

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Lorsqu'un hélicoptère est en vol stationnaire, l'écoulement de l'air se fait :

- a) Par déflexion sur la partie supérieure du rotor, sans le traverser.
- b) Au travers du rotor, de la partie supérieure vers la partie inférieure.
- c) Par déflexion sur les parties supérieure et inférieure du rotor, sans le traverser.
- d) Au travers du rotor, de la partie inférieure vers la partie supérieure.

02. 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 obligatoirement et sans délai atterrir sur l'aérodrome le plus proche.
- c) 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.
- d) Vous ne devez pas entrer dans cet espace.

03. Dans un bulletin météorologique METAR ou TAF, le sigle BKN indique une nébulosité de :

- a) 5 à 7 octas.
- b) 8 octas.
- c) 3 à 4 octas.
- d) 1 à 2 octas.

04. 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.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

05. Vous prenez connaissance du METAR de Rennes Saint-Jacques : LFRN 171100Z 17008KT 9999 FEW021CB SCT030 19/16 Q1009 RETS NOSIG= Parmi les éléments observés, vous relevez la présence :

- a) De pluie récente.
- b) De cisaillement de vent récent.
- c) D'orages récents.
- d) De turbulences récentes.

06. Selon la réglementation, le feu de navigation rouge et fixe d'un hélicoptère se situe :

- a) à l'extrémité de la poutre de queue.
- b) Sur la partie droite de la cellule.
- c) Sous la partie avant de la cellule.
- d) Sur la partie gauche de la cellule.

07. Lors de l'arrondi :

- a) L'incidence et la portance augmentent.
- b) L'incidence augmente et la portance diminue.
- c) L'incidence diminue et la portance augmente.
- d) L'incidence augmente et la portance reste constante.

08. Les vibrations et le bruit peuvent augmenter :

- a) la précision de pilotage.
- b) la capacité de mémorisation.
- c) l'acuité visuelle.
- d) la fatigue et la difficulté de communication.

09. En vol, vous obtenez une clairance pour pénétrer dans un espace aérien de classe D. Vous recevez :

- a) Une clairance de séparation avec les autres VFR et IFR.
- b) Une information de trafic sur tous les autres vols quel que soit leur régime (VFR-IFR).
- c) Une clairance de séparation avec les IFR seulement.
- d) Une information de trafic avec les IFR seulement.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications

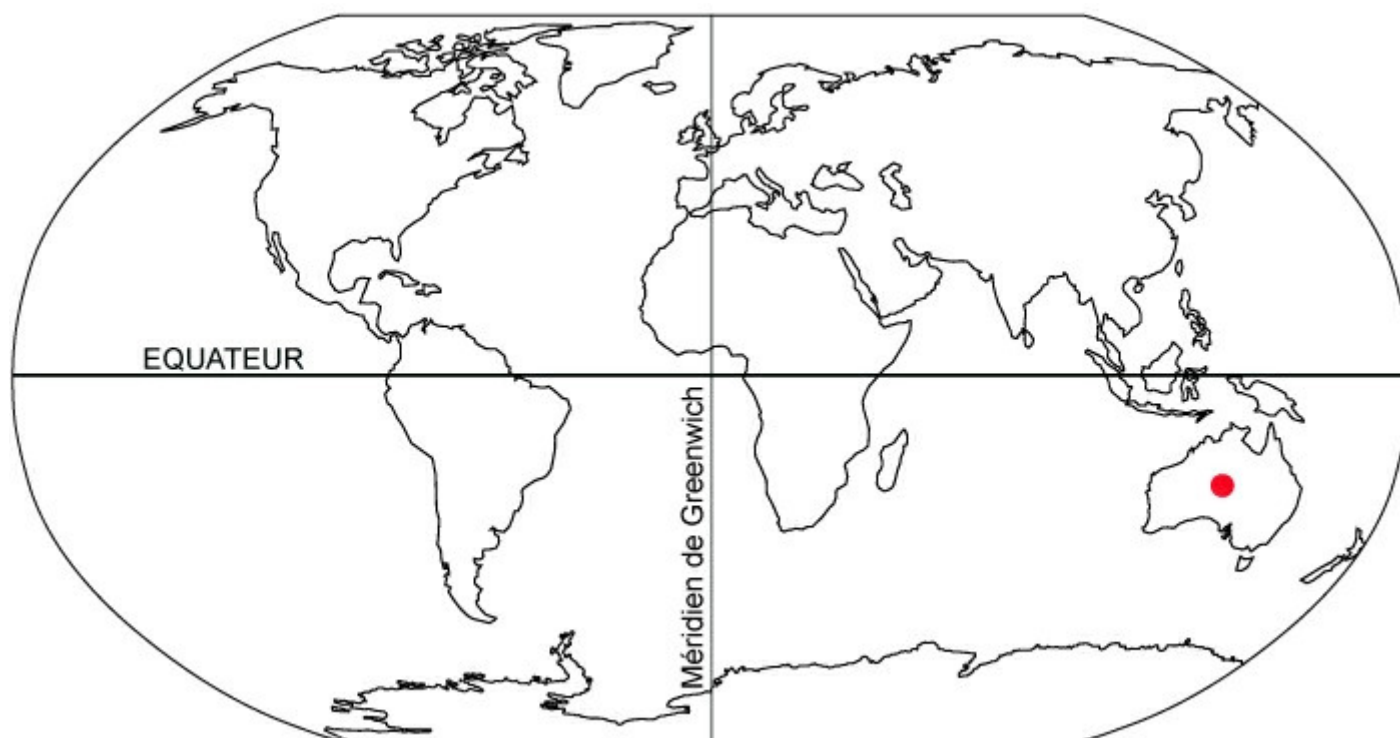


QuizVds.it

10. La brise de la vallée montante génère un vent dirigé :

- a) Vers le haut de la vallée la nuit.
- b) Vers le haut de la vallée.
- c) Vers le bas de la vallée la nuit.
- d) Vers le bas de la vallée.

11. Les coordonnées géographiques du point rouge indiqué dans l'annexe sont :



- a) Latitude S, longitude E.
- b) Latitude S, longitude W.
- c) Longitude S, latitude E.
- d) Longitude S, latitude W.

12. La dérive est maximale si le vent est :

- a) Perpendiculaire au cap magnétique.
- b) Perpendiculaire au cap vrai.
- c) Perpendiculaire à la route magnétique.
- d) Perpendiculaire à la route vraie.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

13. En vol, en cas de panne moteur, vous envoyez un message :

- a) De détresse commençant par MAYDAY.
- b) D'urgence commençant par MAYDAY.
- c) D'urgence commençant par PANNE-PANNE.
- d) De détresse commençant par PANNE-PANNE.

14. Vous devez faire une interruption volontaire du vol (IVV) sur un terrain en pente avec le vent qui souffle dans le sens montant. Vous décidez d'atterrir :

- a) Avec la pente montante à gauche de façon à avoir le vent qui vient de la droite.
- b) Dans le sens de la pente descendante.
- c) Dans le sens de la pente montante.
- d) Avec la pente montante à droite de façon à avoir le vent qui vient de la gauche.

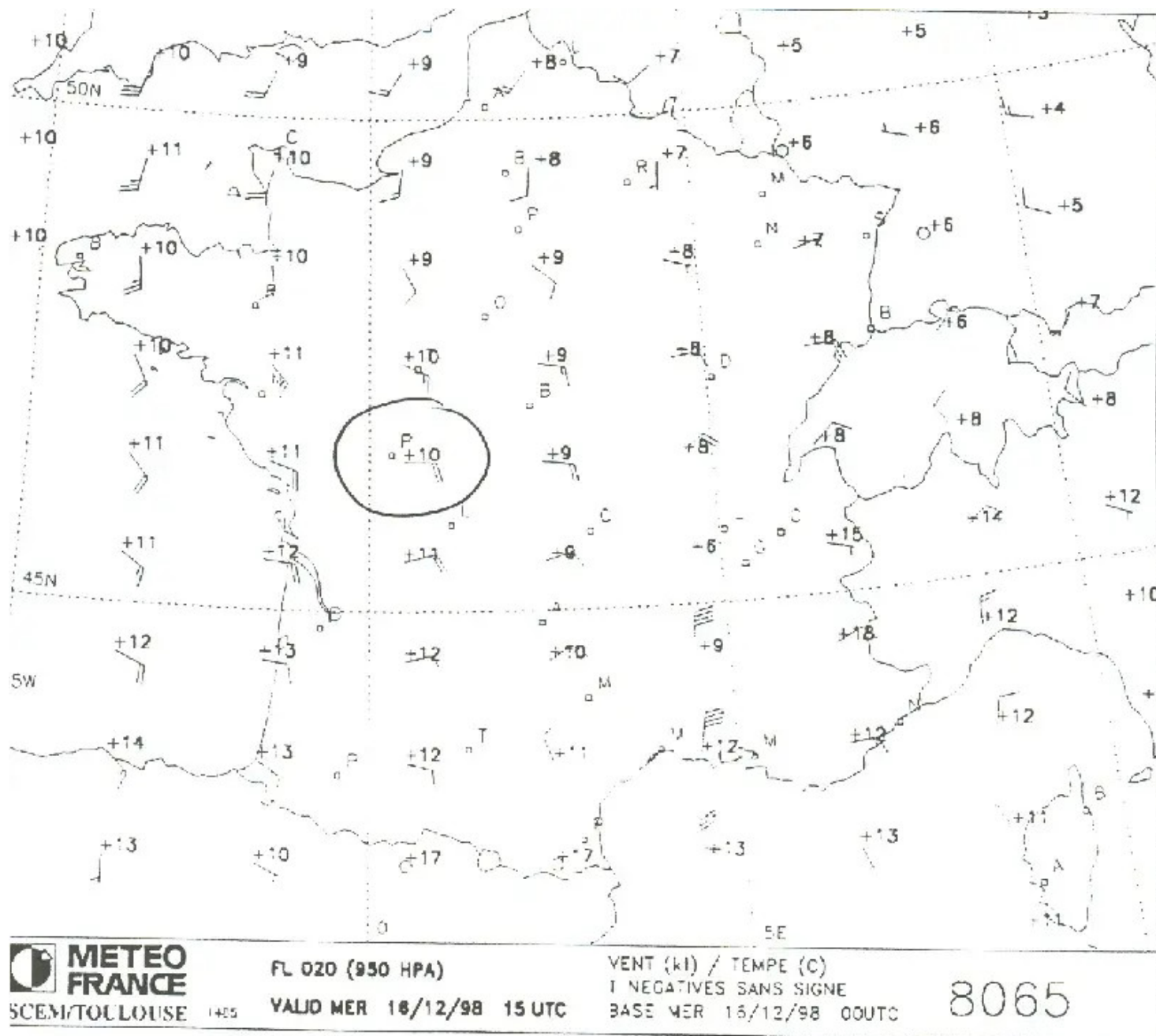
Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

15. (Pour cette question, utilisez l'annexe 050-434). Au niveau de vol 20, au voisinage de Poitiers (région cerclée), le vent prévu vient de l'est :



- a) Sa vitesse est de 10 kt, et la température de 10°C.
- b) Et sa vitesse est de 20 à 30 kt.
- c) Sa vitesse est de 20 kt, et la température de 10°C.
- d) Sa vitesse est de 20 kt, et la température ISA+10.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

16. Le stress est :

- a) L'épuisement consécutif au manque d'oxygène.
- b) La fatigue oculaire du pilote.
- c) La fatigue consécutive au franchissement de fuseaux horaires.
- d) La réaction d'adaptation de l'individu au milieu.

17. La direction du vent est indiquée par l'angle entre le Nord géographique et :

- a) La direction d'où vient le vent, comptée dans le sens des aiguilles d'une montre.
- b) La direction où souffle le vent, comptée dans le sens des aiguilles d'une montre.
- c) La direction où souffle le vent, comptée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- d) La direction d'où vient le vent, comptée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

18. Après le décollage, à environ 150 ft ASFC, le moteur s'arrête. Vous :

- a) Redémarrez le moteur.
- b) Effectuez un atterrissage glissé dans l'axe du décollage.
- c) Effectuez un virage de 180° pour revenir sur l'hélistation.
- d) Effectuez une autorotation dans l'axe du décollage.

19. La pression de terminer une mission malgré une météo défavorable est un exemple :

- a) d'amélioration de la sécurité.
- b) de réduction naturelle du risque.
- c) de procédure normale.
- d) de biais de continuation.

20. La déshydratation peut entraîner :

- a) une baisse de concentration et une fatigue plus rapide.
- b) une meilleure tolérance aux vibrations.
- c) une disparition du mal de l'air.
- d) une augmentation de l'acuité auditive.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

21. La fatigue dégrade particulièrement :

- a) uniquement la vision des couleurs.
- b) la vigilance, le jugement et le temps de réaction.
- c) seulement l'audition.
- d) uniquement la force musculaire.

22. Vous arrivez sur un aérodrome où la radio est obligatoire, un agent AFIS vous transmet les paramètres et vous signale un aéronef en étape de base :

- a) Vous devez débiter l'intégration par une verticale terrain.
- b) Vous pouvez vous intégrer en finale.
- c) Vous pouvez vous intégrer en étape de base.
- d) Vous devez vous intégrer en vent arrière.

23. Un des moyens permettant à un pilote d'être performant à l'approche d'un événement est :

- a) De l'appréhender en fonction de ses sensations.
- b) De préparer le maximum d'éléments qui serviront à sa conduite.
- c) De préparer le minimum d'éléments qui serviront à sa conduite.
- d) D'appliquer exclusivement les gestes connus.

24. Dans un espace aérien de classe D, les services rendus à un aéronef en VFR sont (choisir la combinaison exacte la plus complète) : 1 - le contrôle par la méthode de la séparation entre tous les vols 2 - le contrôle par la méthode de l'information de trafic 3 - l'information de vol 4 - l'alerte

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

25. Vous lisez le SIGMET suivant : LFRR SIGMET 2 VALID 30 08 00/30 18 00 LFRB SQL TS OBS FIR BREST BLW FL 330 MOV NE 10 KT INTSF. Vous en déduisez :

- a) L'existence d'orages en lignes de grains pour l'ensemble de la journée du 30.
- b) Que le phénomène orageux est stationnaire.
- c) L'absence de risques pour vous, car le phénomène est situé au-dessus du FL 330.
- d) L'affaiblissement du phénomène orageux.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

26. En palier, à partir d'une vitesse stabilisée, une augmentation du pas collectif a d'abord pour conséquence :

- a) Une diminution de la vitesse indiquée sans variation de puissance nécessaire.
- b) Une augmentation de la portance et de la traînée du rotor, avec une puissance nécessaire plus élevée.
- c) Une augmentation de portance sans variation de traînée.
- d) Une diminution simultanée de la portance et de la traînée.

27. Toutes choses égales par ailleurs, l'utilisation des dispositifs hypersustentateurs entraîne une augmentation :

- a) La finesse maximale.
- b) De la vitesse de décrochage.
- c) De la portance sans faire varier la traînée.
- d) De la consommation de carburant.

28. L'inhalation de monoxyde de carbone (CO) :

- a) Peut être compensée en augmentant l'altitude de vol.
- b) Augmente la saturation en oxygène du sang.
- c) Est insidieuse, car c'est un gaz inodore.
- d) Est inoffensive en faible quantité.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

29. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-3421). Le petit trait noir représenté sur l'extrait de carte OACI indique un :



- a) Pont.
- b) Barrage.
- c) Gué.
- d) Tunnel.

30. Une clairance VFR spécial permet :

- a) De continuer à voler en VFR dans une zone de contrôle en dessous des conditions VMC.
- b) De vous affranchir de l'utilisation du transpondeur dans un espace aérien contrôlé.
- c) De maintenir la vitesse au-dessus de 120 kt en finale lorsque le trafic est important.
- d) De voler en VFR, sans la vue du sol dans un espace de classe D.

31. Parmi les phases d'urgence définies dans les procédures de recherche et de sauvetage, on distingue les phases :

- a) D'incertitude (incerfa), d'incident (incifa) et de détresse (detresfa).
- b) D'incertitude (incerfa), d'alerte (alerfa) et de détresse (detresfa).
- c) D'absence (absfa), d'incident (incifa) et de détresse (detresfa).
- d) D'incertitude (incerfa), d'alerte (alerfa) et d'incident (incifa).

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

32. Le terme « wilco » signifie que le pilote :

- a) n'a pas compris le message.
- b) demande une nouvelle fréquence.
- c) a compris l'instruction et l'exécutera.
- d) déclare une urgence.

33. Sur une carte conforme (par exemple la carte OACI au 1/500 000) vous mesurez, par rapport à un méridien, une route représentée par une droite. Cette route est une route :

- a) Gyro.
- b) Vraie.
- c) Magnétique.
- d) Compas.

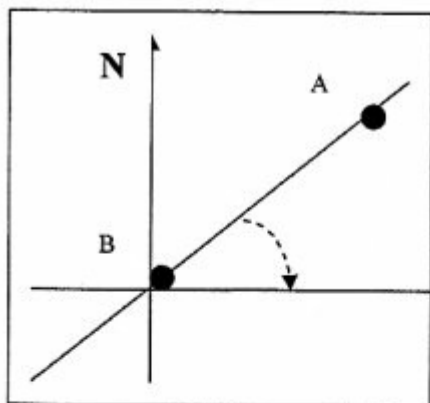
Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications

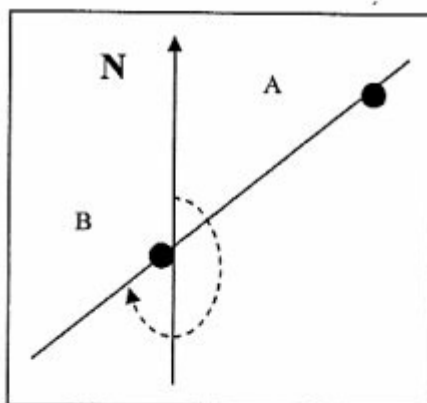


QuizVds.it

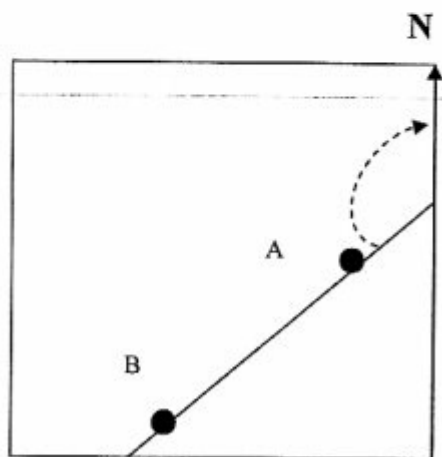
34. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-3587). L'angle représentant la route vraie de B vers A est celui indiqué sur le schéma :



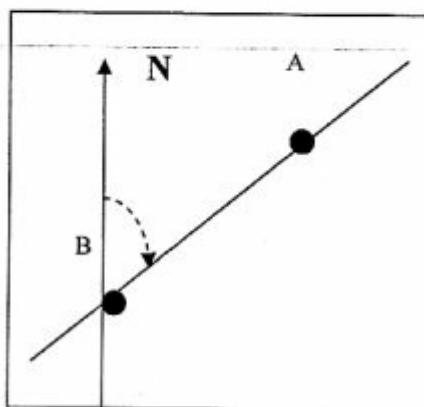
1



2



3



4

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

35. Tout changement de trajectoire doit s'effectuer selon la séquence :

- a) Préparation - stabilisation - actions - contrôle.
- b) Préparation - actions - stabilisation - contrôle.
- c) Préparation - contrôle - stabilisation - actions.
- d) Préparation - actions - contrôle - stabilisation.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

36. L'ATC vous indique : "Fox-Trot Papa Uniform, autorisé atterrissage piste trente trois, vent trois cent degrés, vingt nœuds". Vous collationnez :

- a) Atterrissons piste trente trois, vent trois cent degrés, vingt nœuds, Fox-Trot Papa Uniform
- b) Fox-Trot Papa Uniform atterrissons piste trente-trois.
- c) Autorisé atterrissage piste trente trois, vent trois cent degrés, vingt nœuds, Fox-Trot Papa Uniform
- d) J'atterris piste trente-trois, Fox-Trot Papa Uniform.

37. Le directionnel (conservateur de cap) :

- a) Doit être réglé une seule fois par vol, avant le décollage.
- b) Doit être réglé périodiquement par rapport au compas magnétique, au cours du vol.
- c) Est un compas magnétique de secours.
- d) Donne la référence de cap qui sert à régler le compas magnétique.

38. Lors du passage d'un cumulonimbus sur votre aérodrome, vous pouvez vous attendre à :

- a) Une rotation des vents qui se renforceront.
- b) Un affaiblissement des vents, sans changement de direction.
- c) Un affaiblissement et une rotation des vents.
- d) Un renforcement des vents, sans changement de direction notoire de ceux-ci.

39. A vitesse constante, une augmentation de l'angle d'incidence aura pour effet :

- a) Une augmentation de la portance quelle que soit l'incidence atteinte.
- b) Une diminution de la portance, puis une augmentation de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.
- c) Une augmentation de la portance puis une diminution de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.
- d) Une diminution de la traînée, puis une augmentation de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.

40. Sur l'Ile de la Réunion (21°S - 055°30 E) les dépressions tournent :

- a) Dans le sens anti-horaire.
- b) Dans un sens identique à celui des dépressions aux Antilles (15°N - 060°W).
- c) Dans un sens identique à celui des dépressions en métropole.
- d) Dans le sens horaire.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

41. Vous envisagez de traverser, sans gilets de sauvetage, un estuaire dont la largeur est de 6 km. Le vent est nul. Vous considérez une finesse de 6 pour déterminer la hauteur minimale de vol qui vous permettrait de rejoindre la côte en cas de panne moteur et vous trouvez :

- a) 500 m.
- b) 1650 m.
- c) 250 m.
- d) 1000 m.

42. La traînée est la composante de la résultante aérodynamique :

- a) Parallèle à la portance.
- b) Perpendiculaire au vent relatif.
- c) Parallèle à la corde de référence du profil.
- d) Parallèle au vent relatif.

43. Un médicament même courant peut être problématique car :

- a) il rend le pilote automatiquement inapte pendant un mois.
- b) il supprime le besoin de repos.
- c) il améliore toujours l'attention.
- d) il peut entraîner somnolence, troubles visuels ou ralentissement des réactions.

44. Une perte de conscience de la situation se manifeste par exemple par :

- a) ne plus savoir exactement où l'on est ou ce qui va se produire ensuite.
- b) un briefing plus clair.
- c) une réduction du stress.
- d) une meilleure anticipation.

45. Vous suivez la route magnétique 120° et vous affichez le radial 210° d'un VOR à gauche de votre route. Le passage sur ce radial va se manifester par :

- a) Un basculement de FROM en TO.
- b) Un passage de l'aiguille au centre.
- c) Une déviation de l'aiguille de la droite vers la gauche.
- d) Un basculement de TO en FROM.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

46. La qualification de vol aux instruments est exigée pour voler en :

- a) IFR et VFR de nuit.
- b) IFR et VFR spécial.
- c) IFR.
- d) IFR et VFR on top.

47. La brise de terre s'établit :

- a) Le jour, parce que les terres se refroidissent moins vite que la mer.
- b) La nuit, parce que les terres se refroidissent moins vite que la mer.
- c) La nuit, parce que les terres se refroidissent plus vite que la mer.
- d) Le jour, parce que les terres se refroidissent plus vite que la mer.

48. Sur la carte OACI au 1/500 000, entre deux parallèles, 1° représente :

- a) 60 ft.
- b) 60 NM.
- c) 60 miles.
- d) 60 km.

49. Le message « PAN PAN » est utilisé lorsque :

- a) il existe un danger grave et immédiat nécessitant une assistance immédiate.
- b) la situation est urgente mais ne constitue pas encore une détresse immédiate.
- c) le pilote souhaite signaler une turbulence légère.
- d) la fréquence est simplement saturée.

50. Un aéronef est au décollage sur la piste 34. Le vent est du 060°. Les turbulences engendrées par le décollage de cet aéronef se déplaceront :

- a) Vers l'arrière.
- b) Vers la gauche.
- c) Vers l'avant.
- d) Vers la droite.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

51. Un manque de sommeil avant un vol peut :

- a) améliorer la résistance au stress.
- b) rendre inutile la checklist.
- c) augmenter les erreurs d'attention et de mémoire.
- d) réduire la charge de travail.

52. Le givre qui se forme sur la cellule est dangereux car :

- a) Il ne peut pas disparaître en conditions VMC.
- b) Il peut perturber les communications radio.
- c) Il diminue la vitesse de décrochage.
- d) Il modifie les profils, augmente la masse et diminue ainsi les performances aérodynamiques.

53. En montée, dans une TMA, vous passez l'altitude de transition. Vous devez alors caler votre altimètre :

- a) Au QNH du terrain de destination.
- b) Au QFE du terrain de départ.
- c) à 1013,2 hPa.
- d) Au QNH régional.

54. Les bouchons magnétiques installés sur les ensembles mécaniques ont pour fonction :

- a) D'améliorer la filtration du lubrifiant grâce à l'effet du champ magnétique.
- b) De raccorder rapidement un dispositif de vidange du lubrifiant.
- c) La détection de présence de limaille de métal dans le circuit de lubrification.
- d) De permettre un complément de lubrifiant, sans outillages spécifiques.

55. Dans un METAR, la présence de brume (BR) indique une visibilité comprise entre :

- a) 1,5 km et 8 km.
- b) 5 km et 10 km.
- c) 0 km et 3 km.
- d) 1 km et 5 km.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

56. Lorsque la pente de trajectoire est modifiée par l'action d'un braquage de la gouverne de profondeur, le facteur de charge :

- a) Est positif ou négatif, selon le sens d'action.
- b) Est toujours négatif.
- c) Reste constant.
- d) Est toujours positif.

57. La vitesse minimale de sécurité retenue pour l'approche est 90 km/h. Le vent est nul et il n'y a pas de turbulence. Vous choisissez en finale une vitesse d'environ :

- a) 160 km/h.
- b) 100 km/h.
- c) 120 km/h.
- d) 140 km/h.

58. En vol stabilisé en palier, un élément structural supporte un effort de 400 daN. Si l'aéronef se met en virage à 60° d'inclinaison en maintenant le palier, l'effort supporté devient :

- a) 560 daN.
- b) 400 daN.
- c) 800 daN.
- d) 1600 daN.

59. Pour les coordonnées géographiques d'un point on peut dire que :

- a) La latitude est une distance mesurée sur un parallèle.
- b) La longitude est une distance mesurée sur un parallèle.
- c) La latitude est un angle mesuré sur un méridien.
- d) La longitude est un angle mesuré sur un méridien.

60. Au sol, lors de l'essai du réchauffage carburateur et en l'absence de givrage, vous devez constater :

- a) Une augmentation du régime de rotation et une diminution de la pression d'admission.
- b) Une diminution du régime de rotation et une augmentation de la pression d'admission.
- c) Une diminution du régime de rotation et une augmentation de la température carburateur.
- d) Une augmentation du régime de rotation et une diminution de la température carburateur.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

61. Un conservateur de cap : 1 - n'a pas besoin d'être recalé manuellement 2 - doit être recalé manuellement 3 - indique une route 4 - indique un cap 5 - est influencé par les champs magnétiques 6 - est plus stable qu'un compas lors des changements d'assiette ou d'inclinaison

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

62. En cas de panne radio en VFR, le pilote doit notamment :

- a) continuer sans tenir compte des espaces contrôlés.
- b) éteindre le transpondeur.
- c) appliquer les procédures publiées et surveiller les signaux visuels si disponibles.
- d) émettre seulement sur la fréquence compagnie.

63. En VFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents :

- a) Pour tous les vols, sans exception.
- b) Sauf si le vol reste dans le circuit d'aérodrome.
- c) Sauf s'il n'est pas prévu de s'éloigner de plus de 30 km de l'aérodrome de départ.
- d) Sauf si aucun atterrissage n'est envisagé à plus de 30 km du départ.

64. Vous arrivez aux abords d'un aérodrome non contrôlé où il n'y a pas de fréquence publiée. Vous affichez sur le poste de radiocommunication la fréquence :

- a) 123,050 MHz.
- b) 123,500 MHz.
- c) 121,500 MHz.
- d) 123,450 MHz.

65. Vous constatez un incident en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation des installations ou services de la circulation aérienne. Vous utilisez la procédure :

- a) De réclamation.
- b) D'infraction.
- c) Airprox.
- d) D'instruction.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

66. Dans l'hémisphère nord, si le vent me fait dériver vers la droite, c'est que :

- a) J'ai une zone de haute pression à ma droite.
- b) J'ai une zone de basse pression à ma droite.
- c) Je navigue d'une zone de haute pression vers une zone de basse pression.
- d) Je navigue d'une zone de basse pression vers une zone de haute pression.

67. Les vols en VFR effectués au-dessus des étendues maritimes doivent faire l'objet :

- a) D'une formation spécifique du pilote.
- b) D'un plan de vol.
- c) D'une autorisation préalable délivrée par le préfet maritime de la zone survolée.
- d) D'une formation spécifique du pilote et des passagers.

68. Après avoir effectué les essais moteurs et après avoir patienté pendant 15 min, le contrôleur vous indique que vous êtes autorisé au décollage :

- a) Je m'aligne et je décolle.
- b) Je refais un briefing passagers.
- c) Je refais un briefing décollage.
- d) Je refais mes essais moteurs.

69. En vol, en cas de panne moteur, vous envoyez un message :

- a) De détresse commençant par PANNE-PANNE.
- b) D'urgence commençant par PANNE-PANNE.
- c) De détresse commençant par MAYDAY.
- d) D'urgence commençant par MAYDAY.

70. L'angle de pas appliqué à une pale d'hélicoptère :

- a) Influe sur l'angle d'incidence mais n'a aucune influence sur l'intensité de la résultante aérodynamique.
- b) N'a aucune influence sur l'angle d'incidence mais influe sur l'intensité de la résultante aérodynamique.
- c) Influe sur l'angle d'incidence et donc sur l'intensité de la résultante aérodynamique.
- d) N'a aucune influence, ni sur l'angle d'incidence, ni sur l'intensité de la résultante aérodynamique.

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



QuizVds.it

Grille de Réponses

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

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

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - Communications



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: _____		