

QCM n° 5

1 - Le niveau de vol maximal pour un ULM sans réserves d'oxygène est le :

- A : FL 195
- B : FL 175
- C : FL 125
- D : FL 145

2 - La durée de validité du visa de la carte d'identification est de :

- A : 4 ans
- B : 1 an
- C : 3 ans
- D : 2 ans

3 - Votre passager désire effectuer des photographies d'un plan d'eau. Vous apercevez aux abords de celui-ci une personne. Vous pouvez descendre jusqu'à une hauteur minimale de :

- A : 500 m
- B : 300 m
- C : 500 pieds
- D : 150 pieds

4 - En vol au cap magnétique 175°, vous subissez un vent venant de la gauche correspondant à une dérive de 5°. Le QNH est de 1013 hPa. Le premier niveau de vol utilisable au-dessus de la surface « S » est le niveau :

- A : 35
- B : 30
- C : 40
- D : 45

5 - Une croix blanche disposée sur la piste :

- A : indique que des précautions sont à prendre lors de l'atterrissage
- B : signale l'aire d'atterrissage pour les hélicoptères
- C : signale le point d'atterrissage souhaité
- D : signale une partie de piste inutilisable

6 - Le vol VFR de nuit en ULM est :

- A : autorisé en vol local uniquement
- B : autorisé après accord du contrôle d'aérodrome
- C : interdit
- D : autorisé sans restriction

7 - Au cours d'un vol, vous traversez un espace aérien de classe D. Comme tout vol VFR dans un tel espace, votre vol est contrôlé. Cela veut dire que, dans cet espace :

- A : l'organisme du contrôle assure l'espacement entre votre trajectoire et les vols IFR, et vous bénéficiez de l'information de vol
- B : l'organisme du contrôle assure l'espacement entre votre trajectoire et les vols IFR et VFR, et vous bénéficiez de l'information de trafic
- C : votre transit est soumis à une autorisation du contrôle et vous bénéficiez de l'information de trafic
- D : votre transit est soumis uniquement au respect des règles VMC

8 - Les conditions météorologiques de vol à vue sont :

- A : identiques dans un espace aérien contrôlé et sous la surface « S »
- B : différentes suivant l'équipement radioélectrique d'aide à la navigation qui se trouve à bord
- C : différentes au-dessus et en dessous de la surface « S » en espace aérien non contrôlé
- D : identiques dans tout espace aérien

9 - Une piste orientée au 254° est numérotée :

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

10 - Un élève pilote d'ULM souhaite entreprendre un vol d'entraînement seul à bord. Il doit être âgé de 15 ans révolus et doit en outre détenir :

- 1 – une attestation de début de formation délivrée par un instructeur habilité
 - 2 – une approbation pour l'utilisation d'ULM multiaxe
 - 3 – une carte d'identification de stagiaire ULM
 - 4 – une autorisation de vol seul à bord délivrée par un instructeur habilité
- La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :

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

11 - A l'atterrissage, la priorité revient à :

- A : un aéronef gouvernemental
- B : un aéronef militaire
- C : une évacuation sanitaire transportant une personne nécessitant une prise en charge immédiate
- D : un aéronef en situation d'urgence

12 - Les différents types de refroidissement utilisés pour les moteurs d'ULM sont :

- 1 – air libre
- 2 – air pulsé
- 3 – circulation d'un liquide de refroidissement
- 4 – pulvérisation d'eau sur les cylindres

La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :

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

13 - Vous vous apprêtez à décoller avec une température extérieure exceptionnellement élevée. La puissance que pourra fournir votre moteur sera :

- A : plus élevée que d'habitude
- B : équivalente à la puissance habituelle
- C : plus faible à bas régime, mais plus élevée à haut régime
- D : plus faible que d'habitude

14 - L'angle de calage de l'hélice est l'angle :

- A : entre la corde de référence de la pale et le plan de rotation
- B : entre la corde de référence de la pale et le vent relatif
- C : entre les cordes de référence des pales opposées
- D : entre la force de traction et la force de traînée

15 - 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

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

17 - Le compas donne des indications erronées dans les conditions suivantes :

- 1 – turbulences
- 2 – virage
- 3 – fort vent traversier
- 4 – déclinaison magnétique non nulle

La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :

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

18 - Le phénomène de désorientation spatiale menace le pilote qui :

- A : perd toute référence visuelle (notamment l'horizon)
- B : est soumis au manque d'oxygène
- C : est soumis à de la turbulence sévère
- D : ne suit pas sa navigation de façon précise

19 - En vol, on parle d'hypoxie lorsque le sang :

- A : contient un surcroît d'oxygène
- B : manque d'oxygène
- C : manque de dioxyde de carbone

D : contient une faible quantité d'azote

20 - Les trois phases de la réaction du stress sont dans l'ordre :

- A : l'épuisement, la réaction d'alarme, la phase de résistance
- B : la réaction d'alarme, la phase de résistance, l'épuisement
- C : la phase de résistance, la réaction d'alarme, l'épuisement
- D : la réaction d'alarme, l'épuisement, la phase de résistance

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

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

22 - En règle générale, lorsqu'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

23 - La convection est un phénomène atmosphérique dû à :

- A : la présence d'une tranche d'atmosphère instable au niveau du sol
- B : la présence de cumulus
- C : une inversion de température au niveau du sol
- D : l'échauffement de l'air par l'échauffement du sol au cours de la journée

24 - Les conditions favorables à l'établissement d'une brise de terre sont :

- A : de jour, ciel clair à peu nuageux, isobares espacées
- B : de jour, ciel clair, isobares très serrées
- C : de nuit, ciel clair, isobares très serrées
- D : de nuit, ciel clair à peu nuageux, isobares espacées

25 - Dans l'écoulement sous-ondulatoire, accolés à la couche de transition, des nuages en forme de rouleaux plus ou moins développés matérialisent les ressauts successifs. Ces nuages sont dénommés :

- A : foehn
- B : rotors
- C : lenticulaires
- D : ressauts

26 - Le cumulus (Cu) est un nuage :

- A : de dimensions très variables, se développant verticalement avec des protubérances très marquées
- B : toujours générateur de grains et d'orages
- C : associé à des pluies continues et de la turbulence modérée
- D : stable de l'étage supérieur

27 - Le stratus (St) est un nuage dangereux car il est associé à :

- A : un plafond très bas
- B : de la turbulence sévère
- C : de fortes pluies
- D : de l'orage

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

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

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

30 - Le SIGMET rédigé par les services météorologiques est :

- A : un avis de phénomène dangereux observé ou prévu (cumulonimbus, orage, etc...)
- B : un message de prévision météorologique régulière, comme le TAF
- C : un message d'observation météorologique régulière, comme le METAR
- D : un message météorologique ne concernant pas l'aviation légère

- 31 - Lors de la préparation de votre navigation vous relevez deux points distants de 6 centimètres sur une carte au 1/250 000. Vous estimez que votre vitesse sol sera de 90 kilomètres par heure, il vous faudra pour parcourir cette distance :**
- A : 15 minutes
 - B : 10 minutes
 - C : 1 minute
 - D : 5 minutes
- 32 - Pour effectuer un trajet, vous mesurez une route sur la carte au 1/500 000 O.A.C.I. C'est une route :**
- A : magnétique
 - B : air
 - C : vraie
 - D : compas
- 33 - Le cap magnétique est l'angle entre :**
- A : l'axe longitudinal de l'ULM et le nord magnétique
 - B : la trajectoire de l'ULM et le nord magnétique
 - C : l'axe longitudinal de l'ULM et le nord vrai
 - D : la trajectoire de l'ULM et le nord vrai
- 34 - Vous subissez un vent traversier venant de votre gauche, votre cap est :**
- A : indépendant du vent traversier
 - B : plus faible que votre route
 - C : plus fort que votre route
 - D : égal à votre route
- 35 - La dérive est l'angle entre :**
- A : la route magnétique et le cap magnétique
 - B : la route magnétique et la route vraie
 - C : la route magnétique et le cap vrai
 - D : la route magnétique et la direction du vent
- 36 - Le document qui vous permet de savoir s'il y a des travaux en cours sur votre terrain de destination est :**
- A : l'AIRPROX
 - B : le SIGMET
 - C : le METAR
 - D : le NOTAM
- 37 - Votre vitesse sol est de 100 km/h et votre consommation est de 12 l/h. Pour effectuer un trajet de 75 km vous embarquez :**
- A : 9 litres
 - B : 9 litres plus une réserve de sécurité
 - C : 6 litres
 - D : 6 litres plus une réserve de sécurité
- 38 - La check-list :**
- A : doit obligatoirement être apprise « par cœur »
 - B : est un aide-mémoire utilisé uniquement dans les débuts de la progression
 - C : est uniquement une liste des procédures d'urgence
 - D : est un aide-mémoire
- 39 - 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
- 40 - L'entretien de l'ULM se fait :**
- A : avant chaque vol
 - B : lors de visites périodiques et dès que nécessaire
 - C : de temps en temps
 - D : uniquement après un problème

CORRECTIONS

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