Simulation d'examen

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

Quizvds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:	DATE ET HEURE:

01. Pour partir en vol local, un hélicoptère doit être équipé au minimum d'un : 1 - anémomètre 2 - variomètre 3 - altimètre 4 - compas 5 - horizon artificiel 6 - directionnel

a) 1, 3, 4.

b) 1, 2, 3.

c) 1, 2, 3, 4.

d) 1, 2, 3, 4, 5, 6.

02. Le vent vient de la droite. Pour conserver votre route, votre cap doit être :

a) Supérieur à votre route.

b) égal à votre route.

c) Indépendant de votre route.

d) Inférieur à votre route.

03. En France, le service chargé de mener l'enquête technique à l'issue d'un accident d'aéronef civil est appelé :

a) SIA.

b) SAR.

c) BEA.

d) GSAC.

04. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-3258). La flèche désignant un symbole bleu et la flèche désignant un symbole rouge montrent respectivement :

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) Un aérodrome à usage restreint doté d'une piste en herbe et une zone interdite.
b) Un aérodrome à usage civil doté d'une piste en dur et une zone dangereuse.
c) Un aérodrome ouvert à la CAP(circulation aérienne publique) et un aérodrome désaffecté.
d) Un aérodrome ouvert à la CAP(circulation aérienne publique) et un aérodrome d'Etat.

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

05. Une fois arrivé à l'incidence de décrochage, vous appuyez sur le palonnier gauche, l'aéronef part en :

a) Autorotation à droite.
b) Virage engagé à gauche.
c) Autorotation à gauche.
d) Virage engagé à droite.

06. Pour transmettre une altitude en anglais aéronautique, l’objectif principal est :

a) de parler le plus vite possible.
b) d’éviter tout collationnement.
c) de supprimer l’unité.
d) d’éviter la confusion entre altitude, hauteur et niveau de vol.

07. Sur un plan de descente à 5 %, avec une vitesse de 80 kt le variomètre indique :

a) 16 m/s.
b) 500 ft/min.
c) 40 ft/min.
d) 400 ft/min.

08. En translation, vous compensez votre hélicoptère puis vous accélérez. Lorsque la nouvelle vitesse sera stabilisée :

a) Vous ne réglez pas le trim puisque seule la vitesse a changé.
b) Vous réglez de nouveau le trim pour ne pas maintenir un effort cyclique permanent.
c) Vous réduisez le régime rotor pour compenser.
d) Vous augmentez le pas collectif jusqu'à supprimer l'effort aux commandes.

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

09. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-3269) La ligne noire indiquée par la flèche représente :



a) Un méridien.

b) Un parallèle.

c) Une ligne isogone.

d) Une ligne à haute tension.

10. Le phénomène d'auto-allumage d'un moteur à pistons peut provenir : 1 - d'un mauvais réglage de l'allumage 2 - d'un dépôt de carbone à l'intérieur des cylindres 3 - de points chauds sur les soupapes 4 - de points chauds sur les bougies

a) 3 - 4.

b) 1 - 2 - 3 - 4.

c) 1 - 3.

d) 1 - 2 - 4.

11. Une surface frontale est :

a) Le contour d'une zone de pluie.

b) Une zone d'air stable.

c) Une surface de contact entre deux masses d'air différentes.

d) Une zone d'air instable.

12. Un GPS donne au pilote les informations suivantes concernant le prochain point tournant (way point) sans vent : BRG (bearing) = 020° (relèvement par rapport à l'aéronef) TRK (track) = 030° (route de l'aéronef) Pour rejoindre ce way-point, le pilote devra virer à :

a) Gauche pour que le GPS affiche TRK 050°.

b) Droite pour que le GPS affiche BRG 020°.

c) Gauche pour que le GPS affiche TRK 020°.

d) Gauche pour que le GPS affiche BRG 050°.

13. Le décrochage aérodynamique d'une pale d'hélicoptère se produit lorsque :

a) L'angle d'incidence est proche de 0°.

b) La rigidité de la pale est trop importante.

c) La flexibilité de la pale est trop importante.

d) L'angle d'incidence est important (supérieur à 20°).

14. Votre aéronef n'étant pas équipé de réserve d'oxygène, le niveau de vol maximal que vous pouvez utiliser est le :

a) FL145.

b) FL195.

c) FL135.

d) FL100.

15. La convection est un phénomène associé :

a) Au refroidissement d'une masse d'air au contact du sol.
b) Au réchauffement d'une masse d'air au contact du sol.
c) à une différence de pression entre le niveau du sol et en altitude.
d) à une inversion de température.

16. La réduction d’indicatif ne doit être utilisée que :

a) lorsqu’elle est initiée ou acceptée par l’organisme de contrôle.
b) dès que le pilote le souhaite.
c) sur les fréquences d’urgence uniquement.
d) en cas de mauvaise météo.

17. Une condition favorable à la formation d'orages est la présence :

a) D'air convectif.
b) De stratus.
c) De l'effet de Foëhn.
d) De la force de Coriolis.

18. Le régime moteur est au ralenti. Vous constatez que le voyant lumineux de charge de l'alternateur s'allume. Vous en déduisez que :

a) Le disjoncteur général du réseau électrique est hors d'usage.
b) La batterie est déchargée.
c) L'alternateur est défectueux.
d) Le régime moteur est trop faible pour permettre à l'alternateur de débiter suffisamment.

19. Le 20 mai, vous êtes à Strasbourg où l'heure locale est 14 h 12. Vous en déduisez que l'heure UTC est :

a) 13 h 12.
b) 12 h 12.
c) 15 h 12.
d) 16 h 12.

20. 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.

21. Vous évitez un aéronef sortant des nuages à votre gauche. Cet aéronef effectue du largage de parachutistes alors qu'aucun NOTAM ne le stipule. Vous :

a) Rédigez un AIRMIX initial en vol, confirmé par courrier dès votre arrivée.

b) Contactez un organisme ATS par radio et déposez un AIRPROX initial.

c) Déposez par écrit un AIRPROX.

d) Contactez un organisme ATS par radio et déposez un AIRMIX.

22. Vous volez dans une vallée montagneuse, orientée 020°-200° et dont les reliefs culminent à 4000 ft. Vous suivez la route vraie 200° à l'altitude de 3000 ft QNH. Dans la région, le vent est du 280°/25 kt.

a) Vous serrez à gauche de la vallée, de façon à éviter les rabattants sous le vent du relief.

b) Vous serrez à droite de la vallée car vous êtes protégé du vent qui vient de votre droite.

c) Vous serrez à droite de la vallée car l'usage veut que les aéronefs volent à droite d'une vallée.

d) Vous volez au centre de la vallée car c'est le seul endroit où les turbulences sont inexistantes.

23. L’utilisation de l’alphabet aéronautique international permet surtout :

a) d’éviter les confusions lors de l’épellation d’indicatifs ou de mots importants.

b) de remplacer les unités de mesure.

c) de coder les messages météo.

d) de transmettre une clairance sans collationnement.

24. "Effet de Foehn" désigne :

a) L'assèchement d'une masse d'air humide sur un relief montagneux.

b) L'inversion brise de mer - brise de terre.

c) L'inversion de température nocturne.

d) La turbulence associée aux rotors dans un système ondulatoire.

25. Le vol VFR est toujours contrôlé dans les espaces de classe :

a) F.
b) E.
c) D.
d) G.

26. Un aéronef effectue un parcours de 10 degrés d'arc sur le méridien de Greenwich. S'il effectue ce parcours sur un méridien plus à l'Est, la distance parcourue est :

a) Fonction de la longitude du point.
b) La même.
c) Supérieure.
d) Inférieure.

27. 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.

28. 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.

29. Avant la mise en route, vous vous assurez que le commutateur de votre balise de détresse est positionné sur :

a) Armed.
b) On.
c) Reset.
d) Test.

30. Vous êtes dans une situation de détresse, le message que vous envoyez commence par :

a) "Pan - Pan - Pan" suivi de votre indicatif complet.
b) "Mayday - Mayday - Mayday" suivi de votre indicatif complet.
c) "Pan - Pan - Pan" suivi des deux dernières lettres de votre indicatif.
d) "Mayday - Mayday - Mayday" suivi des deux dernières lettres de votre indicatif.

31. Pour arrêter un moteur, vous agissez sur :

a) La manette de richesse.
b) La manette de pression d'admission.
c) La manette de régime du moteur.
d) La commande de la batterie.

32. Dans un espace aérien non contrôlé, au-dessus du plus haut des 2 niveaux suivants 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC, la visibilité en vol minimale est :

a) 5 NM.
b) 5 km.
c) 1,5 km.
d) 1,5 NM.

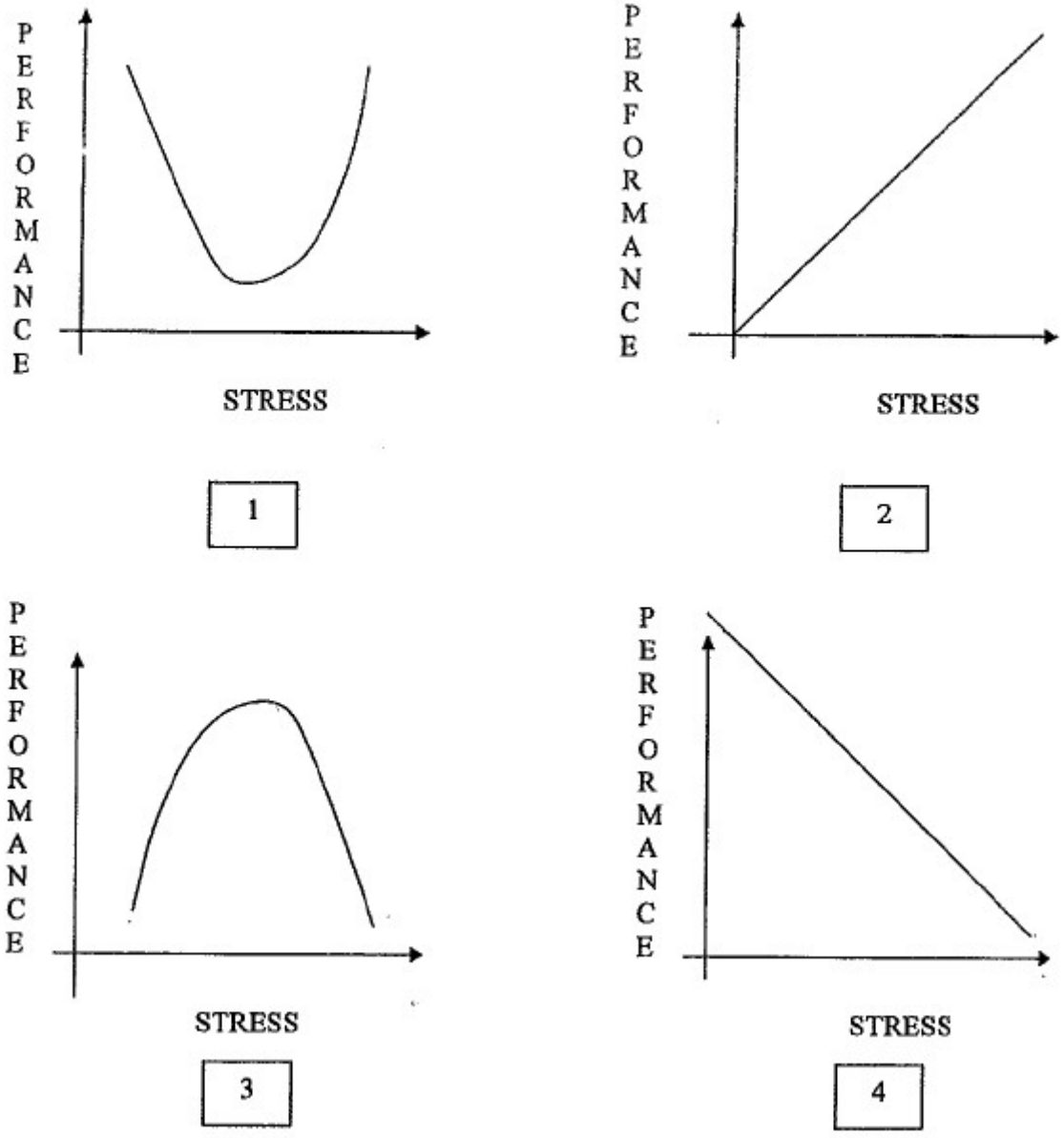
33. Le courant haute tension fourni aux bougies d'allumage est produit par :

a) L'alternateur.
b) La génératrice.
c) La batterie.
d) Les magnétos.

34. 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.

35. (Pour cette question, utilisez l'annexe 040-6018). La relation stress-performance correspond au schéma :



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

36. Un passager de votre aéronef est pris d'un malaise. Vous décidez d'avertir un organisme des services de la circulation aérienne et de vous poser sur le terrain adapté le plus proche. Vous utilisez le message :

a) D'information.

b) D'alerte.

c) D'urgence.

d) De détresse.

37. Hélicoptère B47 G2 Zp = 1000 ft t° = 15°C En utilisation pratique, pour avoir une vitesse ascensionnelle égale à 1200 ft/min, la masse maximale admissible extrapolée par le calcul est :

Simulation d'examen

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

Quizvds.it

MANUEL DE VOL
Hélicoptère : BELL 47 G2

VITESSE ASCENSIONNELLE MAXIMUM (à 45 MPH)

VITESSE ASCENSIONNELLE MAXI EN PIEDS MINUTE

POIDS TOTAL	ALTITUDE PRESSION (Pieds)	à -13°F - 25°C	à 23° F - 5°C	à 59° F 15° C	à 95° F 35° C
1950	Niveau mer	1415 pieds	1390 pieds	1355 pieds	
	2.000	1395	1360	1325	
	4.000	1365	1325	1290	
	6.000	1325	1285	1210	
	8.000	1220	1110	1015	
	10.000	1040	915	820	
	12.000	845	715	610	
2200	Niveau mer	1110	1075	1045	
	2.000	1080	1040	1010	
	4.000	1045	1010	970	
	6.000	1005	965	890	
2200	8.000	915	805	700	
	10.000	730	620	510	
	12.000	545	415	295	
2450	Niveau mer	865	835	800	
	2.000	840	800	760	
	4.000	800	760	720	
	6.000	760	720	635	
	8.000	675	550	440	
	10.000	490	350	230	

a) 2075 kg.
b) 1950 kg.
c) 2088 kg.
d) 2062 kg.

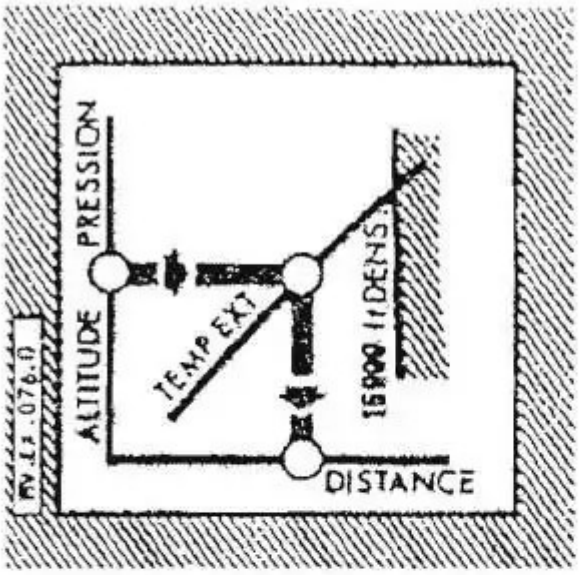
38. Deux appareils identiques mais soumis à des charges alaires différentes décrochent :

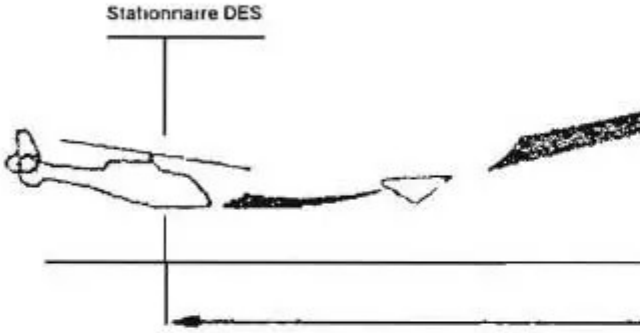
a) à la même incidence et à la même vitesse.
b) à la même vitesse, mais à des incidences différentes.
c) à la même incidence, mais à des vitesses différentes.
d) à des vitesses différentes et à des incidences différentes.

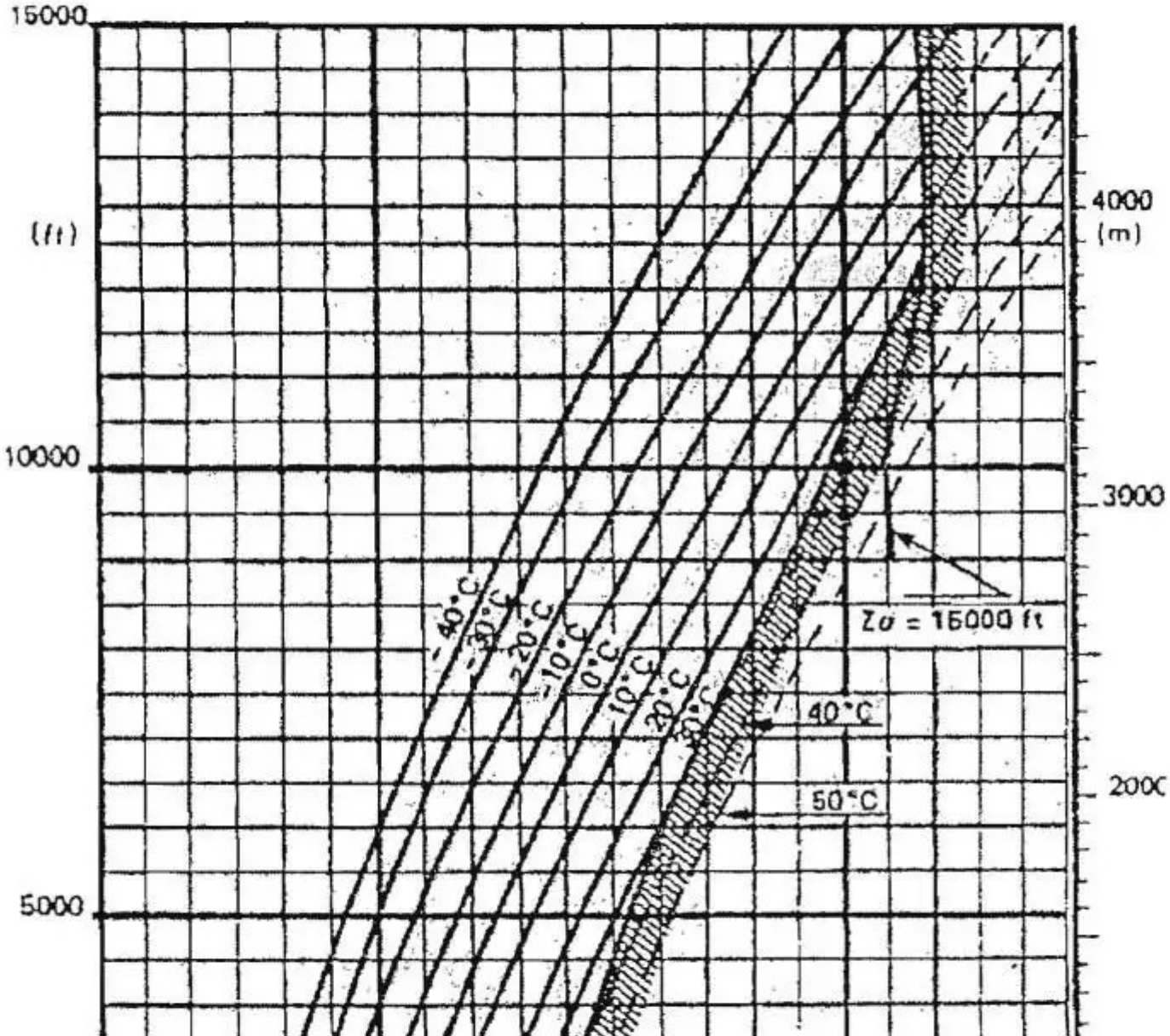
39. Vous êtes aux commandes d'un aéronef immatriculé F-BOQS, votre indicatif abrégé est :

a) QS.
b) F-QS.
c) OQS.
d) F-S.

40. (Pour cette question, utilisez l'annexe 032-4862). Vous souhaitez décoller dans l'effet de sol et survoler, avec une marge de franchissement d'obstacle de 35 ft, un obstacle dont la hauteur est de 15 ft par rapport à votre point de décollage et situé à une distance de 190 m. Votre altitude pression est 800 m. La température maximale lors de votre décollage sera :


ALTITUDE
PRESSION
TEMP EXT
15000 ft DENS
DISTANCE


Stationnaire DES


15000
(ft)
10000
5000
4000
(m)
3000
2000
Za = 15000 ft
40°C
50°C
-40°C
-30°C
-20°C
-10°C
0°C
10°C
20°C
30°C

a) - 15° C.
b) - 10° C.
c) La température standard.
d) - 20° C.

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

41. La turbulence de sillage d'un aéronef qui décolle apparaît :

a) Uniquement par vent calme.
b) Uniquement à la mise en poussée des réacteurs.
c) Dès que l'aéronef produit la portance nécessaire au décollage.
d) Uniquement après la rentrée du train.

42. Une odeur inhabituelle de gaz d’échappement en cabine doit conduire à :

a) poursuivre le vol normalement.
b) fermer les aérations et attendre.
c) ventiler, réduire l’exposition et atterrir dès que possible selon la situation.
d) augmenter la puissance pour diluer le gaz.

43. Tout au long de la trajectoire d'arrondi : 1 - l'incidence augmente 2 - l'incidence diminue 3 - la vitesse augmente 4 - la vitesse diminue 5 - la finesse augmente par effet de sol 6 - la finesse diminue par effet de sol

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

44. 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.

45. 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.

46. En tour de piste, si vous voulez signaler que votre hauteur est de 1500 ft, vous annoncez :

a) 1500 pieds.
b) 1500 pieds QNE.
c) 1500 pieds QNH.
d) 1500 pieds QFE.

47. La seule méthode à employer pour contrer un renversement dynamique est :

a) De baisser le pas général pour contrer l'inclinaison de l'aéronef.
b) D'augmenter le pas général pour essayer de décoller.
c) D'exercer une pression sur le palonnier situé du coté opposé au basculement.
d) D'exercer une pression sur le palonnier situé du coté du basculement.

48. Le code transpondeur à afficher pour indiquer une situation de détresse est :

a) 7600
b) 7000
c) 7700
d) 7500

49. La préparation mentale d’une panne moteur au décollage sert à :

a) rendre la panne impossible.
b) éviter tout entraînement.
c) allonger la distance de décollage.
d) réduire le temps de réaction si l’événement survient.

50. 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.

51. Une décision sûre consiste souvent à :

a) attendre que la situation se dégrade pour agir.
b) choisir l’option la plus rapide.
c) prévoir des critères d’interruption avant le vol.
d) éviter de communiquer avec les passagers.

52. A vitesse constante, on augmente progressivement l'angle d'incidence d'un profil :

a) La portance augmente, à toutes les incidences.
b) La portance diminue puis, à partir de l'incidence de décrochage, augmente.
c) La portance diminue, à toutes les incidences.
d) La portance augmente puis, à partir de l'incidence de décrochage, diminue.

53. La chaleur en cabine peut favoriser :

a) une meilleure tolérance au bruit.
b) une diminution du besoin d’eau.
c) une précision accrue.
d) fatigue, inconfort et baisse de vigilance.

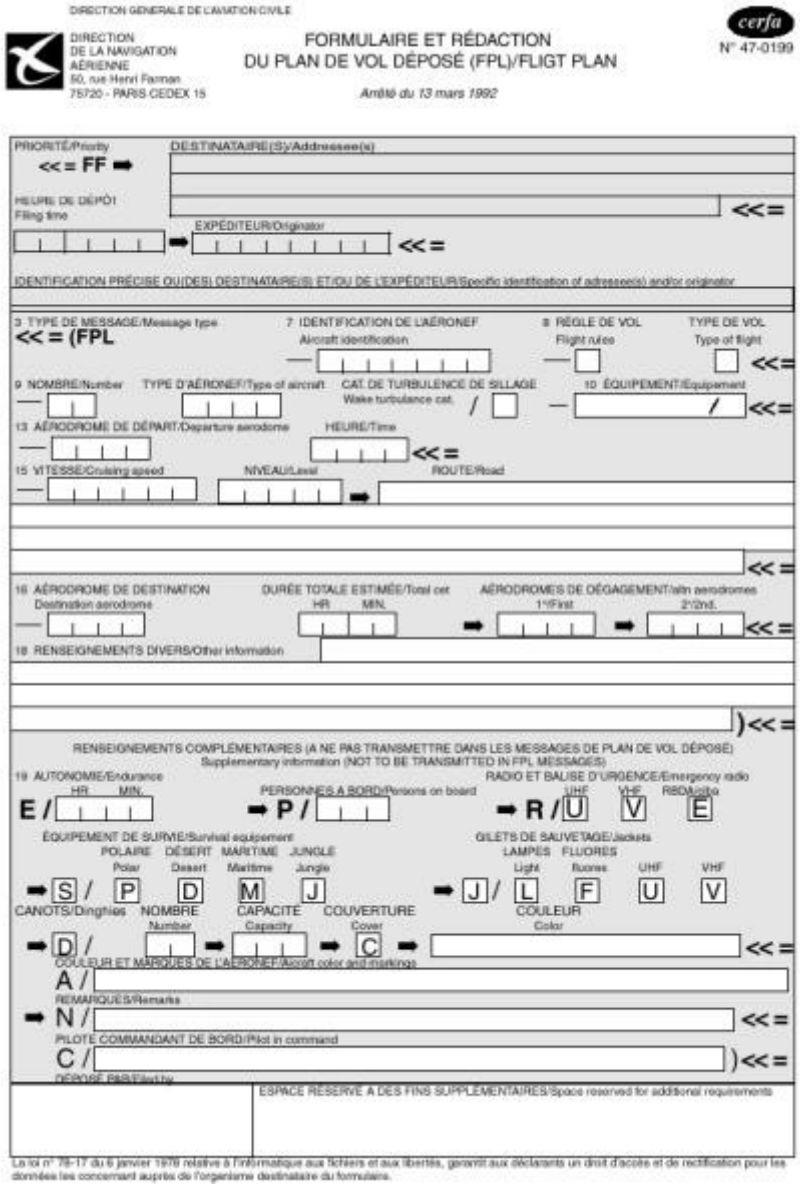
54. Parmi les conditions favorables à la formation des orages, on peut citer : 1 - une inversion de température 2 - une masse d'air instable 3 - une forte convection due à l'arrivée d'une masse d'air humide et froide sur un sol chaud 4 - un front froid secondaire 5 - une arrivée de stratus

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

55. Au sol, les indications de cap d'un conservateur de cap :

a) Augmentent en virage à droite.
b) Sont sous-estimées tant que le moteur n'est pas à plein régime.
c) Diminuent en virage à droite.
d) Sont surestimées tant que le moteur n'est pas à plein régime.

56. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-26). À la rubrique 10 du plan de vol, dans la case "équipement", pour spécifier que votre hélicoptère n'est équipé d'aucun moyen radio (ni de communication, ni de navigation), vous inscrivez :



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
50, rue Henri Farman
75720 - PARIS CEDEX 15

FORMULAIRE ET RÉDACTION
DU PLAN DE VOL DÉPOSÉ (FPL)/FLIGT PLAN

Arrêté du 13 mars 1992

cerfa
N° 47-0199

PRIORITÉ/Priority << = FF ➡
DESTINATAIRE(S)/Addressee(s)
HEURE DE DÉPÔT/Filing time
EXPÉDITEUR/Originator
IDENTIFICATION PRÉCISE DU(DES) DESTINATAIRE(S) ET/OU DE L'EXPÉDITEUR/Specific identification of adressee(s) and/or originator
3 TYPE DE MESSAGE/Message type << = (FPL
7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF/Aircraft identification
8 RÈGLE DE VOL/Flight rules
TYPE DE VOL/Type of flight
9 NOMBRE/Number
TYPE D'AÉRONEF/Type of aircraft
CAT. DE TURBULENCE DE SILLAGE/Wake turbulance cat.
10 ÉQUIPEMENT/Equipment
13 AÉRODROME DE DÉPART/Departure aerodrome
HEURE/Time
15 VITESSE/Cruising speed
NIVEAU/Level
ROUTE/Road
16 AÉRODROME DE DESTINATION/Destination aerodrome
DURÉE TOTALE ESTIMÉE/Total est HR MIN
AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT/Altn aerodromes 1er/First 2e/2nd
18 RENSEIGNEMENTS DIVERS/Other information
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (A NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)
Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)
19 AUTONOMIE/Endurance HR MIN
PERSONNES A BORD/Persons on board
RADIO ET BALISE D'URGENCE/Emergency radio UHF VHF
E /
➡ P /
➡ R / U V E
ÉQUIPEMENT DE SURVIE/Survival equipment POLAIRE/Polar DÉSERT/Desert MARITIME/Maritime JUNGLE/Jungle
GILETS DE SAUVETAGE/Jackets LAMPES/Light FLUORES/Fluores UHF VHF
➡ S / P D M J
➡ J / L F U V
CANOTS/Dinghies NOMBRE/Number CAPACITE/Capacity COUVERTURE/Cover COULEUR/Color
➡ D / ➡ ➡ C ➡
COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF/Aircraft color and markings
A /
REMARQUES/Remarks
➡ N /
PILOTE COMMANDANT DE BORD/Pilot in command
C /
DÉPOSÉ PAR/Filed by
ESPACE RÉSERVÉ A DES FINS SUPPLÉMENTAIRES/Space reserved for additional requirements

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique aux fichiers et aux libertés, garantit aux déclarants un droit d'accès et de rectification pour les données les concernant auprès de l'organisme destinataire du formulaire.

a) NO.

b) S.

c) N.

d) HS.

57. En montagne, tout en garantissant une marge suffisante de franchissement d'obstacle, pour passer une crête, la meilleure manière de procéder est de voler :

a) En palier, en adoptant une trajectoire oblique par rapport à la crête.

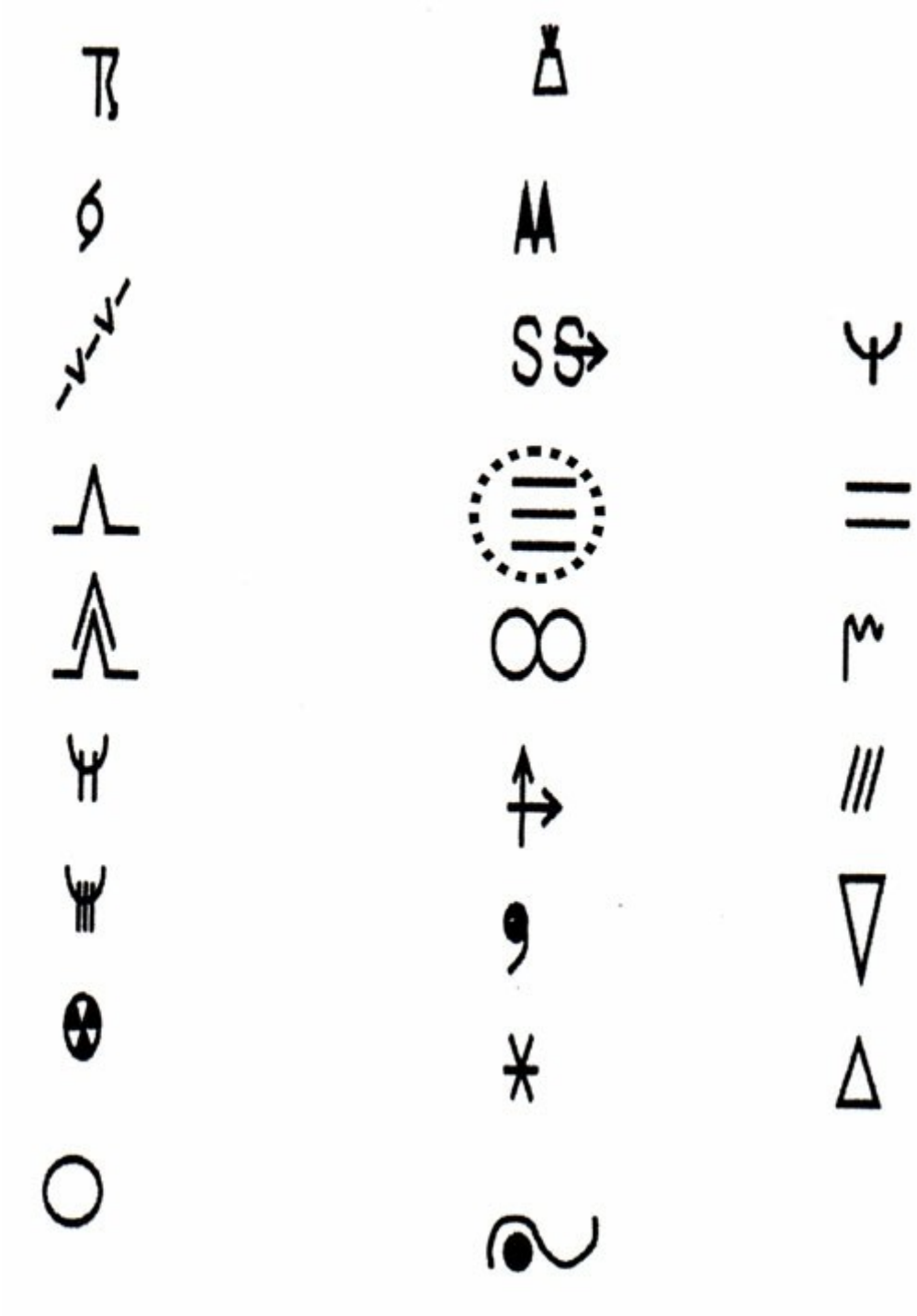
b) En palier, en adoptant une trajectoire perpendiculaire par rapport à la crête.

c) En descente, en adoptant une trajectoire perpendiculaire par rapport à la crête.

d) En montée, en adoptant une trajectoire oblique par rapport à la crête.

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

58. (Pour cette question, utilisez l'annexe 050-433). Le symbole qui est entouré d'un cercle est utilisé sur les cartes TEMSI. Il indique une prévision de :



a) Brouillard.

b) Neige.

c) Brume.

d) Ligne de grains forts.

59. Au retour d'un vol, pour signaler un équipement défectueux, la réglementation exige :

a) De l'inscrire sur le registre des vols.
b) De l'inscrire sur le carnet de route.
c) D'informer le chef-pilote.
d) D'informer le mécanicien.

60. Pour maintenir la vitesse constante lors de la transition du palier à la descente, vous devez :

a) Diminuer la puissance du moteur.
b) Augmenter la puissance du moteur.
c) Maintenir constante la puissance du moteur.
d) Pousser le manche secteur avant en maintenant la puissance moteur constante.

61. Vous pilotez route au Sud, les fumées au sol indiquent un vent soufflant sur votre plein travers gauche. Vous volez à 120 kt et votre dérive est 5° droite. La valeur du vent est :

a) 090°/20 kt.
b) 270°/20 kt.
c) 090°/10 kt.
d) 270°/10 kt.

62. En présence d'un vent fort ou de rafales de vent, la mise en route du rotor principal doit s'effectuer :

a) Avec un vent de travers et une pale devant.
b) Normalement avec une composante de vent arrière.
c) Le plus rapidement possible face au vent.
d) Le plus lentement possible.

63. A 6000 ft la température en atmosphère type est :

a) - 3°C.
b) + 3°C.
c) + 9°C.
d) + 15°C.

64. Le document donnant la liste de tous les équipements radioélectriques de bord est :

a) Le manuel de vol.

b) Le certificat de navigabilité.

c) La licence de station d'aéronef.

d) Le certificat d'immatriculation.

65. Après une erreur en vol, la bonne attitude est de :

a) la cacher systématiquement.

b) continuer sans analyse.

c) accuser les conditions extérieures.

d) la détecter, la corriger et en tirer un retour d’expérience.

66. Pour survoler l'eau sans gilet de sauvetage, la distance maximale à laquelle vous pouvez vous éloigner de la côte est :

a) De 100 miles nautiques en dessous de 3000 ft AMSL.

b) Celle qui, moteur en panne, vous permet de rejoindre en vol plané l'aérodrome le plus proche.

c) De 50 miles nautiques en dessous de 3000 ft AMSL.

d) Celle qui, moteur en panne, vous permet de rejoindre en vol plané une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence.

67. En vol local, est obligatoire l'emport :

a) Du document de navigabilité.

b) De votre carnet de vol.

c) Du manuel de vol et de la fiche de pesée.

d) De votre licence.

68. Dans les espaces aériens de souveraineté indéterminée situés en haute mer au-delà de la limite des eaux territoriales, un aéronef d'un pays membre de l'OACI doit appliquer les règles de l'air conformément aux dispositions :

a) De l'EASA.

b) De son pays d'immatriculation.

c) De l'OACI.

d) Du pays le plus proche.

69. Vous voulez pénétrer dans un espace aérien de classe D en dehors des heures de fonctionnement des services de la circulation aérienne. Cet espace aérien :

a) Peut être utilisé sous réserve du dépôt préalable d'un plan de vol.
b) N'est plus utilisable.
c) Est classé E.
d) Est classé G.

70. 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.

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

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

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