

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

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