

CPL (15 questions de réglementation, 5 TU TB 20)

1/ Feux envoyés de la tour aux avions au sol ou dans le tour de piste : au moins 4 questions.

2/ S-CTR ?

Zone de contrôle spécialisée : le service de la circulation aérienne est rendu par des militaires dans la plupart des cas

3/ Encadré panne moteur au décollage / Panne moteur en vol

Priorité trajectoire : (droit devant juste après décollage si altitude insuffisante pour traiter la panne)

Vitesse 70-76kt

Pompe ON

Plein riche

Tank à l'opposé

Si pas de redémarrage

Plein pauvre

Pompe off

Tank off

Message mayday transmis

Courte finale

Volet (as required)

Juste avant impact

Magneto OFF

Batterie OFF

4/ Charge max dans le compartiment bagages du TB 20 → 65 kgs

5/ Vitesse maximale pour sortir volets take off → 129 kts / volets 40° → 103 kts

6/ =ce de service entre classe C et classe D

Consulter la grille règle de l'air

7/ Quel type de zone peut avoir SVFR ? → il faut une CTR obligatoirement

8/ Comment est calculée la vitesse minimale à laquelle on peut rentrer les volets ? → 1,2 de Vs de la configuration suivante.

9/ Quand est-ce qu'on doit emporter des gilets ? → >50 Nm ou distance de plané

10/ Lors d'un survol de l'eau est envisagé, quand doit on déposer un FPL ? → Angle de plané ou 15x fois hauteur de l'avion

11/ 2000 ft de plafond, 2 kilos de visi : quelles sont les conditions qui font que vs ne respectez pas les conditions VMC de SVFR ? → V > 129 kts je dirais !

Pour celle là, VFR spécial signifie plafond inférieur à 1500ft OU visibilité inférieur à 5km (mais supérieur à 1500m ou 30s de vol la plus grande des deux valeurs) Dans cette question seule une vitesse ne respectant pas le critère des 30s de vol en rapport au 2km disponibles peut nous mettre en situation d'infraction. Une réponse juste et « normande » serait de dire « une vitesse pour laquelle le critère de 30 s de vol ne serait pas respecté ». Après tout si le calcul n'est pas demandé pourquoi se le faire !!! PERSO j'aurais dit V>129kt

12/ Panne radio : que faire ?

AD contrôlé

Départ : Ne pas décoller

Arrivée :

- si la clairance a été reçue s'insérer dans le circuit avec la dernière clairance (SWQK 7600 va de soit). Et se poser selon le trafic aérodrome. Accuser réception des signaux éventuellement transmis par le contrôle
- Si la clairance non reçue pas d'intégration sauf **urgence, DANS CE CAS** c'est une verticale du plus haut des circuits (si les conditions le permettent) et s'intégrer ensuite en accusant réception des signaux éventuellement transmis

AD non contrôlé :

Départ : prévenir l'AFIS s'il existe, et si l'usage de la radio est obligatoire (avant le décollage)

Arrivée : Si radio obligatoire pas d'intégration sauf **urgence ou AFIS (si existe) prévenu. DANS CES CAS** intégration possible mais avec une verticale puis intégration du circuit AD au dessus du plus haut des circuits (si les conditions le permettent)

13/ Règles intégration (en circuit sans verticale) sur un terrain AFIS

- ⇒ Seul dans la circulation d'AD (TDP + taxiway+piste)
- ⇒ AFIS présent
- ⇒ Radio obligatoire sur terrain

14/ Code transpondeur à afficher si CTRL ne donne rien ? Si on est contrôlé, rester avec la fréquence en cours. VFR 7000 ; IFR 2000 ; intervention illicite 7500 ; panne radio 76000 ; emergency 7700.

15/ Fréquence internationale de détresse :

121,5 Mhz (2182 kHz ou 156,8 MHz si équipé).

16/ terminologie aérodrome

Aire de trafic = parking

Aire de manoeuvre = **TWY + RWY**

Aire de mouvement = **TWY+RWY+parking**

Circulation AD = TDP + aire de manoeuvre **TWY+RWY+TDP**

17/ Règle d'emport mini de carburant en VFR local ? → 30' en VFR / 45' en VFR de nuit.

18/ Utilisation du starter en TB 20

- ⇒ 10 secondes max
- ⇒ 1ère tentative refroidissement 1minute

- ⇒ 2ème tentative refroidissement 1minute
- ⇒ 3ème tentative refroidissement 15 minutes

19/ Quand un dossier MTO est obligatoire ? → Dossier MTO obligatoire si vol en dehors de la circulation d'AD.

20/ Quand est-ce qu'on compare les altimètres ? → actions préparation cockpit, actions avant T/O, actions 1000 ft, lors de changement de calage altimétrique.

21/ sur un FPL , à quoi correspond l'heure de départ ? → À l'heure bloc.

22/ Quand est-ce qu'on peut prendre le FL 25 ? quand FL25 > 3000 ft SFC et route magnétique comprise entre 180° et 359°.

23/ Emport passagers → 3 T/O, 3 LDG dans les 3 mois dont 1 en vol de nuit si vol de nuit prévu.

24/ Limitation vent traversier TB 20 25 kts « démontrés » constructeur

25/ Dans quels cas a-t-on besoin d'un FPL :

- ⇒ Si tu vas à l'étranger
- ⇒ Survol maritime (si Z > 15xhauteur ou 1 angle de plané)
- ⇒ Vol de nuit autre que local/entre 2 AD non géré par le même centre d'approche

26/ Quel conditions météo peuvent amener à demander une clairance VFR Spécial

- ⇒ Moins de 1500ft de plafond ou moins de 1,5km de visibilité 5km de visibilité

27/ Conditions météo pour effectuer un vol de voyage en VFR de nuit

- ⇒ 8km de visibilité
- ⇒ 1500ft de plafond au dessus de l'altitude de croisière prévue
- ⇒ Pas de précipitation prévue au départ à l'arrivée et au dégagement
- ⇒ Tolérance pour la « poursuite » si diminution de la visibilité au cours du vol mais jamais en dessous de 5 km.

28/ Pour allume-t-on le phare de roulage avant de rouler de jour ?

- ⇒ Pour prévenir les autres usagers que l'avion est en mouvement ou sur le point de rouler ?
- ⇒ Parce que c'est écrit dans le guide roulage...?

29/ Peut-on pénétrer dans une zone de classe D sans transpondeur ?

- ⇒ Non (sauf dérogation ? ie aller réparer son transpondeur dans un atelier mécanique ; convoyage)

30/ Conditions VMC en classe G ?

- ⇒ A ou au dessous du plus des 2 : 3000AMSL ou 1000ASFC :en vue de la surface et hors des nuages Visibilité : 1500m ou 30s de vol (la plus grande des 2)
- ⇒
- ⇒ Au dessus du plus haut des(...3000...etc.) : espacement nuage (1500m horizontal, 1000ft verticale) et visibilité 8km alti \geq f100 et 5km en dessous

31/ On dispose d'une radio VHF en état de fonctionnement à bord. Dans le cas d'une intégration d'un terrain non contrôlé radio non obligatoire, peut-on intégrer le circuit sans effectuer de message radio ?

- ⇒ Oui : si équipé toujours utiliser la radio pour s'annoncer. Cela va dans le sens de la sécurité pour les autres trafics équipés ou pour les aéronefs transitant au voisinage

32/ Conditions de survol des incendies ?

- ⇒ Interdit de survoler les zones en cours de traitement à moins de 5NM et à une hauteur inférieur à 5000 ft ASFC

33/ Si une remarque est sur la forme, sous quelle condition peut-on à nouveau utiliser l'avion ?

- ⇒ APRS : Approbation Pour Remise en Service d'un service mécanique habilité !

34/ Peut-on refueller avec des passagers à bord ?

- ⇒ Personne dans l'avion + portes fermées

35/ Vitesse de sortie de train (129 kts), vitesse de décrochage en lisse (70 kts), 40° 59-kts (TU 56kt)

36/ qté réservoir TB 20 = 326 litres utilisables + 10 litres non utilisables

37/ Vous cheminez le long de la côte entre le Touquet et Calais l'été, avec du monde sur les plages. Quelle est la hauteur minimale de survol ? → 1700 ft. (guide VFR)

38/ Consommation d'alcool ? heure limite avant un vol ?

En TP :

- ⇒ Moins de 8h avant l'heure de service de vol ou le début de réserve
- ⇒ Taux alcoolémie < 0,2/1000ml de sang
- ⇒ Interdiction de consommer de l'alcool pendant service de vol ou réserve

En aviation générale :

- ⇒ plus d'alcool consommé 8h avant l'heure du vol.
- ⇒ La réglementation n'est pas explicite sur les taux dans le sang au début du vol mais n'exclue pas la possibilité d'un contrôle plus poussé non plus...A bon entendre

39/ " Quelle est la limite de composante de vent arrière pour l'atterrissage en TB20 → 10 kts"

