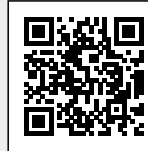


Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Une des raisons pour lesquelles les pompes carburant basse pression sont immergées dans le carburant est:

- a) Raccourcir les canalisations carburant afin de réduire les pertes de pression.
- b) Réchauffer le carburant avant qu'il entre dans la pompe.
- c) Faciliter l'amorçage des pompes.
- d) Améliorer leur efficacité.

02. La position A est 31°00'S - 176°17'W. La route loxodromique (vraie) de A à B est 270°. La route orthodromique (vraie) de A à B est 266,2°. La position approximative de B est :

- a) 31°00'S - 161°32'W.
- b) 31°00'S - 168°58'E.
- c) 31°00'S - 173°24'E.
- d) 31°00'S - 173°24'W.

03. La masse à vide équipée est de 4800 kg, la masse de base est 5 050 kg et la masse sans carburant est 6 210 kg. Si la masse de décollage est de 8 010 kg, la charge utile est de:

- a) 2 960 kg.
- b) 1 800 kg.
- c) 3 210 kg.
- d) 1 160 kg.

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

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

05. La vitesse de plan de descente planée apparaît à un angle d'incidence. Quels sont les coefficients aérodynamiques correspondants ?

- a) $(C_z / C_x^2)_{\text{maxi}}$
- b) $C_{z\text{maxi}}$
- c) $(C_{z3} / C_x^2)_{\text{maxi}}$
- d) $(C_z / C_x)_{\text{maxi}}$

06. Un ordinateur basique d'architecture de type "Von Neumann" est composé des éléments suivants: 1. Une unité arithmétique et logique (ALU).2. Une unité de contrôle.3. Une mémoire.4. Des dispositifs d'entrée-sortie.

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

07. Un avion est équipé d'un altimètre corrigé de l'erreur de position et d'un autre non corrigé. En supposant tous les autres facteurs identiques, durant un vol rectiligne symétrique:

- a) L'erreur entre les deux altimètres ne dépend pas de la vitesse
- b) Plus la vitesse est faible, plus l'erreur entre les deux altimètres est forte
- c) Plus la vitesse est élevée, plus l'erreur entre les deux altimètres est faible
- d) Plus la vitesse est élevée, plus l'erreur entre les deux altimètres est forte

08. A quelle distance d'un aérodrome de dégagement en route un avion bimoteur de plus de 20 sièges et de MMSD de 8 600 Kg peut-il voler ?

- a) 120 minutes de vol.
- b) 60 minutes à vitesse un moteur en panne.
- c) 60 minutes de vol.
- d) 90 minutes de vol.

09. Un appel "EN FINALE" est transmis par un aéronef lorsqu'il effectue son virage pour l'approche finale à une distance de _____ du seuil de la piste d'atterrissage ?

- a) 4 NM.
- b) 8 NM.
- c) Entre 4 et 8 NM.
- d) 8 km.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

10. La "capture environnementale" est un terme utilisé pour décrire lesquelles des affirmations suivantes ? 1. La tendance à utiliser une compétence dans un environnement où elle est fréquemment exercée, même si c'est inapproprié. 2. La tendance à utiliser une compétence acquise sur un type aéronef dans un nouvel aéronef, même si c'est inapproprié. 3. La tendance qu'ont les gens à agir de façon différente dans des situations sociales différentes. 4. L'acquisition de compétence environnementales.

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

11. Étant donné : - Distance de A à B : 475 NM. - Vitesse sol prévue : 315 kt. - Heure de départ : 10h00 UTC. - A 10h40 UTC, recalage obtenu à 190 NM de A sur la route. Quelle vitesse sol doit être tenue depuis le recalage pour respecter l'heure prévue d'arrivée ?

- a) 300 kt.
- b) 340 kt.
- c) 320 kt.
- d) 360 kt.

12. La stabilité d'une couche augmente si:

- a) De l'air froid et sec est advecté au sommet de la couche.
- b) De l'air chaud est advecté au sommet de la couche et de l'air froid à la base de la couche.
- c) De l'air chaud est advecté à la base de la couche et de l'air froid au sommet de la couche.
- d) De l'air chaud et humide est advecté à la base de la couche.

13. L'otite barotraumatique provoque une douleur incapacitante qui est directement liée à:

- a) Une déformation excessive du tympan.
- b) Une hyperpression dans l'oreille moyenne.
- c) La fermeture de la trompe d'Eustache.
- d) Un dysfonctionnement de la chaîne des osselets.

14. La distance orthodromique entre A (59°34,1'N - 008°08,4'E) et B (30°25,9'N - 171°51,6'W) vaut :

- a) 10 800 km.
- b) 10 800 NM.
- c) 5 400 NM.
- d) 2 700 NM.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

15. Le vent souffle sur votre aérodrome de départ du sud vers le nord avec une force de 15 kt et des rafales à 25 kt. Ces conditions météorologiques doivent être exprimées en radiotéléphonie de la façon suivante:

- a) Vent 180 degrés, 15 à 25 nœuds.
- b) Vent du 360 degrés, 15 nœuds, rafales à 25 nœuds.
- c) Vent 180 degrés, variant de 15 à 25 nœuds.
- d) Vent 180 degrés, 15 nœuds, rafales à 25 nœuds.

16. Tous les avions dont les certificats de navigabilité individuel ont été délivrés après le 01/01/89 doivent être équipés d'un enregistreur de paramètres dès que leur masse certifiée au décollage est supérieure à:

- a) 20 000 kg.
- b) 5 700 kg.
- c) 27 000 kg.
- d) 14 000 kg.

17. Une hélice à pas fixe est généralement:

- a) à un angle trop large pour la croisière.
- b) à un angle trop large pour le décollage.
- c) à un angle optimum au décollage.
- d) à un angle trop petit pour le décollage.

18. Combien de satellites opérationnels sont requis pour la "Full Operational Capability (FOC) du système de navigation satellite GPS NAVSTAR ?

- a) 12.
- b) 30.
- c) 18.
- d) 24.

19. Si au cours d'un décollage, la masse était plus lourde que prévue, quelle vitesse serait remarquée comme étant plus élevée que prévue ?

- a) V1.
- b) V2.
- c) VLOF.
- d) VR.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

20. Le compas de train est installé sur le train d'atterrissage afin:

- a) De contrôler les roues.
- b) De verrouiller le train d'atterrissage.
- c) D'absorber la tension de ressort.
- d) D'éviter la rotation de la tige de piston par rapport à l'amortisseur du train.

21. Comment évoluent les pression, température et vitesse de l'air dans un diffuseur de compresseur centrifuge ?

- a) La vitesse la pression et la température diminuent.
- b) La vitesse augmente, la pression et la température diminuent.
- c) La vitesse diminue, la pression et la température augmentent.
- d) La vitesse la pression et la température augmentent.

22. L'équation de Bernoulli s'écrit (avec P_t = pression totale, P_s = pression statique, q = pression dynamique):

- a) $P_t - q = P_s$.
- b) $P_t = P_s - q$.
- c) $P_t + P_s = q$.
- d) $P_t = q - P_s$.

23. Dans le cockpit, les indications associées au réchauffage des pare-brise comportent généralement:

- a) Seulement la position de l'interrupteur de commande.
- b) Un voyant ambre quand le système fonctionne et une alarme rouge en cas de surchauffe.
- c) Des voyants bleus ou verts qui s'allument en fonction de la régulation de température des éléments.
- d) Une information de couleur verte "ON" et une information de couleur ambre "FAIL" en cas de panne.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

24. (Pour cette question utiliser l'annexe 033-004). Quel est le type de précipitation, s'il y a lieu, prévue à Bordeaux / Mérignac à 1000 UTC ?

BALE/MULHOUSE (LFSB/MLH)

SA1330 121330Z 23008KT 9999 RA FEW020 SCT030 BKN066 06/05 Q1001 NOSIG=

FC1100r 121100Z 121221 18005KT 9000 RA FEW015 BKN030 BKN060 TEMPO 1216 NSW BECMG 1517 9999 FEW030 BKN040 BKN080 TEMPO 1621 SHRA=

BIRMINGHAM (EGBB/BHX)

SA0850 280850 18014kt 9999 SCT024 BKN030 BKN045 12/08 Q1011=

FC0600 280600Z 280816 190015G27kt 9999 BKN025 TEMPO 0812 5000 - DZ BKN012 BECMG 1214 19022G37=

FT0400 280434Z 281212 19022G37 9999 BKN025 TEMPO 1902 5000 RA BKN010 BECMG 2201 25007kt

BORDEAUX/MERIGNAC (LFBD/BOD)

SA1330 121330Z 21005KT 9000 FEW030TCU FEW033CB SCT040 BKN100 09/08 Q1005 TEMPO 25015G25KT 3000 TSRA SCT005 BKN015CB=

FC1100r 121100Z 121221 28010KT 9999 RA SCT020 FEW025CB SCT040 TEMPO 1218 25015G25KT 6000 SHRA SCT008 SCT020CB BKN033 PROB30 TEMPO 1218 28020G30KT 3000 TSRA SCT005 BKN015CB BKN030 BECMG 1821 22004KT 8000 NSW FEW006 BKN030=

FT1000 122000Z 121812 30010KT 9999 SCT020 FEW025CB BKN040 BECMG 1822 22004KT 8000 FEW006 BKN030 BECMG 0306 24005KT 6000 SCT007 SCT015 BKN090 BECMG 1012 RA=

DUBAI (OMDB/DXB)

FT1000 121212 33015KT 9999 SCT030 BKN090 TEMPO 1209 5000 SHRA PROB40 TEMPO 1424 VRB40KT 1000 TSSS SCT025CB BECMG 1618 05010KT BECMG 0608 33013G23KT=

HAMBURG (EDDH/HAM)

0624 21010KT CAVOK BECMG 0810 9999 SCT025 SCT040 PROB30 TEMPO 1218 7000 -RADZ BKN012 BECMG 1620 7000 BKN020 TEMPO 1824 4000 RADZ BKN005

JOHANNESBURG/JAN SMUTS (FAJS/JNB)

FT0900 120900Z 121212 36010KT 9999 FEW030CB FEW035 PROB40 TEMPO 1318 VRB15KT 3000 TSRA SCT030CB BKN080 FM2000 03005KT CAVOK BECMG 0204 SCT008 SCT100 PROB30 0305 3000 BCFG BKN004 FM0800 34012KT 9999 SCT025 T25/12Z T15/03Z T27/12Z=

LONDON/HEATHROW (EGLL/LHR)

SA1330 121330Z 28008KT 7500 SCT021 BKN050 04/03 Q1008 NOSIG=

FT1000 121000Z 121812 27008KT 9999 BKN025 BECMG 1821 20005KT SCT030 BECMG 2024 5000 BECMG 0002 VRB06KT 2200 BR BKN 005 TEMPO 0208 20003KT 1500 BR OVC002 BECMG 0810 VRB02KT 5500 BKN012 BECMG 1012 SCT020 9999=

- a) Forte pluie associée aux orages.
- b) Aucune.
- c) Averses de pluie.
- d) Pluie ou pluie faible.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

25. Quelle convention traite de la responsabilité du transporteur envers les passagers et les consignateurs de fret quand la limite de dédommagement est de 10000 \$, sauf dans le cas de négligence grossière ?

- a) Paris.
- b) Varsovie.
- c) Rome.
- d) Tokyo.

26. Le pilote d'un aéronef qui est dans l'impossibilité d'établir un contact radio avec une station aéronautique doit :

- a) Régler son transpondeur sur le mode A code 7500.
- b) Essayer d'établir la communication avec d'autres aéronefs ou stations aéronautiques.
- c) Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche de sa route de vol.
- d) Se dérouter vers l'aéroport de dégagement.

27. (Pour cette question utiliser la carte ED-6). Quel type d'aide à la navigation est situé à la position 48°30'N 007°34'E ?

- a) TACAN.
- b) NDB.
- c) VOR.
- d) VOR/DME.

28. Le temps requis pour la réserve finale pour un avion à réaction est de:

- a) Variable en fonction de la composante de vent.
- b) 60 minutes.
- c) 45 minutes.
- d) 30 minutes.

29. La position A est à latitude 33°45'N et la position B est à la latitude 14°25'N. Quel est le changement de latitude entre A et B ?

- a) 48°10'.
- b) 76°15'.
- c) 19°20'.
- d) 23°45'.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

30. Sur quel type de feu un extincteur à eau peut-il être utilisé ?

- a) Sur les feux de liquide.
- b) Sur les feux de gaz.
- c) Sur les feux spéciaux.
- d) Sur les feux de produits solides.

31. (Pour cette question utiliser la carte 11-1 / ILS RWY 33 / MADRID). La hauteur minimale de descente (MDH) pour une approche LOC (localiser) sans glide est de:

- a) 2 133 ft.
- b) 2 350 ft.
- c) 3 500 ft.
- d) 417 ft.

32. Un pilote fatigué:

- a) Agit de façon similaire à un état dépressif.
- b) Montrera des signes d'irritabilité accrue.
- c) Souffrira de douleur précordiale.
- d) Augmente considérablement sa capacité à se concentrer.

33. Étant donné : - Vitesse vraie : 440 kt. - Cap vrai : 349°. - Vent : 040°/40 kt. La dérive et la vitesse sol sont :

- a) 6°G - 395 kt.
- b) 4°G - 415 kt.
- c) 5°G - 385 kt.
- d) 2°G - 420 kt.

34. Le sens de rotation de la Terre sur son axe est tel que :

- a) Tout point de la surface de la Terre se déplace vers l'Est.
- b) Observée du dessus du pôle Nord, elle s'effectue dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- c) Tout point de la surface de la Terre se déplace vers l'Ouest.
- d) Un observateur terrestre fait toujours face à l'ouest en observant le lever du soleil.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

35. (Pour cette question utiliser l'annexe 022-012) Quel mode est sélectionné sur l'écran de navigation (EHSI) en annexe ?



- a) Full ADF.
- b) Full NAV.
- c) Expanded VOR.
- d) Expanded NAV.

36. Un front stationnaire est un front:

- a) Pour lequel il n'y a aucun vent des deux côtés du front.
- b) Pour lequel il n'y a jamais de nuages frontaux.
- c) Pour lequel les masses d'air situées de part et d'autre du front n'ont pas de mouvement dans une direction normale au front.
- d) Pour lequel il n'y a pas de différence de température entre les deux masses d'air.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

37. Lorsque l'altitude augmente, la vitesse de décrochage d'un avion en terme d'IAS, TAS et Mach respectivement:

- a) Restera constante, augmentera, augmentera.
- b) Restera constante, augmentera, diminuera.
- c) Augmentera, diminuera, augmentera.
- d) Augmentera, diminuera, diminuera.

38. La fiche de pesée d'un avion indique que la masse à vide est de 57 320 kg. La masse à vide en ordre d'exploitation est de 60 120 kg et la masse maximale sans carburant 72 100 kg. Laquelle des propositions suivantes est correcte en ce qui concerne cet avion ?

- a) Les équipements opérationnels ont une masse de 2800 kg et la charge marchande maximale pour cet avion est 11980 kg.
- b) Les équipements opérationnels ont une masse de 2800 kg et la charge utile maximale est 11980 kg.
- c) Les équipements opérationnels ont une masse de 2800 kg et la charge marchande maximale pour cet avion est 14780 kg.
- d) Les équipements opérationnels ont une masse de 2800 kg et la charge utile maximale est 14780 kg.

39. A une masse _____ la vitesse maximal de vol en palier sera _____ à cause d'un changement de _____.

- a) Élevée / plus faible / traînée induite.
- b) Faible / plus faible / traînée induite.
- c) Élevée / plus faible / traînée parasite.
- d) Faible / plus faible / traînée parasite.

40. Un terminateur de chemin PBN "FM" signifie:

- a) Fix to Marker.
- b) Fix to a MLS.
- c) Fix to a Manual Termination.
- d) Fix to Magnetic heading.

41. Le silence radio peut être imposé par une station aéronautique dans le cas :

- a) D'une communications d'urgence.
- b) De difficultés techniques.
- c) D'un trafic de détresse.
- d) De surcharge de la fréquence.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

42. Le silence radio peut être imposé par une station aéronautique en cas de :

- a) Surcharge de la fréquence utilisée.
- b) Difficultés techniques.
- c) Trafic de détresse.
- d) Trafic de détresse ou d'urgence.

43. Dans un système FMS (Flight Management System) comportant deux calculateurs et deux consoles (MCDU), en mode normal (DUAL), une modification du plan de vol peut-être effectuée et prise en compte:

- a) Depuis la console correspondant au pilote automatique utilisé.
- b) Depuis la console côté CDB seulement.
- c) à condition d'effectuer et d'activer la modification sur chacune des deux consoles (MCDU).
- d) Depuis n'importe quelle console (MCDU).

44. Le réglage du trim de direction d'un avion équipé de commandes de vol irréversibles est réalisé:

- a) Par un décalage du point neutre de la sensation musculaire.
- b) En réglant le volet de compensation.
- c) N'est pas nécessaire car cet avion ne nécessite pas de trim de direction.
- d) Par un ajustement du limiteur de débattement.

45. Un avion de masse maximum de structure au décollage de 232 000 Kg et certifié pour transporter 350 passagers doit être équipé de: 1. 1 hache ou pied de biche dans le poste de pilotage. 2. 1 hache ou pied de biche dans la zone arrière de la cabine passagers. 3. 1 hache ou pied de biche dans la zone de milieu de cabine passagers.

- a) 1 uniquement.
- b) 2 uniquement.
- c) 1 et 2.
- d) 1, 2 et 3.

46. Comment la VMCG est-elle modifiée lors d'une augmentation d'altitude du terrain et de température ?

- a) Elle diminue, car la VMCG est exprimée en IAS et l'IAS diminue avec une diminution de masse volumique à TAS constante.
- b) Elle diminue car la puissance moteur diminue.
- c) Elle augmente car VMCG est reliée à V1 et VR et ces vitesses particulières augmentent si la densité diminue.
- d) Elle augmente, car avec une masse volumique plus faible, une IAS plus grande est nécessaire pour générer la force requise sur la gouverne de direction.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

47. 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.

48. L'expression correcte à utiliser pour répondre à la question de l' ATC "Pouvez-vous maintenir le niveau de vol 80 ?" est :

- a) WILCO.
- b) AUTORISE.
- c) AFFIRME ou NEGATIF.
- d) ROGER.

49. Si la quantité de carburant d'un avion long-courrier est donnée en litres mais est entrée en kg dans l'état de charge, la conséquence sera:

- a) L'effort de manche pour la rotation sera plus faible.
- b) L'effort de manche pour la rotation sera le même dans les deux cas mais le taux de montée sera moindre.
- c) L'effort de manche pour la rotation sera plus grand.
- d) L'effort de manche pour la rotation sera le même dans les deux cas.

50. Données : Un avion en descente vol en route directe vers un DME. - DME 55,0 NM, altitude 33 000 ft. - DME 43,9 NM, altitude 30 500 ft. - M = 0.72, Vitesse sol = 525 kt, OAT = ISA. Le pente de descente est :

- a) 3,7 %.
- b) 4,1 %.
- c) 3,5 %.
- d) 3,9 %.

51. En cas de fumée dans le cockpit, le régulateur d'oxygène équipage, doit être placé:

- a) Sur normal.
- b) Sur emergency.
- c) Sur à la demande.
- d) Sur 100 %.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

52. En ce qui concerne la compensation de régime d'un avion conventionnel équipé d'un système de commandes de vol irréversibles, quelle affirmation est correcte ou incorrecte ? 1. Le point neutre de la sensation musculaire de la commande de profondeur change quand on utilise le trim de profondeur. 2. Le point neutre de la sensation musculaire de la commande d'ailerons change quand on utilise le trim d'ailerons.

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

53. Quand l'identification radar d'un aéronef a été établie, l'organisme ATC doit:

- a) En informer l'aéronef avant de délivrer une instruction ou un avis basé sur l'utilisation du radar.
- b) En informer l'aéronef seulement si l'identification radar a été établie sans radar secondaire.
- c) En informer l'aéronef seulement si la charge de communication le permet.
- d) Ne doit pas en aviser l'aéronef avant d'émettre des instructions.

54. La raison principale relative à l'utilisation de la technique de montée par paliers est:

- a) D'augmenter le rayon d'action.
- b) De se conformer aux procédures ATC.
- c) D'augmenter l'autonomie.
- d) De diminuer le temps de vol.

55. La vitesse de sécurité au décollage V_2 , pour un bimoteur ou un trimoteur à turbopropulseur, ne peut pas être inférieure à:

- a) $1,3 V_S$.
- b) $1,13 V_{SR}$.
- c) $1,15 V_{S1}$.
- d) $1,15 V_S$.

56. (Pour cette question utiliser le CAP 698 / Figure 3.7). Données: - OAT: 10°C . - Altitude pression: 2 000 ft. - Masse brute: 3 750 lb. - Mélange: Plein riche. En considérant les conditions associées dans l'en-tête du graphique, quel est le taux de montée deux moteurs pour les conditions données?

- a) 1 970 ft/min.
- b) 430 ft/min.
- c) 1 770 ft/min.
- d) 1 570 ft/min.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

57. 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.

58. L'expression à utiliser pour dire "Oui" est :

- a) Oui.
- b) Affirme.
- c) Roger.
- d) Affirmative.

59. 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.

60. Les langages professionnels ont certaines caractéristiques, notamment: 1. un vocabulaire limité.2. ils sont riches et adaptés au contexte, ce qui conduit parfois à des ambiguïtés.3. leur grammaire est compliquée.4. le sens est donné par le contexte, ce qui réduit le risque d'ambiguïtés.

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

61. (Pour cette question utiliser l'annexe 033-541). Pour un vol débutant au niveau de la mer à 3 663 lb, croisant au FL 80 300 RPM, 20° pauvre du pic EGT, avec 40 kt de vent de face, l'autonomie est égale à:

Endurance

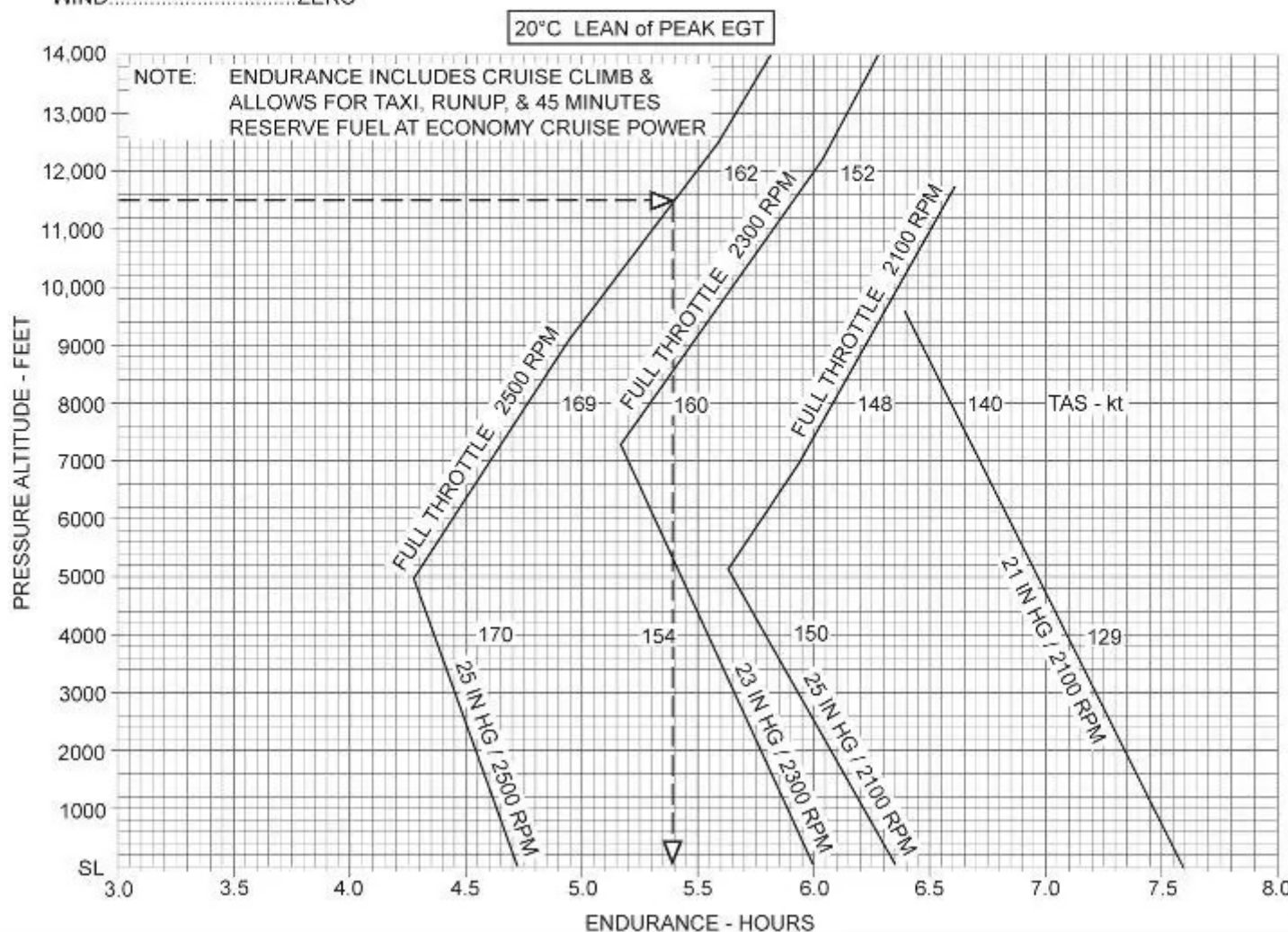
ASSOCIATED CONDITIONS:

MASS.....3663 LB BEFORE ENGINE START
FUEL.....AVIATION GASOLINE
FUEL DENSITY.....6.0 LB/GAL
INITIAL FUEL LOAD.....74 U.S. GAL (444 LB)
TAKE-OFF ALTITUDE.....SEA LEVEL
WIND.....ZERO

ISA

EXAMPLE:

CRUISE ALTITUDE....11,500 FT
POWER SETTING.....FULL THROTTLE 2500 RPM
ENDURANCE.....5.4 HRS (5 HRS, 24 MINS)



- a) 6,1 h.
- b) 6,55 h.
- c) 5,3 h.
- d) 4,75 h.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

62. Un turbocompresseur est généralement équipé avec:

- a) Un compresseur axial entraîné par deux réducteurs auxiliaires.
- b) Un compresseur axial.
- c) Un compresseur axial entraîné par un réducteur auxiliaire.
- d) Un compresseur centrifuge.

63. Calculer la charge maximale admissible de dernière minute pour un vol planifié en utilisant les informations suivantes:- Masse maximale au décollage: 72 500 kg.- Carburant au bloc: 18 460 kg.- Masse de base: 44 000 kg.- Carburant de roulage: 460 kg.- Masse au décollage limitée par les performances: 73 000 kg.- Charge marchande: 6 800 kg

- a) 700 kg.
- b) 3 700 kg.
- c) 2 300 kg.
- d) 240 kg.

64. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-505).En utilisant les données de l'annexe, si les corrections de l'index carburant sont les suivantes: 9 500 kg - 0.96 500 kg - 6.13 500 kg - 4.73 000 kg - 4.3 Quelles sont les valeurs correctes de la masse atterrissage?

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

Prefix Addresses										Originator Recharge Date/Time Initials										ALL MASSES IN KILOGRAMS																													
Flight Date Registration Version										Crew Date																																							
DRY OPERATING MASS 3 4 9 0 0										MAXIMUM MASSES FOR 5 1 3 0 0										TAKE-OFF 5 2 9 0 0										LANDING 5 2 9 0 0																			
Take-Off Fuel + 9 5 0 0										TRIP FUEL + 6 5 0 0																																							
OPERATING MASS = 4 4 4 0 0										Allowed Mass for Take-Off = Lowest of a, b, c 6 0 8 0 0										a 5 9 4 0 0										b 5 9 4 0 0										c 5 9 4 0 0									
Notes:										Allowed Traffic Load - 1 5 0 0 0																																							
										Total Traffic Load - 1 1 2 3 0																																							
										UNDERLOAD before LMC - 3 7 7 0																																							

Dest.	No. of				TOTAL	DISTRIBUTION MASS			REMARKS			
	Ma	Fe	Ch	In		1	4	0	F	PAX	C	Y
	60	30			Tr							
					B	1 1 7 0	500	670				
					C	2 5 0 0	800	1700				
					M							
	/	/	/			3 6 7 0	1/	A/	0/			

TOTAL PASSENGER MASS + 7 5 6 0										LAST MINUTE CHANGES									
TOTAL TRAFFIC LOAD = 1 1 2 3 0										Dest Specification CI/Cpt plus minus									
Dry Operating Mass + 3 4 9 0 0																			
ZERO FUEL MASS																			
Max. 5 1 3 0 0																			
Take-Off Fuel +																			
TAKE-OFF MASS																			
Max. 5 9 4 0 0																			
Trip Fuel -																			
LANDING MASS																			
Max. 5 2 9 0 0																			
Prepared by:																			
Approved by:																			

MAC at TOM									
.....%									
Cpt.	MASS / No.				DRY OPERATING				
1	1	3	0	0	10 20				
	3	3	0	5	← PITCH 1000 kg				
4	2	3	7	0					
	4	1	8	7					
0a	8				← PITCH 10 Pax				
	16								
0b	8				← PITCH 10 Pax				
	18								
0c	10				← 10 Pax				
	24								
0d	20								
	24								
0e	18								
	24								
0f	14								
	16								
0g	12								
	18								

FUEL INDEX +										FOR CR									

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

- a) 49 130 kg et 21.8 %.
- b) 52 900 kg et 19 %.
- c) 49 130 kg et 19%.
- d) 52 900 kg et 21.6 %.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

65. L'état de détresse est défini comme :

- a) Un état concernant la sécurité d'un aéronef ou d'une personne à bord mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.
- b) La situation relative à l'altitude d'un aéronef pendant l'interception du Localizer lors d'une approche ILS.
- c) Un état concernant une menace d'un danger grave et/ou imminent nécessitant une assistance immédiate.
- d) Un état concernant la sécurité d'une personne à bord ou en vue et nécessitant une assistance immédiate.

66. La traction asymétrique d'une hélice est causée principalement par:

- a) L'inclinaison de l'axe de l'hélice par rapport au vent relatif.
- b) Des angles de montée importants.
- c) Une vitesse élevée.
- d) Des angles de lacets importants.

67. Parmi les instructions et informations suivantes, quelles sont celles qui doivent être collationnées ?

- a) (i), (ii) et (iii).
- b) (i), (iii), (iv), (v) et (vi).
- c) (i), (iii), (iv) et (v).
- d) Toutes.

68. Lorsqu'aucune altitude minimale de vol n'a été établie pour les vols IFR, quelle affirmation est correcte en ce qui concerne les altitudes minimales de vol IFR ?

- a) Au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera à 600 m (2000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 NM autour de la position estimée de l'aéronef.
- b) Au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.
- c) Au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 NM autour de la position estimée de l'aéronef.
- d) Au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera à 600 m (2000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

69. Dans le service VDF, le message "QDR 235, classe C" signifie:

- a) Le relèvement magnétique de l'avion par la station est $235^\circ \pm 15^\circ$.
- b) Le relèvement vrai de la station par l'avion est $235^\circ \pm 10^\circ$.
- c) Le relèvement magnétique de l'avion par la station est $235^\circ \pm 10^\circ$.
- d) Le relèvement magnétique de la station par l'avion est $235^\circ \pm 10^\circ$.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

70. 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 - Procédures opérationnelles



QuizVds.it

Grille de Réponses

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

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Procédures opérationnelles



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: _____		