

CONCOURS SUR TITRES
Pour le RECRUTEMENT
de TECHNICIENS SUPERIEURS des ETUDES et
de L'EXPLOITATION de L'AVIATION CIVILE
(T.S E.E.A.C.)

CIRCULATION AERIENNE

(EPREUVE OBLIGATOIRE)

Durée : 1 heure et demie

Ce sujet comporte 11 pages

- 1 page de garde
- 2 pages d'instruction pour remplir le QCM
- 8 pages de texte 40 questions.

Calculatrice Interdite

ÉPREUVE DE CIRCULATION AERIENNE

A LIRE TRÈS ATTENTIVEMENT

L'épreuve «de Circulation Aérienne» de ce concours est un questionnaire à choix multiple qui sera corrigé automatiquement par une machine à lecture optique.

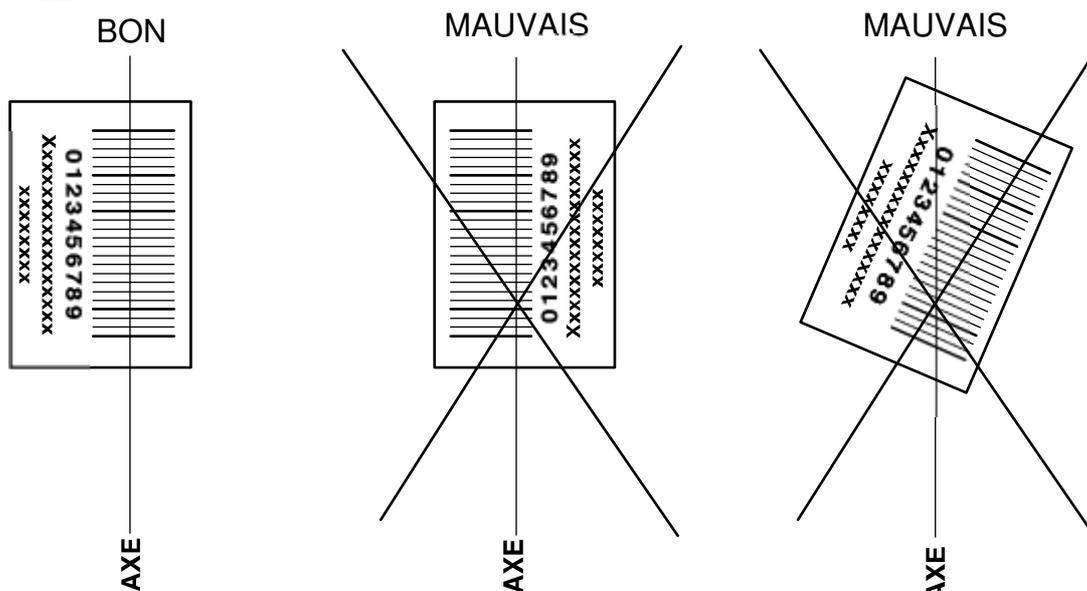
ATTENTION, IL NE VOUS EST DÉLIVRÉ QU'UN SEUL QCM

- 1) Vous devez coller dans la partie droite prévue à cet effet, **l'étiquette correspondant à l'épreuve que vous passez**, c'est-à-dire l'épreuve de Connaissances Aéronautiques.(voir modèle ci-dessous).

POSITIONNEMENT DES ÉTIQUETTES

Pour permettre la lecture optique de l'étiquette, le trait vertical matérialisant l'axe de lecture du code à barres (en haut à droite de votre QCM) doit traverser la totalité des barres de ce code.

EXEMPLES :



- 2) Pour remplir ce QCM, vous devez utiliser un STYLO BILLE ou une POINTE FEUTRE de couleur NOIRE.
- 3) Utilisez le sujet comme brouillon et ne retranscrivez vos réponses qu'après vous être relu soigneusement.
- 4) Votre QCM ne doit pas être souillé, froissé, plié, écorné ou porter des inscriptions superflues, sous peine d'être rejeté par la machine et de ne pas être corrigé.

5) Cette épreuve comporte 40 questions. Chaque question comporte une seule réponse

6) A chaque question numérotée entre 1 et 40, correspond sur la feuille-réponses une ligne de cases qui porte le même numéro (les lignes de 41 à 100 sont neutralisées). Chaque ligne comporte 5 cases A, B, C, D, E.

Attention, toute réponse fausse peut entraîner pour la question correspondante une pénalité dans la note.

1 - Les Règles de l'Air sont traitées par l'OACI dans :

- A – l'annexe 11
- B – l'annexe 8
- C – l'annexe 2
- D – l'annexe 1

2 - En France les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation entre les vols VFR spéciaux et les vols IFR dans les TMA de classe :

- A – C
- B – D
- C – E
- D – jamais

3 - Un pilote VFR doit effectuer une partie de son vol en survol maritime.

- A – il n'a pas d'obligation de dépôt de plan de vol
- B – le contact radio avec un organisme de la CA suffit, pas de FPL déposé
- C – dans le cas où le plan de vol est obligatoire, aucun délai n'est exigé pour son dépôt
- D – dans le cas où le plan de vol est obligatoire, celui-ci doit être déposé 30 minutes avant l'heure estimée de départ du point de stationnement

4 - Le code transpondeur permettant de signaler une intervention illicite est le code:

- A – 7500
- B – 7600
- C – 7700
- D – 2000

5 - Pour décoller en VFR d'un aérodrome muni d'une CTR de classe D avec 8 Km de visibilité et 1200 Ft de plafond vous devez :

- A – déposer un FPL
- B – annuler le vol
- C – obtenir une clairance VFR spécial
- D – obtenir une clairance décollage en VFR

6 - En descente dans une TMA, vous passez le niveau de transition. Votre altimètre doit être calé :

- A – au QNH régional
- B – au QNH du terrain de destination
- C – au QFE du terrain de destination
- D – sur 1013,25 hPa

7 - Une clairance VFR spécial en France métropolitaine :

- A – permet de continuer à voler en VFR dans une CTR, avec une visibilité inférieure à 5000m
- B – permet de voler dans les nuages dans une CTR de classe D
- C – permet de continuer à voler en VFR dans une TMA, en dessous des conditions VMC
- D – permet de voler, en VFR sous dérogation en espace de classe A

8 - L'aire de mouvement d'un aérodrome comprend uniquement :

- A – les parkings
- B – les parkings et les voies de circulation
- C – les voies de circulation, la piste et les raquettes
- D – les parkings, les voies de circulation, la piste et les raquettes

9 - Dans une TMA le Niveau de transition est le Fl 050 , le QNH du jour est 1023 hPa, l'altitude de transition peut être égale à :

- A – 4100 Ft
- B – 4200 Ft
- C – 5100 Ft
- D – 5000 FT car l'altitude transition est toujours égale à 5000 Ft dans les TMA

10 - Pour voler en VFR de nuit en tour de piste il faut :

- A – une visibilité supérieure ou égale à 1500 m
- B – une visibilité supérieure ou égale à 5 Km et une base de nuages supérieure ou égale à 450m
- C – une visibilité supérieure ou égale à 5 Km et un plafond nuageux supérieur ou égal à 450 m
- D – une visibilité de 8 Km minimum

11 - En VFR en transit dans une TMA de classe E dont l'altitude de transition est de 8500 Ft, vous désirez voler en croisière au dessus de 3000 Ft sol et sous l'altitude de transition. Vous prenez quel niveau ?

- A – Niveau imposé par l'organisme de contrôle qui gère la TMA
- B – Le niveau choisi est libre
- C – Niveau de vol pair ou impair suivant la règle semi circulaire
- D – Niveau de croisière pair ou impair suivant la règle semi circulaire calage QNH

12 - Pour intégrer le circuit d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS , en dehors des horaires de fonctionnement de cet organisme :

- A – vous pouvez vous reporter en étape de base si vous êtes sûr de l'absence de trafic
- B – vous devez effectuer un passage basse hauteur au dessus de l'air à signaux puis rejoindre la branche vent arrière
- C – vous devez examiner l'aérodrome d'une hauteur supérieure à la hauteur du tour de piste puis rejoindre le début de vent arrière
- D – vous pouvez vous reporter directement en finale si vous êtes sûr de l'absence de trafic

13 - Un pilote désire effectuer un vol en VFR avec franchissement de frontière, il doit déposer son plan de vol :

- A – En vol, 30mn avant le passage de la frontière
- B – Aucun délai n'est nécessaire
- C – 30mn avant l'EOBT
- D – La veille du départ

14 - Un pilote dépose auprès d'un bureau de piste un plan de vol Z :

- A – Le plan de vol Z est un plan de vol répétitif
- B – Le plan de vol Z caractérise un vol VFR puis IFR
- C – Le plan de vol Z est un plan de vol déposé en l'air
- D – Le plan de vol Z est un plan de vol militaire

15 - En France le nombre de SRR (Régions de recherche et de sauvetage) est de :

- A – 4
- B – 5
- C – 8
- D – 3

16 - L'espace aérien situé au dessus de la LTA en France Métropolitaine est classé en espace :

- A – de classe A
- B – de classe B
- C – de classe C
- D – de classe D

17 - Sur un aérodrome contrôlé, un gros porteur est en finale . Derrière lui doit atterrir un aéronef léger en VFR sur la même piste.

- A – L'aéronef léger peut atterrir sans délai
- B – les organismes de la circulation aérienne doivent observer une séparation de 2 minutes
- C – les organismes de la circulation aérienne doivent observer une séparation de 3 minutes
- D – l'aéronef en VFR assure son espacement vis-à-vis du gros porteur

18 - Un avion en VFR sans FPL survole les Pyrénées en dehors des Airways au FL65. Le pilote décide de monter au FL145 dans la LTA.

- A – il ne peut le faire qu'après avoir obtenu une clairance de l'ACC.
- B – il ne peut le faire qu'après avoir signalé à l'ACC ses intentions, de façon à bénéficier du service d'information de vol.
- C – la visibilité doit être supérieure à 5 km
- D – il peut le faire sans même contacter l'ACC, mais à condition de rester en VMC

19 - Un pilote doit effectuer un vol VFR de nuit de Calvi à Nice:

- A – Le survol maritime de nuit est interdit
- B – Le dépôt d'un plan de vol n'est pas obligatoire
- C – En survol maritime il doit respecter les itinéraires publiés
- D – Il doit obligatoirement emporter à son bord un canot de sauvetage

20 - Un carré rouge avec une diagonale jaune disposé sur l'aire à signaux d'un aérodrome indique que :

- A – l'aérodrome est dangereux
- B – des vols de planeurs sont en cours
- C – des précautions sont à prendre à l'atterrissage
- D – l'aire de trafic est temporairement inutilisable

21 - Les délais maximaux de déclenchement des phases d'urgence concernant un signal de détresse-SOS-A7700 sont :

- A – Détresfa H+5'
- B – Alerfa H+5', Détresfa H+10'
- C – Pas d'Incerfa, Alerfa H+10', Détresfa H+15'
- D – Pas d'Incerfa, Alerfa H+10', Détresfa H+20'

22 - Sur un aérodrome contrôlé, tout aéronef doit obtenir une clairance avant :

- A – de se déplacer sur l'aire de trafic
- B – de pénétrer et de se déplacer sur l'aire de manœuvre
- C – de dégager la piste
- D – de passer en finale

23 - Dans quelles conditions un aéronef doit-il allumer ses feux réglementaires ?

- A – En vol de jour, il doit, s'il en est doté, allumer les feux anticollision
- B – En vol de nuit, il doit allumer les feux de position ou les feux anticollision s'il n'est pas doté de feux de position
- C – En vol de jour, il n'y a aucune obligation d'allumage de feux même s'il en est doté
- D – Au sol de nuit, il n'a obligation que d'allumer les feux anticollision lorsqu'il se déplace

24 - Un pilote en vol VFR désire transiter dans une TMA de classe E , la visibilité est de 3000 mètres :

- A – il doit obtenir une clairance VFR Spécial
- B – il peut poursuivre son vol sans contacter les organismes de la CA
- C – il peut le faire uniquement sous FPL VFR
- D – il doit se dérouter avant de pénétrer dans la TMA

25 - Concernant le VFR de nuit :

- A – Un plan de vol déposé est obligatoire dans tous les cas
- B – il est interdit hors espace aérien contrôlé
- C – l'aérodrome de départ et de destination doivent être homologués ou homologués avec limitation
- D – En vol local la radio n'est pas obligatoire

26 - La TWR émet une série d'éclats verts à l'attention d'un avion dans la circulation d'aérodrome, cela signifie :

- A – atterrissez et rejoignez le parking
- B – revenez pour atterrir
- C – aérodrome dangereux, n'atterrissez pas
- D – autorisé à atterrir

27 - Hormis le cas du VFR spécial, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation entre les vols VFR et les vols IFR dans les espaces aériens de classe :

- A – A
- B – B
- C – D
- D – E

28 - Dans un espace aérien contrôlé de classe C, D ou E, en VFR l'espacement minimal vis à vis des nuages est :

- A – horizontalement 3000m, verticalement 300m (1500ft)
- B – horizontalement 1000m, verticalement 300m (1000ft)
- C – horizontalement 1500m, verticalement 300m (1000ft)
- D – nul (hors des nuages)

29 - Dans une procédure ILS, le point d'approche finale (FAP) est le point de la trajectoire nominale où l'aéronef :

- A – intercepte l'alignement de piste
- B – survole la radio-borne extérieure
- C – intercepte l'alignement de descente à l'altitude minimale d'approche intermédiaire
- D – quitte le circuit d'attente

30 - La fréquence d'un VDF (radio-goniomètre) est toujours comprise entre :

- A – 108 et 117.975 MHz
- B – 118 et 136 MHz
- C – 108 et 117.975 K
- D – 118 et 136 KH

31 - Un avion en VFR sans PLN est dans une AWY, en France métropolitaine, au FL75. Le pilote décide de monter au FL125.

- A – il ne peut le faire qu'après avoir obtenu une clairance de l'ACC
- B – il ne peut le faire que s'il maintient le contact radio avec l'ACC
- C – il peut le faire sans contacter l'ACC mais à condition de rester en VMC
- D – il ne peut le faire qu'après avoir signalé ses intentions, de façon à bénéficier d'informations de trafic sur les autres aéronefs.

32 - La construction des aires de protection des départs normalisés aux instruments (SID), pour garantir les franchissements des obstacles, suppose que les aéronefs montent, tous moteurs en fonctionnement, selon une pente théorique d'au moins :

- A – 2,5%
- B – 3%
- C – 3,3%
- D – 5,5%

33 - Quelle est la signification du sigle AMSR ?

- A – Altitude minimale de secteur régional
- B – Altitude minimale de sécurité en route
- C – Altitude minimale de sécurité radar
- D – Above mean sea reference (au-dessus de la référence moyenne de la mer)

34 - Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux :

- A – qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation
- B – qu'en raison de mauvais état de l'aire de manœuvre, des précautions spéciales doivent être prises
- C – qu'il est interdit d'atterrir
- D – qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation

35 - Un aéronef en régime de vol VFR veut traverser un espace aérien de classe C. Une de ces affirmations est fausse.

- A – Cet aéronef doit obtenir une clairance de l'organisme de la circulation aérienne avant de pénétrer dans cet espace
- B – Cet aéronef sera séparé des aéronefs en régime de vol IFR
- C – Cet aéronef sera séparé des autres aéronefs en régime de vol VFR
- D – Cet aéronef a l'obligation de contact radio

36 - Quels sont la phase d'urgence à déclencher et les délais à appliquer lorsqu'un aéronef ne clôture pas la fréquence en sortie de circulation d'aérodrome contrôlé ?

- A – Pas d'Incerfa, Alerfa H+5', Détresfa H+10'
- B – Incerfa: H+10', Alerfa H+20', Détresfa H+30'
- C – Incerfa: H+20', Alerfa H+40', Détresfa H+60'
- D – Incerfa: H+30', Alerfa H+60', Détresfa H+90'

37 - Pour un aéronef en tours de piste dans le circuit standard d'un aéroport contrôlé le numéro d'ordre à l'atterrissage doit lui être attribué au plus tard :

- A – en Vent traversier
- B – en fin de Vent Arrière
- C – en Base
- D – en Finale

38 - Les aéronefs qui bénéficient du service de contrôle sont :

- A – les VFR uniquement en espace aérien contrôlé, et tous les IFR
- B – les VFR, uniquement avec plan de vol FPL, et tous les IFR
- C – les VFR en circulation d'aéroport contrôlé
- D – tous les VFR connus des organismes de la CA et tous les IFR

39 - Les aéronefs IFR et VFR évoluant dans la circulation d'aéroport d'un aéroport contrôlé en espace de classe G des services :

- A – bénéficient des services de contrôle, d'information de vol et d'alerte
- B – bénéficient uniquement d'information de vol et d'alerte
- C – bénéficient d'alerte uniquement
- D – ne bénéficient d'aucun service de la circulation aérienne

40 - Un pilote IFR décide de changer de règles de vol. Il évolue en espace aérien contrôlé et les conditions sont VMC .

- A – en espace aérien contrôlé, il ne peut pas modifier son régime de vol
- B – il doit en aviser les organismes de la circulation aérienne et ne bénéficie plus d'aucun service
- C – il n'est plus sous plan de vol
- D – son plan de vol devient automatiquement plan de vol VFR