



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 14454F
(12/2005)

Spécimen d'examen

Permis de pilote – avion ultra-léger

Première édition
Décembre 2005

Canada

Autres publications connexes :

TP 14453F– Guide d'étude et de référence – Permis de pilote - avion ultra-léger

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

Transports Canada
Centre de communications de l'Aviation civile (AARC)
Place de Ville
Tour C, 5e étage
330, rue Sparks
Ottawa, (Ontario) K1A 0N8

Tél : 1 800 305-2059
Fax : 613 957-4208
Courriel : services@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2005.

TP 14454
(12/2005)

TC-1001640

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

AVANT-PROPOS

Ce spécimen d'examen a été conçu par Transports Canada afin d'aider les candidats au permis de pilote d'avion ultra-léger à se préparer aux examens écrits.

Les questions ont été choisies afin de donner au candidat une idée de la forme et du genre de questions qui peuvent être posées.

L'examen pour le permis de pilote d'avion ultra-léger est d'une durée de 3 heures et comprend 80 questions. La note de passage requise est de 60 %.

Les candidats sont invités à consulter le #Guide d'étude et de référence pour le *Permis de pilote- 'avion ultra-léger* (TP 14453F) afin de connaître les différents thèmes qui peuvent faire l'objet de questions d'examen.

ABRÉVIATIONS

NOTA : On peut retrouver les abréviations et acronymes suivants dans ce guide.

AGL	- Au-dessus du sol	NM	- Mille(s) marin
A.I.M.	- Aeronautical Information Manual	NORDO	- Sans radio
A.I.P.	- Publication d'information aéronautique (Canada)	NOTAM	- Avis aux aviateurs
ASL	- Au-dessus du niveau de la mer	OACI	- Organisation de l'aviation civile internationale
ATC	- Contrôle de la circulation aérienne	RAC	- Règlement de l'aviation canadien
ATF	- Fréquence de trafic d'aérodrome	SVFR	- Règles de vol à vue spécial
ATIS	- Service automatique d'information terminale	UNICOM	- Service privé de consultation radiophonique aux aérodromes non contrôlés
ATS	- Services de la circulation aérienne	VFR	- Règles de vol à vue
BST	- Bureau de la sécurité des transports du Canada		
CAME	- Médecin-examineur de l'aviation civile		
C de A	- Certificat de navigabilité		
CG	- Centre de gravité		
CFS	- Supplément de vol – Canada		
cm	- Centimètre		
ELT	- Radiobalise de repérage d'urgence		
ETA	- Heure d'arrivée prévue		
FSS	- Station d'information de vol		
gal	- Gallon(s)		
GFA	- Prévision de zone graphique		
gph	- Gallons par heure		
IFR	- Règles de vol aux instruments		
po	- Pouce		
kg	- kilogramme		
kt	- Noeud(s)		
lb	- Livre(s)		
MHz	- Mégahertz		

1. Après la consommation d'alcool ou de médicament, nul ne peut remplir les fonctions de membre d'équipage de conduite
 - (1) durant les 12 heures qui suivent.
 - (2) durant les 24 heures qui suivent.
 - (3) durant les 48 heures qui suivent.
 - (4) si ses facultés sont affaiblies.
2. Piloter lorsque l'on souffre d'un rhume
 - (1) est sécuritaire pourvu que l'on prenne des antihistaminiques.
 - (2) aide à dégager les sinus.
 - (3) est sécuritaire si l'on vole sous 5 000 pieds.
 - (4) peut endommager l'oreille.
3. Lorsqu'un ultra-léger est utilisé pour remorquer un planeur, celui-ci doit être équipé d'un crochet de remorquage
 - (1) de tout type.
 - (2) fourni par le constructeur de l'avion.
 - (3) qui contient des alliages en aluminium.
 - (4) avec un mécanisme de libération de remorquage.
4. Il est interdit de transporter des explosifs ou d'autres articles dangereux à bord d'un aéronef
 - (1) à moins de respecter la loi sur le transport des marchandises dangereuses.
 - (2) sauf si l'organisme de contrôle de la circulation aérienne concerné en est averti.
 - (3) qui transporte des passagers.
 - (4) sauf les armes et munitions indispensables à l'usage militaire.
5. Nul ne doit voler ou tenter de voler comme membre d'équipage s'il
 - (1) est âgé de moins de 18 ans.
 - (2) a consommé de l'alcool ou des médicaments dans les 72 heures précédant le décollage.
 - (3) s'aperçoit qu'il souffre d'une condition médicale susceptible de le disqualifier pour la délivrance ou le renouvellement de sa licence ou de son permis.
 - (4) est âgé de plus de 60 ans.
6. Quiconque est titulaire d'une licence, d'un permis ou d'un certificat délivré conformément au RAC doit présenter ce document, pour vérification, sur demande
 - (1) d'un propriétaire ou d'un exploitant d'aéroport.
 - (2) de tout pilote titulaire d'une qualification supérieure.
 - (3) d'un agent de la paix ou d'un agent de l'immigration.
 - (4) d'un pilote titulaire d'une qualification d'instructeur valide.

7. Selon le RAC, quel article de protection doit porter un pilote d'avion ultra-léger autre qu'un ultra-léger de type évolué?
- (1) Des bottes.
 - (2) Des gants.
 - (3) Des lunettes.
 - (4) Un casque.
8. La bonne technique de balayage du ciel afin d'éviter les collisions exige
- (1) une série de mouvements oculaires à intervalles réguliers, avec une concentration du regard sur chaque secteur pendant au moins une seconde.
 - (2) un balayage visuel continu de l'horizon dans les deux sens.
 - (3) la concentration du regard sur un objet distant pour empêcher que celui-ci ne se concentre sur un point situé tout près dans le vide.
 - (4) un balayage visuel du ciel, de haut en bas, coupant l'horizon sous un angle de 30°.
9. Les candidats au permis de pilote d'avion ultra-léger doivent être âgés d'au moins ans.
- (1) 14
 - (2) 16
 - (3) 17
 - (4) 18
10. Le « jour » au Canada désigne l'intervalle de temps compris entre
- (1) le lever du soleil et le coucher du soleil.
 - (2) une heure avant le lever du soleil et une heure après le coucher du soleil.
 - (3) la fin du crépuscule civil du matin et le début du crépuscule civil du soir.
 - (4) le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir.
11. Un espace aérien désigné de dimensions définies, autour d'un aéroport où il y a une tour de contrôle se nomme une
- (1) région de contrôle terminal.
 - (2) zone de contrôle.
 - (3) région de contrôle.
 - (4) zone de circulation d'aérodrome.
12. À l'exception des décollages et des atterrissages, aucun aéronef ne survolera un aérodrome à une altitude inférieure à pieds AGL.
- (1) 2 000
 - (2) 1 500
 - (3) 1 000
 - (4) 500
13. Sauf si spécifié, tous les virages dans le circuit d'un aérodrome devraient être effectués à

- (1) gauche.
 - (2) droite.
 - (3) gauche, sauf lorsque l'entrée du circuit est par le vent de travers.
 - (4) droite, sauf lorsque l'entrée du circuit est par le vent de travers.
14. Il est permis d'utiliser un avion ultra-léger dans une zone de contrôle quand l'ATC n'est pas en service, à condition d'avoir obtenu la permission de
- (1) la tour.
 - (2) la FSS.
 - (3) l'exploitant de l'aéroport.
 - (4) l'école de pilotage.
15. Un avion ultra-léger doit être piloté
- (1) hors des voies aériennes désignées.
 - (2) hors des régions de contrôle terminal.
 - (3) par références visuelles au sol ou à l'eau.
 - (4) conformément à (1), (2) et (3) ci-dessus.
16. Un pilote en vol VFR à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé doit éviter les nuages par une distance d'au moins pieds, mesurée verticalement, et mille(s), mesurée horizontalement.
- (1) 500, 1
 - (2) 500, 3
 - (3) 1 000, 1
 - (4) 1 000, 3
17. Choisissez le bon énoncé concernant l'utilisation d'un avion ultra-léger dans l'espace aérien de classe F consultatif (CYA), lorsque celle-ci est active
- (1) Les activités aériennes doivent être exécutées selon les règles IFR seulement.
 - (2) Le pilote d'un aéronef en vol VFR doit obtenir la permission au préalable avant de pénétrer dans cet espace aérien.
 - (3) Les aéronefs non participants ne doivent pas pénétrer dans cet espace aérien.
 - (4) L'évitement des collisions incombe aussi bien aux pilotes des aéronefs participants qu'à ceux des aéronefs non participants.
18. Pour indiquer, de jour, qu'une certaine partie de l'aire de manoeuvre d'un aéroport est fermée à la circulation, on utilise un
- (1) drapeau en damier à carreaux rouges et blancs.
 - (2) 'T' d'atterrissage horizontal de couleur blanche.
 - (3) 'X' blanc ou jaune.
 - (4) haltère blanc.
19. Référez-vous à l'appendice : MARQUES DE POINT D'ATTENTE (Diagramme n° 1).

Aux aéroports contrôlés, les marques de voie de circulation, schémas A et B, signifient que l'aéronef doit arrêter avant de traverser

- (1) les marques en tout temps, quelle que soit la direction d'approche.
 - (2) les marques, quelle que soit la direction d'approche, sauf autorisation contraire de l'ATC.
 - (3) du côté de la marque pleine en tout temps.
 - (4) du côté de la marque pleine sauf autorisation contraire de l'ATC.
20. Si un itinéraire de vol contient l'heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage, le pilote doit déposer un compte rendu d'arrivée auprès de la personne de confiance,
- (1) avant l'heure de déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage figurant sur l'itinéraire de vol.
 - (2) 24 heures suivant la dernière ETA communiquée.
 - (3) 36 heures suivant la dernière ETA communiquée.
 - (4) une heure suivant la ETA.
21. Après avoir accusé réception d'une autorisation, si le pilote se rend compte qu'il est impossible de s'y conformer, il devrait
- (1) prendre toutes les mesures immédiates requises et en aviser l'ATC dès que possible.
 - (2) se conformer autant que possible à l'autorisation compte tenu des circonstances et ne rien dire à l'ATC.
 - (3) ne pas tenir compte de l'autorisation.
 - (4) se conformer aux parties qui sont acceptables.
22. Vous volez sur un cap de 270° et vous recevez le message suivant de l'ATC «Trafic à 9 heures, 5 milles, direction est ». Ce message indique que le trafic dont il s'agit est
- (1) à 60° sur votre droite et à la même altitude.
 - (2) à 90° sur votre droite et sur une trajectoire de collision.
 - (3) à 90° sur votre gauche et à une altitude inconnue.
 - (4) sur un cap de 180°.
23. À la demande du pilote, les stations de radiogoniométrie (DF) VHF assurent normalement un service
- (1) sur une fréquence présélectionnée de la tour ou de la FSS.
 - (2) dans l'espace aérien de classe B seulement.
 - (3) après la déclaration d'une urgence sur 121,5 MHz seulement.
 - (4) sur la fréquence de contrôle d'approche.

24. L'angle d'attaque auquel un avion décroche est déterminé par
- (1) sa masse brute.
 - (2) son centre de gravité.
 - (3) la conception de son aile.
 - (4) son facteur de charge.
25. Si une aile possède plus d'un point de suspension et que l'on passe d'un point de suspension arrière à un point de suspension avant, la
- (1) vitesse de décrochage va augmenter.
 - (2) vitesse de décrochage va diminuer.
 - (3) vitesse va augmenter.
 - (4) vitesse va diminuer.
26. Au cours d'un décrochage à partir d'un virage coordonné en montée par la gauche, l'aile décroche la première et l'aéronef entame un mouvement de roulis à
- (1) droite, gauche
 - (2) droite, droite.
 - (3) gauche, gauche.
 - (4) gauche, droite.
27. Le règlement qui stipule qu'il est essentiel que la masse brute maximale soit respectée et que le CG soit dans les limites permises pour tout vol,
- (1) s'applique seulement lorsque des passagers sont à bord.
 - (2) s'applique à tout aéronef.
 - (3) ne s'applique pas aux avions bimoteurs.
 - (4) ne s'applique pas aux avions ultra-légers.
28. Le poids à vide d'un aéronef
- (1) comprend le poids du carburant inutilisable et l'huile.
 - (2) est le même pour tous les aéronefs de type identique.
 - (3) comprend le poids des occupants.
 - (4) doit être calculé tous les ans.

29. La masse brute maximale admissible d'un l'avion ultra-léger est de 330 kg au décollage et les limites du CG sont entre 20,0 et 26,0 cm de la ligne de référence. L'avion est chargé comme suit :

Article	Masse (kg)	Bras de Levier (cm)	Moment (cm-Kg)
Masse à vide	160	+60	?
L'instructeur	85	0	?
L'élève	60	-70	?
Carburant et huile	20	+40	?

Les calculs faits à partir du tableau ci-dessus indiquent que la masse maximale brute

- (1) n'est pas dépassée et que le CG est dans les limites.
 - (2) n'est pas dépassée mais que le CG est trop en avant.
 - (3) n'est pas dépassée mais que le CG est trop en arrière.
 - (4) est dépassée mais que le CG est dans les limites.
30. Les vents de surface prévus seront indiqués dans une GFA lorsqu'ils ont une vitesse soutenue d'au moins
- (1) 5 kt.
 - (2) 10 kt.
 - (3) 15 kt.
 - (4) 20 kt.
31. Lors du passage d'un front froid, le vent de surface, ordinairement
- (1) a un mouvement dextrogyre et augmente.
 - (2) a un mouvement lévogyre et diminue.
 - (3) augmente de vitesse sans changer de direction.
 - (4) change de direction sans changer de vitesse.
32. Si l'on n'ajuste pas l'altimètre lorsque l'on passe d'une zone de basse pression à une zone de pression plus élevée, l'altitude indiquée de l'aéronef sera
- (1) supérieure à l'altitude réelle.
 - (2) inférieure à l'altitude réelle.
 - (3) l'altitude vraie réelle.
 - (4) l'altitude pression réelle.
33. Un planeur fait face à un fort vent pendant son approche, soudainement près du sol, le planeur pénètre une région où le vent est nul. Ce cisaillement du vent aurait pour effet immédiat de provoquer une
- (1) diminution du taux de descente.
 - (2) augmentation de la vitesse indiquée.
 - (3) augmentation de la vitesse vraie.
 - (4) augmentation de la distance du plané.
34. Dans lequel des cas rencontre-t-on les conditions de vol les moins turbulentes?

- (1) Sous un plafond de stratus.
 - (2) Pendant une claire et chaude journée d'été, par un ciel sans nuages.
 - (3) Sous la base de cumulus isolés.
 - (4) Sous une formation de stratocumulus.
35. Près du sol, le maximum de turbulence résultant du réchauffement de la surface se produit habituellement
- (1) immédiatement après le coucher du soleil.
 - (2) durant les premières heures qui suivent le lever du soleil.
 - (3) vers le milieu de la matinée.
 - (4) au début de l'après-midi.
36. Lorsqu'un aéronef en vol rencontre de la pluie continue, celle-ci peut causer
- (1) la dissipation de la pollution, ce qui diminue la visibilité.
 - (2) la formation de stratus bas ou de brouillard en-dessous de l'aéronef.
 - (3) de la turbulence modérée fréquente.
 - (4) de dangereux courants descendants.
37. La quantité de vapeur d'eau que peut contenir un volume d'air donné est déterminée par
- (1) son humidité relative.
 - (2) sa densité.
 - (3) sa température.
 - (4) son point de rosée.
38. La partie d'un système frontal le long de laquelle l'air froid recule est appelée front
- (1) chaud.
 - (2) froid.
 - (3) quasi-stationnaire.
 - (4) occlus.
39. Le tonnerre et les éclairs sont associés aux nuages
- (1) castellanus.
 - (2) altostratus.
 - (3) cumulonimbus.
 - (4) stratus.

40. Lorsqu'il y a menace d'un orage, un décollage ou un atterrissage
- (1) devrait être évité car un coup de vent brusque ou une turbulence à basse altitude pourrait vous faire perdre la maîtrise de l'aéronef.
 - (2) devrait être évité à moins que l'ATC vous demande de décoller ou d'atterrir.
 - (3) peut être accompli en sécurité si vous voyez à travers lorsque vous êtes sous l'orage.
 - (4) peut être accompli en sécurité si l'orage est considéré comme faible.
41. On entend par humidité relative
- (1) la quantité d'humidité que contient l'air.
 - (2) le poids de l'eau que contient l'air.
 - (3) la quantité d'humidité que l'air contient par rapport à celle qu'il pourrait contenir à la même température et à la même pression.
 - (4) le degré auquel il faudrait abaisser la température de l'air pour que l'air devienne saturé.
42. Le brouillard d'advection se forme lorsque
- (1) l'air humide en provenance d'une région chaude se déplace vers une région froide.
 - (2) l'air se refroidit au contact du sol froid pendant la nuit.
 - (3) l'air humide subit l'effet orographique.
 - (4) l'air frais et humide en provenance d'une région froide se déplace vers une région chaude.
43. Quel type de nuage indique la présence de courants verticaux importants dans les bas niveaux?
- (1) Stratus Fractus.
 - (2) Altocumulus.
 - (3) Cumulus.
 - (4) Nimbostratus.
44. Si la glace se dépose sur un profil aérodynamique en vol, la vitesse de décrochage
- (1) reste identique.
 - (2) diminue dans toutes les conditions de vol.
 - (3) augmente uniquement lors de vol en palier.
 - (4) augmente dans toutes les conditions de vol.
45. Au moment de quitter une ascendance thermique, un planeur accélère en direction est. Le pilote va voir son compas magnétique
- (1) indiquer un virage vers le nord.
 - (2) indiquer un virage vers le sud.
 - (3) toujours demeurer dans une plage de plus ou moins 5° du cap.
 - (4) demeurer stable.

46. Référez-vous à l'appendice : COORDONNATEUR DE VIRAGE (DIAGRAMME N°1).

Le coordonnateur de virage indique que l'aéronef est dans un virage à

- (1) gauche avec glissade.
- (2) gauche avec dérapage.
- (3) droite avec glissade.
- (4) droite avec dérapage.

47. Quel est le nom de chacun des temps d'un moteur à quatre temps?

- (1) Allumage, compression, carburant, échappement.
- (2) Allumage, refroidissement, huile, température des gaz d'échappement.
- (3) Admission, compression, puissance, échappement.
- (4) Admission, refroidissement, poussée, échappement.

48. Comparativement à un moteur à deux temps, le moteur à quatre temps

- (1) est plus tolérant aux problèmes qui se développent.
- (2) est plus léger et plus petit.
- (3) est complètement pressurisé.
- (4) n'a aucune tolérance lorsque les ajustements ne sont pas parfaits.

49. L'indicateur de température des gaz d'échappement (EGT) vous donne une lecture directe

- (1) de la température de tête de cylindre.
- (2) du régime du moteur.
- (3) de l'huile.
- (4) du mélange air-carburant.

50. La viscosité de l'huile à employer dans un moteur d'aviation est spécifiée par le fabricant et peut être identifiée par

- (1) le nombre SAE.
- (2) l'indice d'octane.
- (3) le poids spécifique.
- (4) une couleur conventionnelle.

51. Une hélice équilibrée

- (1) détecte la pression d'huile.
- (2) fournit une poussée égale au moteur.
- (3) prévient les mouvements de lacet pendant la montée.
- (4) prévient les vibrations fortes.

52. Deux avions légers de même type ont chacun une hélice à pas fixe. Cependant, l'hélice de « A » a un pas relativement petit (RPM élevée) si on la compare à l'hélice de « B ». L'avion
- (1) « A » aura de meilleures performances au décollage et en montée, mais de moindres performances en vol de croisière.
 - (2) « B » aura de meilleures performances au décollage et en montée mais de moindres performances en vol de croisière.
 - (3) « A » aura de meilleures performances au décollage et en vol de croisière, mais de moindres performances en montée.
 - (4) « B » aura de meilleures performances au décollage et en vol de croisière, mais de moindres performances en montée.
53. Quel instrument sera inutilisable si le tube de pitot se bloque?
- (1) L'altimètre.
 - (2) L'anémomètre.
 - (3) Le variomètre.
 - (4) L'indicateur d'assiette.
54. Lorsque l'altimètre d'un aéronef garé est réglé au calage altimétrique local courant, l'altimètre indique l'altitude
- (1) pression de l'aéroport.
 - (2) absolue de l'aéroport.
 - (3) de l'aéroport au-dessus du niveau de la mer.
 - (4) densité de l'aéroport au-dessus du niveau de la mer.
55. Le mouvement d'un aéronef autour de l'axe longitudinal porte le nom de
- (1) lacet.
 - (2) roulis.
 - (3) tangage.
 - (4) couple.
56. Lorsqu'on place la commande de compensation profondeur sur « cabré » le volet de compensation est en position
- (1) entre le neutre et le haut.
 - (2) neutre.
 - (3) haute.
 - (4) basse.
57. La caractéristique qui a le plus d'influence sur la stabilité directionnelle est
- (1) la dérive et le gouvernail de direction.
 - (2) l'aile en flèche.
 - (3) l'effet de quille.
 - (4) le compensateur du gouvernail de direction.
58. Référez-vous à l'appendice : DIAGRAMME DE CIRCULATION AU SOL N° 8.

Un avion léger à train d'atterrissage tricycle est représenté (vue de dessus) circulant au sol par un vent de 15 kt, venant de la direction 8 heures. L'aileron gauche devrait être

- (1) en position abaissée.
 - (2) en position relevée.
 - (3) en position neutre.
 - (4) la position n'a pas d'effet.
59. Si un fort vent de travers souffle de la gauche pendant le décollage, vous devriez quitter le sol à une vitesse
- (1) supérieure à la vitesse normale.
 - (2) inférieure à la vitesse normale.
 - (3) inférieure à la vitesse normale des ailerons.
 - (4) normale.
60. Un avion ultra-léger et un planeur sont tous les deux en approche. Le planeur a priorité de passage, car
- (1) il est plus lent.
 - (2) il est moins maniable.
 - (3) l'avion crée de la turbulence de sillage.
 - (4) le circuit des planeurs est le plus proche.
61. Vous apercevez un autre avion ultra-léger devant vous sur l'horizon. Il y a un risque de collision si l'avion ultra-léger vous semble
- (1) demeurer immobile et grossir.
 - (2) demeurer immobile et rapetisser.
 - (3) se déplacer sur l'horizon mais demeure de la même dimension.
 - (4) se déplace sur l'horizon mais rapetisse.
62. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou, presque de face, et qu'il y a risque de collision, chaque pilote doit
- (1) changer de cap vers la droite.
 - (2) changer de cap vers la gauche.
 - (3) éviter l'autre en changeant d'altitude.
 - (4) allumer les feux anti-collision.
63. Si le moteur tombe en panne immédiatement après le décollage, vous devez
- (1) effectuer un virage incliné à 20 degrés pour retourner sur la piste.
 - (2) effectuer le virage le plus incliné possible pour retourner sur la piste.
 - (3) atterrir droit devant.
 - (4) maintenir la même assiette longitudinale de montée et tenter de faire redémarrer le moteur.

64. Lorsqu'un pilote vire de vent arrière à vent debout à basse altitude, le pilote peut avoir l'illusion que l'avion
- (1) glisse et diminue de vitesse.
 - (2) dérape et diminue de vitesse.
 - (3) glisse et augmente de vitesse.
 - (4) dérape et augmente de vitesse.
65. La pluie sur le pare-brise d'un avion en approche finale pour l'atterrissage donne au pilote l'impression que les objets se trouvent plus qu'ils ne le sont réalité.
- (1) loin
 - (2) près
 - (3) haut
 - (4) bas
66. Un avion ultra-léger suivant un aéronef plus gros en approche finale devrait rester
- (1) au-dessous de la trajectoire d'approche de l'aéronef plus lourd.
 - (2) au-dessus de la trajectoire d'approche de l'aéronef plus lourd.
 - (3) sur la même trajectoire d'approche normale, mais à une vitesse supérieure.
 - (4) sur la même trajectoire d'approche normale, mais à une vitesse inférieure.
67. Quel message devrait diffuser un pilote pour signaler un danger grave ou imminent et pour demander de l'aide immédiatement?
- (1) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
 - (2) PANNE PANNE, PANNE PANNE, PANNE PANNE.
 - (3) SÉCURITÉ, SÉCURITÉ, SÉCURITÉ.
 - (4) URGENCE, URGENCE, URGENCE.
68. Un des facteurs entraînant le brouettage d'un aéronef pendant l'atterrissage est
- (1) une approche à pente faible.
 - (2) un arrondi exécuté trop haut.
 - (3) une vitesse d'approche trop élevée en configuration volets sortis à fond.
 - (4) une vitesse d'approche faible en configuration volets sortis à fond.
69. Lorsque tout moteur d'un aéronef est laissé en marche au sol et que personne ne se trouve à bord, des mesures doivent être prises pour empêcher l'aéronef de se déplacer et
- (1) l'aéronef doit demeurer dans le champ de vision du pilote en tout temps.
 - (2) l'aéronef ne doit pas être laissé sans surveillance.
 - (3) l'aéronef doit avoir une masse brute inférieure à 1 200 lb.
 - (4) les dispositifs de blocage des commandes sont installés.

70. Lorsqu'un accident d'aviation se produit, le pilote ou l'exploitant de l'aéronef en cause doit s'assurer que les détails de l'accident sont signalés au BST
- (1) dans les 7 jours.
 - (2) dans les 48 heures.
 - (3) dans les 24 heures.
 - (4) aussitôt que possible et par le moyen de communication le plus rapide.
71. Un aéronef doit être correctement mis à la terre et à la masse lors de l'avitaillement en carburant pour éviter
- (1) le débordement.
 - (2) un bris de la pompe.
 - (3) une décharge statique.
 - (4) l'émission de vapeur d'essence.
72. Un aéronef monomoteur volant au-delà de la distance qu'il peut franchir en vol plané par rapport à un rivage ou décollant d'un plan d'eau ou s'y posant doit avoir à son bord,
- (1) un gilet de sauvetage pour chaque personne.
 - (2) une ELT activée par l'eau.
 - (3) un radeau de sauvetage suffisamment grand pour accueillir toutes les personnes.
 - (4) tout ce qui est indiqué ci-dessus en plus de l'équipement de secours prescrit par le RAC.
73. Consommation moyenne de carburant 5.0 gph
Temps de vol total 0:30 minutes
- NOTE: Ajoutez 2.0 gallons pour la circulation au sol, le décollage et la montée.
- En utilisant l'information ci-dessus, calculez la quantité de carburant nécessaire.
- (1) 10.0 gallons
 - (2) 7.0 gallons.
 - (3) 4.5 gallons.
 - (4) 4.0 gallons.
74. Une minute de latitude est équivalente à
- (1) une minute de longitude.
 - (2) un mille terrestre.
 - (3) un mille marin.
 - (4) 5 000 pieds.

75. Si un cap de 250 °M conserve une trajectoire d'éloignement de 242 °M, le cap pour maintenir la trajectoire réciproque pour revenir au point de départ serait de

- (1) 078 °M.
- (2) 070 °M.
- (3) 062 °M.
- (4) 054 °M.

Référez-vous à l'appendice 'Vol Voyage' et au VNC pour les questions 76 à 80.

76. Référez-vous à la VNC.

Le gros chiffre "18", en caractère gras situé au sud-est de l'aéroport de Peterborough, représente à l'intérieur du quadrilatère donné,

- (1) le plus haut terrain
- (2) le plus haut terrain plus 100 mètres ou l'obstacle connu le plus élevé, selon le plus élevé des deux
- (3) l'altitude minimale de réception
- (4) l'altitude minimale de franchissement d'obstacle

77. Référez-vous à la VNC.

Les teintes hypsométriques sur la carte indiquent qu'entre l'aéroport de Lindsay et l'aéroport de Gananoque l'altitude des terrains survolés se situe entre

- (1) le niveau de la mer et 1 000 pieds.
- (2) le niveau de la mer et 1 500 pieds.
- (3) 1 000 pieds et 2 000 pieds.
- (4) le niveau de la mer et 2 000 pieds.

78. Référez-vous à la VNC.

L'obstacle le plus élevé dans une zone de 5 NM de part et d'autre de votre route de Lindsay à Gananoque est à pieds ASL.

- (1) 1 600
- (2) 1 449
- (3) 1 275
- (4) 1 246

79. Référez-vous à la VNC.

La ligne tiretée qui entoure Peterborough représente une

- (1) zone consultative.
- (2) région de contrôle terminal.
- (3) zone de contrôle.
- (4) zone interdite.

80. Référez-vous à la VNC.

En rapprochement de Norwood, vous désirez obtenir le rapport météo le plus récent pour Kingston. La station et la fréquence les plus appropriées pour obtenir cette information seraient

- (1) l'UNICOM de Peterborough sur 122,8 MHz.
- (2) la radio de London sur 126,7 MHz.
- (3) la radio de Campbellford sur 113,5 MHz.
- (4) la tour de Trenton sur 128,7 MHz.

APPENDICE

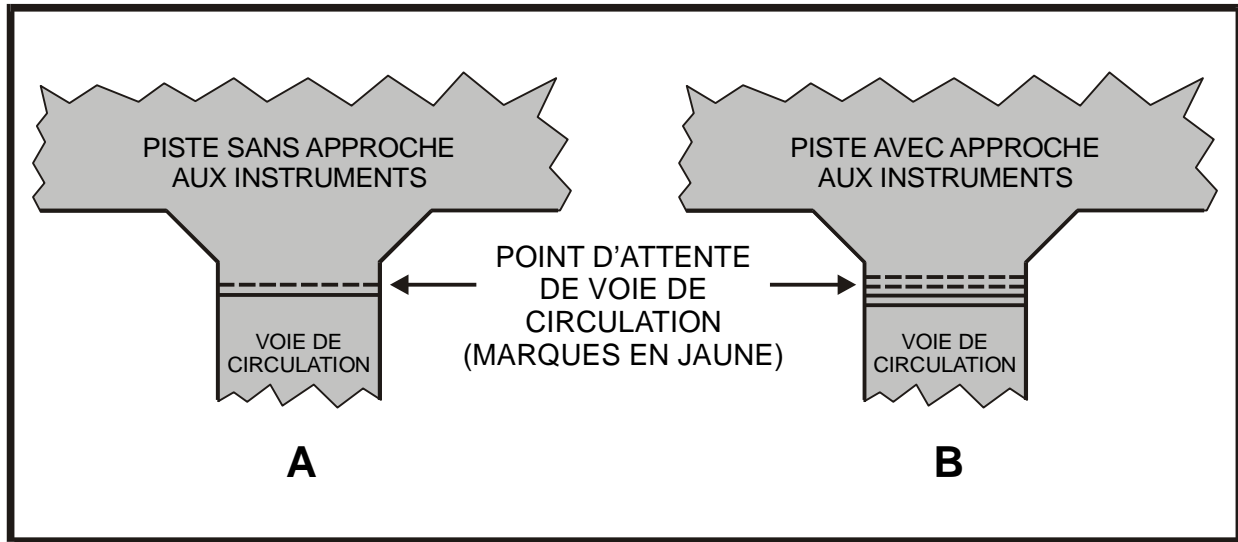
Pour le

Spécimen d'examen

Permis de pilote – avion ultra-léger

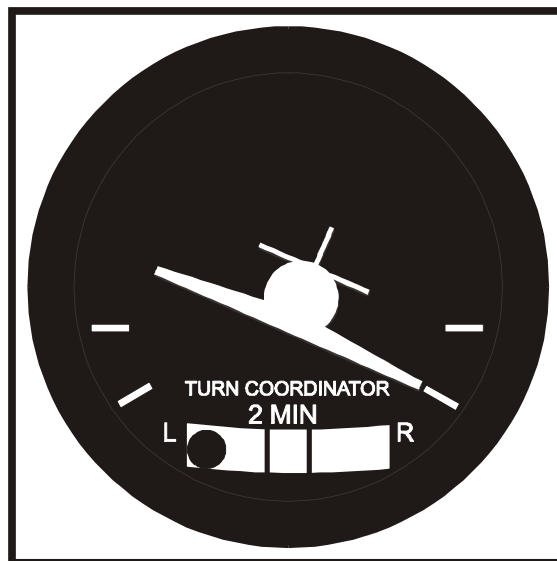
Première édition
Décembre 2005

MARQUES DE POINT D'ATTENTE (Diagramme N° 1)



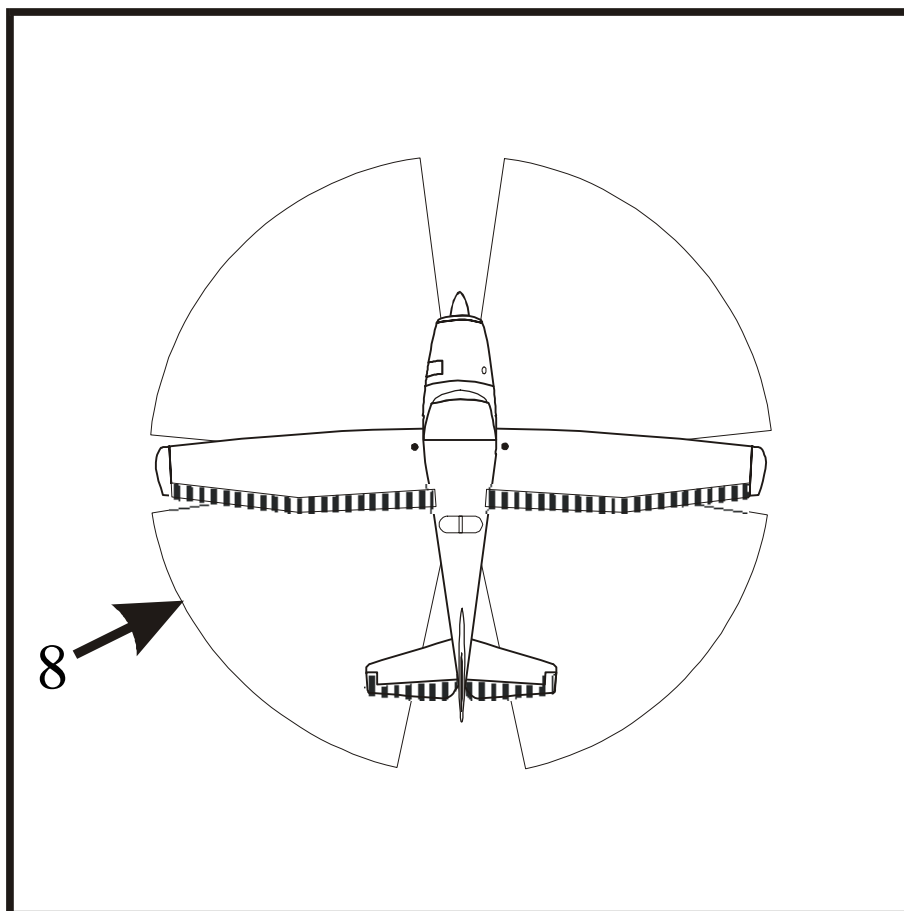
Appendice 0202

COORDONNATEUR DE VIRAGE (Diagramme N° 1)



Appendice 0038

DIAGRAMME DE CIRCULATION AU SOL N° 8



Appendice 0033

VOL-VOYAGE

Carte :

La carte à utiliser pour cet examen est la carte de navigation VFR de Toronto.

Détails relatifs à la préparations du vol :

Le vol-voyage consiste d'un vol VFR de jour de l'aérodrome de LINDSAY (CNF4) à l'aéroport de PETERBOROUGH (CYPQ) et à l'aérodrome de NORWOOD (CPY4)

Le centre des symboles d'aérodrome devraient servir comme point de mesure.

<u>Code d'identification</u>	<u>Le nom de l'aérodrome</u>	<u>Coordonnées géographiques</u>
CNF4	Lindsay	N44° 22' W78° 47'
CYPQ	Peterborough	N44° 14' W78° 22'
CPY4	Norwood	N44° 22' W78° 00'

VNC partielle de Toronto

(Ne pas utiliser pour la navigation)

Utilisez n'importe quelle légende VNC canadienne



RÉPONSES

1-(4)	26-(2)	51-(4)	76-(2)
2-(4)	27-(2)	52-(1)	77-(1)
3-(4)	28-(1)	53-(2)	78-(1)
4-(1)	29-(2)	54-(3)	79-(3)
5-(3)	30-(4)	55-(2)	80-(2)
6-(3)	31-(1)	56-(4)	
7-(4)	32-(2)	57-(1)	
8-(1)	33-(4)	58-(1)	
9-(2)	34-(1)	59-(1)	
10-(4)	35-(4)	60-(2)	
11-(2)	36-(2)	61-(1)	
12-(1)	37-(3)	62-(1)	
13-(1)	38-(1)	63-(3)	
14-(3)	39-(3)	64-(2)	
15-(4)	40-(1)	65-(4)	
16-(1)	41-(3)	66-(2)	
17-(4)	42-(1)	67-(1)	
18-(3)	43-(3)	68-(3)	
19-(4)	44-(4)	69-(2)	
20-(1)	45-(1)	70-(4)	
21-(1)	46-(4)	71-(3)	
22-(3)	47-(3)	72-(1)	
23-(1)	48-(1)	73-(3)	
24-(3)	49-(4)	74-(3)	
25-(2)	50-(1)	75-(4)	