

PPLA T ÉPREUVE COMMUNE - Durée 1h15

NOM (majuscules) Prénom(s)

N° de la convocation :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

I - CONSIGNES A LIRE ET A RESPECTER

Matériel autorisé :

- stylo à bille ou feutre (à encre noire pour cocher les réponses), crayon à papier, gomme, règle graduée, rapporteur, compas et règle de navigation.

Matériel interdit :

- tout autre matériel que celui spécifié ci-dessus et tout document ; exemples : ordinateurs à usage aéronautique, téléphones, calculatrices, matériels électroniques, matériels avec mémoire etc...

Comportements :

Vous devez suivre les consignes annoncées par le responsable du centre et vous interdire toute communication avec un autre candidat ou avec l'extérieur et toute participation ou couverture d'un acte frauduleux etc... **En cas de non respect des consignes, votre grille de réponses ne sera pas corrigée et une procédure de constat de tentative de fraude sera ouverte.**

II - FIN DE L'ÉPREUVE

La grille de réponses, le sujet et toutes les feuilles de brouillon seront remis aux surveillants en échange de votre pièce d'identité.

III - SUJET

Chaque question est indépendante et comporte une seule bonne réponse dont la valeur est 1 point. Il n'y a pas de point négatif.

- 1) **Vérifier** que le sujet comporte **10** pages, **48** questions, **2** annexe(s).
- 2) **Inscrivez** vos noms, prénoms et n° de convocation sur l'en-tête de cette page.
- 3) **Inscrivez** vos coordonnées, n° de convocation et n° de série sur la grille de réponses.
- 4) Score du sujet **48** points.

IV - UTILISATION DE LA GRILLE DE REPONSES

Utiliser un stylo à bille ou un feutre à encre noire pour y inscrire votre numéro de convocation, vos coordonnées et vos réponses. L'usage du crayon à papier est interdit.

Dans la case qui correspond à votre réponse, tracez une croix qui la remplira entièrement en suivant des diagonales.

Exemple :

pour répondre "c" à la question 1 :

	a	b	c	d
1			X	

Pour chaque question ne doit figurer qu'une seule réponse.

Si vous voulez la modifier, noircissez la case déjà cochée et tracez une croix dans la nouvelle case choisie.

Exemple :

pour annuler votre réponse "c" à la question 1 et répondre "a":

	a	b	c	d
1			X	

 →

	a	b	c	d
1	X			

Vos corrections ne doivent engendrer aucune confusion. Toute ambiguïté sur la réponse choisie ou le non respect des consignes d'utilisation de la grille de réponses, entraînera la nullité de la réponse.

V - CONTEXTE D'EXAMEN

(Il permet d'alléger la rédaction de certaines questions)

Sauf précision contraire dans le texte d'une question, vous devez supposer que vous volez en dessous du FL 100, de jour, en VFR et en VMC.

Certaines QCM évoquent des situations météorologiques dégradées qui nécessitent l'acquisition de connaissances relatives au vol par mauvaise visibilité et au vol en conditions proches de celles du vol de nuit.

AVION

Vous pilotez un avion monopilote monomoteur terrestre à pistons (classe SEP terrestre) sans équipements ou avec des équipements particuliers qui entraîneront son classement dans une variante « évoluée » sauf la variante à cabine pressurisée (P).

Les variantes évoluées sont :

- hélice à pas variable (VP) - train escamotable (RU),
- moteur turbocompressé/suralimenté (T) - train classique (TW),
- instruments à affichage intégré (EFIS) - mono manette (SLPC).

HELICOPTERE

Dans le cas d'une LAPL et d'une PPL, vous pilotez soit un hélicoptère monopilote monomoteur à pistons (SEP H), soit un hélicoptère à turbine (SET H).

VI - LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

Cette liste explicite les sigles et abréviations (écrits en langue anglo-saxonne) qui sont utilisés dans certaines questions. Le but n'est pas d'en donner la signification aéronautique qui doit être connue.

ADF	automatic direction finder	MSL	mean sea level
AFIS	aerodrome flight information service	N	north
ASFC	above surface	NDB	non directional beacon
AIP	aeronautical information publication	NM	nautical miles
AMSL	above mean sea level	NOTAM	notice to airmen
ASDA	accelerate stop distance available	OAT	outside air temperature
ATC	air traffic control	OBS	omni bearing selector
ATIS	automatic terminal information service	PPL	private pilot licence
ATS	air traffic services	RAC	rules of the air and air traffic services
AWY	airway	RMI	radio magnetic indicator
CAS	calibrated air speed	RNAV	area navigation
CAT	clear air turbulence	RPM	revolution per minute
CTR	control zone	RVR	runway visual range
DME	distance measuring equipment	RWY	runway
E	East	S	south
FL	flight level	SAR	search and rescue
FPL	flight plan	SE	single engine
ft	feet	SEP	single engine piston
ft/min	feet per minute	SFC	surface
GP	glide path	SR	sunrise
HSI	horizontal situation indicator	SS	sunset
IAS	indicated airspeed	SSR	secondary surveillance radar
IFR	instrument flight rules	SWY	stopway
ILS	instrument landing system	TAS	true airspeed
IMC	instrument meteorological conditions	TMG	touring motor glider
IR	instrument rating	T/O	take off
ISA	international standard atmosphere	TORA	take off run available
kt	knot	TWY	taxiway
LAPL	light aircraft pilot license	UTC	universal time coordinated
LDA	landing distance available	VFR	visual flight rules
LLZ	localizer	VHF	very high frequency
LT	local time	VIS	visibility
ME	multi-engine	VMC	visual meteorological conditions
MEP	multi-engine piston	VOR	VHF omnidirectional range

Question N°1 (1 point(s).)

Titulaire d'une qualification de classe monomoteur monopilote valide, vous avez effectué 15 heures de vol en tant que commandant de bord (dont 14 décollages et atterrissages) et une heure d'entraînement avec un instructeur dans les douze mois précédant l'expiration de la qualification. Cette qualification pourra être :

- A) étendue.
- B) validée.
- C) renouvelée.
- D) prorogée.

Question N°2 (1 point(s).)

L'autre appellation du VDF est :

- A) ADF.
- B) NDB.
- C) VOR.
- D) Gonio.

Question N°3 (1 point(s).)

Le manuel de vol de l'aéronef doit être à bord :

- A) pour tout vol.
- B) pour tout vol hors des abords de l'aérodrome.
- C) uniquement pour les vols pour lesquels un atterrissage est prévu sur un aérodrome différent de l'aérodrome de décollage.
- D) uniquement pour les vols en VFR de nuit.

Question N°4 (1 point(s).)

Un altimètre calé sur 1013,25 hPa indique :

- A) une courbe de niveau.
- B) une hauteur.
- C) une altitude pression
- D) une altitude.

Question N°5 (1 point(s).)

Vous arrivez sur un aérodrome pourvu d'un organisme AFIS qui vous signale un aéronef effectuant une manœuvre à vue imposée (VPT) :

- A) vous vous intégrez sans considérer cet aéronef, puisque vos trajectoires sont forcément séparées.
- B) vous vous intégrez sans considération particulière pour cet aéronef qui est un VFR comme un autre.
- C) vous êtes prioritaire.
- D) vous vous intégrez de façon à ne pas compromettre l'approche de cet aéronef en IFR.

Question N°6 (1 point(s).)

Sous nos latitudes, l'atmosphère standard est caractérisée par une décroissance de température de :

- A) 2°C par 1000 m jusqu'à environ 11000 m.
- B) 6,5°C par 1000 ft jusqu'à 11000 ft.
- C) 6,5°C par 1000 m jusqu'à environ 11000 m.
- D) 8,5°C par 1000 ft jusqu'à 11000 ft.

Question N°7 (1 point(s).)

Dans l'alphabet aéronautique international la lettre "W" s'énonce :

- A) "western".
- B) "wagon".
- C) "whiskey".
- D) "watt".

Question N°8 (1 point(s).)

Les trois phases de la réaction au stress sont dans l'ordre :

- A) alarme, épuisement, résistance.
- B) alarme, résistance, épuisement.
- C) résistance, alarme, épuisement.
- D) épuisement, alarme, résistance.

Question N°9 (1 point(s).)

Vous volez dans un espace aérien de classe G, au FL 35. Vous vous dirigez vers un VOR en suivant la route magnétique 009°. Après le passage du VOR, vous prenez la route magnétique 352°. A la verticale du VOR :

- A) vous montez à un FL impair + 5.
- B) vous montez à un FL pair + 5.
- C) vous descendez au FL 25.
- D) vous restez au FL 35.

Question N°10 (1 point(s).)

Une piste 36 peut avoir comme orientation magnétique :

- A) 354°.
- B) 004°.
- C) 036°.
- D) 306°.

Question N°11 (1 point(s).)

En vol, les conditions météorologiques se dégradent. Vous pouvez obtenir une clearance VFR spécial dans :

- A) les TMA .
- B) les CTR et les TMA.
- C) les espaces aériens de classe C ou D.
- D) les CTR .

Question N°12 (1 point(s).)

Le sigle SAR indique qu'il s'agit d'un service de :

- A) d'aide radio téléphonique.
- B) de secours aéronautiques aux rescapés.
- C) de recherche et de sauvetage.
- D) relatif à la survie et au secours des rescapés.

Question N°13 (1 point(s).)

En France métropolitaine, si la réception radio est parfaitement lisible, vous énoncez la fréquence 119.505 de la façon suivante :

- A) cent dix-neuf point cinq cent cinq.
- B) cent dix-neuf décimale cinq cent cinq.
- C) cent dix-neuf virgule cinq cent cinq.
- D) cent dix-neuf cinq cent cinq.

Question N°14 (1 point(s).)

Pour déterminer votre niveau de vol, vous devez, entre autres, tenir compte :

- A) de la route magnétique.
- B) du cap magnétique.
- C) de la route vraie.
- D) du cap vrai.

Question N°15 (1 point(s).)

Après un premier contact radio avec le contrôle et l'indicatif complet de votre aéronef, dès lors qu'il n'existe pas de confusion possible avec un autre aéronef, votre indicatif F-BGBX peut être abrégé en :

- A) BX.
- B) GBX.
- C) F-X.
- D) F-BX.

Question N°16 (1 point(s).)

Des croix blanches, en forme de X, disposées sur la piste :

- A) signalent qu'une partie de la piste ou toute la piste est inutilisable.
- B) signale une aire d'atterrissage pour les hélicoptères.
- C) signale une interdiction d'atterrissage pour les planeurs.
- D) indique que des précautions sont à prendre lors de l'atterrissage.

Question N°17 (1 point(s).)

Dans une TMA de classe C, vous évoluez en VFR lorsque le contrôleur vous annonce "dans vos 10 heures, en rapprochement, un Cessna 172 en VFR, même altitude".

- A) vous cherchez le contact visuel avec le C172, puisque vous n'êtes pas séparé de ce trafic.
- B) vous êtes en droit de déposer un airprox à l'encontre du contrôleur car la trajectoire est conflictuelle.
- C) le trafic est à votre gauche, il vous appartient de vous écarter de sa route.
- D) vous continuez sur votre route, sans chercher le contact visuel puisque vous êtes séparé de ce trafic.

Question N°18 (1 point(s).)

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

- A) de repos.
- B) d'épuisement.
- C) de résistance.
- D) d'alarme.

Question N°19 (1 point(s).)

(Pour cette question, utilisez l'annexe 010-3154).

Ce signal disposé dans l'aire à signaux signifie que :

- A) vous ne devez pas circuler en dehors des voies de circulation (taxiways).
- B) une partie des voies de circulation (taxiways) est inutilisable.
- C) l'aérodrome est contrôlé.
- D) une partie de la piste est inutilisable.

Question N°20 (1 point(s).)

L'expression conventionnelle pour dire "oui" est :

- A) "roger".
- B) "bien compris".
- C) "affirmatif".
- D) "affirme".

Question N°21 (1 point(s).)

Un "voile noir" peut être provoqué par :

- 1 - une ressource
- 2 - une mise en descente brusque
- 3 - un virage à grande inclinaison
- 4 - un vol dos en palier
- 5 - une rafale latérale

Choisir la combinaison exacte la plus complète.

- A) 2 - 4.
- B) 1 - 3.
- C) 5 - 4.
- D) 1 - 4.

Question N°22 (1 point(s).)

Le contrôle vous demande votre heure estimée soit 10 heures 55, vous annoncez :

- A) dix cinquante-cinq.
- B) dix heures cinquante-cinq.
- C) dix-cinq-cinq .
- D) dix heures cinquante-cinq minutes .

Question N°23 (1 point(s).)

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

- A) d'informer le mécanicien.
- B) d'informer le chef pilote.
- C) de l'inscrire sur le carnet de route.
- D) de l'inscrire sur le registre des vols.

Question N°24 (1 point(s).)

Collationner un message signifie que :

- A) le contrôleur ou le pilote à l'origine du message répète tout ou partie du message afin que le destinataire puisse l'exécuter correctement.
- B) le destinataire répète tout ou partie du message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine du message puisse vérifier qu'il a été bien exécuté.
- C) le destinataire répète tout ou partie du message afin que le contrôleur ou le pilote à l'origine de ce message puisse vérifier qu'il a été reçu correctement.
- D) le contrôleur ou le pilote à l'origine du message répète tout ou partie du message afin de s'assurer qu'il a été bien reçu.

Question N°25 (1 point(s).)

Un aéronef qui survole le territoire d'un État membre de l'OACI doit suivre les règles de l'air :

- A) du pays qui a délivré le certificat de navigabilité.
- B) du pays qui a délivré la licence du pilote.
- C) du pays d'immatriculation de l'aéronef.
- D) du territoire survolé.

Question N°26 (1 point(s).)

A l'intérieur des régions d'information de vol, les zones délimitées présentant des restrictions, des dangers ou des interdictions sont appelées :

1 - TMA

2 - D

3 - CTR

4 - P

5 - AWY

6 - R

Choisissez la réponse exacte la plus complète.

- A) 2, 4 et 6.
- B) 1, 4, 5 et 6.
- C) 2, 3 et 5.
- D) 1, 3 et 5.

Question N°27 (1 point(s).)

Une légère alcoolémie peut :

- A) altérer votre jugement.
- B) améliorer votre perception de la réalité.
- C) diminuer votre temps de réflexe.
- D) améliorer votre résistance à l'hypoxie.

Question N°28 (1 point(s).)

Sur votre transpondeur, vous sélectionnez la fonction "IDENT" :

- A) dès la mise en route du transpondeur.
- B) lorsque les services de la circulation aérienne vous le demandent.
- C) lorsque vous êtes en situation d'urgence.
- D) lorsque vous le décidez et régulièrement durant le vol.

Question N°29 (1 point(s).)

(Pour cette question, utilisez l'annexe 010-5418).

Le signaleur indiquant que les cales de roues ont été retirées est le :

- A) 4.
- B) 1.
- C) 2.
- D) 3.

Question N°30 (1 point(s).)

Un des moyens permettant à un pilote d'être performant à l'approche d'un événement, non prévu mais susceptible de se produire, est de :

- A) se limiter exclusivement aux gestes connus.
- B) l'appréhender en fonction de ses sensations.
- C) préparer le minimum d'éléments qui serviront à sa conduite.
- D) préparer le maximum d'éléments qui serviront à sa conduite.

Question N°31 (1 point(s).)

En atmosphère type, la température à 5000 ft est :

- A) + 12,5°C.
- B) + 10°C.
- C) + 5°C.
- D) + 15°C.

Question N°32 (1 point(s).)

Dans les basses couches de l'atmosphère, on peut considérer que la décroissance moyenne de pression avec l'altitude est de :

- A) 28 hPa par 100 m.
- B) 28 hPa par 1000 m.
- C) 1 hPa par pied.
- D) 1 hPa par 28 ft.

Question N°33 (1 point(s).)

Le pilote qui surestime ses capacités est considéré comme :

- A) anti-autoritaire.
- B) lucide.
- C) mégalomane.
- D) perspicace.

Question N°34 (1 point(s).)

En radiotéléphonie, le signal d'urgence est :

- A) "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY".
- B) "URGENCE, URGENCE, URGENCE".
- C) "SOS, SOS, SOS".
- D) "PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN".

Question N°35 (1 point(s).)

**Vous évoluez dans une TMA de classe D.
Votre équipement de radiocommunication tombe en panne :**

- A) vous devez signaler votre panne radio au contrôle en affichant le code transpondeur 7500 et vous dérouter sur l'aérodrome le plus proche.
- B) vous devez afficher le code transpondeur réglementaire et atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche, en suivant, si elles existent, les consignes particulières publiées.
- C) vous devez signaler votre panne radio en effectuant des virages de 360° alternativement à gauche et à droite.
- D) vous devez poursuivre votre vol pour ne pas gêner les vols en IFR.

Question N°36 (1 point(s).)

Vous évitez un avion sortant des nuages sur votre gauche. Cet avion 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) déposez un AIRPROX par écrit.
- C) contactez un organisme ATS par radio et déposez un AIRMIX.
- D) contactez un organisme ATS par radio et déposez un AIRPROX initial.

Question N°37 (1 point(s).)

**Vous êtes en vol à 200 NM de votre terrain de destination.
Pour connaître la situation météorologique sur ce terrain, vous pouvez contacter la fréquence :**

- A) SIV.
- B) SRE.
- C) VDF.
- D) AFIS.

Question N°38 (1 point(s).)

En radiotéléphonie, une lisibilité de 3 signifie :

- A) "aucun problème pour comprendre".
- B) "lisible mais difficilement".
- C) "illisible".
- D) "parfaitement lisible".

Question N°39 (1 point(s).)

Vous utilisez habituellement une piste de 700 m de long et 15 m de large. Vous décidez de vous poser à Toulouse Blagnac (longueur 3 200 m et largeur 45 m). En finale, vous risquez :

- A) d'arrondir trop bas.
- B) de vous poser après la piste.
- C) de vous croire trop loin et d'être sur un plan trop fort.
- D) de vous croire trop près et trop bas.

Question N°40 (1 point(s).)

En règle générale, lorsqu'on s'élève dans l'atmosphère, la densité de l'air :

- A) diminue, comme la pression et la température.
- B) augmente, à l'inverse de la pression et de la température.
- C) augmente, comme la pression et la température.
- D) diminue, à l'inverse de la pression et de la température.

Question N°41 (1 point(s).)

En très courte finale, en configuration atterrissage, vous constatez que votre plan d'approche est trop haut, vous corrigez cet écart en :

- A) vous mettant en dérapage intérieur (glissade).
- B) poursuivant l'approche et vous poserez sur la deuxième moitié de la piste.
- C) réduisant complètement les gaz et en rentrant les volets.
- D) effectuant une remise de gaz.

Question N°42 (1 point(s).)

L'écoute d'une fréquence VOLMET permet :

- A) d'alerter le pilote sur des phénomènes météorologiques dangereux.
- B) de connaître les prévisions météorologiques pour un aéroport donné.
- C) de connaître les METAR des principaux aéroports de la zone survolée.
- D) de prendre connaissance des codes morse des VOR de la zone survolée.

Question N°43 (1 point(s).)

La hauteur moyenne de la tropopause sous nos latitudes est d'environ :

- A) 36 000 ft.
- B) 45 000 ft.
- C) 18 000 ft.
- D) 25 000 ft.

Question N°44 (1 point(s).)

Sur un aérodrome autre qu'un altiport ou une altisurface sans organisme de la circulation aérienne et en l'absence de fréquence particulière, vous effectuez vos échanges radio sur :

- A) 121,500 MHz.
- B) 123,450 MHz.
- C) 123,500 MHz.
- D) 123,550 MHz.

Question N°45 (1 point(s).)

Un vent du 180° pour 5 noeuds est un vent :

- A) fort venant du nord.
- B) fort venant du sud.
- C) faible venant du sud.
- D) faible venant du nord.

Question N°46 (1 point(s).)

Sur le parking, un autre aéronef endommage la dérive de votre aéronef avec son hélice. Il n'y a aucun blessé. Au sens de l'Annexe 13 de l'OACI relative aux Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, cette situation correspond :

- A) au déclenchement d'une procédure AIRPROX.
- B) à une négligence qui doit être déclarée.
- C) à un incident.
- D) à un accident.

Question N°47 (1 point(s).)

Le cisaillement de vent est un phénomène dangereux caractérisé par :

- A) la présence de fortes précipitations.
- B) une turbulence plus ou moins forte.
- C) des rotors liés à un système ondulatoire.
- D) un changement de vitesse et/ou de direction du vent dans l'espace.

Question N°48 (1 point(s).)

Le mal des transports est principalement dû à :

- A) l'hypoxie d'altitude.
- B) la diminution de la pression atmosphérique en altitude.
- C) l'accumulation de monoxyde de carbone.
- D) l'oreille interne et son organe vestibulaire.