

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Concernant les vitesses de meilleur angle de descente et de meilleur taux de descente, laquelle des propositions suivantes est correcte ?

- a) Un avion plus lourd doit descendre à une vitesse plus élevée afin de maintenir la même pente qu'un avion plus léger.
- b) Un avion plus lourd doit descendre à une vitesse plus faible afin de maintenir la même pente qu'un avion plus léger.
- c) La masse n'a d'effet ni sur le taux de descente ni sur l'angle de descente.
- d) La masse n'a pas d'effet sur le taux de descente mais seulement sur l'angle de descente.

02. La couche d'ozone est située dans :

- a) La troposphère.
- b) La stratosphère.
- c) La thermosphère.
- d) L'ionosphère.

03. Afin d'être en mesure d'éteindre un feu le plus rapidement possible, des détecteurs d'incendie sont positionnés dans les zones à risque qui sont : 1. Les puits des trains principaux. 2. Les réservoirs de carburant. 3. Les réservoirs d'huile. 4. Le logement APU. 5. Les nacelles des réacteurs. La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :

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

04. La correction barométrique d'un régulateur de carburant a pour objet :

- a) De réduire le rapport carburant sur air lorsque l'altitude augmente.
- b) De maintenir un rapport correct des masses carburant et air lorsque l'altitude augmente.
- c) D'augmenter le rapport carburant sur air lorsque l'altitude augmente
- d) De maintenir un débit de carburant constant quelle que soit l'altitude.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

05. (Pour cette question utiliser l'annexe 061-001) Compléter la ligne 3 du JOURNAL DE NAVIGATION, position E à F. Le cap magnétique (Cm) et l'Heure Estimée d'Arrivée sont :

Line No.	Time	Course/Track (T)	W/V	HDG (T)	VAR	HDG (M)	Position FROM	TO	CAS/MACH	FL OAT	TAS KTS	GS KTS	Dist	Time	ETA
1	1015	270	050/40		7E		A	B	210	180 -20			300		
2	1050	180	320/50		5W		C	D	175	160 -10			480		
3	1125	090	140/60		10W		E	F	M 0.82	350 -40			300		
4	1210	360	315/70		10E		G	H	M 0.78	310 -35			600		
5	1245	330	240/30		17W		J	K	150	100 -10			275		
6	1355	070	020/60		11W		L	M	M 0.84	390 -55			495		

- a) Cm 106°, HEA 1215 UTC.
- b) Cm 095°, HEA 1155 UTC.
- c) Cm 105°, HEA 1205 UTC.
- d) Cm 115°, HEA 1145 UTC.

06. En supposant que la portance est établie, quelles forces déterminent l'angle de montée d'un avion ?

- a) Poids, traînée et poussée.
- b) Poids et poussée seulement.
- c) Poussée et traînée seulement.
- d) Poids et traînée seulement.

07. Que peut-on dire concernant les isobares ?

- a) Les isobares sont des lignes d'égale température.
- b) Les isobares apparaissent sur les cartes météorologiques de surface.
- c) Certaines informations peuvent être décrites avec les isobares sur les cartes d'altitude.
- d) Les isobares montrent les vitesses de vent autour d'une zone de jet.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

08. Pour un avion de performance classe B, dans un drift down, la pente de descente nette est égale à la pente de descente brute _____ de _____.

- a) Augmenter; 0,5%.
- b) Diminuer; 0,77%.
- c) Augmenter; 0,77%.
- d) Diminuer; 0,5%.

09. Le mode 5 du GPWS (Ground Proximity Warning System) est activé quand :

- a) L'avion est significativement sous le glide de l'ILS.
- b) L'avion vole au-dessus d'un relief de plus en plus haut.
- c) Une perte de hauteur excessive a lieu après le décollage ou pendant la remise de gaz.
- d) Une marge de franchissement d'obstacles insuffisante est rencontrée avec l'avion dans une configuration non compatible avec l'atterrissage.

10. La sélection du code 7500 sur le transpondeur de bord indique :

- a) Une panne radio.
- b) Une détresse.
- c) Une panne transpondeur.
- d) Une intervention illicite.

11. Pour un profil donné, si l'épaisseur relative diminue, le Mach critique :

- a) Diminue.
- b) Augmente.
- c) Reste constant.
- d) Devient supérieur au ML.

12. Laquelle des propositions suivantes concernant le service du contrôle d'aérodrome est correcte ?

- a) La suspension des activités VFR ne peut pas être instaurée par le contrôleur d'aérodrome.
- b) La permission du contrôle est nécessaire pour entrer sur l'aire de stationnement.
- c) Un avion entrant dans le circuit sans permission du contrôle sera autorisé à l'atterrissage si cela est souhaitable.
- d) Le service du contrôle d'aérodrome est un service fourni dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs sur l'aire de mouvement.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

13. Le pilote doit collationner "Montez au niveau 280" sous la forme :

- a) Je monte vers deux quatre-vingts.
- b) Je monte deux huit zéro.
- c) Je monte niveau deux huit zéro.
- d) Je monte niveau deux quatre-vingts.

14. Les pilotes peuvent être empêchés de rétracter le train au sol grâce à :

- a) Une alarme sonore et visuelle qui se déclenche à toute tentative de rétraction du train.
- b) Un verrou électrique commandé par le relais vol/sol.
- c) Un verrou pneumatique qui désactive le sélecteur hydraulique sur "up".
- d) Une protection accessible sur le sélecteur de train qui ne peut être enlevée qu'une fois l'avion décollé.

15. Un vent catabatique, fort, chaud et sec, produit par une ascendance forcée antérieure de l'air au-dessus d'une montagne est connu sous le nom de :

- a) Mistral.
- b) Foehn.
- c) Bora.
- d) Harmattan.

16. Parmi les propositions suivantes lesquelles sont des exemples d'équilibrage aérodynamique des gouvernes ?

- a) Un tab à ressort, un servo tab et des gouvernes hydrauliques.
- b) Un tab d'équilibrage, une corne débordante, une masse d'équilibrage.
- c) Le servo-tab, le tab à ressort, un joint entre le bord de fuite de l'aile et le bord d'attaque de la gouverne.
- d) Une masse dans le nez de la surface de contrôle, une corne débordante, une masselotte d'équilibrage.

17. Les messages du contrôle de la circulation aérienne (autorisations, instructions, etc.) font partie de la catégorie des :

- a) Messages de service.
- b) Messages intéressant la sécurité des vols.
- c) Messages intéressant la régularité des vols.
- d) Messages de classe B.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

18. Un relèvement ou cap goniométrique peut être transmis par un terme approprié ou par un code Q. Le code QDR signifie :

- a) Le relèvement magnétique d'un aéronef à partir de la station sol.
- b) Le cap magnétique à suivre par l'aéronef pour atteindre la station goniométrique.
- c) L'aéronef a pour instruction de tourner vers le cap spécifié sauf si cela lui est impossible, dans lequel cas l'ATC doit immédiatement être avisé.
- d) Le relèvement vrai d'un aéronef à partir de la station sol.

19. La plupart des avions de transport public évoluent dans les régions atmosphériques appelées :

- a) Troposphère et tropopause.
- b) Troposphère et mésosphère.
- c) Stratosphère et mésosphère.
- d) Troposphère et stratosphère.

20. Qu'est-ce qui détermine la stabilité longitudinale d'un avion ?

- a) L'efficacité du stabilisateur horizontal, de la dérive et du trim de direction.
- b) La position du centre de gravité par rapport au point neutre.
- c) Le dièdre, l'angle de la flèche, et l'effet de quille.
- d) La relation entre la poussée et la portance, et le poids et la traînée.

21. Laquelle des propositions suivantes est correcte ?

- a) Si le centre de gravité est situé derrière la limite arrière il est possible que l'avion soit instable, rendant nécessaire d'augmenter la force sur la gouverne de profondeur.
- b) Un avion lourd de la queue est moins stable et décroche à une vitesse plus faible qu'un avion lourd du nez.
- c) Si le centre de gravité est proche de la limite avant, l'avion pourra être instable, rendant nécessaire d'augmenter la force sur la gouverne de profondeur.
- d) La plus faible vitesse de décrochage est obtenue si le centre de gravité est situé au milieu entre les limites avant et arrière.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

22. Si la vitesse vraie est de 100 kt sur une pente de descente de 3°, quel sera le taux de descente ?

- a) 300 ft/min.
- b) 500 ft/min.
- c) 1 000 ft/min.
- d) 250 ft/min.

23. 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.

24. Laquelle des affirmations suivantes est vraie concernant la réglementation en route (multimoteurs classe B) :

- a) Dans l'évaluation des performances en route, il n'est pas supposé que l'avion soit initialement au-dessus d'une altitude à laquelle un taux de montée de 300 ft/min peut être atteint avec tous les moteurs en fonctionnement.
- b) L'altitude maximale supposée peut être déterminée avec la puissance maximale décollage.
- c) Dans l'évaluation des performances en route, il n'est pas supposé que l'avion soit initialement au-dessus d'une altitude à laquelle un taux de montée de 300 ft/min peut être atteint avec un moteur inopérant.
- d) L'avion ne doit pas voler à une altitude supérieure à celle à laquelle un taux de montée de 300 ft/min peut être atteint.

25. Le rôle des pompes basse pression est :

- a) D'éviter l'accumulation de bulles.
- b) D'alimenter le régulateur carburant qui injecte le carburant sous pression dans les moteurs.
- c) D'éviter l'accumulation de bulles et d'alimenter les tuyauteries en carburant afin de l'envoyer vers les moteurs sous pression positive.
- d) D'alimenter les tuyauteries en carburant et de l'envoyer vers les moteurs sous pression positive.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

26. La vitesse V2 est :

- a) La vitesse la plus faible requise pour rentrer les volets sans problèmes de décrochage.
- b) La vitesse de sécurité au décollage.
- c) La vitesse à laquelle le pilote en fonction doit décider de poursuivre ou non le décollage en cas de panne moteur.
- d) La vitesse de sécurité la plus faible à laquelle l'avion est contrôlable avec les gouvernes aérodynamiques dans le cas d'une panne moteur.

27. En Europe Centrale, quel est le moment le plus propice à la formation des orages en raison de courants ascendants chauds ?

- a) En milieu d'après-midi.
- b) Vers minuit.
- c) Tard dans la matinée.
- d) Tôt le matin.

28. L'espacement de fréquence entre deux fréquences consécutives dans la bande VHF est :

- a) 75 KHz.
- b) 50 KHz.
- c) 250 KHz.
- d) 25 KHz.

29. La stabilité statique longitudinale existe parce que :

- a) L'avion possède une plage élevée de vitesses stabilisées.
- b) La surface de la voilure est supérieure à celle de l'empennage horizontal.
- c) Le centre de gravité est situé devant le point neutre de l'avion.
- d) Le centre de gravité est situé devant le bord d'attaque de la voilure.

30. La résistance, ou traînée de frottement, due à la viscosité de l'écoulement lorsqu'il circule sur la surface de la voilure est une composante de :

- a) La traînée de profil.
- b) La traînée d'interférence.
- c) La traînée induite.
- d) La traînée de forme.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

31. Comment varie l'échelle d'une carte Mercator directe ?

- a) Elle augmente comme la sécante de la latitude.
- b) Elle augmente comme la sécante de la distance du grand cercle Est Ouest.
- c) Elle augmente comme la sécante de la demi-colatitude.
- d) Elle est correcte aux parallèles standards, augmente à l'extérieur et diminue à l'intérieur.

32. Un FMS fournit les fonctions suivantes : 1. Calcul de la position avion. 2. Surveillance du trafic aérien environnant et génération d'alertes le cas échéant. 3. Gestion du plan de vol latéral. 4. Gestion du carburant. La combinaison regroupant l'ensemble des affirmations correctes est :

- a) 1, 3, 4
- b) 1, 2, 3
- c) 1, 2, 4
- d) 2, 3, 4

33. L'émetteur du radioalignement de descente opère sur :

- a) 40 fréquences de 329,15 MHz à 335,00 MHz.
- b) Les fréquences 90 et 150 MHz.
- c) 36 fréquences VHF, couplées avec les fréquences du radioalignement de piste.
- d) Des fréquences trouvées en multipliant la fréquence du radioalignement de piste par 3.

34. Certains volets augmentent la surface de la voilure en reculant en même temps qu'ils s'abaissent. Ces volets sont appelés :

- a) Volets fractionnés.
- b) Volets Fowler.
- c) Volets à fentes.
- d) Volets à mouvement arrière.

35. Le brouillard de rayonnement se forme :

- a) Au lever du jour et se dissipe en début d'après-midi.
- b) En deuxième partie de nuit ou au lever du jour ; il se dissipe en cours de matinée. En hiver il peut persister toute la journée.
- c) De nuit sur les rivières, les étangs et disparaît en cours d'après-midi.
- d) La nuit et se dissipe au lever du jour.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

36. Pour un avion avec une pression des pneus de 14 bars, il y a risque d'hydroplanage dès que :
1. la hauteur de l'eau est égale à la profondeur des rainures du pneu. 2. la vitesse est supérieure à 129 kt. 3. la hauteur de l'eau est égale à la moitié de la profondeur des rainures du pneu. 4. la vitesse est supérieure à 95 kt.

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

37. Lorsque le terme "CAVOK" est utilisé dans un message météorologique d'observation d'aérodrome (METAR), les valeurs de visibilité et des nuages sont :

- a) Visibilité 10 km ou plus, pas de nuages en dessous de 5000 pieds / sol.
- b) Visibilité 10 km ou plus, pas de nuages en dessous de 1500 pieds / sol.
- c) Visibilité supérieure à 5000 m, pas de nuages en dessous de 1500 m/ sol.
- d) Visibilité supérieure à 8 km, pas de nuages en dessous de 3000 pieds / sol.

38. Une des tâches principales du segment de contrôle d'un système de navigation satellite GPS NAVSTAR est de :

- a) Surveiller l'état des satellites.
- b) Accorder et gérer les autorisations des utilisateurs.
- c) Manipuler les signaux des satellites sélectionnés pour réduire la précision de position (SA).
- d) Fabriquer et lancer les satellites.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

39. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-527). Pour les besoins du calcul de la charge marchande, le manuel d'exploitation d'un exploitant donne les masses forfaitaires suivantes pour les passagers (ces valeurs comprennent un bagage à main) : - Homme : 88 kg. - Femme : 70 kg. - Enfant : 35 kg. - Bébé : 6 kg. - La masse forfaitaire pour un bagage en soute est de 14 kg par bagage. Le manifeste de chargement donne la répartition suivante : Passagers embarqués : - 40 hommes. - 65 femmes. - 8 enfants. - 5 bébés. - Bagages chargés en soute 4:120 bagages. En utilisant les masses forfaitaires données et les éléments de l'annexe, déterminer laquelle des réponses suivantes donne la valeur correcte de la masse de fret (intégralement chargée en soute 1) correspondant à la charge marchande résiduelle :

Load & Trim Sheet
JAA - FCL Twin Jet

ALL MASSES IN KILOGRAMS														
DRY OPERATING MASS	3	5	7	5	0	MAXIMUM MASSES FOR	ZERO FUEL	TAKE-OFF	LANDING					
Take-Off Fuel	1	3	7	0	0		1	3	7	0				
OPERATING MASS	4	9	4	5	0		6	8	0	4				
Notes:														
Allowed Mass for Take-Off	a		b		c									
Lowest of a, b, c	6	6	7	7	0	6	8	0	4	6	1	6	0	0
Allowed Traffic Load														
Total Traffic Load														
UNDERLOAD before LMC														

PASSENGER COMPARTMENT DIVISION							
CPT	0a	0b	0c	0d	0e	0f	0g
No. of Seats	15	18	24	24	24	18	18
Row	1-3	4-6	7-10	11-15	16-20	21-23	22-25

Dest.	Ma	Fe	Ch	In	Tr	B	C	M	TOTAL	1	4	0	F	PAX	C	Y
	40	65	8	5						1/	4/	0/		PAX/		

TOTAL TRAFFIC LOAD		LAST MINUTE CHANGES	
TOTAL TRAFFIC LOAD	1 0 3 2 0	Dest	Specification C/V/Cpt plus minus
Dry Operating Mass	3 5 7 5 0		
ZERO FUEL MASS	5 3 0 7 0		
Max.	4 6 0 7 0		
Take-Off Fuel	1 3 7 0 0		
TAKE-OFF MASS	6 8 0 4 0		
Max.	5 9 7 7 0		
Trip Fuel	7 3 5 5		
LANDING MASS	5 4 2 4 5		
Max.	5 2 4 1 5		

MAC at TOM: _____%

Group/Cockpit Crew: _____

DRY OPERATING INDEX: _____ / _____ = _____

Cpt. MASS / No.:

1	3	3	0	5
4	4	1	8	7

DRY OPERATING INDEX:

10	20	30	40	50	60	70	80
----	----	----	----	----	----	----	----

0a: 15, 0b: 18, 0c: 24, 0d: 24, 0e: 24, 0f: 18, 0g: 18

NO EFFECT

FOR CREW ONLY. STAB. TRIM UNITS FOR T.O. FLAPS 5° ONLY

- a) Aucune charge ne peut être embarquée dans la soute 1.
- b) 210 kg.
- c) 280 kg.
- d) 260 kg.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

40. Si la vitesse corrigée est 190 kt, l'altitude 9 000 ft, la température ISA - 10°C. La route vraie est de 350°, le vent du 320 / 40, la distance du départ à destination 350 NM, l'autonomie de vol 3 heures et l'heure de départ 1105 UTC Le point équitemps (PET) sera atteint à :

- a) 1221 UTC.
- b) 1213 UTC.
- c) 1203 UTC.
- d) 1233 UTC.

41. L'altitude densité est :

- a) L'altitude pression corrigée de la température non standard.
- b) La hauteur au-dessus de la surface.
- c) L'altitude lue directement sur l'altimètre.
- d) L'altitude de référence par rapport à une surface de référence standard.

42. La présence d'ondes orographiques marquées permet de localiser, en aval d'un relief (dont on ignore le profil), des zones avec un certain potentiel turbulent. Pour éviter ces zones il vaut mieux se situer :

- a) Immédiatement sous le vent du relief.
- b) Au voisinage de la tropopause.
- c) Plus en aval du sommet du relief et vers des altitudes moyennes.
- d) à proximité du relief (typiquement entre 0 et 5 NM), entre la surface et une altitude légèrement supérieure à celle du relief.

43. Le compartiment à bagage d'un hélicoptère donné fait 1,2 m de large sur 2,4 m de long et possède une résistance maximale plancher de 520 kg/m². Quelle est la capacité maximum du compartiment à bagage limitée par la résistance maximale plancher ?

- a) 144 kg.
- b) 1 497 kg.
- c) 181 kg.
- d) 1 872 kg.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

44. 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.

45. (Pour cette question utiliser la carte E(HI)4). L'altitude minimum en route qui peut être maintenue continuellement le long de la voie aérienne UA34 de WALLASEY WAL 114.1 (53°23N 003°08W) à MIDHURST MID 114.0 (51°03N 000°37W) est :

- a) FL 290.
- b) 16 800 ft.
- c) FL 245.
- d) 5 300 ft.

46. Les Winglets :

- a) Augmentent la manœuvrabilité.
- b) Diminuent la stabilité statique latérale.
- c) Donnent une répartition elliptique de la portance.
- d) Diminuent la traînée induite.

47. Une APU moderne sert à démarrer les réacteurs. Elle sert aussi en vol :

- a) à fournir du conditionnement d'air et de l'énergie électrique.
- b) à fournir soit du conditionnement d'air ou de l'énergie électrique mais jamais les deux en même temps.
- c) à fournir du conditionnement d'air et de l'énergie électrique au sol et de l'énergie électrique et hydraulique en vol.
- d) à fournir du conditionnement d'air et de la poussée en cas de panne d'un moteur.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

48. Étant donné : - La limitation utile : 37 200 kg. - La masse de base : 21 600 kg. - Le carburant au décollage : 8 500 kg. - Les passagers à bord : 33 hommes, 32 femmes, 5 enfants. - Les bagages : 880 kg. La compagnie aérienne utilise le système des masses passager forfaitaires autorisées par la réglementation. Ce vol n'est pas un vol charter vacances (84 kg par adulte incluant les 6 kg de bagage à main). Dans ces conditions, le fret maximal pouvant être chargé à bord est de :

- a) 585 kg.
- b) 1 105 kg.
- c) 901 kg.
- d) 1 098 kg.

49. L'abréviation "HX" signifie :

- a) Du lever au coucher du soleil.
- b) Service continu de jour et de nuit.
- c) Pas d'heures précises de fonctionnement.
- d) Du coucher au lever du soleil.

50. Des opinions différentes entre les pilotes d'origines culturelles différentes peuvent être mise en relation avec : 1. Les variations de la formation et des compétences techniques. 2. Les problèmes de communication. 3. Conflit de gestion du poste de pilotage. 4. Problèmes interpersonnels. La combinaison correcte est :

- a) 2 et 3 sont correctes.
- b) 1, 2 et 3 sont correctes.
- c) 2, 3 et 4 sont correctes.
- d) Seulement la 1.

51. Le message adressé à une station aéronautique au sol "s'il vous plait, appelez-nous un taxi. Nous arriverons à 1045 comme prévu" est :

- a) Un message non autorisé.
- b) Un message intéressant la sécurité des vols.
- c) Un message d'urgence.
- d) Un message intéressant la régularité des vols.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

52. Un appareil rencontrant une panne de communication radio pendant un vol IFR en IMC doit attendre sur l'aide de navigation désignée desservant l'aérodrome de destination :

- a) 5 minutes dans tous les cas.
- b) En aucun cas.
- c) Jusqu'à la dernière heure d'approche prévue reçue dont il a accusé réception.
- d) 3 minutes, s'il n'a pas été accusé réception d'une heure prévue d'approche.

53. Un pilote qui entend un message d'urgence doit :

- a) Imposer le silence radio sur la fréquence en cours.
- b) Accuser réception du message immédiatement.
- c) Veiller la fréquence pour prêter assistance si demandée.
- d) Changer de fréquence du fait du silence radio imposé sur la fréquence en cours.

54. L'exploitant ne peut pas exploiter un avion non conforme aux exigences d'amerrissage prescrite par le code de navigabilité au-dessus de l'eau à une distance supérieure à une certaine distance d'un aérodrome se prêtant à atterrissage d'urgence. Cette distance est :

- a) 400 NM ou 30 min de vol à vitesse de croisière.
- b) 400 NM ou 120 min de vol à vitesse de croisière.
- c) 300 NM ou 90 min de vol à vitesse de croisière.
- d) 200 NM ou 45 min de vol à vitesse de croisière.

55. Le QFF d'un aérodrome situé en Californie à 69 mètres au-dessous du niveau de la mer est 1030 hPa. La température de l'air est 10°C plus basse que l'atmosphère standard. Quel est le QNH ?

- a) Il est inférieur à 1030 hPa.
- b) Impossible à déterminer.
- c) 1030 hPa.
- d) Il est supérieur à 1030 hPa.

56. Les qualifications de type devront être :

- a) Seulement pour les aéronefs certifiés pour être exploité avec un équipage minimal de deux pilotes.
- b) Seulement pour les aéronefs certifiés pour être exploité avec un équipage minimal de deux pilotes et tout type d'hélicoptère.
- c) Pour tout type d'aéronef pour lequel cela est considéré nécessaire par l'Autorité.
- d) Toutes les réponses sont correctes.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

57. Parmi les propositions suivantes, laquelle est un facteur favorable à l'apparition de la détonation ?

- a) L'utilisation d'un mélange air-essence trop pauvre.
- b) L'utilisation d'un moteur ayant un taux de compression faible.
- c) L'utilisation d'une essence ayant un indice d'octane très élevé.
- d) Un léger retard à l'allumage.

58. Un avion vole dans la pluie avec une température au-dessous de 0°C. Le type de givrage qu'il rencontrera très probablement est :

- a) Des granules de glace.
- b) Du verglas.
- c) Du givre transparent.
- d) Du givre blanc.

59. En suivant une orthodromie vers l'Ouest dans l'hémisphère Sud :

- a) On observera une augmentation de la route vraie.
- b) On suivra une spirale qui se termine au pôle Sud.
- c) On observera une diminution de la route vraie.
- d) La loxodromie sera toujours à gauche de la route suivie.

60. Laquelle des affirmations suivantes est correcte ?

- a) La distance d'accélération-arrêt requise ne prend en compte que le cas de panne d'un moteur.
- b) La distance de décollage requise avec panne moteur sur piste mouillée a une hauteur de franchissement en bout de piste de 35 ft.
- c) La distance de décollage requise avec panne moteur sur piste mouillée inclut la moitié de la distance vol au décollage.
- d) En cas de décollage interrompu, la distance d'accélération-arrêt requise prend en compte le cas de panne moteur et tous moteurs en fonctionnement.

61. Un avion vole à une vitesse égale à 1,3 fois la vitesse de décrochage, le pourcentage du coefficient de portance par rapport au coefficient de portance maxi est de :

- a) 169 %.
- b) 77 %.
- c) 59 %.
- d) 130 %.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

62. Le mode 2 du GPWS (Ground Proximity Warning System) est activé quand :

- a) L'avion est significativement sous le glide de l'ILS
- b) L'avion vole au-dessus d'un relief de plus en plus haut
- c) Le taux de descente barométrique est excessif en fonction de la hauteur de l'avion au-dessus du sol
- d) Une perte d'altitude excessive a lieu après le décollage ou pendant la remise de gaz

63. (Pour cette question utiliser la carte NAP). La route magnétique moyenne de A (64°N 006°E) à C (62°N 020°W) est :

- a) 247°.
- b) 259°.
- c) 271°.
- d) 279°.

64. De nuit, vous observez des signaux au sol en provenance des survivants d'un crash. Que faites-vous pour leur signifier que vous avez vu et compris les signaux ?

- a) Éteindre le feu anti-collision.
- b) Faire clignoter vos phares d'atterrissage ou vos feux de navigation.
- c) Balancer les ailes.
- d) Faire un passage bas au-dessus des survivants.

65. Une défaillance catastrophique :

- a) Doit être extrêmement improbable.
- b) Doit avoir une probabilité d'occurrence supérieure à 10^{-7} par heure de vol.
- c) Doit avoir une probabilité d'occurrence inférieure à 10^{-12} par heure de vol.
- d) Doit être extrêmement rare.

66. Le VOR opère en (i), émettant son signal au moyen d'une (ii) et utilise (iii) pour déterminer le radial.

- a) (i) VHF (ii) cardioïde rotative (iii) la comparaison de phase.
- b) (i) UHF (ii) cardioïde rotative (iii) détection d'amplitude.
- c) (i) UHF (ii) cardioïde fixe (iii) détection d'amplitude.
- d) (i) VHF(ii) cardioïde fixe (iii) la comparaison de phase.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

67. Le plafond pratique correspond à :

- a) L'altitude maximale au-dessus de laquelle un avion ne peut monter du fait de ses limitations aérodynamiques.
- b) L'altitude maximale au-dessus de laquelle le turbocompresseur doit être mis en marche.
- c) L'altitude à laquelle la vitesse maximale de montée, compte tenu de la puissance maximale que peut fournir le ou les moteurs, est de 300 ft/min.
- d) L'altitude maximale à laquelle l'avion peut monter, compte tenu de la puissance fournie par le moteur.

68. L'instruction "RAPPELEZ / INDIQUEZ" signifie :

- a) Rédiger un compte rendu pour les services de la circulation aérienne à l'atterrissage.
- b) Donnez-moi l'information suivante.
- c) Collationner cette autorisation.
- d) Revenir à la base de départ.

69. Selon la Doc 8168 OACI, les routes préférentielles anti-bruit sont établies pour s'assurer que les avions au départ et à l'arrivée évitent le survol des zones sensibles au bruit au voisinage de l'aérodrome autant que possible. Lors de l'établissement de ces routes préférentielles anti-bruit :

- a) Les virages pendant le décollage et la montée ne devraient pas être exigés à moins que l'inclinaison soit limitée à 28° (montée à $V_2 + 10$ à 20 kt).
- b) Aucun virage ne devrait être exigé en même temps qu'une réduction de puissance.
- c) Les virages pendant le décollage et la montée ne devraient pas être exigés à moins que l'avion n'ait atteint et puisse maintenir pendant le virage une hauteur d'au moins 100 m au-dessus du sol et de l'obstacle le plus haut.
- d) Les virages pendant le décollage et la montée ne devraient pas être exigés à moins que l'inclinaison soit limitée à 20° (montée à $V_2 + 10$ à 20 kt).

70. Quelle est l'origine de l'air continental tropical qui affecte l'Europe en été ?

- a) Le sud de la France.
- b) Le sud de l'Italie.
- c) Le sud des Balkans et le Proche-Orient.
- d) La région des Açores.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



QuizVds.it

Grille de Réponses

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

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Navigation générale



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: _____		