

10/ Un pilote privé en qualité de commandant de bord d'un aéronef peut :

- a) refuser un passager ou un bagage.
- b) exiger un paiement pour transporter ses passagers.
- c) emporter plus de carburant que n'en nécessite la législation.
- d) seules les propositions a et c sont exactes.

11/ La licence de pilote ULM est validée :

- a) pour une période illimitée.
- b) sous conditions d'expérience récente.
- c) sous condition d'aptitude médicale.
- d) les propositions b et c sont exactes.

12/ Les principales sources de bruit sur un aéronef lourd à propulsion par hélices sont :

- a) les surfaces mobiles.
- b) les hélices.
- c) le fuselage.
- d) l'échappement.

CARTOGRAPHIE-COSMOGRAPHIE

13/ La durée du jour sidéral est de :

- a) 23 h 54.
- b) 23 h 55.
- c) 23 h 56.
- d) 23 h 57.

14/ En navigation polaire on peut utiliser une carte à canevas stéréographique polaire. Ce canevas est une projection :

- a) cylindrique obtenue à partir du centre de la terre.
- b) plane obtenue à partir du centre de la terre.
- c) cylindrique obtenue à partir du pôle opposé.
- d) plane obtenue à partir du pôle opposé.

ALTIMETRIE – ANEMOMETRIE

15/ Lorsque votre altimètre, en état de fonctionnement et calé sur le QNH, indique toujours la même valeur :

- a) vous volez à hauteur constante.
- b) vous suivez une ligne isobare.
- c) vous volez à niveau de vol (FL) constant.
- d) vous suivez la ligne d'horizon.

16/ Le pilote désire passer 500ft au-dessus d'un relief coté à 9 000ft QNH, Sachant que le QNH = 990 hPa et que la route magnétique $R_m = 090^\circ$, le premier niveau de vol utilisable est :

- a) FL 95.
- b) FL 105.
- c) FL 115.
- d) FL 100.

17/ Un avion évolue à Mach 0,8 au FL 130 en conditions standards. Quelle est la valeur de l'équivalent de vitesse (E.A.S.) :

- a) 390 kt.
- b) 410 kt.
- c) 460 kt.
- d) 505 kt.

FACTEURS HUMAINS

18/ On peut lutter contre le stress lors en situation critique :

- a) ranger son cockpit et ses cartes, regarder le paysage et écouter la radio.
- b) appeler par radio les organismes de la circulation aérienne en avouant la situation.
- c) contrôler sa respiration, se concentrer sur l'essentiel pour faire voler l'avion.
- d) les propositions « b » et « c » ci-dessus sont exactes.

19/ L'approche visuelle d'une piste à pente montante peut créer l'illusion :

- a) que l'avion est trop haut.
- b) que l'avion est trop bas.
- c) que la pente de descente de l'avion est trop forte.
- d) les réponses a et c sont exactes.

20/ La manœuvre de Valsalva est recommandée pour :

- a) éviter des douleurs d'oreille en montée rapide.
- b) éviter des douleurs lors d'une descente rapide.
- c) en cas d'aéroembolie.
- d) les réponses « a » et « b » ci-dessus sont exactes.

CERTIFICAT D'APTITUDE A L'ENSEIGNEMENT AERONAUTIQUE

Académie :

Session : 2014

NOM :

(en majuscules, suivi s'il y a lieu, du nom d'épouse)

N° de candidat

Prénoms :

Né (e) le :

&

CERTIFICAT D'APTITUDE A L'ENSEIGNEMENT AERONAUTIQUE

SESSION 2014

FEUILLE DE REPONSES

Epreuve n° 4 :

Navigation - Sécurité - réglementation

Seul matériel autorisé : une calculette non programmable et non graphique.

Chaque question n'admettant qu'une seule réponse, cochez la case correspondant à la réponse la plus complète possible

N° de candidat :

Lieu et date de l'examen :

Nombre de points obtenus à l'épreuve :

1 a b c d

8 a b c d

15 a b c d

2 a b c d

9 a b c d

16 a b c d

3 a b c d

10 a b c d

17 a b c d

4 a b c d

11 a b c d

18 a b c d

5 a b c d

12 a b c d

19 a b c d

6 a b c d

13 a b c d

20 a b c d

7 a b c d

14 a b c d