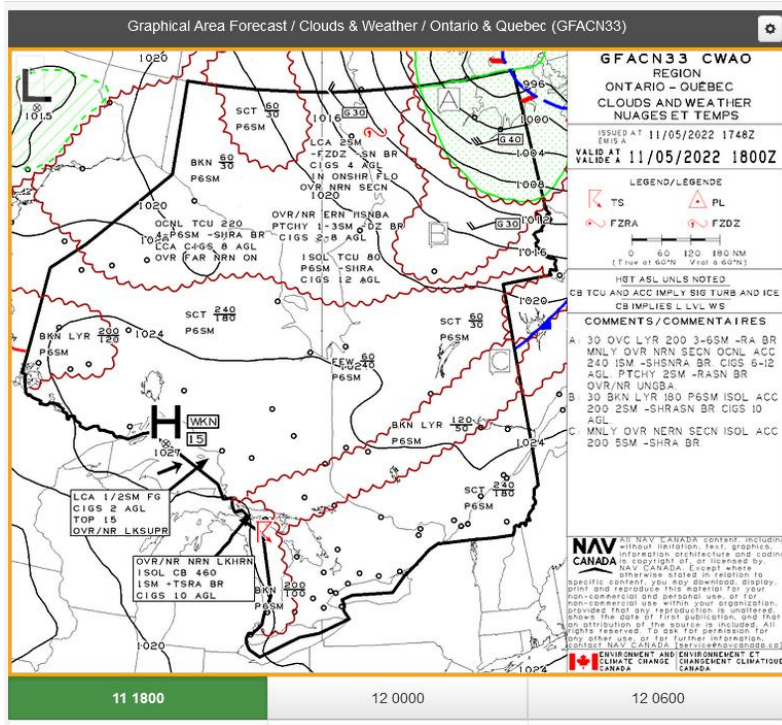
0612/0718 22010KT P6SM FEW020 SCT050 SCT200 TEMPO 0612/0618 SCT020
BKN050 BKN200 BECMG 0613/0615 10008KT FM061800 27008KT P6SM SCT040
BKN140 FM070900 30008KT P6SM SCT025 BKN050 BKN080 RMK NXT FCST BY
061500Z=

Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA

Réponse : _____



À l'aide de la GFA ci-dessous, répondez aux deux questions qui suivent.



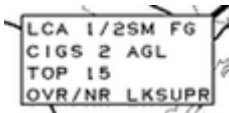
18. Sur la GFA ci-dessus, que signifie le 15 entouré d'un cadre ?



Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation de NAV CANADA

Réponse : _____

19. Sur la GFA ci-dessus, que signifie cette boîte?



Référence : MANAB

Réponse : _____



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

21. Indiquez quatre éléments ou plus qui doivent être communiqués à la personne responsable lors de l’utilisation d’un itinéraire de vol.

Référence : AIM de TC - RAC 3.5.2 et 3.14.2 ; RAC 602.75 ; CFS, C2 Planification.

Réponse :

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

Plus :

22. En plus d’un appareil radio pouvant communiquer bilatéralement, quel autre appareil est nécessaire pour pénétrer en conditions VFR dans l’espace aérien de classe C?

Référence : AIM de TC - RAC 2.8.3 et COM 8.0

Réponse : _____

L’espace aérien contrôlé et l’espace aérien non contrôlé offrent des services différents de renseignements sur le trafic et de résolution des conflits. Sur la base de cet énoncé, répondez aux questions 22 à 25.

23. Dans l’espace aérien de classe C, l’ATC assure l’espacement entre _____ aéronefs _____. La résolution de conflit entre les aéronefs VFR peut être offerte _____.

Référence : AIM de TC - RAC 2.8.3

24. Dans l’espace aérien de classe D, l’ATC assure-t-il l’espacement? Si l’équipement et la charge de travail le permettent, l’ATC fournira-t-il un avis de résolution de conflit entre les aéronefs VFR et IFR ?

Référence : AIM de TC - RAC 2.8.4

Réponse : _____

25. Dans l’espace aérien de classe E, l’ATC assure l’espacement entre les aéronefs en _____ seulement.

Référence : AIM de TC - RAC 2.8.5



26. De quoi les pilotes devraient-ils être conscients à propos des contrôleurs de la circulation aérienne offrant des services dans un espace aérien de classe E?

Référence : AIM de TC - RAC 2.8.3, 2.8.4, 2.8.5.

Réponse : _____

27. À l'approche d'un aérodrome non contrôlé disposant d'une fréquence de trafic d'aérodrome (ATF), quand faut-il effectuer des comptes rendus ?

Référence : AIM de TC - RAC 4.5.7; TP 11541; RAC 602.101 (VFR); RAC 602.104 (IFR).

Réponse :

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

28. Compte tenu de l'extrait suivant du CFS de l'aérodrome de Kingston, pouvez-vous décoller sans radio ?

COMM	
RADIO	122.5 PTC avbl (V) 1115-0400Z† (emerg only 613-389-7558)
RCO	London rdo 123.55 (FISE) 126.7 (bcst)
ATIS	135.55 1115-0400Z†
MF	rdo 122.5 1115-0400Z† 5NM 3300 ASL (CAR 602.98)
ATF	tfc 122.5 0400-1115Z† 5NM 3300 ASL

Référence : AIM de TC - RAC 4.5.8.1 ; RAC 602.98

Réponse : _____

29. Dans un aérodrome non contrôlé, les vols IFR ont-ils la priorité sur les vols VFR ?

Référence : AIM de TC - RAC 1.8 et 4.5.2 ; RAC 602.19

Réponse : _____

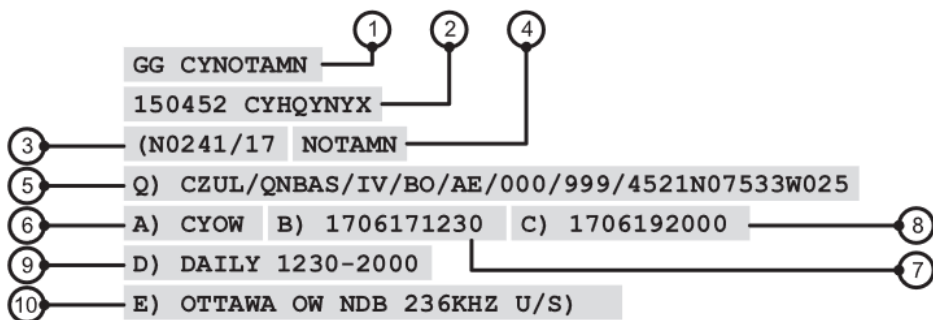


SAR – Recherche et sauvetage

30. Le fait de surélever une ELT portative de 2,44 m (8 pi) par rapport au sol peut en augmenter la portée de _____ pour cent.

Référence : AIM de TC - SAR 3.6

MAP – Cartes et publications aéronautiques



31. Expliquez les numéros (1) à (10) de la présentation d’un NOTAM montrée ci-dessus.

Référence : AIM de TC - MAP 3.2

Réponse :

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____
- 4) _____
- 5) _____
- 6) _____
- 7) _____
- 8) _____
- 9) _____
- 10) _____



32. Étant donné la TAF suivante :

**TAF CYMJ 121740Z 1218/1306 14008KT P6SM BKN050 OVC080 TEMPO 1218/1303 P6SM
-SHRA BKN030 OVC050
FM130300 14008KT P6SM BKN040 TEMPO 1303/1306 P6SM -SHRA BKN020 OVC040
RMK NXT FCST BY 130000Z**

Quel est le plafond le plus bas prévu ?

Référence : AIM de TC - MET 7.1

Réponse : _____

33. Étant donné le METAR suivante :

METAR CYYZ 121600Z VRB02KT 15SM SCT190 BKN250 11/00 A2986 RMK AS3CI3 SLP118

SCT signifie « épars ». À quelle altitude se trouvent ces nuages, quelle quantité de ciel en octas couvrent-ils et sont-ils considérés comme un plafond ?

Référence : AIM de TC - MET 8.1

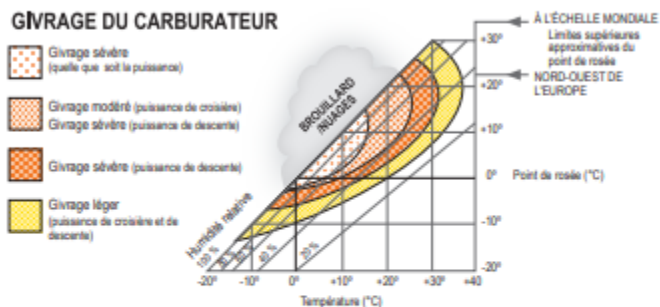
Réponse : _____



34. Compte tenu de ce renseignement :

METAR CYBC 131200Z AUTO 33004KT 9SM CLR 20/10 A2991 RMK SLP130

Figure 2.2 – Givrage du carburateur



NOTE :

Ce diagramme ne s'applique pas au MOGAS parce que celui-ci est plus volatil que les autres carburants; il est donc plus sujet au givrage de carburateur. Dans des cas extrêmes, du givre peut se former à une température extérieure pouvant atteindre jusqu'à 20 °C de plus qu'avec l'AVGAS.

Vous avez consulté la GFA avant votre vol et il n'y avait aucune mention de givrage pour votre aérodrome ou dans les environs, mais vous voyez le METAR ci-dessus. Le givrage au carburateur est-il plus susceptible de se produire en vol ?

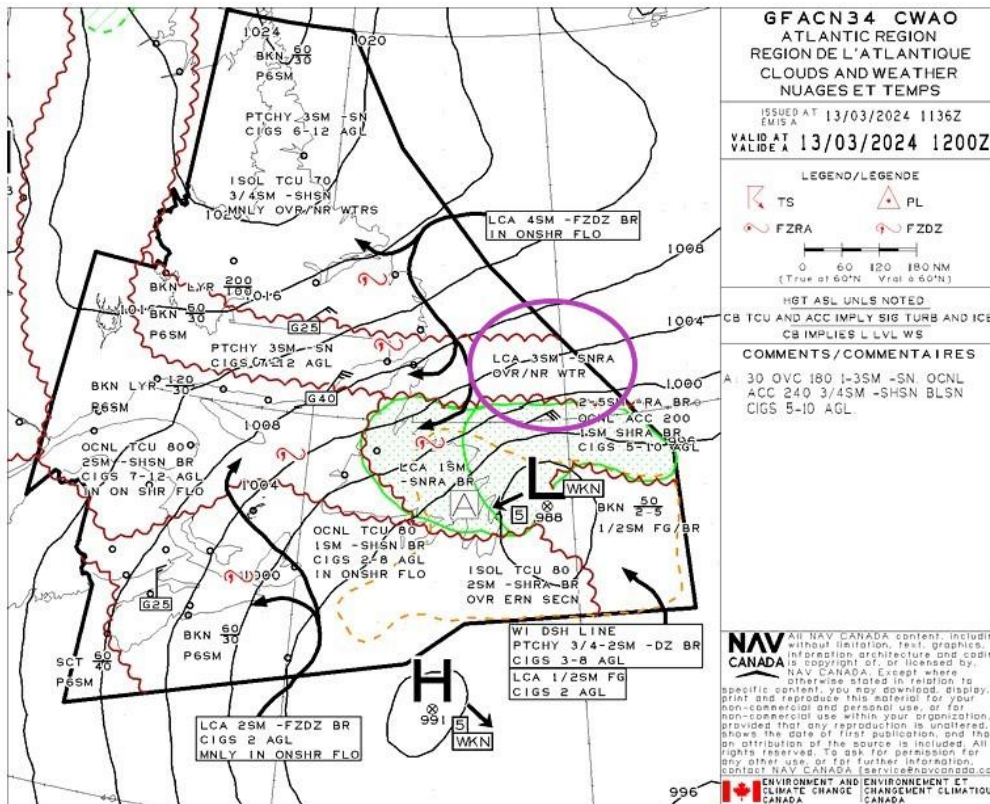
Référence : Exercice 3 du Manuel de pilotage, figure 2-4 graphique de givrage du carburateur.

AIM de TC - AIR 2.3, y compris la figure 2.2 - Givrage du carburateur. Rapport A22P0061 du BST.

Réponse : _____



Étant donné la GFA suivante :



35. Veuillez écrire en texte clair ce qui est communiqué dans le cercle violet.

Référence : MANAB.

Réponse : _____

36. Dans le METAR suivant :

METAR CYND 131200Z 08009KT 15SM BKN067 BKN088 00/M04 A2988 RMK AC6AC1 VIRGA SLP123

Que signifie le signalement « VIRGA » à l'aérodrome ?

Référence : Entre Ciel et Terre (30^e édition), page 148 sur le cisaillement du vent à basse altitude.

Réponse : _____



LRA – Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité

37. Un pilote de 55 ans, titulaire d'une licence de pilote professionnel, s'est rendu chez son médecin examinateur de l'aviation le 2 février 2024. Jusqu'à quand peut-il exercer les privilèges de sa licence de pilote privé ?

Référence : AIM de TC - LRA 1.9 Aptitude physique et mentale pour les permis et les licences,
1.9.1 Périodes de validité médicale, et tableau 1.8.

Réponse :

38. À qui incombe la tâche de signaler les défauts constatés sur un aéronef et comment cela doit-il être consigné ?

Référence : AIM de TC - LRA 5.6.1 ; RAC 605.94 ; Annexe I de la sous-partie 605 du RAC.

Réponse :

39. En plus de toute défektivité de pièces ou d'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes, les pilotes doivent également inscrire dans le carnet de route de l'aéronef les détails sur toute _____ qu'a subie l'aéronef.

Référence : Annexe I de la sous-partie 605 du RAC ; AIM de TC - LRA 5.6.1

Réponse : _____

AIR – Discipline aéronautique

40. Quel est le meilleur conseil à donner aux pilotes et/ou aux passagers qui souffrent d'un rhume de cerveau, d'une inflammation de la gorge ou d'allergie ?

Référence : AIM de TC - AIR 3.6

Réponse : _____

41. Le MOGAS est (plus/moins) sujet au givrage du carburateur.

Référence : AIM de TC - AIR 2.3

Réponse : _____



42. Qu'est-ce que cela signifie lorsque l'ATC vous dit de décoller ou de circuler « à votre discrétion » ?

Référence : Guide de phraséologie VFR de NAV CANADA

Réponse : _____

43. La _____, la _____ et la _____ de l'approche et de l'atterrissage seront directement liées au fait que l'aéronef _____ avant ou peu après l'établissement de l'aéronef sur le parcours d'approche finale.

Référence : SAN, numéro 1/2020, Approches stables selon les règles de vol à vue (VFR)

Réponse : _____

44. La lumière plate est une illusion d'optique, également connue sous le nom de « voile blanc partiel ou sectoriel ». Ces conditions peuvent se produire partout dans le monde, principalement dans les régions enneigées, mais aussi dans...

Référence : AIM de TC AIR 2.12.8, <https://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/aviation/2020/a20q0015/a20q0015.html>

Réponse :

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

Organiseur électronique de poste de pilotage/cartes/VTA/VNC/CFA

45. Quelle est la fréquence des zones d'utilisation de fréquence commune (CFA) pour Toronto ?

Référence : CFS - Planification - Zones avec fréquences air-air discrètes.

Réponse : _____



Supplément de vol – Canada (CFS)

COMM	
ATIS	125.0 1-877-517-2847 15-07Z‡
GND	123.8 15-07Z‡
TWR	Pitt 126.3 (V) 15-07Z‡ (emerg only 604-465-9723)
MF	tfc 126.3 07-15Z‡ 3NM 2500 ASL (CAR 602.98)

46. Lors d'un vol tôt le matin, à 1300Z, de quelle façon un pilote devrait-il s'approcher du circuit pour l'intégrer afin d'effectuer un atterrissage avec arrêt complet ?

Référence : CFS ; AIM de TC - RAC 4.5.2

Réponse : _____

Les deux prochaines questions ne s'appliquent pas à tous les aéronefs.

47. Devriez-vous effectuer des exercices de décrochage avec un passager à bord ?

Référence : Rapport du BST A22W0057, POH/AFM de votre aéronef,
RAC 406.02, 602.01.1, 602.28

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien A22W0057 - Bureau de la sécurité des transports du Canada (bst.gc.ca)

Réponse : _____

48. Les effets néfastes du givre, de la glace ou de la neige sur les performances et les caractéristiques de vol des aéronefs, sont généralement ressentis en termes de diminution de la poussée, de diminution de la portance, d'augmentation de la traînée, _____, de changement de l'assiette, de modification des caractéristiques de décrochage et de pilotabilité.

Référence : AIM de TC - AIR 2.12.2 Contamination de l'aéronef au sol – Givre, glace ou neige

Réponse : _____

Questions propres aux avions

49. Nommez au moins trois facteurs qui ont une incidence sur la vitesse de décrochage d'un avion

Référence : utiliser les références relatives à l'avion, le Manuel de pilotage, le TP975

Réponse : _____, _____, _____



Pour les questions 51 à 53, utiliser les informations et les figures suivantes (CFS, tableaux des performances au décollage et à l'atterrissage, et tableau des limites de vent de travers).

Masse totale au décollage : 2888 lb

Masse totale à l'atterrissage : 2645 lb

Température : 20 °C

Altitude-pression : 2000 pi

Vent : 260 °M à 12 nœuds

Piste : sèche

ST-FRÉDÉRIC QC

CSZ4

RÉF	N46 19 53 W70 57 39 2N 17°W UTC-5(4) Élev 991' A5002 LO6 LO7 LO8 RCAP	
EXP	Grondair 418-426-2313 Enr	
PF	A-1 B-3 C-6	
PRÉP/VOL		
FIC	Québec 866-GOMÉTÉO ou 866-WXBRIEF (Sans frais à l'intérieur du Canada) ou 866-541-4105 (Sans frais à l'intérieur du Canada et les États-Unis)	
ACC	Montréal 800-633-1353	
SERVICES		
CARB	100LL	
HUILE	Toutes	
S	1,2	
PISTE	Piste 05(054°)/23(234°) 3572x72 asphalte Piste seuil 05 décalé 467' Piste seuil 23 décalé 542' Piste 23 monte 2.0%.	
RCR	Exp Entretien Ité l'hiver	
BALISAGE	05-(TE LO), 23-(TE LO) ARCAL-121.7 appuyez distinctement sur le bouton du mic 3 fois en 5 sec	
COMM		
ATF	UNICOM hrs Itées O/T tfc 122.8 5NM 4000 ASL	
ARR	Montréal Centre 135.025 270.9	
DEP	Montréal Centre 135.025 270.9	
ATTENTION	Ferme d'animaux à fourrure aprx 14 NM SW de l'A/D 1er fév-15 juin (voir l'AIM de TC RAC 1.14.1)	



DA 40 NG AFM  Performance

5.3.7 TAKE-OFF DISTANCE

Conditions:

- POWER lever MAX
- Flaps T/O
- Runway dry, paved, level
- Nose wheel lift-off @ V_R
- Airspeed for initial climb @ V_{50}

The following factors are to be applied to the computed take-off distance for the noted condition:

- Headwind: Decrease by 10% for each 12 kt (6.2 m/s) headwind.
- Tailwind: Increase by 10% for each 2 kt (1.0 m/s) tailwind.
- Grass runway, dry, 5 cm (2 in) long: Increase the ground roll by 10%.
- Grass runway, dry, 5 cm (2 in) to 10 cm (3.9 in) long: Increase the ground roll by 30%.
- Grass runway, dry, 25 cm (9.8 in) long: Increase the ground roll by 45%.
- Grass runway, longer than 25 cm (9.8 in): A take-off should not be attempt.
- Grass runway, wet: Increase the dry grass runway distance calculation by 20%.
- Soft ground: Increase the ground roll by 50% (in addition to the grass runway distance calculation, if applicable)
- Uphill slope: Increase the ground roll by 15% for each 1% (1 m per 100 m or 1 ft per 100 ft) slope.
- Without wheel fairings: Increase ground roll by 20 m. Increase take - off distance over a 50 ft obstacle by 30 m.

Take-Off Distance - Normal Procedure - 1310 kg / 2888 lb								
Weight: 1310 kg / 2888 lb				Flaps: T/O				
V_{50} : 67 KIAS				Power: MAX				
V_{50} : 72 KIAS				Runway: dry, paved, level				
Press. Alt. [ft] / [m]	Distance [m]	Outside Air Temperature - [°C] / [°F]						ISA
		0 / 32	10 / 50	20 / 68	30 / 86	40 / 104	50 / 122	
SL	Ground Roll	365	385	410	430	460	495	397
	15 m / 50 ft	550	580	610	640	680	720	590
1000	Ground Roll	390	410	435	465	500	535	418
	15 m / 50 ft	580	610	640	680	730	770	616
2000	Ground Roll	415	440	465	500	540	575	439
	15 m / 50 ft	610	640	680	730	780	830	646
3000	Ground Roll	440	470	500	540	580	625	463
	15 m / 50 ft	650	680	720	780	840	890	677
4000	Ground Roll	470	500	540	590	630	680	490
	15 m / 50 ft	690	720	780	840	900	960	708
6000	Ground Roll	505	535	585	640	685	745	519
	15 m / 50 ft	730	770	840	910	970	1040	745
8000	Ground Roll	540	585	640	700	750	810	549
	15 m / 50 ft	770	830	900	980	1040	1110	783
10000	Ground Roll	580	640	700	765	820	885	585
	15 m / 50 ft	820	900	980	1060	1130	1200	828
1219	Ground Roll	635	700	770	845	900	965	628
	15 m / 50 ft	890	970	1060	1160	1230	1300	881
1524	Ground Roll	695	770	850	915	990	1065	674
	15 m / 50 ft	970	1060	1160	1250	1330	1410	937
2743	Ground Roll	765	850	910	995	1060	1145	729
	15 m / 50 ft	1050	1160	1240	1340	1420	1500	1000

For the distance in [ft] divide by 0.3048 or multiply by 3.28.

5.3.12 LANDING DISTANCES

Conditions:

- Power lever IDLE
- Flaps LDG, T/O or UP
- Runway dry, paved, level
- Approach speed V_{REF}

The following factors are to be applied to the computed landing distance for the noted condition:

- Headwind: Decrease by 10% for each 20 kt (10.3 m/s) headwind.
- Tailwind: Increase by 10% for each 3 kt (1.5 m/s) tailwind.
- Paved runway, wet: Increase by 15%.
- Grass runway, dry, 5 cm (2 in) long: Increase the ground roll by 30%.
- Grass runway, dry, longer than 5 cm (2 in): Increase the ground roll at least by 45%.
- Grass runway, wet or soft runway: Increase the ground roll by 15%.
- Downhill slope: Increase the ground roll by 10% for each 1% (1 m per 100 m or 1 ft per 100 ft) slope.

WARNING

For a safe landing the available runway length must be at least equal to the landing distance over a 50 ft (15 m) obstacle.

Landing Distance - Flaps LDG - 1200 kg / 2645 lb								
Weight: 1200 kg / 2645 lb				Flaps: LDG				
V_{REF} : 76 KIAS				Power: IDLE				
				Runway: dry, paved, level				
Press. Alt. [ft] / [m]	Distance [m]	Outside Air Temperature - [°C] / [°F]						ISA
		0 / 32	10 / 50	20 / 68	30 / 86	40 / 104	50 / 122	
SL	Ground Roll	280	290	300	310	325	345	293
	15 m / 50 ft	600	620	640	660	690	730	626
1000	Ground Roll	290	300	310	320	340	360	301
	15 m / 50 ft	610	630	650	680	720	760	633
2000	Ground Roll	300	310	320	340	360	380	310
	15 m / 50 ft	620	640	660	700	740	780	639
3000	Ground Roll	310	320	335	355	375	400	319
	15 m / 50 ft	630	650	680	720	760	800	649
4000	Ground Roll	320	335	350	375	395	420	329
	15 m / 50 ft	650	670	700	740	790	830	657
5000	Ground Roll	335	345	370	395	415	440	338
	15 m / 50 ft	660	690	730	770	810	850	668
6000	Ground Roll	345	365	390	415	435	460	348
	15 m / 50 ft	680	710	750	800	840	880	679
7000	Ground Roll	370	400	425	450	475	500	373
	15 m / 50 ft	710	750	790	840	890	940	707
8000	Ground Roll	425	455	485	515	545	575	423
	15 m / 50 ft	780	820	870	920	980	1030	768
9000	Ground Roll	490	525	555	590	620	650	482
	15 m / 50 ft	860	910	960	1020	1070	1120	839
10000	Ground Roll	560	590	630	665	700	735	540
	15 m / 50 ft	930	990	1050	1100	1160	1210	905

For the distance in [ft] divide by 0.3048 or multiply by 3.28.



50. Quelle serait la distance de course au décollage calculée étant donné les chiffres liés à l'avion DA40 NG ci-dessus, avec un carénage du train installé ?

Réponse : _____ pieds.

51. Se référer aux calculs précédents. Quelles sont les conditions de cette performance ?

Réponse : _____, _____, _____,
_____, _____.

52. Quelle serait votre distance d'atterrissage calculée en utilisant les données liées à l'avion DA40 NG ci-dessus sur une piste mouillée ?

Réponse : _____

53. On peut s'attendre à la pire performance de décollage (et de montée) possible lorsque les quatre conditions suivantes sont réunies.

Température de l'air _____

Altitude de l'aéroport _____

Pression atmosphérique _____

Humidité relative _____

Référence : Manuel de pilotage - Performance au décollage

Réponse : _____, _____, _____, _____

54. En cas de remise des gaz ou d'atterrissage interrompu, reportez-vous au manuel d'utilisation de votre aéronef. S'il n'y a pas de procédure recommandée dans le manuel, décrivez votre procédure de remise des gaz.

Référence : Manuel de pilotage - Approche et atterrissage

Réponse : _____

55. Vous venez tout juste d'effectuer le virage pour passer de l'étape de base à l'étape finale du circuit et vous vous préparez à atterrir. Quels éléments doivent être réunis en vue d'exécuter une approche stabilisée en conditions VFR ?

Référence : Approche stabilisée – Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) No 2015-04

Réponse : _____



56. Vous vous trouvez dans la situation présentée à la question précédente et sous 500 pieds AGL.

Référence : Approche stabilisée – Alerte à la sécurité de l’Aviation civile (ASAC) No 2015-04

Réponse : _____

57. En passant à 400 pieds AGL en descente lors de l’approche finale pour l’atterrissage, le pilote remarque que la vitesse est de 5 nœuds trop lente et qu’elle diminue lentement alors que le taux de descente est constant à environ 600 pi/min, que le seuil de piste est stable dans le pare-brise et que l’avion est centré sur l’axe de la piste. Pour stabiliser l’avion avant de descendre sous 200 pi AGL, le pilote devrait :

- a. abaisser le nez pour corriger la vitesse puis régler le compensateur.
- b. augmenter la puissance pour corriger la descente puis régler le compensateur.
- c. augmenter la puissance tout en abaissant le nez pour corriger la vitesse et le taux de descente, puis régler le compensateur.
- d. augmenter la puissance tout en abaissant le nez pour corriger la vitesse tout en maintenant le taux de descente stable, puis régler le compensateur.

Référence : Guide de test en vol – Licence de pilote privé (TP 13723) et Manuel de pilotage

Réponse : _____

58. En tant que pilote titulaire d’un permis de pilote de loisir, êtes-vous autorisé à effectuer un vol voyage à plus de 25 NM de votre aérodrome de départ ?

Référence : RAC 401.22

Réponse : _____

Questions propres aux hélicoptères

59. Robinson Helicopters recommande, pour éviter un basculement dynamique au décollage, de toujours effectuer un décollage _____. Pour cela, il faut tirer juste assez sur le collectif pour être _____ sur les patins et sentir _____, puis faire monter doucement l’hélicoptère dans les airs.

Référence : Robinson SN-9

60. Robinson Helicopters recommande une étude périodique et une formation _____, avec un instructeur qualifié, pour maintenir les compétences. Voici quelques-unes des manœuvres de vol recommandées : procédures _____, _____ de précision (y compris par vent de travers et vent arrière) et décollage en toute sécurité.

61. Le givrage au carburateur peut se produire à une OAT aussi élevée que ____°C. En cas de doute, présumez que les conditions sont _____ pour la formation de givre dans le carburateur et _____ si nécessaire. Pour les moteurs d’hélicoptères équipés d’un carburateur, le réchauffe carburateur peut être _____ pendant le décollage.

Référence : Robinson SN-25



62. (Veuillez noter que l'énoncé suivant s'applique aux hélicoptères qui ne sont pas munis d'un type de système de stabilisation.) L'avis de sécurité SN-18 de la Robinson Helicopter Company Safety indique que, par rapport aux avions, les hélicoptères ont une stabilité _____ et des taux de roulis et de tangage _____. La perte des repères visuels extérieurs, ne serait-ce que pendant un _____, peut causer la désorientation spatiale du pilote, de mauvaises sollicitations des commandes et un écrasement non contrôlé.

Référence : Robinson SN-18

63. Les rapports d'enquête A18Q0016, A19O0026 et A11Q0168 du BST décrivent une condition nocturne, où il y a peu ou pas de repères visuels et pouvant entraîner diverses illusions et causer une désorientation spatiale. Comment appelons-nous cet été nocturne ?

Référence : <https://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/aviation/index.html>

Réponse : _____

Questions propres aux planeurs

64. Un planeur et un aéronef entraîné par moteur se préparent tous deux à atterrir au même aéroport. Le planeur se trouve à une altitude inférieure à celle de l'aéronef entraîné par moteur. Les deux aéronefs sont à la dernière étape de leur approche pour l'atterrissage. Selon la réglementation, que doit faire le commandant de bord de chaque aéronef ?

Référence : RAC 602.19

Réponse : _____

65. Les trajectoires d'un aéronef entraîné par moteur et d'un planeur convergent à peu près à la même altitude près d'un aéroport. Le planeur est à la droite de l'aéronef entraîné par moteur. Quel aéronef a la priorité et quelles mesures les pilotes devraient-ils prendre pour empêcher l'abordage ?

Référence : RAC 602.19

Réponse : _____

66. Un pilote prévoit de remorquer un planeur ou une bannière à l'aide d'un avion. L'avion est équipé d'un crochet de remorquage mais il n'est pas doté d'un mécanisme de libération de remorquage. Le pilote peut-il commencer l'opération de remorquage ?

Référence : RAC 602.22

Réponse : _____



67. Indiquez au moins trois pratiques exemplaires permettant de prévenir les collisions en vol à proximité d'un aérodrome, en particulier lorsque des planeurs et des avions motorisés évoluent ensemble.

Référence : AIM de TC - AIR 4.5 ; Rapport A19W0099 du BST

Réponse :

- 1. _____
- 2. _____
- 3. _____

Questions propres aux ballons

68. Si du givre apparaît sur le corps de valve d'une citerne à propane, quel pourrait en être la cause ?

Référence : (Utilisez les références relatives aux ballons)

Réponse : _____

69. Afin de lancer un ballon de 84 pieds dans une zone bâtie, le diamètre du site de lancement doit être d'au moins _____

Référence : RAC 602.13

Réponse : _____

70. Nommez trois distractions qui entravent le déroulement normal et perturbent les procédures habituelles d'un vol.

Référence : La puissance dangereuse des lignes électriques: Conseils pour éviter les collisions et les situations risquées (SAN 3/2021)

Réponse : _____

71. Les lignes électriques sont l'un des dangers du vol en suivi de terrain ou à proximité d'arbres. Quelle est la chose la plus sécuritaire à faire si une collision avec une ligne électrique est imminente ?

Référence : La puissance dangereuse des lignes électriques: Conseils pour éviter les collisions et les situations risquées (SAN 3/2021)

Réponse : _____



72. Quels instruments et équipement sont nécessaires pour piloter un ballon en vol VFR de jour ?

Référence : RAC 605.19 Ballons – Vol VFR de jour

Réponse : _____

73. La plupart des pibales montent à un rythme moyen de _____ pieds par minute. Ainsi, après 30 secondes, un pibal sera à environ _____ pieds au-dessus du sol (AGL) ?

Référence : *Balloon Flying Handbook* (FAA-H-8083-11B)
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/Balloon_Flying_Handbook

Questions propres aux ultra-légers

74. Quelle est la définition d'un avion ultra-léger de base ?

Référence : RAC 101.01 (1)

Réponse : _____

75. Les ultra-légers de base et de type évolué sont-ils autorisés à voler dans l'espace aérien contrôlé de classe C ?

Référence : RAC 602.29 (2) d) et 605.14

Réponse : _____

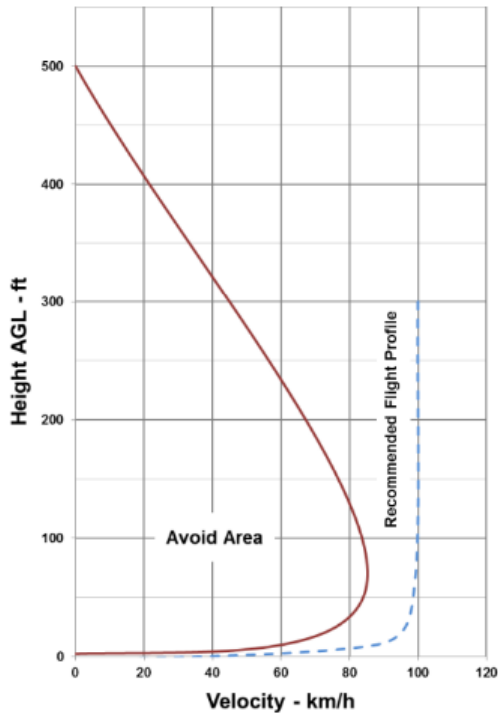
76. Quelles sont les exigences en matière de permis pour pouvoir transporter un passager dans un avion ultra-léger ?

Référence : RAC 401.21 (b) et (c).

Réponse : _____



Questions propres aux autogires



Source : Manuel d'utilisation de l'autogire Calidus

77. Un pilote aux commandes d'un autogire de cette marque et de ce modèle, qui vole à 75 pieds environ au-dessus du sol avec un vent de face de 30 nœuds, devrait voler à une vitesse d'au moins _____ pour permettre un atterrissage en toute sécurité en cas de panne du moteur.

Référence : FAA-H-8083-21 (Rotorcraft Flying Handbook – for Gyroplane Use Only)
Différents manuels d'utilisation d'autogires

Réponse : _____

78. Le battement des pales de rotor est causé par :
- La dissymétrie de portance
 - Le décrochage de la pale reculante
 - L'écoulement d'air transversal
 - Des vitesses de circulation élevées

Référence : FAA-H-8083-21 (Rotorcraft Flying Handbook – for Gyroplane Use Only)

Réponse : _____



79. Si des battements de pales de rotor se produisent au cours d'opérations au sol, le pilote doit immédiatement prendre les mesures suivantes :

Référence : FAA-H-8083-21 (Rotorcraft Flying Handbook – for Gyroplane Use Only)

Réponse :

- 1. _____
- 2. _____

80. Quels sont les effets d'une manœuvre à g négatifs sur le régime du rotor d'un autogire ?

- a. Augmente rapidement
- b. Inchangé
- c. Diminue rapidement

Référence : FAA-H-8083-21 (Rotorcraft Flying Handbook – for Gyroplane Use Only)

Réponse : _____

81. La zone _____ du disque du rotor est la zone qui produit la plus grande partie de la force d'autorotation, tandis que la zone _____ produit la plus grande partie de la composante verticale de la portance.

Référence : FAA-H-8083-21 (Rotorcraft Flying Handbook – for Gyroplane Use Only)

Réponse : _____

Questions propres aux ultralégers à commande par transfert de poids :

82. Parfois, les pilotes d'ultra-légers à commande par transfert de poids se retrouvent involontairement dans un virage à forte inclinaison en descente, de type spirale. Cela peut se produire au cours d'une descente d'urgence, mais plus souvent lorsque le pilote aperçoit quelque chose au sol et souhaite l'examiner de plus près. Le pilote amorce un virage qui s'accroît jusqu'à 45 à 60 degrés d'inclinaison ou plus. La technique de redressement appropriée est _____, _____, et _____.

Référence : Weight-Shift Control Aircraft Flying Handbook (FAA-H-8083-5) Addendum

Réponse : _____

83. En cas de chute d'un avion à commande par transfert de poids, il est très probable que cela entraînera une défaillance de la structure de l'appareil et causera de graves blessures ou la mort des occupants. Quelles sont les trois choses que peut faire un pilote pour éviter une chute :

Référence : Weight-Shift Control Aircraft Flying Handbook (FAA-H-8083-5) – Chapter 6

Réponse :

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____



Questions propres aux parachutes motorisés

84. Les événements météorologiques tels que les tourbillons de poussière peuvent présenter un risque important pour les opérations de parapente et de parachute motorisé. Les tourbillons de poussière sont _____, qui se forment habituellement au cours _____ lorsqu'un _____ occasionne aussi un réchauffement de l'air à la surface du sol. Les tourbillons de poussière sont des signes visibles _____

Référence : Rapport d'enquête sur la sécurité A20W0035 du BST
The Powered Paragliding Bible par Jeff Goin – Page 74

Réponse : _____

85. Quelles sont les conséquences potentielles de la surcharge des ailes d'un paramoteur ?

- a. Réaction dynamique aux événements de vol
- b. Augmentation du taux de descente
- c. Augmentation de la vitesse de décrochage
- d. Défaillance matérielle

Référence : Paragliding: The Beginner's Guide par Bastienne Wentzel, Ed Ewing
Powered Paragliding Bible par Jeff Goin

Réponse : _____

86. Si vous achetez un parachute motorisé usagé, et qu'il a un parachute usagé ou vieux, avec peu ou pas d'heures d'utilisation, la voile est-elle toujours bonne à utiliser ?

Référence : Skynomad – Paragliding Training & Tours <https://www.skynomad.com/porosity>

Réponse : _____

87. Quels sont les signaux les plus caractéristiques d'une perméabilité accrue à l'air généralement rencontrés ?

Référence : Skynomad – Paragliding Training & Tours <https://www.skynomad.com/porosity>

Réponse : _____



88. Y a-t-il des inspections annuelles ou périodiques de navigabilité recommandées concernant la voile de votre parachute motorisé?
- a. 10 000 à 13 000
 - b. 8 000 à 11 000
 - c. 15 000 à 18 000

Référence : Page 8, 10 Annual / Periodic Airworthiness Inspection CRUISER_MANUAL_2021_05 18 ex F3 Draft (https://www.apcoaviation.com/wp-content/uploads/2021/05/APCO_CRUISER_MANUAL_2021_05-18.pdf)

Réponse : _____

89. Lorsqu'un aéronef est utilisé à une altitude-pression de cabine supérieure à _____ pieds ASL sans dépasser _____ pieds ASL, chaque membre d'équipage doit porter un masque à oxygène et utiliser de l'oxygène d'appoint au cours de toute partie du vol effectuée à ces altitudes qui dure plus de 30 minutes.
- a. 10 000 à 13 000
 - b. 8 000 à 11 000
 - c. 15 000 à 18 000

Référence : RAC 605.32

Réponse : _____



Attestation

Nom : _____ **No de licence :** _____ **Date :** _____

J'atteste avoir rempli ce questionnaire pour 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.

Je conserverai ce questionnaire et je le présenterai sur demande.

Signature : _____



Réponses aux questions du programme d'autoformation de mise à jour des connaissances des équipages de conduite 2025-2026

1. Elle permet à un pilote d'effectuer un posé-décollé, une approche basse altitude, une approche interrompue, un arrêt-décollé ou un atterrissage avec arrêt complet.
2. 400 pi AGL ou 100 pi au-dessus de l'obstacle le plus haut dans un rayon de 200 pi mesuré horizontalement.
3. communication, distraction, complaisance, supervision inefficace, manque de connaissance, pression, stress, fatigue, ne pas prendre la responsabilité, excès de confiance, perception d'une tâche, manque de connaissance de la situation.
4. des distances relativement longues ; grande ; adaptez votre trajectoire et éloignez-vous dès que possible ; plusieurs
5. Cela signifie que les heures d'exploitation changent pendant l'heure avancée. Cela signifie que si vous soustrayez -5h pour obtenir l'heure locale, lorsque l'heure avancée est en vigueur, il faudra soustraire -4h. En d'autres mots, une heure plus tôt que l'heure indiquée.

CHICOUTIMI / ST-HONORÉ QC UTC-5(4)

COMM

TOUR

St-Honoré 118.4 237.4 (V) 13-0130Z†

Durant la période d'heure normale:

1300-0130Z - 5 = 0800-2030 heure locale.

Durant la période d'heure avancée:

"†" signifie: (DT 12-0030Z), c.-à-d. une heure plus tôt que l'heure indiquée:

1200-0030Z - 4 = 0800-2030 heure locale.

6. Les dangers sont les suivants : obstacles, piste 23 monte 2.0 %, route traversant le seuil de la piste 05, balisage ARCAL la nuit pour les feux de piste, et entretien limité l'hiver pour les opérations hivernales. Pour pouvoir franchir ces obstacles avec une marge de sécurité suffisante, il est nécessaire de décaler les seuils des pistes en amont de la piste adjacente lorsque la pente d'approche ne peut pas être augmentée. Des obstacles naturels ou non font saillie dans les surfaces de limitation d'obstacles des trajectoires d'approche et de décollage des pistes.
7. UNICOM 122.8 ; 121.7.
8. Il ne faut pas survoler ces fermes en dessous de 2000 pi AGL. En raison de l'altitude élevée du sol et de la ferme d'animaux à fourrure, il est avisé d'attendre d'être plus proche de l'aérodrome avant de descendre à l'altitude du circuit.
9. UTILISATION DU TÉLÉPHONE EN CAS DE PANNE DES COMMUNICATIONS RADIO
En cas de panne des communications radio en vol, et seulement après avoir suivi les procédures normales relatives à une panne de communications, le commandant de bord peut tenter d'entrer en communication avec l'unité de service de la circulation aérienne (ATS) appropriée de NAV CANADA par téléphone cellulaire ou par téléphone satellite conventionnels. Avant de passer l'appel, le pilote d'un aéronef muni d'un transpondeur doit régler ce dispositif sur le code 7600. Les numéros du réseau téléphonique public commuté (RTPC) à utiliser en cas de panne des communications sont publiés dans le Supplément de vol – Canada (CFS).



10. Tous les FIC offrent un service 24 heures sur 24. Les numéros de téléphone des FIC sont fournis dans le CFS. Les appels des pilotes au numéro d'appel commun sans frais 1-866-GOMETEO (466-3836) seront automatiquement acheminés au FIC desservant la région d'où provient l'appel.

11. Plafond de 1000 à 3000 pi AGL et/ou visibilité de 3 à 5 SM.

12. Bancs de 26 à 50 % de la zone indiquée est touchée par le brouillard.

13. Selon le tableau des comparaisons.

14. MANAB, AIM de TC - MET 15.0 Abréviations, appelez votre FIC au 1-866-GOMETEO et demandez à un spécialiste de l'information de vol.

15. Vent variable de 250 à 310.

16. 0900Z

17. d

18. Le centre de la haute pression se déplace à 15 nœuds.

19. Brouillard local, ½ mille terrestre, plafond à 200 pieds au-dessus du sol, sommet des nuages à 1 500 pieds au-dessus du niveau de la mer au-dessus et près du lac Supérieur.

20. Formation de givre de type mixte modérée en nappe (givre blanc et givre transparent) entre 3 000 et 6 000 pieds ASL et formation locale de givre de type mixte modérée (givre blanc et givre transparent) de la surface à 3 000 pieds ASL causée par de la bruine verglaçante locale.

21. Voir la section C2 Planification du Supplément de vol Canada pour les 27 éléments.

22. Transpondeur mode C.

23. tous les ; IFR ; sur demande.

24. Seulement entre les vols IFR. Oui.

25. IFR

26. Ils s'occupent d'un plus grand nombre d'espaces aériens que les contrôleurs qui offrent des services aux classes C ou D. De ce fait, il y a de grandes chances que les limites attribuables à l'équipement et à la charge de travail pourraient compromettre la diffusion de l'information sur le trafic et possiblement engendrer la cessation du service sans préavis.

27.

1. Avant l'entrée dans la zone, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans la zone.
2. Au moment de l'entrée dans le circuit.
3. Au moment de l'entrée dans l'étape vent arrière, s'il y a lieu.
4. Au moment de l'approche finale.
5. La sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.



38. En vertu de l'article 605.94 du RAC et tel que stipulé à l'Annexe I de la sous-partie 605 du RAC, les commandants de bord sont chargés d'inscrire dans le carnet de route de l'aéronef les détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef et de toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes.

39. condition d'utilisation anormale

40. S'abstenir de voler jusqu'à ce que l'inflammation ait disparu.

41. Plus. Parce qu'il est plus volatile que les autres carburants, le MOGAS est plus sujet au givrage au carburateur. Dans des cas extrêmes, du givre peut se former à une température extérieure pouvant atteindre jusqu'à 20 °C de plus qu'avec l'AVGAS.

42. Vous êtes responsable de la sécurité et de l'espacement. L'ATC vous donne l'instruction en s'attendant à ce que vous l'observiez dès que vous pourrez le faire sans danger, et peut diriger le trafic environnant sur la base de cette hypothèse. Tout retard dans la circulation au sol, le décollage ou l'atterrissage doit être signalé à l'ATC.

43. La qualité, la fluidité et la sécurité de l'approche et de l'atterrissage seront directement liées au fait que l'aéronef a été stabilisé avant ou peu après l'établissement de l'aéronef sur le parcours d'approche finale.

44. 1. Des étendues de poussière. 2. Des étendues de sable. 3. Des étendues de boue. 4. Des plans d'eau miroitants.

45. La fréquence pour la CFA #1 est 122.9, CFA #2 est 123.025 et CFA #3 est 122.925.

46. Aux aérodromes situés à l'intérieur d'une zone MF, lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir des renseignements consultatifs d'aérodrome, l'approche du circuit d'aérodrome doit normalement se faire du côté vent debout.

47. Non, il faut éviter d'en faire, car ils pourraient conduire à une acrobatie aérienne comme une vrille.

48. d'augmentation de la vitesse de décrochage

49. Les facteurs incluent la masse, l'emplacement du centre de gravité, les turbulences, l'angle d'inclinaison, l'utilisation de volets, l'utilisation d'un train d'atterrissage rétractable, la contamination des ailes, les fortes pluies, le facteur de charge, la puissance.

50. 1785 pieds ou 545 mètres.

465 m x 3,28 (conversion des mètres en pieds selon la note au bas du tableau) = 1525 pi.

Vent de face, - 10 % / 12 nœuds. 1525 - 152,5 = 1372,5

Pente ascendante + 15 % pour chaque 1 % de pente.

1372,50 + 30 % = 1784,25 pi

51. Puissance maximale, volets T/O, piste sèche et dur, décollage du train avant à 67 KIAS, et vitesse de montée initiale à 72 KIAS.



52. 1135 pi ou 346 m.

$$320 \text{ m} \times 3,28 = 1049,6 \text{ pi}$$

Vent de face - 10 % / 20 nœuds. (1 % / 2 nœuds, 12 nœuds = 6 %)

$$1049,6 - 6 \% (62,97) = 986,6 \text{ pi}$$

$$\text{Piste en dur, mouillée : } +15 \%. 986,6 + 15 \% = 1134,59 \text{ pi}$$

53. élevée (supérieure à 15 degrés C), élevée, basse (inférieure à 29.92) et élevée

54. Dès que la décision de la remise des gaz est prise, remettez plein gaz, accélérez jusqu'à une vitesse de montée sûre en vol en palier, rentrez les volets au besoin en fonction du type, et relevez le nez en assiette de montée. Gardez le cap pendant la remise des gaz et réduisez la pression sur le manche au moyen du compensateur. Commencez la montée, maîtrisez l'aéronef, rentrez les volets, réglez la vitesse de montée et recompensez l'avion.

55. L'aéronef doit être sur la bonne route, tant horizontalement que verticalement, avec le réglage de puissance, la vitesse et le taux de descente appropriés, et aussi avec une configuration d'atterrissage adaptée aux conditions du moment.

56. Exécutez une remise des gaz selon les procédures indiquées dans le manuel de vol de votre avion.

57. d

58. Oui. Il n'y a pas de limite de distance sur laquelle un pilote de loisir peut exercer ses privilèges de vol, si ce n'est qu'il doit rester au Canada.

59. en deux étapes ; léger ; un équilibre

60. récurrente ; d'urgence ; vol stationnaire

61. 30 ; propices ; utiliser le réchauffe carburateur ; nécessaire

62. moins inhérente ; beaucoup plus rapides ; moment

63. Trou noir

64. Le pilote du planeur a la priorité et devrait prendre les mesures nécessaires pour éviter l'abordage. L'aéronef entraîné par moteur doit céder le passage au planeur.

65. Le planeur a la priorité et l'aéronef entraîné par moteur doit céder le passage. L'aéronef qui est tenu de céder le passage à un autre aéronef ne peut passer au-dessus ni au-dessous de ce dernier, ou croiser sa route, à moins qu'il ne le fasse à une distance qui ne pose aucun risque d'abordage.

66. Non, le pilote ne peut pas commencer l'opération parce que l'avion n'est pas doté d'un mécanisme de libération de remorquage. Conformément à l'article 602.22 du RAC, il est interdit d'utiliser un avion pour le remorquage d'un objet à moins qu'il ne soit muni d'un crochet de remorquage doté d'un mécanisme de libération de remorquage.



67.

- Établir des communications radio claires et cohérentes, suivre les procédures de circuit publiées et balayer l'espace aérien à la recherche d'autres vols.
- Maintenir une distance et une altitude de sécurité par rapport aux autres aéronefs, utiliser les feux de navigation et le balisage qui conviennent, et signaler tout conflit ou incident.
- Coordonner avec le contrôle de la circulation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome, respecter la priorité de passage, et éviter les manœuvres brusques ou imprévisibles.
- Utiliser les feux d'atterrissage pour augmenter la probabilité de voir l'aéronef.

68. Une fuite de propane dans le corps de la valve.

69. 105 pieds (84 pieds multipliés par 25 %)

70. La coordination avec l'équipe de suivis, les passagers, et les spectateurs.

71. Couper toute l'alimentation carburant, vidanger tout le carburant restant dans les conduites et ouvrir tout grand le panneau de dégonflage rapide.

72. Un altimètre, un variomètre, un indicateur de quantité carburant, un indicateur de température de l'enveloppe, une radio bidirectionnelle VHF à bande aérienne pour le vol dans l'espace aérien de classe C ou D, dans une zone MF (sauf si le ballon est utilisé en application du paragraphe 602.97(3)) ou dans l'ADIZ.

73. 300, 150

74. Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

- a) une masse maximale au décollage d'au plus 544 kg ;
- b) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (V_{so}) de 39 nœuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage.

75. Non, un ultra-léger de base n'est pas autorisé. Oui, un ultra-léger de type évolué est autorisé, sous certaines conditions, si l'aéronef est équipé conformément à l'article 605.14.



76. Avion ultra-léger - Avantages

401.21 Le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger peut, en vol VFR de jour :

- a) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il n'y a aucune autre personne;
- b) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si les conditions suivantes sont réunies :
 - (i) le permis du titulaire est annoté de la qualification permettant le transport de passagers,
 - (ii) l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne,
 - (iii) le titulaire a subi la formation, y compris l'instruction en double commande et le vol en solo, pour la classe d'avion ultra-léger utilisée;
- c) agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si cette 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;

77. 85 km/h

78. La dissymétrie de portance

79.

1. Pousser le manche de pas cyclique vers l'avant pour réduire l'angle du disque du rotor.
2. Faire ralentir l'autogire en réduisant les gaz et en serrant les freins.

80. c. Diminue rapidement

81. motrice; entraînée

82. simultanément réduisez les gaz; tirez la barre de commande vers l'intérieur pour réduire le tangage; déplacez la barre de commande vers le côté pour ramener l'aile à l'horizontale.

83.

- 1) Voler dans les limites fixées par le fabricant.
- 2) Voler dans des conditions qui ne sont pas propices à l'exécution d'une chute.
- 3) Obtenir la formation appropriée en matière de stabilité en tangage pour l'ultra-léger à commande par transfert de poids.

84. des courants ascendants en rotation ou des remous; des chaudes journées ensoleillées; intense réchauffement de la surface; d'air très dangereux.



85. Défaillance matérielle

86. (traduction de l'anglais) Vous n'avez aucun moyen de déterminer les éléments auxquels la voile a été soumise. Si vous avez une voile âgée avec peu ou pas d'heures, le matériel vieillit avec le temps et c'est un facteur majeur dans la destruction de la couche de revêtement du tissu. De plus, elle aurait pu être exposé au sel, aux aérosols ou à l'ozone (soleil), ou avoir été mal entreposé. Elle peut donc avoir une porosité élevée (laisse passer l'air à travers le tissu de la voile), créant les conditions préalables à un décrochage parachutal ou à un décrochage complet.

87. un rapport de plané détérioré, une vitesse de descente accrue, une incapacité à faire l'arrondi lors de l'atterrissage ou des difficultés à gonfler l'aile.

88. Le manuel de la voile d'Apco Cruiser recommande une inspection tous les 24 mois ou toutes les 100 heures, selon la première éventualité. Si disponible, vérifiez dans le manuel opérationnel de votre voile.

89. a. 10 000 ; 13 000