

# QCM n° 3

## 1 – 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° alternés à gauche puis à droite
- B : Vous devez atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant les consignes particulières publiées si elles existent
- C : Vous devez poursuivre votre vol pour ne pas gêner les vols IFR
- D : Vous devez signaler aux organismes de la circulation aérienne votre panne radio en battant des ailes

## 2 – Afin d'intégrer le circuit d'aérodrome doté d'un organisme AFIS, en dehors des horaires de fonctionnement de cet organisme, vous :

- A : vous reportez verticale terrain à une hauteur supérieure à celle du tour de piste puis vous rejoignez le début de la branche vent arrière
- B : vous reportez directement en finale
- C : vous reportez directement en étape de base
- D : effectuez un passage à basse hauteur au-dessus de l'aire à signaux puis vous rejoignez la branche vent arrière

## 3 – Vous êtes en vol à une hauteur de 200 mètres. Le ciel est couvert et la base de la couche nuageuse est à une hauteur d'environ 300 mètres.

**Sur votre trajectoire, une antenne culmine à une hauteur de 200 mètres. Pour l'éviter :**

- A : Vous montez jusqu'à la base des nuages (300 mètres) pour laisser entre l'antenne et vous une marge de franchissement d'obstacle de 100 mètres
- B : Vous restez en palier en vous écartant légèrement de votre route pour passer à une distance horizontale de 50 mètres par rapport à l'antenne
- C : Vous montez à une hauteur de 350 mètres pour laisser entre l'antenne et vous une marge de franchissement d'obstacle de 150 mètres
- D : Vous restez en palier mais vous modifiez votre trajectoire pour passer à une distance horizontale d'au moins 150 mètres par rapport à l'antenne

## 4 – En vol un planeur converge sur votre gauche :

- A : vous lui cédez le passage car il est prioritaire
- B : vous avez la priorité car cet aéronef est sur votre gauche
- C : cet aéronef a priorité car il est sur votre gauche
- D : vous avez priorité car votre ULM est un aéronef moto-propulsé

## 5 – Sauf autorisation ou instruction contraire, un aéronef à l'atterrissage et en approche finale peut franchir le seuil de la piste utilisée dès que :

- 1 – l'aéronef au départ et qui le précède a franchi l'extrémité de la piste ou amorcé un virage.
- 2 – l'aéronef au départ et qui le précède a décollé.
- 3 – tous les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent ont atterri.
- 4 – tous les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent ont dégagé la piste.

**La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :**

- A : 1 et 4
- B : 1 et 3
- C : 2 et 3
- D : 2 et 4

## 6 – Un panneau carré rouge à diagonales jaunes, disposé sur l'aire à signaux signifie :

- A : interdiction d'atterrir après la croisée des pistes
- B : travaux en cours sur l'aérodrome
- C : aérodrome réservé aux hélicoptères
- D : atterrissage interdit

## 7 – Vous souhaitez entreprendre un vol de navigation qui vous fait traverser une zone dangereuse, notée D 52.

**Le transit dans cette zone :**

- A : ne requiert aucune autorisation, mais présente un danger pour les aéronefs
- B : ne requiert aucune autorisation, mais impose le contact radio avec l'organisme gestionnaire.
- C : requiert une autorisation de transit qui doit être demandée par radio à l'organisme gestionnaire 10 minutes avant l'entrée de zone
- D : est interdite à la circulation des aéronefs civils

## 8 – Sur un aérodrome contrôlé, la circulation au sol des aéronefs est soumise à une autorisation délivrée par :

- A : le propriétaire de l'aérodrome
- B : le contrôleur d'aérodrome
- C : l'agent AFIS
- D : le chef d'aérodrome

**9 – Une piste orientée au 254° est numérotée :**

- A : 25
- B : 254
- C : 26
- D : 260

**10 – Dans le circuit d'un aérodrome contrôlé, l'évitement des aéronefs incombe :**

- 1 – au commandant de bord
- 2 – au contrôleur d'aérodrome
- 3 – à l'agent AFIS

**La combinaison regroupant les affirmations correctes est :**

- A : 2 et 3
- B : 2
- C : 3
- D : 1

**11 – En ce qui concerne le rodage des moteurs d'ULM :**

- A : les moteurs actuels ne nécessitent plus de précautions particulières
- B : vous ne devez pas dépasser 75% du régime maximal pendant les 100 premières heures d'utilisation
- C : vous devez pendant la période de rodage n'utiliser que de l'huile minérale
- D : vous devez vous référer scrupuleusement aux consignes du constructeur, propres à chaque moteur

**12 – Les avantages du moteur à quatre temps par rapport au moteur à deux temps sont :**

- 1 – un excellent rapport poids/puissance
- 2 – une plus grande simplicité mécanique
- 3 – un niveau sonore moins élevé
- 4 – une lubrification du moteur simplifiée
- 5 – une longévité plus grande

- A : 1, 3 et 5
- B : 1, 2 et 4
- C : 2, 3 et 5
- D : 3, 4 et 5

**13 – Le « grade » des huiles d'aviation est :**

- A : leur point éclair (degré d'inflammation spontanée)
- B : leur niveau de compression maximal
- C : leur taux de dilution avec le carburant
- D : leur viscosité

**14 – Le calage de l'allumage consiste à :**

- A : immobiliser l'axe de rotation de la bobine d'allumage, afin de la régler
- B : régler le moment du déclenchement de l'étincelle dans le cycle de fonctionnement du moteur
- C : régler le nombre de tours moteur nécessaires au démarrage du moteur
- D : immobiliser la ou les bougies d'allumage à l'aide de rondelles-éventail

**15 – Par rapport à un aérodrome au niveau de la mer, sur un terrain en montagne vous disposez :**

- A : de moins de puissance à bas régime mais de plus de puissance à haut régime
- B : de moins de puissance moteur pour décoller
- C : de plus de puissance moteur pour décoller
- D : d'une puissance moteur quasiment égale à celle dont vous disposiez à l'aérodrome de départ

**16 – L'obstruction accidentelle de la mise à l'air libre du réservoir de carburant (par du givre, des saletés etc...) peut aboutir :**

- A : au refoulement du carburant par le bouchon de remplissage.
- B : à un risque accru d'explosion du réservoir par éclatement.
- C : au givrage du moteur.
- D : à l'arrêt du moteur par désamorçage du circuit carburant.

**17 – Les conséquences de l'effet de sol sont :**

- A : une diminution de la distance d'atterrissage et une diminution de la distance de décollage
- B : un allongement de la distance d'atterrissage et une diminution de la distance de décollage
- C : une diminution de la distance d'atterrissage et un allongement de la distance de décollage
- D : un allongement de la distance d'atterrissage et un allongement de la distance de décollage

**18 – Un ULM est équipé d'un anémomètre sans erreur instrumentale. Il vole à une altitude de 5000 ft.**

**Sa vitesse propre :**

- A : est égale à sa vitesse indiquée
- B : ne peut être comparée à sa vitesse indiquée que si l'on connaît la vitesse du vent

- C : est supérieure à sa vitesse indiquée
- D : est inférieure à sa vitesse indiquée

**19 – Vous êtes au seuil de piste, vous amenez les aiguilles de votre altimètre sur zéro :**

**La pression qui apparaît alors dans la fenêtre de votre altimètre est :**

- A : le calage standard
- B : le QFE
- C : le QNH
- D : le QNE

**20 – Le compas est un instrument qui indique :**

- A : le cap vrai
- B : le cap magnétique
- C : le cap compas
- D : la route magnétique

**21 – Les effets des accélérations sur le corps humain dépendent de leur :**

- 1 – intensité
  - 2 – durée
  - 3 – vitesse d'installation
- A : 1, 2, 3
  - B : 1, 2
  - C : 1, 3
  - D : 2, 3

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

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

**23 – A propos des effets de toutes médications sur les performances d'un pilote, on peut dire que :**

- A : seuls les effets primaires du médicament doivent être pris en compte, les effets secondaires étant négligeables
- B : seuls les effets secondaires doivent être pris en compte
- C : en vol, les médicaments n'ont aucune influence sur les performances du pilote
- D : les effets primaires et secondaires d'un médicament doivent être pris en compte

**24 – En règle général quand on s'élève dans l'atmosphère :**

- A : la pression diminue, la température diminue, la densité de l'air augmente
- B : la pression augmente, la température diminue, l'humidité diminue
- C : la pression diminue, la température diminue, la densité de l'air diminue
- D : la pression diminue, la température diminue, l'humidité augmente

**25 – Dans l'atmosphère réelle, il y a isothermie lorsque :**

- A : la température reste constante sur une tranche d'altitude
- B : la température est de 0° C
- C : la température croît avec l'altitude
- D : la température décroît avec l'altitude

**26 – Lors de la variation quotidienne de la température en un lieu, le minimum est observé :**

- A : juste avant le coucher du soleil
- B : au milieu de la nuit
- C : juste après le coucher du soleil
- D : juste après le lever du soleil

**27 – Plusieurs unités peuvent être utilisées pour mesurer la vitesse du vent. Celle qui est utilisée dans les messages d'observation délivrés par les services de météorologie est :**

- A : le mile par heure (mph)
- B : le nœud (kt)
- C : le mètre par seconde (m/s)
- D : le kilomètre par heure (km/h)

**28 – Pour l'ULM, les stratus représentent un danger car :**

- A : ils génèrent de fortes turbulences
- B : ils sont associés à de fortes pluies et une mauvaise visibilité
- C : ils sont associés à des nuages de grêle
- D : ils se forment près du sol et s'accrochent au relief

**29 – Il y a brouillard dès que la visibilité est inférieure à :**

- A : 3 km
- B : 1 km
- C : 2 km
- D : 500 m

**30 – Au retour d'un vol, vous constatez qu'un cumulonimbus est au-dessus de votre terrain , vous décidez :**

- A : de tenter l'atterrissage et éventuellement de remettre les gaz si la turbulence est trop forte
- B : d'attendre avant d'entreprendre l'atterrissage ou de vous dérouter
- C : d'atterrir au plus vite sur celui-ci
- D : d'atterrir en prenant soin de majorer vos vitesses d'approche et d'atterrissage

**31 – En France métropolitaine à 12 h. UTC, en l'absence de vent fort, vous trouverez de préférence les ascendances thermiques sur les versants exposés :**

- A : à l'ouest
- B : au sud
- C : au nord
- D : à l'est

**32 – Le METAR est un message émis par les services :**

- A : météorologiques pour signaler un phénomène dangereux
- B : de la circulation aérienne pour signaler un phénomène dangereux
- C : météorologiques et concerne l'observation du temps
- D : météorologiques et concerne la prévision du temps

**33 – Sur une carte dont l'échelle est 1/500 000 ème, 5 centimètres représentent :**

- A : 2,5 kilomètres
- B : 250 mètres
- C : 25 kilomètres
- D : 250 kilomètres

**34 – Lorsque vous pratiquez la navigation à l'estime en région montagneuse :**

- A : vous choisissez des repères de préférence au fond des vallées
- B : il est inutile d'avoir des repères avec ce type de navigation
- C : il n'y a pas de préférence marquée dans le choix des repères
- D : vous choisissez des repères de préférence sur les sommets ou les flancs des montagnes

**35 – Vous suivez une route vraie de 025°, la déclinaison est de 3°W et la déviation du compas est de + 2°. Si le vent est nul, votre cap compas est :**

- A : 024
- B : 026
- C : 030
- D : 020

**36 – Le cap vrai (CV) est l'orientation de l'axe longitudinal de l'ULM par rapport :**

- A : au nord magnétique
- B : au nord géographique
- C : au nord compas
- D : à la route vraie

**37 – Le niveau de vol FL 35 correspond à :**

- A : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé au QFE
- B : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé au QNH
- C : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé à 1013 hPa
- D : l'indication 3500 mètres sur un altimètre calé à 1013 hPa

**38 – La visite prévol est :**

- A : la phase de préparation du vol pour les parties réglementation et météorologie
- B : une visite médicale annuelle
- C : une procédure de vérification méthodique obligatoire de l'appareil avant chaque vol
- D : une procédure de vérification méthodique de l'appareil réalisée une fois par mois ou lors des visites d'entretien

**39 – Lors d'une promenade, vous désirez survoler la mer. Vous n'avez pas de gilet de sauvetage à bord de votre ULM. La distance maximale à laquelle vous pouvez vous éloigner de la côte est :**

- A : nulle
- B : de 25 miles nautiques dans tous les cas
- C : celle vous permettant, le moteur en panne, de rejoindre en vol plané une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence. (Cette distance est limitée à 50 miles nautiques)
- D : de 50 miles nautiques dans tous les cas

**40 – En cas de vent fort et turbulent en finale :**

**A** : vous majorez votre vitesse d'approche

**B** : vous minorez votre vitesse d'approche

**C** : vous maintenez la vitesse d'approche normale

**D** : vous majorez votre vitesse d'approche si le vent est de face et vous la minorez si le vent est de travers

**CORRECTIONS**

<b>1B</b>	<b>2A</b>	<b>3D</b>	<b>4A</b>	<b>5A</b>	<b>6D</b>	<b>7A</b>	<b>8B</b>	<b>9A</b>	<b>10D</b>
<b>11D</b>	<b>12D</b>	<b>13D</b>	<b>14B</b>	<b>15B</b>	<b>16D</b>	<b>17B</b>	<b>18C</b>	<b>19B</b>	<b>20C</b>
<b>21A</b>	<b>22D</b>	<b>23D</b>	<b>24C</b>	<b>25A</b>	<b>26D</b>	<b>27B</b>	<b>28D</b>	<b>29B</b>	<b>30B</b>
<b>31B</b>	<b>32C</b>	<b>33C</b>	<b>34D</b>	<b>35B</b>	<b>36B</b>	<b>37C</b>	<b>38C</b>	<b>39C</b>	<b>40A</b>