

# QCM n° 1

1 – Le niveau de vol 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 : 1 an
- B : 3 ans
- C : 2 ans
- D : 4 ans

3 – Vous pouvez survoler un rassemblement de personnes en plein air (plage par exemple) à une hauteur minimale de :

- A : 1000 ft si vous êtes à la verticale de la plage, et sinon 500 ft
- B : 300 ft
- C : 300 ft dans un rayon de 150 mètres par rapport à la plage
- D : 1000 ft au-dessus de tout obstacle dans un rayon de 600 mètres autour de l'appareil

4 – Vous volez au cap magnétique  $C_m = 010^\circ$ , votre dérive est de  $10^\circ$  droite ( $X = + 10^\circ$ ) et le QNH est de 1017 hPa ; le premier niveau de vol (FL) utilisable hors espace aérien contrôlé sera :

- A : FL 35
- B : FL 45
- C : FL 25
- D : FL 30

5 – Une croix blanche disposée sur la piste :

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

6 – L'utilisation par un ULM d'un aérodrome non contrôlé sur lequel est prévue une procédure avion de vol aux instruments :

- A : est autorisé après un contrôle en vol fait par un instructeur
- B : doit faire l'objet d'un accord préalable du propriétaire de l'aérodrome
- C : doit faire l'objet d'un accord préalable des services de la circulation aérienne
- D : est interdite

7 – Les conditions météorologiques de vol à vue sont :

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

8 – 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

9 – La piste orientée au  $254^\circ$  est numérotée :

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

10 - Le détenteur d'un brevet et d'une licence de pilote d'ULM de classe « multiaxe » pourra exercer ses privilèges sur un ULM pendulaire après :

- A : 5 vols en double commande sur pendulaire
- B : un contrôle en vol et la délivrance de la qualification de classe correspondante

- C : 5 heures d'expérience sur « multiaxe »
- D : 5 heures de double commande sur pendulaire

**11 – A l'atterrissage la priorité revient à :**

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

**12 – Vous vous apprêtez à décoller avec une t° extérieure exceptionnellement élevée.**

**La puissance que pourra fournir votre moteur sera :**

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

**13 – 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

**14 – Un réglage du ralenti trop bas :**

- A : n'a aucune conséquence sur la conduite du moteur
- B : risque d'encrasser le gicleur du carburateur
- C : risque d'entraîner une mauvaise homogénéité thermique du moteur
- D : risque d'entraîner un calage du moteur en cas de réduction brutale des gaz

**15 – Un ULM est équipé d'un anémomètre sans erreur instrumentale.**

**Il vole à une altitude de 5000 ft. Sa vitesse propre :**

- A : ne peut être comparée qu'à sa vitesse indiquée que si l'on connaît la vitesse du vent
- B : est supérieure à sa vitesse indiquée
- C : est inférieure à sa vitesse indiquée
- D : est égale 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) les turbulences
- 2) virage
- 3) fort vent traversier
- 4) déclinaison magnétique non nulle

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

**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 : manque de dioxyde de carbone
- B : contient une faible quantité d'azote
- C : contient un surcroît d'oxygène
- D : manque d'oxygène

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

- A : seuls les effets secondaires doivent être pris en compte

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

**21 – Les trois phases de la réaction de stress sont dans l'ordre :**

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

**22 – La convection est un phénomène atmosphérique dû à :**

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

**23 – En règle générale lorsqu'on s'élève dans l'atmosphère :**

- A : la pression diminue, la t° diminue, la densité de l'air diminue
- B : la pression diminue, la t° diminue, l'humidité augmente
- C : la pression diminue, la t° diminue, la densité de l'air augmente
- D : la pression diminue, la t° diminue, l'humidité diminue

**24 – Les conditions favorables à l'établissement de la brise de terre sont :**

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

**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. es nuages sont dénommés :**

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

**26 – Le stratus (St) est un nuage dangereux car il est associé à :**

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

**27 – Le cumulus (cu) est un nuage :**

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

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

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

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

**30 – Le SIGMET rédigé par les services météorologiques est :**

- A : un avis de phénomène dangereux observé ou prévu (cumulonimbus, orages etc..)
- B : un message de météorologie régulière comme le TAF
- C : un message de météorologie 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 ème. 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 OACI. Ce sera une route :**
- A : magnétique
  - B : air
  - C : vraie
  - D : compas
- 33 – 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
- 34 – Vous subissez un vent traversier venant de votre gauche, votre cap est :**
- A : égal à votre route
  - B : indépendant du vent traversier
  - C : plus faible que votre route
  - D : plus fort que votre route
- 35 – 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
- 36 – 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 plus une réserve de sécurité
  - B : litres
  - C : 6 litres plus une réserve de sécurité
  - D : 9 litres
- 37 – Le document qui vous permet de savoir s'il y a des travaux en cours sur votre terrain de destination est :**
- A : l'AIRMISS
  - B : le SIGMET
  - C : le METAR
  - D : le NOTAM
- 38 – La visite prévol est :**
- A : une procédure de vérification méthodique de l'appareil réalisée une fois par mois ou lors des visites d'entretien
  - B : le phase de préparation du vol pour les parties réglementation et météorologie
  - C : une visite médicale
  - D : une procédure de vérification méthodique obligatoire de l'appareil avant chaque vol
- 39 - L'entretien de l'ULM se fait :**
- A : de temps en temps
  - B : uniquement après un problème
  - C : avant chaque vol
  - D : lors des visites périodiques et dès que nécessaire
- 40 – Pour maintenir la vitesse constante lors de la transition du palier à la descente, vous devez :**
- A : augmenter la puissance du moteur
  - B : maintenir constante la puissance du moteur
  - C : pousser le manche secteur avant en maintenant la puissance moteur constante
  - D : diminuer la puissance du moteur

## CORRECTIONS

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