

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

01. Un altimètre calé sur 1013,25 hPa indique :

- a) Une hauteur.
- b) Une altitude.
- c) Une courbe de niveau.
- d) Une altitude pression.

02. Les perturbations se déplacent généralement à une vitesse moyenne de :

- a) 25 kt.
- b) 50 kt.
- c) 10 kt.
- d) 75 kt.

03. Lorsque du brouillard est signalé par les services météorologiques, vous considérez que la visibilité est :

- a) Inférieure à 1 km.
- b) Comprise entre 1 km et 5 km.
- c) Comprise entre 5 km et 10 km.
- d) Supérieure à 10 km.

04. Un cache Pitot oublié avant le décollage peut provoquer :

- a) Une indication altimétrique trop élevée.
- b) Une erreur de compas.
- c) Une indication de vitesse absente ou incohérente.
- d) Une baisse de tension batterie.

05. Dans une situation de stress intense :

- a) Le pilote a une capacité d'analyse de la situation plus grande.
- b) Le pilote a toujours un meilleur contrôle de sa respiration.
- c) Le pilote agit de manière plus méthodique.
- d) Le pilote est sujet à la régression de ses acquis.

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

06. Les stratus et cirrostratus sont des nuages :

- a) De l'étage supérieur (supérieur à 6000 mètres).
- b) Stables.
- c) De l'étage moyen (entre 2000 et 6000 mètres).
- d) Instables.

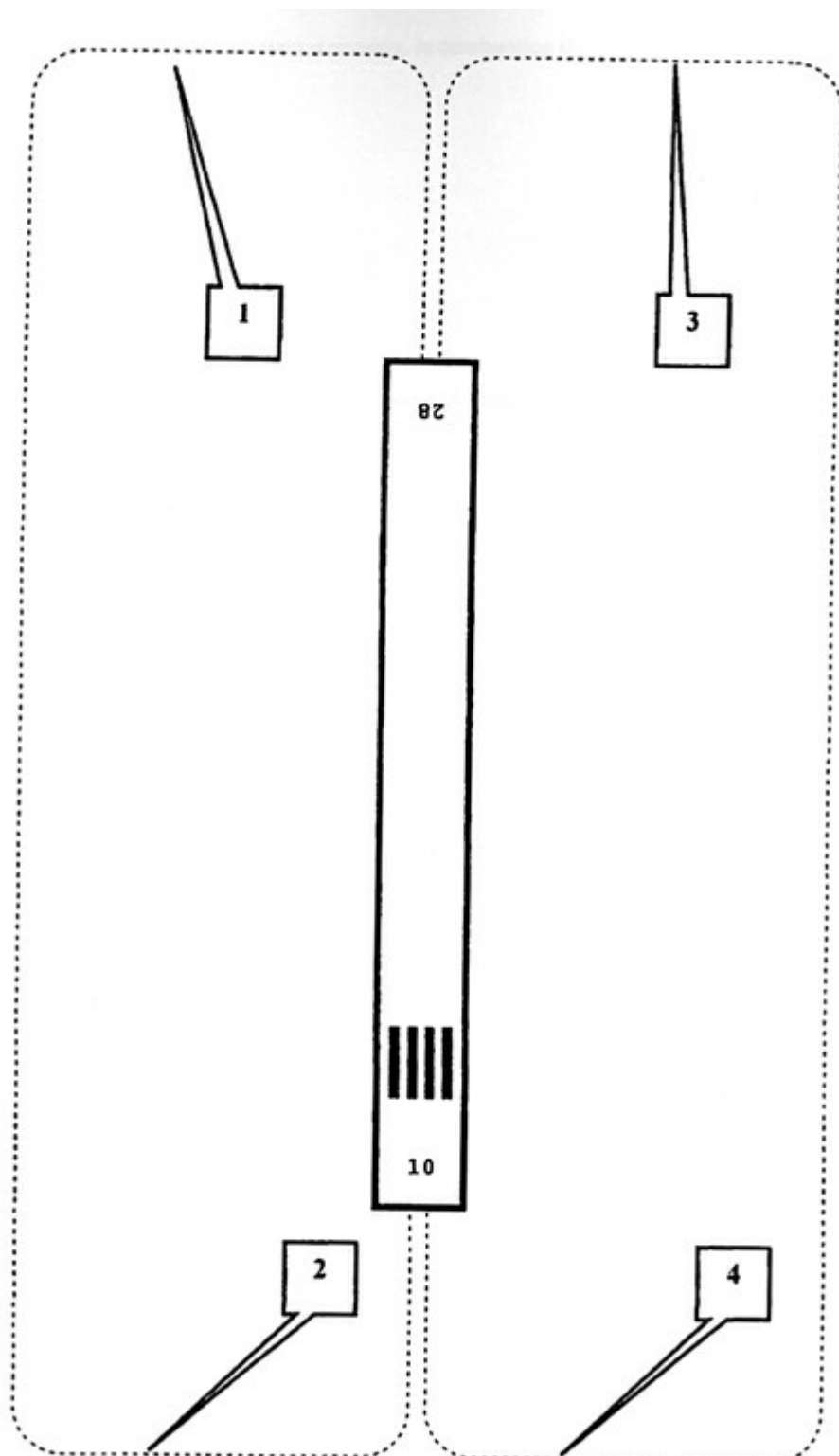
07. (Pour cette question, utilisez l'annexe 010-5204). Vous êtes dans le circuit d'aérodrome. Le contrôleur vous demande de rappeler en étape de base gauche pour la piste 10. Cela correspond à la position :

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it



- a) 3.
- b) 1.
- c) 4.
- d) 2.

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

08. Un ULM de classe 3 est appelé :

- a) Multiaxe.
- b) Paramoteur.
- c) Aérostat dirigeable ultraléger.
- d) Autogire ultraléger.

09. Le signal radiotéléphonique d'urgence est :

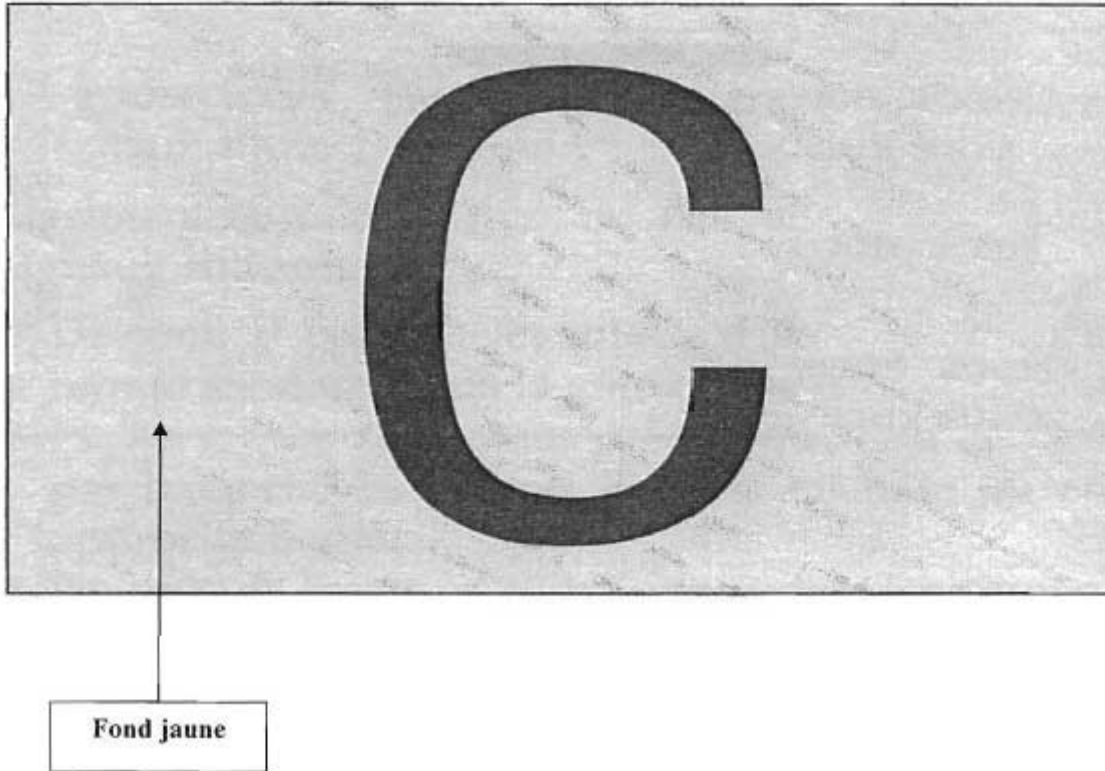
- a) URGENCE, URGENCE, URGENCE.
- b) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.
- c) SOS, SOS, SOS.
- d) PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN.

10. Si vous devez interrompre un vol pour raison de sécurité, la bonne décision est :

- a) De continuer pour respecter le plan déposé.
- b) De poursuivre si le passager insiste.
- c) De retarder la décision jusqu'à la destination.
- d) D'atterrir sur un terrain adapté ou de se dérouter sans hésiter.



11. (Pour cette question, utilisez l'annexe 010-3166). Le bâtiment sur lequel est placé ce panneau abrite :



- a) Le club aéronautique.
- b) Le service des douanes (customs en anglais).
- c) La tour de contrôle.
- d) Le bureau de piste.

12. La route vraie est 356° . La déclinaison magnétique est de $6^\circ W$. La route magnétique est :

- a) 356° .
- b) 002° .
- c) 350° .
- d) 006° .



13. En cas de vent fort sur votre terrain d'atterrissage, il est recommandé d'adopter en finale :

- a) Une vitesse plus petite que par vent nul.
- b) Une vitesse plus grande que par vent nul.
- c) La VNE.
- d) La même vitesse que par vent nul.

14. Une intoxication au monoxyde de carbone peut entraîner :

- a) Des crampes d'estomac.
- b) Une perte de conscience.
- c) Une crise d'étouffement.
- d) Un fourmillement dans les jambes.

15. Un objectif horaire rigide peut amener le pilote à :

- a) Augmenter les marges météo.
- b) Choisir plus facilement un déroutement.
- c) Continuer malgré la fatigue ou une météo dégradée.
- d) Réduire la pression de destination.

16. La prise de pression statique de votre aéronef s'obstrue. L'indication de votre altimètre :

- a) N'est pas faussée car elle dépend de la pression dynamique.
- b) Reste constante.
- c) Chute à zéro lors de la montée.
- d) N'est pas faussée car elle repose sur le principe du manomètre différentiel.

17. Si vous voulez annoncer à la radio que votre altitude est de 1500 ft, vous annoncez :

- a) "1500 pieds QDR".
- b) "1500 pieds QFE".
- c) "1500 pieds QDM".
- d) "1500 pieds QNH".



18. À très faible vitesse ou à l'arrêt, le cap ou la route GNSS peut être :

- a) Plus fiable qu'un compas compensé.
- b) Instable ou peu significatif.
- c) Toujours identique au cap vrai.
- d) Utilisable comme QNH.

19. Une mauvaise compréhension radio peut être favorisée par :

- a) Une phraséologie simple et standard.
- b) Le bruit, le stress et une écoute partielle.
- c) Une préparation des fréquences.
- d) Une charge de travail faible.

20. Un vent traversier devenu trop fort à l'atterrissage doit conduire à :

- a) Atterrir coûte que coûte.
- b) Ignorer la limitation pilote ou machine.
- c) Remettre les gaz ou se dérouter si les limites sont dépassées.
- d) Freiner avant le toucher.

21. La brise de mer s'établit :

- a) Le jour, parce que les terres s'échauffent plus vite que la mer.
- b) La nuit, parce que les terres se refroidissent plus vite que la mer.
- c) Le jour, parce que les terres s'échauffent moins vite que la mer.
- d) La nuit, parce que les terres se refroidissent moins vite que la mer.

22. L'augmentation de masse liée à un parachute de secours pour un ULM biplace multiaxe est de :

- a) 15 kg.
- b) 30 kg.
- c) 45 kg.
- d) 25 kg.



23. Dans le circuit d'aérodrome, un aéronef en finale a généralement priorité sur :

- a) Un aéronef déjà posé.
- b) Un aéronef au sol ou en attente de décollage.
- c) Un véhicule de secours.
- d) Un aéronef en détresse.

24. La surveillance extérieure en ULM est essentielle car :

- a) Les collisions ne concernent que les avions rapides.
- b) Voir et éviter reste une défense majeure en vol VFR.
- c) La radio garantit toujours la séparation des trafics.
- d) Les cartes électroniques remplacent le regard extérieur.

25. Un agent AFIS fournit principalement :

- a) Des clairances de contrôle.
- b) Des ordres de séparation.
- c) Des informations utiles au vol.
- d) Des autorisations de décollage obligatoires.

26. La déviation est de -2° . Pour suivre la route magnétique 274° , avec une dérive droite de 10° , vous prenez le cap compas :

- a) 282° .
- b) 262° .
- c) 286° .
- d) 266° .

27. En cas de fortes turbulences, la structure de votre aéronef est la plus sollicitée :

- a) à charge alaire importante.
- b) à vitesse élevée.
- c) à vitesse faible.
- d) S'il est équipé d'une aile haute.



28. En région montagneuse, la brise de pente montante se caractérise par des courants qui longent les versants des vallées et se dirigent vers les crêtes. Ce phénomène a lieu :

- a) De nuit, au niveau des versants qui ne sont pas exposés au soleil durant la journée.
- b) De jour, au niveau des versants exposés au soleil.
- c) De jour, au niveau des versants qui ne sont pas exposés au soleil.
- d) De nuit, au niveau des versants exposés au soleil durant la journée.

29. Lors d'une panne en campagne, l'utilisation du téléphone après l'atterrissage sert surtout à :

- a) Prévenir les secours ou l'exploitant avec une position précise.
- b) Remplacer l'atterrissage forcé.
- c) Modifier la météo passée.
- d) Éviter tout compte rendu.

30. L'utilisation d'un parachute de secours balistique, lorsqu'il existe, doit se faire :

- a) Pour compenser un mauvais arrondi.
- b) À chaque panne radio.
- c) Uniquement après l'arrêt complet au parking.
- d) Selon le manuel, lorsque la poursuite du vol contrôlé n'est plus assurée.

31. La désignation en pilotage peut être dangereuse parce qu'elle :

- a) Augmente l'initiative du pilote.
- b) Fait renoncer à agir alors qu'une solution existe.
- c) Améliore la coordination avec les services ATS.
- d) Favorise la remise de gaz.

32. La vitesse vraie correspond à :

- a) La vitesse sol.
- b) La vitesse propre.
- c) La vitesse air.
- d) La vitesse indiquée.



33. Le sentiment d'invulnérabilité chez un pilote se manifeste par :

- a) La préparation de plusieurs solutions de repli.
- b) Le report d'un vol douteux.
- c) La croyance que les accidents arrivent surtout aux autres.
- d) L'analyse froide des risques.

34. Pour une inclinaison donnée, le facteur de charge supporté par un ULM en virage peut s'exprimer par le rapport :

- a) Portance en vol rectiligne sur portance en virage.
- b) Résultante aérodynamique sur poids.
- c) Portance en virage sur portance en vol rectiligne.
- d) Poids sur résultante aérodynamique.

35. Le message PAN-PAN est utilisé pour signaler :

- a) Une clairance de décollage.
- b) Une instruction de roulage.
- c) Une identification radio normale.
- d) Une situation urgente ne présentant pas encore une détresse immédiate.

36. Au sens de la réglementation, une "activité particulière" désigne :

- a) Le transport d'un passager.
- b) Une activité soumise au dépôt, auprès des autorités, d'un manuel spécifique à la pratique de cette activité.
- c) Le survol de l'eau.
- d) L'instruction en vol.

37. Le QNH est 1023. Votre altimètre calé à 1013 indique par rapport à l'altitude de l'aérodrome :

- a) L'altitude 0.
- b) Une altitude supérieure.
- c) L'altitude de l'aérodrome.
- d) Une altitude inférieure.



38. Sur une carte dont l'échelle est de 1/250 000, 4 centimètres représentent :

- a) 10 km.
- b) 10 miles nautiques.
- c) 1 km.
- d) 1 mile nautique.

39. Vous observez le ciel et vous voyez successivement des cirrus, des cirrostratus, des altostratus et enfin des nimbostratus. Vous en déduisez l'arrivée de :

- a) Un front chaud stable.
- b) Un front froid instable.
- c) Un front froid stable.
- d) Un front chaud instable.

40. Le pôle nord magnétique est situé à :

- a) Plusieurs kilomètres du pôle nord géographique et sa position est fixe dans le temps.
- b) La même position que le pôle nord géographique quand la déclinaison magnétique est nulle.
- c) Plusieurs centaines de kilomètres du pôle nord géographique et sa position est fixe dans le temps.
- d) Plusieurs centaines de kilomètres du pôle nord géographique et sa position varie en permanence.

41. Le tachymètre indique :

- a) La vitesse sol.
- b) La pression d'admission.
- c) La température carburant.
- d) Le régime moteur en tours par minute.

42. Un altimètre barométrique ne mesure pas directement :

- a) Une pression atmosphérique.
- b) Une altitude pression selon son calage.
- c) Une variation de pression avec l'altitude.
- d) La hauteur exacte au-dessus des obstacles.



43. La vitesse de décrochage en virage en palier à 60° d'inclinaison est égale à :

- a) 2 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
- b) 1,07 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
- c) 1,4 fois la vitesse de décrochage en vol rectiligne.
- d) égale à la vitesse de décrochage en vol rectiligne.

44. Soumis à l'effet d'une perturbation le mettant en position d'attaque oblique, un aéronef qui a de la stabilité de route revient :

- a) à sa position initiale avec intervention du pilote.
- b) Sur la route suivie avec intervention du pilote.
- c) Systématiquement sur sa trajectoire initiale sans intervention du pilote.
- d) En position de vol symétrique sans intervention du pilote.

45. La vitesse de décrochage indiquée dépend notamment :

- a) De la configuration, de la masse apparente et du facteur de charge.
- b) Uniquement de la vitesse du vent.
- c) Uniquement du QNH.
- d) De la fréquence radio utilisée.

46. Un ULM de classe 6 est :

- a) Un paramoteur.
- b) Un avion certifié.
- c) Un hélicoptère ultraléger.
- d) Un ballon libre non dirigeable.

47. Si le moteur reste bloqué à forte puissance, une option peut être de :

- a) Poursuivre le vol jusqu'à épuisement du carburant.
- b) Couper toutes les commandes de vol.
- c) Préparer un atterrissage en utilisant la procédure constructeur.
- d) Augmenter la vitesse jusqu'à la limite maximale.



48. Les voies aériennes (AWY) sont des portions d'espace aérien contrôlé. En général, elles ont la forme d'un couloir de :

- a) 10 NM de large et pour plafond le FL660.
- b) 5 NM de large et pour plafond le FL115.
- c) 10 NM de large et pour plafond le FL195.
- d) 5 NM de large et pour plafond le FL135.

49. Le maintien en état de vol d'un ULM repose notamment sur :

- a) La météo du jour.
- b) La seule expérience du passager.
- c) Le respect des consignes constructeur et des contrôles nécessaires.
- d) Le nombre d'aérodromes dans la région.

50. La brise de la vallée montante génère un vent dirigé :

- a) Vers le haut de la vallée la nuit.
- b) Vers le haut de la vallée.
- c) Vers le bas de la vallée.
- d) Vers le bas de la vallée la nuit.

51. Un nouveau TAF court (message de prévision) est rédigé toutes les :

- a) 10 minutes.
- b) Heures.
- c) 9 heures.
- d) 3 heures.

52. L'orage est caractéristique du :

- a) Cumulus.
- b) Strato-cumulus.
- c) Nimbostratus.
- d) Cumulonimbus.



53. Un trafic sur trajectoire de collision peut être difficile à détecter car il :

- a) Garde un relèvement presque constant dans le pare-brise.
- b) Se déplace toujours rapidement de gauche à droite.
- c) Change forcément de couleur.
- d) Apparaît uniquement sous l'horizon.

54. En cas de suspicion d'intoxication au monoxyde de carbone en vol, la conduite à tenir est de :

- a) Continuer le vol si les instruments restent normaux.
- b) Augmenter le chauffage cabine pour sécher l'air.
- c) Ventiler, réduire l'exposition et atterrir dès que possible.
- d) Fermer toutes les entrées d'air pour éviter les turbulences.

55. Lorsque l'altitude augmente, la pression mesurée par l'altimètre :

- a) Augmente.
- b) Diminue.
- c) Reste constante.
- d) Devient égale au QFE.

56. Lorsqu'un aéronef en dépasse un autre, il doit normalement le faire :

- a) Par la gauche.
- b) Par le dessous.
- c) Par le dessus.
- d) Par la droite.

57. Dans un espace aérien contrôlé, l'entrée d'un vol VFR peut nécessiter :

- a) Une simple annonce après l'entrée.
- b) Une clairance ou une autorisation selon la classe d'espace.
- c) Un changement de pilote.
- d) La coupure du transpondeur.

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

58. Si la visibilité devient insuffisante pour poursuivre en sécurité en VFR, il faut :

- a) Suivre la route prévue uniquement au GPS.
- b) Rester au cap sans modifier le plan.
- c) Sortir de la situation par demi-tour, déroutement ou atterrissage prudent.
- d) Monter dans la couche nuageuse.

59. À l'exception des aéronefs de la défense, en dessous du FL 100, la vitesse indiquée maximale autorisée est :

- a) 250 kt.
- b) 150 kt.
- c) 200 kt.
- d) 180 kt.

60. Vous avez oublié d'enlever le cache pitot lors de la visite prévol. La conséquence est :

- a) L'absence d'information de vitesse.
- b) Nulle, le cache sert seulement à protéger le tube pitot des insectes.
- c) Une surestimation de la vitesse.
- d) Le déclenchement intempestif de l'alarme de décrochage.

61. Il fait -8°C au sol, 0°C à 2500 ft, +6°C à 5000 ft, +10°C à 7000 ft, et +6°C à 11000. L'inversion de température a lieu :

- a) Entre le sol et 7000 ft.
- b) Entre le sol et 2500 ft.
- c) Entre 7000 ft et 11000 ft.
- d) Au-dessus de 11000 ft.

62. Vous aviez prévu de voler au FL55, mais un de vos passagers est enrhumé. Vous volerez :

- a) Au FL70.
- b) Au FL55.
- c) Le plus bas possible.
- d) Au FL50.

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

63. Les conditions aérologiques sont turbulentes, vous vous présentez en finale :

- a) Plus vite que par temps calme.
- b) à la même vitesse que par temps calme.
- c) Plus lentement que par temps calme.
- d) Avec une pente plus faible que par temps calme.

64. (Pour cette question, utilisez l'annexe 010-5391). Passant du point E au point EC à 2000 ft QNH, un trafic en VFR aperçoit un avion de ligne en IFR au même niveau et qui converge vers lui par sa droite. Dans ce type d'espace :

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

- a) Dans tous les cas un avion en IFR est prioritaire.
- b) L'ATC assure la séparation entre tous les aéronefs.
- c) Vous devez appliquer les règles de l'air et laisser passer cet avion de ligne.
- d) L'ATC assure la séparation entre VFR et IFR.

65. Vous vous êtes engagé au-dessus d'une zone P, dès que vous vous en apercevez, vous devez :

- a) Sortir de cette zone réglementée et vous poser sur l'aérodrome de départ.
- b) Contacter l'organisme de la circulation aérienne pour obtenir une clairance.
- c) Sortir rapidement de cette zone car elle est dangereuse.
- d) Sortir de cette zone interdite et vous poser sur l'aérodrome le plus proche.

66. L'augmentation de masse liée à une exploitation sur l'eau pour un ULM biplace multiaxe est de :

- a) 25 kg.
- b) 45 kg.
- c) 15 kg.
- d) 60 kg.

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

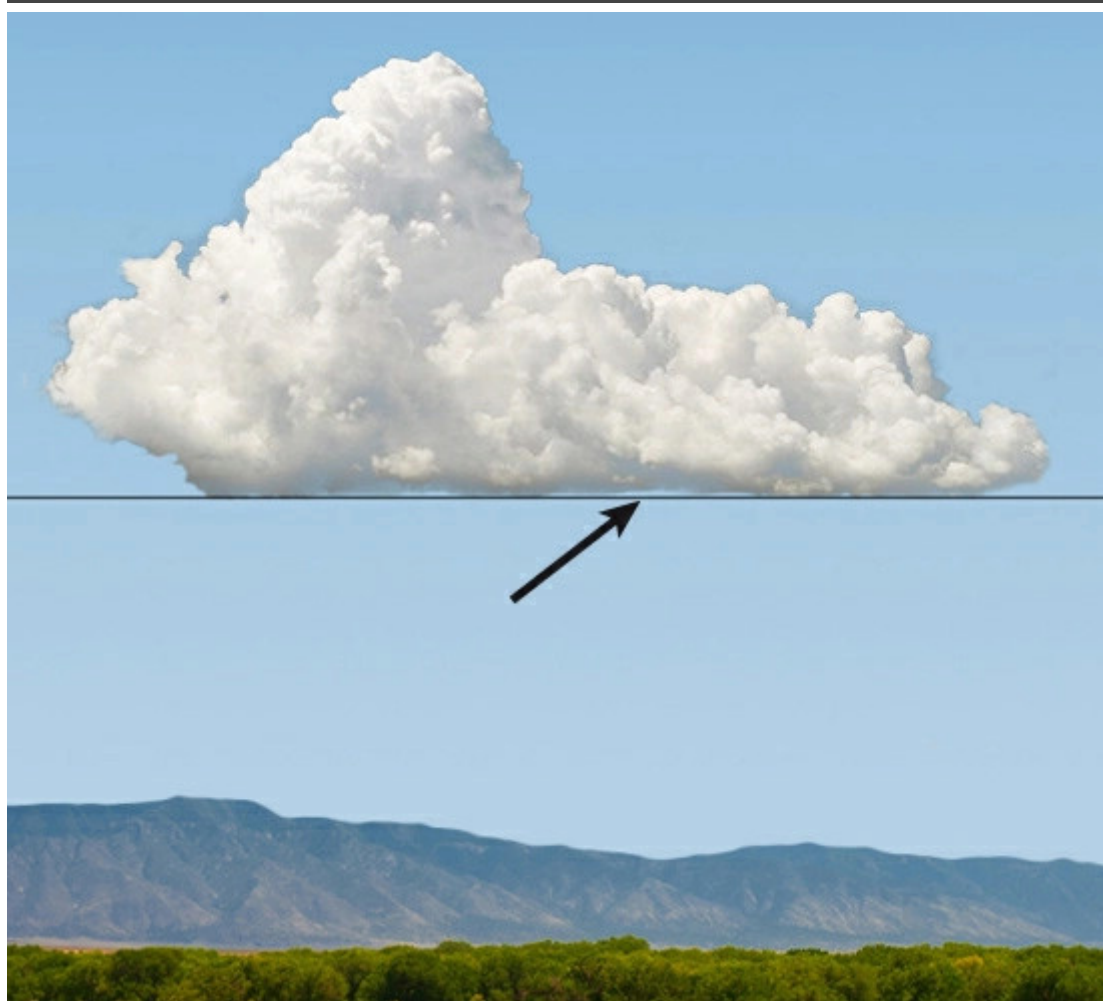
- a) Plus faible à bas régime, mais plus élevée à haut régime.
- b) Plus élevée que d'habitude.
- c) équivalente à la puissance habituelle.
- d) Plus faible que d'habitude.



68. Lors d'une descente rapide, vous pouvez effectuer la manœuvre de Valsalva pour :

- a) Diminuer le phénomène d'hypoxie.
- b) équilibrer les pressions de part et d'autre du tympan.
- c) Diminuer l'afflux sanguin lors de manœuvres sous facteur de charge.
- d) Minimiser le phénomène de vertige.

69. (Pour cette question, utilisez l'annexe 2014-01). La ligne indiquée par une flèche s'appelle :



- a) Le niveau du point de rosée.
- b) La ligne de précipitations.
- c) Le niveau de vaporisation.
- d) Le niveau de condensation.

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

70. Vous volez en plaine à 2000 ft. Vous avez sur votre gauche un anticyclone, et sur votre droite une dépression. Le vent vient :

- a) De la gauche.
- b) De l'arrière.
- c) De face.
- d) De la droite.



Grille de Réponses

Comparez vos réponses avec la grille suivante et notez votre score !

01: D	02: A	03: A	04: C
05: D	06: B	07: D	08: A
09: D	10: D	11: D	12: B
13: B	14: B	15: C	16: B
17: D	18: B	19: B	20: C
21: A	22: D	23: B	24: B
25: C	26: D	27: B	28: B
29: B	30: D	31: B	32: C
33: C	34: C	35: D	36: B
37: D	38: A	39: A	40: D
41: D	42: D	43: C	44: D
45: A	46: C	47: C	48: C
49: C	50: B	51: D	52: D
53: A	54: C	55: B	56: D
57: B	58: C	59: A	60: A
61: A	62: C	63: A	64: C
65: D	66: B	67: D	68: B
69: D	70: C		

Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Aérodynamique



QuizVds.it

Formulaire de Réponses

Utilisez ce formulaire pour cocher vos réponses

01: _____	02: _____	03: _____	04: _____
05: _____	06: _____	07: _____	08: _____
09: _____	10: _____	11: _____	12: _____
13: _____	14: _____	15: _____	16: _____
17: _____	18: _____	19: _____	20: _____
21: _____	22: _____	23: _____	24: _____
25: _____	26: _____	27: _____	28: _____
29: _____	30: _____	31: _____	32: _____
33: _____	34: _____	35: _____	36: _____
37: _____	38: _____	39: _____	40: _____
41: _____	42: _____	43: _____	44: _____
45: _____	46: _____	47: _____	48: _____
49: _____	50: _____	51: _____	52: _____
53: _____	54: _____	55: _____	56: _____
57: _____	58: _____	59: _____	60: _____
61: _____	62: _____	63: _____	64: _____
65: _____	66: _____	67: _____	68: _____
69: _____	70: _____		