

# 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

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