Simulation d'examen

PPL(A) - Licence de pilote privé avion - Navigation

Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:	DATE ET HEURE:

01. Les facteurs limitant la qualité de la vision nocturne sont : 1 - l'hypoxie 2 - la nicotine 3 - les lumières vives 4 - la vitesse de l'avion

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

02. Lorsque l'air froid postérieur d'une perturbation rattrape l'air froid antérieur, on parle :

a) D'ondulation.
b) D'occlusion.
c) De dépassement.
d) D'occultation.

03. Vous vous apprêtez à décoller avec une température extérieure très basse. La puissance maximale que pourra fournir votre moteur sera :

a) Sensiblement égale à la puissance habituelle.
b) Plus élevée à faible régime, mais plus faible à haut régime.
c) Plus élevée que d'habitude.
d) Plus faible que d'habitude.

04. L'effet de sol :

a) Augmente la distance de décollage et diminue la distance d'atterrissage.
b) Augmente la distance d'atterrissage et diminue la distance de décollage.
c) Diminue les distances de décollage et d'atterrissage.
d) Augmente les distances de décollage et d'atterrissage.

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it

05. Vous êtes en approche au dessus d’une zone sensible. Pour réduire le bruit dû à votre aéronef, vous :

a) Augmentez la vitesse horizontale.
b) évitez le changement de configuration ou de changer la puissance.
c) Sortez les volets plus tôt.
d) Réduisez la Vz.

06. Quand l'altitude de vol augmente :

a) La vitesse indiquée de décrochage augmente.
b) La vitesse vraie de décrochage reste constante.
c) La vitesse indiquée de décrochage diminue.
d) La vitesse indiquée de décrochage reste constante.

07. L'entretien d'un aéronef :

a) Est une activité libre, et dépend de la bonne volonté des utilisateurs de l'avion.
b) Est une activité codifiée et suit un programme d'entretien.
c) Est déterminé par le résultat des vols de contrôle périodiques.
d) Est assuré par le pilote lors de la visite prévol.

08. Le balisage lumineux du bord de piste est composé de feux de couleur :

a) Bleue.
b) Blanche.
c) Jaune.
d) Verte.

09. Dans l'alphabet aéronautique international la lettre "Y" s'énonce :

a) Yeti.
b) Youpi.
c) Yankee.
d) Yard.

10. Lors d'une approche par faible luminosité vous risquez une erreur d'appréciation. Cette erreur est :

a) Une impression que la piste est plus éloignée qu'elle ne l'est en réalité.

b) Une impression que la piste est plus proche qu'elle ne l'est en réalité.

c) Une surestimation de l'altitude et une tendance à prendre un plan faible.

d) Une sous estimation de l'altitude et une tendance à prendre un plan fort.

11. Le coefficient de portance dépend de : 1 - la surface de l'aile 2 - la vitesse 3 - l'incidence 4 - l'état de surface de l'aile 5 - la forme du profil

a) 2, 3, 4.

b) 1, 2, 5.

c) 3, 4, 5.

d) 1, 3, 4.

12. En ce qui concerne les différents gaz constituant l'atmosphère :

a) L'oxygène se situe surtout dans les basses couches, l'azote occupe les couches supérieures.

b) Leurs proportions diminuent avec l'altitude.

c) Leurs proportions augmentent avec l'altitude.

d) Leurs proportions sont les mêmes à toutes les altitudes accessibles aux avions légers.

13. Dans un espace aérien de classe G, en dehors de la circulation d'aérodrome, vous pouvez bénéficier :

a) Des services de contrôle et d'alerte.

b) Des services d'information de vol et d'alerte.

c) Du service d'alerte uniquement.

d) D'une séparation par rapport aux vols en IFR.

14. Vous êtes aux commandes d'un aéronef immatriculé F-MAEV, votre indicatif abrégé est :

a) EV.

b) F-EV.

c) V.

d) F-V.

15. Le plan de référence utilisé pour les calculs de centrage est toujours :

a) Le siège du pilote.
b) Déterminé par le constructeur.
c) L'extrémité avant du fuselage.
d) La cloison pare-feu.

16. Le stress :

a) Améliore votre performance.
b) Diminue votre performance.
c) Selon son niveau, améliore ou diminue votre performance.
d) N'a aucune influence sur votre performance.

17. Dans l'alphabet aéronautique international la lettre "N" s'énonce :

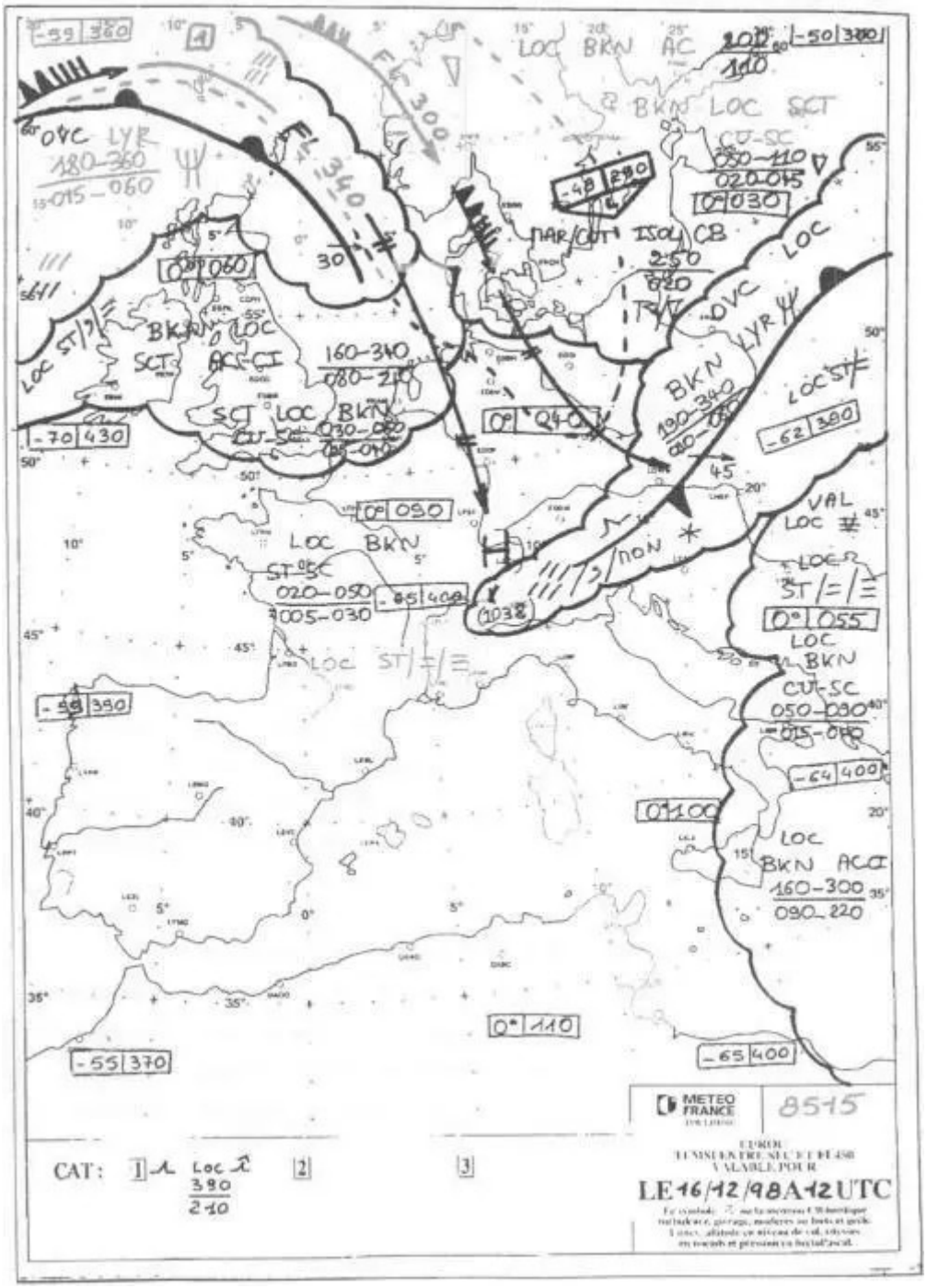
a) Nestor.
b) Neptune.
c) November.
d) Natalia.

18. Un message de détresse, doit être émis de préférence sur :

a) La fréquence internationale d'urgence 112 MHz.
b) La fréquence utilisée au moment de l'urgence.
c) La fréquence du CCR le plus proche.
d) La fréquence de détresse 121,500 MHz.

19. (Pour cette question, utilisez l'annexe 050-128). La croix surmontée de la lettre "H", située en Suisse, désigne :

050–128



a) Un centre de hautes pressions, de valeur 1038 hPa.

b) Le point le plus chaud de la carte (température au sol 10°C ; humidité 38 g/l).

c) Un centre de basses pressions, de valeur 1038 hPa.

d) Le point le plus froid de la carte (température au sol 10°C ; humidité 38 g/l).

20. Le conservateur de cap doit être recalé quand l'indication du compas est optimale. Pour cela :

a) L'aéronef doit être en palier rectiligne et ce quelle que soit l'accélération.
b) La vitesse de l'aéronef doit être constante et ce quelle que soit sa trajectoire.
c) L'aéronef doit être au sol.
d) L'aéronef doit être en palier rectiligne et à vitesse constante.

21. Le coefficient de portance, appelé Cz, est une valeur :

a) Qui varie avec l'incidence, la forme et l'état de surface de l'aile.
b) Qui dépend de la surface de l'aile.
c) Qui dépend de la vitesse.
d) Toujours positive.

22. Le VDF est une aide à la navigation qu'on appelle également :

a) VOR.
b) DME.
c) ADF.
d) GONIO.

23. La vitesse de décrochage en virage en palier à 60° d'inclinaison est égale à :

a) 2 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
b) égale à la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
c) 1,4 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
d) 1,07 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.

24. L'augmentation de l'altitude peut entraîner un risque d'hypoxie dégradant les facultés intellectuelles à partir de :

a) 20000 pieds.
b) 5000 pieds.
c) 10000 pieds.
d) 2000 pieds.

25. En palier, une diminution de la richesse a pour conséquence :

a) Une diminution de la température des cylindres et une augmentation de la température de l'huile.

b) Une augmentation de la température des cylindres et de la température d'huile.

c) Une diminution de la température des cylindres et de la température d'huile.

d) Une augmentation de la température des cylindres et une diminution de la température de l'huile.

26. L'ATS vous demande de transmettre votre cap (050). Vous énoncez le cap de la façon suivante :

a) Cinq zéro.

b) Zéro cinq.

c) Cinquante.

d) Zéro cinq zéro.

27. La tour de contrôle vous transmet : "Foxtrot Delta Mike, derrière le CESSNA 172 en finale, alignez vous derrière et attendez" Vous répondez :

a) Foxtrot Delta Mike.

b) Derrière le CESSNA 172 en finale, je m'aligne et j'attends, Foxtrot Delta Mike.

c) Je m'aligne et j'attends, Foxtrot Delta Mike.

d) Wilco, Foxtrot Delta Mike.

28. Sans vent en finale, votre vitesse d'approche est de 60 kt. Pour suivre un plan de descente de 5 % vous affichez l'assiette vous permettant d'obtenir une indication sur le variomètre de :

a) 500 ft/min.

b) 700 ft/min.

c) 300 ft/min.

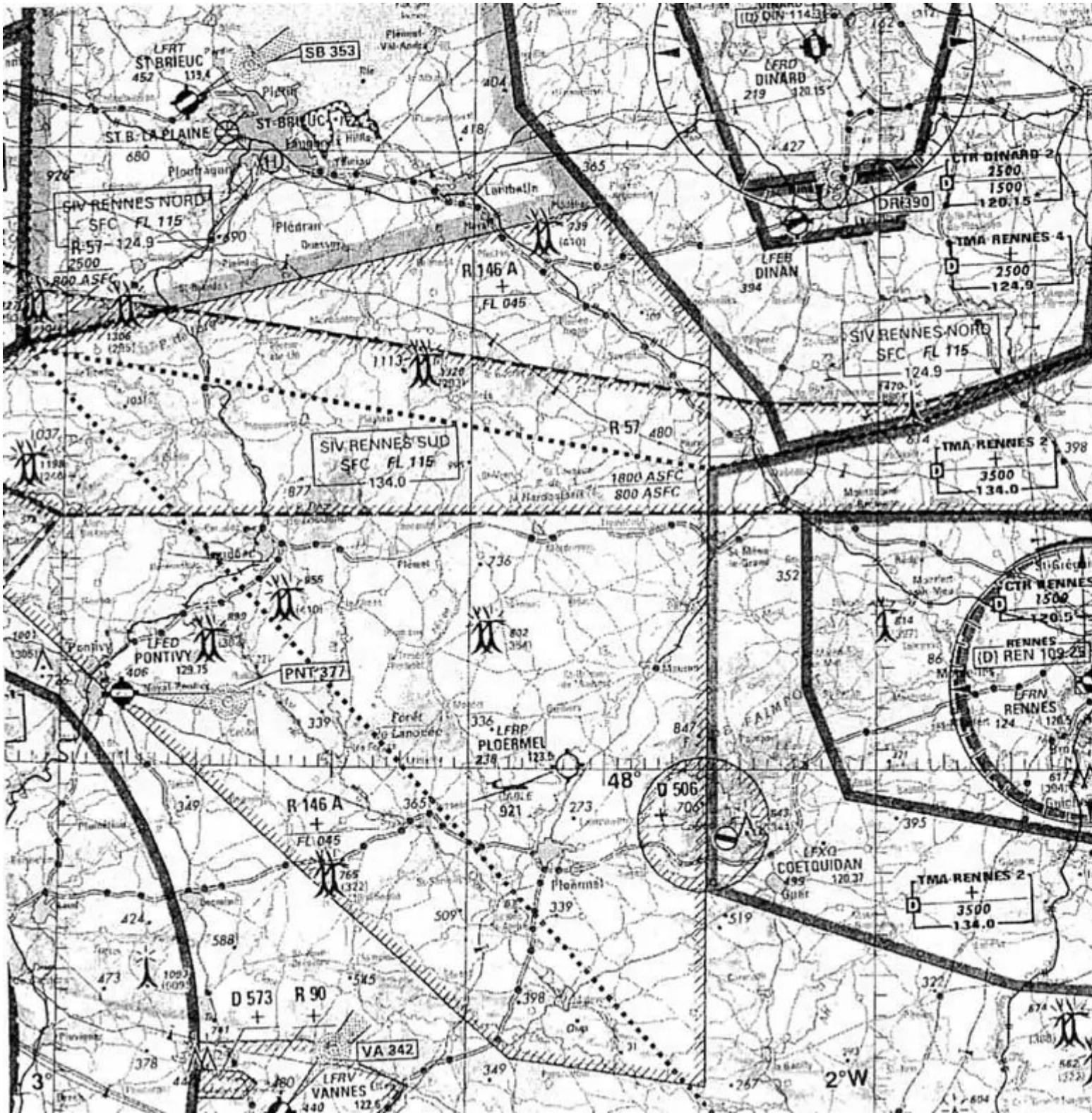
d) 180 ft/min.

29. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-4779). Les coordonnées géographiques de l'aérodrom

Simulation d'examen

PPL(A) - Licence de pilote privé avion - Navigation

Quizvds.it



a) 48°03'N - 002°55'W.
b) 48°03'N - 003°05'W.
c) 48°03'N - 002°55'E.
d) 48°03'N - 003°05'E.

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it

30. L'altimètre est calé à une pression :

a) De référence, choisie par le pilote.
b) Standard, imposée par le constructeur de l'instrument.
c) De référence, dite QNH.
d) De 1013 hPa.

31. La fatigue :

a) Peut diminuer la performance.
b) Ne peut pas influencer la performance d'un sujet entraîné.
c) Augmente le niveau de performance d'un pilote expérimenté.
d) Ne peut pas influencer la performance d'un sujet jeune.

32. La manoeuvre dite de "Valsalva" qui consiste à se pincer les narines, permet :

a) D'équilibrer les pressions entre l'oreille moyenne et l'oreille externe.
b) L'expansion des gaz présents dans les dents en cas de carie mal traitée.
c) D'équilibrer les pressions entre les fosses nasales et le pharynx.
d) L'expansion des gaz présents dans le tube digestif.

33. Le sigle SAR signifie :

a) Survie des rescapés et secours.
b) Secours aéronautiques aux rescapés.
c) Service d'aide radio téléphonique.
d) Service de recherche et de sauvetage.

34. La vision centrale :

a) Perçoit les détails et est sensible aux couleurs.
b) Remplace la vision périphérique en cas de défaillance, avec la même efficacité.
c) N'est sensible qu'aux mouvements.
d) Ne sert que le jour.

35. Lors d'un risque de collision, la procédure de compte rendu à appliquer s'appelle :

a) AIR CONTACT.
b) AIRMISS.
c) AIRPROX.
d) AIRCOLL.

36. Le lacet inverse subi lors d'une mise en virage est causé par :

a) Le braquage des ailerons et favorise la mise en virage.
b) Le braquage des ailerons et s'oppose à la mise en virage.
c) Le braquage de la profondeur et favorise la mise en virage.
d) Le braquage de la profondeur et s'oppose à la mise en virage.

37. La phase de stress favorisant la mémorisation et la fixation des souvenirs est la phase :

a) D'alarme.
b) De résistance.
c) D'épuisement.
d) De repos.

38. La présence, actuelle ou future, d'orages peut être détectée à l'aide des messages suivants : 1 - METAR 2 - CAVOK 3 - AIRPROX 4 - TAF 5 - NOTAM 6 - TEMSI

a) 1 - 2 - 3.
b) 1 - 4 - 6.
c) 2 - 3 - 5.
d) 4 - 5 - 6.

39. Sur un aérodrome contrôlé il est nécessaire d'obtenir une clairance avant (choisir la combinaison exacte la plus complète) : 1 - de se déplacer sur l'aire de manoeuvre (pistes et voie de circulation) 2 - de pénétrer sur la piste 3 - de décoller 4 - de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome 5 - d'atterrir

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

40. L'ATC vous informe : "trafic à vos 10 h, de la gauche vers la droite, 1000 ft au-dessus".

a) Vous balayez le secteur afin de détecter un point en mouvement.

b) Vous fixez votre regard à gauche pour détecter un point de couleur.

c) Vous fixez votre regard droit devant vous pour détecter un point en mouvement.

d) Vous balayez le secteur afin de détecter un point coloré.

41. Votre avion décroche à 90 km/h dans la configuration utilisée pour l'atterrissage. Le vent est nul et il n'y a pas de turbulence. Vous choisissez en finale une vitesse de :

a) 160 km/h

b) 100 km/h.

c) 120 km/h.

d) 140 km/h.

42. En croisière, vous compensez parfaitement votre avion en profondeur, puis vous ajoutez de la puissance pour voler plus vite. Lorsque la nouvelle vitesse sera stabilisée :

a) Vous ne réglez pas le compensateur, puisque vous n'avez pas changé que la vitesse.

b) Vous réglez de nouveau le compensateur, pour ne pas exercer un effort à piquer permanent.

c) Vous réglez de nouveau le compensateur, pour ne pas exercer un effort à cabrer permanent.

d) Vous ne réglez pas le compensateur, puisque vous n'avez pas changé la trajectoire.

43. Dans le domaine de vol de l'aviation légère, la vitesse indiquée de décrochage varie avec : 1 - la masse. 2 - le facteur de charge. 3 - l'altitude. 4 - la température.

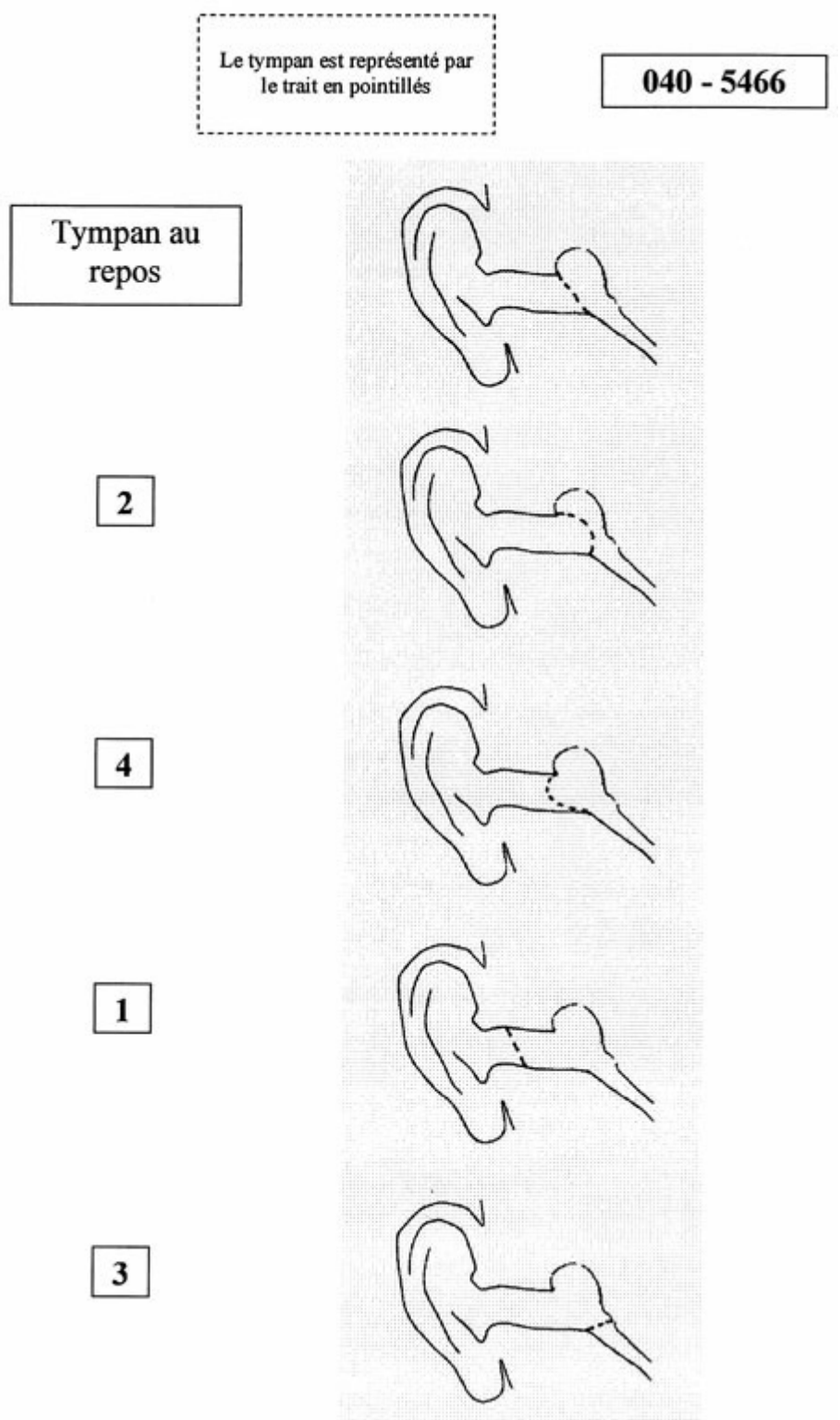
a) 2, 4.

b) 1, 3.

c) 1, 2.

d) 3, 4.

44. (Pour cette question, utilisez l'annexe 040-5466). Vous êtes enrhumé. Lors d'une descente constante, le tympan risque de passer de la position zéro à la position :


Le tympan est représenté par le trait en pointillés
040 - 5466
Tympan au repos
2
4
1
3

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

45. Après avoir effectué une plongée sous-marine à au moins un palier, avant de reprendre l'avion, vous devez attendre :

a) 3 heures.

b) 9 heures.

c) 24 heures.

d) 12 heures.

46. Lorsque l'on s'élève en altitude, la pression atmosphérique :

a) Diminue de 1 hPa tous les 8,5 m quelle que soit l'altitude.

b) Augmente de 1 hPa tous les 8,5 m au niveau de la mer.

c) Diminue de 1 hPa tous les 8,5 m au niveau de la mer.

d) Augmente de 1 hPa tous les 8,5 m quelle que soit l'altitude.

47. Il y a une incohérence de description dans le message METAR suivant : LFBG 020300Z 16012KT 8000 CAVOK 13/09 Q1021= Sur quel paramètre porte cette erreur :

a) La visibilité.

b) La température.

c) Le vent.

d) La pression.

48. Vous volez au cap magnétique Cm = 010°, votre dérive est de 10° droite (X = 10) et le QNH est de 1017 hPa. Le premier niveau de vol (FL) utilisable hors espace aérien contrôlé sera :

a) FL 35.

b) FL 45.

c) FL 30.

d) FL 25.

49. La circulation verticale de l'air due à l'échauffement des couches en contact avec le sol est le phénomène de :

a) Conduction.

b) Concentration.

c) Rayonnement.

d) Convection.

50. (Pour cette question, utilisez l'annexe 022-6038). Sans vent, cet instrument permet de : 1 - mesurer la valeur de toute inclinaison 2 - vérifier si l'aéronef effectue un virage de 180° par minute 3 - vérifier la symétrie du vol 4 - mesurer la valeur de l'assiette 5 - vérifier si l'aéronef effectue un virage à dix degrés d'inclinaison



a) 1 - 2 - 5.

b) 1 - 3 - 4.

c) 2 - 3.

d) 4 - 5.

51. Le signal radiotéléphonique d'urgence est :

a) PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN.

b) URGENCE, URGENCE, URGENCE.

c) SOS, SOS, SOS.

d) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.

52. Vous volez en suivant le cap 210°, à une vitesse air de 100 kt, avec un vent du 360° d'une vitesse de 20 kt. Votre vitesse sol est d'environ :

a) 100 kt.

b) 120 kt.

c) 117 kt.

d) 83 kt.

53. Lorsque le vent au sol est fort, il est recommandé de majorer la vitesse d'approche pour :

a) Anticiper l'effet du gradient de vent.
b) Améliorer la visibilité vers l'avant.
c) Maintenir un refroidissement correct du moteur.
d) Maintenir un taux de chute constant en finale.

54. Lorsqu'un aéronef vole en ligne droite et à vitesse constante, la résultante des forces appliquées est :

a) Dirigée vers le haut et vers l'avant de l'aéronef.
b) Nulle.
c) Dirigée vers le bas.
d) Dirigée vers le haut et vers l'arrière de l'aéronef.

55. Votre avion décroche à 60 kt dans la configuration utilisée pour l'atterrissage. Le vent est nul et il n'y a pas de turbulence. Vous choisissez en finale une vitesse de :

a) 80 kt.
b) 70 kt.
c) 60 kt.
d) 65 kt.

56. Un inconvénient majeur de la montée à pente maximale est :

a) L'impossibilité d'effectuer un virage.
b) La vitesse trop grande pour manoeuvrer.
c) Une visibilité réduite vers l'avant.
d) L'incidence négative de l'aile.

57. Une interruption volontaire du vol doit être entreprise, entre autres :

a) Avec l'accord des services de la circulation aérienne.
b) Dès que la quantité de carburant est épuisée.
c) En situation de détresse.
d) Dès qu'il n'y a plus assez de carburant pour atteindre un aérodrome proche.

58. Le moteur a besoin pour fonctionner de mélange air/essence. Le mélange est dit riche lorsqu'il :

a) Est correct.

b) Contient trop d'huile.

c) Contient trop d'essence.

d) Contient trop d'air.

59. En vol dans une TMA de classe E au-dessus de 3000 ft AMSL et en dessous de l'altitude de transition, sans clairance de niveau, le pilote affiche comme calage altimétrique :

a) Le QNH.

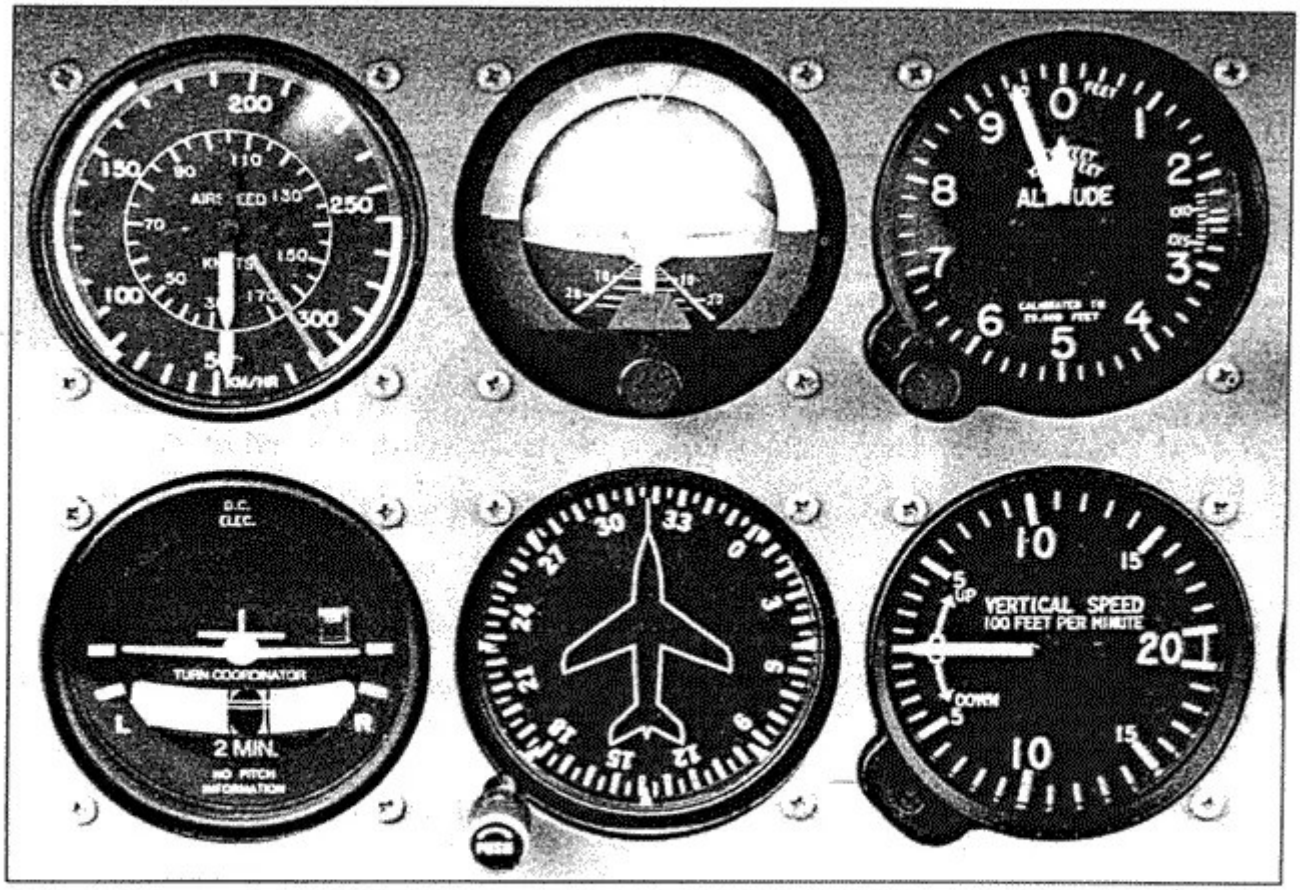
b) 1013 hPa.

c) Le QFE.

d) Le QFU.

60. (Pour cette question, utilisez l'annexe 022-3706). L'instrument qui permet d'obtenir des informations sur l'assiette et l'inclinaison de l'aéronef est le :

1 2 3



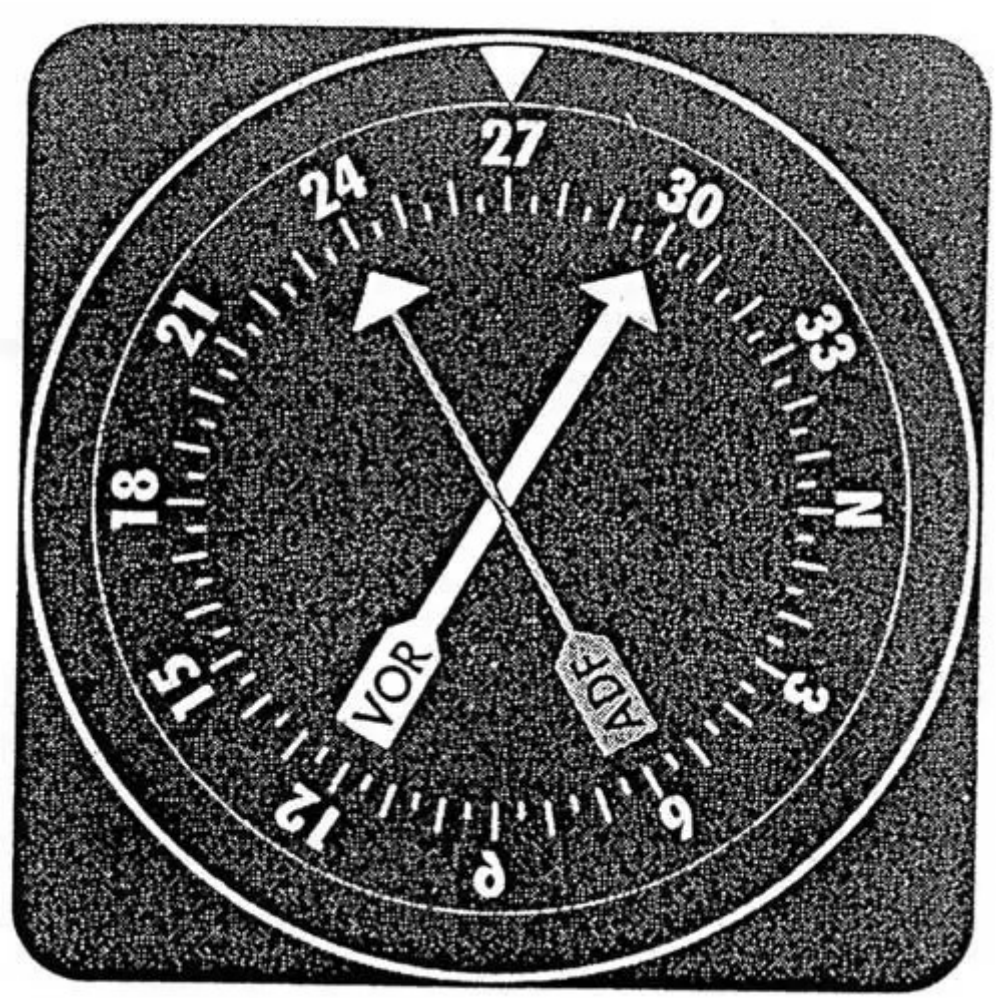
4 5 6

a) 6.
b) 5.
c) 4.
d) 2.

61. La distance de sécurité entre deux aéronefs en vol est :

a) 150 m.
b) 300 m.
c) Deux fois l'envergure de l'aéronef.
d) Suffisante pour éviter le risque d'abordage.

62. (Pour cette question, utilisez l'annexe 062-3172). Vous êtes :



a) Sur le radial 060 de la balise VOR.
b) Sur le radial 120 de la balise VOR.
c) Sur le radial 240 de la balise VOR.
d) Sur le radial 300 de la balise VOR.

63. Avant d'obtenir une clairance pour entrer dans un espace aérien de classe D, votre équipement de radiocommunication tombe en panne :

a) Vous pouvez poursuivre votre vol comme convenu, à condition d'avoir déposé un plan de vol.

b) Vous devez effectuer des virages de 360° alternativement à gauche et à droite pour signaler à l'organisme de la circulation aérienne votre panne radio.

c) Vous ne devez pas entrer dans cet espace.

d) Vous devez obligatoirement et sans délai atterrir sur l'aérodrome le plus proche.

64. Au sol sur un aérodrome, votre altimètre indique l'altitude topographique de celui-ci. Le calage affiché est :

a) 1013,25 hPa.

b) Le QNE.

c) Le QNH.

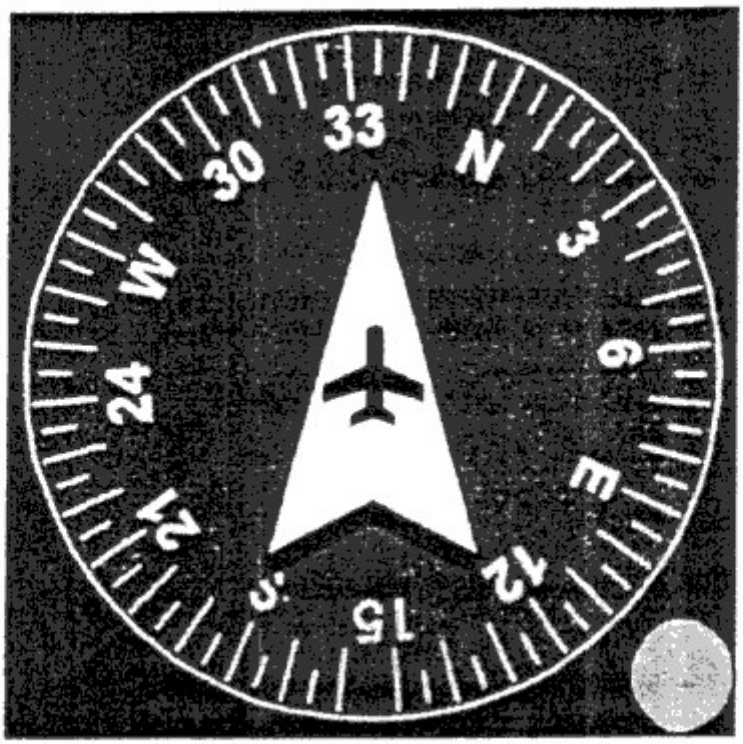
d) Le QFE.

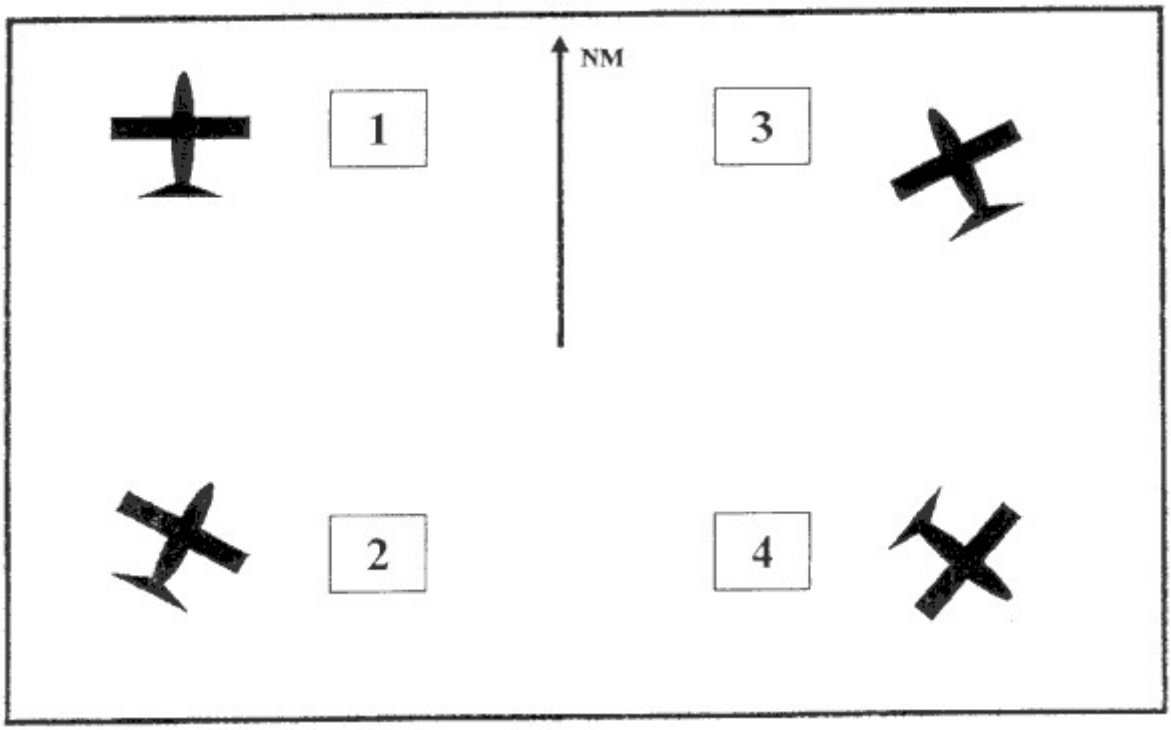
65. (Pour cette question, utilisez l'annexe 022-4729). L'instrument est supposé correctement recalé par rapport au nord magnétique. La position correspondante de l'aéronef est en :

Simulation d'examen

PPL(A) - Licence de pilote privé avion - Navigation

Quizvds.it





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

66. Sur une carte d'échelle 1 : 500 000, 10 centimètres représentent :

a) 10 km.
b) 5 km.
c) 1 km.
d) 50 km.

67. Sur une carte aéronautique au 1/500 000, la détermination de la distance entre deux points n'ayant ni la même longitude ni la même latitude :

a) Est impossible avec ce type de projection.
b) Se fait en reportant cette distance sur le méridien le plus proche.
c) Se fait en reportant l'écart carte sur le parallèle le plus proche.
d) Est impossible sans calculs complexes.

68. Lors d'un vol contrôlé, la fonction alticodeur de votre transpondeur tombe en panne ; le contrôleur, équipé d'un radar secondaire, verra disparaître de son écran :

a) L'indication de votre niveau de vol.
b) Le plot radar de votre aéronef.
c) Le code transpondeur affiché à bord.
d) L'indication de votre altitude.

69. Un des inconvénients majeurs de la montée à pente maximale est :

a) Le risque accru de givrage du carburateur.
b) Le refroidissement moteur moins efficace.
c) L'incidence proche de 0°.
d) La vitesse trop grande pour manoeuvrer.

70. Lorsque vous compensez l'avion en vol stabilisé, vous recherchez la position de trim qui :

a) Empêche les variations d'incidence subies dans une atmosphère agitée.
b) Annule l'effort permanent fourni à la commande.
c) Vous permet d'agir sur la commande dans votre sens préférentiel.
d) Augmente l'effort permanent fourni à la commande, pour bien sentir celle-ci.

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it

Simulation d'examen

PPL(A) - Licence de pilote privé avion - Navigation

Quizvds.it

Grille de Réponses

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

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

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android ! Quizvds.it

Simulation d'examen

PPL(A) - Licence de pilote privé avion - Navigation

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