

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Un chargement déplacé en vol engendrerait:

- a) Une situation telle que l'avion deviendrait lourd de queue.
- b) Une situation telle que l'avion deviendrait lourd de nez.
- c) Une modification du moment du chargement qui conduirait à une modification du centre de gravité de l'avion.
- d) Une modification du moment du chargement qui aurait peu de chance d'entraîner une modification du centre de gravité de l'avion.

02. (Pour cette question utiliser le manuel GSPRM / Carte ED-4). Identifier la fréquence du VOR GRENCHEN (47°11'N 007°25'E).

- a) 115,45 MHz.
- b) 120,10 MHz.
- c) 121,10 MHz.
- d) 326 kHz.

03. Le son se propage dans l'air à une vitesse qui dépend seulement de:

- a) La température et de la pression.
- b) La densité.
- c) La pression.
- d) La température.

04. L'indicatif d'appel radiotéléphonique de la station aéronautique désignant la délivrance des autorisations est :

- a) DÉLIVRANCE D'AUTORISATION (CLEARANCE DELIVERY).
- b) AUTORISATION (CLEARANCE).
- c) DELIVRANCE (DELIVERY).
- d) RADIO.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

05. Le bras de levier est la distance (i) d'une charge mesurée depuis le/la (ii) de l'avion:

- a) (i) verticale, (ii) limite arrière.
- b) (i) horizontale, (ii) point de référence.
- c) (i) latérale, (ii) point de référence.
- d) (i) horizontale, (ii) limite avant.

06. Le centre de gravité est un point barycentre des masses réparties constituant l'ensemble de l'aéronef. Dans le cas d'un vol rectiligne uniforme, le poids de l'aéronef agit selon un vecteur:

- a) Toujours parallèle au vecteur gravité.
- b) Selon un vecteur toujours perpendiculaire au vecteur vitesse.
- c) Dont la direction est définie par la répartition des masses dans l'aéronef.
- d) Toujours parallèle à l'axe vertical de l'aéronef.

07. Le nom de l'emplacement ou le suffixe indiquant l'organisme ou le service disponible de la station aéronautique peut être omis :

- a) Une fois la communication établie de manière satisfaisante et pourvu que tout risque de confusion soit exclu.
- b) Uniquement après que la station aéronautique ait utilisé l'indicatif d'appel abrégé.
- c) Durant les périodes de trafic intense.
- d) Jamais.

08. Un avion quitte la position A (04°10'S - 178°22'W) en suivant le méridien vers le Nord pendant 2 950 NM. Ensuite il prend la route vraie 270° pour 382 NM. Les coordonnées de la position arrivée sont :

- a) 53°20'N - 169°22'W.
- b) 53°20'N - 172°38'E.
- c) 45°00'N - 169°22'W.
- d) 45°00'N - 172°38'E.

09. Conformément au règlements EASA, un exploitant doit s'assurer que toutes les informations techniques et opérationnelles pertinentes pour un vol donné soient conservées au sol pendant une période bien définie. En conséquence, une copie du compte-rendu matériel doit être conservée pendant:

- a) 36 mois.
- b) 12 mois.
- c) 24 mois.
- d) 3 mois.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

10. La raison principale de l'installation en extrémité d'aile des vannes de flux d'un compas à distance est :

- a) De minimiser la déviation due au magnétisme de l'aéronef et aux circuits électriques.
- b) D'avoir un détecteur à chaque extrémité d'aile pour annuler les effets de la déviation produite par la structure de l'avion.
- c) De maximiser son exposition au champ magnétique terrestre.
- d) De garantir son accessibilité pour faciliter la maintenance.

11. Si un pilote souhaite annuler son plan de vol IFR et poursuivre en VFR en VMC, il doit en informer l'ATC en utilisant l'expression:

- a) Annulez mon vol.
- b) J'annule IFR.
- c) Annulez mon plan de vol IFR.
- d) J'annule mon vol IFR.

12. La masse à vide en ordre d'exploitation d'un avion est de 2 000 kg. Les masses maximales au décollage, à l'atterrissage et sans carburant sont identiques à 3 500 kg. La masse de carburant au bloc est de 550 kg et le carburant de roulage est de 50 kg. La charge offerte est:

- a) 950 kg.
- b) 1 500 kg.
- c) 1 000 kg.
- d) 1 450 kg.

13. La façon correcte de transmettre le nombre 3 500 pour indiquer une altitude ou une hauteur est :

- a) Trois mille cinq cents.
- b) Trois cinq double zéro.
- c) Trois cinq cents.
- d) Trois cinq zéro zéro.

14. A bord d'un avion de plus de 5 700 kg ou de plus de 9 passagers, la source d'alimentation en secours doit pouvoir alimenter l'horizon artificiel de secours pendant au moins:

- a) 30 minutes.
- b) 15 minutes.
- c) 2 heures.
- d) 60 minutes.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

15. Un aérodrome situé à HEADCORN, défini comme un aérodrome de service d'information de vol (AFIS) utilisera comme indicatif pour ses appels avec les aéronefs :

- a) HEADCORN RADIO.
- b) HEADCORN INFORMATION.
- c) HEADCORN AFIS.
- d) HEADCORN TOUR.

16. Un exploitant ne doit pas exploiter un avion certifié EASA CS-25, dans une région dans laquelle les opérations de recherche et sauvetage seraient particulièrement difficile, sans équipement de survie, s'il vole à une distance d'une zone propice à un atterrissage forcé de plus de:

- a) 60 minutes à la vitesse de croisière.
- b) 120 minutes à la vitesse de croisière.
- c) 30 minutes à la vitesse de croisière.
- d) 90 minutes à la vitesse de croisière.

17. Le système humain de traitement de l'information est hautement efficace comparé à celui des ordinateurs grâce à:

- a) Sa vitesse.
- b) La capacité de sa mémoire de travail.
- c) Sa flexibilité.
- d) Son indépendance de l'attention.

18. Les symptômes de l'hypoxie les plus dangereux concernant la conduite du vol sont:

- a) Une diminution de l'esprit critique ou des facultés de perception.
- b) Les problèmes d'accommodation visuelle.
- c) Les nausées.
- d) Les troubles de l'adaptation visuelle.

19. Lesquels des paramètres suivants peuvent être obtenus grâce à la polaire d'un avion ?

- a) Le taux de descente minimum et la traînée induite.
- b) L'angle de plané minimum et le coefficient de traînée parasite.
- c) La traînée induite et la traînée parasite.
- d) L'allongement de l'aile et le coefficient de traînée induite.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

20. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)1). L'aide à la radionavigation située à ST ABBS (55°55N 002°12W) est:

- a) Un TACAN, canal 112.5.
- b) Un VOR seulement, fréquence 112.5 MHz.
- c) Un VOR/DME, fréquence 112.5 MHz.
- d) Un NDB, fréquence 112.5 MHz.

21. Lorsqu'un aéronef n'est plus apte au vol, suite à un accident ou à un entretien insuffisant:

- a) Ses certificats d'immatriculation et de navigabilité sont retirés.
- b) La lettre V est apposée sur son certificat de navigabilité.
- c) La lettre R est apposée sur son certificat de navigabilité.
- d) Son certificat d'immatriculation est retiré.

22. Le point en lequel le moment de tangage est indépendant de l'angle d'incidence s'appelle:

- a) Le foyer.
- b) Le centre de poussée.
- c) Le centre de moment.
- d) Le centre de gravité.

23. Lorsqu'un aéronef reçoit le message "A toutes stations, Stephenville RADAR, trafic de détresse terminé" :

- a) Il peut reprendre normalement les communications avec Stephenville RADAR.
- b) Il doit imposer le silence aux autres stations à proximité.
- c) Il doit accuser réception de ce message.
- d) Il doit suspendre les communications avec Stephenville radar.

24. La caractéristique d'une masse d'air froid est:

- a) Des vents forts et réguliers.
- b) Du brouillard très étendu.
- c) Des averses et du vent en rafales.
- d) Des précipitations sous forme de bruine.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

25. QDR signifie :

- a) Cap vrai vers la station.
- b) Relèvement vrai à partir de la station.
- c) Relèvement magnétique à partir de la station.
- d) Cap magnétique vers la station (sans vent).

26. Pendant un guidage radar, le contrôleur demande au pilote du XY-ABC de tourner au cap 360°. Le collationnement correct de cette instruction est :

- a) Le collationnement n'est pas nécessaire car le XY-ABC avait été identifié.
- b) Cap nord, X-BC.
- c) Cap trois cent soixante, X-BC.
- d) Cap trois six zéro , X-BC.

27. Laquelle des combinaisons suivantes pénalise les performances de décollage et de montée initiale ?

- a) Forte température et forte humidité relative.
- b) Faible température et faible humidité relative.
- c) Forte température et faible humidité relative.
- d) Faible température et forte humidité relative.

28. Le gradient vertical de température, dans l'atmosphère standard, est de:

- a) 6.5°C par 1000 m.
- b) 4.5°C par 1000 m.
- c) 2°C par 1000 m.
- d) 3°C par 1000 m.

29. 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

30. Un avion dont le poids vaut 237 402 N décroche à 132 kt. A un poids de 356 103 N il décrochera:

- a) 172 kt.
- b) 88 kt.
- c) 162 kt.
- d) 108 kt.

31. (Pour cette question, utilisez la figure 4.4 dans le document CAP697). Sont donnés:- Avion biréacteur.- Masse estimée à l'arrivée au dégagement: 50 000 kg.- Altitude de l'aérodrome de destination: 3 500 ft.- Altitude de l'aérodrome de dégagement: 30 ft. Déterminer la réserve finale.

- a) 2 300 kg.
- b) 2 360 kg.
- c) 1 150 kg.
- d) 1 180 kg.

32. La fonction RTA (Required Time of Arrival) du FMS peut fournir:

- a) Des heures estimées de passage à chaque point de la route en fonction de la vitesse actuelle et des contraintes de vitesse sur la route FMS active.
- b) Une heure estimée de passage au prochain point de la route (waypoint TO) compte tenu du vent calculé.
- c) Un créneau horaire d'arrivée à destination en fonction de la vitesse actuelle et des contraintes de vitesse sur la route FMS active.
- d) Une vitesse cible permettant de respecter une contrainte de temps à respecter au passage d'un point spécifié par le pilote.

33. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-520). Sont donnés:- DOM: 110 000 kg.- Index de base: 119,1.- Nombre de passagers: 335.- Cargo et bagages: 9 500 kg.- Carburant: 40 000 kg. En considérant que les passagers (75 kg par passager), le cargo et les bagages sont répartis comme indiqué dans l'annexe jointe, le centre de gravité au décollage, exprimé en pourcentage de la MAC (Corde Aérodynamique Moyenne), est situé à:

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

			LOAD and TRIM SHEET												
													LRJT		
DRY OPERATING WEIGHT CONDITIONS WEIGHT (1000 kg) CG (% MAC) 110 31%			AIRCRAFT REGISTRATION: DATE: PREPARED BY: FLT Nbr: FROM: TO:										DRY OPERATING WEIGHT WEIGHT DEVIATION (PANTRY) + 0 CORRECTED DRY OPER WEIGHT = 110 000 CARGO 9 500 PASSENGERS 3 3 5 x 7 5 = 25 125 ZERO FUEL WEIGHT - 144 625 TOTAL FUEL + 40 000 TOTAL WEIGHT = 184 625		
WEIGHT (kg) DEVIATION 0 0 0															
BASIC INDEX CORRECTION DRY OPER. WEIGHT DEVIATION ZONES E F G + 100 kg -0.99 -0.51 +0.92 - 100 kg +0.99 +0.51 -0.92			INDEX CORRECTION 0										CORRECTED INDEX 119, 1		
ZONES Nbr WEIGHT (kg) CARGO 1 2 000 CARGO 2 2 500 CARGO 3 2 500 CARGO 4 1 500 CARGO 5 1 000 CABIN OA 30 CABIN OB 189 CABIN OC 116													INDEX 200 500 kg 500 kg 500 kg 250 kg 5 PAX 20 PAX 10 PAX		
FUEL INDEX SEE TABLE OVERLEAF															
NOTE															
TAKE OFF CG % MAC 															
ZFW CDU INPUT WEIGHT (1000 kg) CG % MAC 															
FUEL INDEX TABLE															
WEIGHT INDEX		WEIGHT (kg)												DENSITY (kg/l)	
0,760 0,765 0,770 0,775 0,780 0,785 0,790 0,795 0,800 0,805 0,810 0,815 0,820 0,825 0,830															
2.000	-2	59.000	-7	+6	+6	+5	+5	+4	+4	+3	+2	-2	+1	+1	
4.000	4	70.000	-8	+7	+7	+6	+6	+5	+4	+4	+3	-2	+2	+1	
5.000	-6	71.000	-9	+8	+7	+7	+6	+5	+5	+4	+4	-3	+3	+2	
8.000	-3	72.000	+10	-10	+9	+8	+8	+7	+7	+6	+5	-4	+3	+3	
9.000	1	72.250	+12	-10	+9	+8	+8	+7	+7	+6	+5	-2	+4	+3	
10.000	+2	72.500	+15	-10	+10	+9	+8	+7	+7	+6	+5	-4	+3	+3	
11.000	+4	72.750	+18	-12	+10	+9	+8	+7	+7	+6	+5	-3	+4	+3	
12.000	+6	73.000	+20	-15	+10	+10	+9	+8	+7	+6	+5	-5	+4	+3	
14.000	+4	73.250	+23	-18	+13	+10	+9	+8	+7	+6	+5	-3	+4	+3	
15.000	+2	73.500	+26	-21	+15	+10	+9	+8	+7	+6	+5	-5	+5	+4	
18.000	0	73.750	+29	-24	+18	+13	+10	+9	+8	+7	+6	-6	+5	+4	
20.000	-2	74.000	+32	-27	+21	+16	+10	+9	+8	+7	+6	-6	+5	+4	
22.000	-4	74.250	+35	-30	+24	+19	+13	+10	+9	+8	+7	-6	+5	+4	
24.000	-6	74.500	-	-33	+27	+22	+16	+11	+9	+8	+7	-6	+5	+5	
25.000	-8	74.750	-	-36	+30	+25	+19	+14	+10	+9	+8	-7	+5	+5	
26.000	-9	75.000	-	-	+33	+28	+22	+18	+11	+9	+8	-7	+5	+5	
30.000	-11	75.250	-	-	+36	+31	+25	+19	+14	+10	+9	-7	+5	+5	
32.000	13	75.500	-	-	+34	+28	+22	+17	+11	+8	+9	-7	+7	+6	
34.000	-14	75.750	-	-	+37	+31	+25	+20	+14	+10	+9	-8	+7	+5	
35.000	-15	76.000	-	-	-	+34	+28	+23	+17	+12	+9	-8	+7	+6	
38.000	18	76.250	-	-	-	+37	+51	+26	+20	+15	+10	+8	+8	+7	
42.000	-13	76.500	-	-	-	-	-	+34	+29	+23	+18	+8	+8	+7	
45.000	-23	76.750	-	-	-	-	-	+57	+32	+28	+15	+9	+8	+7	
50.000	-25	77.000	-	-	-	-	-	-	+35	+29	+23	+13	+9	+8	
55.000	-25	77.250	-	-	-	-	-	-	+38	+22	+21	+16	+10	+8	
60.000	-25	77.500	-	-	-	-	-	-	-	+25	+20	+14	+13	+8	
64.000	-24	77.750	-	-	-	-	-	-	-	+35	+32	+27	+16	+9	
64.250	-21	78.000	-	-	-	-	-	-	-	-	+35	+30	+24	+19	
64.500	-19	78.250	-	-	-	-	-	-	-	-	+36	+33	+27	+16	
64.750	-15	78.500	-	-	-	-	-	-	-	-	+36	+36	+30	+19	
65.000	-13	78.750	-	-	-	-	-	-	-	-	+39	+33	+27	+22	
65.250	-10	79.000	-	-	-	-	-	-	-	-	+36	+30	+26	+19	
65.500	-7	79.250	-	-	-	-	-	-	-	-	+35	+33	+28	+22	
65.750	-5	79.500	-	-	-	-	-	-	-	-	+37	+31	+26	+20	
65.000	-2	79.750	-	-	-	-	-	-	-	-	+40	+34	+28	+23	
65.250	+1	80.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+37	+31	+26	
65.500	+3	80.250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+40	+34	+28	
67.000	+3	80.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+37	+32	
68.000	+4	80.750	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+40	+35	
69.000	+4	81.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+38	
		FULL	+37	+37	+36	+38	+36	+38	+35	+39	+36	+39	+40	+40	

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

- a) 28,6 %.
- b) 24,5 %.
- c) 27,4 %.
- d) 31,5 %.

34. 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

35. Un espace aérien contrôlé est:

- a) Une région au sein d'une FIR où le service de contrôle est assuré.
- b) Une région avec une limite inférieure qui est au-dessus du niveau du sol.
- c) Une région au sein d'une FIR/UIR où le service de contrôle est assuré.
- d) Une région au sein d'une UIR où le service de contrôle est assuré.

36. Au point d'impact d'un profil, en écoulement subsonique, le coefficient de pression K_p est égal à:

- a) -8.
- b) +1.
- c) -1.
- d) +/-0.

37. La pluie est un hydrométéore dangereux lorsque le groupe temps significatif utilisé dans un METAR est le suivant:

- a) +FZRA.
- b) -RA.
- c) -SHRA.
- d) RERA.

38. La vitesse calibrée ou conventionnelle (CAS) est obtenue en appliquant à la vitesse indiquée (IAS):

- a) Une correction d'antenne et de compressibilité.
- b) Une correction instrumentale et de densité.
- c) Une correction instrumentale et de position / de pression.
- d) Une correction de compressibilité et de densité.

39. La sécurité est souvent améliorée en appliquant les principes CRM, par exemple:

- a) L'expression de ses doutes ou de ses différences d'opinion aussi longtemps que ce doute n'est pas rejeté sur la base de preuves.
- b) L'obéissance aveugle à toutes les décisions du commandant de bord.
- c) S'abstenir de toute suggestion qui pourrait être inopportun.
- d) L'évitement de tout conflit de façon à préserver la synergie de l'équipage.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

40. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)5).Quelles sont la route et la distance indiquées sur la carte du VOR DME SKR (55°13,8'N 009°12,9'E) à la verticale d'ESBJERG (55°31,6'N 008°33,2'E) ?

- a) 308° (magnétique) / 29 NM.
- b) 308° (vraie) / 29 NM.
- c) 308° (vraie) / 29 km.
- d) 308° (magnétique) / 29 km.

41. Concernant le lever et le coucher de soleil :

- a) En Novembre le coucher de soleil se produit plus tôt à 40°S qu'à 40°N.
- b) En Juillet la durée du jour est plus grande à 15°S qu'à 15°N.
- c) En Mai le lever de soleil se produit plus tard à 40°N qu'à 40°S.
- d) à l'équateur le lever et le coucher de soleil se produit pratiquement à la même heure tout au long de l'année.

42. (Pour cette question utiliser la carte ED-6).Quelle est l'altitude grille minimale de survol du secteur applicable à l'aérodrome MENGEN (48°03'N 009°22'E) ?

- a) 46.
- b) 1 819 ft.
- c) 43.
- d) 1 120 m.

43. Dans la région de l'Atlantique Nord, entre le 30°N et le 65°N, les principales dépressions en surface sont généralement (en moyenne) centrées en hiver sur:

- a) La Sibérie.
- b) Les USA.
- c) L'Islande et le Groenland.
- d) Les Açores.

44. (Pour cette question, utilisez la figure 4.5.1 dans le document CAP697).Déterminer: Le temps, le carburant, la distance air et la vitesse propre pour une croisière ascendante effectuée à 280/74 jusqu'au FL 350. Sont donnés:- Masse au lâcher des freins: 64 000 kg.- ISA +10°C.- Altitude de l'aéroport: 3 000 ft.

- a) 25 min, 1875 kg, 148 NM air (NAM), 391 kt.
- b) 26 min, 2050 kg, 157 NM air (NAM), 399 kt.
- c) 20 min, 1750 kg, 117 NM air (NAM), 288 kt.
- d) 26 min, 1975 kg, 157 NM air (NAM), 399 kt.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

45. Qu'est-ce que l'hyperventilation ?

- a) Un pourcentage trop élevé d'azote dans le sang.
- b) Une diminution de la ventilation pulmonaire.
- c) Un pourcentage trop élevé d'oxygène dans le sang.
- d) Une augmentation de la ventilation pulmonaire.

46. Une limitation au décollage, liée à la présence de végétation en bout de piste, correspond à un risque:

- a) Interne, subjectif.
- b) Externe, objectif.
- c) Interne, objectif.
- d) Externe, subjectif.

47. Il faut 132,4 min pour parcourir 840 NM. La vitesse en km/h est de :

- a) 966 km/h.
- b) 120 km/h.
- c) 290 km/h.
- d) 705 km/h.

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

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

49. Les avantages liés à la centrale aérodynamique dans l'indication de l'altitude sont: 1. la correction de l'erreur de position / de pression.2. la correction de l'erreur d'hystéresis.3. la possibilité de transmission à distance des données.4. la capacité de fonctionner comme un altimètre conventionnel en cas de panne. La combinaison regroupant l'ensemble des propositions correctes est:

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

50. Sur une aile à revêtement non travaillant, les éléments de la structure de l'aile qui encaissent les moments de flexion verticaux M_x sont :

- a) Le revêtement.
- b) Les longerons.
- c) Les nervures.
- d) Les cloisons.

51. Le terme "Transmission sans accusé de réception" signifie :

- a) Une transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales mais qu'il est supposé que la station appelée est en mesure de recevoir le message.
- b) Une transmission d'information relative à la navigation aérienne qui n'est pas adressée à une station spécifiée ou à des stations.
- c) Une transmission de messages relative à des conditions météorologiques rencontrées en route qui peut affecter la sécurité des aéronefs mais qui n'est pas adressé à une station spécifiée ou à des stations.
- d) Une transmission pour laquelle aucune réponse n'est requise de la part de la station réceptrice.

52. Un Service d'Information Radar (RIS) fournit :

- a) Une séparation radar par rapport à tous les autres aéronefs.
- b) Le relèvement, la distance et si elle est connue, l'altitude du trafic conflictuel.
- c) Information de trafic et action d'évitement.
- d) Une information par rapport au trafic IFR seulement.

53. Laquelle des réponses proposées a eu un effet significatif sur le rôle et l'importance de l'information aéronautique et des données de vol ?

- a) La vitesse des avions.
- b) OACI.
- c) L'utilisation en hausse de l'espace supérieur.
- d) L'introduction de la RNAV, des RNP et des systèmes informatisés.

54. La vitesse V1 est définie comme:

- a) La vitesse de décision au décollage.
- b) La vitesse de meilleure pente de montée.
- c) La vitesse un moteur en panne.
- d) La vitesse de montée après décollage.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

55. Un niveau de vol approprié pour un vol IFR, en accord avec la règle semi-circulaire, pour un avion suivant une route magnétique 200° est:

- a) Le FL 300.
- b) Le FL 290.
- c) Le FL 320.
- d) Le FL 310.

56. Lorsque deux waypoints sont entrés dans la page plan de vol du FMC, une route entre les deux waypoints est affichée sur le ND. Cette route créée est:

- a) Deux loxodromies jointes par un segment droit.
- b) Une portion d'orthodromie.
- c) Une loxodromie.
- d) Deux portions d'orthodromies jointes par un segment droit.

57. Un exploitant est tenu de conserver certains enregistrements concernant l'entraînement des PNT. Ils incluent:
1. Les stages de qualification de type.2. Les stages de conversion.3. Les entraînements 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.

58. Le train d'atterrissement d'un avion est composé d'un train avant (roue 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 roue 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

59. Une île apparaît à 30° à gauche de la ligne de foi de l'écran radar météo d'un aéronef. A ce moment, le cap magnétique étant 020° et la déclinaison magnétique de 25°W, le relèvement vrai de l'aéronef depuis l'île est de :

- a) 145°.
- b) 205°.
- c) 195°.
- d) 325°.

60. Si un système en courant alternatif fonctionne à une fréquence inférieure à la normale, l'effet sur un transformateur peut être:

- a) Une surchauffe due à une surintensité.
- b) Il sera sous alimenté.
- c) Aucune des réponses proposées.
- d) La sortie sera amplifiée

61. Quelle affirmation est correcte ? 1. Le point de congélation du JET A est à une température supérieure à celui du JET B. 2. Le point éclair du JET A est à une température inférieure à celui du JET B.

- a) 1 est incorrecte, 2 est correcte.
- b) 1 est incorrecte, 2 est incorrecte.
- c) 1 est correcte, 2 est correcte.
- d) 1 est correcte, 2 est incorrecte.

62. Considérant uniquement les limitations structurales, sur les vols de longues distances (effectués à la distance maximale franchissable de l'avion), la charge marchande est normalement limitée par:

- a) La masse maximale de structure à l'atterrissage.
- b) La masse maximale de structure sans carburant plus la masse au décollage.
- c) La masse maximale de structure au décollage.
- d) La masse maximale de structure sans carburant.

63. Etant donné une route sur laquelle on enregistre : - Vent effectif : +45 kt. - Dérive : 15° gauche. - Vitesse air (TAS) : 240 kt. La valeur du vent effectif sur la route retour est :

- a) -65 kt.
- b) -35 kt.
- c) -45 kt.
- d) -55 kt.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

64. Si l'heure de passage estimée du prochain point de report diffère de celle notifiée au contrôle, une estimée révisée devrait être transmise à l'ATS si la différence d'horaire excède (+ ou -):

- a) 5 minutes.
- b) 3 minutes.
- c) 2 minutes.
- d) 7 minutes.

65. Un fusible est calibré par:

- a) Les Watts qu'il accepte.
- b) Les Ampères qu'il supporte.
- c) Sa résistance en ohms.
- d) La tension qu'il supporte.

66. Le JAR-OPS précise qu'un avion à hélice avec un nombre maximal de sièges passagers de _____ ou moins et une masse maximale au décollage de _____ ou moins doit respecter les exigences de performances de classe B.

- a) 9; 5 700 kg.
- b) 18; 5 700 kg.
- c) 18; 12 500 kg.
- d) 9; 12 500 kg.

67. Après avoir involontairement pris une légère inclinaison, un pilote opère une correction. Il a alors la sensation d'être incliné du côté opposé à l'inclinaison initiale. Cette illusion est:

- a) Somatogyre.
- b) Autocinétique.
- c) Oculogyre.
- d) D'origine vestibulaire.

68. Sur l'échelle de lisibilité, une "Lisibilité 5" signifie :

- a) Parfaitement lisible.
- b) Lisible mais difficilement.
- c) Illisible.
- d) Problème de compréhension.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

69. Le GPWS est capable de détecter: 1. un taux de descente excessif. 2. une vitesse de rapprochement du sol excessive. 3. une incidence excessive. 4. une assiette de descente excessive.

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

70. Les orages atteignent leur plus grande intensité:

- a) Pendant le stade de maturité.
- b) Pendant le stade de dissipation.
- c) Au stade de Cumulus.
- d) Quand les précipitations ne tombent pas.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



QuizVds.it

Schéma de Réponses

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

01: **C**

02: **A**

03: **D**

04: **C**

05: **B**

06: **A**

07: **A**

08: **D**

09: **A**

10: **A**

11: **D**

12: **C**

13: **A**

14: **A**

15: **B**

16: **D**

17: **C**

18: **A**

19: **B**

20: **C**

21: **C**

22: **A**

23: **A**

24: **C**

25: **C**

26: **D**

27: **A**

28: **A**

29: **A**

30: **C**

31: **D**

32: **D**

33: **B**

34: **A**

35: **C**

36: **B**

37: **A**

38: **C**

39: **A**

40: **A**

41: **D**

42: **A**

43: **C**

44: **D**

45: **D**

46: **B**

47: **D**

48: **C**

49: **C**

50: **B**

51: **A**

52: **B**

53: **D**

54: **A**

55: **D**

56: **B**

57: **B**

58: **D**

59: **A**

60: **A**

61: **D**

62: **C**

63: **A**

64: **C**

65: **B**

66: **A**

67: **D**

68: **A**

69: **C**

70: **A**

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Performances



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: _____