Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Masse et centrage

Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:	DATE ET HEURE:

01. 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.

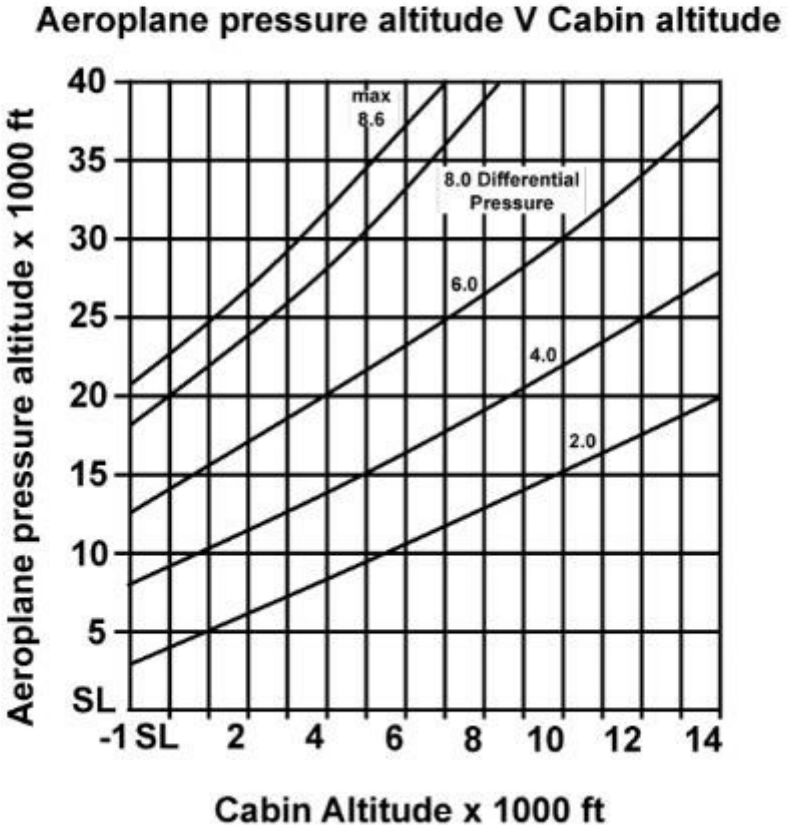
b) 1, 2, 3, 4.

c) 2, 3, 4, 5.

d) 3, 4, 5, 6.

02. (Pour cette question utiliser l'annexe 070-100). A cause d'un défaut de pressurisation de la cabine, la pression différentielle maximum est limitée à 3 psi. Supposant que les masques passagers seront déployés à 14 000 ft, l'altitude de vol maximum admissible est approximativement :

The graph below shows aeroplane cruising altitude versus cabin altitude when the aeroplane's pressure altimeter and cabin pressure controller are set to 1013,2 mb. The graph is used to determine/select cabin altitude appropriate to the aeroplane's cruise altitude, and also, by a combination of the same parameters to determine the differential pressure prevailing at these altitudes.



a) 24 300 ft.
b) 22 500 ft.
c) 29 000 ft.
d) 27 000 ft.

03. Sur la plupart des avions de transport on trouve des freins de type :

a) à disque unique.

b) à sangle.

c) à tambour.

d) à disques multiples.

04. Un conteneur supplémentaire est chargé dans une soute sans que le devis de masse soit réactualisé. L'avion décollera donc à une masse supérieure à celle initialement calculée. Du fait de cette erreur, les vitesses initialement calculées (et utilisées au décollage) :

a) Seront identiques aux vitesses qu'il aurait fallu utiliser.

b) Fourniront des marges de sécurité réduites.

c) Seront identiques, mais la V1 retenue sera supérieure à la valeur qu'il aurait fallu prendre.

d) Fourniront les mêmes marges de sécurité.

05. Les centres de contrôle régionaux émettent des autorisations dans le but :

a) D'effectuer les séparations entre les vols contrôlés.

b) De fournir un service consultatif.

c) De fournir un service d'information de vol.

d) D'effectuer les séparations entre les vols IFR.

06. La situation dans laquelle la probabilité de rencontrer des orages sévères la plus forte est :

a) Une advection d'air maritime froid sur une surface maritime chaude.

b) Une advection d'air continental froid sur une surface continentale chaude.

c) Une advection d'air chaud sur une surface continentale froide.

d) Une advection d'air maritime chaud sur une surface maritime froide.

07. Les données relatives à un aéronef sont les suivantes : - masse au décollage : 141 000 kg. - carburant total au décollage : 63 000 kg.dont réserves de carburant : 14 000 kg.dont carburant inutilisable : 1 000 kg. - charge commerciale : 12 800 kg. La masse sans carburant de cet avion est de :

a) 78 000 kg.

b) 93 000 kg.

c) 79 000 kg.

d) 65 200 kg.

08. Les contrôles de temps sont donnés à :

a) 15 secondes près.
b) 45 secondes près.
c) 1 minute près.
d) 30 secondes près.

09. En ce qui concerne le système d'oxygène des avions certifiés EASA CS-25 :

a) Le système cabine n’utilise jamais de générateurs chimiques.
b) Sur NORMAL l’équipage respire un mélange d’air et d’oxygène.
c) Les joints doivent être soigneusement graissés pour éviter les étincelles.
d) Le même circuit alimente le cockpit et la cabine.

10. L’instruction "TRANSPONDEUR IDENT" signifie :

a) Régler le transpondeur SSR sur le mode "ALT".
b) énoncer l’indicatif d’appel de la station trois fois.
c) Actionner le transpondeur SSR sur le dispositif spécial permettant l’identification.
d) Régler le transpondeur SSR sur le code 7000.

11. Les caractéristiques de la propagation VHF sont :

a) Les ondes sont réfléchies dans l’ionosphère à une hauteur d’environ 100 km et atteignent la surface de la terre sous forme d’ondes d’espace.
b) Pratiquement en ligne directe similaire aux ondes de lumière.
c) Similaire aux ondes courtes avec pratiquement aucune perturbation atmosphérique.
d) Les ondes se propagent à travers la surface de la terre et traversent les vallées par des cheminements où les obstacles topographiques n’ont pas d’influence.

12. Lequel des facteurs suivants augmente la distance sol parcouru pendant une descente planée ?

a) Un vent arrière.
b) Une diminution du poids de l'avion.
c) Une augmentation du poids de l'avion.
d) Un vent de face.

13. L'expression "commandes de vol secondaires" s'applique à : 1. stabilisateur horizontal à calage variable. 2. gouverne de direction. 3. aérofreins. 4. ailerons.

a) 2, 4.

b) 2, 3.

c) 1, 3.

d) 1, 2, 3, 4.

14. Dans l'hémisphère nord, les frottements de l'air sur le sol ont pour résultats :

a) Une rotation du vent en surface dans le sens des aiguilles d'une montre et une diminution de sa vitesse.

b) Une rotation du vent en surface dans le sens des aiguilles d'une montre et une augmentation de sa vitesse.

c) Une rotation du vent en surface dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et une diminution de sa vitesse.

d) Une rotation du vent en surface dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et une augmentation de sa vitesse.

15. L’abréviation "SSR" signifie :

a) Résistance de la surface de la piste.

b) Etat standard de la neige.

c) Radar de recherche et de surveillance.

d) Radar secondaire de surveillance.

16. Quel ordre de grandeur donneriez vous à la dimension verticale d’un Jet accompagnant une perturbation extratropicale (Jet polaire) ?

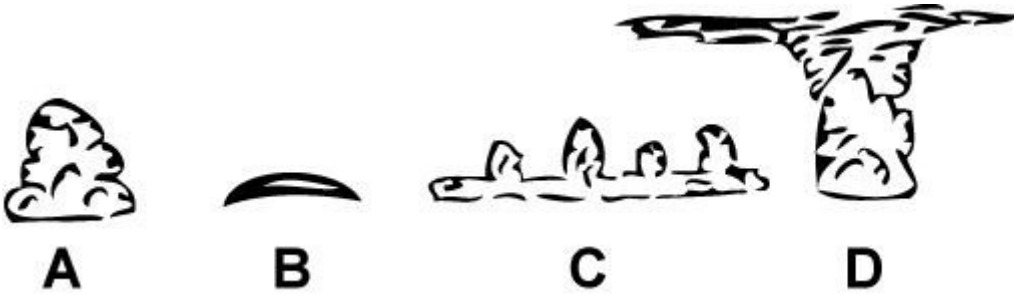
a) 5 km.

b) 500 km.

c) 5 000 km.

d) 50 km.

17. (Pour cette question utiliser l'annexe 050-201). Le schéma qui représente un nuage de type Altocumulus lenticularis est :



a) B.

b) A.

c) D.

d) C.

18. La longueur de piste nécessaire à l'aérodrome de destination pour un avion à turbopropulseurs :

a) Est plus courte que celle de l'aérodrome de dégagement.

b) Est plus grande que celle de l'aérodrome de dégagement.

c) Est 60% plus longue que celle de l'aérodrome de dégagement.

d) Est la même que celle de l'aérodrome de dégagement.

19. Les qualités d'une bonne paire de lunettes de soleil sont :

a) L'absorption suffisante de la lumière visible pour éviter les reflets sans diminuer l'acuité visuelle, l'absorption des ultraviolets, des infrarouges et de manière générale de toutes les couleurs du spectre lumineux de façon égale.

b) L'élimination des déformations dues au pare-brise des cockpits.

c) De plaire au goût individuel du pilote.

d) D'augmenter le temps d'adaptation à l'obscurité.

20. Derrière un aéronef gros porteur, vous adoptez un plan :

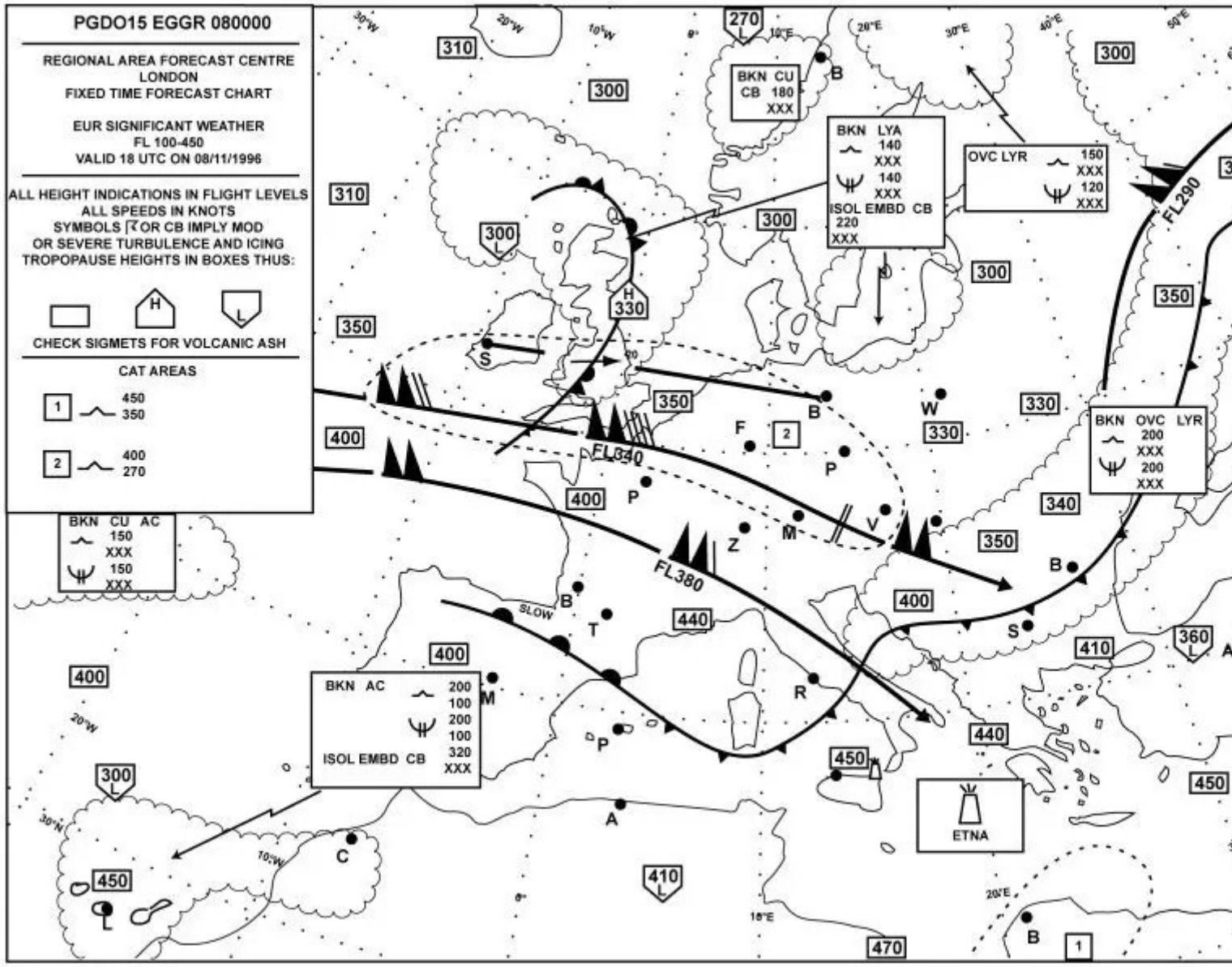
a) Au-dessus du précédent et du côté au vent.

b) En dessous du précédent et du côté sous le vent.

c) Au-dessus du précédent et du côté sous le vent.

d) En dessous du précédent et du côté au vent.

21. (Pour cette question utiliser l'annexe 033-528). Le système météorologique en surface au-dessus LONDRES (51°N 0000°E) est :



a) Un front occlus, stationnaire.

b) Un front occlus se déplaçant vers l’est.

c) Un front froid se déplaçant vers l’ouest.

d) Un front chaud se déplaçant vers le nord.

22. L'épaisseur de la troposphère varie avec :

a) La longitude.

b) La latitude.

c) La rotation de la terre.

d) Le vent.

23. Si la vitesse de décrochage sous 1g d'un avion est de 151 kt, la Vs en virage à 45° d'inclinaison sera de :

a) 151 kt.

b) 141 kt.

c) 180 kt.

d) 122 kt.

24. L'angle de TILT d'un radar météorologique embarqué pour lequel un nuage commence à disparaitre de l'écran est 4 degrés UP. Si l'ouverture du faisceau est 5° et que le nuage est à 40 NM, la hauteur du nuage au-dessus de l'aéronef est approximativement :

a) 6000 ft.

b) 4000 ft.

c) 9000 ft.

d) 3000 ft.

25. Quelle est la meilleure méthode pour éloigner les oiseaux d'un aérodrome en utilisant des méthodes modernes ?

a) Différentes méthodes visuelles.

b) L'utilisation de maquette de prédateurs, d'épouvantails, etc.

c) La diffusion d'enregistrements de cris de détresse.

d) Le tir de fusées détonantes.

26. Un Jet dit de basses couches (nocturne, frontal,...) à un coeur situé en moyenne à une hauteur au-dessus du sol de :

a) 5 000 pieds.

b) 100 pieds.

c) 30 pieds.

d) 10 000 pieds.

27. Conformément à la réglementation EASA Air OPS, la durée nécessaire à une évacuation d'un avion dont la capacité est supérieure à 44 est :

a) 90 secondes avec 50% des issues de secours utilisables.

b) 2 minutes avec 50% des issues de secours utilisables.

c) 90 minutes avec 50% des issues de secours utilisables.

d) 90 secondes avec l'ensemble des issues de secours utilisables pour évacuation réelle.

28. Le système hydraulique d’un avion de transport est conçu pour produire :

a) Un faible débit sous haute pression.

b) Un haut débit sous haute pression.

c) Un haut débit sous basse pression.

d) Un faible débit sous basse pression.

29. Après avoir mis accidentellement le système INS (IRS) hors de fonctionnement en vol, le pilote après quelques instants le remet en fonctionnement :

a) Toutes les informations sont utilisables.

b) Aucune information n’est utilisable.

c) Il peut à nouveau utiliser les informations d’attitude et de cap.

d) L’INS est utilisable en NAV après recalage en vol.

30. Laquelle des caractéristiques suivantes fait partie de la prise de décision dans le poste de pilotage ?

a) Une bonne décision dépend de l'analyse de la situation.

b) Une décision est valable seulement pendant une durée définie et limitée.

c) Une décision de groupe doit toujours établie avant d'agir.

d) On peut toujours revenir sur une bonne décision si le résultat n'est pas à la hauteur des attentes.

31. Selon la réglementation EASA Air OPS, pour une approche de catégorie III A, la RVR ne doit pas être inférieure à :

a) 200 m.

b) 300 m.

c) 250 m.

d) 230 m.

32. Un avion est configuré pour transporter entre 61 et 200 passagers. Quelle est l'exigence concernant les extincteurs portables ?

a) 2 convenablement répartis dans la cabine passagers.

b) 4 convenablement répartis dans la cabine passagers.

c) 3 convenablement répartis dans la cabine passagers.

d) 5 convenablement répartis dans la cabine passagers.

33. Quel est l'indicatif d'appel correct de Fastair 345 lors du premier contact avec la tour de contrôle d'un aérodrome et avec l'unité de commande d'approche, si l'avion a une masse maximale de décollage de plus de 136 tonnes :

a) Fastair 345 widebody.

b) Fastair 345.

c) Fastair 345 lourd.

d) Fastair 345 Gros porteur.

34. Quel est l'effet des propositions suivantes sur la vitesse de décrochage ?

a) Augmenter le dièdre négatif va augmenter la vitesse de décrochage.

b) Utiliser une profondeur en T va réduire la vitesse de décrochage.

c) Augmenter la flèche diminuera la vitesse de décrochage.

d) Une diminution de la flèche diminue la vitesse de décrochage.

35. Un avion ayant achevé une procédure d'anti-givrage doit être débarrassé du liquide d'anti-givrage au plus tard :

a) En quittant la zone de givrage.

b) Au lâcher des freins en vue du décollage.

c) Quand ses propres moyens de lutte contre le givrage sont opérationnels.

d) à la rotation (avant le décollage).

36. Sauf si cela est nécessaire pour l'atterrissage et le décollage, les vols VFR ne voleront pas au-dessus des zones à forte densité, des villes, d'autres agglomérations ou rassemblements de personnes en plein air à moins de _____ au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de _____ autour de l'aéronef.

a) 1000 ft, 600 ft.

b) 300 m, 600 m.

c) 500 ft, 600 m.

d) 300 m, 600 ft.

37. Que signifie "communication air-sol" ?

a) Communication dans les deux sens entre l'avion et les stations ou différents endroits à la surface de la terre.

b) Toute communication d'un avion à la station au sol exigeant la manipulation/prise en compte par le réseau de télécommunication fixe aéronautique (AFTN).

c) Communication à sens unique de d'avion aux stations ou aux endroits à la surface de la terre.

d) Communication à sens unique des stations ou des endroits à la surface de la terre.

38. Le message d’urgence transmis par un aéronef signalant une situation d’urgence doit contenir au moins les éléments suivants :

a) Identification de l’aéronef, aérodrome de destination, heure d’arrivée prévue à cet aérodrome, route de vol.

b) Nom de la station appelée, position actuelle, assistance demandée.

c) Identification de l’aéronef, nature du cas d’urgence, intentions du pilote, position actuelle, niveau et cap.

d) Identification de l’aéronef, aérodrome de départ, niveau et cap.

39. Après une décompression à 43 000 pieds, le TUC (Time of Useful Consciousness : Temps utile de conscience) sera approximativement de :

a) 30-45 secondes.

b) 60-90 secondes.

c) 45-60 secondes.

d) 5-15 secondes.

40. Une séparation minimum doit être appliquée entre un aéronef de faible ou moyen tonnage et un aéronef gros porteur et entre un aéronef de faible tonnage et un aéronef de moyen tonnage quand l'aéronef le plus lourd effectue une approche basse ou une approche interrompue et que l'aéronef plus léger utilise une piste en direction opposée pour le décollage. Ce minimum est :

a) 1 minute.
b) 2 minutes.
c) 3 minutes.
d) 5 minutes.

41. Si le manche est poussé vers l'avant, le trim tab de la gouverne de profondeur :

a) Ne se déplacera pas par rapport à la gouverne à moins que la roulette de trim soit utilisée.
b) Se déplacera par rapport à la gouverne uniquement à haute vitesse.
c) Se déplacera vers le bas par rapport à la gouverne.
d) Se déplacera vers le haut par rapport à la gouverne.

42. Le système de réchauffage des parebrises :

a) Est régulé par l’équipage en fonction de la température pare-brise indiquée.
b) Est alimenté par la bus secours courant continu.
c) Est assuré par de l’air chaud soufflé sur la face interne des parebrises.
d) Est régulé automatiquement afin de maintenir une température parebrise entre 18°C et 35°C.

43. La masse à vide d’un avion est de 44 800 kg. Les équipements opérationnels (incluant 1 060 kg de masse forfaitaire de l'équipage) sont de 2 300 kg. Si la masse maximale sans carburant est de 65 500 kg, la charge offerte maximale pouvant être transportée sera de :

a) 18 400 kg.
b) 19 460 kg.
c) 23 000 kg.
d) 20 700 kg.

44. Dans un message METAR, le groupe de temps présent "TSGS" signifie :

a) Orage avec grêle forte.
b) Orage avec grêle modérée.
c) Orage avec grésil modéré.
d) Orage avec grésil fort.

45. Le contrôle RADAR informe l’aéronef X-BC : "X-BC IDENTIFIE". Cela signifie que :

a) X-BC n’est pas visible sur l’écran radar.
b) X-BC doit actionner le dispositif (bouton) IDENT.
c) L’identification radar est terminée.
d) X-BC doit exécuter un virage pour identification.

46. L'angle induit est la conséquence de :

a) La composante verticale de vitesse orientée vers le bas due aux tourbillons marginaux.
b) La modification de la direction de l'écoulement due à l'incidence locale effective.
c) à l'incidence locale élevée dans un écoulement bi-dimensionnel.
d) La composante verticale de vitesse orientée vers le bas due aux décollements.

47. Pendant l’approche, l’équipage lit sur son radioaltimètre 650 ft. Cette valeur correspond à :

a) La hauteur de la plus basse des roues du train d’atterrissage par rapport au sol à tout instant.
b) La hauteur de l’avion au-dessus de la piste.
c) L’altitude de l’avion.
d) La hauteur de l’avion par rapport au sol à tout instant.

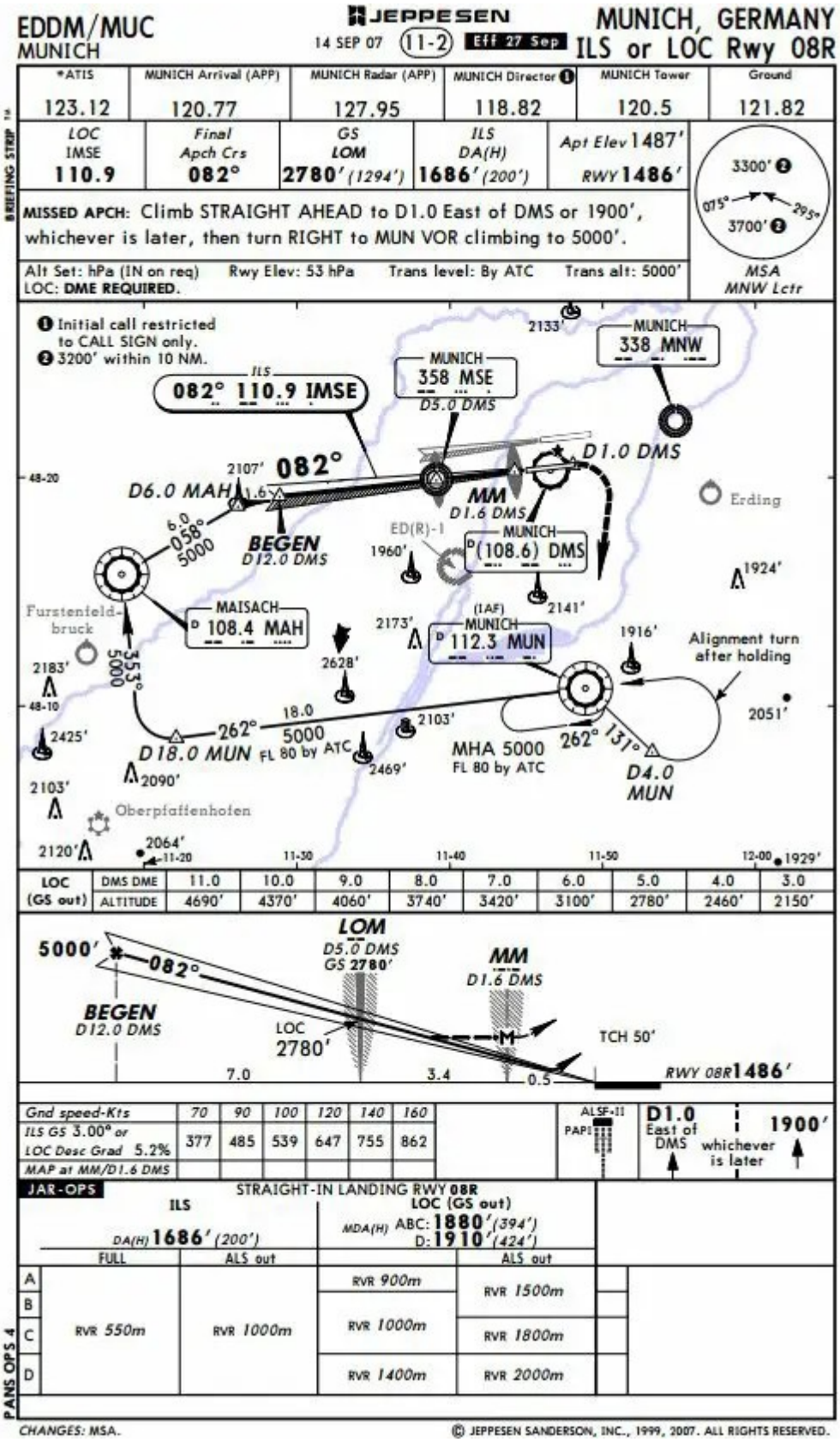
48. Sur un plan de vol, l’aérodrome de destination est A et l’aérodrome de dégagement est B. La réserve finale de carburant pour un aéronef à réaction correspond à :

a) 30 minutes d’attente à 2000 pieds à la verticale de l’aérodrome B.
b) 30 minutes d’attente à 1500 pieds à la verticale de l’aérodrome B.
c) 30 minutes d’attente à 1500 pieds à la verticale de l’aérodrome A.
d) 15 minutes d’attente à 2000 pieds à la verticale de l’aérodrome A.

49. Un avion effectue une descente à une vitesse vraie de 193 kt avec un taux de descente de 1 000 ft/min. L’angle de descente sera de :

a) 4.8 %.
b) 5.4 %.
c) 5.1 %.
d) 6.5 %.

50. (Pour cette question utiliser l'annexe 033-1112) La balise MSE est :


EDDM/MUC
MUNICH
JEPPESEN
14 SEP 07
11-2
Eff 27 Sep
MUNICH, GERMANY
ILS or LOC Rwy 08R
*ATIS 123.12
MUNICH Arrival (APP) 120.77
MUNICH Radar (APP) 127.95
MUNICH Director 118.82
MUNICH Tower 120.5
Ground 121.82
LOC IMSE 110.9
Final Apch Crs 082°
GS LOM 2780' (1294')
ILS DA(H) 1686' (200')
Apt Elev 1487'
RWY 1486'
3300'
3700'
015°
295°
MSA
MNW Lctr
MISSED APCH: Climb STRAIGHT AHEAD to D1.0 East of DMS or 1900', whichever is later, then turn RIGHT to MUN VOR climbing to 5000'.
Alt Set: hPa (IN on req)
Rwy Elev: 53 hPa
Trans level: By ATC
Trans alt: 5000'
LOC: DME REQUIRED.
BRIEFING STRIP
Initial call restricted to CALL SIGN only.
3200' within 10 NM.
ILS 082° 110.9 IMSE
MUNICH 358 MSE
D5.0 DMS
MUNICH 338 MNW
D1.0 DMS
D6.0 MAH
BEGEN D12.0 DMS
MM D1.6 DMS
MUNICH (108.6) DMS
ED(R)-1
Erding
MAISACH 108.4 MAH
MUNICH 112.3 MUN
(IAF)
Furstenfeld-bruck
Alignment turn after holding
D18.0 MUN FL 80 by ATC
MHA 5000 FL 80 by ATC
D4.0 MUN
Oberpfaffenhofen
LOC (GS out)
DMS DME 11.0 10.0 9.0 8.0 7.0 6.0 5.0 4.0 3.0
ALTITUDE 4690' 4370' 4060' 3740' 3420' 3100' 2780' 2460' 2150'
LOM D5.0 DMS GS 2780'
MM D1.6 DMS
BEGEN D12.0 DMS
LOC 2780'
TCH 50'
RWY 08R 1486'
Gnd speed-Kts 70 90 100 120 140 160
ILS GS 3.00° or LOC Desc Grad 5.2% 377 485 539 647 755 862
MAP at MM/D1.6 DMS
ALSF-II
PAPI
D1.0 East of DMS
1900' whichever is later
JAR-OPS
STRAIGHT-IN LANDING RWY 08R
ILS
DA(H) 1686' (200')
LOC (GS out)
MDA(H) ABC: 1880' (394')
D: 1910' (424')
FULL
ALS out
RVR 550m
RVR 1000m
RVR 900m
RVR 1500m
RVR 1000m
RVR 1800m
RVR 1400m
RVR 2000m
PANS OPS 4
CHANGES: MSA.
© JEPPESEN SANDERSON, INC., 1999, 2007. ALL RIGHTS RESERVED.

a) Un TACAN.
b) Un VOR.
c) Un NDB.
d) Un ILS.

51. Le gonflage des toboggans d'évacuation est assuré par :

a) De l'air pressurisé fournit par le système de conditionnement d'air.

b) Une bouteille d'air comprimé associé au toboggan.

c) Le circuit pneumatique général de l'avion.

d) Une pompe manuelle utilisée au besoin par l'équipage de cabine.

52. Un feu rouge continu adressé par le contrôle d'aérodrome, respectivement à un aéronef en vol (1) et au sol (2) signifie :

a) (1) Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit. (2) Arrêtez.

b) (1) Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.

c) (1) Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit. (2) Dégagez l'aire d'atterrissage en service.

d) (1) Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas. (2) Dégagez l'aire d'atterrissage en service.

53. Le but de l'enquête sur un accident ou un incident devra être :

a) La prévention des accidents ou incidents et d'aider les constructeurs dans la conception.

b) La prévention des accidents ou incidents et l'aide aux juges.

c) La prévention des accidents ou des incidents.

d) La prévention des accidents ou incidents et la répartition des fautes ou des responsabilités.

54. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-503). Contrairement aux prévisions données dans le load and trim sheet, vous avez : - Compartiment cargo 1 : vide. - Compartiment cargo 2 : 1 000 kg. - Compartiment cargo 3 : 3 000 kg. - Compartiment cargo 4 : 2 000 kg. - Compartiment cargo 5 : 1 000 kg. - Passagers compartiment OA : 20. - Passagers compartiment OB : 20. - Passagers compartiment OC : 30. Le centre de gravité au décollage, exprimé en % de MAC (Corde Aérodynamique Moyenne) sera positionné à :

Load and Trim Sheet

This chart allows the determination of the aircraft CG location functionn of dry operating weight pantry adjustment, cargo loads, passengers and fuel on board. The operational limits shown on the load and trim sheet are more restrictive than the certified limits because error margins have been taken into account. The load and trim sheet needs to be updated when:

- a modification which changes the aircraft certified limits is included or
- a modification (cabin layout, cargo arrangement...) which influences the operational limits is made

It is the airline's responsibility to define a load and trim sheet and keep it up to date. Hereafter is a description of the load and trim sheet utilization in the Standard Airbus Industry format (see example) and for a typical passenger cabin arrangement. Refer to customized load and trim sheet for preparing a revenue flight.

Data

Dry operating weight = 110.000 kg and CG = 31%
Deviation or adjustment = +100 kg in zone F
Cargo = 11.500 as:
- cargo 1 = 2.500 kg
- cargo 2 = 3.000 kg
- cargo 3 = 3.000 kg
- cargo 4 = 2.000 kg
- cargo 5 = 1.000 kg

Passengers (75 kg/PAX) = 240 PAX with the following distribution:
- cabin OA = 20
- cabin OB = 120
- cabin OC = 100

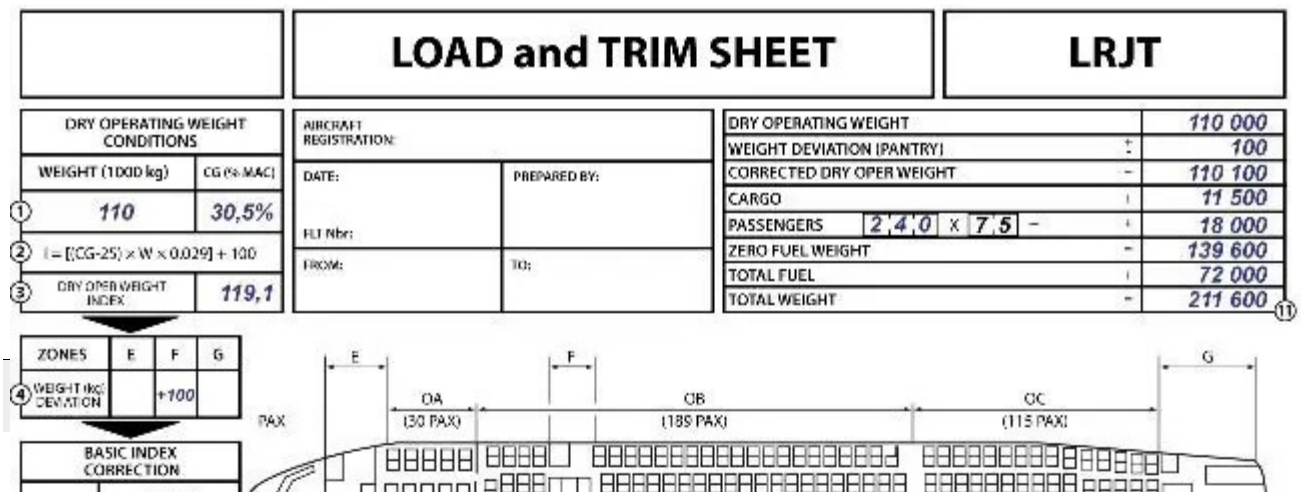
Fuel = 72.000 kg

Description

A. Enter master data in (1).
B. Compute dry operating weight index using the formula indicated in (2) and report in (3) Dry operating index = 119,1.
C. Enter weight deviation in (4) and read corresponding index in (5): -0,51.
D. Calculate corrected index and report in (6): CORRECTED INDEX = 118,6
E. Enter cargo weight and FAX number in (7)
F. Enter index scale (8) with corrected index and proceed trhough cargo and passangers scales as shown in (9). Then, from the final point (cabin OC) draw a vertical line down to the zero fuel line (10): 139.600 kg.
G. Check that the intersection with zero fuel line determined in table (11) is within the maximum zero fuel weight and zero fuel operational limits. If not rearrange cargo loading.
H. Read in table "Fuel index correction".
   Fuel on Board: 72.000 kg.
   Fuel density: 0,780. Read in fuel index table FUEL INDEX = +8.
I. Carry in scale (12). From this point draw a vertical line down to takeoff weight line (13) at 211.600 kg.
J. Check that intersection with takeoff line determined in table (11) is within maximum takeoff weight and takeoff operational limits. If not rearrange cargo loading.
K. Read takeoff CG on CG scale (14): CG = 29,8%.

Caution

If there is no customized trim sheet for your airline, do not use the information enclosed herein for day to day Operation as margins and CG vary with cabin and cargo layout.



izvds.it

a) 30,5 %.
b) 24,5 %.
c) 32,5 %.
d) 35,5 %.

55. L'expression à utiliser pour dire "considérez que ce message n'a pas été envoyé" est :

a) Ma derniere transmission est annulée.
b) Annulez mon dernier message.
c) Oubliez le message.
d) Ignorez.

56. Un exploitant est tenu de conserver certains enregistrements concernant l'entrainement des PNT. Ils incluent : 1. Les stages de qualification de type. 2. Les stages de conversion. 3. Les entrainements périodiques. 4. Les stages commandant de bord.

a) Tous sauf 4.
b) L'ensemble de ceux-ci.
c) Tous sauf 3 et 4.
d) Tous sauf 3.

57. Parmi les termes suivants, lequel décrit au mieux le sens de l’expression "Attendez" ?

a) Permission accordée pour action proposée.
b) Continuez au cap actuel et restez à l’écoute.
c) Sélectionnez STANDBY sur le Transpondeur.
d) Attendez que je vous rappelle.

58. Pendant le temps de compression :

a) Le volume augmente et la température diminue
b) La température reste consrante et le volume décroit
c) Le volume reste constant et la température augmente
d) Le volume diminue et la température augmente

59. La façon correcte de transmettre une altitude de 2 600 pieds est :

a) Deux six mille pieds.
b) Deux mille six cents pieds.
c) Deux six cents pieds.
d) Deux six zéro zéro pieds.

60. Une action à gauche sur la gouverne de direction va causer :

a) Un lacet à gauche autour de l'axe vertical et un roulis à droite autour de l'axe longitudinal.
b) Un lacet à gauche autour de l'axe vertical et un roulis à gauche autour de l'axe longitudinal.
c) Un lacet à droite autour de l'axe vertical et un roulis à droite autour de l'axe longitudinal.
d) Un lacet à droite autour de l'axe vertical et un roulis à gauche autour de l'axe longitudinal.

61. Données : Un avion vole au FL 100, OAT ISA -15. Le QNH donné par une station météorologique située à une altitude de 100 ft sous le niveau de la mer est 1 032 hPa (1 hPa = 27 ft). Calculer l'altitude vraie approximative de cet avion.

a) 9 400 ft.

b) 11 200 ft.

c) 9 900 ft.

d) 10 600 ft.

62. En plus des langues exigées par l'état d'origine, en quelle(s) langue(s) devraient être notées les inscriptions relatives aux marchandises dangereuses ?

a) En anglais.

b) En espagnol.

c) En anglais, français, espagnol.

d) En français.

63. Pour une température extérieure et un type de liquide de dégivrage donnés, pour laquelle des conditions météorologiques suivantes, le temps de protection sera-t-il réduit ?

a) Brouillard givrant.

b) Neige.

c) Pluie verglaçante.

d) Brouillard.

64. Qu'est-ce que le mode BACK UP du FMS en navigation ?

a) Lorsque un FMS opère indépendamment de l'autre.

b) Lorsque un FMS est maitre et l'autre esclave.

c) Lorsque seul un FMS est opérationnel.

d) Lorsque le FMC est en panne mais possède toujours certaines fonctions FMS limitées.

65. Le message : "Autorisé au décollage immédiat piste 03" est :

a) Un message intéressant la régularité des vols.

b) Un message non autorisé.

c) Un message d'urgence.

d) Un message intéressant la sécurité des vols.

66. Les lignes isogones sont des lignes d’égale :

a) Déclinaison magnétique.

b) Pression.

c) Déviation compas.

d) Vitesse du vent.

67. Quel est l'indicatif d'appel radiotéléphonique d'une station aéronautique fournissant le contrôle d'approche (quand il n’y a aucun service de radar) ?

a) ARRIVÉE.

b) RADAR.

c) APPROCHE.

d) CONTRÔLE.

68. L'échange des gaz entre l'organisme et l'environnement a lieu dans :

a) Le système nerveux central.

b) Les poumons.

c) Le coeur.

d) Les muscles.

69. Une alarme avertit l'équipage en cas d'altitude cabine excessive. Cette alarme doit se déclencher en atteignant l'altitude :

a) 14 000 ft.

b) 10 000 ft.

c) 8 000 ft.

d) 12 000 ft.

70. La marge entre la puissance disponible et la puissance requise :

a) Augmente quand l’avion est en montée.

b) Diminue quand l’avion est en descente.

c) Diminue quand l’avion est en montée.

d) Reste la même.

Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Masse et centrage

Quizvds.it

Grille de Réponses

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

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

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 - Masse et centrage

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