

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 10 pages

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

Calculatrice Interdite

ÉPREUVE DE CIRCULATION AÉRIENNE

A LIRE TRÈS ATTENTIVEMENT

L'épreuve «de Circulation Aérienne» de ce concours est un questionnaire à choix multiple.

**ATTENTION, IL NE VOUS EST DÉLIVRÉ QU'UN SEUL QCM
PORTANT DÉJÀ VOTRE NUMÉRO D'INSCRIPTION**

- 1) Pour remplir ce QCM, vous devez utiliser un STYLO BILLE ou une POINTE FEUTRE de couleur NOIRE.
- 2) Utilisez le sujet comme brouillon et ne retranscrivez vos réponses qu'après vous être relu soigneusement.
- 3) Votre QCM ne doit pas être souillé, froissé, plié, écorné ou porter des inscriptions superflues, sous peine de ne pas être corrigé.
- 4) Cette épreuve comporte 40 questions. Chaque question comporte une seule réponse.
- 5) 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 Services de la Circulation Aérienne sont traités par l'OACI dans :

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

2 - En VFR en vol local dans un espace aérien de classe G mais dans les limites latérales d'une TMA au dessus de 3000 Ft ASFC et sous l'altitude de transition. Votre altimètre doit être calé :

- A – sur 1013,25 hPa
- B – au QNH du terrain de départ
- C – au QNH du terrain qui gère la TMA
- D – au QFE du terrain de départ

3- L'organisme chargé du déclenchement d'une phase d'alerte est le CCR. Vers quel organisme est déclenchée l'alerte?

- A – La TWR
- B – Le BTIV
- C – Le RCC
- D – La Préfecture

4 - En cas de réception d'une balise de détresse la phase d'alerte correspondante à déclencher est :

- A – L' Alerfa
- B – La Detresfa
- C – L'Incerfa
- D – Aucune phase d'alerte à déclencher

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

- A – C
- B – D
- C – E
- D – jamais

6 - Un pilote VFR doit effectuer une partie de son vol à l'étranger.

- 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

7 - Le code transpondeur permettant de signaler une panne radio est le code:

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

8 - Pour décoller en VFR d'un aérodrome contrôlé en espace aérien non contrôlé de classe G avec 3 Km de visibilité et 1200 Ft de plafond vous devez :

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

9 - Le signal en radiotéléphonie relatif à une situation de détresse est :

- A – PAN PAN PAN PAN PAN PAN
- B – MAYDAY MAYDAY MAYDAY
- C – SOS SOS SOS
- D – HELP HELP HELP

10 - L'Annexe de l'OACI qui traite du SAR est :

- A – L'Annexe 11
- B – L'Annexe 15
- C – L'Annexe 12
- D – L'Annexe 13

11 - En cas d'affichage du code transpondeur de détresse et de la transmission d'un signal MAYDAY, la phase DETRESFA devra être déclenchée au plus tard à :

- A – H+10
- B – H+15
- C – H+5
- D – H+30

12 - Un pilote doit effectuer un vol IFR entre la France et l'Italie ; il devra respecter un délai minimum de dépôt du plan de vol de :

- A – 1h
- B – 30mn
- C – 2h
- D – Aucun délai n'est nécessaire

13 - Dans un plan de vol à la case 16 si la mention ZZZZ figure à la rubrique aérodromes de dégagement que devez vous trouver en case 18 en complément d'information ?

- A – ALTN/suivi du nom en clair de l'aérodrome
- B – DERT/suivi de l'indicateur d'emplacement correspondant
- C – Aucune mention particulière
- D – DEGT/suivi du nom en clair de l'aérodrome

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

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

15 - Dans la case 19 du plan de vol, la catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef est indiquée par la lettre "L". Cela signifie que sa masse maximale certifiée au décollage est :

- A – inférieure à 3,5T
- B – comprise entre 3,5T et 7T
- C – inférieure à 7T
- D – comprise entre 7T et 13,6T

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

- A – de classe A
- B – de classe A ou C ou D
- C – de classe A ou C ou D ou E
- D – de classe A ou C ou D ou E ou G

17 - Sur un aérodrome contrôlé, un gros porteur est en finale. Derrière lui doit atterrir un aéronef léger en IFR 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 - Les coordonnées géographiques d'un terrain sur un feuillet d'un atlas VAC de L'AIP ont pour origine :

- A – Le seuil le plus élevé de la (des) piste (s)
- B – Le point le plus élevé de l'aire d'atterrissage
- C – Le point nommé ARP
- D – Le point de référence altimétrique de l'aérodrome

19 - En matière de SSLIA on définit des niveaux incendie en fonction des aérodromes, le nombre de ces niveaux est de :

- A – 6
- B – 8
- C – 9
- D – 10

20 - Un carré rouge avec deux diagonales jaune disposées sur l'aire à signaux d'un aérodrome indique que :

- A – Interdiction d'atterrir
- 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 une perte simultanée de contact radio (si obligatoire) et radar 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 AFIS, tout aéronef en VFR doit obtenir une clairance:

- A – avant de se déplacer sur l'aire de trafic
- B – avant de pénétrer et de se déplacer sur l'aire de manœuvre
- C – avant d'atterrir
- D – n'a pas besoin de clairance pour décoller

23 - Vous volez en IFR dans une voie aérienne au Fl 80. En VMC, les Organismes de Contrôle de la Circulation Aérienne vous assurent la séparation vis-à-vis :

- A) Des autres aéronefs IFR.
- B) Des autres aéronefs IFR, et des aéronefs VFR avec plan de vol.
- C) Des autres aéronefs IFR et des aéronefs VFR connus de ces Organismes.
- D) De tous les autres aéronefs.

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

- A – il doit obtenir une clairance VFR Spécial
- B – il peut poursuivre son vol en informant les organismes de la CA
- C – il peut le faire uniquement sous FPL VFR
- D – il doit se dérouter et éviter la CTR

25 - L'heure limite de dépôt du plan de vol (facultatif) d'un aérodrome A vers un aérodrome B pour un vol VFR de nuit local est :

- A – avant l'heure estimée de départ
- B – 30 minutes avant l'heure estimée de départ
- C – 60 minutes avant l'heure estimée de départ
- D – le vol VFR de nuit local entre deux aérodromes est interdit

26 - La TWR émet une série d'éclats rouges à l'attention d'un avion en vol 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 - Le segment d'approche finale d'une approche de précision débute au :

- A – FAF
- B – FAP
- C – IAF
- D – IF

28 - Dans une CTR de classe D, en vol VFR l'espacement minimal vis à vis des nuages est :

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

29 - Dans une procédure ILS, le segment d'approche intermédiaire se termine au :

- A – IF
- B – FAF
- C – IAF
- D – FAP

30 - La fréquence d'un VOR est toujours comprise entre :

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

31 - Une approche ILS sans glide est une approche :

- A – de précision catégorie I
- B – classique directe
- C – classique indirecte
- D – de précision

32 – En espace aérien non contrôlé en dehors des limites latérales d'une TMA, un aéronef en IFR en descente change de calage en passant :

- A – le niveau de transition
- B – l'altitude de transition
- C – 3000 Ft ASFC
- D – 3000 Ft QNH

33 - Un pilote a déposé un plan de vol auprès d'un bureau de piste. Il décide de modifier son aérodrome de destination :

- A – L'agent du bureau de piste doit envoyer un message de modification CHG
- B – L'agent du bureau de piste doit annuler le plan de vol
- C – Le pilote doit redéposer un nouveau plan de vol avec son nouvel aérodrome de destination.
- D – Le premier plan de vol reste valable, il suffira au pilote à son arrivée de prévenir le terrain de destination initial.

34 - Le service d'information de vol est assuré :

- A – aux seuls vols VFR
- B – aux VFR avec plan de vol uniquement
- C – aux VFR en espace aérien contrôlé et aux IFR
- D – aux VFR et IFR

35 - Un aéronef en régime de vol IFR traverse un espace aérien de classe E. Une de ces affirmations est fausse.

- A – Cet aéronef sera séparé des aéronefs en régime de vol IFR
- B – Cet aéronef ne sera pas séparé des aéronefs connus en régime de vol VFR
- C – Cet aéronef sera séparé des autres aéronefs en régime de vol VFR SPECIAL
- D – Cet aéronef a l'obligation de contact radio

36 - La distance d'atterrissage est la distance parcourue par l'avion depuis :

- A – le touché des roues et l'arrêt complet de l'aéronef
- B – l'entrée de piste non compris le seuil décalé et l'arrêt complet de l'aéronef
- C – le passage des 15 m au seuil de piste et l'arrêt complet de l'aéronef
- D – le touché des roues et la sortie à la première voie de circulation

37 - Les services de la circulation aérienne assurés à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé sont :

- A – le service de contrôle
- B – le service de contrôle et le service d'information
- C – le service d'information et le service d'alerte
- D – le service de contrôle, le service d'information et le service d'alerte

38 - Une zone "R" (Réglementée) est un espace aérien :

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

39 - Les aéronefs IFR évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome non contrôlé en espace de classe G bénéficient des services :

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

40 - En atmosphère type, la pression sur un aérodrome d'altitude topographique 600 Ft est d'environ :

- A – 1013,25 hPa
- B – 1035 hPa
- C – 1001 hPa
- D – 991 hPa