

Cours théorique PPL avion gratuit en pdf

AéroThéorie.fr vous donne accès à 20 questions issues du programme du PPL
Avion théorique
Inscrivez-vous pour accéder à **+ de 2 500 questions d'entraînement**
supplémentaires !

Accès illimité à + de 2500 questions du programme pour 39 €

1 : Au-dessus d'une région forestière, les meilleurs repères sont : (Choisir la combinaison exacte la plus complète).

- 1 – les rivières
 - 2 – les grandes routes
 - 3 – les chemins
 - 4 – les lignes à haute tension
- A. 1, 2, 3.
B. 2, 4.
C. 1, 3, 4.
D. 2, 3, 4.

2 : Certaines de ces propositions sont vraies :

- 1 – le pôle nord magnétique et le pôle nord géographique sont confondus.
 - 2 – le pôle nord magnétique n'a pas une position fixe dans le temps.
 - 3 – le pôle nord géographique a une position fixe dans le temps.
 - 4 – le pôle nord magnétique a une position fixe dans le temps.
- A. 1 – 3 – 4.
B. 2 – 3.
C. 1.
D. 4.

3 : L'espace aérien métropolitain est divisé en régions d'information de vol, nommées « FIR » (Flight Information Region). Leur nombre est :

- A. 11.
B. 5.
C. 19.
D. 3.

4 : L'expérience totale minimale exigée pour la délivrance d'une licence de pilote privé avion, pour un candidat non titulaire d'un autre titre aéronautique, est de :

- A. 35 heures.
B. 25 heures.
C. 10 heures.
D. 45 heures.

5 : L'identification d'un aéronef, visible sur le fuselage ou l'aile, est composé d'une :

- A. marque de nationalité suivie d'une marque d'immatriculation.
- B. marque d'immatriculation suivie d'une marque de nationalité.
- C. marque d'immatriculation suivie de la marque du constructeur.
- D. marque de nationalité suivie d'un numéro de série.

6 : La route vraie est 356°. La déclinaison magnétique est de 13°E. La route magnétique est :

- A. 343°.
- B. 009°.
- C. 013°.
- D. 356°.

7 : La route vraie est 356°. La déclinaison magnétique est de 28°W. La route magnétique est :

- A. 028°.
- B. 024°.
- C. 328°.
- D. 356°.

8 : La route vraie est 356°. La déclinaison magnétique est de 6°W. La route magnétique est :

- A. 002°.
- B. 006°.
- C. 350°.
- D. 356°.

9 : Le vent d'Autan est un vent de :

- A. sud-est, violent et turbulent qui s'établit entre le massif Central et les Pyrénées.
- B. nord-ouest, violent et turbulent qui s'établit entre le Massif Central et les Pyrénées.
- C. nord, violent et turbulent qui souffle dans la vallée du Rhône.
- D. nord, violent et turbulent qui souffle dans les Ardennes.

10 : Le vent souffle perpendiculairement au-dessus d'une ligne de crêtes. Hors phénomènes ondulatoires, l'écoulement de l'air est en moyenne perturbé jusqu'à :

- A. 100 mètres au-dessus de la ligne de crêtes.
- B. un tiers de la hauteur de la ligne de crêtes.
- C. 1000 mètres au-dessus de la ligne de crêtes.
- D. trois fois l'altitude de la ligne de crêtes.

AéroThéorie.fr vous donne accès à 20 questions issues du programme du PPL
Avion théorique

Inscrivez-vous pour accéder à **+ de 2 500 questions d'entraînement**
supplémentaires !

[Accès illimité à + de 2500 questions du programme pour 39 €](#)

11 : Le vol en présence de cumulo-nimbus est possible dans les conditions suivantes :

- A. lorsque les cumulo-nimbus sont isolés et en les contournant à une distance suffisante.
- B. en passant au-dessus des cumulo-nimbus de façon à les éviter totalement.
- C. en volant en dessous des cumulo-nimbus en ligne droite de façon à traverser la zone le plus rapidement possible.
- D. sans précaution particulière, les cumulo-nimbus étant des nuages de beau temps.

12 : Le retour d'expérience (REX) doit permettre :

- A. de situer la responsabilité et de mettre en place un système de sanction.
- B. d'extraire du système les pilotes accidentogènes.
- C. d'étudier des faits d'ordre technique en cas d'accident graves uniquement.
- D. de détecter et d'étudier les incidents vécus afin d'améliorer la sécurité.

13 : Le stress :

- A. améliore votre performance.
- B. selon son niveau, améliore ou diminue votre performance.
- C. diminue votre performance.
- D. n'a aucune influence sur votre performance.

14 : Le stress :

- A. est une cause d'inaptitude médicale.
- B. est toujours inhibé par un événement heureux de la vie.
- C. est incompatible avec le vol.
- D. peut être provoqué par un événement heureux de la vie.

15 : Le stress est :

- A. l'épuisement consécutif au manque d'oxygène.
- B. la réaction d'adaptation de l'individu au milieu.
- C. la fatigue consécutive au franchissement de fuseaux horaires.
- D. la fatigue oculaire du pilote.

16 : Le 12 juin, vous êtes à Paris où l'heure locale est 11 h 45. Vous en déduisez que l'heure UTC est :

- A. 10 h 45.
- B. 9 h 45.
- C. 12 h 45.
- D. 13 h 45.

17 : Le 15 décembre, vous êtes à Paris où l'heure locale est 11h45. Vous en déduisez que l'heure UTC est :

- A. 10h45.
- B. 09h45.
- C. 11h45.
- D. 12h45.

18 : Le 20 mai, l'heure légale à Paris est : UTC + 2h. Il 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.

19 : En France métropolitaine, la nuit aéronautique se termine :

- A. à l'heure du lever du soleil.
- B. une demi-heure avant le lever du soleil.
- C. un quart d'heure avant le lever du soleil.
- D. une demi-heure après le lever du soleil.

20 : En France, l'utilisation d'un transpondeur mode C est obligatoire pour pénétrer dans les espaces aériens de classe :

- A. F.
- B. G.
- C. D.
- D. E.

AéroThéorie.fr vous donne accès à 20 questions issues du programme du PPL
Avion théorique
Inscrivez-vous pour accéder à **+ de 2 500 questions d'entraînement**
supplémentaires !

[Accès illimité à + de 2500 questions du programme pour 39 €](#)