

Ultra Léger Motorisé

QCM :

Questionnaire à Choix Multiples

40 QUESTIONS EXAMEN THÉORIQUE COMMUN ULM

Question N° 1

Vous évoluez dans un espace aérien de classe D.

Votre équipement de radiocommunication tombe en panne :

Réponse A : Vous devez atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche en suivant les consignes particulières publiées si elles existent.

Réponse B : Vous devez poursuivre votre vol, pour ne pas gêner les vols IFR.

Réponse C : Vous devez signaler aux organismes de la circulation aérienne votre panne radio en battant des ailes.

Réponse D : Vous devez signaler votre panne radio en effectuant des virages de 360° alternés à gauche puis à droite.

Question N° 2

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

Réponse A : vous reportez directement en étape de base.

Réponse B : effectuez un passage à basse hauteur au-dessus de l'aire à signaux puis vous rejoignez la branche vent arrière.

Réponse C : vous reportez verticale terrain à une hauteur supérieure à celle du tour de piste puis vous rejoignez le début de la branche vent arrière.

Réponse D : vous reportez directement en finale.

Question N° 3

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

Réponse A : FL175.

Réponse B : FL125.

Réponse C : FL145.

Réponse D : FL195.

Question N° 4

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 :

Réponse A : vous montez à une hauteur de 350 mètres pour laisser entre l'antenne et vous une marge de franchissement d'obstacle de 150 mètres.

Réponse B : 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.

Réponse C : 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.

Réponse D : 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.

Question N° 5

En vol, un planeur converge sur votre gauche :

Réponse A : vous avez la priorité car cet aéronef est sur votre gauche.

Réponse B : cet aéronef a priorité car il est sur votre gauche.

Réponse C : vous avez priorité car votre ULM est un aéronef moto-propulsé.

Réponse D : vous lui cédez le passage car il est prioritaire.

Question N° 6

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 à 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

Réponse A : 2 et 4.

Réponse B : 1 et 4.

Réponse C : 1 et 3.

Réponse D : 2 et 3.

Question N° 7

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

Réponse A : travaux en cours sur l'aérodrome.

Réponse B : aérodrome réservé aux hélicoptères.

Réponse C : atterrissage interdit.

Réponse D : interdiction d'atterrir après la croisée des pistes.

Question N° 8

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

Le transit dans cette zone :

Réponse A : ne requiert aucune autorisation, mais présente un danger pour les aéronefs.

Réponse B : ne requiert aucune autorisation, mais impose le contact radio avec l'organisme gestionnaire.

Réponse C : requiert une autorisation de transit qui doit être demandée par radio à l'organisme gestionnaire 10 minutes avant l'entrée de zone.

Réponse D : est interdite à la circulation des aéronefs civils.

Question N° 9

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

Réponse A : le propriétaire de l'aérodrome.

Réponse B : le contrôleur d'aérodrome.

Réponse C : l'agent AFIS.

Réponse D : le chef d'aérodrome.

Question N° 10

Une piste est orientée au 298' magnétique. Son numéro est :

Réponse A : 29.

Réponse B : 30.

Réponse C : 290.

Réponse D : 300.

Question N° 11

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 toutes les affirmations correctes est :

Réponse A : 2 et 3.

Réponse B : 2.

Réponse C : 3.

Réponse D : 1.

Question N° 12

En ce qui concerne le rodage des moteurs d'ULM

Réponse A : vous devez vous référer scrupuleusement aux consignes du constructeur, propres à chaque moteur.

Réponse B : les moteurs actuels ne nécessitent plus de précaution particulière.

Réponse C : vous ne devez pas dépasser 75% du régime maximal pendant les 100 premières heures d'utilisation.

Réponse D : vous ne devez jamais utiliser d'huile minérale pendant les 100 premières heures d'utilisation.

Question N° 13

Les avantages du moteur à deux temps par rapport au moteur à quatre temps

sont :

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

Réponse A : 1, 3 et 5.

Réponse B : 1, 2 et 4.

Réponse C : 2, 3, et 5.

Réponse D : 3, 4 et 5.

Question N° 14

Le "grade" des huiles d'aviation est :

Réponse A : leur taux de dilution avec le carburant.

Réponse B : leur viscosité.

Réponse C : leur point éclair (degré d'inflammation spontanée).

Réponse D : leur niveau de compression maximal.

Question N° 15

Sur un moteur à quatre temps, le "calage" de l'allumage est :

Réponse A : le réglage du moment d'apparition de l'étincelle provoquant l'explosion.

Réponse B : le réglage de l'ouverture de la soupape d'admission.

Réponse C : le blocage de la bougie par un joint métallique évitant toute fuite lors de la compression du mélange air/essence.

Réponse D : le réglage de la soupape d'échappement.

Question N° 16

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

Réponse A : de plus de puissance moteur pour décoller.

Réponse B : d'une puissance moteur quasiment égale à celle dont vous disposez à l'aérodrome de départ.

Réponse C : de moins de puissance à bas régime, mais de plus de puissance à haut régime.

Réponse D : de moins de puissance moteur pour décoller.

Question N° 17

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

Réponse A : au givrage du moteur.

Réponse B : à l'arrêt du moteur par désamorçage du circuit carburant.

Réponse C : au refoulement du carburant par le bouchon de remplissage.

Réponse D : à un risque accru d'explosion du réservoir par éclatement.

Question N° 18

Les conséquences de l'effet de sol sont :

Réponse A : un allongement de la distance d'atterrissage et un allongement de la distance de décollage.

Réponse B : une diminution de la distance d'atterrissage et une diminution de la distance de décollage.

Réponse C : un allongement de la distance d'atterrissage et une diminution de la distance de décollage.

Réponse D : une diminution de la distance d'atterrissage et un allongement de la distance de décollage.

Question N° 19

Un ULM est équipé d'un anémomètre sans erreur instrumentale. Il vole à une altitude de 5000 ft. Sa vitesse propre :

Réponse A : est supérieure à sa vitesse indiquée.

Réponse B : est inférieure à sa vitesse indiquée.

Réponse C : est égale à sa vitesse indiquée.

Réponse D : ne peut être comparée à sa vitesse indiquée que si l'on connaît la vitesse du vent.

Question N° 20

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

Réponse A : le QNH.

Réponse B : le QNE.

Réponse C : le calage standard.

Réponse D : le QFE.

Question N° 21

Le compas est un instrument qui indique :

Réponse A : la route magnétique.

Réponse B : le cap vrai.

Réponse C : le cap magnétique.

Réponse D : le cap compas.

Question N° 22

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

1-intensité

2- durée

3- vitesse d'installation

La combinaison regroupant toutes les affirmations correctes est :

Réponse A : 2, 3.

Réponse B : 1, 2, 3.

Réponse C : 1, 2.

Réponse D : 1, 3.

Question N° 23

La phase de stress favorisant la mémorisation et la fixation des souvenirs est la phase

Réponse A : de repos.

Réponse B : de résistance.

Réponse C : d'alarme.

Réponse D : d'épuisement.

Question N° 24

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

Réponse A : seuls les effets primaires du médicament doivent être pris en compte, les effets secondaires étant négligeables.

Réponse B : seuls les effets secondaires doivent être pris en compte.

Réponse C : en vol, les médicaments n'ont aucune influence sur les performances du pilote.

Réponse D : les effets primaires et secondaires d'un médicament doivent être pris en compte.

Question N° 25

En règle générale, lorsqu'on s'élève dans l'atmosphère :

Réponse A : la pression diminue, la température diminue, l'humidité augmente.

Réponse B : la pression diminue, la température diminue, la densité de l'air augmente.

Réponse C : la pression augmente, la température diminue, l'humidité diminue.

Réponse D : la pression diminue, la température diminue, la densité de l'air diminue.

Question N° 26

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

Réponse A : La température croît avec l'altitude

Réponse B : la température décroît avec l'altitude.

Réponse C : la température reste constante sur une tranche d'altitude.

Réponse D : la température est de 0°C.

Question N° 27

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

Réponse A : juste avant le coucher du soleil.

Réponse B : au milieu de la nuit.

Réponse C : juste après le coucher du soleil.

Réponse D : juste après le lever du soleil.

Question N° 28

Plusieurs unités peuvent être utilisées pour mesurer la vitesse du vent.

Celle qui est utilisée dans les messages d'observation à l'usage de l'aéronautique délivrés par les services de météorologie est :

Réponse A : le nœud (kt).

Réponse B : le mètre par seconde (m/s).

Réponse C : le kilomètre par heure (km/h).

Réponse D : le mile par heure (mph).

Question N° 29

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

Réponse A : Ils se forment près du sol et s'accrochent au relief.

Réponse B : Ils génèrent des fortes turbulences.

Réponse C : Ils sont associés à des fortes pluies et une mauvaise visibilité.

Réponse D : Ils sont associés à des averses de grêle.

Question N° 30

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

Réponse A : 2 km.

Réponse B : 500 m.

Réponse C : 3 km.

Réponse D : 1 km.

Question N° 31

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

Réponse A : d'atterrir en prenant soin de majorer vos vitesses d'approche et d'atterrissage.

Réponse B : de tenter l'atterrissage et éventuellement de remettre les gaz si la turbulence est trop forte.

Réponse C : d'attendre avant d'entreprendre l'atterrissage ou de vous dérouter.

Réponse D : d'atterrir au plus vite sur celui-ci.

Question N° 32

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

Réponse A : au nord.

Réponse B : à l'est.

Réponse C : à l'ouest.

Réponse D : au sud.

Question N° 33

Le METAR est un message émis par les services :

Réponse A : météorologiques et concerne la prévision du temps.

Réponse B : météorologiques pour signaler un phénomène dangereux.

Réponse C : de la circulation aérienne pour signaler un phénomène dangereux.

Réponse D : météorologiques et concerne l'observation du temps.

Question N° 34

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

Réponse A : il est inutile d'avoir des repères avec ce type de navigation.

Réponse B : il n'y a pas de préférence marquée dans le choix des repères.

Réponse C : vous choisissez des repères de préférence sur les sommets ou les flancs des montagnes.

Réponse D : vous choisissez des repères de préférence au fond des vallées.

Question N° 35

Vous suivez une route vraie de 025°, la déclinaison magnétique est de 3' W et la déviation du compas est de +2°.

Si le vent est nul, votre cap compas est :

Réponse A : 030°.

Réponse B : 020°.

Réponse C : 024°.

Réponse D : 026°.

Question N° 36

Le cap magnétique est l'angle entre

Réponse A : la trajectoire de l'ULM et le nord vrai.

Réponse B : l'axe longitudinal de l'ULM et le nord magnétique.

Réponse C : la trajectoire de l'ULM et le nord magnétique.

Réponse D : l'axe longitudinal de l'ULM et le nord vrai.

Question N° 37

Le niveau de vol FL35 correspond à :

Réponse A : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé au QNH.

Réponse B : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé à 1013 hPa.

Réponse C : l'indication 3500 mètres sur un altimètre calé à 1013 hPa.

Réponse D : l'indication 3500 pieds sur un altimètre calé au QFE.

Question N° 38

La visite prévol est :

Réponse A : la phase de préparation du vol pour les parties réglementation et météorologie.

Réponse B : une visite médicale annuelle.

Réponse C : une procédure de vérification méthodique obligatoire de l'appareil avant chaque vol.

Réponse D : une procédure de vérification méthodique de l'appareil réalisée une fois par mois ou lors des visites d'entretien.

Question N° 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 :

Réponse A : 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).

Réponse B : de 50 miles nautiques dans tous les cas.

Réponse C : nulle.

Réponse D : de 25 miles nautiques dans tous les cas.

Question N° 40

En cas de vent fort et turbulent en finale :

Réponse A : vous majorez votre vitesse d'approche si le vent est de face et vous la minorez si le vent est de travers.

Réponse B : vous majorez votre vitesse d'approche.

Réponse C : vous minorez votre vitesse d'approche.

Réponse D : vous maintenez la vitesse d'approche normale.

Réponses (non officiel) QCM du 07/11/2001 de Nice. (Sous réserve)



| | |
|---------------|---------------|
| 1 - A | 21 - D |
| 2 - C | 22 - B |
| 3 - B | 23 - B |
| 4 - B | 24 - D |
| 5 - D | 25 - D |
| 6 - B | 26 - C |
| 7 - C | 27 - D |
| 8 - A | 28 - A |
| 9 - B | 29 - A |
| 10 - B | 30 - D |
| 11 - D | 31 - C |
| 12 - A | 32 - D |
| 13 - B | 33 - D |
| 14 - B | 34 - A |
| 15 - A | 35 - D |
| 16 - D | 36 - B |

| | |
|---------------|---------------|
| 17 – B | 37 – B |
| 18 – C | 38 – C |
| 19 – A | 39 – A |
| 20 – D | 40 – B |