Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne

Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:	DATE ET HEURE:

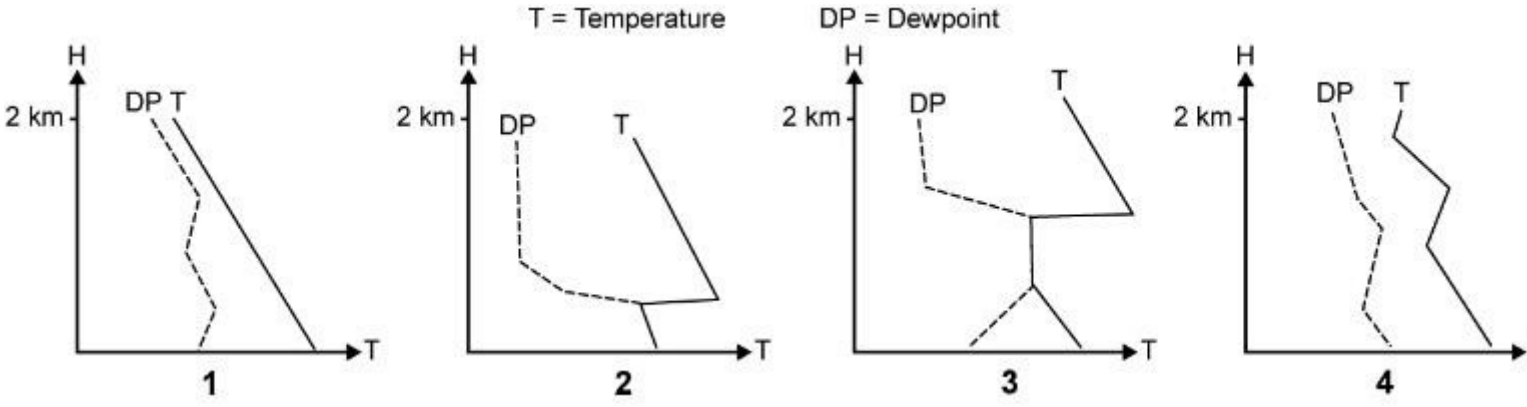
01. Quel est l’avantage d’une V1 balancée, même dans le cas d’une limitation de pente de montée ?

a) La distance d’accélération arrêt requise est la plus courte possible.
b) La masse limitée par la pente de montée est la plus grande possible.
c) La distance de décollage requise avec un moteur en panne à V1 est la plus courte possible.
d) Les marges de sécurité en respectant la longueur de piste sont les plus importantes.

02. Les barres de tendance d’un directeur de vol :

a) Sont toujours affichées au décollage.
b) Peuvent être affichées en pilotage manuel.
c) Ne sont affichées que si un pilote automatique est engagé.
d) Ne sont affichées qu'en pilotage manuel.

03. (Pour cette question utiliser l'annexe 050-202). Parmi ces quatre radiosondages, celui qui indiqu la présence de Stratus, est :



a) 2.
b) 4.
c) 1.
d) 3.

04. Dans un cockpit, lorsqu'un pilote est absorbé par une tâche difficile :

a) Il n'est pas nécessaire de reporter votre intervention, c'est à lui de s'adapter.

b) Sa charge de travail va augmenter lors de votre intervention, mais n'aura pas d'influence sur le processus de communication.

c) Il lui est facile de comprendre votre message.

d) Vous reportez votre intervention si vous le pouvez, et attendez que sa tâche soit terminée.

05. Un avion quitte le point A (75°N - 050°W) route au Nord vrai. Au pôle Nord, il prend une route Sud en suivant le méridien 065°50’E pour rejoindre le point B par 75°N. La distance parcourue pendant ce voyage est de :

a) 1 800 NM.

b) 1 650 NM.

c) 2 175 NM.

d) 2 000 NM.

06. La plus grande densité de l'air est rencontrée dans les zones de :

a) Hautes pressions avec des températures élevées.

b) Basses pressions avec des températures élevées.

c) Basses pressions avec des températures basses.

d) Hautes pressions avec des températures basses.

07. L'indicateur de virage montre un virage à droite et la bille est à gauche de la position centrale, pour obtenir un virage correct, il faut :

a) Mettre du pied à droite.

b) Augmenter l'inclinaison à droite.

c) Diminuer l'inclinaison à droite.

d) Augmenter le taux de virage.

08. Un horizon artificiel de secours :

a) Ne fonctionne qu'en cas de panne électrique totale.

b) Est automatiquement connecté au gyroscope de verticale principal si l'alternateur tombe en panne.

c) Contient son propre gyroscope séparé.

d) Est complètement indépendant des sources d'énergie extérieures en cas d'urgence.

09. Les tremblements aérodynamiques aux fortes vitesses sont causés par :

a) Les ondes de détente sur l'extrados de la voilure.

b) Une modification de position du centre de gravité.

c) Le contrôle de la couche limite.

d) Les décollements de couche limite dus aux ondes de choc.

10. En supposant que l'exploitant est autorisé par son Autorité, le transport de marchandises dangereuses est permis à condition que :

a) Une autorisation gouvernementale ait été accordée et l'exploitant se conforme aux instructions techniques.

b) La compagnie se conforme aux instructions techniques (OACI DOC 9284).

c) Aucun passager ne soit transporté sur le même vol.

d) Une autorisation de l'administration nationale de l'aviation ait été accordée.

11. Laquelle des propositions suivantes engendra une augmentation de la distance de décollage requise ?

a) Une diminution de l’altitude pression.

b) Une pente piste descendante.

c) Une diminution de la température ambiante.

d) 5 mm de neige mouillée (slush) sur la surface de la piste.

12. Dans les calculs de masse et centrage (sur un avion) un point de référence est utilisé. Ce point de référence est :

a) Un point proche du centre de l'avion. Il se déplace longitudinalement à mesure que des masses sont ajoutées en avant ou en arrière de sa position.

b) Un point à partir duquel sont mesurés tous les bras de levier. L'emplacement de ce point varie avec la répartition des charges dans l'avion.

c) Le point par lequel la somme des masses (de l'avion et de son contenu) est censé agir verticalement.

d) Un point fixe à partir duquel sont mesurés tous les bras de levier. Il peut être situé n'importe où sur l'axe longitudinal de l'avion ou sur les prolongements de cet axe.

13. Un gilet de sauvetage est obligatoire pour tout passager à bord d'un avion qui s'éloigne d'une distance de la côte supérieure à :

a) 200 NM.

b) 50 NM.

c) 100 NM.

d) 400 NM.

14. La dérive du gyro d'azimut d'une centrale à inertie induit une erreur sur la position donnée par la centrale."t" étant le temps écoulé, l'erreur totale est :

a) Sinusoïdale

b) Proportionnelle au carré de t, t^2

c) Proportionnelle à t

d) Proportionnelle à t / 2

15. Dans laquelle des conditions de vol ci-dessous, la poussée est-elle égale à la traînée ?

a) En montée à vitesse indiquée (IAS) constante.

b) En vol en palier accéléré.

c) En vol en palier à vitesse indiquée (IAS) constante.

d) Dans une descente à vitesse vraie (TAS) constante.

16. Quels facteurs augmenteront la masse au décollage limitée par la pente de montée ?

a) Angle de braquage des volets réduit, altitude pression élevée, température extérieure élevée.

b) Angle de braquage des volets réduit, altitude pression basse, température extérieure basse.

c) Angle de braquage des volets important, altitude pression basse, température extérieure basse.

d) Angle de braquage des volets réduit, altitude pression élevée, température extérieure basse.

17. Les Cumulus Humilis sont une indication de :

a) De l'approche d'un front froid.

b) De stabilité.

c) De l'approche d'un front chaud.

d) De subsidence.

18. Quand des gilets de sauvetage sont-ils requis ?

a) Vol à 300 NM des côtes.

b) Vol à 100 NM des côtes.

c) Vol à 50 NM des côtes.

d) Vol à 400 NM des côtes.

19. Une vitesse plus faible à masse et altitude constantes nécessite :

a) Moins de puissance et un coefficient de portance plus faible.

b) Plus de puissance et un coefficient de traînée plus faible.

c) Un coefficient de portance plus élevé.

d) Plus de puissance et un coefficient de portance plus faible.

20. Si une panne de radiocommunication intervient pendant un vol IFR en IMC, généralement le pilote doit :

a) Atterrir sur l'aérodrome adéquat le plus proche et signaler la fin du vol à l'ATC.

b) Emettre en l'air en donnant les détails important deux fois.

c) Tenter de contacter sur d'autre fréquences soit des stations sol, soit des avions.

d) Tenter de contacter sur d'autre fréquences soit des stations sol, soit des avions. Emettre en l'air en donnant les détails important deux fois.

21. La charge marchande permise est la différence entre :

a) La masse au décollage permise et la masse de base.

b) La masse au décollage permise et la masse de base plus le délestage.

c) La masse au décollage permise et la masse en opération.

d) La masse en opération et la masse de base.

22. Sur un DME, quand l'affichage défile sur toute sa plage, cela indique :

a) Le récepteur embarqué effectue une recherche en distance.

b) L'équipement embarqué effectue une recherche de fréquence.

c) Une panne de l'équipement au sol.

d) Une panne de l'équipement embarqué.

23. Dans quelles circonstances un VDF devrait-il être utilisé ?

a) En se déclarant en détresse sur 121,5 MHz.

b) Lors du premier appel d'une FIR en passant une frontière.

c) En se déclarant en détresse sur n'importe quelle fréquence.

d) En rejoignant un espace contrôlé depuis un espace non contrôlé.

24. La conséquence d’un micro bloqué en émission (bouton allumé) est :

a) Sans aucun effet.

b) Personne ne peut plus utiliser la fréquence.

c) Les autres stations doivent utiliser la méthode "chaque mot deux fois".

d) Améliore la qualité de réception des autres trafics.

25. Un compas gyromagnétique ou système de référence de cap est un montage qui comprend toujours : 1. un gyroscope directionnel. 2. un gyroscope à axe vertical. 3. un détecteur du champ magnétique terrestre. 4. une commande d'azimut. 5. un contrôle de synchronisation. La combinaison regroupant l'ensemble des propositions correctes est :

a) 2, 3, 5.

b) 1, 3, 5.

c) 2, 5.

d) 1, 4.

26. La sonde d'incidence située latéralement sur la partie avant du fuselage fournit un signal électrique qui indique la position angulaire : 1. d'un tube de Pitot spécifique. 2. d'une girouette. 3. d'un tube à fentes conique. La combinaison regroupant l’ensemble des affirmations correctes est :

a) 2, 3.

b) 1, 3.

c) 1, 2, 3.

d) 1, 2.

27. Comment varie le coefficient de portance du maxi-range avec l'altitude?

a) Le coefficient de portance diminue avec une augmentation d'altitude seulement aux faibles vitesses.

b) Le coefficient de portance augmente avec une augmentation d'altitude.

c) Le coefficient de portance diminue avec une augmentation d'altitude.

d) Le coefficient de portance est indépendant de l'altitude.

28. Si l'OAT (Outside Air Temperature - Température statique) diminue alors que la CAS et le niveau de vol restent constants :

a) Le nombre de Mach reste constant.

b) La TAS augmente.

c) La TAS reste constante.

d) Le nombre de Mach augmente.

29. Le code Q pour transmettre une altitude est :

a) QNJ.

b) QFF.

c) QNH.

d) QFE.

30. Que signifie l'expression "accusez réception" ?

a) Répétez toute votre dernière transmission.

b) Répétez-moi tout ce message exactement comme reçu.

c) Passez-moi l’information suivante.

d) Faites-moi savoir que vous avez reçu et compris ce message.

31. Quelle affirmation est la plus correcte relativement à l'utilisation des extincteurs ?

a) Le halon est un agent extincteur efficace dans les avions.

b) La poudre sèche est la mieux adaptée aux feux dans le poste de pilotage.

c) Le CO2 est mieux adapté aux feux dans les avions cargo sur les feux de cargaisons.

d) L'eau est mieux adaptée pour les feux de petite taille.

32. Quel État conserve la responsabilité de la surveillance de la navigabilité d'un avion immatriculé sur son registre ?

a) L'État de l'exploitant uniquement.

b) L'État d'immatriculation.

c) L'organisme de maintenance Part-145.

d) Le propriétaire uniquement.

33. Notre modèle mental du monde est basé :

a) Entièrement sur l'information sensorielle que nous recevons.

b) à la fois sur nos expériences passées et sur l'information sensorielle que nous recevons.

c) Entièrement sur nos expériences passées.

d) à la fois sur nos expériences passées et sur nos programmes moteur.

34. La charge maximale d'un avion, au mètre linéaire, est de 350 kg/m. La largeur de la zone plancher est de 2 mètres. La limitation surfacique du plancher est de 300 kg par m². Lequel des chargements suivants (longueur x largeur x hauteur) peut être posé directement sur le plancher ?

a) Une charge de 500 kg dans une caisse de dimensions 1.5 m x 1 m x 1 m.

b) Une charge de 400 kg dans une caisse de dimensions 1.4 m x 0.8 m x 0.8 m.

c) Une charge de 700 kg dans une caisse de dimensions 1.8 m x 1.4 m x 0.8 m.

d) Une charge de 400 kg dans une caisse de dimensions 1.2 m x 1.2 m x 1.2 m.

35. Le résultat du calcul du premier intégrateur E/W d’une INS en mode NAV est :

a) La vitesse le long du parallèle local

b) Le chemin Est-Ouest

c) Le déplacement en longitude

d) Le changement de longitude

36. La responsabilité de la détermination de la masse des "équipements opérationnels" et des "membres d'équipage" incluse dans la masse à vide en ordre d'exploitation appartient :

a) à l'exploitant.

b) Au commandant de bord.

c) La personne qui remplit la fiche de pesée.

d) L'autorité de l'Etat d'immatriculation.

37. Laquelle des capacités suivantes n'améliorera pas l'efficacité de la prise de décision dans le cockpit ?

a) Habileté de communication et compétence dans les relations sociales.

b) Capacité à anticiper et définir d'autres cours de l'action.

c) Capacité à chercher et à examiner toutes les informations disponibles concernant une situation.

d) Capacité de persuader les autres de suivre son propre point de vue.

38. Laquelle des propositions suivantes est un avantage du radar secondaire comparé au radar primaire ?

a) La taille relativement petite de l'antenne sol ne génère pas de lobes secondaires ce qui élimine les dangers de fausses réponses du transpondeur de bord.

b) Pas de limitation du à l'horizon.

c) La possibilité d'obtenir une information de vitesse pour l'avion à portée.

d) La puissance nécessaire à la station sol pour l'émission est plus faible.

39. (Pour cette question utiliser la carte 20-3 / PARIS CHARLES -DE-GAULLE). Planification d'un vol IFR de PARIS (Charles de Gaulle) à LONDRES (Heathrow). L’altitude du terrain de départ est :

a) 268 ft.

b) 217 ft.

c) 2 ft.

d) 387 ft.

40. Les minima VMC dans un espace de classe G au-dessus de 10000 pieds QNH sont :

a) 1 NM horizontalement et 1000 pieds verticalement par rapport aux nuages; 8 km de visibilité.

b) 1 NM horizontalement et 1000 pieds verticalement par rapport aux nuages; 5 km de visibilité.

c) 1500 mètres horizontalement, 1000 pieds verticalement par rapport aux nuages; 8 km de visibilité.

d) 1500 mètres horizontalement, 1000 pieds verticalement par rapport aux nuages; 5 km de visibilité.

41. Après qu'un avion soit passé à travers un nuage volcanique qui a colmaté la prise de pression totale du tube de Pitot, le pilote commence une descente stabilisée et constate que la vitesse indiquée :

a) Diminue brutalement vers 0.

b) Diminue constamment.

c) Augmente constamment.

d) Augmente brutalement vers VNE.

42. Le terme "Niveau de vol" peut être définit comme :

a) Une surface de pression atmosphérique constante associée à la référence 1013 hPa.

b) Une surface de pression atmosphérique variable associée à la référence 1013 hPa.

c) Une altitude à hauteur constante associée à la référence 1013 hPa.

d) Une hauteur au-dessus de 3000 ft.

43. Le Foehn est :

a) Un vent chaud anabatique (montant).

b) Un vent chaud catabatique (descendant).

c) Un vent froid anabatique (montant).

d) Un vent froid catabatique (descendant).

44. Le système d'alarme décrochage d'un avion de transport lourd comprend : 1. une sonde d'incidence. 2. un calculateur. 3. un transmetteur relié à l'anémomètre. 4. un tube de Pitot dédié. 5. un transmetteur relié à l'indicateur de position des volets. La combinaison regroupant l'ensemble des affirmations correctes est :

a) 1, 2, 4, 5.

b) 1, 2, 5.

c) 1, 3, 4, 5.

d) 2, 3, 4.

45. L'hypoxie d'altitude est expliquée par :

a) La loi de Dalton.

b) La loi de Graham.

c) La loi de Boyle Mariotte.

d) La loi de Henry.

46. Un aéronef en 58°N 013°W s'éloigne d'un VOR situé en 61°N 013°W. La Dm à la station est 13°W et 5°W à l'aéronef. Sur quel radial se trouve l'aéronef ?

a) 187.

b) 005.

c) 193.

d) 013.

47. La masse totale de l'avion est de 9000 kg. Le centre de gravité se trouve à 2 m du point de référence. La limite arrière de centrage est à 2,1 m du point de référence. Quelle masse de fret faut-il transférer de la soute avant (située à 0,8 m de la référence) à la soute arrière (située à 3,8 m de la référence) pour reculer le centre de gravité jusqu'à sa limite arrière ?

a) 30.0 kg.

b) 196 kg.

c) 300 kg.

d) 900 kg.

48. L'indicatif d'appel d'un contrôle d'approche est :

a) APPROCHE.

b) CONTRÔLE.

c) RADAR.

d) RADIO.

49. Parmi les propositions suivantes, que se passerait-il si un avion volant en palier à TAS constante entrait dans une zone de basse pression ?

a) La portance augmenterait.

b) La traînée totale diminuerait.

c) La traînée parasite diminuerait.

d) La traînée induite augmenterait.

50. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)6). Quelle est la restriction qui s'applique entre NEBRU et BNE (N50 37 E001 54) le long de la route B24 ?

a) La route n'est pas utilisable au-dessus du FL 70.

b) La route est utilisable uniquement pour les départs des aéroports de Charles de Gaulle et Le Bourget.

c) La route est à sens unique de BNE vers NEBRU.

d) La route est utilisable entre 2 300 ft et le FL 70.

51. L’instruction "TRANSPONDEUR 1234" signifie :

a) Effectuer un court comptage pour relèvement.

b) Régler le transpondeur SSR sur le code 1234.

c) Effectuer un test de transmission sur 123.4 MHz.

d) Attendre sur la fréquence 123.4 MHz.

52. Un avion équipé de turboréacteurs a une masse planifiée au décollage de 190 000 kg. A l'issue du chargement, l'équipage est informé que le centre de gravité au décollage est positionné à 38 % de CAM (Corde aérodynamique Moyenne) et se situe à l'intérieur des limites. Le Commandant de bord décide alors de redistribuer une partie du fret entre la soute cargo 1 (3,5 m de la référence) et la soute cargo 4 (20,39 m du point de référence) afin de repositionner le centre de gravité à 31 % de CAM. Données : - Distance entre le point de référence et le bord d'attaque : 14 m. - Longueur de la CAM : 4,6 m. Le Commandant demande un transfert de :

a) 3 500 kg de la soute cargo 4 vers la soute cargo 1.

b) 4 500 kg de la soute cargo 1 vers la soute cargo 4.

c) 2 000 kg de la soute cargo 4 vers la soute cargo 1.

d) 1 000 kg de la soute cargo 4 vers la soute cargo 1.

53. La pesée d'un aéronef a donné les résultats suivants : - train d'atterrissage avant : 5 330 kg. - train d'atterrissage principal gauche : 12 370 kg. - train d'atterrissage principal droit : 12 480 kg. Si les équipements opérationnels ont une masse de 1 780 kg et la masse de l'équipage est de 545 kg, la masse à vide inscrite sur la feuille de pesée est :

a) 32 505 kg.

b) 30 180 kg.

c) 31 960 kg.

d) 28 400 kg.

54. Un avion est équipé avec un altimètre corrigé de l'erreur de position et un autre altimètre non corrigé. En supposant tous les autres facteurs identiques, durant un vol rectiligne symétrique :

a) Plus la vitesse est faible, plus l'erreur entre les deux altimètres est forte.

b) L'erreur entre les deux altimètres ne dépend pas de la vitesse.

c) Plus la vitesse est élevée, plus l'erreur entre les deux altimètres est forte.

d) Plus la vitesse est élevée, plus l'erreur entre les deux altimètres est faible.

55. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)1). L’altitude minimum en route (MEA) qui peut être maintenue continuellement sur la route consultative W911D de DEAN CROSS 115.2 DCS (54°43N 003°20W) à NEWCASTLE 114.25 NEW (55°02N 001°24W) est :

a) 4700 ft.

b) 4200 ft.

c) FL 150.

d) FL 50.

56. Lorsqu'un avion décolle à une masse limitée par la TODA :

a) La masse réelle au décollage égale la masse au décollage limitée par la longueur de piste.

b) La "distance de décollage balancée" égale 115% de la "distance de décollage tous moteurs en fonctionnement".

c) La fin de la piste sera passée à 35 ft à la suite d'une panne moteur à V1.

d) La distance depuis le lâcher des freins jusqu'à V1 sera égale à la distance depuis V1 jusqu'au point de passage des 35 ft.

57. L’expression employée pour signifier "Réduisez votre cadence d’élocution" est :

a) Chaque mot deux fois.

b) Renouvelez votre message.

c) Répétez.

d) Parlez plus lentement.

58. L'hypoxie est causée par :

a) Une augmentation du nombre des globules rouges.

b) Une affinité élevée de l'hémoglobine des globules rouges pour l'oxygène.

c) La diminution de la pression partielle de l'azote dans les poumons.

d) La diminution de la pression partielle de l'oxygène dans les poumons.

59. Un avion de transport biréacteur est programmé d’être exploité d’un aérodrome pour lequel la masse au décollage est limitée à 65 050 kg. Le terrain de destination a une masse limitée par les performances à l’atterrissage de 54 500 kg. La masse de base est de 34 900 kg. Les données relatives au chargement sont les suivantes : Carburant de roulage : 350 kg. Délestage : 9 250 kg. Réserve de route et réserve finale : 1 100 kg. Réserve de dégagement : 1 000 kg. Charge marchande : 18 600 kg. Vérifier la charge offerte et s’assurer que le vol peut être entrepris sans dépasser les limitations de l'avion. Choisir parmi les propositions suivantes, la réponse la plus appropriée :

a) Le vol peut être entrepris en sécurité avec une charge marchande supplémentaire de 200 kg.

b) Le vol peut être entrepris en sécurité avec la charge marchande et le carburant prévus.

c) Le vol est limité par la masse maximale performance à l’atterrissage et la charge marchande doit être limitée à 17 500 kg.

d) Le vol est limité par la masse maximale sans carburant et la charge marchande doit être limitée à 14 170 kg.

60. Laquelle des propositions suivantes décrit une marque d'obligation ?

a) Inscription rouge sur fond blanc.

b) Inscription noire sur fond jaune.

c) Inscription jaune sur fond noir.

d) Inscription blanche sur fond rouge.

61. QDR signifie :

a) Cap vrai vers la station.

b) Relèvement vrai à partir de la station.

c) Relèvement magnétique à partir de la station.

d) Cap magnétique vers la station (sans vent).

62. On donne : - Position de l’avion : (80°00’S - 140°00’E). - Rg = 025°. - La grille est parallèle au méridien 180° et orientée vers le Nord géographique de ce méridien. La route vraie vaut :

a) 065°.

b) 165°.

c) 205°.

d) 245°.

63. Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés localement dans une zone de contrôle quand la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1500 mètres, même quand l'aéronef n'est pas équipé avec un récepteur radio en état de fonctionnement, en :

a) Espaces aériens de classe D et E.

b) Espace aérien de classe D.

c) Espaces aériens de classe C, D et E.

d) Espace aérien de classe E.

64. Voici l'instruction de la tour d'Orly adressée au F-GFSA : "FSA-ORLY Tour- autorisé au décollage piste 07 vent calme. Aprés l'envol tournez à droite cap 100. A 5 NM DME OL,contactez Orly départ 121.72". Le F-GFSA doit répondre :

a) "Autorisé au décollage piste 07. Virage au cap 100,et passant 5 NM DME OL, Orly départ 121.72, FSA".

b) "Je décolle piste 07, vent calme. Après l'envol, tournerons à droite cap 100, passant 5 NM DME OL, Orly départ 121.72".

c) "SA décolle piste 07. Après l'envol, virage à droite cap 100,passant 5 NM DME OL, Orly départ 121.72".

d) "Autorisé décollage piste 07. Après l'envol,tournerons à droite cap 100, passant 5 NM DME OL, Orly départ 121.72, FSA".

65. Considérons le système d’oxygène du poste de pilotage. Le but du régulateur, dans ses fonctions "demande" et "altitude" est : 1. Réduire la pression de l’oxygène de 1800 psi (pression bouteille) à environ 50-75 psi dans le circuit basse pression. 2. Fournir de l’oxygène pur. 3. Fournir de l’oxygène dilué. 4. Fournir de l’oxygène à pression normale. 5. Fournir de l’oxygène en légère sur pression (emergency). 6. Déclencher l’alarme d’altitude cabine excessive.

a) 1, 3, 4, 6.

b) 1, 2, 3, 4.

c) 2, 3, 4, 5.

d) 3, 4, 5, 6.

66. Choisissez parmi les affirmations suivantes : 1. En cas d'informations conflictuelles, vous pouvez toujours vous fier à votre sens du "pilotage aux fesses". 2. En cas d'information conflictuelles entre vos organes sensoriels et vos instruments, vous devez croire les instruments.

a) 1 est fausse, 2 est correcte.

b) 1 et 2 sont fausses.

c) 1 et 2 sont correctes.

d) 1 est correcte, 2 est fausse.

67. Le début de l’aube ou la fin du crépuscule sont définis par :

a) La hauteur vraie du soleil est 6° sous l’horizon céleste.

b) La hauteur vraie du soleil est 12° sous l’horizon céleste.

c) Le bord supérieur du soleil est tangent à l’horizon.

d) La hauteur vraie du soleil est 18° sous l’horizon céleste.

68. Un pilote qui vient d'effectuer une plongée autonome ne doit pas voler :

a) Il doit demander un avis médical si la profondeur de 10 m a été atteinte.

b) Avant 36 heures.

c) Avant 12 heures, ou avant 24 heures si la profondeur de 10 m a été atteinte.

d) Avant 24 heures, ou avant 48 heures si la profondeur de 10 m a été atteinte.

69. Sur un moteur à pistons classique avec une hélice à pas fixe :

a) Les paramètres de l'hélice restent constants quel que soit la vitesse indiquée.

b) La pression d'admission diminue lorsque l'aéronef monte à position de manette des gaz donnée.

c) En palier, la pression d'admission restera constante avec une vitesse de rotation de l'hélice qui augmente en avançant la manette des gaz.

d) Lors d'une descente à position de manette des gaz donnée, la pression d'admission reste constante.

70. Une accélération radiale négative d'un avion affecte un pilote assis avec des forces d'inertie dirigées :

a) Dans l'axe vertical du corps, vers le haut.

b) Dans l'axe transverse du corps, vers la droite.

c) Dans l'axe transverse du corps, vers la gauche.

d) Dans l'axe vertical du corps, vers le bas.

Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne

Quizvds.it

Grille de Réponses

Comparez vos réponses avec la grille suivante et notez votre score !

01: **D**	02: **B**	03: **D**	04: **D**
05: **A**	06: **D**	07: **B**	08: **C**
09: **D**	10: **B**	11: **D**	12: **D**
13: **B**	14: **B**	15: **C**	16: **B**
17: **D**	18: **C**	19: **C**	20: **D**
21: **C**	22: **A**	23: **A**	24: **B**
25: **B**	26: **A**	27: **D**	28: **A**
29: **C**	30: **D**	31: **A**	32: **B**
33: **B**	34: **D**	35: **A**	36: **A**
37: **D**	38: **D**	39: **D**	40: **C**
41: **B**	42: **A**	43: **B**	44: **B**
45: **A**	46: **C**	47: **C**	48: **A**
49: **D**	50: **B**	51: **B**	52: **A**
53: **B**	54: **C**	55: **D**	56: **A**
57: **D**	58: **D**	59: **C**	60: **D**
61: **C**	62: **A**	63: **D**	64: **D**
65: **C**	66: **A**	67: **A**	68: **C**
69: **B**	70: **A**		

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it

Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne

Quizvds.it

Formulaire de Réponses

Utilisez ce formulaire pour cocher vos réponses

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it