

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Dans la troposphère, une forte inversion de température:

- a) Stoppe tous les mouvements verticaux.
- b) Favorise les mouvements verticaux associés à la convection.
- c) Stoppe les mouvements verticaux associés à la convection.
- d) Favorise tous les mouvements verticaux.

02. Un aéronef part du point 48°35'N - 007°08'E en suivant la route magnétique 278°, il franchit la distance de 111 NM. La déclinaison magnétique sur toute la route est 8°W. Les coordonnées géographiques à l'arrivée sont :

- a) 48°35'N - 005°17'E.
- b) 48°50'N - 004°04'E.
- c) 48°35'N - 004°20'E.
- d) 49°06'N - 004°09'E.

03. Si la vitesse est diminuée de la vitesse de traînée minimale à la vitesse de puissance minimale:

- a) La puissance requise augmente; la traînée diminue.
- b) La puissance requise diminue; la traînée diminue.
- c) La puissance requise augmente; la traînée augmente.
- d) La puissance requise diminue; la traînée augmente.

04. La position verticale d'un aéronef s'exprime en altitude lorsque:

- a) L'aéronef est en dessous du niveau de transition.
- b) L'aéronef est à ou en dessous de l'altitude de transition.
- c) L'aéronef est à ou en dessous du niveau de transition.
- d) L'aéronef est en dessous de l'altitude de transition.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

05. Si vous avez correctement affiché un VOR situé à l'Est de votre position. Votre RMI devrait indiquer _____ et vous devriez lire _____ à votre OBS.

- a) 000; 000 avec aiguille centrée et FROM.
- b) 090; 090 avec aiguille centrée et TO.
- c) 090; 090 avec aiguille centrée et FROM.
- d) 000; 000 avec aiguille centrée et TO.

06. Un gyro directionnel est recalé à partir de l'information:

- a) Du compas magnétique à lecture directe.
- b) De la centrale aérodynamique.
- c) Du directeur de vol.
- d) De la vanne de flux.

07. L'albédo d'un corps noir de température thermodynamique T est:

- a) #ERROR!
- b) Fonction de la quatrième puissance de T.
- c) Inversement proportionnel à T.
- d) #ERROR!

08. Le contrôle de la circulation aérienne devrait communiquer la portée visuelle de piste (RVR) de la piste 16 sous la forme :

- a) RVR piste 16, ...mètres, tiret, ...mètres, tiret, ...mètres.
- b) RVR piste 16, toucher des roues...mètres, milieu de piste...mètres, extrémité de piste...mètres.
- c) RVR au début de la piste 16 est ...mètres.
- d) Les valeurs du transmissomètre sont : ...mètres et ...mètres.

09. Utiliser le système délivrant de l'oxygène passagers en cas de fumée épaisse dans la cabine est:

- a) Inutile car l'oxygène risquerait d'exploser au contact de ces fumées.
- b) Inutile car les systèmes délivrant l'oxygène ne fonctionnent pas dans ces conditions.
- c) Inutile car la fumée toxique de la cabine est mélangée avec l'oxygène.
- d) Possible et recommandé.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

10. Le rôle du diffuseur de turbine est:

- a) De guider les gaz sur les ailettes de turbine selon le meilleur angle uniquement.
- b) D'augmenter la vitesse des gaz et de leur donner le bon angle pour attaquer les ailettes de la turbine.
- c) De s'assurer que la vitesse des gaz est maximale et que leur direction est correcte avant d'entrer dans le compresseur.
- d) D'augmenter la vitesse des gaz le plus possible uniquement.

11. La convention de Varsovie et ses amendements ultérieurs ont pour objet:

- a) La limitation de responsabilité de l'exploitant vis à vis des passagers et des marchandises transportées.
- b) La réglementation du transport des marchandises dangereuses.
- c) Le système sécurité dans les aéroports.
- d) La licence de l'exploitant pour les vols internationaux réguliers.

12. Vous effectuez une montée à 300 kt/M.78. A quoi devez-vous vous attendre lors du passe à l'altitude de jonction à 29 000 ft (OAT = ISA) ?

- a) Le taux de montée augmente car la montée à vitesse indiquée constante est remplacée par la montée à Mach constant.
- b) Pendant l'accélération jusqu'à Mach .78, le taux de montée est approximativement nul.
- c) Le taux de montée diminue car les performances de montée à Mach constant sont réduites de manières significatives comparées à une montée à une vitesse indiquée constante.
- d) Il n'y a pas de changement significatif car la vitesse vraie à 300 kt et le Mach .78 sont les mêmes (à la température standard, la vitesse vraie est égale à 460 kt).

13. S'agissant de l'atmosphère standard de l'OACI, quelle est l'affirmation correcte ?

- a) Au niveau moyen de la mer (MSL), la température est de +15°C et la pression de 1013,25 hPa.
- b) Au niveau moyen de la mer (MSL), la température est de +15°C et la décroissance de la température avec l'altitude est de 1°C par 100 m.
- c) Au niveau moyen de la mer (MSL), la pression est de 1013,25 hPa et la décroissance de la température avec l'altitude est de 1°C par 100 m.
- d) Au niveau moyen de la mer (MSL), la température est de +10°C et la décroissance de la température avec l'altitude est de 1°C par 100 m.

14. 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

15. La pression différentielle cabine indique l'écart entre:

- a) La pression ambiante cabine et la pression au niveau de la mer.
- b) La pression dans la cabine et la pression extérieure.
- c) Les conditions ISA et l'altitude avion.
- d) La pression cabine et la pression à 8 000 ft.

16. Les deux signaux transmis par un VOR conventionnel sont en décalage de phase de 180°:

- a) à l'Ouest.
- b) Au Sud.
- c) à l'Est.
- d) Au Nord.

17. L'abréviation "SAR" signifie :

- a) Radar de surveillance de l'aéroport.
- b) Recherche et sauvetage.
- c) Répondeur d'altimètre secondaire.
- d) Itinéraire d'arrivée standard.

18. L'expression "commandes de vol secondaires" s'applique à: 1. la gouverne de profondeur.2. les aérofreins.3. les dispositifs hypersustentateurs.4. les spoilers de roulis.

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

19. La double intégration des données en sortie de l'accéléromètre Est/Ouest d'une centrale à inertie (INS) en mode NAV donne :

- a) Une distance Nord/Sud.
- b) La longitude de l'aéronef.
- c) La vitesse Est/Ouest.
- d) Une distance Est/Ouest.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

20. En ratifiant la Convention de LA HAYE les Etats contractants s'engagent à:

- a) Considérer et réprimer comme infraction pénale tout acte consistant à s'emparer, illicitement et par violence ou menace de violence, d'un aéronef en vol ou d'en exercer le contrôle.
- b) Prendre toutes mesures administratives nécessaires à l'organisation de la poursuite du vol dans le cadre d'une intervention illicite.
- c) Réprimer de peines sévères les infractions pénales commises par toute personne qui, illicitement et intentionnellement, accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol.
- d) Prendre toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

21. Selon l'EU OPS (minimums opérationnels d'aérodrome), un exploitant doit s'assurer que les minimums liés au système pour des procédures d'approche classique qui reposent sur l'utilisation d'un ILS sans alignement de descente (localiser uniquement), VOR, VOR/DME, NDB, SRA ou VDF ne sont pas inférieurs à:

- a) Pour le VOR/DME, MDH = 300 ft.
- b) Pour l'ILS sans alignement de descente, MDH = 200 ft.
- c) Pour le NDB, MDH = 350 ft.
- d) Pour le VOR, MDH = 250 ft.

22. Un vol a été accompli de Londres à Valence en transportant le carburant minimum et la charge marchande maximale. Pour le vol retour, les réservoirs vont être rempli avec le plein de carburant, soit 20100 litres à une densité de 0,79 kg/l. Les limites structurales de l'avion sont les suivantes:- masse maximale au roulage: 69900 kg.- masse maximale au décollage: 69300 kg.- masse maximale à l'atterrissage: 58900 kg.- masse maximale sans carburant: 52740 kg. La masse au décollage limitée par les performances à Valence est de 67330 kg. La masse à l'atterrissage à Londres n'est pas limitée par les performances. Masse à vide en ordre d'exploitation: 34930 kg. Délestage (de Valence à Londres): 5990 kg. Carburant roulage: 250 kg. la charge marchande maximale qui peut être transportée à partir de Valence sera:

- a) 16 770 kg.
- b) 13 240 kg.
- c) 9 830 kg.
- d) 14 331 kg.

23. Dans un plan de vol ATS, une ou plusieurs lettres ou combinaisons devraient être utilisées pour indiquer les équipements d'aide en approche aux COM / NAV disponibles et possibilité qui s'y rapportent. La lettre W correspond à:

- a) VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux.
- b) Autre équipement embarqué ou possibilité.
- c) MNPS approuvé.
- d) RVSM approuvé.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

24. Un aéronef au FL 410 passe verticale une station DME situé au niveau de la mer. Le DME de bord indique approximativement:

- a) 6,8 km.
- b) 6,1 NM.
- c) 6,8 NM.
- d) 6,1 km.

25. Quelle est la précision tolérée en P-RNAV ?

- a) 1,5 NM.
- b) 0,5 NM.
- c) 2 NM.
- d) 1 NM.

26. Un aéronef règle son transpondeur sur le code 7600, cela signifie :

- a) Qu'il s'apprête à effectuer un atterrissage forcé.
- b) Qu'il demande un changement de niveau immédiat.
- c) Qu'il se dérouté vers son aéroport de dégagement.
- d) Qu'il lui est impossible d'établir la communication suite à une panne de l'équipement de radiocommunication.

27. Si la source de statique d'un altimètre s'obstrue au cours d'une montée, l'instrument va:

- a) Continuer à indiquer la valeur affichée au moment où le blocage est survenu.
- b) Retourner graduellement à zéro.
- c) Surestimer.
- d) Sous-estimer d'une valeur équivalente à l'altitude indiquée au moment du blocage.

28. La relation entre la traînée induite et l'allongement est:

- a) Une diminution de l'allongement augmente la traînée induite.
- b) Traînée induite = 1,3 x valeur de l'allongement.
- c) Une augmentation de l'allongement augmente la traînée induite.
- d) Aucune relation.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

29. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)1). La route magnétique et la distance de DEAN CROSS 115.2 DCS (54°43N 003°20W) à POLE HILL 112.1 POL (53°S45N 002°06W) sur la voie aérienne A2, sont:

- a) 149° / 73 NM.
- b) 329° / 53 NM.
- c) 155° / 73 NM.
- d) 143° / 53 NM.

30. Les data bases d'un FMC:

- a) Sont mises à jour une fois toutes les 28 semaines.
- b) Peuvent être modifiées par le pilote.
- c) Sont en lecture seule.
- d) Peuvent être lues ou modifiées à tout moment.

31. (Pour cette question utiliser la carte 11-2 / ZURICH) La MSA est basée sur _____ et sa valeur est de _____ au sud est du point de référence.

- a) Le point de référence de l'aérodrome; 8600 ft.
- b) Le point de référence de l'aérodrome; 5300 ft.
- c) Le VOR de KLOTEN; 4400 ft.
- d) Le VOR de KLOTEN; 8600 ft.

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

- a) La prévention des accidents ou incidents et d'aider les constructeurs dans la conception.
- b) La prévention des accidents ou incidents et l'aide aux juges.
- c) La prévention des accidents ou des incidents.
- d) La prévention des accidents ou incidents et la répartition des fautes ou des responsabilités.

33. 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.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

34. Un compas est utilisé dans l'hémisphère Nord. L'amorce d'un virage par la droite à partir du cap 300° entrainera :

- a) La sortie de virage devra être anticipée.
- b) Au tout début une indication d'un virage à gauche.
- c) L'indication du compas sera en retard au moins pendant les premiers 90°.
- d) Toutes les réponses sont correctes.

35. Un ordinateur basique d'architecture de type "Von Neumann" utilise:

- a) Une unité arithmétique et logique (ALU) qui stocke les instructions.
- b) Une unité de contrôle qui est l'interface utilisateur / ordinateur.
- c) Une unité de contrôle et deux structures de stockage, l'une pour les instructions, l'autre pour les données.
- d) Une unité de contrôle et une structure simple de stockage qui contient à la fois les instructions et les données.

36. Un vol VFR ne devrait pas survoler une zone dense d'une ville à une hauteur inférieure à:

- a) 500 ft au-dessus de l'obstacle le plus haut.
- b) 2 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus haut et distant latéralement de 600 ft.
- c) 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé et distant latéralement de 600 m.
- d) L'obstacle le plus élevé.

37. Laquelle des propositions suivantes ne diminuera pas la valeur de Vs ?

- a) Un CG en arrière du domaine de centrage.
- b) Une augmentation de l'altitude.
- c) Une augmentation du braquage des volets.
- d) Une diminution de la masse.

38. Sauf indication contraire, quelle est la règle à propos du niveau de vol à maintenir par un aéronef évoluant en IFR hors d'un espace aérien contrôlé ?

- a) 2 000 ft au dessus de l'obstacle le plus élevé dans les 8 km de part et d'autre de la route.
- b) 2 000 ft au dessus de l'obstacle le plus élevé dans les 8 NM de part et d'autre de la route.
- c) 1 000 ft au dessus de l'obstacle le plus élevé dans les 8 NM de part et d'autre de la route.
- d) 1 000 ft au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

39. La bande de fréquences radiotéléphoniques allouée à l'aviation pour les besoins des communications VHF est :

- a) 118 MHz à 136.95 MHz.
- b) 108 MHz à 111.95 MHz.
- c) 30 MHz à 300 MHz.
- d) 108 MHz à 117.95 MHz.

40. L'augmentation de la traînée à des nombres de Mach supérieurs au nombre de Mach critique est due à :

- a) L'augmentation de l'angle d'incidence.
- b) La traînée d'onde.
- c) L'augmentation du frottement sur le revêtement.
- d) L'augmentation de la traînée d'interaction.

41. 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.

42. Une particule d'air est dite en stabilité absolue quand le gradient vertical de température de la tranche considérée est: (remarque: le gradient vertical de température est défini par $-dT/dZ$, il est positif quand T décroît avec Z).

- a) Supérieur à celui de la pseudoadiabatique.
- b) Compris entre celui de l'adiabatique sèche et celui de la pseudoadiabatique.
- c) Inférieur à celui de la pseudoadiabatique.
- d) Supérieur à celui de l'adiabatique sèche.

43. 90 % des collisions aviaires ont lieu:

- a) Sous 500 m.
- b) Au-dessus de 1 000 m.
- c) Entre 500 et 1 500 m.
- d) Entre 500 et 1 000 m.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

44. L'espacement entre les deux impulsions d'interrogation du SSR détermine:

- a) L'identification du SSR.
- b) Quel service est fourni par le SSR.
- c) Le mode utilisé.
- d) Le code ATC à afficher à bord.

45. Un biréacteur est en croisière, un réacteur coupé, et doit survoler un relief élevé. Afin d'avoir une marge de franchissement la plus forte possible, il faut choisir:

- a) La vitesse correspondant à la valeur minimale $C_x/?C_z$
- b) La vitesse correspondant à la valeur minimale de $C_x/?C_z^{3/2}$
- c) La vitesse de finesse maximale.
- d) La vitesse de long range.

46. "Technique de surveillance dans le cadre de laquelle les aéronefs transmettent automatiquement, sur liaison de données, des données fournies par les systèmes embarqués de navigation et de détermination de la position, et comprenant l'identification de l'aéronef, la position en quatre dimensions ainsi que d'autres données selon les besoins" est la définition de:

- a) Système terminal de surveillance automatique (ATSS).
- b) Surveillance en-route automatique (AES).
- c) Surveillance dépendante automatique (ADS).
- d) Radar secondaire de surveillance (SSR).

47. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)6). Un segment de route est planifié entre CIV (50°34,5'N, 003°50,1'E) et CMB (50°13,7'N, 003°09,1'E). Lequel des niveaux de vol ci-dessous peut être utilisé?

- a) FL60.
- b) FL100.
- c) FL80.
- d) FL110.

48. Le point auquel le rapport coefficient de traînée / coefficient de portance est au minimum est:

- a) Le point le plus bas de la courbe de traînée.
- b) Sur le côté "arrière" de la courbe de traînée.
- c) à la vitesse de décrochage (V_s).
- d) Le point auquel la tangente à l'origine touche la courbe de traînée.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

49. Un aéronef doit envoyer un appel d'urgence lors de la première transmission sur la fréquence :

- a) Internationale d'urgence.
- b) Toute fréquence à la discrétion du pilote.
- c) Régionale de veille.
- d) Air-sol utilisée à ce moment là.

50. La fonction CPDLC consiste à échanger des messages relatifs:1) à la modifications de route.2) aux contraintes de passage.3) au transfert du centre ATC.4) aux changements de vitesse.La combinaison qui regroupe toutes les instructions correctes est:

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

51. Un machmètre mesure:

- a) Le rapport Pression du Pitot sur pression statique.
- b) Le produit Pression du Pitot par pression statique.
- c) Le rapport Pression du Pitot sur (pression statique multiplié par Pression du Pitot).
- d) Le rapport (Pression du Pitot moins pression statique) sur pression statique.

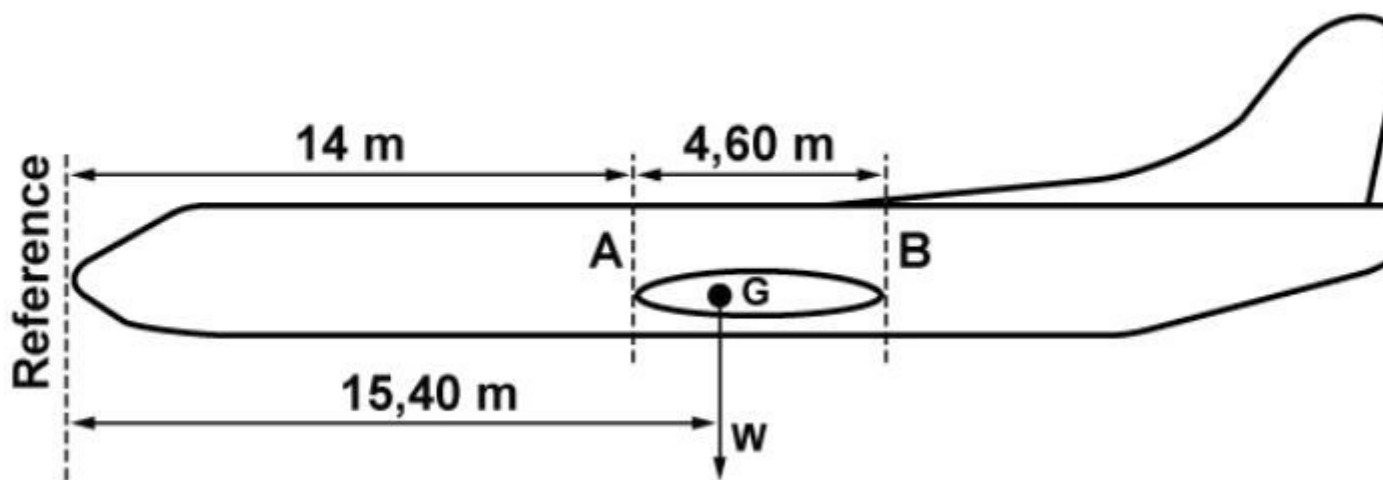
Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

52. (Pour cette question utiliser l'annexe 031-509). Un avion à réaction dont les caractéristiques géométriques sont représentées sur l'annexe est prévu de décoller au poids $P = 48\,000$ daN et avec un centre de gravité G situé à $15,40$ m du point de référence. À la dernière minute, le chef d'escale fait ajouter $1\,500$ daN de fret en soute avant à 8 m du point de référence 0 . Le centrage de l'avion calculé en pourcentage de la corde AB (à partir du point A) est égal à :



- a) 15 %.
- b) 36 %.
- c) 25,6 %.
- d) 30,4 %.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

53. (Pour cette question utiliser l'annexe 050-623). Sur une carte du temps significatif, quelle est la signification du symbole



1



2



3



4



5



6



7



8



10



11



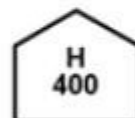
12



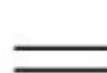
13



14



15



16



17

- a) Bruine.
- b) Tempête de sable.
- c) Neige.
- d) Pluie se congelant.

54. La trajectoire prévue après décollage, pour un avion à réaction, comporte des changements de route supérieurs à 15°. Les conditions météorologiques du jour étant IMC et les aides à la navigation hors service, la demi-largeur de la trouée d'envol à 7000 m du point initial de cette trouée est égale à:

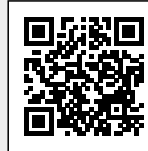
- a) 965 m.
- b) 600 m.
- c) 900 m.
- d) 300 m.

55. La masse à vide en ordre d'exploitation représente la différence entre:

- a) La masse sans carburant et la charge marchande.
- b) La charge marchande et le carburant au décollage.
- c) La masse au décollage et la masse en opérations.
- d) La masse au décollage et la masse de base.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

56. (Pour cette question utiliser la carte E(LO)5).En vol, la fréquence sur laquelle vous pouvez vous attendre à recevoir en langage clair les informations météorologiques d'AMSTERDAM, est:

- a) 124.30 MHz.
- b) 123.70 MHz.
- c) 126.20 MHz.
- d) 113.95 MHz.

57. La longitude la plus grande est observée :

- a) Le long de l'équateur.
- b) à proximité du premier méridien.
- c) à proximité des pôles.
- d) à l'antiméridien de Greenwich.

58. Lorsque les masses forfaitaires sont utilisées, les bébés occupant un siège séparé doivent être considérés comme:

- a) Des enfants.
- b) Des adultes.
- c) Des bébés après avoir été pesés.
- d) La même masse s'ils sont inférieurs à 2 ans.

59. Le système vestibulaire humain détermine l'orientation dans l'espace:

- a) En mesurant les mouvements de fluide dans la membrane tympanique de l'oreille moyenne.
- b) En comparant la position du corps par rapport à la gravité grâce au tympan.
- c) En mesurant l'accélération radiale et linéaire à l'intérieur de l'oreille interne.
- d) En comparant les vitesses linéaires et radiales avec l'attitude de l'avion.

60. Vous recevez du centre de contrôle le message suivant, "G-ABCD, après le départ, autorisé limite de zone via route Charlie, montez altitude 2.000 pieds, QNH 1010, transpondeur 6313". Ce message est :

- a) Une autorisation pour s'aligner.
- b) Une autorisation pour le décollage et le départ vers la limite de zone via route Charlie à 2 000 pieds.
- c) Un message intéressant la sécurité des vols.
- d) Un message intéressant la régularité des vols.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

61. Laquelle des propositions suivantes correspond à la masse sans carburant ?

- a) La masse de base à vide plus les passagers et le fret.
- b) La masse au décollage moins le carburant jusqu'à la destination et le dégagement.
- c) La masse en opération plus les bagages des passagers et le fret.
- d) La masse au décollage d'un avion sans carburant utilisable.

62. Lorsqu'un aéronef n'est plus en détresse, il doit communiquer un message annulant l'état de détresse. Ce message doit inclure les termes :

- a) "Annule détresse".
- b) "Situation de détresse terminée".
- c) "MAYDAY, retour aux opérations normales".
- d) "MAYDAY annulé".

63. L'espace MNPS au-dessus de l'Atlantique Nord est compris entre:

- a) Les niveaux 280 et 475 du parallèle 27°N au pôle.
- b) Les niveaux 285 et 420 du parallèle 27°N au pôle.
- c) Les niveaux 270 et 400 de l'équateur au pôle.
- d) Le niveau de la mer et le FL 660 du parallèle 27°N au pôle.

64. La presbytie est:

- a) L'augmentation de la pression intraoculaire.
- b) La myopie.
- c) La perte de la vision de loin liée à l'âge.
- d) La perte de la vision de près.

65. Si un câble de commande de vol est trop tendu il en résultera:

- a) Aucune différence appréciable.
- b) Une friction excessive dans le système.
- c) Un mouvement réduit de la gouverne.
- d) Une friction insuffisante.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

66. La façon correcte de transmettre et de collationner la fréquence 120,375 MHz (canaux VHF espacés de 25 KHz) est :

- a) Un deux zéro décimale trois sept cinq.
- b) Un deux zéro trois sept.
- c) Un vingt décimale trois sept.
- d) Un deux zéro décimale trois sept.

67. Le contrôle RADAR demande à l'aéronef X-BC : "X-BC Transpondeur attente". Cela signifie :

- a) X-BC doit s'attendre à un guidage radar.
- b) X-BC doit attendre sur la fréquence.
- c) X-BC doit attendre car le contrôleur radar est occupé.
- d) X-BC doit régler le transpondeur sur la position attente.

68. Une aile en flèche, comparée à la même aile sans flèche produira:

- a) La même portance à un angle d'incidence donné et un C_z max plus élevé.
- b) Moins de portance à un angle d'incidence donné.
- c) La même portance à un angle d'incidence donné mais un C_z max plus faible.
- d) Plus de portance à un angle d'incidence donné.

69. Utilisant un horizon artificiel classique (pneumatique), un avion effectue un virage à droite de 270° avec une inclinaison et un taux de virage constants. L'indication est:

- a) Assiette trop à cabrer, inclinaison trop forte.
- b) Inclinaison et assiette correctes.
- c) Assiette trop à cabrer, inclinaison trop faible.
- d) Assiette trop à cabrer, inclinaison correcte.

70. Une exposition prolongée à un bruit excédant 90 dB peut provoquer:

- a) Une perte auditive liée au bruit.
- b) Une presbycousie.
- c) Une surdité de conduction.
- d) Une rupture tympanique.

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



QuizVds.it

Schéma de Réponses

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

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

Simulation d'examen

ATPL - Licence de pilote de ligne avion - Radionavigation



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: _____		