

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Pour éviter l'aquaplanage à l'atterrissage :

- a) Vous ne freinez jamais sur la piste.
- b) Vous choisissez une configuration non prévue par le manuel de vol.
- c) Vous effectuez un atterrissage de précaution.
- d) Vous majorez votre vitesse à l'atterrissage.

02. 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.

03. Si la centrale de cap d'un RMI ADF est hors service, alors :

- a) Le cap magnétique est correct au nord magnétique.
- b) Le gisement est correct quel que soit le cap.
- c) Le relèvement magnétique est correct.
- d) Le gisement est faux quel que soit le cap.

04. Les feux de navigation d'un aéronef sont de couleur :

- a) Verte à gauche, blanche à droite, rouge à l'arrière.
- b) Blanche à gauche et à droite, rouge à l'arrière.
- c) Rouge à droite, verte à gauche, blanche à l'arrière.
- d) Rouge à gauche, verte à droite, blanche à l'arrière.

05. Les valeurs du coefficient de portance et du coefficient de traînée sont :

- a) Du même ordre de grandeur.
- b) Plus fort pour le coefficient de traînée.
- c) De l'ordre de deux fois plus forte pour la portance que pour la traînée.
- d) De l'ordre de dix fois plus forte au moins pour la portance que pour la traînée.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

06. En montée, la traction équilibre :

- a) La traînée.
- b) La traînée plus la composante du poids parallèle au vent relatif.
- c) La traînée plus la composante du poids perpendiculaire au vent relatif.
- d) La composante du poids parallèle au vent relatif.

07. Un aéronef dont la sustentation est assurée par une voilure tournante entraînée mécaniquement et la propulsion par un turbomoteur à hélice, est classé dans la catégorie :

- a) Autogire.
- b) Girodyne.
- c) Turbodyne.
- d) Hélicoptère.

08. 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.

09. En montée, les performances de votre hélicoptère sont limitées par la puissance disponible et la traînée, mais aussi par :

- a) La composante du poids perpendiculaire au vent relatif.
- b) La composante du poids parallèle à la trajectoire.
- c) La résultante aérodynamique.
- d) La portance.

10. Le contrôleur vous annonce : "trafic convergent à vos 10 h". Vous comprenez qu'un aéronef est devant vous :

- a) à gauche en rapprochement.
- b) à droite en éloignement.
- c) à gauche en éloignement.
- d) à droite en rapprochement.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

11. Les risques du décrochage dissymétrique sont :

- a) Inconfort.
- b) Virage engagé.
- c) Facteur de charge élevé.
- d) Mise en autorotation et perte d'altitude.

12. Le service en charge de la recherche et du sauvetage des équipages est appelé :

- a) CCR.
- b) ATC.
- c) ATS.
- d) SAR.

13. Dès la mise en route du moteur, le pilote doit constater une :

- a) Augmentation immédiate de la température d'huile.
- b) Augmentation immédiate de la pression d'huile.
- c) Augmentation immédiate de la température d'huile et une baisse progressive de la pression.
- d) Baisse immédiate de la pression d'huile.

14. 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.

15. Votre vitesse de finesse maximale est de 55 km/h. Vous êtes en panne moteur. Le seul terrain sur lequel vous pouvez atterrir se trouve devant vous, le vent est de face. Pour optimiser vos chances de rejoindre ce terrain vous adoptez :

- a) La vitesse de taux de chute minimal.
- b) Une vitesse air inférieure à 55 km/h.
- c) Une vitesse air égale à 55 km/h.
- d) Une vitesse air supérieure à 55 km/h.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

16. Lors d'une ressource, la vitesse de décrochage :

- a) Augmente.
- b) Reste constante.
- c) Diminue, comme le facteur de charge.
- d) Diminue, à l'inverse du facteur de charge.

17. (Pour cette question, utilisez l'annexe 061-3266) La ligne noire indiquée par la flèche représente :



- a) Une ligne à haute tension.
- b) Un parallèle.
- c) Une ligne isogone.
- d) Un méridien.

18. Sur les hélicoptères légers équipés d'un moteur à pistons, la synchronisation "pas général-régime moteur" a pour fonction :

- a) De réguler les tours rotor en régime d'autorotation, en cas de panne moteur.
- b) D'adapter la puissance délivrée par le moteur à la puissance absorbée par le rotor dans le domaine de vol autorisé.
- c) De permettre au pilote d'annuler les efforts sur les commandes de vol en palier stabilisé.
- d) D'empêcher tout dépassement de la VNE lors d'une demande de puissance moteur trop importante.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

19. La phase d'urgence "ALERFA", pour un vol contrôlé en circuit d'aérodrome, est déclenchée si la perte des contacts radio et visuel est confirmée à :

- a) H + 10 min.
- b) H + 20 min.
- c) H + 15 min.
- d) H + 5 min.

20. Après le décollage, à 150 ft sol, en cas de panne moteur :

- a) Vous laissez la commande de pas collectif dans sa position et effectuez un atterrissage glissé.
- b) Vous effectuez un virage à 180° pour revenir vers l'hélistation.
- c) Vous tentez de redémarrer le moteur.
- d) Vous effectuez une autorotation préférentiellement dans l'axe.

21. 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.

22. 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.

23. Les coordonnées géographiques d'un point dont les minutes sont exprimées en nombre décimal sont : 43°30,5'N - 002°24,25'E. Pour les insérer dans un GPS n'acceptant que des unités sexagésimales, on devra les convertir en :

- a) 43°30'50" N - 002°24'25" E.
- b) 43,305° N - 002,2425° E.
- c) 43°30'05" N - 002°24'25" E.
- d) 43°30'30" N - 002°24'15" E.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

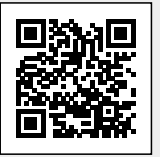
24. Lors d'un risque de collision, la procédure de compte rendu à appliquer s'appelle :

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

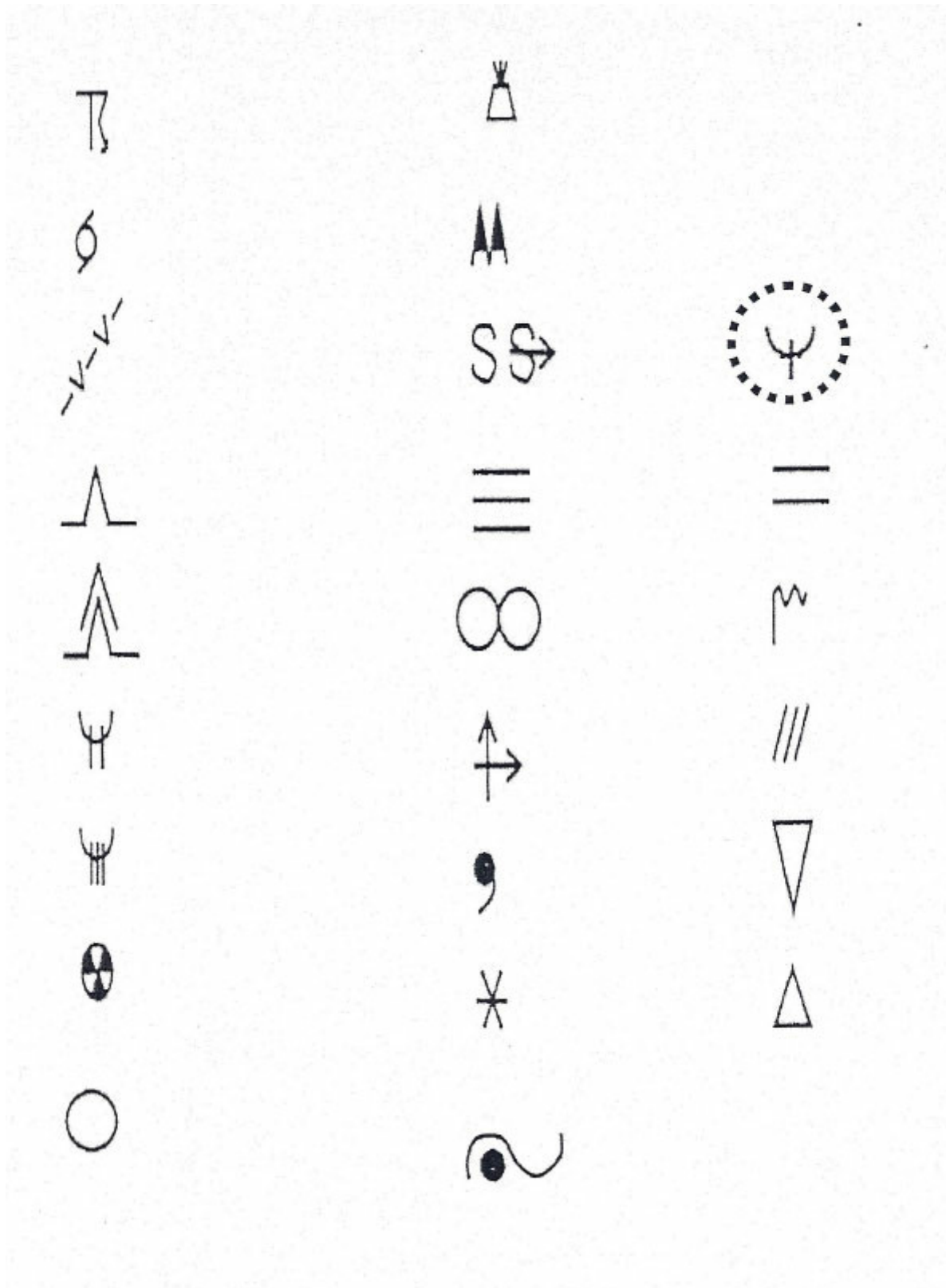
25. (Pour cette question, utilisez l'annexe 050-436). Le symbole qui est entouré d'un cercle est utilisé sur les cartes TEMSI. Il indique une prévision de :

Simulation d'examen

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



QuizVds.it



Simulation d'examen

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



QuizVds.it

- a) Averses légères.
- b) Turbulence faible.
- c) Grains atténués.
- d) Givrage faible.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

26. En bout de pale, l'intensité des tourbillons marginaux est d'autant plus forte que :

- a) L'allongement apparent de la pale est plus grand.
- b) La pale est équipée d'un dispositif de bout de pale réduisant les vortex.
- c) L'incidence et la charge rotorique sont faibles.
- d) La charge rotorique ou la masse de l'aéronef est importante.

27. Lorsque le contrôleur demande « rappelez verticale », le pilote doit :

- a) répondre uniquement « reçu » puis ne plus transmettre.
- b) rappeler lorsqu'il passe à la verticale du point indiqué.
- c) changer immédiatement de fréquence.
- d) annoncer seulement sa vitesse sol.

28. Le gradient de vent dépend de : 1 - la vitesse du vent 2 - la rugosité du sol 3 - la masse volumique de l'air 4 - des caractéristiques de l'aéronef

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

29. un aéronef risque le foudroiement s'il :

- a) Passe à proximité d'un cirrostratus.
- b) A son installation électrique en fonctionnement.
- c) Passe à proximité d'un cumulonimbus.
- d) Est doté d'un compas magnétique.

30. En atmosphère standard, la puissance nécessaire pour maintenir le stationnaire DES :

- a) Diminue avec une température plus élevée.
- b) Diminue avec l'altitude.
- c) Augmente avec une température plus élevée.
- d) Est toujours constante.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

31. Lorsqu'un message radio est mal compris, la bonne réaction est de :

- a) répondre « reçu » pour ne pas encombrer la fréquence.
- b) demander la répétition ou la clarification.
- c) inventer l'instruction la plus probable.
- d) changer de fréquence.

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

- a) Une clearance 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 clearance de séparation avec les IFR seulement.
- d) Une information de trafic avec les IFR seulement.

33. 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.

34. En atmosphère sèche, les ascendances sont :

- a) Impossibles, on ne les trouve qu'à l'intérieur des nuages.
- b) Très faibles.
- c) Inexistantes.
- d) Invisibles.

35. En vol stabilisé non symétrique :

- a) La traînée augmente et la portance diminue.
- b) La traînée et la portance augmentent.
- c) La traînée et la portance diminuent.
- d) La traînée diminue et la portance augmente.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

36. La précession du gyroscope d'un conservateur de cap est, entre autres, fonction :

- a) De l'influence des champs magnétiques créés par l'aéronef.
- b) De la pression atmosphérique.
- c) Du temps de vol.
- d) Du champ magnétique terrestre.

37. les aéronefs ayant un certificat de navigabilité individuel (CDN) postérieur au 1er décembre 1988, ont la commande de réchauffage carburateur de couleur :

- a) Rouge.
- b) Jaune ou grise.
- c) Noire.
- d) Bleue.

38. La distance maximale franchissable est obtenue (à consommation supposée constante) à la vitesse correspondant à la :

- a) VPM (vitesse de puissance minimale).
- b) VNE.
- c) Finesse maximale.
- d) VOM (vitesse optimale de montée).

39. 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.

40. Lors du premier contact radio avec un organisme AFIS, le pilote d'hélicoptère doit transmettre principalement :

- a) uniquement son altitude.
- b) son indicatif, sa position, ses intentions et les informations utiles au trafic.
- c) seulement le nombre de personnes à bord.
- d) la marque commerciale de l'hélicoptère.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

41. Dans un message, le code "CAVOK" indique l'absence (observée ou prévue) d'éléments météo défavorables. Toutefois, il n'exclut pas la présence :

- a) De nuages élevés.
- b) De chasse-neige basse.
- c) De brouillard mince.
- d) De bruine.

42. Une valeur de QNH transmise par radio doit être collationnée car elle :

- a) sert uniquement au service commercial.
- b) n'a aucun effet en VFR.
- c) conditionne l'indication altimétrique utilisée pour la séparation et la sécurité.
- d) remplace le calage de l'horizon artificiel.

43. La fixation prolongée sur un instrument ou un écran peut entraîner :

- a) une meilleure conscience globale.
- b) une perte de surveillance extérieure.
- c) une meilleure perception auditive.
- d) une diminution automatique du stress.

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

- a) Yankee.
- b) Yellow.
- c) Ypsilon.
- d) Yard.

45. La ou les configurations d'hélicoptère qui, en plus du ou des rotors principaux assurant la sustentation, nécessite l'ajout d'un rotor arrière pour le contrôle en lacet, sont : 1 - mono rotor 2 - rotors en tandem 3 - rotors coaxiaux 4 - rotors côte à côte (engrenants)

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

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

46. 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.

47. Lorsqu'à assiette constante vous abordez une rafale descendante, l'incidence :

- a) Ne change pas.
- b) Diminue.
- c) Augmente.
- d) Augmente puis diminue.

48. L'effet de sol se manifeste par :

- a) Une diminution de la finesse.
- b) Une sensation molle sur les gouvernes.
- c) Une augmentation de la finesse.
- d) Une décélération rapide de l'ULM près du sol.

49. 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.

50. L'association d'une incidence forte et d'un dérapage important, peut entraîner :

- a) Une autorotation (vrille).
- b) Un virage engagé.
- c) Un décrochage dynamique.
- d) Un décrochage.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

51. Les huiles dispersantes sont couramment utilisées :

- a) En hiver, car leur viscosité (grade) est particulièrement élevée.
- b) Dans les moteurs subissant de grandes variations de température du milieu ambiant, comme les moteurs d'aéronef.
- c) En appoint, car elles sont miscibles avec n'importe quelle autre huile.
- d) Pendant la période de rodage, pour profiter de leur propriété anti-friction.

52. Vous recevez par radio une instruction du contrôleur : "affichez 7054, ident". Vous affichez 7054 :

- a) Et vous vous identifiez à la radio par votre indicatif complet.
- b) Après vous être identifié à la radio par votre indicatif complet.
- c) Et vous appuyez quelques secondes sur le poussoir IDENT.
- d) Après avoir appuyé quelques secondes sur le poussoir IDENT.

53. Lorsqu'un hélicoptère est équipé d'un dispositif de flottabilité de secours, cet équipement :

- a) Permet d'éviter l'emport d'un ELT (balise de détresse).
- b) Ne dispense pas de l'emport des équipements individuels de secours.
- c) Permet d'éviter l'emport des gilets de sauvetage.
- d) Permet d'éviter l'emport des canots de sauvetage.

54. 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.

55. Lors d'une ressource :

- a) Le facteur de charge augmente.
- b) La charge alaire augmente.
- c) La portance diminue et la vitesse de décrochage augmente.
- d) La portance augmente et la vitesse de décrochage diminue.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

56. Vous êtes aligné au seuil d'une piste dont le QFU est 086°. Vous en déduisez que le numéro de piste sera :

- a) 08 car c'est l'orientation vraie de la piste, en dizaines de degrés, arrondie à la dizaine inférieure.
- b) 09 car c'est l'orientation magnétique de la piste, en dizaines de degrés, arrondie à la dizaine supérieure.
- c) 09 car c'est l'orientation vraie de la piste, en dizaines de degrés, arrondie à la dizaine supérieure.
- d) 08 car c'est l'orientation magnétique de la piste, en dizaines de degrés, arrondie à la dizaine inférieure.

57. En finale, le vent dans l'axe est de 25 kt. Pour contrer les effets du gradient du vent, vous devez majorer la vitesse d'approche de :

- a) 3 kt.
- b) 15 kt.
- c) 7 kt.
- d) 25 kt.

58. Une FIR est une portion d'espace aérien de dimensions données où sont assurés les services :

- a) D'alerte, de recherche et de sauvetage.
- b) De l'information de vol et d'alerte.
- c) De l'information de trafic et d'alerte.
- d) De contrôle de la circulation aérienne et d'alerte.

59. 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.

60. La phraséologie normalisée réduit surtout :

- a) le risque d'ambiguïté et de mauvaise interprétation.
- b) la nécessité de préparer le vol.
- c) le besoin d'emporter une radio.
- d) la responsabilité du commandant de bord.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

61. Sur un aérodrome non contrôlé, autre qu'un altiport ou une altisurface, en l'absence de fréquence d'auto-information, les procédures radio s'effectuent sur :

- a) 121,450 MHz.
- b) 123,500 MHz.
- c) 121,500 MHz.
- d) 243,500 MHz.

62. Le 12 juin, l'heure légale à Paris est : UTC + 2 h. Il est 11 h 45. Vous en déduisez que l'heure UTC est :

- a) 12 h 45.
- b) 9 h 45.
- c) 13 h 45.
- d) 10 h 45.

63. Votre instructeur vous dit qu'un aéronef arrive à 9 heures, vous en concluez que l'aéronef arrive :

- a) De votre droite.
- b) Derrière vous.
- c) Devant vous.
- d) De votre gauche.

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

- a) F-AD.
- b) F-ES.
- c) ES.
- d) DES.

65. Un entraînement régulier aux procédures d'urgence permet :

- a) de supprimer tout stress.
- b) d'améliorer la disponibilité des actions correctes sous charge de travail.
- c) de ne plus consulter le manuel de vol.
- d) de voler sans instructeur dès le premier vol.

Simulation d'examen

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



QuizVds.it

66. L'ordre de grandeur de la finesse en autorotation d'un hélicoptère léger est plutôt :

- a) 3 à 5.
- b) 1/30.
- c) 1/10.
- d) 30.

67. Vous prenez connaissance du METAR de Toulouse Blagnac : LFBO 070700Z 29010KT 9999 SCT016 BKN050 19/16 Q1019 NOSIG= Les nuages qui sont l'objet du code BKN050 couvrent :

- a) Plus de la moitié du ciel et leur base est à 5000 ft AAL.
- b) Plus de la moitié du ciel et leur base est au niveau de vol 50.
- c) Moins de la moitié du ciel et leur base est à 5000 ft AAL.
- d) Moins de la moitié du ciel et leur base est au niveau de vol 50.

68. Le transfert des commandes doit être :

- a) implicite.
- b) réalisé sans confirmation.
- c) annoncé et confirmé clairement.
- d) fait uniquement par geste.

69. Lors de l'avitaillement en carburant il faut fixer une prise de terre sur une partie métallique de l'aéronef :

- a) Pour empêcher le fonctionnement intempestif du démarreur.
- b) Pour le décharger de son électricité statique.
- c) Pour mettre l'installation électrique de l'aéronef hors circuit.
- d) Uniquement par temps humide.

70. 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 - Règlementation



QuizVds.it

Grille de Réponses

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

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

Simulation d'examen

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



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: _____		