Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Performance humaine et ses limites

Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:	DATE ET HEURE:

01. La masse maximale au roulage (au parking) est dictée par :

a) Les limitations de vitesse des pneus et de température.

b) La distance de roulage jusqu'au point d'arrêt.

c) La force résistante du revêtement du taxiway.

d) Des considérations structurales.

02. Pendant une approche avec pilote automatique engagé, le mode "GO AROUND" (remise de gaz) est engagé :

a) Par le pilote via une pression du poussoir GA sur le panneau de commande du calculateur de gestion de la poussée.

b) Si l’avion atteint la hauteur de décision sélectionnée au radioaltimètre à une vitesse supérieure à la vitesse sélectée.

c) Par le pilote via une pression sur un ou plusieurs boutons situés sur les manettes de gaz.

d) Automatiquement en cas d’alarme pilote automatique ou directeur de vol.

03. Comment varie la vitesse de décrochage avec le facteur de charge ?

a) Elle diminue inversement au facteur de charge.

b) Elle diminue inversement à la racine carrée du facteur de charge.

c) Elle augmente proportionnellement à la racine carrée du facteur de charge.

d) Elle augmente proportionnellement au facteur de charge.

04. La bande de fréquence utilisée par le MLS est :

a) VHF.

b) SHF.

c) VLF.

d) UHF.

05. En additionnant à la masse à vide équipée les équipements nécessaires fixes pour un vol spécifique (approvisionnement, équipement de sécurité et sauvetage, lot de bord, équipage), on obtient :

a) La masse à vide en ordre d'exploitation.

b) La masse sans carburant.

c) La masse au décollage.

d) La masse en opérations.

06. (Pour cette question utiliser la carte ESBJERG 19-1). Quelle est la position du point de référence de l’aérodrome ESBJERG ?

a) 55°31,6’N 008°33,2’E.

b) 55°32,2’N 008°34,9’E.

c) 55°32,2’N 008°34,9’W.

d) 55°31,6’N 008°33,2’W.

07. Comment un pilote peut-il surmonter une désorientation spatiale, rencontrée lors d'un vol aux instruments réel ou simulé ? 1. Établir et conserver une vérification croisée efficace des instruments. 2. Toujours croire les instruments. 3. Ignorer les illusions. 4. Minimiser les mouvements de la tête.

a) 1, 2 et 3 sont correctes, 4 est fausse.

b) 1, 2, 3 et 4 sont correctes.

c) 1 et 2 sont correctes, 3 et 4 sont fausses.

d) Seule 4 est correcte.

08. Le contrôle RADAR demande à l’aéronef X-BC : "X-BC TRANSPONDEUR IDENT". Cela signifie :

a) X-BC doit exécuter un virage d’identification d’au moins 020 degrés.

b) X-BC doit régler à nouveau le mode et le code assigné.

c) X-BC doit actionner le dispositif (bouton) IDENT.

d) L’identification radar a bien été terminée par corrélation d’un plot radar observé de l’aéronef XY-ABC.

09. Un pilote demande à une station au sol un QDM. Cela veut dire que le pilote désire que la station lui indique :

a) Son relèvement magnétique par rapport à elle.

b) Le cap magnétique à suivre pour se diriger vers elle par vent nul.

c) Sa distance et son relèvement magnétique par rapport à elle.

d) Son relèvement vrai par rapport à elle.

10. La portion de la traînée totale d'un avion causée par la création de portance s'appelle :

a) La traînée de profil et n'est pas affectée par un changement de vitesse.

b) La traînée induite et est fortement modifiée par un changement de vitesse.

c) La traînée induite et n'est pas affectée par un changement de vitesse.

d) La traînée parasite et est fortement affectée par un changement de vitesse.

11. Fumer des cigarettes réduit la capacité du sang à transporter l'oxygène. Ceci parce que :

a) La fumée d'une cigarette peut provoquer un encombrement des voies respiratoires.

b) Le monoxyde de carbone contenu dans la fumée de cigarette aide à la diffusion de l'oxygène dans les alvéoles.

c) L'hémoglobine a une meilleure affinité avec le monoxyde de carbone qu'avec l'oxygène.

d) Le monoxyde de carbone augmente la pression partielle d'oxygène dans les alvéoles.

12. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-006). D'après le manuel de chargement de l'avion de transport en annexe, la limitation surfacique du compartiment de soute arrière 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) 68 kg par pied carré.
b) 68 kg par mètre carré.
c) 150 kg par pied carré.
d) 68 lb par pied carré.

13. La convention de Varsovie s'applique :

a) à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération ou à titre gratuit par une entreprise de transports aériens.

b) à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération par une entreprise de transport aérien.

c) à tout transport effectué par aéronef par une entreprise de transports aériens.

d) à tout transport de personnes, bagage ou marchandises, effectué par un aéronef contre rémunération.

14. (Pour cette question utiliser la carte 11-1A / LONDON). La hauteur indiquée par le radio altimètre à la DA pour un aéronef équipé CAT II est :

a) 175 ft.

b) 100 ft.

c) 225 ft.

d) 150 ft.

15. 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.

16. La longueur, la largeur et la hauteur du jet du front polaire sont respectivement :

a) 1 000 km, 5 000 à 8 000 ft et 30 000 ft.

b) 1 000 km, 100 km et 18 000 ft.

c) 200 km, 5 km et 18 000 ft.

d) 1 000 km, 100 km et 30 000 ft.

17. Le déploiement automatique des spoilers sol à l'atterrissage est commandé par :

a) L'application de la pression dans les freins.

b) La manette de spoilers.

c) La sélection des manettes de gaz sur "ralenti".

d) La mise en rotation des roues du train principal.

18. (Pour cette question utiliser la carte E(HI)4 fournie). Durant quelle période les routes “week-end” sont-elles utilisables en France ?

a) Du vendredi 2359Z au lundi 0759Z.

b) Du vendredi 1600Z au dimanche 0800Z.

c) Du vendredi 1600Z au lundi 0800Z.

d) Du vendredi 1700Z au lundi 0700Z.

19. Comment pouvez-vous déterminer si une personne souffre d'un barotraumatisme des sinus nasals (sinusite barotraumatique) ou de l'oreille moyenne (otite barotraumatique) ?

a) Des difficultés d'audition accompagneront normalement l'otite barotraumatique.

b) Le barotraumatisme de l'oreille moyenne n'affectera pas l'audition.

c) Il n'y a pas de différence.

d) La sinusite barotraumatique ne se développera jamais pendant la descente.

20. Un millivoltmètre mesurant la force électromotrice entre la « soudure chaude » et la « soudure froide » d'un thermocouple peut être gradué directement en valeurs de température si la température :

a) De la soudure chaude est maintenue constante.

b) De la soudure froide est maintenue constante.

c) De la soudure chaude est maintenue à 15°C.

d) De la soudure froide est maintenue à 15°C.

21. On effectue un virage à droite du cap 330° vers le cap 040° dans l’hémisphère Nord. Le compas surévalue ou sous-évalue-t-il le cap et le liquide visqueux augmente ou diminue t-il l’erreur ?

a) Sous évalue / diminue.

b) Surévalue / augmente.

c) Surévalue / diminue.

d) Sous évalue / augmente.

22. Quelle proposition, concernant les fréquences d'émission L1 et L2 et les codes, est vraie concernant le GPS NAVSTAR ?

a) La plus haute fréquence est utilisée pour transmettre à la fois le code C/A et le code P.

b) La plus basse fréquence est utilisée pour transmettre à la fois le code C/A et le code P.

c) La plus haute fréquence transmet le code P uniquement.

d) Le code C/A et le code P sont transmis à des moments différents sur les deux fréquences.

23. La relation entre force, pression et surface est la suivante :

a) Pression = surface multipliée par distance.

b) Pression = force multipliée par surface.

c) Force = volume divisé par surface.

d) Force = pression multipliée par surface.

24. Le pilote, après avoir constaté la panne de son récepteur et transmis son message précédé des mots "Transmission en l'air par suite d'une panne de récepteur" doit par la suite :

a) Entrer dans le prochain circuit d'attente rencontré sur la route.

b) Signaler l'heure à laquelle il compte faire la prochaine transmission.

c) Attendre 5 minutes.

d) Procéder vers son terrain de dégagement prévu.

25. L'équipement variable comprend :

a) La masse des passagers, de l'équipage et de leurs bagages, plus les équipements amovibles et le carburant et les fluides consommables.

b) La masse de toutes les personnes et de tous les chargements, incluant le carburant et autres fluides consommables.

c) La masse de tous les passagers, de l'équipage et de leurs bagages, moins le carburant et les fluides consommables.

d) La masse de l'équipage, de leurs bagages, plus les équipements amovibles.

26. Pourquoi la chambre de combustion du réchauffeur d'un avion pressurisé est-elle complètement séparée du système de ventilation ?

a) Afin d'éviter que des gaz d'échappement contaminent la cabine.

b) Afin d'arrêter la vanne à solénoïde.

c) Pour la bonne utilisation du réchauffeur.

d) Afin de produire la chaleur désirée.

27. Un avion de masse maximum certifiée au décollage de plus de 5.700 kg doit être équipé d'un enregistreur de conversation (CVR) capable de conserver les informations enregistrées pendant au moins :

a) 20 heures.

b) 30 minutes ou 2 heures, selon la date de son premier CDN individuel.

c) 25 heures.

d) 30 minutes ou 1 heure, selon la date de son premier CDN individuel.

28. Un appel de détresse doit être précédé du signal MAYDAY transmis :

a) Trois fois.

b) Une à trois fois après l’indicatif de l’aéronef.

c) Une fois.

d) Deux fois.

29. Le code "QDM" signifie :

a) Relèvement magnétique à partir de la station.

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

c) Relèvement vrai à partir de la station.

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

30. Les autorisations ou instructions relatives à la piste en service doivent être collationnées uniquement si l’aéronef est en cours de :

a) Atterrir sur et décoller de.

b) Entrer, atterrir, décoller de et remonter.

c) Entrer, traverser et remonter.

d) Entrer, atterrir, décoller de, traverser et remonter.

31. (Pour cette question utiliser la carte E(HI)1). La route vraie initiale de TIREE 117.7 TIR (56°30N 006°53W) en route directe vers STORNOWAY 115.1 STN (N5812.4 W00611. 0) est :

a) 003°.

b) 019°.

c) 192°.

d) 011°.

32. Au cours des vols de certification, il convient de démontrer que : 1) Le système de vidange de carburant et son fonctionnement sont exempts de tout risque de feu. 2) Le carburant est vidangé loin de toute partie de l'avion. 3) Les vapeurs de carburant ne pénètrent dans aucune partie de l'avion. 4) L'opération de largage n'affecte pas négativement la contrôlabilité de l'avion.

a) 2, 3.

b) 1, 4.

c) 1, 2, 3, 4.

d) 1, 3, 4.

33. Dans un cisaillement de vent associé à une microrafale (microburst), vous subissez un vent de face de 40 kt. En traversant la microrafale, vous subirez un cisaillement de vent de :

a) 60 kt.

b) 80 kt.

c) 20 kt.

d) 40 kt.

34. L'incapacité est plus dangereuse lorsque elle est :

a) Soudaine.

b) Intense.

c) évidente.

d) Insidieuse.

35. L'expression "IGNOREZ" signifie :

a) Annulez l'autorisation transmise précédemment.

b) Une erreur a été commise dans cette transmission.

c) Attendez, je vais vous rappeler.

d) Ne tenez pas compte de ce message.

36. Les sections d'aile courbées produiront un Cz max plus _____ à des angles d'incidence plus _____.

a) Grand, élevés.

b) Faible, élevés.

c) Grand, faibles.

d) Faible, faibles.

37. L'ATIS de l'aérodrome de destination annonce une RVR de 200 m, OVC à 100 ft tout au long de l'approche. La procédure d'approche est un ILS/NDB avec un Locator NDB situé à l'OM. Les minima pour l'approche sont DH 200 ft, RVR 600 m. Laquelle des affirmations suivantes est correcte ?

a) L'approche peut être commencée, mais ne peut pas être poursuivie au-delà de l'OM.

b) L'approche ne peut pas être commencée.

c) L'approche peut être commencée mais ne peut pas être poursuivie en dessous de 1000 ft au-dessus de l'aérodrome.

d) L'approche peut être commencée mais ne peut pas être poursuivie en dessous de la DH à moins que les références visuelles adéquates soient acquises.

38. La structure thermique verticale de l’atmosphère fait apparaître plusieurs couches. Parmi les "couches" ci-dessous, celle qui ne fait pas partie de cette structure est :

a) La stratosphère.

b) L’ionosphère.

c) La troposphère.

d) La thermosphère.

39. Le contrôle électronique d'un moteur d’une turbine à gaz équipé d'un FADEC vérifie :

a) Les données d'entrée seulement.

b) Les données d'entrée et de sortie de l'ACTIVE CHANNEL uniquement.

c) Toutes les données d'entrée et de sortie.

d) Les données de sortie uniquement.

40. L'avion est un monomoteur IFR de catégorie A avec une vitesse de croisière de 150 kt. L'avion est piloté par un seul pilote. La piste en service a un balisage de bord de piste, un balisage axial de piste haute intensité et des relevés de RVR au seuil, à mi-piste et à la fin de la piste. Les minimums d'approche pour la piste 06 sont : - DH = 300 ft. - Visibilité horizontale = 800 mètres. Les conditions météorologiques sont : visibilité horizontale 900 mètres et plafond 200 ft. Le décollage est-il possible ?

a) Oui, la visibilité étant plus grande que la visibilité horizontale pour la procédure d'approche.

b) Non, la visibilité est en dessous de 1200 mètres.

c) Oui, s'il y a un aéroport accessible dans les 75 NM.

d) Non, le plafond étant sous la DH pour la procédure d'approche de la piste.

41. Le vent géostrophique est inférieur au vent du gradient autour d'un anticyclone car :

a) La force de Coriolis s'oppose à la force de frottement.
b) La force centrifuge s'oppose à la force de pression horizontale.
c) La force centrifuge s'ajoute à la force de pression horizontale.
d) La force de Coriolis s'ajoute à la force de frottement.

42. 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.

43. Le terme "DÉCOLLAGE" doit être utilisé par un pilote :

a) Pour informer la Tour de contrôle qu’il est prêt pour le départ.
b) Seulement pour accuser réception d’une autorisation de décollage.
c) Seulement quand l’aéronef est déjà en mouvement sur la piste en service.
d) Jamais, il n’est utilisé que par la tour de contrôle.

44. Vous devez décoller avec un avion monomoteur à pistons quadriplace d'un terrain dont la TORA est de 930 mètres. Cette piste dispose d'un prolongement dégagé de 30 m et d'un prolongement d'arrêt de 50 m. La distance de décollage déterminée d'après le manuel de vol ne doit pas être supérieure à :

a) 930 m.
b) 744 m.
c) 753 m.
d) 834 m.

45. En descente, un avion se voit attribuer le FL 90 par le service du contrôle. Avec une présélection anticipée du QNH 995 hPa, à l’indication altimétrique de 9 000 pieds, l’avion se situe :

a) Environ 500 pieds en dessous du niveau attribué.
b) Au niveau attribué.
c) à un niveau qui dépend de la température.
d) Environ 500 pieds au-dessus du niveau attribué.

46. Le but des entrées d'air additionnelles dans une entrée d'air d'un turboréacteur est :

a) D’alimenter le moteur par de l’air additionnel en vitesse de croisière avec un régime moteur élevé.
b) D’alimenter en air froid le capotage moteur.
c) D’alimenter la vitesse relative de l’air dans le premier étage compresseur.
d) D’alimenter le moteur par de l’air additionnel lors d’un régime moteur élevé et d’une faible vitesse avion.

47. La masse au décollage limitée par la pente de montée peut être augmentée :

a) Avec un braquage des volets au décollage plus faible et en choisissant une V2 plus grande.
b) En choisissant une VR plus faible.
c) En choisissant une V1 plus faible.
d) En choisissant une V2 plus faible.

48. Le code Q pour signifier "Cap magnétique vers la station (sans vent)" est :

a) QDR.
b) QTE.
c) QDM.
d) QNE.

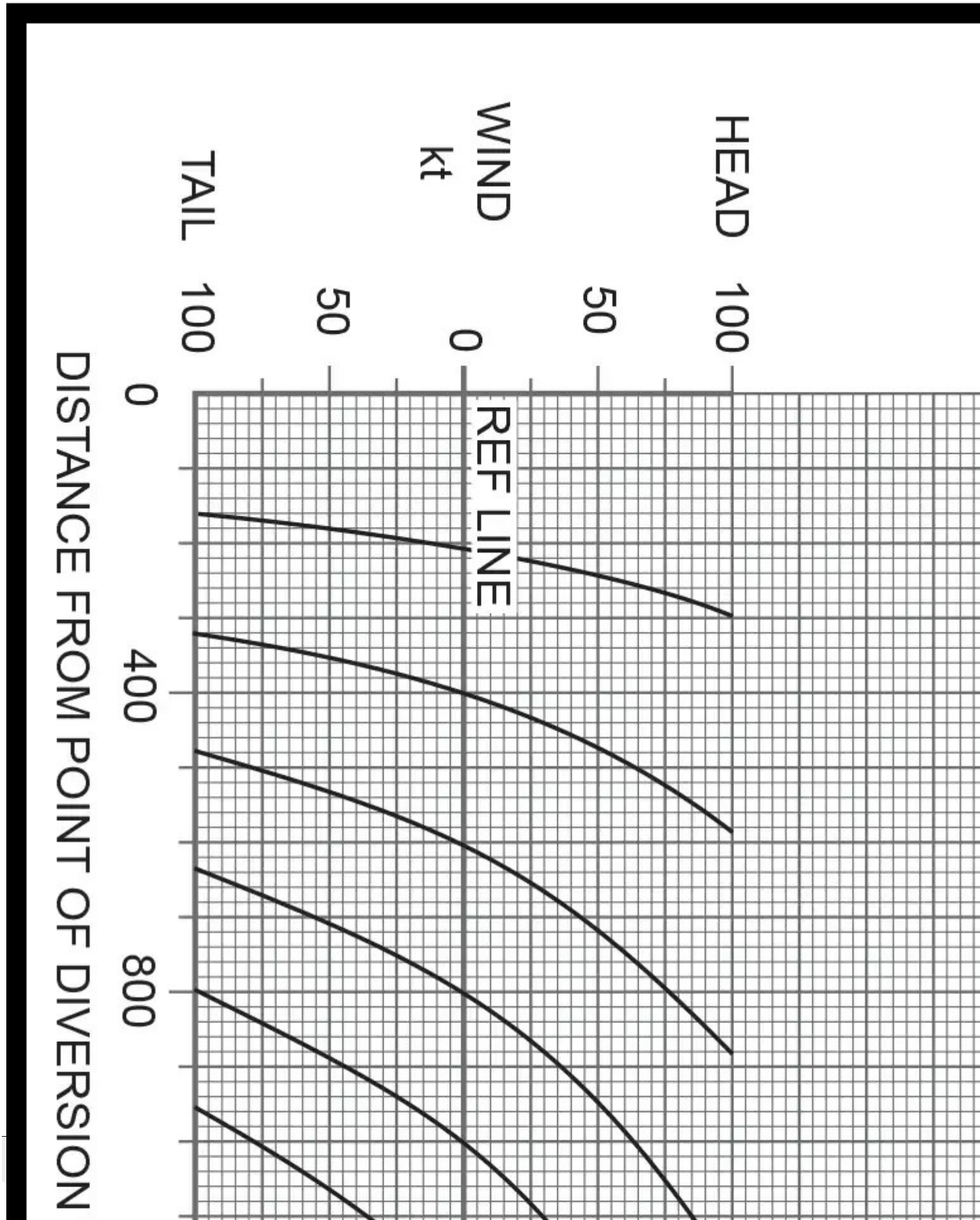
49. Étant donnés 2 terrains X et Y. On donne : - Distance XY : 1 000 NM. - Route vraie XY : 090°- Vent sur la route : 270° / 60 kt. - Vitesse propre : 240 kt. Un avion va de X vers Y. À quelle distance de la destination se trouve le point équitemps ?

a) 625 NM.
b) 375 NM.
c) 415 NM.
d) 535 NM.

50. La masse à vide équipée d'un aéronef est 30 000 kg. Les masses des équipements suivant sont : - approvisionnement : 300 kg. - matériel sécurité sauvetage : néant. - lot de bord : néant. - équipage (incluant ses bagages) : 365 kg. - carburant au décollage : 3 000 kg. - carburant inutilisable : 120 kg. - passagers, bagages, fret : 8 000 kg. La masse à vide en ordre d'exploitation est :

a) 38 300 kg.
b) 30 785 kg.
c) 30 300 kg.
d) 30 665 kg.

51. (Pour cette question, utilisez la figure 4.7. 3). Sont donnés : Carburant dégagement disponible : 8500 kg. Altitude de dégagement : 10000 ft. Masse au point de dégagement : 62500 kg. Composante de vent de face : 50 kt. Température : ISA -5°C. La (a) distance maximum de dégagement, et (b) le temps de vol au dégagement, sont approximativement :


HEAD
100
50
WIND
kt
0
REF LINE
TAIL
100
50
0
DISTANCE FROM POINT OF DIVERSION
400
800

a) (a) 1130 NM(b) 3h30 min.

b) (a) 760 NM(b) 4h30 min.

c) (a) 860 NM(b) 3h20 min.

d) (a) 1000 NM(b) 3h40 min.

52. Les jeunes pilotes ou les pilotes peu expérimentés diffèrent des pilotes expérimentés de la façon suivante :

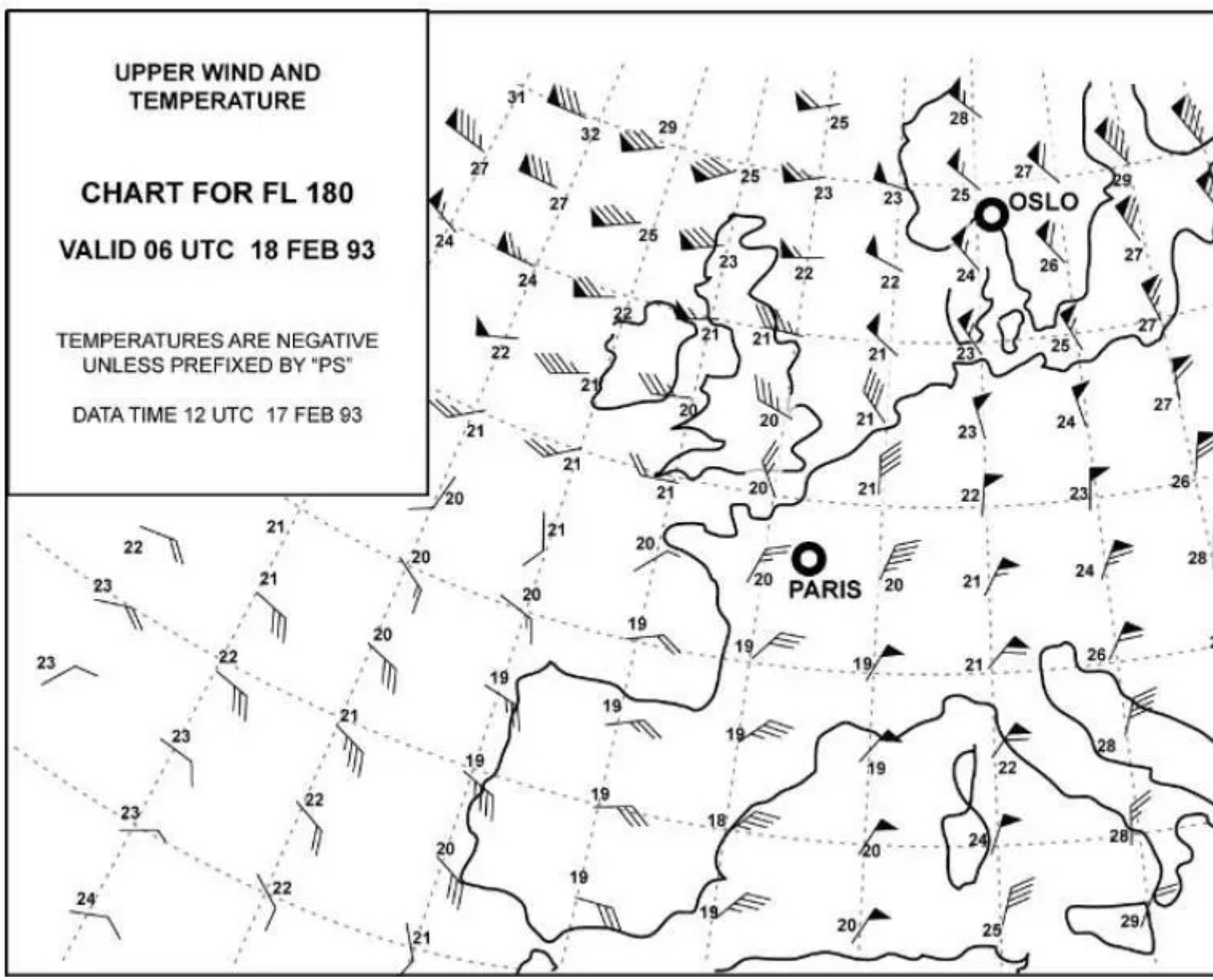
a) Les pilotes expérimentés ont un mode de fonctionnement moins routinier que les jeunes pilotes parce qu'ils savent que la routine génère des erreurs.

b) La performance de planification en vol décroît avec l'âge, et cette déficience ne peut être masquée par l'expérience.

c) Tâche pour tâche, la charge de travail d'un expert est plus importante que celle d'un novice.

d) Lorsqu'ils exécutent la même tâche, les pilotes inexpérimentés se réfèrent davantage aux informations existantes que les experts.

53. (Pour cette question utiliser l'annexe 050-666). Quelle est la température moyenne au FL 160 ent ?



a) -18°C.
b) -25°C.
c) -15°C.
d) -23°C.

54. L’information météorologique d’une émission VOLMET est identique à celle d’un :

a) METAR avec TENDANCE et quelquefois TAF.

b) SPECI TAF quelquefois avec METAR.

c) TAF.

d) SIGMET.

55. Quels seront les effets d'une augmentation de l'altitude pression sur les performances d'un avion ?

a) Une augmentation de la distance de décollage.

b) Une diminution de la distance de décollage.

c) Une diminution de la distance de décollage disponible.

d) Une diminution de la distance d'accélération-arrêt disponible.

56. Le train d'atterrissage d'un avion est composé d'un train avant (roulette de nez) muni de deux roues et d'un train principal, formé par deux jambes, chacune munie de deux roues. Au sol, la masse de l'avion se répartit ainsi : - 500 kg sur chacune des deux roues avant. - 6 000 kg sur chacune des quatre roues du train principal. La distance entre le train principal et la roulette de nez est de 10 mètres. Le centre de gravité de l'avion est situé à :

a) 41,6 cm en avant du train principal.

b) 4 mètres en avant du train principal.

c) 25 cm en avant du train principal.

d) 40 cm en avant du train principal.

57. Si la longueur de l'impulsion utilisée par un radar est de 4 microsecondes, en ignorant le temps de recouvrement du récepteur, la distance minimum à laquelle on pourra détecter une cible est :

a) 2 400 m.

b) 0 m.

c) 1 200 m.

d) 600 m.

58. L’atténuation des ondes radio signifie :

a) La courbure des ondes atmosphériques.

b) Seulement l'absorption d'énergie radio par la mer.

c) Seulement la dispersion des ondes par la tropopause.

d) L’affaiblissement des ondes rayonnées.

59. Le plan de vol d’exploitation indique : - Délestage : 100 kg. - Temps de vol : 1 h 35 min- Roulage : 3 kg. - Carburant au bloc : 181 kg. L’autonomie indiquée sur le plan de vol ATC est :

a) 2 h 04 min.

b) 2 h 52 min.

c) 1 h 35 min.

d) 2 h 49 min.

60. Quels sont les risques des radiations cosmiques à haute altitude chez les personnels navigants ?

a) Des maux de tête prolongés et de la fatigue.

b) Des troubles auditifs.

c) Des lésions oculaires.

d) L'apparition de cancers et des malformations congénitales.

61. Sur les avions de transport équipés de freins puissants, la source principale de cette puissance est obtenue à partir :

a) De la pression sur les pédales de freins.

b) Des vérins de freins.

c) Du système hydraulique de l’avion.

d) Des maîtres-cylindres.

62. La puissance maximale fournie par un moteur suralimenté est légèrement inférieure à celle d'un moteur standard au niveau de la mer en condition ISA :

a) Car le mécanisme d'entrainement à ressort n'est pas calibré pour une puissance maximale.

b) Car la manette est en position plein gaz.

c) Car la température de charge est trop basse.

d) à cause de la puissance nécessaire pour entrainer le compresseur.

63. Selon la réglementation EASA Air OPS, un avion à un seul pont passagers, d'une capacité approuvée de 61 sièges et transportant effectivement des passagers, doit être équipé de :

a) 1 mégaphone.

b) 2 mégaphones.

c) 2 mégaphones s'il y a plus de 31 passagers à bord.

d) Aucun mégaphone.

64. La conversion du volume de carburant en masse :

a) Doit toujours être faite uniquement avec une densité mesurée au moment du vol.

b) Peut être faite avec une valeur forfaitaire publiée directement dans le règlement EASA Air OPS.

c) Peut être faite avec les valeurs de densité prévues dans le manuel d'exploitation si la densité réelle n'est pas connue.

d) Doit utiliser des valeurs fixes réglementaires de 0,79 pour le Jet A-1 et 0,76 pour le Jet B.

65. Quelle information trouve-t-on sur une carte de temps significatif ?

a) Le temps significatif prévu pour une période de 6 heures après l'heure donnée sur la carte.

b) Le temps significatif prévu pour l'heure donnée sur la carte.

c) Le temps significatif dans une période de 3 heures avant et 3 heures après l'heure donnée sur la carte.

d) Le temps significatif qui est observé à l'heure donnée sur la carte.

66. Un aéronef au FL 300, avec une vitesse sol de 300 kt, va passer à la verticale une station DME située au niveau de la mer. Le récepteur DME est capable de calculer le vitesse sol. Une minute avant la verticale, les indications de vitesse et distance sont respectivement :

a) 300 kt et 5 NM.

b) Moins que 300 kt et 5 NM.

c) 300 kt et 7 NM.

d) Moins de 300 kt et 7 NM.

67. Une approche de précision de catégorie III B se caractérise par :

a) Une hauteur de décision comprise entre 100 ft et 50 ft, et une RVR comprise entre 200 m et 300 m.

b) Une hauteur de décision comprise entre 100 ft et 50 ft, et une RVR comprise entre 75 m et 200 m.

c) Une hauteur de décision comprise entre 100 ft et 50 ft, et une RVR comprise entre 50 m et 75 m.

d) Une hauteur de décision inférieure à 50 ft, ou l'absence de hauteur de décision, et une RVR comprise entre 75 m et 200 m.

68. Le pilote automatique est couplé au système de navigation inertiel (INS). L'aéronef se rend du point 3 (55°N - 020°W) au point 4 (55°N - 030°W). Au point 3, la route à suivre (DSRTK) lue au CDU (Control Display Unit) est environ :

a) 274°.

b) 270°.

c) 266°.

d) 278°.

69. Aux latitudes tempérées, au-dessus d'une surface continentale et en été, les conditions météorologiques associées au centre d'une zone stationnaire de hautes pressions sont :

a) Vent calme, brume sèche.

b) NS.

c) CB, TS.

d) TS, SH.

70. La façon correcte de transmettre le nombre 13500 (lorsqu'il se réfère à une altitude) est :

a) Un trois cinq zéro zéro.

b) Un trois cinq cents.

c) Treize mille cinq cents.

d) Un trois mille cinq cents.

Simulation d'examen

ATPL(A) - Licence de pilote de ligne avion - Performance humaine et ses limites

Quizvds.it

Grille de Réponses

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

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

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 - Performance humaine et ses limites

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