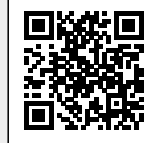


Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Dans l'indicatif de la voie aérienne UA1Y, que signifie le préfixe U ?

- a) Uniform.
- b) Unidirectional.
- c) Upper.
- d) Undesignated.

02. Sont donnés:- Distance depuis le départ jusqu'à la destination: 330 NM.- Autonomie de vol: 5 h.- Route vraie: 170°.- Vent: 140°/ 25 kt.- Vitesse propre: 125 kt. Quelle est la distance du point sûr de retour (PSR) jusqu'à l'aéroport de destination ?

- a) 303 NM.
- b) 28 NM.
- c) 150 NM.
- d) 194 NM.

03. Le cisaillement de vent peut être décrit comme un changement de vent en direction et en intensité, incluant des courants ascendants et descendants. Pour réagir aux effets du cisaillement de vent la réaction requise est:

- a) Moyenne.
- b) Nulle.
- c) Importante.
- d) Faible.

04. Dans un avion non-pressurisé, si une ou plusieurs prises statiques sont endommagées ; il existe un moyen de restaurer une mesure de pression statique quasi correcte:

- a) Calculer la pression statique ambiante en fonction de l'altitude et du QNH et ajuster les instruments
- b) Ouvrir légèrement une fenêtre pour restaurer la pression ambiante dans la cabine
- c) Casser la vitre de l'indicateur de vitesse verticale
- d) Descendre pour voler à une pression aussi proche que possible de 1013,25 hPa

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

05. Dans un FMS, les paramètres utilisés pour calculer le profil de vol vertical sont: 1. La masse de l'avion.2. Le cost index.3. La quantité de carburant à bord.4. La quantité d'oxygène disponible pour l'équipage technique.5. L'altitude minimum de sécurité en route.

- a) 3, 4, 2005.
- b) 1, 3, 2005.
- c) 1, 2, 2003.
- d) 1, 2, 3, 5.

06. Les mots "PANNE PANNE MEDICAL" signifient :

- a) L'aéronef a un besoin d'une assistance médicale urgente, une fois l'atterrissage à l'aérodrome de destination.
- b) La phrase/signal n'est pas admissible en radiotéléphonie.
- c) Il y a un passager malade à bord de l'aéronef et qui nécessite une priorité à l'atterrissage.
- d) Le message suivant concerne une évacuation sanitaire protégée effectuée par un aéronef assigné exclusivement au transport médical.

07. Un Etat devra prêter assistance à un aéronef faisant l'objet d'un acte d'intervention illicite. Cette assistance comprend:

- a) La fourniture des aides à la navigation, les services de la circulation aérienne, l'autorisation d'atterrir et la restauration pour les passagers.
- b) La fourniture des aides à la navigation, les services à la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir.
- c) La fourniture des aides à la navigation, les services de la circulation aérienne, l'autorisation d'atterrir et le ravitaillement.
- d) Uniquement l'autorisation d'atterrir.

08. L'ADF utilise une antenne lever de doute afin de:

- a) Déterminer la position de nulle réception.
- b) Résoudre les relèvements ambigus.
- c) Détecter le signal test du récepteur.
- d) émettre l'identification de la balise.

09. Un aéronef doit approcher un VOR via le radial 104°. Sur l'indicateur VOR/ILS, le pilote doit afficher:

- a) 104° avec le drapeau TO apparent.
- b) 284° avec le drapeau TO apparent.
- c) 104° avec le drapeau FROM apparent.
- d) 284° avec le drapeau FROM apparent.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

10. Les normes de navigabilité détaillées dans la partie III de l'annexe 8 sont applicables aux:

- a) Avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 25700 kg, destinés au transport international aérien de passagers, de fret ou de courriers.
- b) Avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg, destinés au transport international aérien de passagers, de fret ou de courriers.
- c) Avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg, destinés au transport international aérien de fret ou de courriers.
- d) Avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg, destinés au transport de passagers uniquement.

11. Lors d'une montée en atmosphère standard à pression d'admission constante, à régime hélice et richesse donnés, la puissance fournie par un moteur à pistons:

- a) Reste constante.
- b) Reste constante uniquement si la manette de pas de l'hélice est en position "plein petit pas".
- c) Diminue.
- d) Augmente.

12. Le développement de procédures plus efficaces et plus sûrs dans leurs actions. Cela s'appelle:

- a) La cohérence procédurale.
- b) Le modèle mental.
- c) La confusion procédurale.
- d) Le comportement basé sur les connaissances.

13. S'il vous est demandé de "reporter les conditions de vol", cela signifie :

- a) Indiquer les conditions atmosphériques comme : vent, visibilité, la température.
- b) Indiquer si la visibilité est suffisante pour l'atterrissage.
- c) Indiquer si vous êtes en vol IFR ou VFR.
- d) Indiquer si vous êtes en IMC ou VMC.

14. La masse de base d'un avion est de 3 000 kg. Les masses maximales au décollage, à l'atterrissage et sans carburant sont identiques à 5 200 kg. Le carburant au parking est de 650 kg et le carburant de roulage est de 50 kg. La charge marchande disponible est:

- a) 2 200 kg.
- b) 1 600 kg.
- c) 1 550 kg.
- d) 2 150 kg.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

15. Comparativement à un profil cambré, l'incidence de portance nulle d'un profil symétrique est:

- a) Plus faible ou plus élevée en fonction de la vitesse.
- b) Plus élevée.
- c) La même.
- d) Plus faible.

16. On distingue trois catégories d'approche de précision; la catégorie I est caractérisée par une hauteur de décision DH:

- a) $DH < 300$ pieds.
- b) $DH > \text{ou} = 200$ pieds.
- c) $DH > \text{ou} = 180$ pieds.
- d) $DH < 400$ pieds.

17. Les sondes utilisées pour mesurer la température des gaz d'échappement sur un avion équipé de turboréacteurs sont:

- a) Basées sur des conducteurs métalliques dont la résistance augmente linéairement avec la température.
- b) Des thermocouples.
- c) Basées sur des pièces métalliques dont la dilatation / rétractation est mesurée.
- d) Des condensateurs dont la capacité varie proportionnellement avec la température.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

18. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-006).D'après le manuel de chargement de l'avion de transport en annexe, le compartiment de soute arrière a un chargement total maximal de:

Forward Cargo Compartment (Cargo Hold 1)

| BA - in | 228 | 286 | 343 | 500 |
|---|-------|-------|-------|-----|
| Maximum Compartment Running Load (kg per inch) | 13.15 | 8.47 | 13.12 | |
| Maximum Distribution Load Intensity (kg per ft ²) | 68 | | | |
| Maximum Compartment Load (kg) | 762 | 483 | 2059 | |
| Compartment Centroid (BA - in) | 257 | 314.5 | 421.5 | |
| Maximum Total Load (kg) | 3305 | | | |
| Fwd Hold Centroid (BA - in) | 367.9 | | | |
| Fwd Hold Volume (cu. ft) | 607 | | | |

Aft Cargo Compartment (Cargo Hold 4)

| BA - IN | 731 | 940 | 997 | 1096 |
|---|-------|-------|---------|------|
| Maximum Compartment Running Load (kg per inch) | 14.65 | 7.26 | 7.18 | |
| Maximum Distribution Load Intensity (kg per ft ²) | 68 | | | |
| Maximum Compartment Load (kg) | 3,062 | 414 | 711 | |
| Compartment Centroid (BA - in) | 835.5 | 968.5 | 1,046.5 | |
| Maximum Total Load (kg) | 4187 | | | |
| Aft Hold Centroid (BA - in) | 884.5 | | | |
| Aft Hold Volume (cu. ft) | 766 | | | |

Cargo Compartment Limitations

- a) 1568 kg.
- b) 4187 kg.
- c) 9232 kg.
- d) 3062 kg.



19. Quelle affirmation est vraie concernant les waypoints et les virages fly-by / fly-over?

- a) Un waypoint fly-by est un waypoint qui requiert une anticipation en virage permettant une interception tangentielle du segment de route suivant ou de la procédure.
- b) Un waypoint fly-by est un waypoint à partir duquel un virage est initié afin de rejoindre le segment de route suivant ou la procédure.
- c) Un waypoint fly-over est un waypoint qui requiert une anticipation en virage permettant une interception tangentielle du segment de route suivant ou de la procédure.
- d) Un virage via un waypoint fly-over est toujours plus court qu'un virage via un waypoint fly-by.

20. La RVR pour une approche de catégorie III B avec système de contrôle de roulage ou de guidage du roulage passif après panne est:

- a) 125 m.
- b) 50 m.
- c) 200 m.
- d) 75 m.

21. En région tempérée, en vol au FL150 au-dessus de la mer, vous pénétrez dans une couche nuageuse grisâtre, couvrant totalement ou partiellement le ciel et laissant voir le soleil comme à travers un verre dépoli. Il s'agit de nuages du genre:

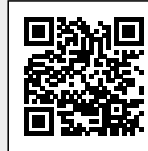
- a) SC.
- b) AC.
- c) NS.
- d) AS.

22. Une particule d'air est dite en instabilité conditionnelle quand le gradient vertical de température de la tranche considérée est: (remarque: le gradient vertical de température est défini par $-dT/dZ$, il est positif quand T décroît avec Z).

- a) Supérieur à celui de l'adiabatique sèche.
- b) Supérieur à celui de la pseudoadiabatique.
- c) Inférieur à celui de la pseudoadiabatique.
- d) Compris entre celui de l'adiabatique sèche et celui de la pseudoadiabatique.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

23. Des perturbations visuelles peuvent être provoquées par: 1. l'hyperventilation2. l'hypoxie3. l'hypertension4. la fatigue

- a) 1, 2, 3 et 4 sont justes.
- b) 1, 2, et 3 sont justes.
- c) 2, 3, et 4 sont justes.
- d) 1, 2, et 4 sont justes.

24. Le terme "POINT DE CHEMINEMENT / WAYPOINT" signifie :

- a) Une position définie sur un aéroport utilisée pour la calibration d'un système de navigation par inertie.
- b) Une position géographique spécifiée utilisée pour définir une route à navigation de surface ou la route de vol d'un aéronef utilisant une navigation de surface.
- c) Un signal indiquant la direction de la piste en service.
- d) Un terme général signifiant le système de voie de circulation et de piste d'un aéroport international.

25. Lorsqu'un avion est stationné au sol, son poids total agira verticalement selon un vecteur issu:

- a) Des points de contact du train principal avec le sol.
- b) Du point de référence du centrage.
- c) Du centre des pressions.
- d) Du centre de gravité.

26. La façon correcte d'énoncer la visibilité est :

- a) Visibilité 1.200 pieds.
- b) Visibilité 1,2 kilomètres.
- c) Visibilité 1200 mètres.
- d) Visibilité 1,2 mille nautique.

27. On doit descendre du niveau FL 230 au niveau FL 50 sur une distance de 32 NM en 7 minutes. Quelle sera la pente de descente si la composante de vent de face est de 25 kt ?

- a) 4,68°.
- b) 6,25°.
- c) 4,07°.
- d) 5,29°.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

28. Sur le tracé d'une route à temps minimum, on passe de l'isochrone air à l'isochrone sol correspondante en reportant au point K (point origine) le vecteur KK' égal:

- a) Au vent au point K.
- b) Au vent au point K'.
- c) Au vent moyen depuis l'isochrone sol précédente.
- d) Au vent moyen jusqu'à la prochaine isochrone sol.

29. La prise alimentaire précédant un vol devrait privilégier:

- a) L'eau gazeuse.
- b) La salade.
- c) Les pâtes.
- d) Les fruits en abondance.

30. Le récepteur d'un radar primaire:

- a) Toutes les réponses sont correctes.
- b) Doit être très sensible afin de détecter des signaux très faibles.
- c) Doit avoir un temps de recouvrement faible afin de recevoir les échos proches de l'aéronef.
- d) Doit être protégé de l'impact des impulsions de forte puissance de l'émetteur.

31. Si un moteur à explosions d'avion commence à détoner pendant une montée, il faut:

- a) Mettre en marche le réchauffage carburateur.
- b) Réduire les gaz.
- c) Appauvrir le mélange.
- d) Augmenter le taux de montée.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

32. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-506). D'après les éléments du multimoteurs à pistons donnés en annexe, déterminer le moment du carburant au bloc (lbs.in) dans les conditions suivantes:- Masse de base à vide: 3 210 lbs.- Bras de levier à vide: 88,5 in.- Un pilote: 160 lbs.- Passager avant: 200 lbs.- Passagers centraux: 290 lbs (total).- Passager arrière: 110 lbs.- Bagages zone 1: 100 lbs.- Bagages zone 4: 50 lbs.- Carburant au bloc: 90 US Gallons.- Délestage: 55 US Gallons.- Carburant mise en route et roulage (inclus dans le carburant au bloc): 3 US Gallons.- Densité carburant: 6 lbs/US Gallon.

| ITEM | Mass (lbs) | Arm Aft Of Datum (in) | Moment + 100 (in.lbs) |
|---|------------|-----------------------|-----------------------|
| Basic Empty Mass | 3210 | 88.5 | |
| Pilot and Front Passenger | | 85.5 | |
| Passengers (Centre Seats) or Baggage Zone 2 (360 lb Max.) | | 118.5 | |
| Passengers (Rear Seats) or Baggage Zone 3 (400 lb Max.) | | 157.6 | |
| Baggage Zone 1 (100 lb Max.) | | 22.5 | |
| Baggage Zone 4 (100 lb Max.) | | 178.7 | |
| Zero Fuel Mass (4,470 lb Max - Std) | | | |
| Fuel (123 gal. Max.) | | 93.6 | |
| Ramp Mass (4,773 lb Max) | | | |
| Fuel Allowance for Start, Taxi, Run-up | | 93.6 | |
| Take-off Mass (4,750 lb Max.) | | | |
| Minus Estimated Fuel Burn-off | | 93.6 | |
| Landing Mass (4,513 lb Max.) | | | |

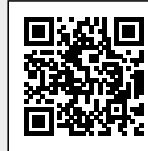
NOTE: Maximum mass values given in this table are for **structural limits only**.

Blank Loading Manifest

- a) 50 544.
- b) 56 160.
- c) 9 360.
- d) 433 906.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

33. Quelle "lettre code" doit être utilisée pour identifier une voie de circulation destinée à être utilisée par un aéronef ayant un empattement de 15 mètres ?

- a) La lettre code "D".
- b) La lettre code "B".
- c) La lettre code "C".
- d) La lettre code "E".

34. L'expression qui doit être utilisée pour dire "J'ai compris votre message et il sera exécuté" est :

- a) J'exécuterai suivant votre instruction.
- b) OK, je le ferai.
- c) Roger.
- d) Wilco.

35. La façon correcte de transmettre l'heure "11:20" est :

- a) Un un deux zéro ou deux zéro.
- b) Vingt passé de onze.
- c) Onze vingt.
- d) Onze heures vingt.

36. Le "Cabotage" se réfère:

- a) à un transporteur aérien national.
- b) Au transport de marchandises dangereuses.
- c) à un vol au-dessus des eaux territoriales.
- d) Aux services aériens domestiques.

37. Quel document donne les conditions pour décoller avec des équipements hors service ?

- a) La MMEL ou la MEL.
- b) Une liste établie par l'État de l'exploitant.
- c) Une liste établie par l'OACI.
- d) Le manuel de vol.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

38. Un message radiotéléphonique consistant en l'expression "PANNE PANNE, PANNE PANNE, PANNE PANNE" signifie :

- a) Qu'un aéronef en approche finale débute une approche interrompue.
- b) Que l'aéronef se dérouta de la trajectoire autorisée à cause d'un orage et demande une nouvelle autorisation immédiatement.
- c) Que l'aéronef a un message d'urgence à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'assistance immédiate.
- d) Qu'un danger imminent menace l'aéronef et qu'une assistance immédiate est requise.

39. L'objectif de l'huile et de l'azote dans les amortisseurs oléopneumatique est:

- a) L'huile assure le ressort et l'azote assure l'amortissement.
- b) L'huile assure l'étanchéité et la lubrification, l'azote assure la dissipation de la chaleur.
- c) L'huile assure l'amortissement et l'azote assure le ressort.
- d) L'huile assure l'amortissement et la lubrification, l'azote assure la dissipation de la chaleur.

40. Une plateforme inertielle est maintenue à l'horizontale en contrant les effets:

- a) Du déplacement de l'avion, de la précession astronomique, de la précession de déplacement et de la force de Coriolis
- b) De la vitesse verticale, de la précession astronomique, de la force centrifuge et de la précession de déplacement
- c) Des mouvements de lacet, de la seconde précession et des oscillations de Schuler
- d) De l'inertie gyroscopique, de la précession astronomique et des oscillations de Schuler

41. En conditions normales, la pression cabine est contrôlée par:

- a) Les soupapes des conduits de pressurisation.
- b) La régulation de la sortie de l'air par les vannes de décharge.
- c) Le régime moteur.
- d) Les soupapes internes.

42. Le braquage des gouvernes par le pilote automatique pour stabiliser l'attitude longitudinale sera d'autant plus important que: 1. la différence entre l'attitude de référence et l'attitude actuelle est grande. 2. la vitesse de variation de la différence entre l'attitude de référence et l'attitude actuelle est grande. 3. la température est basse. 4. la pression est élevée. La combinaison regroupant l'ensemble des affirmations correctes est:

- a) 1, 2, 2003.
- b) 1, 2.
- c) 2, 3, 2004.
- d) 1, 2, 3, 4.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

43. La cylindrée d'un moteur à n cylindres est égale à:

- a) N cylindres x volume totale.
- b) N cylindres x volume entre PMH et PMB.
- c) Volume entre PMH et PMB.
- d) Volume total.

44. Les lignes isogrilles sont des lignes :

- a) D'égale force horizontale directive.
- b) D'égale déclivité.
- c) D'égale inclinaison magnétique.
- d) De déclinaison magnétique nulle.

45. Un signal Glide précis ne peut pas être garanti au-dessus d'un certain angle par rapport à l'horizontal. Cet angle est:

- a) 5,25 x pente du Glide.
- b) 0,45 x pente du Glide.
- c) 1,75 x pente du Glide.
- d) 1,35 x pente du Glide.

46. En ce qui concerne la séparation relative à la turbulence de sillage, quel est le temps minimum de séparation en approche si un avion de faible tonnage (7000 kg ou moins) suit un avion de tonnage moyen (moins de 136000 kg mais plus de 7000 kg) ?

- a) 3 minutes.
- b) 5 minutes.
- c) 2 minutes.
- d) 4 minutes.

47. Dans la liste suivante, vous trouverez des symptômes qui correspondent à l'hypoxie et à l'intoxication au monoxyde de carbone. Veuillez indiquer ceux qui sont relatifs à l'hypoxie:

- a) Vertiges et hypothermie.
- b) Troubles visuels, défaut de concentration, euphorie.
- c) Nausées et douleurs dans les oreilles.
- d) Céphalées et douleurs articulaires.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

48. L'Annexe 17 de l'OACI contient des règles pour établir des mesures de sûreté pour les passagers:

- a) Bagages, fret et autres articles contrôlés, contrôle d'accès et conception des aéroports.
- b) Bagages, fret et autres articles contrôlés.
- c) Et les bagages.
- d) Bagages de cabine, bagages, fret et autres articles contrôlés, contrôle d'accès et conception des aéroports.

49. Parmi les propositions suivantes, celle qui correspond à un "appel général" est :

- a) YX-EFG, YX-FGH répondez.
- b) A toutes stations, Stephenville CONTROL.
- c) YX-ABC, YX-BCD, YX-CDE Stephenville CONTROL.
- d) YX-DEF Stephenville CONTROL.

50. Quelle est l'affirmation correcte concernant le vol dans la partie arrière (second régime) de la courbe de puissance / traînée ?

- a) Le décrochage est impossible.
- b) Moins de poussée est exigée.
- c) L'avion ne peut pas maintenir l'altitude.
- d) L'avion se trouve dans la zone de vitesse instable.

51. Le dispositif d'intercommunication carburant:

- a) Est uniquement utilisé au sol pour les transferts carburant.
- b) Est uniquement utilisé en vol pour transférer du carburant d'un réservoir vers un autre.
- c) Est uniquement utilisé pour alimenter un réacteur à partir du réservoir de l'aile opposée.
- d) Permet d'alimenter n'importe quel réacteur à partir de n'importe quel réservoir.

52. 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

53. La partie R d'un SNOWTAM indique:

- a) L'épaisseur moyenne du dépôt (en mm) sur chaque tiers de la longueur totale de la piste.
- b) L'heure prévue de la prochaine observation/mesure, en UTC.
- c) Le numéro d'identification de la piste en commençant par le nombre le moins élevé.
- d) Les conditions sur l'aire de trafic.

54. Le signaleur adresse à un aéronef le signal suivant: les bras vers le bas, les mains tournées vers l'extérieur, les pouces allongés, les bras se déplacent vers l'extérieur. Ce signal signifie:

- a) Cales enlevées.
- b) Reculez.
- c) L'avion est dégagé.
- d) Desserrez les freins.

55. Un radar a une fréquence de récurrence de 800 impulsions par seconde. Quelles sont la portée maximale et la période de récurrence ?

- a) 325 NM; 1 250 microsecondes.
- b) 187,5 km; 1 250 microsecondes.
- c) 187,5 km; 0,0125 microsecondes.
- d) 325 NM; 0,125 microsecondes.

56. Laquelle des séquences de vitesses suivantes pour un avion à réaction est correcte (des basses vitesses vers les hautes vitesses) ?

- a) Vs, vitesse de montée pente max, vitesse de distance franchissable maximale.
- b) Vs, vitesse de distance franchissable maximale, vitesse de montée pente max.
- c) Vitesse d'autonomie maximale, vitesse de distance franchissable maximale, vitesse de montée pente max.
- d) Vitesse d'autonomie maximale, vitesse de long range, vitesse de distance franchissable maximale.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

57. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-514). D'après les données en annexe et en considérant un déplacement de la ZFM en charge, déterminer laquelle des propositions suivantes correspond à la valeur correcte (% MAC) du centre

| Prefix | | Addresses | | Originator | | Recharge | | Date/Time | | Initials | | Flight | | Date | | Registration | | Version | | Crew | | Date | | | |
|-------------------------|--|-----------|--|------------|--|----------|--|-----------|--|----------|--|-----------------------------|--|-------------------|--|--------------|--|---------|--|------|--|------|--|----|--|
| ALL MASSES IN KILOGRAMS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DRY OPERATING MASS | | 3 | | 5 | | 1 | | 0 | | 0 | | MAXIMUM MASSES FOR | | ZERO FUEL | | 5 | | 4 | | 3 | | 0 | | 0 | |
| Take-Off Fuel | | 1 | | 1 | | 2 | | 0 | | 0 | | + | | 1 | | 1 | | 2 | | 0 | | 0 | | + | |
| OPERATING MASS | | 4 | | 6 | | 3 | | 0 | | 0 | | Allowed Mass for Take-Off = | | a | | b | | c | | 6 | | 5 | | 4 | |
| Notes: | | | | | | | | | | | | Allowed Traffic Load = | | | | | | | | 1 | | 5 | | 5 | |
| | | | | | | | | | | | | Total Traffic Load = | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | UNDERLOAD before LMC = | | | | | | | | | | | | | |
| Dest. | | No. of | | Ma | | Fe | | Ch | | In | | TOTAL | | DISTRIBUTION MASS | | REMARKS | | | | | | | | | |
| 60 | | 60 | | 20 | | | | | | | | 1 | | 4 | | 0 | | F | | PAX | | C | | Y | |
| Tr | | B | | 1 | | 8 | | 2 | | 0 | | 820 | | 1000 | | 10780 | | | | | | | | | |
| C | | 8 | | 0 | | 0 | | | | | | 300 | | 500 | | | | PAX/ | | | | | | | |
| M | | 1 | | 0 | | 0 | | | | | | 100 | | 100 | | | | | | | | | | | |
| / | | / | | / | | | | | | | | 2 | | 7 | | 2 | | 0 | | 1/ | | 1120 | | 4/ | |
| | | | | | | | | | | | | 1600 | | 0/ | | 10780 | | | | | | | | | |
| Tr | | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| / | | / | | / | | | | | | | | .1/ | | 4/ | | .0/ | | | | | | | | | |
| 120 | | 20 | | | | | | | | | | 1 | | 0 | | 7 | | 8 | | 0 | | | | | |
| PASSENGER MASS | | | | | | | | | | | | 1 | | 3 | | 5 | | 0 | | | | | | | |
| TOTAL TRAFFIC LOAD | | | | | | | | | | | | 1 | | 3 | | 5 | | 0 | | | | | | | |
| Dry Operating Mass | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ZERO FUEL MASS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Max. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Take-Off Fuel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAKE-OFF MASS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Max. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trip Fuel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LANDING MASS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Max. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LOAD LMC (Total) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOF Adjustment | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL LMC +/- = | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prepared by: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Approved by: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--------------|--|
| CPT. | |
| No. of Seats | |
| Row | |

MAC at TOM

..... %

DRY OPERATING INDEX

10 20 30

PITCH 1000 g

PITCH 10 Pax

100-10 Pax

10 Pax

FOR CREW ONLY. STAB. TRIM

- a) 19 %.
- b) 14 %.
- c) 15 %.
- d) 18 %.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

58. Une autorisation en route doit-elle être toujours collationnée ?

- a) Oui, sauf instruction contraire de l'autorité ATS concernée.
- b) Non, si le contenu de l'autorisation ATC est clair et qu'aucune confusion ne puisse se présenter.
- c) Non, si le canal en service est surchargé.
- d) Non, si l'autorisation de route ATC est transmise conformément à une forme standard (exemple route de départ normalisé / SID).

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

59. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-006). Se référer au chargement de l'avion de transport en annexe. La limitation linéaire pour la section arrière du compartiment de soute avant est:

Forward Cargo Compartment (Cargo Hold 1)

| BA - in | 228 | 286 | 343 | 500 |
|---|-------|-------|-------|-----|
| Maximum Compartment Running Load (kg per inch) | 13.15 | 8.47 | 13.12 | |
| Maximum Distribution Load Intensity (kg per ft ²) | 68 | | | |
| Maximum Compartment Load (kg) | 762 | 483 | 2059 | |
| Compartment Centroid (BA - in) | 257 | 314.5 | 421.5 | |
| Maximum Total Load (kg) | 3305 | | | |
| Fwd Hold Centroid (BA - in) | 367.9 | | | |
| Fwd Hold Volume (cu. ft) | 607 | | | |

Aft Cargo Compartment (Cargo Hold 4)

| BA - IN | 731 | 940 | 997 | 1096 |
|---|-------|-------|---------|------|
| Maximum Compartment Running Load (kg per inch) | 14.65 | 7.26 | 7.18 | |
| Maximum Distribution Load Intensity (kg per ft ²) | 68 | | | |
| Maximum Compartment Load (kg) | 3,062 | 414 | 711 | |
| Compartment Centroid (BA - in) | 835.5 | 968.5 | 1,046.5 | |
| Maximum Total Load (kg) | 4187 | | | |
| Aft Hold Centroid (BA - in) | 884.5 | | | |
| Aft Hold Volume (cu. ft) | 766 | | | |

Cargo Compartment Limitations

- a) 13,12 kg par pouce.
- b) 7,18 kg par pouce.
- c) 13,15 kg par pouce.
- d) 14,65 kg par pouce.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

60. Quelle est la proposition correcte ?

- a) La masse maximale au décollage est la plus grande de: La masse maximale au décollage limitée piste, la masse maximale au décollage limitée pente de montée, la masse maximale au décollage limitée obstacle.
- b) La masse maximale au décollage limitée pente de montée augmentera si la composante de vent de face augmente.
- c) La masse maximale au décollage limitée pente de montée augmente quand un braquage de volets plus important est utilisé.
- d) La masse maximale au décollage limitée pente de montée dépend de l'altitude pression et de la température de l'air.

61. L'utilisation d'une essence d'indice d'octane trop faible peut entraîner:

- a) Un phénomène de "vapor lock".
- b) Un effet de refroidissement des cylindres.
- c) Une pression d'admission trop forte.
- d) La détonation.

62. La traînée agit dans le sens _____ et la portance est perpendiculaire _____:

- a) De la corde de profil / à la corde de profil.
- b) De l'horizon / à l'horizon.
- c) Du vent relatif / au vent relatif.
- d) De l'axe longitudinal / à l'axe longitudinal.

63. La définition correcte d'un atterrissage forcé est:

- a) Un atterrissage inévitable sur la terre ou sur la mer à l'issue duquel on peut raisonnablement espérer aucune blessure à bord ou à la surface.
- b) Un atterrissage volontaire sur terre ou sur mer effectué par l'équipage de façon à protéger l'appareil et ses occupants.
- c) Un atterrissage sur la terre ou sur la mer à l'issue duquel il est garanti aucune blessure aux occupants.
- d) Un atterrissage inévitable sur la terre ou sur la mer à l'issue duquel on peut raisonnablement espérer aucune blessure à bord.

64. La visibilité indiquée dans les messages météorologiques d'observation d'aérodrome (METAR) s'exprime, dans un message radiotéléphonique :

- a) En mètre jusqu'à 5000 m, puis en kilomètres.
- b) En mètre jusqu'à 1500 m, puis en kilomètres.
- c) En mille nautique seulement.
- d) En pied et mille nautique.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

65. Pour l'exploitation aéronautique, au delà de quelle valeur de visibilité il n'est plus donné de valeur ?

- a) 10 km (ou 6 SM aux États Unis).
- b) 1 km (ou 0,6 SM aux États Unis).
- c) 20 km (ou 12 SM aux États Unis).
- d) 5 km (ou 3 SM aux États Unis).

66. Données: - Route vraie: 037°. - Cap vrai: 042°. - Vitesse propre: 440 kt. - Vitesse sol: 400 kt. Calculez la direction vraie et la vitesse du vent.

- a) 177° / 51 kt.
- b) 090° / 50 kt.
- c) 001° / 55 kt.
- d) 082° / 54 kt.

67. Sur une feuille de centrage, l'index représente:

- a) Le centrage.
- b) Un bras de levier.
- c) Une force.
- d) Un moment.

68. Sachant que dans la configuration 2ème segment, tous moteurs en fonctionnement, les conditions de vol d'un quadriréacteur sont:- masse: égale à la masse maximale de décollage condition 2ème segment.- finesse: 10.- vitesse propre V_p (égale à la vitesse V_2 exprimée en V_v): 160 kt. La vitesse verticale est égale à:

- a) 900 ft/min.
- b) 1 060 ft/min.
- c) 2 300 ft/min.
- d) 1 180 ft/min.

69. Les valeurs maximales et minimales de V_1 sont limitées par:

- a) V_2 et $VMCG$.
- b) V_R et $VMCG$.
- c) V_R et $VMCA$.
- d) V_2 et $VMCA$.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

70. Concernant le bras de levier: (i) du point de référence de l'avion, le bras de levier est (ii) et (iii) du point de référence, il est (iv):

- a) (i) en arrière; (ii) positif; (iii) en avant; (iv) négatif.
- b) (i) en arrière; (ii) négatif; (iii) en avant; (iv) positif.
- c) (i) en avant; (ii) négatif; (iii) en arrière; (iv) négatif.
- d) (i) en avant; (ii) positif; (iii) en arrière; (iv) négatif.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

Schéma de Réponses

Comparez vos réponses avec le diagramme suivant et notez votre score !

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Instrumentation



QuizVds.it

Formulaire de Réponses

Utilisez ce formulaire pour noter 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: _____ | | |