



Aviation Civile

Spécimen d'examen

Le permis de pilote de loisir et
la licence de pilote privé

Avion

Quatrième édition
Novembre 2008



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

This publication is also available in English under the following title *Sample Examination - Recreational Pilot Permit and Private Pilot Licence – Aeroplane*.

Pour obtenir le présent document en version imprimée ou en format accessible, visitez le <http://transact-fr.tc.gc.ca> ou communiquez avec le Bureau de commandes des publications de Transports Canada au 1-888-830-4911 — De l'extérieur du Canada : 613-991-4071.

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante :
<http://tcinfo/aviationcivile/generale/examens/guides/menu.htm>

TP 13014F
(05/2009)

TC-1003185
No de catalogue T52-4/32-2-2009F
ISBN 978-1-100-91667-5

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez communiquer avec :

éditions et services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa ON K1A 0S5
droitdauteur.copyright@tpgsc-pwgsc.gc.ca

AVANT-PROPOS

Ce spécimen d'examen a été préparé par Transports Canada afin d'aider les candidats au permis de pilote de loisir et à la licence de pilote privé à se préparer pour l'examen écrit.

Ce spécimen d'examen contient des questions qui par leur genre et leur type sont pratiquement identiques à celles de l'examen écrit.

L'examen pour le permis de pilote de loisir comprend 80 questions et l'examen pour la licence de pilote privé comprend 100 questions présentées sensiblement dans la même proportion et dans le même ordre que celui du spécimen d'examen.

Nous suggérons aux candidats de se référer au Guide d'étude et de référence pour Permis de pilote de loisir – avion (TP12467F) ou au Guide d'étude et de référence pour Licences de pilote privé, incluant la licence de pilote – hélicoptère à avion (TP 12880F) qui énumère les sujets d'étude.

ABRÉVIATIONS

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

ADF	– Radio compas automatique	TCA	– Région de contrôle terminal
AGL	– Au-dessus du sol	UTC	– temps universel coordonné (Z)
ASL	– Au-dessus du niveau de la mer	VFR	– Règles de vol à vue
ATC	– Contrôle de la circulation aérienne	VHF	– très haute fréquence
ATS	– Service de la circulation aérienne	VNC	– carte de navigation VFR
C	– Celsius	VOR	– radiophare omnidirectionnel VHF
CAS	– vitesse corrigée	VORTAC	– combinaison VOR et TACAN
CDI	– indicateur d'écart de route		
C de A	– Certificat de navigabilité		
DF	– Radiogoniomètre		
ELT	– radiobalise de repérage d'urgence		
ETA	– Heure d'arrivée prévue		
GFA	– prévision de zone graphique		
gph	– gallons par heure		
IAS	– vitesse indiquée		
IFR	– règle de vol aux instruments		
in. Hg	– pouces de mercure		
kHz	– kilohertz		
kt.	– Noeud(s)		
lb.	– Livre(s)		
M	– magnétique		
mb	– millibar(s)		
METAR	– Météo Ordinaire pour l'Aviation		
MHz	– Mégahertz		
nm	– Mille(s) marin		
OAT	– température extérieure		
OBS	– sélecteur d'azimut		
RAC	– Règlement de l'aviation canadien		
sm	– mille(s) terrestre		
SVFR	– Règles de vol à vue spécial		
TAE	– Technicien d'aéronef		
TAF	– Prévision internationale d'aérodrome		
TAS	– vitesse vraie		

DROIT AÉRIEN

1. Sauf indication contraire, une zone de contrôle est
 - (1) identique à une région de contrôle.
 - (2) l'espace aérien contrôlé qui entoure un aérodrome et qui s'étend verticalement à partir de la surface jusqu'à 3 000 pieds AGL.
 - (3) toujours un espace aérien de classe D.
 - (4) l'espace aérien contrôlé le long des voies aériennes au-dessus de 2 200 pieds ASL.

2. Est-ce qu'il y aurait infraction aux règlements si un pilote atterrissait volontairement, par un brillant clair de lune, sur un aérodrome où la longueur de l'aire d'atterrissage serait indiquée par une seule rangée de feux blancs?
 - (1) Non, si les feux sont au milieu de l'aire d'atterrissage.
 - (2) Non, si l'avion est équipé d'un phare d'atterrissage en fonctionnement.
 - (3) Oui, on enfreindrait le RAC portant sur le balisage lumineux minimal des aérodromes.
 - (4) Non, si les communications air-sol sont possibles.

3. 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.

4. Aucune personne ne doit marcher, conduire ou stationner un véhicule sur une quelconque partie d'un aérodrome non-contrôlé utilisée pour le mouvement des aéronefs sauf si cela est conforme à la permission donnée par
 - (1) l'exploitant de l'aérodrome.
 - (2) un représentant qualifié d'un service aérien commercial exploité à partir de l'aérodrome.
 - (3) un agent de la paix fédéral.
 - (4) l'exploitant de l'UNICOM de l'aérodrome.

5. Il est interdit à toute personne de piloter ou d'agir en qualité de membre d'équipage si elle
 - (1) est âgée de moins de 18 ans.
 - (2) a consommé de l'alcool ou des médicaments 48 heures précédant le décollage.
 - (3) est fatiguée ou sera probablement fatiguée.
 - (4) est âgée de plus de 60 ans.

6. Une personne peut utiliser un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes
 - (1) à la condition qu'il n'y ait pas de passager à bord.
 - (2) au-dessus d'une zone bâtie à une altitude supérieure à 2 000 pieds AGL.
 - (3) dans l'espace aérien à service consultatif de classe F lorsque la visibilité est de 3 milles ou plus.
 - (4) dans l'espace aérien à service consultatif de classe C lorsque la visibilité est supérieure à 1 NM.

7. Lorsque deux aéronefs convergent approximativement à la même altitude, celui qui voit l'autre à sa droite, doit s'en écarter, sauf que
- (1) les avions cèdent le passage aux aéronefs à voilure tournante.
 - (2) les hélicoptères cèdent le passage aux avions.
 - (3) les planeurs cèdent le passage aux avions.
 - (4) les aéronefs entraînés par moteur cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons.
8. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de front ou, presque de front, et qu'il y a risque d'abordage, 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.
9. Les pilotes ont la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour éviter les abordages
- (1) sauf s'ils évoluent conformément à une autorisation du ATC.
 - (2) uniquement lorsqu'ils volent en conditions VFR.
 - (3) sauf s'ils se trouvent à portée visuelle d'une tour de contrôle.
 - (4) en tout temps.
10. Sauf s'il s'agit d'effectuer un décollage, une approche ou un atterrissage, il est interdit d'utiliser un avion au-dessus d'une zone bâtie à une altitude qui n'est pas moins de au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de de l'avion.
- (1) 500 pieds, 500 pieds
 - (2) 1 000 pieds, 2 000 pieds
 - (3) 2 000 pieds, 1 000 pieds
 - (4) 3 000 pieds, 1 mille
11. Quelle quantité minimale de carburant un avion autre qu'un ultra-léger doit-il transporter avant de commencer un vol VFR de jour? Une quantité suffisante pour pouvoir effectuer le vol jusqu'à destination
- (1) à la vitesse de croisière minimale.
 - (2) et de poursuivre le vol pendant 45 minutes à la vitesse de croisière normale.
 - (3) et de poursuivre le vol pendant 30 minutes à la vitesse de croisière normale.
 - (4) et le poursuivre jusqu'à un aéroport de dégagement spécifié.
12. Le signal donné du sol à un aéronef en vol qui signifie : « cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit » est
- (1) un feu rouge continu.
 - (2) une série d'éclats verts.
 - (3) un feu blanc intermittent.
 - (4) une série de fusées pyrotechniques qui produisent à l'éclatement des étoiles rouges et vertes.

13. 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.
14. Si votre licence de pilote privé est annotée pour le vol de nuit, vous pouvez transporter des passagers la nuit, à la condition d'avoir effectué au moins décollages et atterrissages de nuit dans la même catégorie et classe d'aéronef au cours des mois précédent le vol.
- (1) 2, 3
 - (2) 3, 4
 - (3) 5, 6
 - (4) 10, 12
15. Une autorisation du ATC permettant le vol SVFR
- (1) dégage le pilote de la responsabilité d'éviter des conditions atmosphériques qui dépassent ses capacités de pilote.
 - (2) dégage le pilote de sa responsabilité d'éviter les autres aéronefs.
 - (3) dégage le pilote de l'obligation de se conformer au RAC.
 - (4) autorise le pilote à voler dans des conditions météorologiques en-dessous des limites VFR sans être soumis aux règles de vol aux instruments.
16. Dans l'espace aérien intérieur du sud, le choix de l'altitude de croisière à plus de 3 000 pieds AGL doit être déterminé par
- (1) la route vraie.
 - (2) le cap vrai.
 - (3) la route magnétique.
 - (4) le cap magnétique.
17. La visibilité minimale pour un vol VFR dans une région de contrôle est de
- (1) 1 mille.
 - (2) 2 milles.
 - (3) 3 milles.
 - (4) 4 milles.
18. Lorsqu'un vol VFR se déroule à l'intérieur de la région du calage altimétrique, l'altimètre doit être calé sur
- (1) le calage altimétrique de la station la plus proche de la route de vol.
 - (2) 29,92 pouces de mercure ou 1013,2 mb.
 - (3) la pression enregistrée au bureau météorologique le plus proche.
 - (4) le calage altimétrique standard.

19. Dans l'espace aérien intérieur du sud, la piste 27 d'un aérodrome aurait un relèvement approximatif de
- (1) 027°T.
 - (2) 270°T.
 - (3) 027°M.
 - (4) 270°M.
20. À moins d'une autorisation contraire, un pilote en vol VFR qui entre dans un espace aérien de classe C doit
- (1) demander une autorisation auprès de l'unité ATC visée immédiatement après avoir pénétré dans cet espace.
 - (2) établir la communication radio avec l'unité ATC visée seulement lors de la transition dans la zone de contrôle associée.
 - (3) recevoir une autorisation de l'unité ATC visée avant de pénétrer dans cet espace.
 - (4) communiquer avec le service radar uniquement au moment du décollage ou de l'atterrissage à l'aéroport visée.

AÉRONAUTIQUE – CONNAISSANCES GÉNÉRALES

21. Si un avion décroche alors qu'il est en descente en virage coordonné à gauche, il risque d'amorcer une
- (1) vrille à droite.
 - (2) vrille à gauche.
 - (3) spirale serrée à droite.
 - (4) spirale douce à gauche.
22. La vitesse de manoeuvre d'un avion est la vitesse maximale à laquelle
- (1) un avion peut être utilisé en toute sécurité en air calme.
 - (2) on peut utiliser les gouvernes dans les limites maximales, sans dépasser le facteur de charge de construction.
 - (3) on peut piloter l'avion, avec les volets baissés.
 - (4) l'avion devrait être utilisé en toute sécurité.
23. 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.
24. La vitesse indiquée de décrochage d'un avion
- (1) est plus élevée lorsque l'avion vole vent arrière que lorsqu'il vole vent debout.
 - (2) augmente avec l'altitude.
 - (3) diminue avec l'altitude.
 - (4) ne varie pas avec l'altitude.

25. La vitesse de décrochage d'un avion
- (1) est la même en virage coordonné qu'en vol rectiligne en palier.
 - (2) est inférieure dans un virage coordonné qu'en vol rectiligne en palier.
 - (3) est supérieure dans un virage coordonné qu'en vol rectiligne en palier.
 - (4) augmente au cours des virages en montée et diminue dans les virages planés.
26. L'utilisation d'un carburant à faible indice d'octane dans un moteur à haute compression peut causer
- (1) un mélange trop pauvre pour un bon rendement.
 - (2) du givrage au carburateur.
 - (3) l'encrassement des bougies d'allumage.
 - (4) des détonations.
27. Si un magnéto tombe en panne sur un moteur équipé d'un dispositif à double allumage
- (1) il n'en résultera qu'une faible perte de puissance.
 - (2) il n'y aura aucun effet sur le moteur.
 - (3) le moteur s'arrêtera.
 - (4) seule la moitié des cylindres sera alimentée.
28. L'utilisation du réchauffage du carburateur
- (1) augmente la pression du collecteur d'admission et enrichit le mélange.
 - (2) augmente la pression du collecteur d'admission et appauvrit le mélange.
 - (3) diminue la pression du collecteur d'admission et enrichit le mélange.
 - (4) diminue la pression du collecteur d'admission et appauvrit le mélange.
29. Sous quelles conditions pourrait-on s'attendre à du givrage intense du carburateur?
Température de l'air extérieur entre et humidité
- (1) -5 °C à 15 °C, élevée.
 - (2) 5 °C à 27 °C, basse.
 - (3) -21 °C à 0 °C, basse.
 - (4) -21 °C à 0 °C, élevée.
30. Le givrage du carburateur peut se produire
- (1) par ciel clair, avec une humidité relative élevée et à une température supérieure au point de congélation.
 - (2) seulement lorsqu'il y a des précipitations par température de congélation.
 - (3) seulement dans les nuages ayant une humidité relative très élevée.
 - (4) seulement lorsque l'air contient des gouttelettes d'eau en suspension.
31. Le fonctionnement prolongé au ralenti d'un moteur d'aéronef peut avoir comme résultat
- (1) des détonations.
 - (2) des retours de flammes dans le système d'admission.
 - (3) l'encrassement des bougies.
 - (4) un préallumage.

32. L'effet de sol permet à un avion de décoller en deçà de la vitesse de vol normale principalement en raison
- (1) de la diminution du rapport portance/traînée.
 - (2) d'une diminution de la traînée induite.
 - (3) d'une augmentation de la déflexion aérodynamique descendante.
 - (4) d'une augmentation des tourbillons d'extrémité d'aile.
33. L'altitude précise au-dessus du niveau de la mer est indiquée par un altimètre barométrique uniquement lorsque celui-ci est réglé à 29,92 pouces de mercure et que
- (1) les conditions de l'atmosphère type sont présentes.
 - (2) le gradient thermique vertical est normal.
 - (3) vous êtes dans la région d'utilisation de la pression standard.
 - (4) la pression barométrique est 29,92 pouces de mercure.
34. Le calage altimétrique est à 29,70 po Hg. Si le pilote le règle par inadvertance à 30,70 po Hg à l'aide du bouton de l'échelle barométrique ajustable, l'altimètre indiquera une altitude de
- (1) 1 000 pieds trop élevée.
 - (2) 1 000 pieds trop basse.
 - (3) 100 pieds trop élevée.
 - (4) 100 pieds trop basse.
35. Un des principaux symptômes d'un début d'hypoxie est
- (1) la somnolence.
 - (2) l'étourdissement.
 - (3) l'euphorie.
 - (4) l'hyperventilation.
36. Si vous regardez un ciel dépourvu de repères visibles dans des conditions brumeuses ou à la noirceur, vos yeux auront tendance à se fixer sur un point qui se trouve à environ pieds de distance.
- (1) 3 à 5
 - (2) 30 à 50
 - (3) 300 à 500
 - (4) 3 000 à 5 000
37. Les effets d'un verre d'alcool au niveau de la mer
- (1) augmentent avec une augmentation d'altitude.
 - (2) diminuent avec une augmentation d'altitude.
 - (3) ne changent pas avec une augmentation d'altitude.
 - (4) demeurent constants jusqu'à 6 000 pieds ASL.
38. Au cours d'une approche pour atterrir sur une piste ayant une pente ascendante, le pilote peut avoir l'illusion que l'avion qu'en réalité.
- (1) a une altitude plus haute
 - (2) a une altitude plus basse
 - (3) est plus près
 - (4) approche plus vite

39. 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.
40. Le brouettage lors de l'atterrissage peut être causé par
- (1) une vitesse d'approche faible.
 - (2) un angle d'approche à pente faible.
 - (3) une vitesse d'approche élevée.
 - (4) un fort vent de travers.
41. La turbulence de sillage provoquée par un avion qui décolle est maximale juste
- (1) après l'application du plein régime.
 - (2) avant la rotation.
 - (3) après la rotation.
 - (4) au-dessus de sa ligne de vol.
42. Un aéronef effectuant une approche avec un fort vent de face rencontre soudainement un vent arrière près du sol. Le danger de cisaillement attendu prend la forme d'une soudaine
- (1) augmentation de la vitesse sol et d'une augmentation de la portance.
 - (2) perte de vitesse sol et d'une diminution de la portance.
 - (3) augmentation de la vitesse et d'une augmentation de la portance.
 - (4) perte de vitesse et d'une diminution de la portance.
43. Référez-vous à l'appendice : ANÉMOMÈTRE (DIAGRAMME N°1).
- La limite supérieure de l'arc blanc sur un anémomètre représente la vitesse
- (1) maximale d'exploitation normale.
 - (2) maximale d'utilisation des volets.
 - (3) maximale de manoeuvre.
 - (4) d'autonomie maximale.
44. 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.
45. Les erreurs de décélération dans le compas magnétique sont plus prononcées sur des caps
- (1) nord et sud.
 - (2) est et nord.
 - (3) est et ouest.
 - (4) ouest et sud.

46. Élévation de l'aérodrome 4 600 pieds ASL
Calage altimétrique 29,52 po Hg

En utilisant l'information ci-dessus, quelle est l'altitude pression?

- (1) 5 000 pieds.
- (2) 4 640 pieds.
- (3) 4 560 pieds.
- (4) 4 200 pieds.

47. Altitude pression 4 500 pieds
Température 20 °C

En utilisant l'information ci-dessus, quelle est l'altitude densité?

- (1) 7 300 pieds.
- (2) 6 100 pieds.
- (3) 5 100 pieds.
- (4) 4 500 pieds.

48. Référez-vous à l'appendice : GRAPHIQUE DES COMPOSANTES VENTS DE TRAVERS N° 2.

Un avion qui décolle de la piste 31 avec un vent de 270° à 20 kt est soumis à des composantes vent debout et vent de travers respectivement de

- (1) 20 et 15 kt.
- (2) 15 et 13 kt.
- (3) 15 et 20 kt.
- (4) 13 et 15 kt.

49. Référez-vous à l'Appendice : DISTANCE DE DÉCOLLAGE (Tableau N° 1).

Piste au niveau, en herbe et sèche
Altitude pression de l'aérodrome 4 000 pieds
Température 20 °C
Vent de face 9 kt
Poids de l'avion 1 600 lb

Selon les données ci-dessus, la distance totale requise pour franchir un obstacle de 50 pieds est de

- (1) 1 912 pieds.
- (2) 2 063 pieds.
- (3) 2 199 pieds.
- (4) 2 444 pieds.

50. Référez-vous à l'Appendice : GRAPHIQUE DE CHARGEMENT N° 4 et ENVELOPPE DE CENTRE DE GRAVITÉ ET MOMENT N° 6.

Détails de chargement	Poids lb	Moment 1000 lb po
Poids à vide de base		
(inclut le plein d'huile/carburant inutilisable)	1 365	51,0
Carburant utilisable au décollage 38 gal U.S.	–	–
Pilote & passager siège avant	360	–
Deux passagers siège arrière	282	–
Bagages	50	–

Selon les données ci-dessus, l'avion

- (1) est dans les limites de poids pour la catégorie utilitaire seulement.
- (2) est dans les limites de poids, mais non dans les limites de c.g.
- (3) dépasse les limites de poids et de c.g.
- (4) est dans les limites de poids et de c.g.

MÉTÉOROLOGIE

51. L'humidité relative est
- (1) la quantité d'humidité présente dans l'air.
 - (2) le poids de l'eau présent dans l'air.
 - (3) la quantité d'humidité présente dans l'air par rapport à la quantité que l'air pourrait contenir dans les mêmes conditions de température et de pression.
 - (4) la température à laquelle la température de l'air doit être abaissée pour atteindre la saturation.
52. Le type de nuage ordinairement associé à la pluie continue est
- (1) l'altostratus.
 - (2) l'altocumulus.
 - (3) le stratocumulus.
 - (4) le nimbostratus.
53. Lorsque de l'air humide et chaud se déplace au-dessus de l'air froid, il y a formation de nuages parce que l'air chaud
- (1) est refroidi par l'air froid situé en dessous.
 - (2) est refroidi par l'air froid qui l'entoure en altitude.
 - (3) devient instable du fait de son refroidissement par le bas.
 - (4) se refroidit par le fait de l'expansion associée à son ascendance.
54. Le brouillard d'advection se forme lorsque
- (1) l'air humide en provenance d'une surface chaude se déplace vers une surface 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 surface froide se déplace vers une surface chaude.

55. Le brouillard de rayonnement est le résultat
- (1) du passage de l'air froid au-dessus d'une surface chaude.
 - (2) de l'air devenant humide en se déplaçant au-dessus de la mer.
 - (3) des nuages devenant froids et lourds pendant la nuit et descendant jusqu'au sol.
 - (4) du sol refroidissant pendant la nuit, et qui refroidit l'air à son contact.
56. Dans l'hémisphère nord, les vents soufflent dans le sens
- (1) horaire autour d'un centre de haute et de basse pression.
 - (2) anti-horaire autour d'un centre de haute et de basse pression.
 - (3) horaire autour d'un centre de haute pression, et dans le sens anti-horaire autour d'un centre de basse pression.
 - (4) anti-horaire autour d'un centre de haute pression, et dans le sens horaire autour d'une basse pression.
57. Pendant une descente à partir de 2 000 pieds AGL jusqu'au sol, vous découvrez que normalement, le vent a un mouvement
- (1) dextrogyre et augmente en vitesse.
 - (2) lévogyre et augmente en vitesse.
 - (3) dextrogyre et diminue de vitesse.
 - (4) lévogyre et diminue de vitesse.
58. Le changement diurne de la vitesse du vent en surface est tel que, ordinairement le jour, le vent en surface a un mouvement
- (1) dextrogyre et augmente en vitesse.
 - (2) dextrogyre et diminue de vitesse.
 - (3) lévogyre et augmente en vitesse.
 - (4) lévogyre et diminue de vitesse.
59. En atmosphère type, la température à 5 000 pieds d'altitude sera plus près de
- (1) 0 °C.
 - (2) 5 °C.
 - (3) 8 °C.
 - (4) 10 °C.
60. Les conditions nécessaires au développement d'un orage sont
- (1) de l'air humide, une température élevée et une inversion.
 - (2) des nuages stratus, une humidité élevée et un agent de soulèvement.
 - (3) de l'air instable, une humidité élevée et un agent de soulèvement.
 - (4) un mélange de deux masses d'air différentes.
61. Une condition dans laquelle la température de l'air en altitude est plus élevée que l'air à basse altitude se nomme une
- (1) zone de basse pression.
 - (2) inversion.
 - (3) condition de température inverse.
 - (4) condition de convection inverse.

62. Les masses d'air qui sont refroidies par le bas ont pour caractéristiques
- (1) des vents forts, des cumulus et une bonne visibilité.
 - (2) une température uniforme et une bonne visibilité.
 - (3) une pluie continue et des températures de congélation.
 - (4) du brouillard, une mauvaise visibilité et des nuages en couche.
63. Un front est une
- (1) étroite zone de brouillard entre un cyclone et un anticyclone.
 - (2) ligne d'orages.
 - (3) étroite zone de transition entre deux masses d'air.
 - (4) masse de nuages en couche très épaisse, recouvrant une grande région.
64. Lors du passage d'un front froid
- (1) l'air chaud est comprimé par l'air froid qui se glisse au-dessus de celui-ci.
 - (2) la température s'élève par suite de l'augmentation de la pression.
 - (3) le brouillard se forme toujours par suite de l'interaction de l'air chaud et de l'air froid.
 - (4) l'air chaud est soulevé par l'air froid qui se glisse au-dessous de celui-ci.
65. À un aéroport donné, nous observons des nuages se succédant dans l'ordre suivant : des cirrus, des altostratus, des nimbostratus. L'observateur doit s'attendre
- (1) au passage de front froid.
 - (2) à des conditions atmosphériques anticycloniques.
 - (3) au passage d'un front chaud.
 - (4) au dégagement du ciel et à un abaissement de la température.
66. La hauteur des nuages dans une prévision d'aérodrome canadienne (TAF) est donnée en
- (1) pieds AGL.
 - (2) pieds ASL.
 - (3) mètres AGL.
 - (4) mètres ASL.
67. Si l'on omet d'ajuster l'altimètre lors d'un vol au cours duquel l'aéronef passe d'une zone de basse pression à une zone de pression plus élevée, l'altimètre indiquera
- (1) une altitude trop élevée.
 - (2) une altitude trop basse.
 - (3) l'altitude-pression.
 - (4) l'altitude vraie.
68. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (FD).
- La vitesse moyenne du vent applicable à un vol direct de Winnipeg (CYWG) à Brandon (CYBR) à une altitude de 5 500 pieds serait de
- (1) 290 °M à 30 kt.
 - (2) 290 °T à 30 kt.
 - (3) 310 °M à 31 kt.
 - (4) 310 °T à 31 kt.

69. Les vents de surface prévus seront indiqués dans une GFA lorsqu'ils ont une vitesse soutenue d'au moins kt.
- (1) 5
 - (2) 10
 - (3) 15
 - (4) 20
70. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (GFA).
- Le centre de la dépression entre 1800Z et 0000Z.
- (1) est stationnaire
 - (2) se déplace vers le sud-est
 - (3) se déplace vers le nord-ouest
 - (4) se déplace vers l'est
71. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (GFA).
- Cette prévision couvre une période de heures et inclus un aperçu IFR d'une période de heures.
- (1) 24, 12
 - (2) 24, 6
 - (3) 12, 12
 - (4) 12, 24
72. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (TAF).
- La prévision de nébulosité pour Churchill (CYYQ) indique que
- (1) le ciel va demeurer clair.
 - (2) les nuages vont s'épaissir et s'abaisser.
 - (3) les nuages vont demeurer épars jusqu'à 0900Z.
 - (4) le ciel va devenir couvert à 200 pieds.
73. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (TAF).
- La prévision de visibilité à Churchill (CYYQ) entre 1500Z et 2100Z est
- (1) 15 SM dans de la neige humide.
 - (2) 15 NM dans de la neige humide.
 - (3) supérieure à 6 NM.
 - (4) supérieure à 6 SM.
74. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (TAF).
- La prévision d'aérodrome pour Gillam (CYGX) couvre une période de heures.
- (1) 24
 - (2) 12
 - (3) 10
 - (4) 6

75. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (TAF).

La prévision de vent pour Gillam (CYGX) à 1800Z est

- (1) 260 °T à 10 kt.
- (2) 260 °M à 10 kt.
- (3) variable à 3 kt.
- (4) calme.

76. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (METAR/TAF).

Le METAR de 1500Z pour Portage La Prairie (CYPG) indique que

- (1) la visibilité est plus élevée que prévue.
- (2) le plafond est plus bas que prévu.
- (3) les vents sont plus faibles que prévus.
- (4) le plafond correspond à la prévision.

77. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (METAR).

Le plafond à Brandon (CYBR) à 1500Z est de

- (1) 200 pieds.
- (2) 1 000 pieds.
- (3) 2 000 pieds.
- (4) 10 000 pieds.

78. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (METAR).

L'écart entre la température et le point de rosée à Portage La Prairie (CYPG) à 1500Z est de

- (1) 24 °C.
- (2) 20 °C.
- (3) 15 °C.
- (4) 4 °C.

79. Référez-vous à l'appendice : SYNOPTIQUE DE MÉTÉO N° 100 (METAR).

Le calage altimétrique à Winnipeg (CYWG) est de

- (1) 30,43 po Hg.
- (2) 30,43 mb.
- (3) 933,2 po Hg.
- (4) 1332,0 mb.

80. Un METAR décrit les conditions météorologiques

- (1) prévues à une station à un moment donné.
- (2) prévues à une station sur une période de 12 heures.
- (3) observées à une station au moment où le message est produit.
- (4) observées à une station lors de la journée précédente.

NAVIGATION

81. 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.

NOTE : Pour les questions 82 à 100 inclusivement, référez-vous à l'appendice VOL-VOYAGE et à la VNC de Toronto.

82. Référez-vous à la VNC.

Quelle est la distance entre les deux coordonnées géographiques suivantes : N44°00' W78°00' et N45°00' W78°00'?

- (1) 10 NM.
- (2) 10 SM.
- (3) 60 NM.
- (4) 60 SM.

83. Référez-vous à l'appendice : CFS – Lindsay, Ont. (CNF4).

Choisissez les énoncés corrects concernant les renseignements de l'aérodrome.

- A. Circuits à droite sur les pistes 13 et 20.
- B. Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé disponible.
- C. Feux PAPI sur les pistes 31 et 13.
- D. Service de douanes disponible.
- E. Il y a une FSS à l'aérodrome.
- F. Essence aviation disponible.

- (1) A, B, F.
- (2) B, E, F.
- (3) C, D, F.
- (4) A, B, D.

84. Référez-vous à la VNC.

Les teintes hypsométriques de la carte indiquent qu'entre les aérodromes de Lindsay et 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.

85. Vent 250 °T à 20 kt
Vitesse vraie 105 kt.
Route 010 °T

En utilisant les données ci-dessus, le cap et la vitesse sol calculés en route d'Oshawa à Lindsay seront plus près de

- (1) 010 °M et 105 kt.
- (2) 360 °M et 112 kt.
- (3) 012 °M et 114 kt.
- (4) 031 °M et 105 kt.

86. Référez-vous à la VNC.

En route d'Oshawa à Lindsay vous traversez la zone CYA 520(T). Vous devez vous montrer particulièrement vigilant en ce qui à trait

- (1) aux aéronefs en approche de l'aéroport international Lester B. Pearson (Toronto).
- (2) aux activités civiles d'entraînement au pilotage.
- (3) aux activités d'acrobatie aérienne.
- (4) aux activités militaires d'entraînement au pilotage.

87. Référez-vous à la VNC.

Quelle est la route magnétique de Lindsay (CNF4) à Gananoque (CNN8)?

- (1) 281°.
- (2) 077°.
- (3) 089°.
- (4) 101°.

88. Référez-vous à la VNC.

La durée de vol estimée entre Lindsay et Gananoque à 5 500 pieds à une vitesse sol de 100 kt sera approximativement de

NOTE : Ajoutez deux minutes pour chaque 1 000 pieds de montée.

- (1) 1 heure et 05 minutes.
- (2) 1 heure et 15 minutes.
- (3) 1 heure et 20 minutes.
- (4) 1 heure et 25 minutes.

89. Consommation moyenne de carburant 5,5 gph
Temps de vol total 1 heure et 50 minutes

NOTE : Ajoutez 2 gallons pour la circulation au sol, le décollage et la montée à Oshawa.
Ajoutez 2 gallons pour la circulation au sol, le décollage et la montée à Lindsay.

En utilisant les informations ci-dessus, calculez la quantité de carburant nécessaire pour un vol VFR de jour d'Oshawa à Gananoque avec un escale à Lindsay.

- (1) 18,1 gal.
- (2) 16,9 gal.
- (3) 14,1 gal.
- (4) 12,8 gal.

90. Altitude pression 6 500 pieds
Température extérieure 15 °C
Vitesse indiquée 100 kt

En utilisant l'information ci-dessus, quelle est la vitesse vraie? Supposer que la vitesse indiquée est égale à la vitesse calibrée.

- (1) 89 kt
- (2) 94 kt
- (3) 106 kt
- (4) 113 kt

91. 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

- (1) 1 857 pieds ASL.
- (2) 1 600 pieds ASL.
- (3) 1 475 pieds ASL.
- (4) 1 246 pieds AGL.

92. Référez-vous à la VNC.

Sur votre route par le travers de Peterborough (N44°13' W78°21'), vous désirez obtenir le rapport météo le plus récent pour Kingston (N44°13' W76°35') afin d'avoir un aperçu des conditions météorologiques à Gananoque. La station et la fréquence les plus appropriées pour obtenir cette information seraient

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

93. Référez-vous à la VNC.

Votre aéronef passe au-dessus de la ville de Bridgenorth (N44°23' W78°23') à 1810Z. À 1822Z, votre aéronef est par le travers de la ville de Norwood (N44°23' W77°59'). Votre ETA à l'aérodrome de Gananoque sera plus près de

- (1) 1902Z.
- (2) 1908Z.
- (3) 1914Z.
- (4) 1920Z.

94. Référez-vous à la VNC.

Votre position est au nord de votre route au-dessus de la ville de Marlbank (N44°26' W77°05'). Selon la méthode des angles d'ouverture et de fermeture, vous devriez modifier le cap à droite de

- (1) 2°.
- (2) 5°.
- (3) 8°.
- (4) 10°.

95. Référez-vous à la VNC.

Dans quelle classe d'espace aérien volez-vous si votre aéronef est à 5 500 pieds ASL, au-dessus de Marlbank (N44°26' W77°05')?

- (1) D.
- (2) E.
- (3) F.
- (4) G.

96. Référez-vous à la VNC.

Avec le récepteur VOR sur la station VOR de Coehill (N44°40' W77°50'), la CDI, au-dessus de Marlbank (N44°26' W77°05'), devrait être

- (1) centré avec l'indication « FROM » lorsque l'OBS est à 123°.
- (2) centré avec l'indication « FROM » lorsque l'OBS est à 303°.
- (3) à gauche complètement lorsque l'OBS est à 123°.
- (4) à droite complètement lorsque l'OBS est à 303°.

97. Référez-vous à la VNC ou à l'appendice : CFS – Kingston, Ont. (CYGK).

En raison du mauvais temps, vous décidez de dérouter vers Kingston (N44°13' W76°35'), mais vous devenez désorienté. Pour vous aidez à trouver l'aéroport, la FSS de Kingston peut vous donner un

- (1) vecteur radar.
- (2) guidage ADF.
- (3) guidage DF.
- (4) vecteur VOR.

98. Lorsqu'un plan de vol VFR a été déposé sans spécifier l'heure de déclenchement de recherches et de sauvetage, le pilote commandant de bord doit déposer un compte rendu d'arrivée à l'unité du ATS appropriée pas plus tard que dans

- (1) les 30 minutes suivant la dernière ETA signalée.
- (2) l'heure suivant la dernière ETA signalée.
- (3) les 12 heures suivant l'atterrissage.
- (4) les 24 heures suivant l'atterrissage.

99. Référez-vous à la VNC.

À quelle classe d'espace aérien appartient la zone CYR 503 située à 3 NM à l'est de l'aéroport de Kingston (N44°13' W76°35')?

- (1) D.
- (2) E.
- (3) F.
- (4) G.

100. Référez-vous à la VNC ou à l'appendice : CFS – Kingston, Ont. (CYGK).

Le plafond signalé à Kingston est à 1 000 pieds fragmenté, et la visibilité est de 4 milles. Pour demeurer dans des conditions VFR dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef doit joindre le circuit à Kingston

- (1) à 800 pieds ASL.
- (2) à 1 300 pieds ASL.
- (3) conformément aux règles de vol SVFR.
- (4) à l'altitude la plus élevée possible sans pénétrer dans les nuages.

APPENDICE et RÉPONSES **pour le Spécimen d'examen**

Permis de pilote de loisir et **Licence de pilote privé**

Avion

Quatrième édition

Novembre 2008

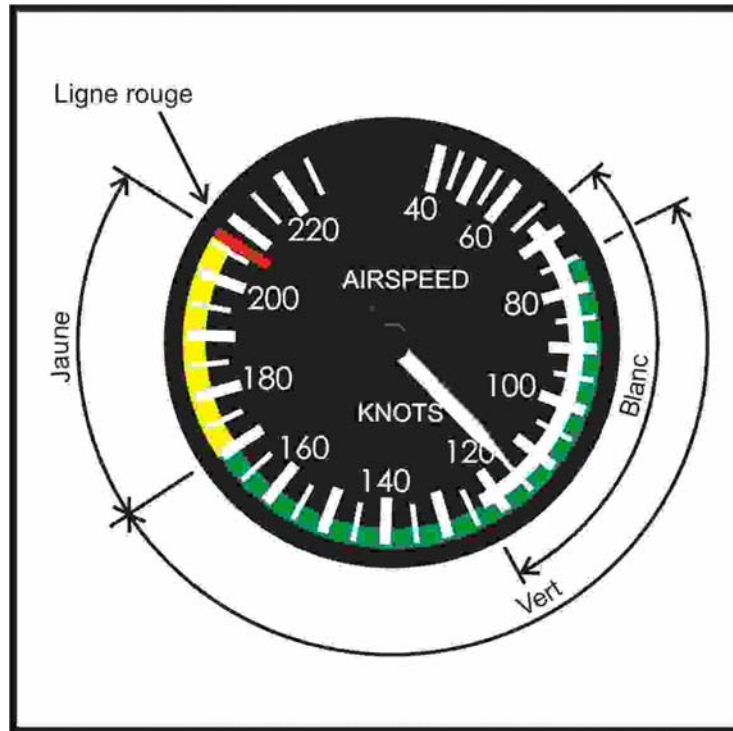


Table des matières

Pg

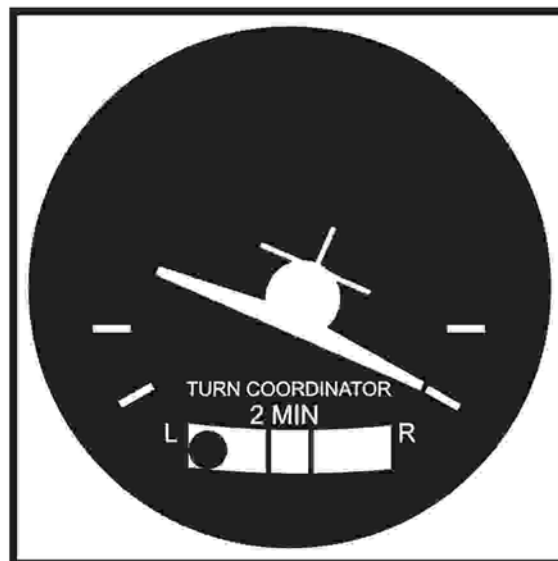
- 23. ANÉMOMÈTRE (Diagramme N° 1)
COORDONNATEUR DE VIRAGE (Diagramme N° 1)
- 24. GRAPHIQUE DES COMPOSANTES DU VENT TRAVERSIER N° 2
- 25. DISTANCE AU DÉCOLLAGE (Table N° 1)
- 26. GRAPHIQUE DE CHARGEMENT N° 4
- 27. ENVELOPPE DE CENTRE DE GRAVITÉ ET MOMENTS N° 6
- 28. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 1 de 7)
- 29. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 2 de 7)
- 30. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 3 de 7)
- 31. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 4 de 7)
- 32. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 5 de 7)
- 33. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 6 de 7)
- 34. SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (Page 7 de 7)
- 35. VOL DE NAVIGATION
- 36. CFS – LINDSAY, Ont.
- 37. CFS – KINGSTON, Ont.
- 38. RÉPONSES

ANÉMOMÈTRE (Diagramme N° 1)



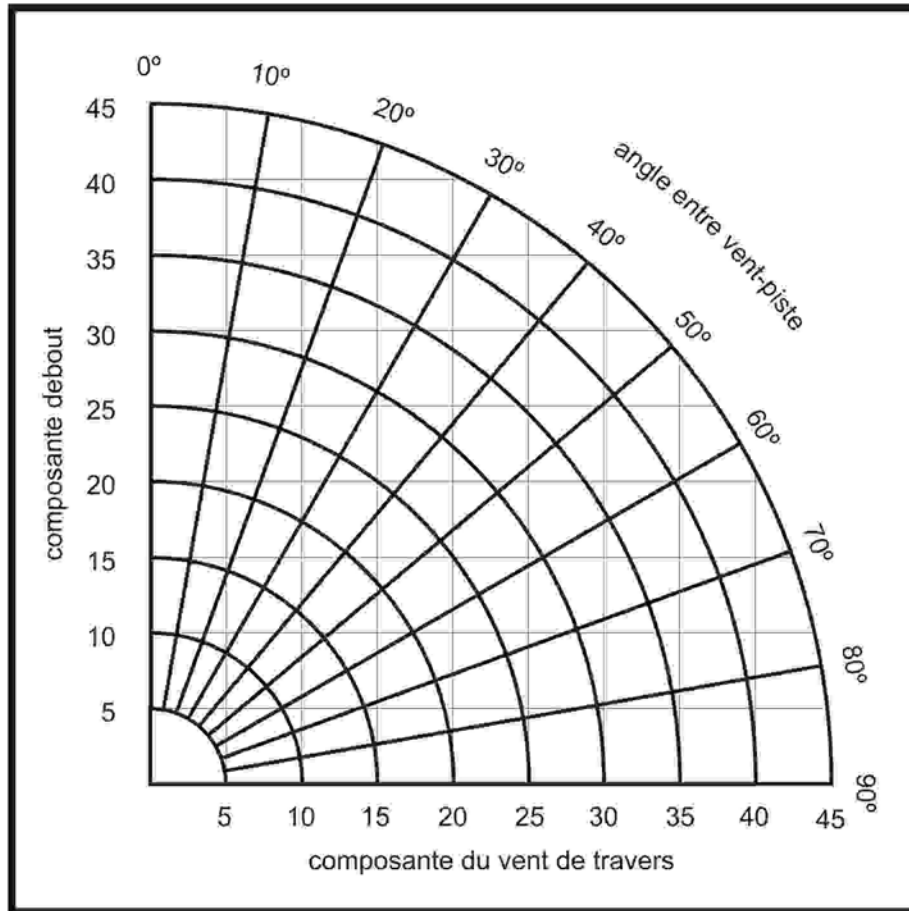
Appendice 0035

COORDONNATEUR DE VIRAGE (Diagramme N° 1)



Appendice 0038

GRAPHIQUE DES COMPOSANTES DU VENT TRAVERSIER N° 2



Appendice 0048

DISTANCE AU DÉCOLLAGE (Tableau N° 1)

CONDITIONS:

Vent calme
 Piste en asphalte, au niveau et sèche
 Plein gaz avant de relâcher les freins
 Volets rentrés

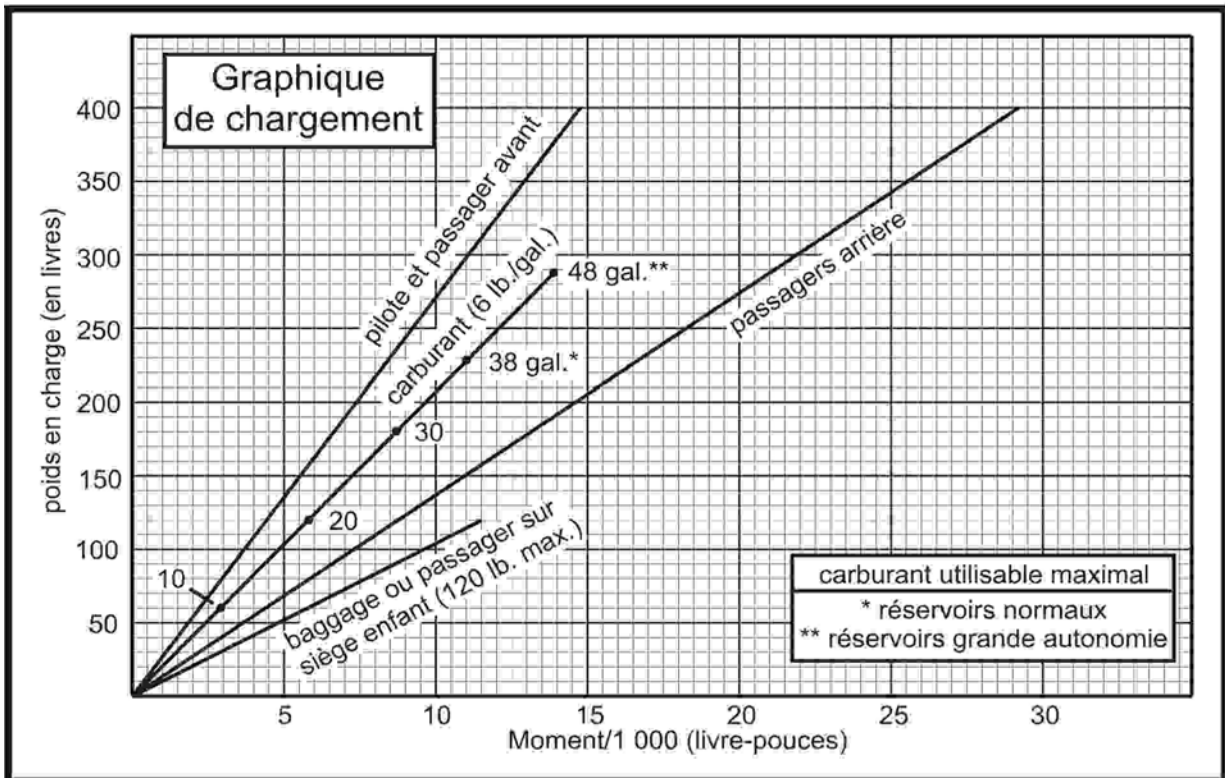
NOTES:

1. Technique pour performance maximum, tel que spécifié.
2. Avant de décoller de terrains situés à 5 000 pieds d'altitude ou plus, il faut appauvrir le mélange pour obtenir le régime maximum, point fixe pleins gaz.
3. Diminuer la distance de 10% pour chaque 9 noeuds de vent debout. S'il faut évoluer avec un vent arrière maximum à 10 noeuds, augmenter la distance de 10% pour chaque 2 noeuds.
4. Lorsqu'aucune distance au décollage n'est mentionnée, le taux de montée après le décollage sera inférieur à 150 pi/min à la vitesse de décollage.
5. Pour évoluer sur piste en herbe sèche, augmenter les chiffres de la «course au décollage» de 15%.

POIDS LB	VITESSE AU DÉCOLLAGE EN KIAS		ALT PRES. EN PIEDS	0°C		10°C		20°C		30°C		40°C	
	AU DÉCOL	A 50 PIEDS		COURSE AU DÉC.	AVEC FRANCH OBST. DE 50 PIEDS	COURSE AU DÉC.	AVEC FRANCH OBST. DE 50 PIEDS	COURSE AU DÉC.	AVEC FRANCH OBST. DE 50 PIEDS	COURSE AU DÉC.	AVEC FRANCH OBST. DE 50 PIEDS	COURSE AU DÉC.	AVEC FRANCH OBST. DE 50 PIEDS
	1 600	53		60	S.L.	655	1 245	710	1 335	765	1 435	820	1 540
			1 000	720	1 365	775	1 465	835	1 575	900	1 690	970	1 815
			2 000	790	1 500	855	1 615	920	1 735	990	1 865	1 065	2 005
			3 000	870	1 650	935	1 780	1 010	1 915	1 090	2 065	1 170	2 225
			4 000	955	1 820	1 030	1 965	1 115	2 125	1 200	2 290	1 290	2 475
			5 000	1 050	2 015	1 140	2 185	1 230	2 360	1 325	2 555	1 430	2 770
			6 000	1 160	2 245	1 255	2 435	1 360	2 640	1 465	2 870	1 580	3 120
			7 000	1 285	2 510	1 390	2 730	1 505	2 970	1 625	3 240	—	—
			8 000	1 420	2 820	1 540	3 080	1 670	3 370	—	—	—	—

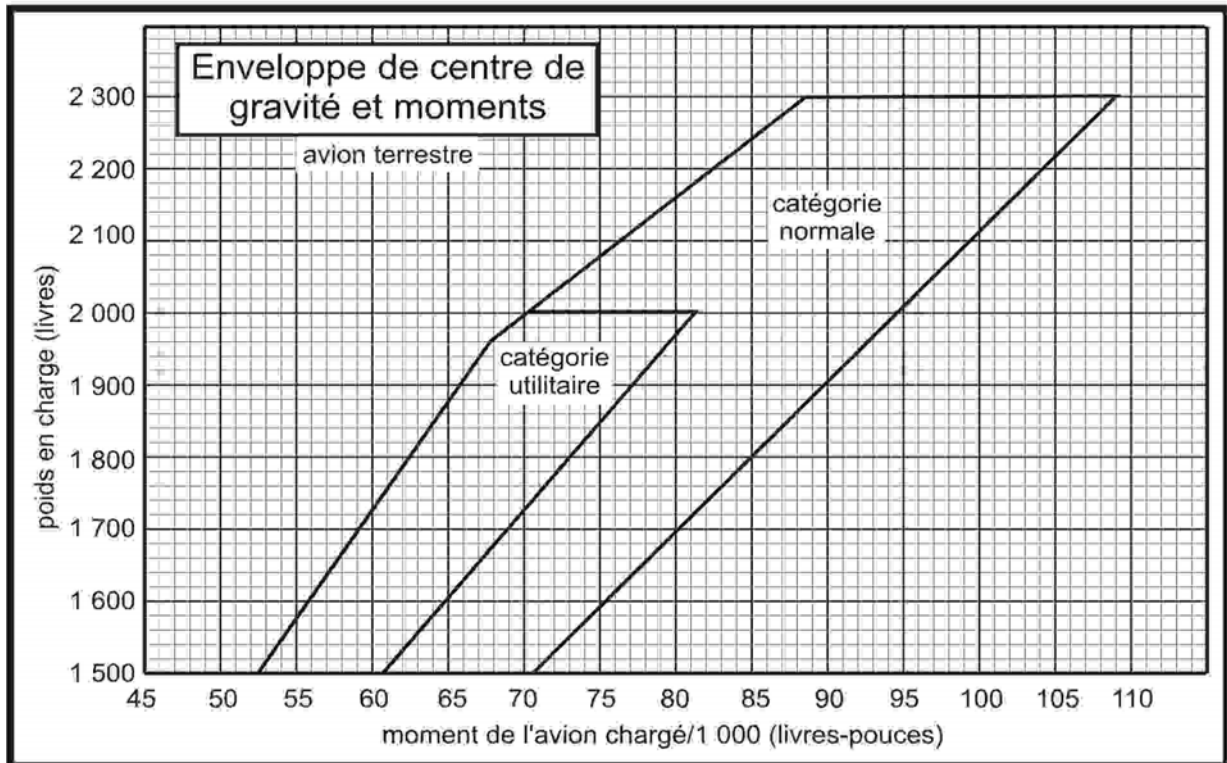
Appendice 0051

GRAPHIQUE DE CHARGEMENT N° 4



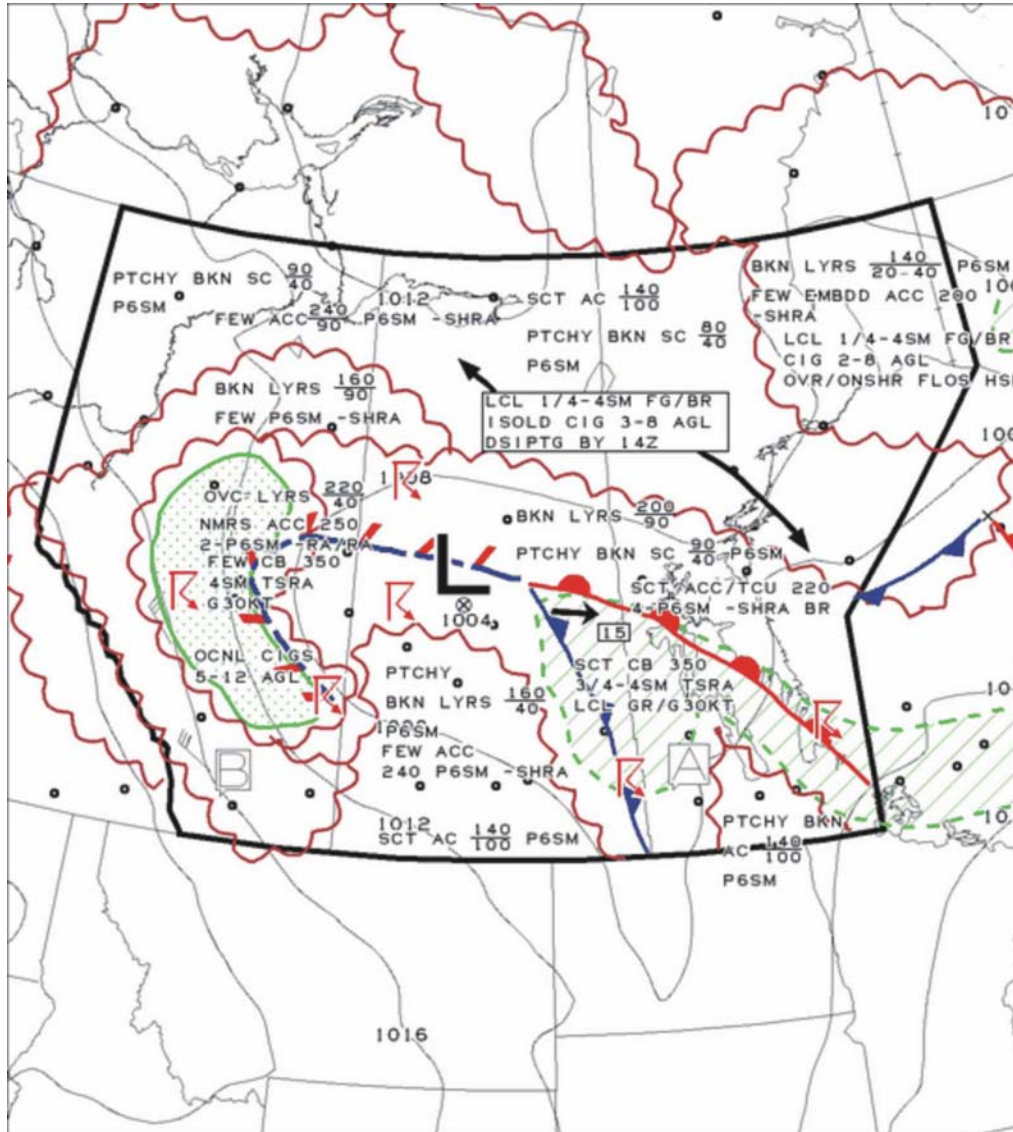
Appendice 0306

ENVELOPPE DE CENTRE DE GRAVITÉ ET MOMENTS N° 6



Appendice 0307

SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 1 DE 7)



GFACN33 CWAO

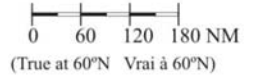
PRAIRIES REGION
REGIONS DES PRAIRIES

CLOUDS AND WEATHER
NUAGES ET TEMPS

ISSUED AT 24/06/2008 1114Z
ÉMIS A

VLD 24/06/2008 1200Z

LEGEND/LÉGENDE



COMMENTS/COMMENTAIRES

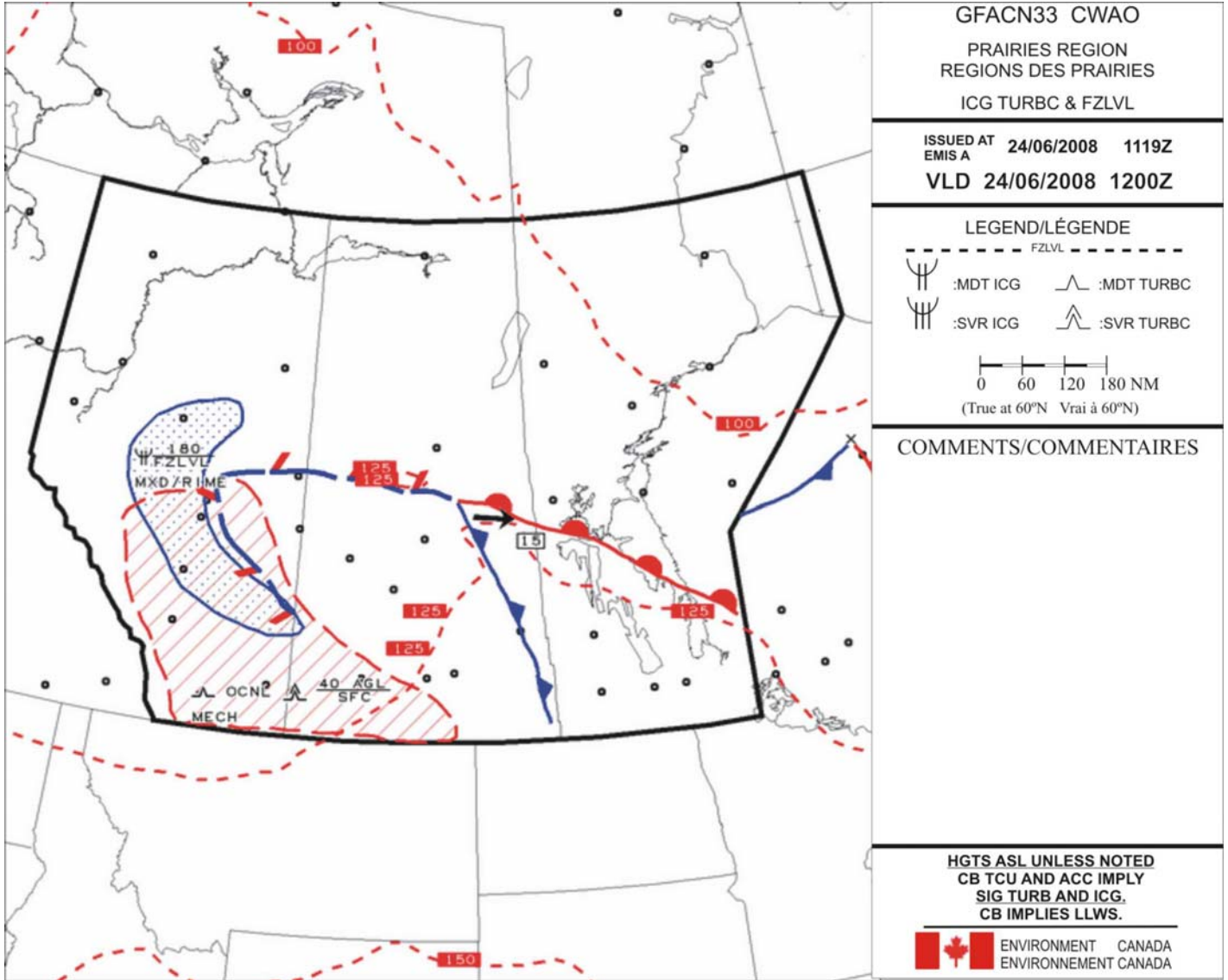
- A: DVLPG IN PCPN LCL CIG 5-15 AGL.
- B: PTCHY BKN ST CIGS 6-12 AGL LCL 4 AGL.

HGTS ASL UNLESS NOTED
CB TCU AND ACC IMPLY
SIG TURB AND ICG.
CB IMPLIES LLWS.

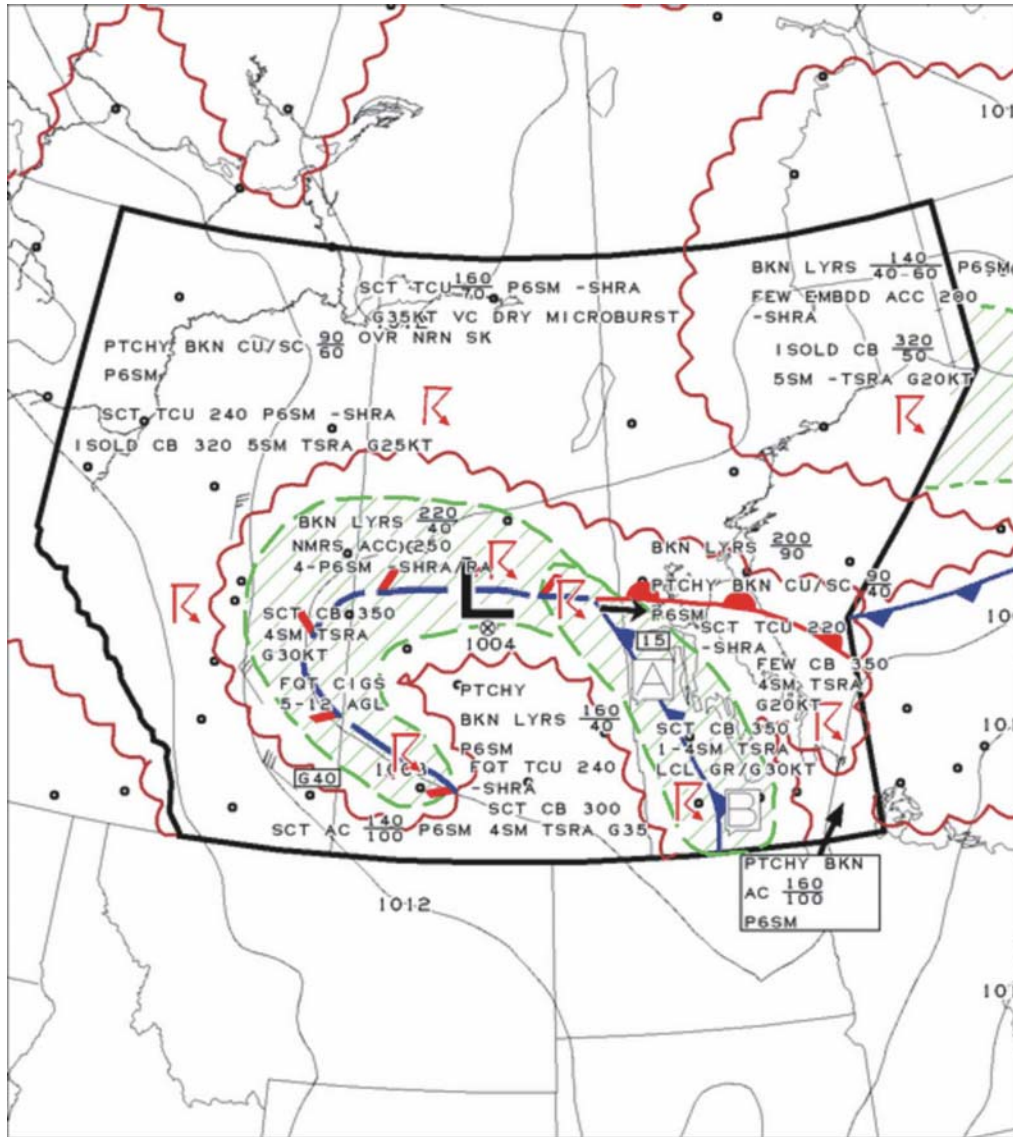


ENVIRONMENT CANADA
ENVIRONNEMENT CANADA

SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 2 DE 7)



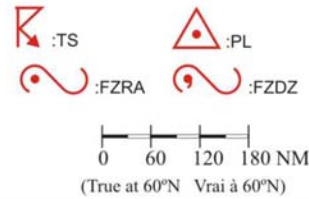
SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100(PAGE 3 DE 7)



GFACN33 CWAO
 PRAIRIES REGION
 REGIONS DES PRAIRIES
 CLOUDS AND WEATHER
 NUAGES ET TEMPS

ISSUED AT 24/06/2008 1115Z
 ÉMIS A
 VLD 24/06/2008 1800Z

LEGEND/LÉGENDE



COMMENTS/COMMENTAIRES

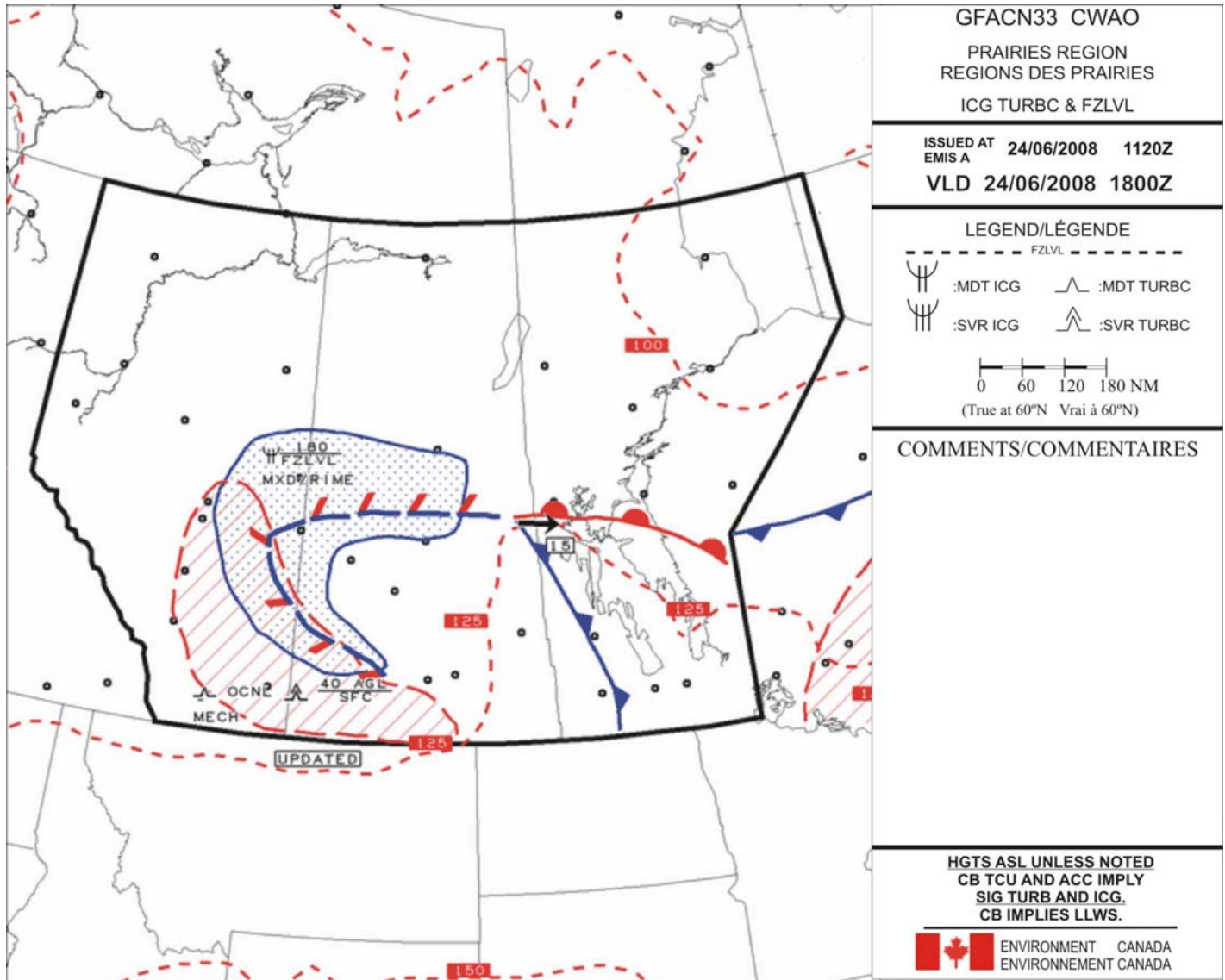
- A: DVLPG IN PCPN LCL CIG 5-15 AGL.
- B: DVLPG ALG COLD FNT AFT 18Z FEW CB 450 WITH 3/4SM +TSRAGR G45KT. RSK TORNADO OVR SERN MB.

HGTS ASL UNLESS NOTED
 CB TCU AND ACC IMPLY
 SIG TURB AND ICG.
 CB IMPLIES LLWS.

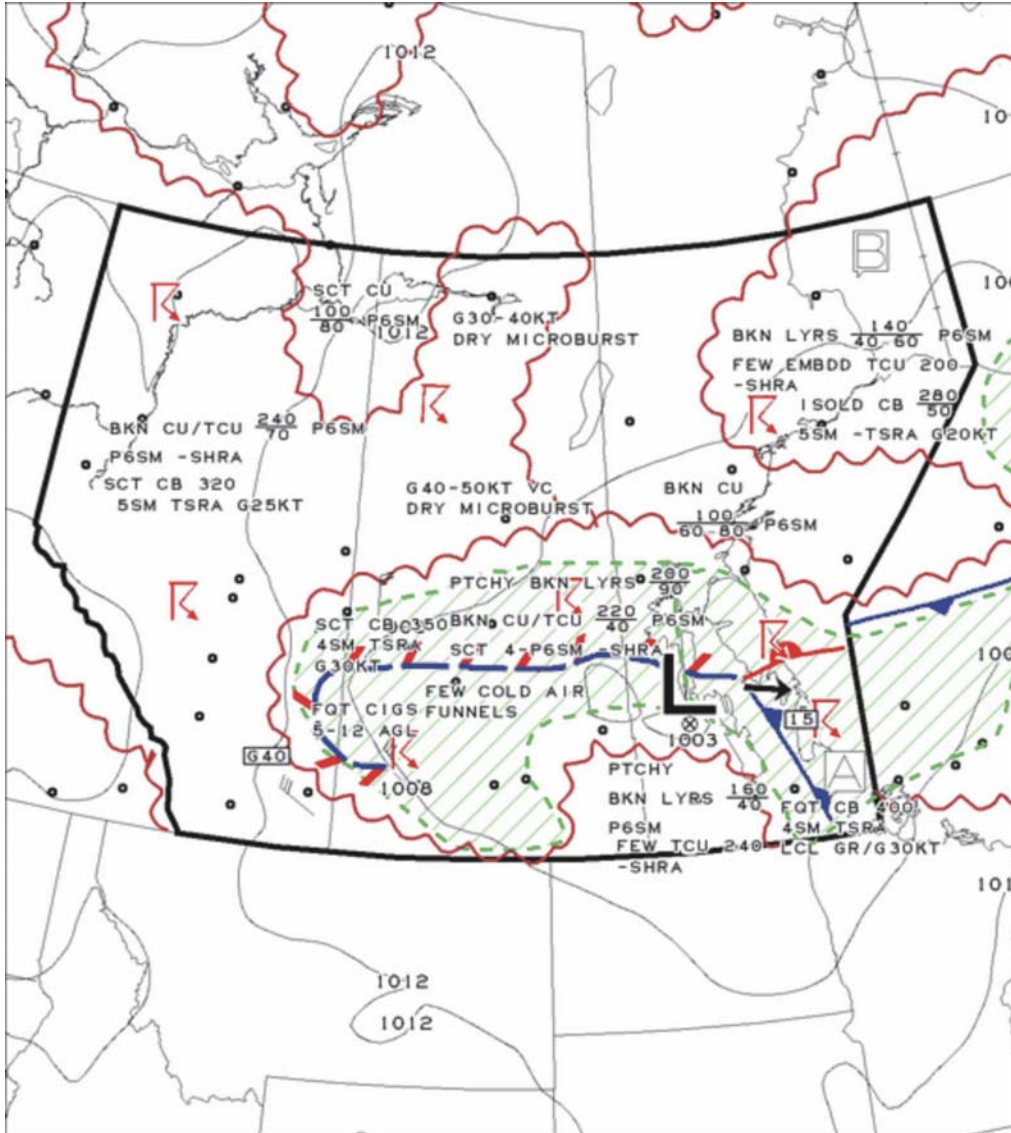


ENVIRONMENT CANADA
 ENVIRONNEMENT CANADA

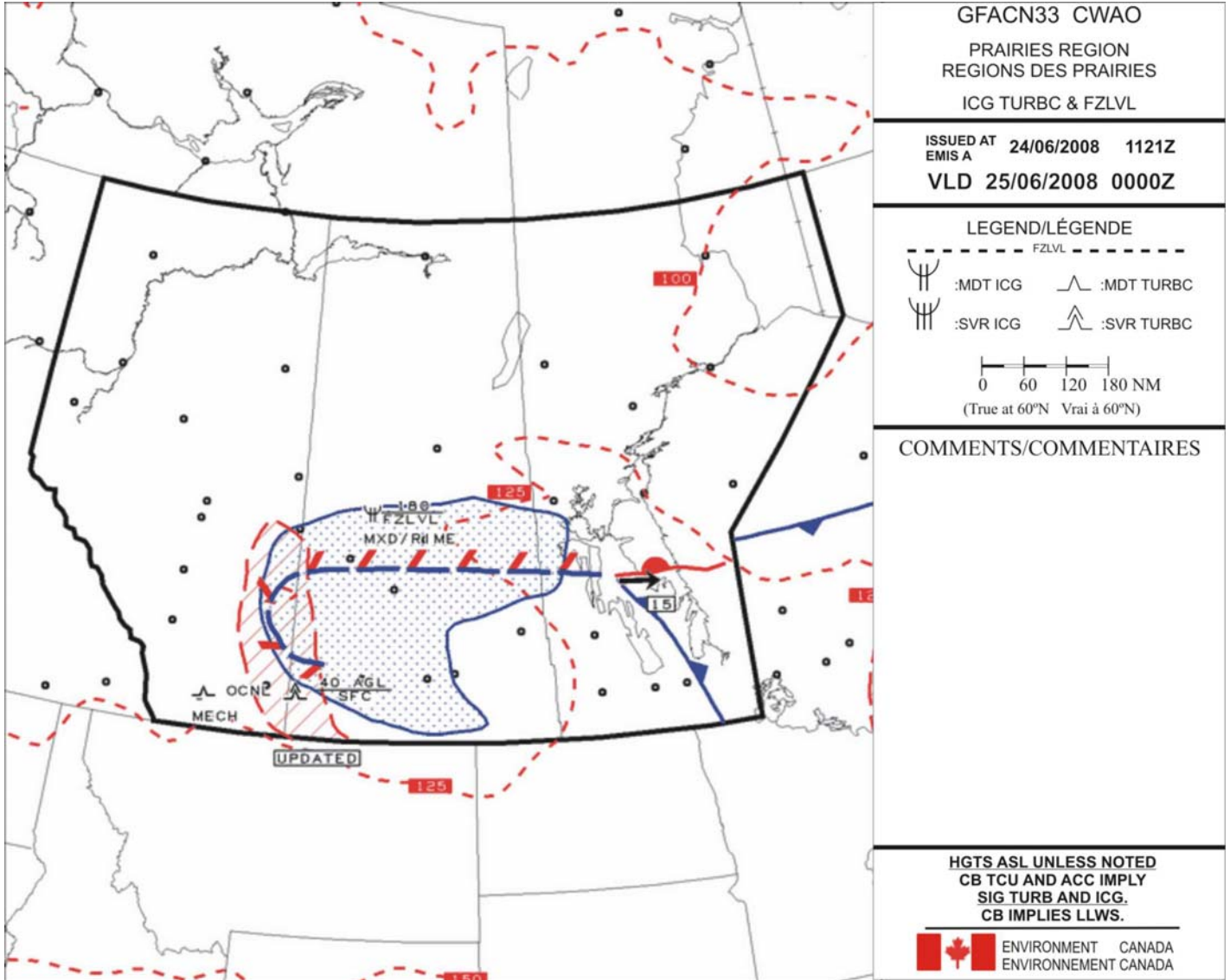
SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 4 DE 7)



SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 5 DE 7)



SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 6 DE 7)



SYNOPTIQUE DE MÉTÉO # 100 (PAGE 7 DE 7)

FTCN34 CWEG 071000

TAF CYBR 071030Z 0711/0723 27010KT P6SM SCT020 RMK NXT FCST BY 071700Z=
TAF CYPG 071245Z 0713/0723 34015KT P6SM SCT010 SCT020 RMK NXT FCST BY 071700Z=
TAF CYWG 071030Z 0711/0811 36015KT P6SM SCT010 SCT020 FM071200 36015KT P6SM
SCT020 BECMG 0723/0724 27010KT RMK NXT FCST BY 071700Z=
TAF CYGX 071245Z 0713/0723 VRB03KT P6SM IC SKC FM071800 26010KT P6SM SCT100
SCT250 RMK NXT FCST BY 071700Z=
TAF CYYQ 071030Z 0711/0811 30010KT WS015/35030KT P6SM IC SCT250 FM072100
26010KT WS015/35030KT P6SM SCT030 SCT100 BKN250 FM080200 33015KT P6SM
BKN030 BKN100 TEMPO 0802/0809 3SM -SN FM080900 34020KT 3SM BLSN OVC020
TEMPO 0809/0811 1SM -SN BLSN OVC020 RMK NXT FCST BY 081700Z=

SACN31 CWA0 071500

METAR CYBR 071500Z 29012KT 15SM SCT020 BKN 100 M21/M25 A3043 RMK SLP351=
METAR CYPG 071500Z 34010KT 15SM FEW015 FEW250 M20/M24 A3045 RMK SC1C11 SLP342=
METAR CYWG 071500Z 34008KT 15SM SKC M24/M28 A3043 RMK SLP332=
METAR CYGX 071500Z 26006KT 15SM SKC M29/M34 A3027 RMK SLP275=
METAR CYYQ 071500Z 25006KT 15SM IC FEW090 M30/M35 A3023 RMK AC1 SLP249=

FDCN CWA0 061920

ISSUED 1200Z 07 FEB 2008 FOR USE 6-17Z

	3000	6000	9000	12000	18000	24000
CYWG	2825	2728-07	2932-10	2935-15	2939-26	2841-38
CYBR	3030	3132-06	3133-10	3135-15	3041-28	2948-40
CYYQ	3529	3428-13	3229-14	3130-19	3032-32	2733-42
CYYL	3327	3435-10	3338-14	3337-19	3136-31	3038-44

IDENTIFICATEUR DE STATION

CYBR – Brandon	CYTH – Thompson
CYPG – Portage la Prairie	CYGX – Gillam
CYWG – Winnipeg	CYYL – Lynn Lake
CYQD – The Pas	CYYQ – Churchill

VOL DE NAVIGATION

CARTE :

La carte servant à cet examen est la carte de navigation VFR de Toronto AIR 5000 24^{ième} édition en date de mars 2006.

DÉTAILS DE LA PLANIFICATION DE VOL :

Le vol de navigation est un vol VFR de jour de l'aéroport d'Oshawa (CYOO) en direction de l'aérodrome de Gananoque (CNN8) via l'aérodrome de Lindsay (CNF4).

Décollez de l'aéroport d'Oshawa et faites la mise sur cap directement à la verticale en direction de l'aérodrome de Lindsay à une altitude de 3 500 pieds ASL en prévoyant y effectuer un arrêt. Décollez de Lindsay et faites la mise sur cap directement à la verticale en direction de l'aérodrome de Gananoque à une altitude de 5 500 pieds ASL.

Code d'identification	Nom de l'aérodrome	Coordonnées géographiques
CYOO	Oshawa	N43°55' W78°54'
CNF4	Lindsay	N44°22' W78°47'
CNN8	Gananoque	N44°24' W76°15'

CFS – LINDSAY, ONT.

LINDSAY ON		CNF4
RÉF	N44 21 53 W78 47 02 1.1WNW 11°W UTC-5(4) Élev 882' A5000 F-21 LO6 HI5 CAP	
EXP	Lindsay Airpark Ltée. 705-324-8921 Cert hrs ltées	
PF	B-1,2 C-3,4,5,6	
PRÉP/VOL FSS	FICHER NOTAM CYPQ CZYZ London 866-WXBRIEF	
SERVICES CARB HUILE S	100LL, Nov-Avr 14-22Z†, Mai-Oct 13-23Z† Toutes 3	
PISTE RCR	Piste 13/31 3500x75 asphalte Piste 02/20 2642x75 gazon Piste 02 seuil décalé 360° Exp Aucun entretien l'hiver piste 02/20	
BALISAGE	13-(TE LO), 31-(TE LO) ARCAL-122.8 type K; phare rotatif hors service après 0459Z†.	
COMM ATF ARR DEP	unicom hrs ltées O/T tfc 122.8 5NM 3900 ASL Toronto Centre 134.25 Toronto Centre 134.25	
NAV VOR/DME	SIMCOE YSO 117.35 Ch 120(Y) N44 14 19 W79 10 18 (931') 076° 18.4NM à A/D	
ATTENTION	Circuit à droit pistes 13 & 20 (CAR 602.96) activité d'entraînement entre la municipalité de Toronto/Buttontville et l'aéroport de Oshawa.	

Appendice 0312

CFS – KINGSTON, ONT.

KINGSTON ONT		CYGK
RÉF	N44 13 31 W76 35 57 4.3W 13°W UTC-5(4) Élev 305' A5000 F21 LO6 LO7 HI5 CAP	
EXP	Cité 613-389-6404 Pub Lic Arpt non exploité régulièrement	
PF	B-1, D-2,3,5	
DOUANES	AOE/30 888-226-7277 13-02Z† sauf 25 déc à 1 jan	
PRÉP/VOL	FIC London 866-WXBRIEF WX METAR 11-04Z† TAF 13-04Z hrs d'émission 13, 20 02Z	
SERVICES	Tout svcs avbl 12-04Z†, O/T PNR redevance sera chargée 613-389-9300	
	CARB 80, 100, JA-1	
	HUILE 65, 80, 100, 120	
	S 1,2,4,5,6	
	SLIA 4 13-2130Z† lun-ven, O/T PNR	
	JASU CE15, 16	
	SUP FL ADI, D-Ice	
	PVT ADV Central airways 123.35 13-0230Z†; Kingston Flying Club 122.8 hrs ltée	
PISTES	piste 01(009°)/19(189°) 5000x100 asphalte piste 01 seuil décalé 365' piste 07(066°)/25(246°) 2748x100 asphalte piste 12(124°)/30(304°) 2541x100 asphalte	
	RCR exp, twy A ouest de piste 01 ltée aux aéronefs pesant moins de 25 000 lbs JBI, PLR	
BALISAGE	01-AJ AS(TE ME), 19-AJ AS(TE ME), 07-(TE ME), 25-(TE ME), lgt avbl O/R à FSS	
COMM	RADIO 122.5 238.3 (E) (urgence seulement 613-389-7558) RCO London rdo 126.7 (FISE) MF rdo 122.5 5NM 3300 ASL VDF 122.5 (V) 1115-04Z†	
NAV	ILS IA7-111.3 Pvt NDB YGK 263 (M) N44 17 48 W76 36 21 192° 3.8NM à A/D	
PRO	À cause d'une inclinaison de la piste 01-19, aéronef au seuil ne peut être visible aux pilotes du seuil opposé à cette piste.	

Appendice 0059

RÉPONSES

1-(2)	26-(4)	51-(3)	76-(3)
2-(3)	27-(1)	52-(4)	77-(4)
3-(4)	28-(3)	53-(4)	78-(4)
4-(1)	29-(1)	54-(1)	79-(1)
5-(3)	30-(1)	55-(4)	80-(3)
6-(3)	31-(3)	56-(3)	81-(4)
7-(4)	32-(2)	57-(4)	82-(3)
8-(1)	33-(1)	58-(1)	83-(1)
9-(4)	34-(1)	59-(2)	84-(1)
10-(2)	35-(3)	60-(3)	85-(3)
11-(3)	36-(1)	61-(2)	86-(2)
12-(1)	37-(1)	62-(4)	87-(4)
13-(3)	38-(1)	63-(3)	88-(2)
14-(3)	39-(2)	64-(4)	89-(2)
15-(4)	40-(3)	65-(3)	90-(4)
16-(3)	41-(3)	66-(1)	91-(1)
17-(3)	42-(4)	67-(2)	92-(2)
18-(1)	43-(2)	68-(2)	93-(3)
19-(4)	44-(4)	69-(4)	94-(2)
20-(3)	45-(3)	70-(2)	95-(2)
21-(2)	46-(1)	71-(3)	96-(1)
22-(2)	47-(2)	72-(2)	97-(3)
23-(4)	48-(2)	73-(4)	98-(2)
24-(4)	49-(2)	74-(3)	99-(3)
25-(3)	50-(4)	75-(1)	100-(1)