Programme d'autoformation 2026-2027 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 30. *De plus :*

- *Les pilotes d'avion doivent répondre aux questions 31 à 36;*
- *Les pilotes d'hélicoptère doivent répondre aux questions 37 à 40;*
- *Les pilotes de planeur doivent répondre aux questions 41 à 43;*
- *Les pilotes de ballon doivent répondre aux questions 44 à 45;*
- *Les pilotes d'ultraléger, d'autogire ou de parachute motorisé doivent répondre aux questions 46 à 55, 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) - 4e édition, déc. 2021
    - NAV CANADA-SPACES
- 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. Quelle est la définition d'un « événement aéronautique » et dans quels cas doit-il être signalé ?

   Reference: AIM de TC GEN 3.2-3.3

   Réponse : _____

   _____

2. Le programme SECURITAS offre aux personnes le moyen de signaler des _____, _____ du réseau canadien de transport et qui autrement ne seraient pas signalés par d'autres voies.

   Référence : AIM de TC GEN 3.5

   Réponse : _____, _____

AGA-Aérodromes

3. Lorsqu'un aérodrome est répertorié dans le Supplément de vol Canada (CFS) ou dans le Supplément hydro-aérodromes sous la mention « PPR », qu'est-ce que cela signifie ?

   Référence : AIM de TC AGA 2.2

   Réponse: _____

   _____

4. Comment est signalé un seuil de piste temporairement décalé ?

   Référence : AIM de TC AGA 5.4.1 NOTE

   Réponse: _____

   _____

COM – Communications

5. Lorsqu'elles leur sont communiquées directement par le personnel du service de la circulation aérienne (ATS), quelles informations essentielles à la sécurité les pilotes doivent-ils désormais toujours répéter à haute voix ?

   Référence : Circulaire d'information (CI) N° 602-008 - Exigences en matière de relecture par le pilote

   Réponse: _____; _____; _____

6. En ce qui concerne l'utilisation des systèmes mondiaux de navigation par satellite, complétez la phrase suivante :

   Ne pas se laisser tenter par un vol dans des conditions météo marginales en navigation VFR. Même si l'utilisateur d'un récepteur GNSS est pratiquement assuré _____, il n'empêche qu'il court _____ si la visibilité est faible. Les cartes VFR devraient également être à jour et actualisées à partir des NOTAM pertinents, en plus de servir de référence _____ pour éviter les zones d'alerte, etc.

   Référence : AIM de TC MET 1.3.1

   Réponse : _____, _____, _____

MET – Météorologie

7. Dans le message d'observations météorologiques (METAR) ci-dessous, que signifie « CIG VRB 012-020 » ?

   METAR CYEG 181400Z 30008KT 15SM BKN016 BKN032 BKN052 10/08 A3001 RMK SC6SC1SC1 LWR SC TR CIG VRB 012-020 SLP176=

   Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation

   Réponse : _____

À partir de la prévision d'aérodrome (TAF) ci-dessous, répondez aux questions 8 et 9.

TAF CYEG	TAF CYEG 181140Z 1812/1912 29010G20KT P6SM BKN030 BKN080 TEMPO 1812/1817 P6SM −SHRA BKN020 OVC060 FM181700 32010G20KT P6SM BKN050 TEMPO 1817/1902 P6SM −SHRA BKN040 PROB30 1818/1902 VRB15G25KT 5 SM TSRA BKN040CB FM190200 32006KT P6SM FEW040 BKN070 FM190800 VRB03KT P6SM FEW070 RMK NXT FCST BY 181500Z=

8. Que signifie « PROB30 » ?

   Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation

   Réponse : _____

9. Quelles sont les prévisions météorologiques pour la durée d'un vol qui décollerait à 1400Z pour un vol local de 2 heures ?

   a) La couche nuageuse la plus basse prévue se situe à 2 000 AGL (au-dessus du sol).

   b) On prévoit de légères averses qui ne devraient pas durer plus d'une heure à la fois.

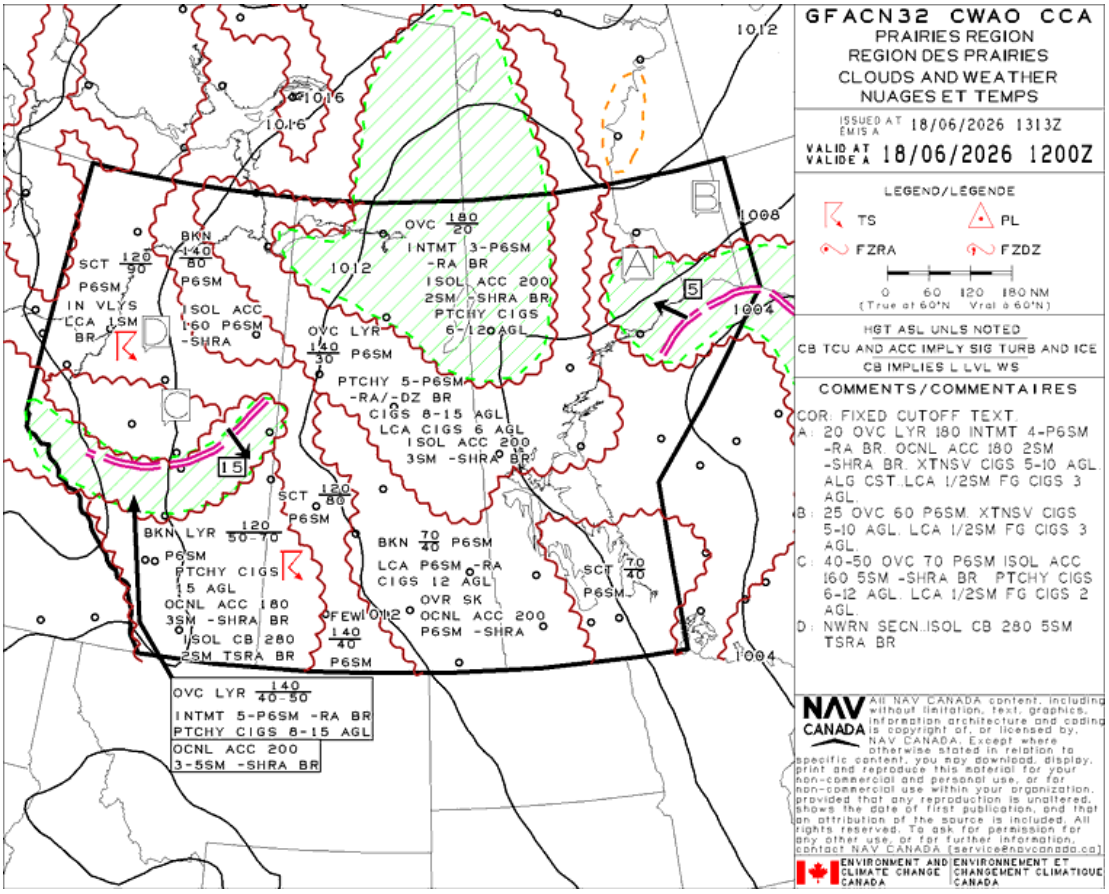
   c) De légères averses sont prévues pendant toute la durée du vol

   d) Le plafond devrait se maintenir à 3 000 pieds.

   Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation

   Réponse : ____, ____.

À partir de la prévision de zone graphique (GFA) indiquée ci-dessous, répondez aux questions 10 et 11.



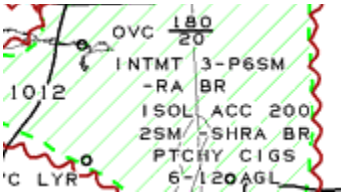
10. Que signifie la lettre « D » encadrée ?

Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation

Réponse : _____

_____

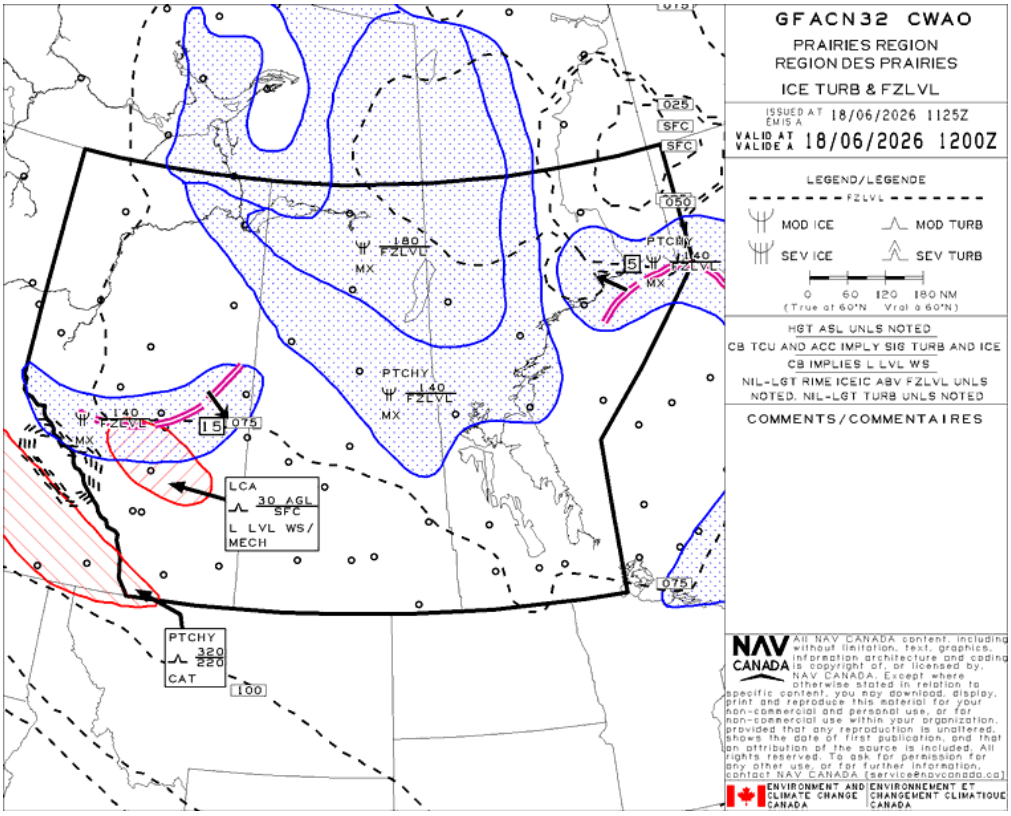
11. Que signifie la ligne verte en pointillés qui entoure cette image ?



Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation, Manuel d'abréviations de mots (MANAB)

Réponse : _____

À partir de la prévision de zone graphique (GFA) ci-dessous, répondez à la question 12.



12. Interprétez les informations ci-dessous, tirées de la GFA mentionnée plus haut ?

Référence : Guide des services météorologiques à l'aviation, Manuel météorologique de la RCAF (TP9352), chapitre 9 : Givrage des aéronefs

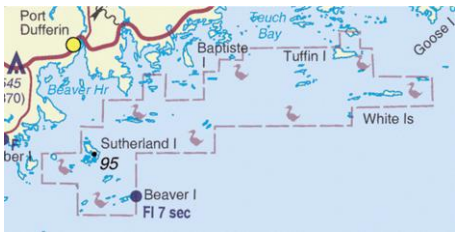
Réponse : _____

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

13. Afin de préserver la faune sauvage, les pilotes ne doivent pas voler à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL lorsqu'ils se trouvent à proximité de troupeaux d'animaux sauvages ou au-dessus de réserves naturelles ou de sanctuaires d'oiseaux, comme indiqué sur les cartes aéronautiques concernées.

    Comment cela est-il représenté sur un graphique et où peut-on trouver plus d'informations à ce sujet ?

    a)

    b) 

    c) AIP Canada

    d) Environnement et Changement climatique Canada

    Référence : AIM de TC RAC 1.10.2, CFS General A45

    Réponse : _____

14. Quand devez-vous établir des communications radio lorsque vous survolez une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF) ?

    Référence : AIM de TC RAC 4.5.7, CAR 602.103

    Réponse : _____

    _____

15. À l'approche d'un aérodrome non contrôlé disposant d'une fréquence de trafic d'aérodrome (MF), à quel moment devez-vous effectuer vos communications radio ?

    Référence : AIM de TC RAC 4.5.7; RAC 602.101 (VFR)

    Réponse :

    (i) _____

    (ii) _____

    (iii) _____

    (iv) _____

    (iv) _____

16. Que faut-il inclure dans l'exposé aux passagers et qui doit en prendre connaissance ?

Référence : RAC 602.89, Exposé sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers : pourquoi, quand et comment

Réponse : a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

e) _____

f) _____

À qui _____

SAR – Recherche et sauvetage

17. À partir de quand un avion est-il considéré comme en retard par rapport à son plan de vol ou à son itinéraire ? Quelles mesures peut-on prendre pour éviter des recherches inutiles ?

Référence : AIM de TC SAR 3.5

Réponse : _____

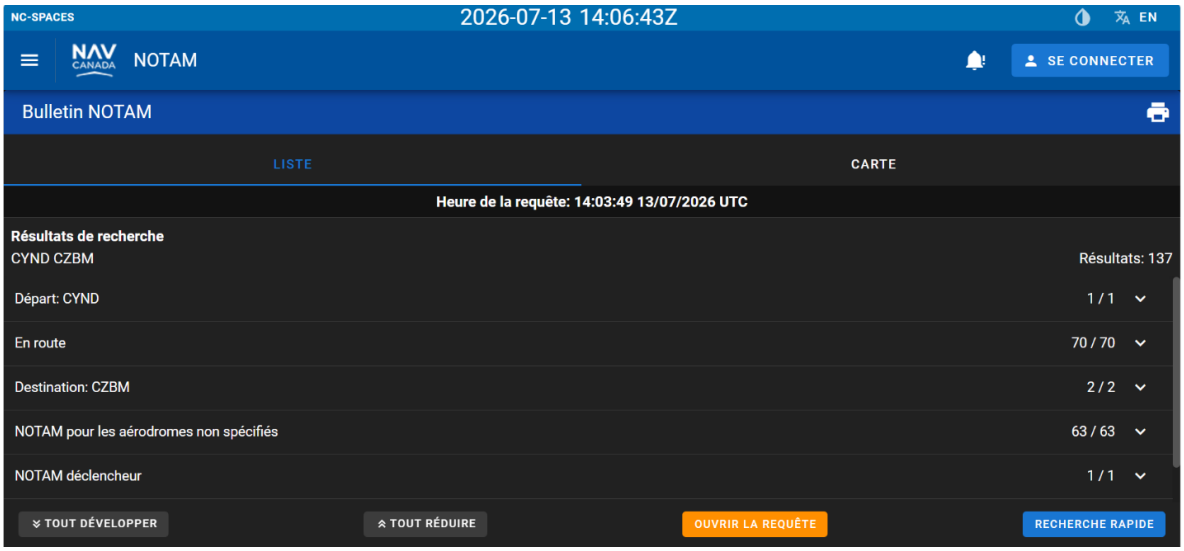
_____

_____

_____

MAP – Cartes et publications aéronautiques

18. En utilisant la nouvelle plateforme fournie par **NAVCANADA : SPACES** – NOTAM : combien de NOTAM en route pouvez-vous trouver entre les aéroports CYND et CZBM.



Référence : NAV CANADA-SPACES, AIM de TC MAP 3.2

Réponse : _____

19. D'après le NOTAM ci-dessous, quand la piste sera-t-elle fermée ?

(C1469/26 NOTAMN

A) CYEG B) 2605041300 C) 2607302000

E) RWY 12/30 CLSD DUE CONST.)

Référence : AIM de TC MAP 3.2.3.4

Réponse : _____

20. Quest-ce qu'un NOTAM déclencheur ?

Référence : Examen des renseignements disponible en fonction du vol prévu, Circulaire d'information (CI) N° 602-011, CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 009/2026, Foire aux questions : NOTAM déclencheurs de 14 jours

Réponse: _____

_____

21. Pourquoi est-il important de consulter les SUP d'AIP ?

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: _____

LRA – Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité

22. Les exigences en matière de mise à jour des connaissances du personnel navigant portent sur trois périodes. Pour pouvoir exercer les avantages liés au permis, la licence ou la qualification, vous devez remplir les conditions à chaque _____ et _____. De plus, pour transporter des passagers, vous devez également satisfaire à l'exigence des _____ précédents le vol.

Référence : AIM de TC LRA 1.12, CAR 401.05

Réponse : _____, _____, _____

23. Que doivent faire les propriétaires de petits aéronefs utilisés à des fins non commerciales pour se conformer aux exigences relatives au programme de maintenance prévues par la norme RAC 426 ?

Référence : AIM de TC LRA 5.6.2, CAR 605.86

Réponse: _____

_____

_____

24. Quelles sont les conséquences du non-respect d'une consigne de navigabilité (CN) ?

Référence : AIM de TC LRA 5.7, CAR 605.84

Réponse: _____

AIR – Discipline aéronautique

25. Quelles sont les conditions qui favorisent l'aquaplanage et quelles en sont les conséquences ?

Référence : AIM de TC AIR 1.6.6, Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien A21O0066 – Bureau de la sécurité des transports du Canada

Réponse: _____

_____

26. Quel est le principal signe de givrage du carburateur sur une hélice à vitesse constante ?

Référence : Manuel de pilotage (FTM) exercice 28 – Transformation sur type (p.226)

Réponse: _____

27. Quelle est la définition donnée par Transports Canada de l'« usage de cannabis » et quel délai doit s'écouler après toute consommation pour qu'un pilote puisse exercer les privilèges liés à sa licence ?

Référence : AIM de TC AIR 3.10, Légalisation du cannabis

Réponse: _____

28. Que faut-il faire en cas de déclenchement d'un disjoncteur en vol ?

Référence : AIM de TC AIR 4.11

Réponse : _____

_____

_____

ATP – Aéronefs télépilotés

29. Quel est le poids minimal, équipement compris, pour enregistrer un drone auprès de Transports Canada et être ainsi soumis aux dispositions de l'article 901.01 du RAC ?

Référence : AIM de TC RPA 3.1

Réponse : _____

30. Où un pilote pourrait-il potentiellement croiser des drones ?

Référence : AIM de TC AIR 2.4.2

Réponse : _____

_____

_____

Questions propres aux avions

Pour les questions 31 à 32, utiliser les informations et les figures suivantes (CFS, tableaux des performances au décollage et à l'atterrissage).

Masse totale au décollage : 2888 lb
Masse totale à l'atterrissage : 2645 lb
Température : 30 °C
Altitude-pression : 4000 pi
Vent : 290 °V à 25 nœuds
Piste : sèche

CANADA FLIGHT SUPPLEMENT / GPH 205 Effective 0901Z 9 July 2026 to 0901Z 3 September 2026

ALBERTA AERODROME / FACILITY DIRECTORY

ROCKY MOUNTAIN HOUSE AB — CYRM

REF	N52 25 47 W114 54 15 3NNE 15°E (2014) UTC-7(6) Elev 3244´ A5015 LO2 HI3 CAP
OPR	Town 403-845-4742 Reg
PF	B-7,8 C-1,2,3,4,5,6
FLT PLN FIC ACC WX	 Edmonton 866-WXBRIEF (Toll free within Canada) or 866-541-4102 (Toll free within Canada & USA) Edmonton IFR 888-358-7526 AUTO (see COMM) WxCam
SERVICES FUEL S	 100LL, JA (FSII avbl) Vertical Extreme Fuels 403-819-7285 1,4,5,6
RWY DATA RCR	Rwy 13(132°)/31(312°) 5513x100 ASPH AGN IIIA Opr CRFI Maint avbl 15-23Z‡ Mon-Fri exc hols O/T 2 hrs PN, call out chg may apply.
LIGHTING	13-(TE ME) V2, 31-(TE ME) V2 ARCAL-122.8 type K
COMM MF PAL AUTO	 tfc 122.8 5NM 6300 ASL (CAR 602.98) Edmonton Ctr 134.3 131.975
NAV VOR/DME	 YRM 114.3 Ch 90 N52 30 08 W115 19 25 (3543´)
CAUTION	Extv aerobatic activity overhead the aprt extending to 1NM E of rwy, sfc to 8000 ASL. Wildlife may be on or in vic rwy. Water bomber activity at or in vic of A/D Apr thru Sep. No line of sight btwn opposing rwy thlds

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_R: 67 KIAS — Power: MAX
v_{50}: 72 KIAS — Runway: dry, paved, level

Press. Alt. [ft] / [m]	Distance [m]	Outside Air Temperature - [°C] / [°F]						
		0 / 32	10 / 50	20 / 68	30 / 86	40 / 104	50 / 122	ISA
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
305	15 m / 50 ft	580	610	640	680	730	770	616
2000	Ground Roll	415	440	465	500	540	575	439
610	15 m / 50 ft	610	640	680	730	780	830	646
3000	Ground Roll	440	470	500	540	580	625	463
914	15 m / 50 ft	650	680	720	780	840	890	677
4000	Ground Roll	470	500	540	590	630	680	490
1219	15 m / 50 ft	690	720	780	840	900	960	708
5000	Ground Roll	505	535	585	640	685		519
1524	15 m / 50 ft	730	770	840	910	970		745
6000	Ground Roll	540	585	640	700	750		549
1829	15 m / 50 ft	770	830	900	980	1040		783
7000	Ground Roll	580	640	700	765	820		585
2134	15 m / 50 ft	820	900	980	1060	1130		828
8000	Ground Roll	635	700	770	845	900		628
2438	15 m / 50 ft	890	970	1060	1160	1230		881
9000	Ground Roll	695	770	850	915	990		674
2743	15 m / 50 ft	970	1060	1160	1250	1330		937
10000	Ground Roll	765	850	910	995			729
3048	15 m / 50 ft	1050	1160	1240	1340			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]						
		0 / 32	10 / 50	20 / 68	30 / 86	40 / 104	50 / 122	ISA
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
305	15 m / 50 ft	610	630	650	680	720	760	633
2000	Ground Roll	300	310	320	340	360	380	310
610	15 m / 50 ft	620	640	660	700	740	780	639
3000	Ground Roll	310	320	335	355	375	400	319
914	15 m / 50 ft	630	650	680	720	760	800	649
4000	Ground Roll	320	335	350	375	395	420	329
1219	15 m / 50 ft	650	670	700	740	790	830	657
5000	Ground Roll	335	345	370	395	415		338
1524	15 m / 50 ft	660	690	730	770	810		668
6000	Ground Roll	345	365	390	415	435		348
1829	15 m / 50 ft	680	710	750	800	840		679
7000	Ground Roll	370	400	425	450	475		373
2134	15 m / 50 ft	710	750	790	840	890		707
8000	Ground Roll	425	455	485	515	545		423
2438	15 m / 50 ft	780	820	870	920	980		768
9000	Ground Roll	490	525	555	590	620		482
2743	15 m / 50 ft	860	910	960	1020	1070		839
10000	Ground Roll	560	590	630	665			540
3048	15 m / 50 ft	930	990	1050	1100			905

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

31. Quelle serait, selon vos calculs, la distance de décollage jusqu'à 50 pieds, compte tenu des caractéristiques techniques de l'avion DA40 NG mentionnées ci-dessus, sans les carénages de roues ?

Réponse : _____

32. Quelle serait la distance d'atterrissage calculée à partir des données ci-dessus concernant l'avion DA40 NG sur une piste mouillée ?

Réponse : _____

33. 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 (4e édition), p. 112

Réponse: _____

_____

_____

_____

34. Un aéroneft, autre qu'un helicoptère, en vol VFR de jour doit transporter une quantité de carburant suffisante pour permettre d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant _____ à _____. En plus des exigences relatives au carburant pour les vols VFR, tout aéronef doit transporter une quantité de carburant suffisante compte tenu : a) _____ _____; b) _____; c) _____ _____; d) de l'atterrissage à un aérodrome convenable en cas d'une perte de pression cabine ou, dans le cas d'un aéronef multimoteur, d'une panne d'un moteur, au point le plus critique du vol; et e) _____.

Référence : AIM de TC RAC 3.12, CAR 602.88

Réponse: _____ à _____. (a) _____

(b) _____ (c) _____

(e) _____.

35. À l'aide de votre manuel de l'exploitation de l'aéronef, déterminez la quantité de carburant requise avant le départ pour un vol de 3 heures à une altitude-pression de croisière de 3 000 pieds, à une température de 25 °C. Présentez une réponse détaillée incluant vos calculs.

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

Réponse: _____

36. En cas de panne moteur à 2 000 pieds AGL, quelles sont la vitesse de vol plané et l'autonomie en vol sans vent de l'avion que vous pilotez habituellement ?

Référence : Manuel d'utilisation de votre aéronef

Réponse : _____ vitesse indiqué (IAS) et distance de vol plané _____

Questions propres aux hélicoptères

37. Un hélicoptère, en vol VFR de jour doit transporter une quantité de carburant suffisante pour permettre d'effectuer le vol jusqu'à l'aérodrome de destination, et de poursuivre le vol pendant _____ à _____. En plus des exigences relatives au carburant pour les vols VFR, tout aéronef doit transporter une quantité de carburant suffisante compte tenu : a) _____ _____; b) _____; c) _____ _____; d) de l'atterrissage à un aérodrome convenable en cas d'une perte de pression cabine ou, dans le cas d'un aéronef multimoteur, d'une panne d'un moteur, au point le plus critique du vol; et e) _____.

Référence : AIM de TC RAC 3.12, CAR 602.88

Réponse: _____ à _____. (a) _____

(b) _____ (c) _____

(e) _____.

Regardez cette vidéo pour répondre aux trois questions suivantes. **Flying in the Unforgiving Wire Environment (The Rotorcraft Collective)**

38. Comme l'ont indiqué les survivants d'accidents impliquant des câbles, pourquoi les câbles sont-ils si dangereux ?

Référence : Flying in the Unforgiving Wire Environment (The Rotorcraft Collective)

Réponse: _____

39. Indiquez trois mesures que vous pouvez mettre en œuvre dès aujourd'hui pour prévenir tout accident lié aux câbles électriques.

Référence : Flying in the Unforgiving Wire Environment (The Rotorcraft Collective)

Réponse: _____

_____

_____

40. Quelles sont les limites des coupe-câbles ?

Référence : Flying in the Unforgiving Wire Environment (The Rotorcraft Collective)

Réponse : _____, _____, _____

Questions propres aux planeurs

41. Pour pouvoir transporter des passagers, la circulaire 401.24 du RAC exige que le commandant de bord fasse viser son carnet de vol personnel par un _____, qui doit préciser la méthode de _____ et avoir effectué au moins _____ vols en solo au préalable.

Référence : RAC 401.24

Réponse : _____, _____, _____

42. Les accidents liés à une perte de contrôle de l'avion remorqueur sont extrêmement rares; toutefois, les pilotes d'avion remorqueur ne disposent que de très peu de temps pour réagir et ne parviennent généralement pas à intervenir à temps pour redresser la situation. Quels sont les facteurs à l'origine des accidents liés à la perte de contrôle d'un avion remorqueur ?

Référence : Soar and learn to fly gliders (2011) p. 69 SOAR-2023.pdf, Rapport d'accident mortel n° 22/2536, CAA Nouvelle-Zélande

Réponse: _____

_____

43. Si le câble venait à se rompre ou si le pilote remorqueur lâchait le câble à une altitude inférieure à 300 pieds, où devriez-vous normalement prévoir d'atterrir ?

Référence : Soar and learn to fly gliders (2011) p. 74 SOAR-2023.pdf

Réponse : _____

Questions propres aux ballons

44. Pourquoi la phase d'atterrissage est-elle considérée comme particulièrement critique dans le cadre des opérations de ballons ?

Référence : Balloons - 2024 - BEA - Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile

Réponse: _____

45. Parmi les dangers liés au vol en suivi de terrain ou au vol à proximité immédiate des arbres figurent les lignes électriques. Quelle est la décision la plus sûre à prendre si l'on risque de heurter une ligne électrique ?

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

Réponse: _____

_____

Questions propres aux ultralégers

46. Quel est l'équipement nécessaire pour piloter un ultraléger motorisé de base à des fins de loisirs ?

Référence : RAC 602.29

Réponse: _____

_____

_____

47. Qui est responsable de la conception, de la construction et de la maintenance de l'avion ?

Référence : Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien A24A0046 - Bureau de la sécurité des transports du Canada

Réponse : _____

48. Quelles sont les conditions requises en matière de licence pour transporter un passager à bord d'un avion ultraléger ?

Référence : RAC 401.21 b) et c)

Réponse: _____

_____

_____

Questions propres aux ultralégers et autogires

49. Pourquoi le choix du carburant est-il devenu un enjeu de sécurité de plus en plus important pour les exploitants d'aéronefs utilisant du carburant sans plomb ?

Référence : Dis-moi ce que tu manges et je te dirai qui tu es (SA-N N° 2/2026)

Réponse: _____

50. Quelle est la principale préoccupation concernant l'éthanol dans les carburants ?

Référence : Dis-moi ce que tu manges et je te dirai qui tu es (SA-N N° 2/2026)

Réponse: _____

51. Que pouvez-vous faire pour garantir la bonne qualité des carburants automobiles ?

Référence : Dis-moi ce que tu manges et je te dirai qui tu es (SA-N N° 2/2026)

Réponse :

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____

Questions propres aux parachutes motorisés

52. Le fonctionnement sécuritaire d'un parachute motorisé dépend fortement de _____, du système de suspension, des élévateurs et des mousquetons. Les pilotes doivent comprendre que les équipements d'occasion comportent souvent des _____ et qu'une inspection visuelle seule est rarement suffisante. _____, l'évaluation des suspentes, le placement adéquat des élévateurs et l'utilisation de matériel certifié sont essentiels pour maintenir la performance et les marges de sécurité prévues de l'aéronef.

Référence : Sécurité des ailes des parachutes motorisés — Pratiques exemplaires pour les propriétaires, les pilotes et les étudiants (SA-N N° 1/2026)

Réponse : _____, _____, _____

53. Pourquoi un parachute motorisé ne peut-il pas être considéré de la même manière qu'un parapente motorisé ?

Référence : Sécurité des ailes des parachutes motorisés — Pratiques exemplaires pour les propriétaires, les pilotes et les étudiants (SA-N N° 1/2026)

Réponse : _____

54. Quels sont les facteurs susceptibles de réduire les performances en matière de porosité des ailes au fil du temps ?

Référence : Sécurité des ailes des parachutes motorisés — Pratiques exemplaires pour les propriétaires, les pilotes et les étudiants (SA-N N° 1/2026)

Réponse : _____, _____, _____

55. Dans quelles circonstances une inspection professionnelle de l'aile est-elle nécessaire ?

Référence : Sécurité des ailes des parachutes motorisés — Pratiques exemplaires pour les propriétaires, les pilotes et les étudiants (SA-N N° 1/2026)

Réponse : _____, _____, _____

_____, _____, _____

Attestation

2026-2027 Programme d'autoformation destiné à la mise à jour des connaissances des équipages de conduite

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 2026-2027

1. Conformément à la Loi sur le BCEATST, « accident aéronautique a) Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef. b) Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident

Le propriétaire, l'utilisateur, le commandant de bord, tout membre d'équipage d'un aéronef ainsi que toutes personnes dispensant des services de circulation aérienne qui constatent personnellement un accident aéronautique qui résulte directement de l'exploitation de l'aéronef, en font rapport au Bureau.

2. incidents, actes et conditions qui menacent la sécurité.

3. Autorisation préalable requise (PPR) : L'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome est requise. Tous les aérodromes militaires nécessitent une PPR pour être utilisés par des aéronefs civils.

4. Lorsque le seuil doit être décalé pendant une période relativement courte et qu'il n'est pas pratique de peindre une barre de seuil temporaire, des fanions, des cônes ou des feux de barre de flanc indiquent la position du seuil décalé. Un NOTAM ou un avis verbal du décalage temporaire du seuil incluant la description des balises, la durée prévue du décalage, en plus des longueurs des parties fermées et utilisables de la piste sera émis.

5. Piste en service ou piste attribuée, calage altimétrique, code transpondeur.

6. de ne pas se perdre, de plus grand risques d'impact sans perte de contrôle (CFIT), principale.

7. Plafond variables entre 1200 et 2000 pi AGL.

8. Il y a 30 % de chance que le phénomène se produise entre 18Z et 02Z et non pas qu'un phénomène donné se produira 30 % du temps.

9. a) et b) Remarque : TEMPO est utilisé uniquement pour les conditions d'une durée prévue de moins d'une heure à la fois et ne s'applique jamais à plus de la moitié de la période de prévision indiquée.

10. NWRN SECN ISOL CB 280 5SM TSRA BR: Dans la partie nord-ouest, il y a présence de cumulonimbus isolés atteignant une hauteur de 28 000 pied, visibilité de 5 sm, orage, pluie et brume.

11. Contours des zones où les précipitations sont intermittentes ou sous forme d'averses.

12. Bancs de givrage mixte modéré entre le niveau de gel, qui devrait se situer entre 7 500 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL) et 5 000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL), et une limite supérieure à 14 000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL).

13. Toutes ces réponses.

14. Signaler avant l'entrée dans la zone MF, si les circonstances le permettent au moins 5 minutes avant avec la position de l'aéronef, l'altitude et ses intention. Signaler la sortie de la zone MF.

15.

(i) avant l'entrée dans la zone MF et, si les circonstances le permettent, au moins cinq minutes avant l'entrée dans cette zone
(ii) au moment de l'entrée dans le circuit.
(iii) au moment de l'entrée dans l'étape vent arrière, s'il y a lieu
(iv) au moment de l'approche finale.
(v) la sortie de la surface sur laquelle l'aéronef a atterri.

16. Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que tous les passagers à bord de l'aéronef reçoivent, avant le décollage, les consignes suivantes, le cas échéant :

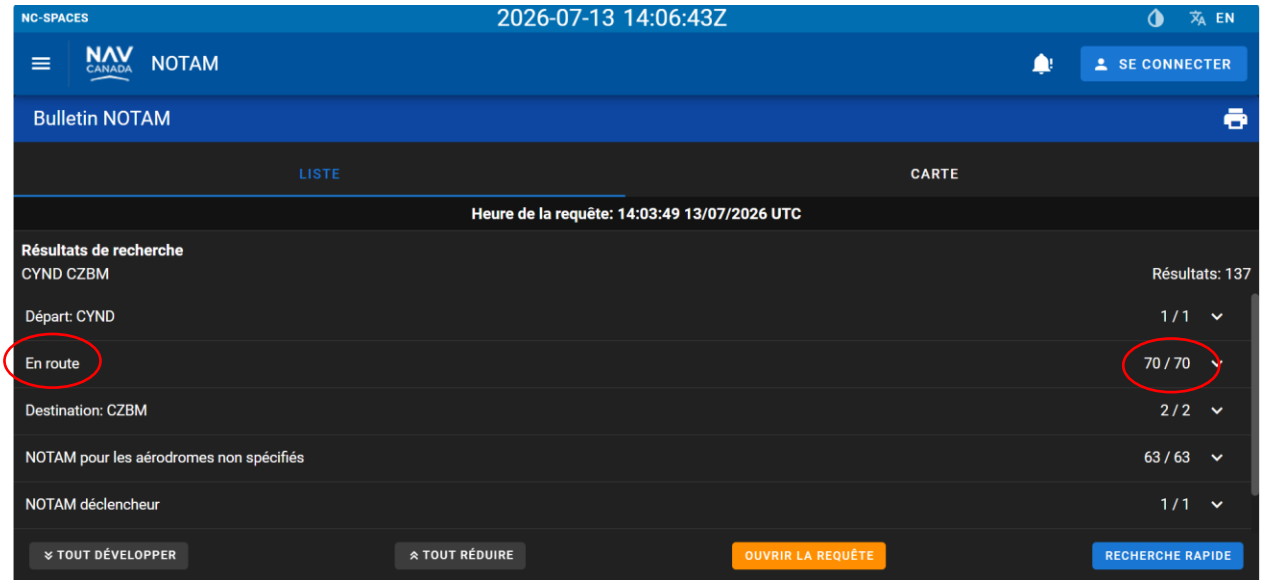
(a) l'emplacement et le mode de fonctionnement des issues de secours et des sorties normales;
(b) l'emplacement et le mode de fonctionnement des ceintures de sécurité, des harnais d'épaule et des dispositifs de retenue;
(c) le positionnement des sièges ainsi que la fixation des dossiers et des tablettes;
(d) le rangement des bagages à main;
(e) lorsque l'aéronef n'est pas pressurisé et qu'il est possible que le vol nécessite l'utilisation d'oxygène par les passagers, l'emplacement et le mode de fonctionnement des équipements d'oxygène;
(f) toute interdiction de fumer.

Chaque passager doit être mis au courant de ces consignes : Les voyageurs fréquents ignorent peut-être que l'équipement peut varier d'un appareil à l'autre, même s'il s'agit du même type d'aéronef. Non seulement les consignes de sécurité permettent-elles de s'assurer que vos passagers savent ce qu'on attend d'eux, mais il s'agit également d'une obligation légale.

17. On amorcera les recherches si le retard doit se prolonger au-delà : a) d'une heure après l'heure d'arrivée prévue (ETA) dans le cas d'un plan de vol; b) de l'heure SAR spécifiée; des 24 heures suivant la durée prévue du vol ou de l'ETA spécifiée, dans le cas d'un itinéraire de vol.

Pour éviter des recherches inutiles, le pilote doit aviser l'unité ATS la plus proche du changement apporté au plan ou à l'itinéraire de vol. S'il est impossible d'entrer en communication avec une unité ATS, le pilote doit essayer d'établir la communication avec un autre aéronef sur une des fréquences suivantes afin que cet aéronef puisse retransmettre l'information pertinente à l'unité ATS : a) sur 126,7 MHz; SAR 386 b) sur la fréquence de règles de vol à vue (VFR) locale utilisée; c) sur la fréquence locale du centre de contrôle régional (ACC) pour les vols de règles de vol aux instruments (IFR) indiquée dans le Supplément de vol — Canada (CFS); d) sur 121,5 MHz.

18. les réponses varient.



19. Du 4 mai 2026 à 13 h 00 Z au 30 juillet 2026 à 20 h 00 Z.

20. Les NOTAM déclencheurs sont utilisés pour informer les utilisateurs de l'espace aérien qu'un supplément de l'AIP a été publié. Ils ne remplacent pas tout autre NOTAM qui peut être requis en relation avec ce supplément de l'AIP et, à ce titre, ne contiennent que des renseignements de base.

Les parties prenantes de l'aviation se doivent de consulter les suppléments de l'AIP pendant la planification d'un vol puisqu'il pourrait ne pas y avoir de NOTAM déclencheur pour un supplément de l'AIP encore en vigueur.

21. Les suppléments de l'AIP peuvent comprendre des renseignements plus détaillés et plus complets, y compris des graphiques, qui permettent de comprendre clairement la situation. En bref, le supplément de l'AIP et le NOTAM sont tous deux des sources importantes de renseignements pour les pilotes et le personnel aéronautique, et il importe de consulter les deux.

22. 5 ans, 24 mois, 6 mois.

23. Les propriétaires de petits aéronefs et de ballons utilisés à des fins non commerciales peuvent choisir de se conformer à la partie I ou II de l'appendice B, le cas échéant, et à l'appendice C de la norme 625 du RAC. Il n'est pas nécessaire qu'ils présentent des documents au ministre aux fins d'approbation officielle. Le calendrier de maintenance est considéré comme étant approuvé par le ministre aux fins d'utilisation par les propriétaires. Les propriétaires n'ont qu'à préciser dans les dossiers techniques de l'aéronef que la maintenance sera effectuée en vertu des dispositions du calendrier de maintenance. Les propriétaires devraient revoir le calendrier de maintenance régulièrement afin de veiller à ce qu'il respecte les exigences.

24. En cas de non-conformité à une CN, l'autorité de vol n'est pas en vigueur, et l'aéronef n'est pas considéré comme étant en état de navigabilité.

25. Le phénomène d'aquaplanage dépend de l'accumulation d'eau, de la pression des pneus et de la vitesse. Dans ces conditions, l'adhérence des pneus est négligeable et, dans certains cas, les roues peuvent même s'arrêter complètement de tourner; la capacité de freinage des pneus est nulle et ceux-ci ne permettent plus le contrôle directionnel de l'aéronef.

26. Une diminution de la pression d'admission pourra indiquer la présence de givre dans le carburateur.

27. Transports Canada définit la « consommation de cannabis » comme la consommation de tout produit de cannabis (dont le CBD) par tout moyen (notamment par inhalation, ingestion ou application cutanée) à toutes fins (médicales, récréatives ou autres raisons non médicales). Tous les pilotes, les mécaniciens navigants et les contrôleurs de la circulation aérienne doivent s'abstenir de consommer du cannabis pendant au moins 28 jours avant de se présenter au travail.

28. Respectez toujours les procédures prévues dans le manuel d'utilisation de l'aéronef (AOM)/manuel de vol (AFM). Par ailleurs, l'AIM précise : Le bon sens suggère qu'un disjoncteur déclenché peut signifier un problème potentiel du circuit électrique protégé. On ne devrait tenter un réenclenchement que si le matériel rendu inutilisable est essentiel à la sécurité du vol. Selon l'intensité du courant du disjoncteur et l'endroit où il est situé dans le circuit protégé, il peut être plus dangereux d'enclencher le disjoncteur de nouveau que de le laisser déclenché. Il faudrait donc éviter de réenclencher les disjoncteurs à l'aveuglette.

29. Tous les aéronefs télépilotés (ATP) de 250 g ou plus utilisés au Canada doivent être immatriculés et leur pilote doit être titulaire d'un brevet de pilote.

30. Les pilotes doivent savoir que les ATP représentent un nouveau danger à basse altitude. En raison de leur petite taille et de l'absence de contraste avec l'arrière-plan, les ATP sont difficiles à voir de loin bien qu'il soit nécessaire de les repérer pour éviter une collision. Plusieurs collisions avec d'autres aéronefs sont survenues malgré l'exigence obligeant le pilote de l'ATP de céder le passage aux aéronefs conventionnels, qui évoluent habituellement à une vitesse beaucoup plus grande.

31.

Réponse : 727 mètres ou 2385 pieds.

Du tableau: 840 m

Vent de face : 290° V = 275° M --- 35° de travers = 20 kt vent de face

Diminution de 10% / 12 kt --- 840 *0.17 = 143 m

Sans carénage de roue: augmenter la distance de décollage jusqu'à 50 pied par 30 m

840-143+30 = 727 m

727 m /0.3048 = 2385 pi

32.

Réponse : 777 mètres ou 2549 pieds.

Du tableau : 740 m

Vent de face : 20 kt

Diminution de 10% / 20 kt vent de face --- 740 *10% = 74 m

Augmentation de la longueur de piste en cas de piste mouillée : 15% --- 740*0.15 = 111 m

740-74 +111 = 777 m

777 m/0.3048 = 2549 pi

33. Dès que la décision de la remise des gaz est prise : appliquer la pleine puissance, accélérer jusqu'à une vitesse de montée sûre en vol en palier, rentrez les volets au besoin en fonction du type, et relevez le nez de l'appareil pour adopter une assiette de montée. Gardez le cap pendant la remise des gaz et réduisez la pression sur le manche au moyen du compensateur. Ajuster la vitesse de montée et rééquilibrer l'appareil.

34. 30 minutes, la vitesse de croisière normale. a) de la circulation au sol et des retards de décollage prévisibles, b) des conditions météorologiques, c) des acheminements prévisibles de la circulation aérienne et des retards de circulation prévisibles, e) de toute autre condition prévisible qui pour retarder l'atterrissage.

35. Présenter une explication détaillée concernant le carburant nécessaire : roulage au sol, montée, vol en croisière, descente/approche et réserve de carburant, ainsi que les retards prévisibles, conformément à l'article 602.88 du RAC.

36. les réponses peuvent varier.

37. 20 minutes, la vitesse de croisière normale. a) de la circulation au sol et des retards de décollage prévisibles, b) des conditions météorologiques, c) des acheminements prévisibles de la circulation aérienne et des retards de circulation prévisibles, e) de toute autre condition prévisible qui pour retarder l'atterrissage.

38. Ils peuvent être totalement invisibles dans certaines conditions météorologiques. La technique de visualisation et d'évitement n'est pas la bonne approche à adopter.

39. 3 mesures d'atténuation : Être attentifs aux obstacles les plus élevés le long du parcours, planifier l'itinéraire de manière à les éviter, et veiller à maintenir une vigilance de haut niveau.

Techniques d'évitement :
Être attentif à tous les voyants lumineux des lignes électriques
Traverser toujours les lignes de transmission directement au-dessus des pylônes et au-dessus des câbles de guidage les plus hauts.

Assumer que des câbles sont présents dans toute zone inconnue jusqu'à ce qu'une reconnaissance approfondie en hauteur prouve le contraire.
Veiller à ce que le poste de pilotage demeure un espace stérile dans un environnement où des câbles sont présents et remonter à une altitude sûre en cas de distraction ou de confusion.
Demeurer au-dessus des câbles autant que possible et utiliser toutes les informations et technologies à votre disposition pour réduire les risques.
Les technologies peuvent vous aider à éviter les obstacles.

40. La vitesse, le calibre du câble et la tension.

41. Instructeur de vol en planeur, décollage, trois.

42. Les planeurs équipés de crochets de remorquage sous le fuselage, la longueur du câble, les turbulences, le facteur humain (confirmation, biais d'attente), le délai de reprise court, la proximité du sol.

43. Droit devant.

44. En raison de l'inertie et de la sensibilité du ballon aux conditions météorologiques.

45. Couper l'alimentation en carburant, purger tout le carburant restant des conduites et « ouvrir complètement » le volet de dégonflage.

46. un ensemble de retenue convenable qui est fixé à la structure principale de l'aéronef, un équipement de radiocommunications permettant des communications bilatérales sur la fréquence appropriée lorsque l'aéronef est utilisé : dans l'espace aérien de classe D, dans l'ADIZ, dans une zone MF. Dans le cas d'un avion ultra-léger, une affiche apposée à une surface qui est à la vue des personnes aux commandes de vol indiquant « CET AVION EST UTILISÉ SANS CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ/THIS AEROPLANE IS OPERATING WITHOUT A CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS ».

47. Puisque la conception, la construction et la maintenance des ultra-légers ne sont pas réglementées, il est important que les propriétaires d'aéronefs comprennent qu'ils doivent veiller à ce que leurs aéronefs soient construits et entretenus pour la sécurité continue du vol.

48. 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;

49. Au cours des dernières années, il est devenu de plus en plus difficile de trouver de l'essence automobile sans éthanol, le carburant privilégié pour la plupart des aéronefs ultralégers. Par conséquent, le choix du carburant est devenu une sérieuse préoccupation en matière de sécurité pour les pilotes.

50. L'éthanol absorbe l'eau jusqu'à sa saturation, ce qui signifie que l'humidité présente dans votre réservoir peut se mélanger à l'éthanol, diminuant ainsi la qualité du carburant et augmentant le risque de problèmes de moteur. L'éthanol est comme une éponge : il retient l'eau jusqu'à son point de saturation, et c'est alors que de l'eau libre apparaît dans le puisard. Mais à ce moment-là, la qualité de votre carburant est déjà compromise.

51.

1. Choisir un fournisseur fiable
2. Effectuer une vérification avant de remplir votre réservoir
3. Éviter le carburant vicié
4. Connaître les effets des mélanges d'essence automobile saisonniers
5. Contre-vérifier votre résultat
6. Savoir qu'une seule goutte d'eau est de trop

52. l'état de la voile, risques cachés, tests de porosité.

53. On confond souvent le parachute motorisé et le parapente entrainé par moteur, car les deux utilisent des ailes à air dynamique, mais il ne s'agit pas du même type d'appareil. La construction des ailes, les matériaux, les méthodes d'inspection et les procédures de réparation diffèrent considérablement entre les équipements de parachute motorisé et de parapente entrainé par moteur, et les installations qui assurent l'entretien de l'un ne sont pas nécessairement qualifiées pour assurer l'entretien de l'autre. La conclusion est simple : tous les parachutes ne sont pas identiques et ne peuvent pas être inspectés ou réparés de manière interchangeable.

54. l'exposition aux ultraviolets (UV), au sel en suspension dans l'air, à la poussière, aux aérosols, à l'humidité et au vieillissement.

55. des signes visibles de décoloration, des taches d'eau, de la moisissure, des déchirures, des coupures ou des dommages aux suspentes.