

**SEMINAIRE ACAT 2008 – QUESTIONNAIRE**

Répondez aux questions ci-dessous en cochant la case de la grille de réponse annexe !

**1.01) Une zone "D" (dangereuse) est un espace aérien :**

A	dont la pénétration est toujours autorisée après contact radio.
B	dont l'accès est interdit pendant l'activité.
C	dont la pénétration est soumise à autorisation.
D	dont la pénétration s'effectue sans restriction, mais où des activités dangereuses peuvent se dérouler.

**1.02) Après centrage de l'aiguille à l'aide de l'OBS, avec indicateur FROM, un VOR indique :**

A	la distance entre l'avion et la station.
B	le radial sur lequel se trouve l'avion.
C	le cap à tenir pour rejoindre la station.
D	la dérive.

**1.03) Votre avion n'étant pas équipé de réserve d'oxygène, le niveau de vol maximal que vous pouvez utiliser est le :**

A	FL145.
B	FL195.
C	FL95.
D	FL125.

**1.04) Vous prenez connaissance du METAR de Toulouse Blagnac : LFBO 070700Z 29010KT 9999 SCT016 BKN050 19/16 Q1019 NOSIG=, Les nuages qui sont l'objet du code BKN050 couvrent :**

A	plus de la moitié du ciel et leur base est au niveau de vol 50.
B	moins de la moitié du ciel et leur base est au niveau de vol 50.
C	moins de la moitié du ciel et leur base est à 5000 ft AAL.
D	plus de la moitié du ciel et leur base est à 5000 ft AAL.

**1.05) Je suis en finale à Lasbordes en piste 16 (QFU 156°). Le contrôleur annonce un vent de 130° 20 kt. La composante de vent de travers est de :**

A	7 kt.
B	10 kt.
C	15 kt.
D	18 kt.

**1.06) La tour de contrôle vous transmet : "Fox Echo Victor, autorisé décollage piste 05, vent dans l'axe 10 kt". Vous devez réglementairement répondre :**

A	autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 noeuds, Foxtrot Echo Victor.
B	autorisé décollage piste 05, Foxtrot Echo Victor.
C	Foxtrot Echo Victor.
D	décollage, Foxtrot Echo Victor.

**1.07) Dans un message, le code "CAVOK" est rassurant car il indique l'absence (observée ou prévue) d'éléments météo défavorables. Toutefois, il n'exclut pas la présence :**

A	de nuages élevés.
B	de brouillard mince.
C	de bruine.
D	de chasse-neige basse.

**1.08) Sur un avion conventionnel (DR-400, TB-10, Aquila...), l'arrêt d'un départ en vrille requiert les actions génériques suivantes :**

A	1 – Réduction de la puissance, 2 – Ailes à plat , 3 – Assiette de palier associée à une ressource souple, 4 – Attendre la vitesse de croisière avant de remettre progressivement de la puissance.
B	1 – Ailes à plat, 2 – Réduction de la puissance, 3 – Assiette de palier associée à une ressource souple, 4 – Attendre la vitesse de croisière avant de remettre progressivement de la puissance.
C	1 – Réduction de la puissance, 2 – Palonnier opposé au sens de la rotation, 3 – Ailerons au neutre, 4 – Ressource souple.
D	1 –Palonnier opposé au sens de la rotation, 2 – Réduction de la puissance, 3 – Ressource souple, 4 – Ailerons au neutre.

**1.09) Votre passager désire effectuer des photographies d'un plan d'eau. Vous pouvez descendre jusqu'à une hauteur minimale de :**

A	500 m. (1600 ft.).
B	300 m. (1000 ft.).
C	50 m. (170 ft.).
D	150 m. (500 ft.).

**1.10) Au cours d'un vol de navigation par mauvaise visibilité en monomoteur, vous décidez de cheminer le long d'une autoroute. Vous devez vous tenir à une hauteur minimale de :**

A	300 m. (1000 ft.).
B	500 m. (1600 ft.).
C	150 m. (500 ft.).
D	1000 m. (3300 ft.).

**1.11) Le risque majeur de la turbulence de sillage d'un hélicoptère qui vous précède est :**

A	l'imprécision du point d'atterrissage.
B	de vous forcer à remettre les gaz.
C	la perte de contrôle qui peut aller jusqu'à l'accident.
D	l'inconfort subi par les passagers.

**1.12) Pour renouveler sa qualification de classe monopilote monomoteur à piston (SEP), un pilote doit :**

A	passer avec succès l'épreuve pratique d'aptitude de cette qualification avec un examinateur (FE).
B	faire un vol de contrôle avec un instructeur (FI).
C	refaire une formation réglementaire en fonction de l'expérience du pilote.
D	passer avec succès les épreuves théorique et pratique de cette qualification.

**1.13) La piste de l'aérodrome a un seuil décalé. Au roulage, pour vous aligner et décoller :**

A	vous devez vous aligner au seuil décalé, la partie au-delà s'utilise uniquement pour l'atterrissage.
B	vous devez vous aligner au seuil de piste, la partie au-delà étant impropre au roulage.
C	vous devez remonter la piste au-delà du seuil décalé lorsque votre aéronef décolle à la masse maximale.
D	vous pouvez remonter la piste au-delà du seuil décalé et vous aligner au début de celle-ci.

**1.14) Dans un espace aérien non contrôlé, au-dessus de la surface "S", la visibilité en vol minimale est :**

A	10 km.
B	5 km.
C	8 NM.
D	5 NM.

**1.15) A Bagnères de Luchon (ALT AD : 2028 ft ; longueur de piste : 800 m),**

**T° = +30°C , Masse = 1000 kg, vent calme & piste sèche. A l'aide de l'annexe 1, on trouve que :**

A	Distance de décollage = 780 m et je peux décoller.
B	Distance de décollage = 900 m et je ne peux pas décoller.
C	Distance de décollage = 830 m et je ne peux pas décoller.
D	Distance de décollage = 750 m et je peux décoller.

**1.16) Pendant le phénomène, une caractéristique essentielle qui distingue la vrille du virage engagé est :**

A	la rotation importante en lacet.
B	une forte inclinaison.
C	un très faible taux de chute.
D	une assiette à cabrer.

**1.17) Vous êtes dans une CTR de classe D. A la mise en route, la visibilité descend en dessous de 1500 m. Vous en déduisez que :**

A	vous devez demander une clairance VFR spécial.
B	vous devez déposer un FPL pour obtenir une clairance VFR spécial.
C	même en VFR spécial, le vol est impossible.
D	le vol est encore possible en VFR spécial jusqu'à une visibilité de 1000 m.

**1.18) Votre vitesse sol est 100 kt. En 5 minutes vous parcourez environ :**

A	12 NM.
B	8 NM.
C	6 NM.
D	10 NM.

**1.19) La pompe à vide tombe en panne. Le pilote perd les indications des instruments suivants :**  
1 – anémomètre      2 – variomètre      3 – altimètre      4 - horizon artificiel électrique

**5 - conservateur de cap pneumatique**

A	1 - 3 - 4.
B	5.
C	1 - 2 - 3.
D	4 - 5.

**1.20) La température d'huile monte et l'aiguille du thermomètre approche de la ligne rouge. Votre première action est :**

A	de tirer le réchauffage carburateur.
B	d'enrichir le mélange et de vérifier la pression d'huile.
C	d'appauvrir le mélange.
D	de couper le moteur.

**1.21) Un plan de vol déposé (FPL) est obligatoire pour :**

**1 - voler sans garder la vue du sol ou de l'eau ("on top")      2 - franchir une frontière d'Etat**

**3 - effectuer un survol maritime au delà d'une certaine distance réglementairement définie**

**4 - entrer dans un espace contrôlé de classe B, C ou D**

A	1, 2, 3.
B	1, 3.
C	1, 2, 4.
D	2, 3.

**1.22) Vous rattrapez un aéronef moins rapide, au même niveau, vous effectuez le dépassement par :**

A	le dessous.
B	la gauche.
C	la droite.
D	le dessus.

**1.23) Un A380 décolle de Blagnac en piste 32 alors que je suis sur le point de croiser l'axe de piste au seuil 32. Que faut-il faire pour m'affranchir complètement de la turbulence de sillage ?**

A	Poursuivre simplement ma trajectoire car les rouleaux turbulents descendent.
B	Demander une modification de trajectoire au contrôleur.
C	Me mettre en attente pendant 3 mn après autorisation du contrôleur.
D	Je fais immédiatement demi-tour en delayant l'autorisation au contrôleur car les rouleaux montent.

**1.24) En VFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents :**

A	sauf si aucun atterrissage n'est envisagé à plus de 30 km du départ.
B	sauf si le vol reste dans le circuit d'aérodrome.
C	sauf s'il n'est pas prévu de s'éloigner de plus de 30 km de l'aérodrome de départ.
D	pour tous les vols, sans exception.

**1.25) Vous êtes en vol stabilisé au FL 95. Le réglage de la richesse au pic EGT est :**

A	le moins favorable au givrage du carburateur.
B	le plus favorable au givrage du carburateur.
C	le moins économique.
D	le plus économique.

**1.26) Par rapport au vol rectiligne dans les mêmes conditions, votre avion décroche en virage à :**

A	plus grande vitesse et même incidence.
B	même vitesse et même incidence.
C	plus grande vitesse et plus grande incidence.
D	même vitesse et plus grande incidence.

**1.27) La finesse est maximale lorsque :**

A	la traînée est minimale.
B	la portance est maximale.
C	le rapport portance sur traînée est minimal.
D	le rapport portance sur traînée est maximal.

**1.28) A 1 minute avant d'intégrer le début de la 'vent-arrière' à Lasbordes, le contrôleur ne répond pas et je déduis que l'émission de ma radio vient de tomber en panne. Après avoir affiché le code transpondeur '7600', que dois-je faire ?**

A	La radio à Lasbordes étant obligatoire, cet aérodrome devient inaccessible et je dois me dérouter.
B	Je m'intègre en vent-arrière en redoublant de vigilance vis-à-vis des autres aéronefs éventuels qui émettent et que je reçois toujours.
C	J'effectue des cercles à l'extérieur des tours de piste en attendant que le contrôleur me transmette un signal lumineux.
D	Je me reporte à la verticale du terrain et effectue des cercles en attendant que le contrôleur me transmette un signal lumineux.

**1.29) Au retour d'un vol Grauhlet – Lasbordes, le contrôleur de Lasbordes me donne une clearance pour naviguer sur le segment AE – Verticale Terrain à 2000 ft QNH et précise qu'il n'a pas d'autre trafic à signaler. Une fois sur ce segment de route :**

	A	un abordage avec aucun aéronef n'est possible, le secteur Est entre AE et l'aérodrome de Lasbordes étant contrôlé.
	B	un abordage est toujours possible puisque nous sommes malgré tout en espace de classe G sur la plus grande partie de ce segment.
	C	pour qu'aucun abordage ne soit possible, il faudrait que Blagnac (Toulouse Info) m'assigne un code transpondeur jusqu'à l'atterrissage pour m'identifier et assurer ainsi ma séparation vis à vis des autres aéronefs éventuels.
	D	le segment AE - Lasbordes étant un itinéraire publié, il n'y a pas de risque d'abordage tant que je respecte 2000 ft QNH.

**1.30) Le ciel est couvert à Lasbordes. Je peux envisager faire une séance d'entraînement de "tours de piste" si le plafond est :**

A	≥ 500 ft ASFC	B	≥ 700 ft ASFC	C	≥ 1000 ft ASFC	D	≥ 1500 ft ASFC
---	---------------	---	---------------	---	----------------	---	----------------

**2.01) Vous souhaitez entreprendre un vol de navigation qui vous fait traverser une zone dangereuse, notée D52. Dans cette zone, le transit :**

A	ne requiert aucune autorisation particulière mais présente un danger pour les aéronefs.
B	est interdite à la circulation des aéronefs civils.
C	requiert une autorisation de transit qui doit être demandée par radio à l'organisme gestionnaire 10 minutes avant l'entrée de la zone.
D	ne requiert aucune autorisation particulière mais impose le contact radio avec l'organisme gestionnaire.

**2.02) A l'aide des informations ci-après, pour aller à la verticale du VOR avec un vent nul, vous prenez le cap :**

A	3
B	4
C	1
D	2

**2.03) Vous ne pouvez pas poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si le temps de vol correspondant à la quantité de carburant restant est inférieure à :**

A	30 minutes.
B	45 minutes.
C	20 minutes.
D	15 minutes.

**2.04) A Bagnères de Luchon (ALT AD : 2028 ft ; longueur de piste : 800 m), T° = +30°C , Masse = 1000 kg, vent calme & piste sèche. A l'aide de l'annexe 1, on trouve que :**

A	Distance de décollage = 780 m et je peux décoller.
B	Distance de décollage = 900 m et je ne peux pas décoller.
C	Distance de décollage = 830 m et je ne peux pas décoller.
D	Distance de décollage = 750 m et je peux décoller.

**2.05) A l'arrivée à Lasbordes, la tour de contrôle vous a demandé de rappeler en vent arrière. Lorsque vous voulez le faire, vous constatez que vous êtes en panne radio. Vous devez :**

A	poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions qui pourraient être transmises par signaux visuels.
B	effectuer des virages 360° alternativement à gauche et à droite pour avertir l'organisme de contrôle de votre panne radio.
C	sortir de la circulation d'aérodrome et vous présenter à la verticale pour une intégration standard.
D	quitter la circulation d'aérodrome et aller atterrir sur un aérodrome non contrôlé.

**2.06) Sur un aérodrome où la radio est obligatoire, un AFIS vous passe les paramètres et vous signale qu'il n'y a pas d'autre trafic:**

A	vous pouvez vous intégrer en étape de base ou en finale.
B	vous devez prendre connaissance des informations données par l'aire à signaux.
C	vous devez débiter l'intégration par une verticale terrain.
D	vous devez vous intégrer en vent arrière.

**2.07) La définition de CAVOK (Ceiling & Visibility 'OK') est :**

A	Visibilité $\geq$ 10 km, ciel clair et absence de phénomène significatif.
B	Visibilité $\geq$ 10 km, absence de nuages en-dessous de 5000 ft ASFC, absence de cumulonimbus et de phénomène significatif.
C	Visibilité $\geq$ 10 km, absence de nuages en-dessous de 10000 ft AMSL, absence de cumulonimbus et de phénomène significatif.
D	Visibilité $\geq$ 10 km, ciel clair et absence de phénomène significatif.

**2.08) Sur un avion conventionnel (DR-400, TB-10, Aquila...), l'arrêt d'un départ en virage engagé requiert les actions génériques suivantes :**

A	1 – Réduction de la puissance, 2 – Ailes à plat, 3 – Assiette de palier associée à une ressource souple, 4 – Attendre la vitesse de croisière avant de remettre progressivement de la puissance.
B	1 – Ailes à plat, 2 – Réduction de la puissance, 3 – Assiette de palier associée à une ressource souple, 4 – Attendre la vitesse de croisière avant de remettre progressivement de la puissance.
C	1 – Réduction de la puissance, 2 – Palonnier opposé au sens de la rotation, 3 – Ailerons au neutre, 4 – Ressource souple.
D	1 – Palonnier opposé au sens de la rotation, 2 – Réduction de la puissance, 3 – Ressource souple, 4 – Ailerons au neutre.

**2.09) Sauf indication contraire spécifiée, la vent arrière d'un circuit d'aérodrome se parcourt à une hauteur (AAL) de :**

A	450 m (1500 ft).
B	215 m (700 ft).
C	150 m (500 ft).
D	300 m (1000 ft).

**2.10) L'avion de ligne qui vous précède vient de se poser en G, vous privilégiez un atterrissage en :**

A	1
B	4
C	3
D	2

**2.11) La licence FCL de pilote privé (PPL) est valide :**

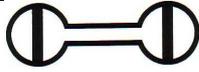
A	tant qu'est valide le certificat médical.
B	tant qu'est valide une qualification de classe.
C	tant que sont valides une qualification de classe et le certificat médical.
D	2 ans pour pilotes de moins de 40 ans, 1 an pour les pilotes de plus de 40 ans.

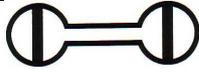
**2.12) De la brume se forme dans la TMA de Blagnac. Faut-il demander une clairance de VFR spécial ?**

A	Oui car le seuil minimal des 5 km de visibilité n'est plus assuré pour conserver les conditions VMC.
B	Non et je dois quitter la TMA au plus vite car il n'y a pas d'itinéraire publié dans la TMA.
C	Non car il faut que j'attende que le contrôleur me la propose.
D	Oui et il faut s'attendre à ce qu'un code transpondeur me soit délivré.

**2.13) En terme d'altitude, la 'nouvelle' surface "S" est la plus élevée des deux surfaces suivantes :**

A	3000 ft au-dessus du sol ou 3000 ft au-dessus du niveau moyen de la mer.
B	1500 ft au-dessus du sol ou 4500 ft au-dessus du niveau moyen de la mer.
C	1000 ft au-dessus du sol ou 3000 ft au-dessus du niveau moyen de la mer.
D	300 ft au-dessus du sol ou 1000 ft au-dessus du niveau moyen de la mer.



**2.14) Le symbole  disposé sur l'aire à signaux signifie que :**

A	une partie des voies de circulation (taxiways) est inutilisable.
B	une partie de la piste est inutilisable.
C	vous pouvez rouler en dehors des voies de circulation (taxiways).
D	une partie des voies de circulation hors taxiways est utilisable.

**2.15) Lorsque votre aéronef est en vol dérapé, la bille se positionne :**

A	du côté d'où vient le vent relatif.
B	à l'opposé de la direction d'où vient le vent relatif.
C	du même côté que le brin de laine.
D	au centre.

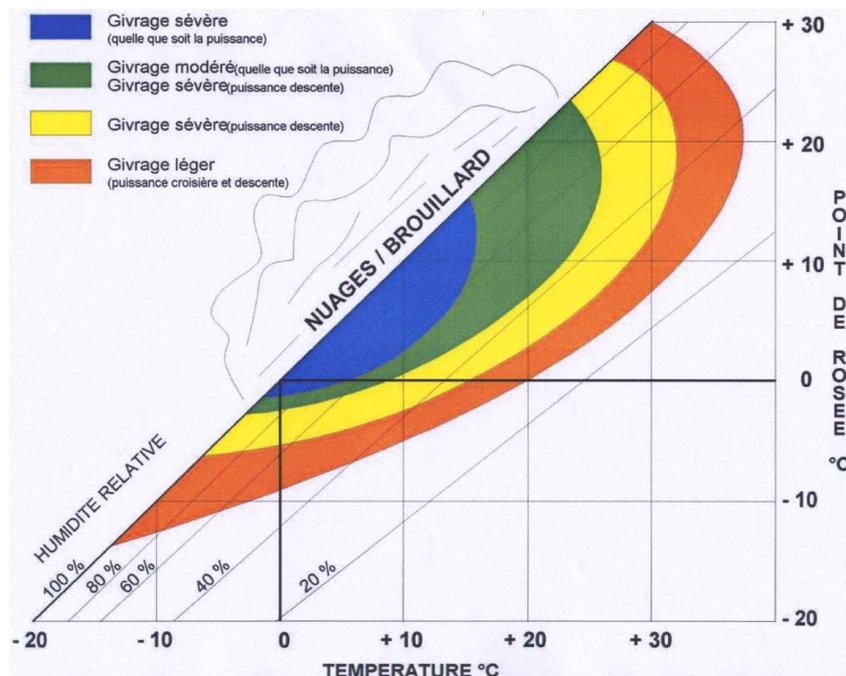
**2.16) En VFR, les conditions météorologiques minimales requises pour pénétrer dans une CTR sont :**

A	visibilité horizontale 8 km, distance aux nuages 1500 m latéralement et 300 m verticalement.
B	visibilité horizontale 5 km, distance aux nuages 1500 m latéralement et 300 m verticalement.
C	plafond 1,5 km et visibilité horizontale 5 km.
D	visibilité horizontale supérieure à 1,5 km et hors des nuages.

**2.17) Vous pilotez route au Sud, les fumées au sol indiquent un vent soufflant sur votre plein travers gauche. Vous volez à 120 kt et votre dérive est 5° droite.**

A	090°/20 kt.
B	270°/10 kt.
C	270°/20 kt.
D	090°/10 kt.

**2.18) A la préparation du vol, la masse d'air du jour est telle que la température de l'air (Ts) et celle du point de rosée (Td) sont les suivantes : Ts = +8°C, Td = +6°C.**



Les conditions atmosphériques sont telles qu'il convient d'activer le réchauffage du carburateur :

A	Au sol, juste après la mise en route et pendant toute la durée du vol, sauf pour la phase de décollage.
B	Une fois la phase de décollage terminée (500 ft ASFC).
C	Dès que l'on affiche le régime d'attente.
D	Pour toute la phase d'approche.

2.19) Les instruments pouvant utiliser le système à dépression sont :

A	l'horizon artificiel et le conservateur de cap.
B	l'anémomètre et l'altimètre.
C	l'anémomètre et le conservateur de cap.
D	l'altimètre et l'horizon artificiel.

2.20) En palier, une diminution de la richesse a pour conséquence :

A	une augmentation de la température des cylindres et une diminution de la température de l'huile.
B	une diminution de la température des cylindres et une augmentation de la température de l'huile.
C	une augmentation de la température des cylindres et de la température d'huile.
D	une diminution de la température des cylindres et de la température d'huile.

2.21) Le ciel est couvert à Lasbordes. Je peux envisager faire une séance d'entraînement de "tours de piste" si le plafond est :

A	≥ 500 ft ASFC	B	≥ 700 ft ASFC	C	≥ 1000 ft ASFC	D	≥ 1500 ft ASFC
---	---------------	---	---------------	---	----------------	---	----------------

2.22) Un avion vient sur votre droite, au même niveau que vous, avec une route convergente :

A	vous avez la priorité.
B	vous devez lui céder la priorité.
C	vous devez lui céder la priorité s'il est moins rapide.
D	vous devez lui céder la priorité s'il est plus rapide.

2.23) Si mon avion est centré à la limite du centrage arrière (sur le trait du diagramme) :

A	Je ne peux pas décoller car l'avion aurait un comportement complètement instable et beaucoup trop maniable.
B	Je ne peux pas décoller car l'avion aurait un comportement trop peu maniable et trop stable.
C	Je peux décoller mais il faut s'attendre à avoir un avion très stable et peu maniable.
D	Je peux décoller mais il faut s'attendre à avoir un avion au comportement très instable et très maniable.

**2.24) En vol, la température des cylindres est d'autant plus basse que :**

A	le mélange est pauvre.
B	le mélange est riche.
C	les volets de capots sont fermés.
D	l'incidence est grande.

**2.25) De retour au parking, avant l'arrêt du moteur, l'essai coupure effectué sur les magnétos a pour but :**

A	de faciliter un démarrage ultérieur du moteur.
B	d'éviter l'encrassement des bougies.
C	de vérifier la bonne qualité de cette coupure.
D	de vérifier la puissance moteur.

**2.26) Lors d'une descente en atmosphère turbulente, volets rentrés, la première des vitesses ci-dessous à ne pas dépasser est :**

A	la VSO.
B	la VFE.
C	la VNE.
D	la VNO.

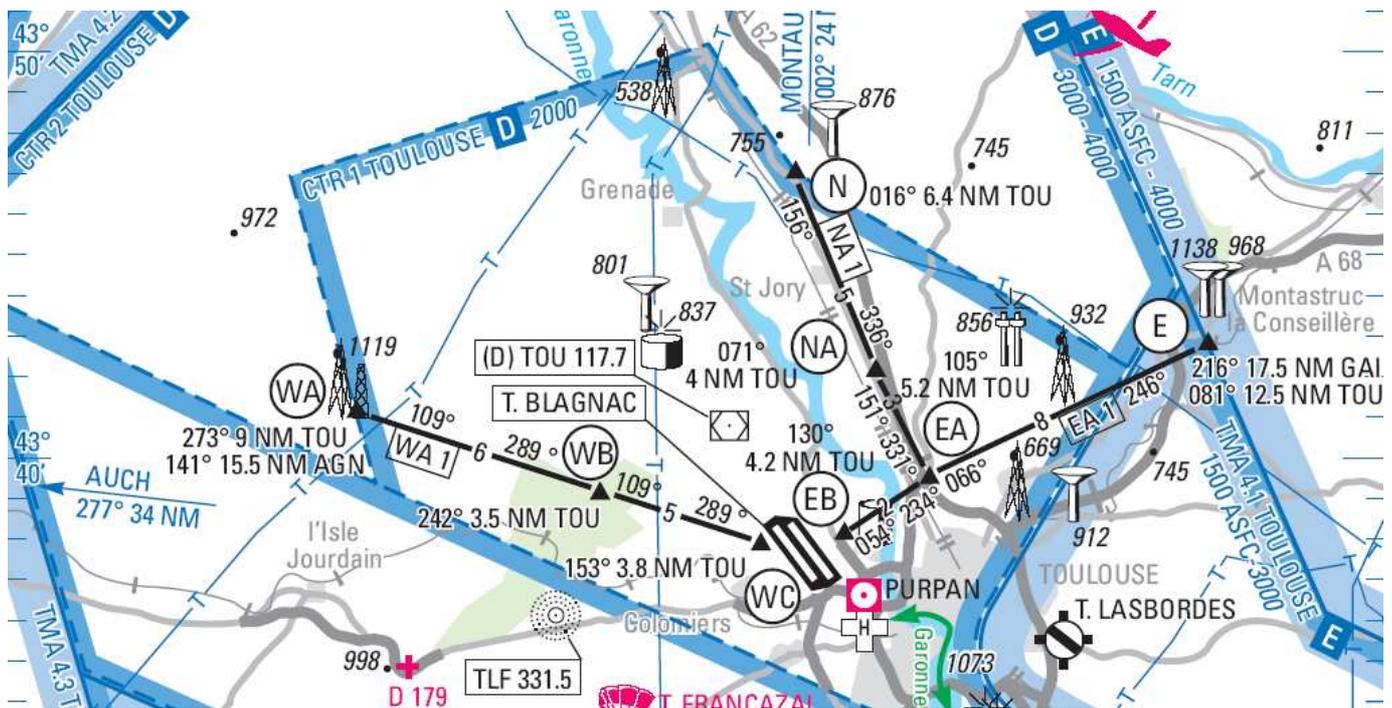
**2.27) Sur un plan de descente à 5 %, avec une vitesse de 80 kt le variomètre indique :**

A	40 m/s.
B	400 ft/min.
C	500 ft/min.
D	16 m/s.

**2.28) Pour proroger votre qualification de classe monopilote-motomoteur (SP-SE), si vous n'avez pas effectué, dans l'année précédant l'expiration, 12 heures de vol dont 6 heures comme pilote commandant de bord ainsi que 12 décollages et atterrissages, vous devez avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur autorisé :**

A	le jour de l'expiration.
B	dans les 2 mois précédant l'expiration.
C	dans les 3 mois précédant l'expiration.
D	dans le mois précédant l'expiration

**2.29) En vol VFR, j'effectue le transit Nord de Blagnac à 2000 ft.**



**Vis à vis des autres aéronefs, le service du contrôle aérien assure :**

A	L'information de trafic sur les trafics VFR & IFR ainsi que ma séparation sur les trafics IFR.
B	L'information de trafic sur les trafics VFR ainsi que ma séparation sur les trafics IFR.
C	L'information de trafic sur les trafics IFR ainsi que ma séparation sur les trafics VFR.
D	Simplement l'information de trafic sur les VFR.

**2.30) Sur l'anémomètre, le haut de l'arc blanc :**



A	est la vitesse maximale à laquelle le pilote peut sortir le premier cran de volets sans que l'avion ne subisse de dommages structuraux.
B	est la vitesse maximale à laquelle le pilote peut sortir complètement les volets sans que l'avion ne subisse de dommages structuraux.
C	correspond à la vitesse maximale d'attente (1,45 Vs), à la masse maximale au décollage.
D	indique la limite entre le premier régime de vol et le second régime de vol, à la masse maximale au décollage.

**3.01) Vous souhaitez traverser la D52. Le transit dans cette zone :**

A	est subordonné à un contact radio avec l'organisme gestionnaire.
B	présente un danger pour les aéronefs.
C	est subordonné à une autorisation de l'organisme gestionnaire.
D	est interdit.

**3.02) La quantité de carburant et de lubrifiant embarquée doit permettre d'atteindre la destination prévue compte tenu des conditions météorologiques et de poursuivre le vol à un régime de croisière économique pendant :**

A	45 minutes.
B	30 minutes.
C	15 minutes.
D	20 minutes.

**3.03) Lorsque le mélange essence/air est trop pauvre :**

A	la consommation de carburant est très élevée.
B	il y a risque de surchauffe du moteur.
C	la température de la culasse est trop basse, ce qui entraîne une mauvaise homogénéité thermique du moteur.
D	le risque de givrage augmente.

**3.04) Dans un METAR, la présence de brouillard indique une visibilité :**

A	comprise entre 1 km et 5 km.
B	inférieure à 1 km.
C	inférieure à 5 km.
D	inférieure à 100 mètres.

**3.05) Avant d'obtenir une clairance pour entrer dans un espace aérien de classe E, votre équipement de radiocommunication tombe en panne :**

A	Vous pouvez poursuivre votre vol comme prévu.
B	Vous pouvez poursuivre votre vol comme prévu, après avoir effectué une attente de 30 minutes.
C	Vous ne devez pas entrer dans cet espace.
D	Vous devez effectuer des virages de 360° alternativement à gauche et à droite pour signaler à l'organisme de la circulation aérienne votre panne radio.

**3.06) En VFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents :**

A	sauf si aucun atterrissage n'est envisagé à plus de 30 km du départ.
B	sauf s'il n'est pas prévu de s'éloigner de plus de 30 km de l'aérodrome de départ.
C	pour tous les vols, sans exception.
D	sauf si le vol reste dans le circuit d'aérodrome.

**3.07) Dans un espace aérien non contrôlé, au-dessus de la surface "S", la visibilité en vol minimale est :**

A	10 km.
B	5 km.
C	8 NM.
D	5 NM.

**3.08) Une caractéristique essentielle qui distingue la vrille du virage engagé est :**

A	l'assiette.
B	le taux de chute.
C	la vitesse.
D	l'inclinaison.

**3.09) Votre passager désire effectuer des photographies d'un plan d'eau. Vous pouvez descendre jusqu'à une hauteur minimale de :**

A	500 m. (1600 ft.).
B	150 m. (500 ft.).
C	300 m. (1000 ft.).
D	50 m. (170 ft.).

**3.10) La hauteur minimale de survol d'une ville dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 et 3600 mètres est fixée à :**

A	300 m. (1000 ft.).
B	500 m. (1600 ft.).
C	1000 m. (3300 ft.).
D	1500 m. (5000 ft.).

**3.11) Pour suivre la route magnétique 180°, en appliquant la règle semi-circulaire, vous devez choisir un niveau de vol :**

A	pair.
B	impair + 5.
C	pair + 5.
D	impair.

**3.12) Pour proroger votre qualification de classe monopilote-motomoteur (SP-SE), si vous n'avez pas effectué, dans l'année précédant l'expiration, 12 heures de vol dont 6 heures comme pilote commandant de bord ainsi que 12 décollages et atterrissages, vous devez avoir réussi un contrôle de compétence avec un examinateur autorisé :**

A	le jour de l'expiration.
B	dans les 2 mois précédant l'expiration.
C	dans les 3 mois précédant l'expiration.
D	dans le mois précédant l'expiration.

**3.13) J'effectue le transit Sud de Blagnac à 2000 ft AMSL. Entre 'SA' & 'SB', un A380 en longue finale sur la piste 32 de Blagnac passe aux environs de 1500 ft au-dessus de moi.**

A	La situation n'est pas dangereuse du tout et je poursuis simplement sur l'itinéraire publié.
B	J'en avise immédiatement le contrôle car les rouleaux de la turbulence de sillage descendent.
C	J'effectue une attente de 3 minutes sans en aviser le contrôle.
D	J'altère ma route de 90° pour ne pas passer en dessous.

**3.14) A Bagnères de Luchon (ALT AD : 2028 ft ; longueur de piste : 800 m),**

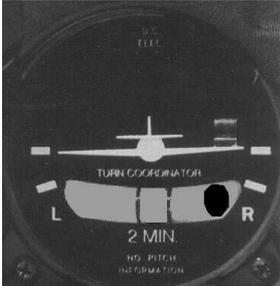
**T° = +30°C, Masse = 1000 kg, vent calme & piste sèche. A l'aide de l'annexe 1, on trouve que :**

A	Distance de décollage = 780 m et je peux décoller.
B	Distance de décollage = 900 m et je ne peux pas décoller.
C	Distance de décollage = 830 m et je ne peux pas décoller.
D	Distance de décollage = 750 m et je peux décoller.

**3.15) En dehors des besoins du décollage ou de l'atterrissage, la hauteur minimale de survol d'un établissement portant une marque distinctive (cercle blanc sur fond rouge) est :**

A	300 m. (1000 ft.).
B	1000 m. (3300 ft.).
C	100 m. (300 ft.).
D	500 m. (1600 ft.).

**3.16) Lorsque votre aéronef est en vol glissé, la bille-aiguille se positionne dans la configuration suivante:**

A		C	
B		D	

**3.17) Voler en conditions 'VFR spécial' dans la CTR de Blagnac signifie que :**

A	La visibilité vient de passer en-dessous de 5 km de visibilité et/ ou que le plafond vient de passer en-dessous de 2000 ft ASFC, si bien qu'une clairance du contrôle aérien est nécessaire que pour évoluer à l'intérieur de l'espace de classe contrôlé.
B	Les 1500 m (ou 30 s de vol) de visibilité réglementaire ne sont pas garanties par endroit et il vous faut demander une clairance pour évoluer à l'intérieur de l'espace de classe contrôlé.
C	Les conditions VMC ne sont plus réunies pour évoluer à l'intérieur de l'espace de classe contrôlé et requièrent une autorisation du contrôle aérien pour poursuivre le vol avec des conditions météorologiques marginales.
D	Voler en conditions 'VFR spécial' n'est plus possible dans la TMA de Blagnac depuis l'émergence du nouveau RDA.

**3.18) La visibilité minimale à partir de laquelle je peux réglementairement envisager de décoller de Lasbordes avec un avion croisant à 120 kt est de :**

A	3000 m.
B	5000 m sous le FL100 et cette règle est valable pour n'importe quel aéronef.
C	1500 m à condition de limiter ma vitesse à 100 kt pour respecter la limite des 30s de vol.
D	on peut décoller de Lasbordes si la visibilité est supérieure ou égale à 8000 m.

**3.19) Le rôle de la pompe de reprise est de pallier :**

A	les trous à l'accélération lors des mises en puissance trop rapides.
B	le risque de sursrégime du moteur.
C	le risque d'un arrêt moteur au régime ralenti.
D	les trous à l'accélération lors des mises en puissance trop lentes.

**3.20) A 1500 ft, la consommation indicative à 75% d'un DR400-120 est de 25 L/ h.**

**A 7500 ft, en ajustant la mixture, la consommation indicative à 75% de notre DR400-120 est de :**

A	28 L/ h
B	25 L/ h
C	20 L/ h
D	17 L/ h

**3.21) Un plan de vol déposé (FPL) est obligatoire pour (choisir la combinaison exacte la plus complète) :**

1 - voler sans garder la vue du sol ou de l'eau ("on top")      2 - partir en navigation en VFR de nuit

3 - tout vol en VFR de nuit

4 - partir à destination d'un aéroport

A	2.
B	1, 3.
C	2, 4.
D	3.

**3.22) Vous volez à une hauteur de 2000 ft et à 500 ft sous une couche nuageuse soudée, vous allez entrer dans un espace aérien contrôlé de classe E. Pour respecter les conditions minimales de vol à vue, vous :**

A	descendez à une hauteur de 1500 ft.
B	demandez une assistance météorologique.
C	faites demi-tour.
D	poursuivez le vol à cette altitude.

**3.23) Le tableau de compensation, souvent situé sous le compas magnétique, indique :**

A	la déclinaison magnétique.
B	la déviation magnétique.
C	la variation magnétique.
D	le cap compas.

**3.24) L'utilisation prolongée du démarreur au sol :**

A	permet de recharger la batterie.
B	est préconisé en hiver pour brasser l'huile moteur.
C	peut entraîner un risque d'incendie.
D	provoque l'usure des cylindres.

**3.25) A l'issue d'une surintensité momentanée dans un circuit électrique :**

A	l'interrupteur de la batterie doit être mis sur arrêt.
B	un disjoncteur peut être à nouveau enclenché.
C	un fusible peut être à nouveau enclenché.
D	l'interrupteur de l'alternateur doit être mis sur arrêt.

**3.26) Le ciel est couvert à Lasbordes. Je peux envisager faire une séance d'entraînement de "tours de piste" si le plafond est :**

A	≥ 500 ft ASFC	B	≥ 700 ft ASFC	C	≥ 1000 ft ASFC	D	≥ 1500 ft ASFC
---	---------------	---	---------------	---	----------------	---	----------------

**3.27) Le "vapor lock" ou bouchon de vapeur est un phénomène qui se traduit par :**

A	un désamorçage du circuit carburant causé par une bulle de vapeur d'essence.
B	un surgavage du moteur en carburant causé par la dilatation des vapeurs d'essence dans le réservoir.
C	une obstruction du gicleur du carburateur qui empêche la vaporisation du carburant et la formation du mélange air/essence.
D	un échauffement de la pompe à essence mécanique qui peut entraîner un risque d'explosion.

**3.28) En VFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents :**

A	sauf si aucun atterrissage n'est envisagé à plus de 30 km du départ.
B	sauf si le vol reste dans le circuit d'aérodrome.
C	sauf s'il n'est pas prévu de s'éloigner de plus de 30 km de l'aérodrome de départ.
D	pour tous les vols, sans exception.

**3.29) Au départ d'un vol à destination de Gaillac, la piste 16 est en service à Lasbordes. L'ATIS de Lasbordes demande de préciser dès le premier contact mes intentions pour sortir de l'aérodrome.**



**Dès le premier contact, j'informe naturellement le contrôleur qu'il s'agit d'une navigation à destination de Gaillac en précisant le point de sortie le plus sécurisant pour rallier Gaillac. Il s'agit du point**

A	'DS' obligatoirement, la piste 16 étant en service.
B	'DN', avec un début de tour de piste jusqu'en fin de 'vent-arrière' initialement pour rejoindre ce point.
C	Aucun point en particulier. J'informe seulement le contrôleur de ma destination et celui-ci me donne une clearance en fonction des autres trafics.
D	'AE' puisque j'ai remarqué à la préparation du vol que ce point passait quasiment sur le trajet le plus direct (droite Lasbordes – Gaillac) .

**3.30) Parmi les réponses ci-dessous, laquelle est fausse ? A la préparation du vol, prendre connaissance de la température de l'air et celle du point de rosée est important car :**

A	Elles rendent compte du taux d'humidité de l'air et de la hauteur des nuages.
B	Elles permettent de savoir si les conditions atmosphériques sont propices au givrage du carburateur.
C	Elles influent sur les performances de vol.
D	Elles donnent une information sur l'altitude optimale à laquelle il est préférable de voler au niveau de performances.