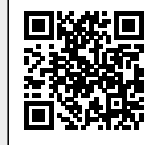


Simulation d'examen

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



Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. La balise de détresse d'un aéronef émet sur la fréquence VHF :

- a) 121,25 MHz et 243 MHz.
- b) 123,50 MHz et 243 MHz.
- c) 121,50 MHz et 406 MHz.
- d) 123,45 MHz et 406 MHz.

02. En approche ou décollage, la marge attentionnelle est souvent réduite car :

- a) la radio est toujours silencieuse.
- b) le pilote n'a plus besoin de surveiller dehors.
- c) l'hélicoptère ne dérive pas.
- d) les tâches de pilotage, trajectoire et décision sont concentrées.

03. Le symbole indiqué par une flèche dans l'annexe ci-jointe représente :

Simulation d'examen

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

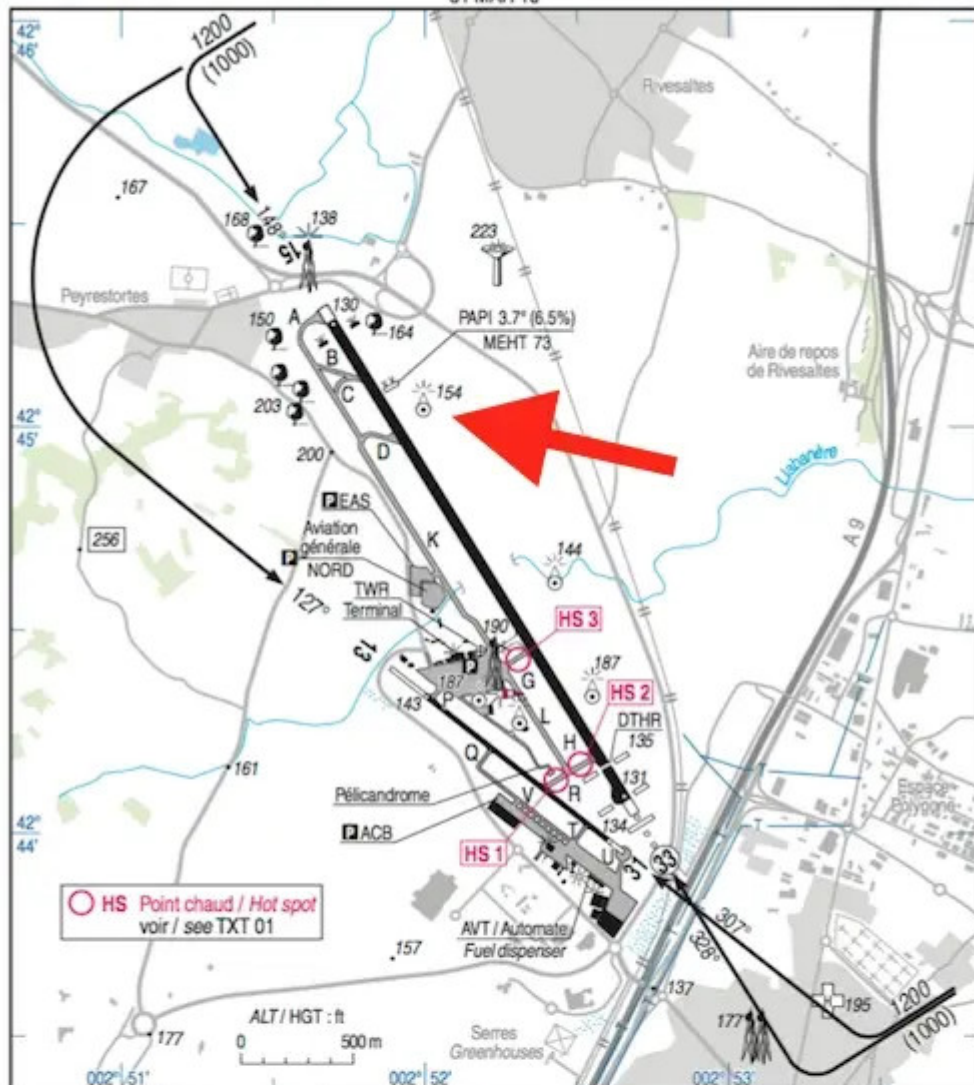


Quizvds.it

PERPIGNAN RIVESALTES
AD2 LFMP ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

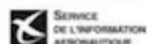
31 MAR 16



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
15 33	148 328	2500 x 45	Revêtue Paved	40 F/C/W/T	2500 2500	2570 2570	2500 2330
13 31	127 307	1085 x 20	Revêtue Paved	22 F/C/W/T	1085 1085	1169 1268	1085 1085

Aides lumineuses :
PCL PPR exploitant.
HI ligne APCH RWY 33
H/VBI RWY 33/15
BI RWY 15 : Seuil et extrémité

Lighting aids :
PCL PPR AD operator.
LIH APCH line RWY 33
LIH/LIL RWY 33/15
LIL RWY 15 : THR and end



AMDT 05/16 CHG : NIL

© SIA

- a) Une antenne dont le sommet se situe à une hauteur de 154 ft.
- b) Une manche à air dont le sommet se situe à une hauteur de 154 ft.
- c) Une manche à air dont le sommet se situe à une altitude de 154 ft.
- d) Une antenne dont le sommet se situe à une altitude de 154 ft.

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

Quizvds.it

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

04. D'après la règle de Buys-Ballot, dans l'hémisphère Nord, le vent circule :

- a) Autour d'un anticyclone dans le sens des aiguilles d'une montre et autour d'une dépression dans le sens inverse.
- b) Autour de tous les centres de pression, dans le sens des aiguilles d'une montre.
- c) Autour de tous les centres de pression, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- d) Autour d'une dépression dans le sens des aiguilles d'une montre et autour d'un anticyclone dans le sens inverse.

05. Pour passer du vol rectiligne au virage, en palier, à vitesse constante, vous devez :

- a) Diminuer l'incidence et la puissance moteur.
- b) Augmenter l'incidence et diminuer la puissance moteur.
- c) Diminuer l'incidence et augmenter la puissance moteur.
- d) Augmenter l'incidence et la puissance moteur.

06. Vous évoluez dans un espace aérien de classe D. Votre équipement de radiocommunication tombe en panne :

- a) Vous devez signaler votre panne radio en effectuant des virages de 360° alternativement à gauche et à droite.
- b) Vous sortez le plus rapidement possible de la zone et poursuivez le vol.
- c) Vous devez atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant, si elles existent, les consignes particulières publiées.
- d) Vous devez poursuivre votre vol, pour ne pas gêner les vols IFR.

07. Vous disposez d'une carte de navigation dont l'échelle n'est pas indiquée. Pour mesurer la distance entre 2 points, vous la reportez sur :

- a) Un parallèle.
- b) Le bord horizontal de la carte.
- c) Le bord vertical de la carte.
- d) Un méridien.

08. Le facteur de charge est le rapport :

- a) Du poids de l'appareil en virage à 60° sur le poids en trajectoire rectiligne.
- b) Du poids à vide sur le poids à pleine charge.
- c) De l'effort aux commandes en virage à 60° sur l'effort aux commandes en virage à 30°.
- d) De la portance sur le poids.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

09. L'état physique caractérisé par une baisse de la température interne du corps s'appelle :

- a) Hyperventilation.
- b) Hypothermie.
- c) Hypoglycémie.
- d) Hypoxie.

10. 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) 300 ft/min.
- b) 180 ft/min.
- c) 500 ft/min.
- d) 700 ft/min.

11. Le givrage de l'hélice est dangereux car : 1 - il peut générer un moment piqueur par alourdissement de l'hélice 2 - il modifie l'aérodynamique des pales 3 - il peut générer des vibrations violentes en déséquilibrant l'hélice 4 - il peut abîmer le fuselage ou le bord d'attaque par des projections de glace

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

12. Sur un hélicoptère, le vrillage d'une pale a pour but de tendre à :

- a) Diminuer la traînée.
- b) Déplacer le centre de gravité de la pale.
- c) Uniformiser la portance sur toute la longueur de la pale.
- d) Augmenter la portance de la pale.

13. Le facteur de charge est le rapport :

- a) De la portance sur le poids.
- b) Du poids sur la portance.
- c) De la traînée sur la portance.
- d) De la traînée sur le poids.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

14. Au décollage, un vent arrière a pour effet :

- a) D'augmenter la distance de décollage et la pente sol de montée.
- b) D'augmenter la distance de décollage et de diminuer la pente sol de montée.
- c) De diminuer la distance de décollage et d'augmenter la pente sol de montée.
- d) De diminuer la distance de décollage et la pente sol de montée.

15. L'entrée dans un espace aérien de classe E est :

- a) Autorisée sans aucune contrainte.
- b) Autorisée sans contact radio, sous réserve de respecter certaines conditions météorologiques.
- c) Interdite aux vols en VFR.
- d) Subordonnée à l'obtention d'une clairance demandée par radio.

16. La fréquence 'sol' que vous rencontrez sur les aérodromes importants :

- a) Ne sert qu'au contrôle sur les parkings.
- b) Est réservée aux vols commerciaux.
- c) Est destinée à tous les aéronefs évoluant au sol.
- d) Est réservée aux aéronefs en régime IFR.

17. Vous arrivez sur un terrain géré par un agent AFIS, le plan de vol sera clôturé en priorité par :

- a) L'organisme de contrôle avec lequel vous êtes en contact juste avant votre atterrissage.
- b) Le SIV dont dépend l'aérodrome d'atterrissage.
- c) Vous-même, car l'agent AFIS n'est pas habilité.
- d) Cet agent AFIS.

18. La performance :

- a) D'apprentissage est considérablement améliorée lorsque le niveau de stress est à son maximum.
- b) Dépend uniquement du niveau d'entraînement du pilote.
- c) Peut être améliorée sous l'effet d'un stress modéré.
- d) N'est jamais affectée par le stress chez un pilote expérimenté.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

19. Une menace opérationnelle est par exemple :

- a) une couleur de siège inhabituelle.
- b) une préférence musicale du passager.
- c) un carnet de vol bien rempli.
- d) un vent fort, un obstacle ou une fréquence très chargée.

20. Comparé à un aérodrome situé au niveau de la mer, sur un terrain situé en montagne, vous disposez pour décoller :

- a) De moins de puissance moteur.
- b) De plus de puissance à bas régime, mais de moins de puissance à haut régime.
- c) De moins de puissance à bas régime, mais de plus de puissance à haut régime.
- d) De plus de puissance moteur.

21. Pour effectuer le calcul de masse et centrage de votre aéronef, vous avez besoin : 1 - du manuel de vol 2 - de la fiche de pesée 3 - du carnet de route 4 - de connaître le poids des passagers et des bagages 5 - de connaître la quantité de carburant embarquée

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

22. Sur une carte conforme, vous mesurez, par rapport à un méridien, une route représentée par une droite. C'est une route :

- a) Compas.
- b) Un cheminement.
- c) Magnétique.
- d) Vraie.

23. Les informations relatives à l'existence des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes se trouvent sur :

- a) La carte 1/1 000 000 du SIA.
- b) Les cartes VAC éditées par le SIA.
- c) La carte IGN/OACI 1/500 000.
- d) Le dossier météo de préparation du vol.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

24. En vol, sans vent, le facteur de base est égal à 0,5. Vous relevez une distance de 46 NM jusqu'au prochain point. Pour le rejoindre, il vous faut :

- a) 46 minutes.
- b) 10 minutes.
- c) 23 minutes.
- d) 92 minutes.

25. Une surface dont tous les points sont à la même pression atmosphérique est une surface :

- a) Isobare.
- b) Isotherme.
- c) Standard.
- d) Isochrone.

26. L'immatriculation de votre aéronef est F-GDMQ. Le contrôleur vous demande de descendre au FL65 en gardant une vitesse de 140 kt. Vous répondez :

- a) Descendons six cinq, vitesse unité quatre zéro, Fox-Trot Mike Quebec.
- b) FL soixante cinq, vitesse cent quarante nœuds, Mike Quebec.
- c) Descendons niveau six cinq, cent quarante nœuds, Fox-Trot Mike Quebec.
- d) FL soixante cinq, vitesse cent quarante nœuds, Fox-Trot Mike Quebec.

27. Au point fixe sur le parking de votre aéroclub, un autre aéronef détruit totalement la dérive de votre hélicoptère avec son hélice. Il n'y a aucun blessé. Au sens de l'annexe 13 de l'OACI (portant sur les enquêtes sur les accidents et incidents aéronautiques), cette situation correspond :

- a) à une négligence.
- b) à un accident.
- c) Ni à un accident, ni à un incident puisque l'aéronef n'avait pas commencé à se déplacer.
- d) à un incident.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

28. Votre aéronef est équipé d'une radio. En vol, vous êtes témoin d'une situation mettant des personnes en péril. Selon la réglementation, en tant que commandant de bord, vous devez :

- a) Rester en vue des lieux aussi longtemps que possible et donner le maximum d'informations au contrôle aérien.
- b) Mettre la balise de détresse sur ON.
- c) Donner l'alerte et poursuivre votre route.
- d) Afficher le code transpondeur 7700.

29. Avant un vol transfrontalier, le pilote doit s'assurer que :

- a) la langue radio requise et les fréquences applicables sont connues.
- b) la radio peut rester éteinte.
- c) l'alphabet aéronautique change selon le pays.
- d) les messages de détresse sont interdits.

30. Est obligatoire le collationnement : (Choisir la combinaison exacte la plus complète) 1 - des calages altimétriques 2 - de la piste en service 3 - de la météo 4 - des clairances 5 - des informations de trafic 6 - des codes transpondeur 7 - du vent 8 - du cap et du niveau

- a) 1, 3, 4, 5, 6 et 8.
- b) 1, 2, 4 et 7.
- c) 1 à 8.
- d) 1, 2, 4, 6 et 8.

31. En virage, il faut adopter une vitesse de vol compatible avec l'inclinaison du virage car :

- a) La traînée est plus faible en virage qu'en ligne droite.
- b) La vitesse de décrochage diminue avec l'inclinaison.
- c) La portance est plus faible en virage qu'en ligne droite.
- d) La vitesse de décrochage augmente avec l'inclinaison.

32. Les espaces aériens de classe E sont des espaces aériens dont la pénétration en VFR est :

- a) Interdite.
- b) Autorisée sans contact radio, sous réserve de respecter certaines conditions météorologiques.
- c) Soumise à l'obtention d'une clairance demandée par radio.
- d) Autorisée sans aucune contrainte.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

33. Vous pénétrez, sans autorisation, dans une zone réglementée en activité. Cet acte constitue :

- a) Un incident.
- b) Une infraction.
- c) Une situation airprox.
- d) Un incident ou une situation airprox selon le cas.

34. Le plafond nuageux est défini par une nébulosité au moins égale à :

- a) BKN.
- b) OVC.
- c) SCT.
- d) FEW.

35. 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.

36. En situation anormale, une checklist doit être utilisée :

- a) uniquement après l'atterrissage.
- b) à la place du pilotage.
- c) lorsque la trajectoire est maîtrisée et selon la priorité de sécurité.
- d) seulement si un passager la demande.

37. La gestion des priorités face à une alarme consiste à :

- a) agir sur la première commande disponible.
- b) maintenir le contrôle de l'hélicoptère puis analyser l'alarme.
- c) éteindre tous les systèmes.
- d) demander immédiatement au passager de décider.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

38. Quantitativement, les deux plus importantes composantes de l'air sont :

- a) Azote et oxygène.
- b) Dioxyde carbone et azote.
- c) Oxygène et vapeur d'eau.
- d) Gaz carbonique et vapeur d'eau.

39. Le SIGMET rédigé par les services météorologiques est :

- a) Un message d'observation météorologique régulière, comme le METAR.
- b) Un message de prévision météorologique régulière, comme le TAF.
- c) Un avis de phénomène dangereux observé ou prévu (cumulo-nimbus, orage, etc...).
- d) Un message météorologique ne concernant pas l'aviation légère.

40. En cas de vent fort sur votre terrain d'atterrissage, il est recommandé d'adopter en finale :

- a) Une vitesse plus grande que par vent nul.
- b) La VNE.
- c) Une vitesse plus petite que par vent nul.
- d) La même vitesse que par vent nul.

41. Au sol, quand l'hélicoptère est au parking, le blocage des commandes de vol est appliqué pour :

- a) Empêcher toute manœuvre intempestive des commandes depuis le poste de pilotage.
- b) Rigidifier les commandes pour pouvoir prendre appui dessus lors du déplacement de l'aéronef.
- c) Éviter la détérioration des commandes et du rotor par le vent.
- d) Empêcher que l'hélicoptère ne soit déplacé sans autorisation.

42. Le manuel de vol de l'aéronef et la fiche de pesée doivent être à bord :

- a) Uniquement pour les vols pour lesquels un atterrissage est prévu sur un aéroport différent de l'aéroport de décollage.
- b) Uniquement pour les vols VFR de nuit.
- c) Pour tout vol.
- d) Uniquement pour les vols locaux.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

43. La mémoire de travail est limitée ; il est donc utile de :

- a) noter ou préparer les éléments importants avant les phases chargées.
- b) retenir toutes les données sans support.
- c) éviter les checklists.
- d) augmenter la vitesse de lecture radio.

44. A un niveau de vol constant, une baisse de température extérieure aura pour conséquence :

- a) Une diminution d'altitude.
- b) Une augmentation d'altitude.
- c) Une hauteur constante.
- d) Une altitude constante.

45. Le stress aigu peut provoquer :

- a) un rétrécissement attentionnel et une tendance aux actions automatiques.
- b) une perception parfaite du temps.
- c) une disparition de la fatigue.
- d) une amélioration garantie de la décision.

46. Au cours d'une journée (24 h.), avec un ciel toujours dégagé, la température minimale près du sol devrait être relevée :

- a) Peu après le lever du soleil.
- b) à minuit.
- c) Au coucher du soleil.
- d) Peu avant le lever du soleil.

47. 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.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

48. Pour rejoindre deux points distants de 100 NM sur une carte OACI au 1/500 000, vous tracez une route droite qui :

- a) Est une loxodromie si celle-ci suit un méridien.
- b) Est une loxodromie assimilable à une orthodromie.
- c) N'est ni une loxodromie ni une orthodromie.
- d) Est une orthodromie assimilable à une loxodromie.

49. Un transpondeur mode C a la particularité de transmettre au contrôleur radar :

- a) Les coordonnées géographiques de l'aéronef.
- b) L'altitude-pression de l'aéronef.
- c) La vitesse verticale et l'immatriculation de l'aéronef.
- d) L'immatriculation de l'aéronef.

50. Les instruments utilisant la pression captée par la prise de pression statique sont :

- a) L'altimètre et l'indicateur de virage.
- b) L'anémomètre, l'altimètre et le variomètre.
- c) L'anémomètre et la bille.
- d) L'altimètre, le variomètre et l'horizon artificiel.

51. La lecture préalable des fréquences utiles avant le départ permet :

- a) de connaître la consommation exacte.
- b) d'éviter toute obligation de contact.
- c) de réduire la charge de travail en vol.
- d) de remplacer la navigation.

52. En palier, à vitesse constante, lors d'un virage à 45° d'inclinaison, pour conserver votre altitude, votre portance doit être :

- a) Augmentée de 15 %.
- b) Diminuée de 40 %.
- c) Augmentée de 40 %.
- d) Diminuée de 15 %.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

53. Les zones de l'espace aérien interdites à la circulation des aéronefs sont désignées par la lettre :

- a) D.
- b) R.
- c) P.
- d) I.

54. En descente rectiligne uniforme, le facteur de charge est :

- a) Supérieur à 1.
- b) égal à -1.
- c) Inférieur à 1.
- d) égal à 1.

55. Le mal de l'air ou un malaise passager peut devenir une menace car :

- a) il peut distraire le pilote et modifier la gestion de la mission.
- b) il améliore la vigilance du pilote.
- c) il supprime la nécessité de communiquer.
- d) il augmente la réserve carburant.

56. Avant d'obtenir une clairance VFR spécial pour entrer dans une CTR, votre équipement de radiocommunication tombe en panne :

- a) Vous pouvez poursuivre votre vol comme prévu.
- b) Vous ne devez pas entrer dans cet espace.
- 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 pouvez poursuivre votre vol comme prévu, après avoir affiché le code transpondeur 7700.

57. L'augmentation du pas collectif :

- a) Ne change pas l'incidence des pales.
- b) Diminue la portance du rotor.
- c) Modifie directement le diamètre du rotor.
- d) Augmente la portance et la traînée du rotor.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

58. La vision de nuit est dégradée par :

- a) une exposition à une lumière blanche intense.
- b) le repos visuel.
- c) l'adaptation progressive à l'obscurité.
- d) une bonne oxygénation.

59. La hauteur minimale de survol d'un rassemblement supérieur à 100 000 personnes est fixée à :

- a) 1500 m. (5000 ft.).
- b) 500 m. (1600 ft.).
- c) 300 m. (1000 ft.).
- d) 1000 m. (3300 ft.).

60. Un espace aérien de classe A :

- a) Est un espace exigeant des précautions particulières (A = attention).
- b) Est un espace supérieur (A = above).
- c) Est interdit aux VFR.
- d) Est un espace où est rendu le service d'alerte (A = alerte).

61. Le temps du cycle d'un moteur à explosion qui fournit de l'énergie au système est le temps :

- a) D'échappement.
- b) De compression.
- c) D'explosion-détente.
- d) D'admission.

62. Sur un aérodrome contrôlé, l'autorisation d'atterrir doit être :

- a) reçue avant de poursuivre l'atterrissage jusqu'au toucher.
- b) supposée acquise si la piste est libre.
- c) remplacée par un message d'auto-information.
- d) demandée uniquement après le toucher.

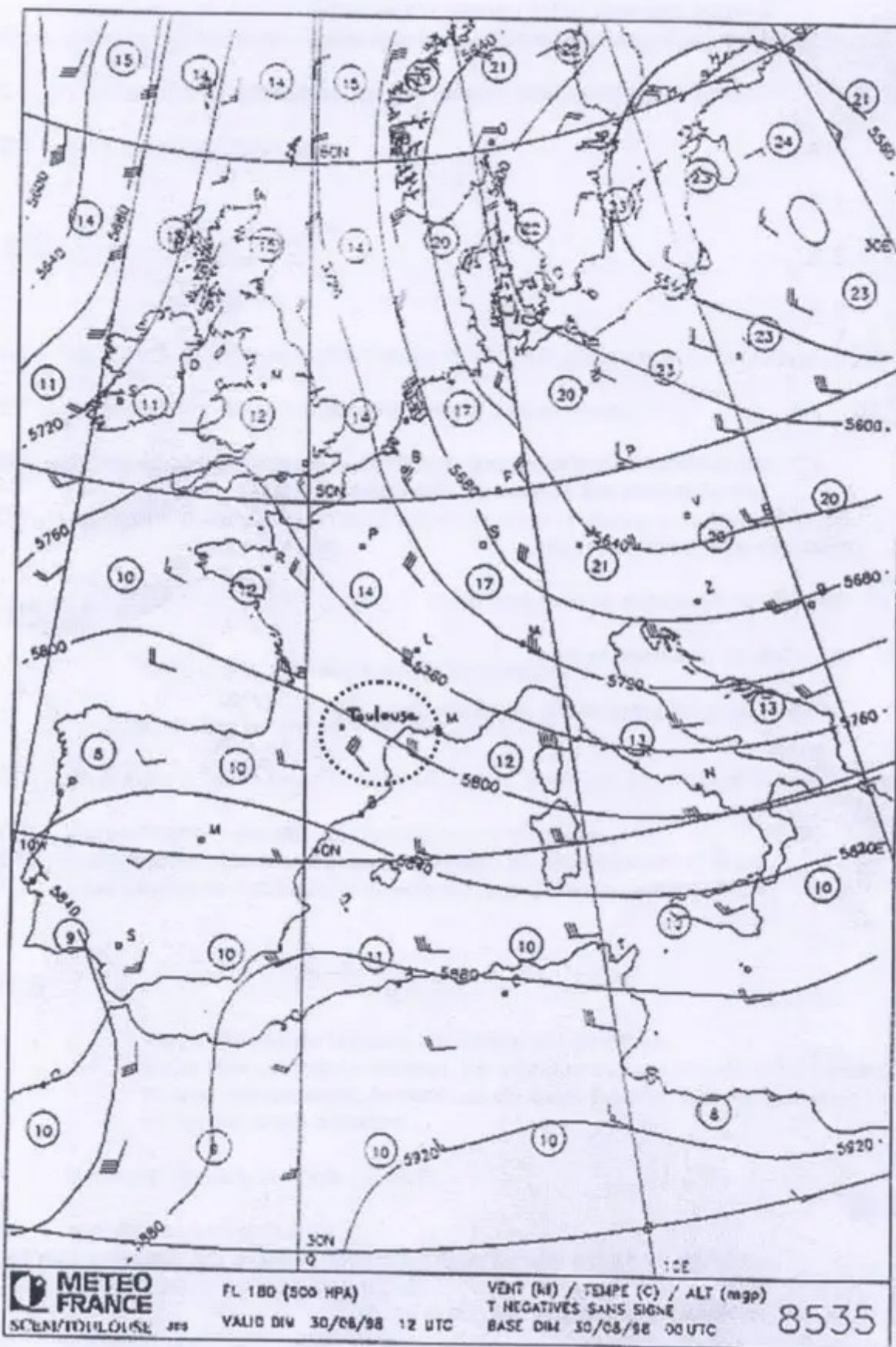
63. (Pour cette question, utilisez l'annexe 050-131) La vitesse du vent prévu au sud-est de Toulouse (zone cerclée) est de :

Simulation d'examen

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



Quizvds.it



Simulation d'examen

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



Quizvds.it

- a) 30 kt.
- b) 58 m/sec.
- c) 15 kt.
- d) 30 m/sec.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

64. A une hauteur élevée, votre hélicoptère se trouve en état de vortex, pour sortir de cette situation dangereuse, vous devez :

- a) Retrouver le plus rapidement possible les conditions du vol stationnaire.
- b) Diminuer la Vz en utilisant toute la puissance disponible.
- c) Mettre votre aéronef en autorotation et rechercher la VPM (ou VOM).
- d) Diminuer la vitesse de translation grâce à un "flare" très accentué.

65. Lorsque vous effectuez un vol à proximité de cumulus peu développés, vous pouvez vous attendre à :

- a) De fortes averses de pluie.
- b) De la turbulence faible à modérée.
- c) à une visibilité réduite.
- d) D'importantes chutes de grêle.

66. 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.

67. Conformément à l'annexe 13 de la convention de l'OACI (relative aux enquêtes et accidents), tout accident doit faire l'objet :

- a) D'un rapport auprès du recueil d'Événements Confidentiels uniquement lorsque des personnes sont décédées ou ont été gravement blessées à la suite de l'accident.
- b) Dans tous les cas, d'un rapport auprès du recueil d'Événements Confidentiels.
- c) D'une enquête effectuée par les services nationaux compétents dans tous les cas.
- d) D'une enquête effectuée par les services nationaux compétents uniquement lorsque des personnes sont décédées ou ont été gravement blessées à la suite de l'accident.

68. Le SIGMET rédigé par les services météorologiques est :

- a) Un avis de phénomène dangereux observé ou prévu (cumulo-nimbus, orage, etc...).
- b) Un message de prévision météorologique régulière, comme le TAF.
- c) Un message météorologique ne concernant pas l'aviation légère.
- d) Un message de prévision météorologique régulière, comme le METAR.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

69. Lors d'un vol d'entraînement, l'instructeur et l'élève doivent éviter :

- a) de préparer les messages avant émission.
- b) de collationner les clairances.
- c) d'utiliser l'indicatif complet.
- d) de transmettre simultanément ou de façon contradictoire.

70. Pour vous poser avec votre hélicoptère sur un aéroport ouvert à la CAP :

- a) Vous n'avez pas de qualification ou d'autorisation particulières à détenir.
- b) Vous devez posséder une qualification de site valide.
- c) Vous devez posséder une qualification montagne valide.
- d) Vous devez posséder une qualification montagne et de site valides.

Simulation d'examen

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



Quizvds.it

Grille de Réponses

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

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

Simulation d'examen

QCM PPL(H) - Licence de pilote privé hélicoptère - 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: _____		