

# Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Moteurs et Propulsion



QuizVds.it

NOM DE L'ÉLÈVE:

DATE ET HEURE:

## 01. Le calage de l'altimètre consiste à :

- a) Afficher une pression de référence devant l'index fixe de la fenêtre de l'altimètre.
- b) Afficher une altitude de référence en fonction du lieu géographique.
- c) Remettre les aiguilles de l'altimètre en face de la graduation zéro.
- d) étalonner l'altimètre par une opération d'entretien courante.

## 02. En croisière VFR au-dessus de l'altitude de transition, le calage altimétrique utilisé pour un niveau de vol est :

- a) Le QFE local.
- b) Le QNH du départ.
- c) Le QNH de destination.
- d) 1013,25 hPa.

## 03. Vous suivez une route vraie Rv de 164° avec un vent du Nord qui vous fait dériver d'environ 5°, la déclinaison magnétique étant 5°W, vous adoptez un cap magnétique :

- a) 169°.
- b) 154°.
- c) 164°.
- d) 174°.

## 04. Il est 15h00 heure légale à Montélimar le 14 juillet, vous en déduisez que l'heure TU est :

- a) 17h00.
- b) 13h00.
- c) 16h00.
- d) 14h00.

# Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Moteurs et Propulsion



QuizVds.it

**05. Vous prenez connaissance du METAR de Chambéry Aix-les-Bains : LFLB 010900Z 19011KT 5000 -SN FEW005 BKN040 OVC070 01/M00 Q1017= Les nuages qui sont l'objet du code OVC070 couvrent :**

---

- a) Moins de la moitié du ciel.
- b) Plus de la moitié du ciel.
- c) Exactement la moitié du ciel.
- d) La totalité du ciel.

**06. Si de la fumée apparaît dans l'habitacle, la première priorité reste de :**

---

- a) Piloter l'ULM et maintenir une trajectoire sûre.
- b) Chercher immédiatement la source avec la tête baissée.
- c) Ouvrir toutes les trappes sans contrôler la vitesse.
- d) Éteindre la radio avant de stabiliser l'appareil.

**07. La charge alaire d'un ULM augmente lorsque :**

---

- a) La masse augmente pour une même surface portante.
- b) La surface portante augmente pour une même masse.
- c) La vitesse diminue en palier.
- d) Le vent de face augmente.

**08. La consultation des informations aéronautiques disponibles utiles au vol projeté est obligatoire pour : 1 - les vols locaux 2 - les vols de voyage 3 - les tours de piste 4 - les vols soumis à plan de vol**

---

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

**09. L'heure locale est 8h30 le 03/09 à Brest. L'heure UTC est :**

---

- a) 6h30.
- b) 9h30.
- c) 10h30.
- d) 7h30.



## 10. La vision nocturne est principalement assurée par :

---

- a) Les cônes situés au centre de la rétine.
- b) Le cristallin, uniquement.
- c) Les bâtonnets, plus sensibles à la faible lumière.
- d) Le nerf auditif par compensation sensorielle.

## 11. Sauf autorisation ou instruction contraire, un aéronef en approche finale pour atterrir ne peut pas franchir le seuil de la piste utilisée avant que : 1 - l'aéronef partant qui le précède ait franchi l'extrémité de la piste ou amorcé un virage. 2 - l'aéronef partant qui le précède ait décollé. 3 - l'aéronef arrivant qui le précède ait atterri. 4 - l'aéronef arrivant qui le précède ait dégagé la piste. Choisir la combinaison exacte la plus complète :

---

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

## 12. Vous prenez connaissance du METAR de Brest Guipavas : LFRB 060800Z 34004KT 300V020 6000 BKN007 16/15 Q1017 NOSIG= La direction du vent :

---

- a) Est du 340°, avec des rafales du 300°.
- b) Est du 340° au sol, et du 300° au niveau de vol 50.
- c) Est stable, du 340°.
- d) Est comprise entre le 300° et le 020°.

## 13. Si une alarme ou un voyant critique apparaît pendant la montée initiale, le pilote doit :

---

- a) Continuer vers la destination pour diagnostiquer calmement.
- b) Maintenir le contrôle, traiter l'alarme et envisager un retour ou un atterrissage.
- c) Couper immédiatement le moteur sans analyse.
- d) Changer de cap au hasard.

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

---

- a) Vous choisissez des repères de préférence sur les sommets ou les flancs des montagnes.
- b) Vous choisissez des repères de préférence au fond des vallées.
- c) Il n'y a pas de préférence marquée dans le choix des repères.
- d) Il est inutile d'avoir des repères avec ce type de navigation.



**15. À incidence constante, si la vitesse indiquée augmente, la portance :**

---

- a) Diminue proportionnellement à la vitesse.
- b) Reste constante.
- c) Augmente approximativement avec le carré de la vitesse.
- d) Ne dépend que de la masse de l'ULM.

**16. Un faible apport alimentaire prolongé avant un vol peut provoquer :**

---

- a) Une baisse d'énergie, des tremblements ou une diminution de l'attention.
- b) Une amélioration de la précision des gestes.
- c) Une immunité contre le stress.
- d) Une augmentation de la pression atmosphérique ressentie.

**17. En France métropolitaine, la nuit aéronautique commence :**

---

- a) 15 minutes après le coucher du soleil.
- b) 30 minutes après le coucher du soleil.
- c) 30 minutes avant le coucher du soleil.
- d) 15 minutes avant le coucher du soleil.

**18. Le survol d'un rassemblement de personnes impose au pilote :**

---

- a) De respecter les hauteurs et restrictions applicables.
- b) De descendre pour mieux voir.
- c) De couper la radio.
- d) D'effectuer un passage de démonstration.

**19. Les conditions météorologiques minimales de vol à vue sont :**

---

- a) Identiques dans tout l'espace aérien.
- b) Différentes au-dessus et en dessous du plus haut des 2 niveaux, 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC, en espace aérien non contrôlé.
- c) Différentes suivant l'équipement radioélectrique d'aide à la navigation qui se trouve à bord.
- d) Différentes au-dessus et en dessous du plus haut des 2 niveaux, 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC, en espace aérien contrôlé.



**20. Pour limiter une erreur de décision sous pression, le pilote devrait surtout :**

---

- a) Agir immédiatement sans analyser.
- b) Continuer le plan initial quoi qu'il arrive.
- c) Stabiliser la situation, envisager les options et choisir la plus sûre.
- d) Demander au passager de décider.

**21. Si l'atterrissage se termine dans une zone isolée sans blessé, la priorité après sécurisation est de :**

---

- a) Quitter les lieux sans prévenir.
- b) Redémarrer immédiatement.
- c) Signaler la situation et éviter toute nouvelle prise de risque.
- d) Démonter l'ULM sur place sans analyse.

**22. Vous êtes dans une CTR de classe D. À la mise en route, la visibilité descend en dessous de 1500 m. Vous en déduisez que :**

---

- a) Même en VFR spécial, le vol est impossible.
- b) Le vol est encore possible en VFR spécial jusqu'à une visibilité de 1000 m.
- c) Vous devez déposer un FPL pour obtenir une clairance VFR spécial.
- d) Vous devez demander une clairance VFR spécial.

**23. Selon l'OACI, le territoire au-dessus duquel s'exerce la souveraineté d'un Etat sur son espace aérien comprend de fait : 1 - les régions terrestres 2 - les eaux territoriales 3 - la haute mer**

---

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

**24. Après avoir effectué une plongée sous-marine à au moins un palier, avant de reprendre l'avion, vous devez attendre :**

---

- a) 3 heures.
- b) 12 heures.
- c) 24 heures.
- d) 9 heures.



**25. 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".

**26. Le phénomène de pluie surfondue peut se rencontrer dans les conditions suivantes :**

---

- a) Lors de la superposition de deux masses d'air de températures négatives.
- b) Lors de la superposition de deux masses d'air de températures positives.
- c) Dans une masse d'air de température négative située sous une masse d'air de température positive.
- d) Dans une masse d'air de température positive située sous une masse d'air de température négative.

**27. 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.

**28. En cas de panne électrique totale sur un ULM équipé, la priorité est de :**

---

- a) Abandonner le pilotage pour rétablir l'alimentation.
- b) Voler uniquement au GPS du téléphone.
- c) Entrer dans une zone contrôlée pour être vu.
- d) Garder le contrôle, préserver les équipements essentiels et atterrir prudemment.

**29. La VNE est la vitesse :**

---

- a) Minimale de sustentation en configuration volets sortis.
- b) Minimale de vol.
- c) à ne jamais dépasser.
- d) Maximale de sustentation en configuration volets sortis.



## 30. 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.

## 31. La fonction de la bielle du moteur est de :

---

- a) Transmettre le mouvement du piston aux soupapes.
- b) Transmettre les efforts au carter.
- c) Couler.
- d) Transmettre le mouvement du piston au vilebrequin.

## 32. En ce qui concerne le nord géographique et le nord magnétique :

---

- a) Le nord magnétique se situe à quelques centaines de kilomètres du pôle nord géographique et reste fixe dans le temps.
- b) Le nord magnétique se situe à quelques centaines de mètres du pôle nord géographique et reste fixe dans le temps.
- c) Le pôle nord magnétique est confondu avec le pôle nord géographique lorsque la déclinaison magnétique est nulle.
- d) Le nord magnétique se situe à quelques centaines de kilomètres du pôle nord géographique et évolue dans le temps.

## 33. Lors du passage d'un cumulonimbus sur votre aérodrome, vous pouvez vous attendre à :

---

- a) Un affaiblissement des vents, sans changement de direction.
- b) Une rotation des vents qui se renforceront.
- c) Un affaiblissement et une rotation des vents.
- d) Un renforcement des vents, sans changement de direction notable de ceux-ci.

## 34. Votre altimètre est calé à une pression de 1022 hPa. Cette pression est :

---

- a) Supérieure à la pression standard.
- b) égale à la pression standard.
- c) Inférieure à la pression standard.
- d) Très supérieure à la pression standard.



**35. Tout au long de la trajectoire d'arrondi : 1 - l'incidence augmente 2 - l'incidence diminue 3 - la vitesse augmente 4 - la vitesse diminue 5 - la finesse augmente par effet de sol 6 - la finesse diminue par effet de sol**

---

- a) 1, 4, 5.
- b) 2, 4, 5.
- c) 1, 4, 6.
- d) 2, 3, 6.

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

---

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

**37. La portance et la traînée d'une aile dépendent de : 1 - la masse volumique de l'air. 2 - la vitesse du vent relatif. 3 - la surface alaire. 4 - l'incidence de l'aile. 5 - la forme du profil d'aile.**

---

- a) 1, 2, 3, 4, 5.
- b) 3, 4, 5.
- c) 1, 2, 4.
- d) 2, 3, 5.

**38. Après un rebond important à l'atterrissage, l'action prudente est généralement de :**

---

- a) Remettre les gaz si la maîtrise de l'arrondi n'est pas immédiate.
- b) Pousser franchement le manche pour recoller la roue avant.
- c) Freiner en l'air.
- d) Fermer les yeux pour éviter l'effet de surprise.

**39. 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.



## **40. L'utilisation d'une tablette de navigation ne doit jamais remplacer :**

---

- a) Le chargement complet de la batterie.
- b) L'affichage d'une carte couleur.
- c) La préparation, le pilotage et la surveillance extérieure.
- d) La consultation du vent météo.

## **41. Un repas très lourd juste avant le vol peut favoriser :**

---

- a) Une meilleure vision périphérique.
- b) Une augmentation de l'endurance mentale.
- c) La somnolence et l'inconfort.
- d) Une diminution du risque de mal des transports.

## **42. Pour un ULM pendulaire, la VSO réglementaire ne dépasse pas :**

---

- a) 30 nœuds.
- b) 35 nœuds.
- c) 38 nœuds.
- d) 45 nœuds.

## **43. Les facteurs personnels qui augmentent le risque de stress excessif en vol sont notamment :**

---

- a) Une bonne préparation, un sommeil suffisant et des marges réalistes.
- b) La fatigue, la pression de destination et une charge de travail élevée.
- c) Une hydratation correcte et un briefing clair.
- d) Une décision de report prise tôt.

## **44. Les accélérations dites :**

---

- a) "positives" ont tendance à réduire l'arrivée du sang au cerveau.
- b) "négatives" ont tendance à réduire l'arrivée du sang au cerveau.
- c) "positives" sont sans effet sur la circulation sanguine.
- d) "négatives" sont sans effet sur la circulation sanguine.



**45. La luminosité excessive d'un écran de nuit ou par faible lumière peut :**

---

- a) Améliorer la vision nocturne.
- b) Dégrader l'adaptation visuelle et distraire le pilote.
- c) Remplacer le compas.
- d) Augmenter la portée radio.

**46. Avant une évacuation rapide au sol, il faut si possible :**

---

- a) Laisser le moteur en marche.
- b) Couper les sources d'énergie selon la procédure et sortir côté sûr.
- c) Ranger tous les effets personnels.
- d) Remplir le carnet de route.

**47. Le barotraumatisme causé par une expansion des gaz contenus dans l'estomac et les intestins peut entraîner :**

---

- a) Des douleurs liées à la pression.
- b) Des vertiges.
- c) Des courbatures et des difficultés respiratoires.
- d) Des douleurs articulaires.

**48. Votre navigation vous amène à travers un espace aérien de classe D. Les conditions météorologiques ne sont pas très bonnes. Vous devez veiller, au moment où vous entrez dans cet espace, à ce que les conditions suivantes soient remplies :**

---

- a) La visibilité est d'au moins 8 km, vous êtes hors nuages.
- b) La visibilité est d'au moins 1500 m, vous êtes hors des nuages.
- c) La visibilité est d'au moins 5 km - la distance horizontale par rapport aux nuages est d'au moins 1500 m - la distance verticale par rapport aux nuages est d'au moins 1000 ft.
- d) La visibilité est d'au moins 1500 m. - la distance horizontale par rapport aux nuages est d'au moins 300 m - la distance verticale par rapport aux nuages est d'au moins 1000 ft.

**49. (Pour cette question, utilisez l'annexe jointe). En utilisant la carte VAC en annexe, vous en déduisez que l'approche dans le circuit hélicoptère s'effectue à :**

---

# Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Moteurs et Propulsion



QuizVds.it

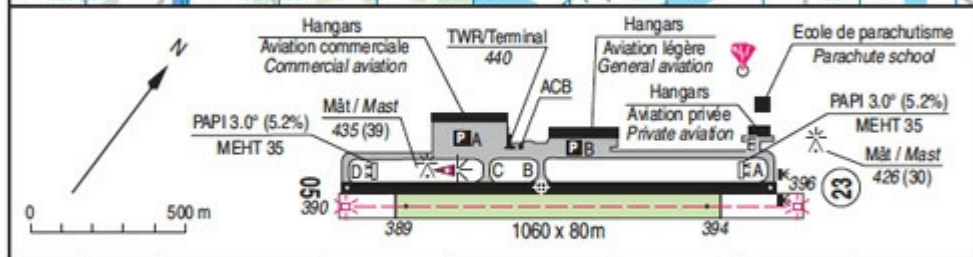
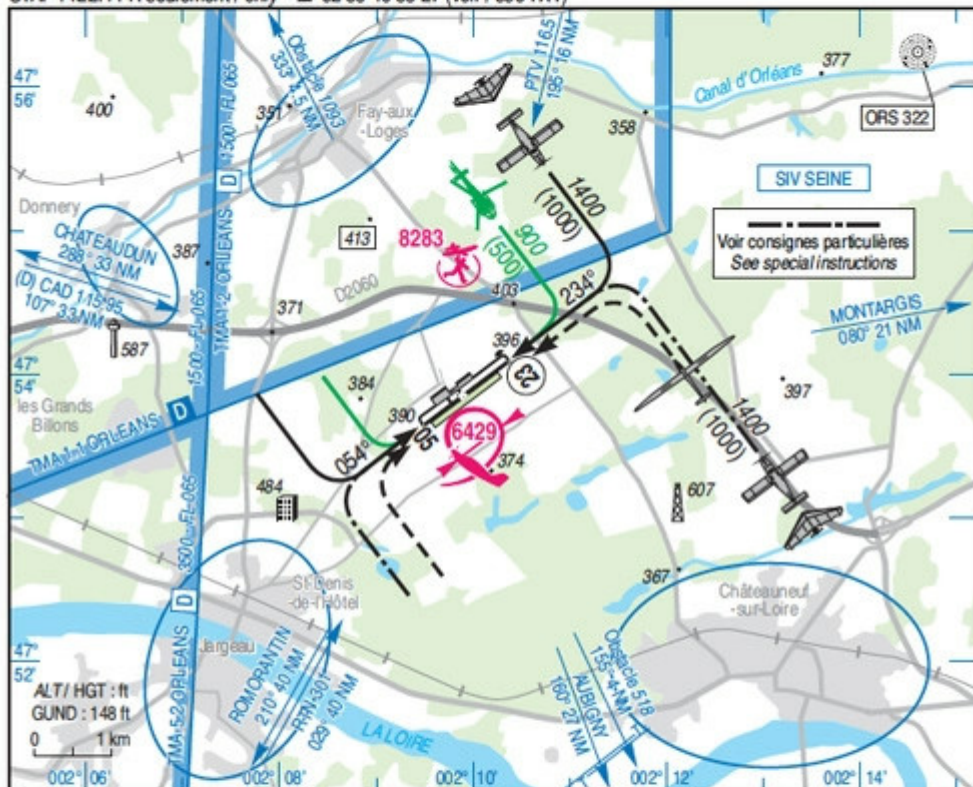
**ATTERRISSAGE A VUE**  
Visual landing

Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
29 MAY 14

**ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL**  
AD2 LFOZ ATT 01

	<b>ALTAD : 396 (15 hPa)</b> <b>LAT : 47 53 51 N</b> <b>LONG : 002 09 51 E</b>	<b>LFOZ</b> <b>VAR : 1°W (10)</b>
--	---	--------------------------------------

APP : NIL  
TWR : NIL  
AFIS : 122.4. Absence AFIS, A/A (122.4) FR seulement / only.  
STAP : 122.4 FR seulement / only - ☎ 02 38 46 33 27 (voir / see TXT)



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
05	054	1392 x 30	Revêtue	21 F/C/W/T	1392	1392	1392
23	234		Paved		1392	1392	1392

Aides lumineuses : RWY 05/23 : HI PCL (voir TXT)      Lighting aids : RWY 05/23 : LIH PCL (see TXT)



AMDT 07/14 CHG : infrastructure, treuil planeur.

© SIA

- a) Une altitude de 500 ft.
- b) Une altitude de 500 m.
- c) Une hauteur de 500 ft.
- d) Une hauteur de 500 m.

Visitez le site et téléchargez nos applications pour iPhone, iPad et Android !

QuizVds.it



**50. En cas de détresse, le pilote peut s'écarter d'une règle opérationnelle si :**

---

- a) Cela est nécessaire pour préserver la sécurité.
- b) Cela raccourcit le trajet touristique.
- c) Le passager le demande.
- d) La météo est agréable.

**51. Lors d'un atterrissage forcé, le briefing passager doit être :**

---

- a) Long et technique jusqu'au toucher.
- b) Court, clair et centré sur la position de sécurité et l'évacuation.
- c) Remplacé par le silence pour éviter le stress.
- d) Donnée uniquement après l'arrêt complet.

**52. La pression de destination, appelée aussi objectif-destination, consiste à :**

---

- a) Continuer vers la destination malgré des signaux défavorables.
- b) Reporter le vol dès que la météo est conforme.
- c) Choisir un aérodrome de dégagement par prudence.
- d) Limiter volontairement le carburant emporté.

**53. Un horizon artificiel électronique, lorsqu'il existe, doit être utilisé :**

---

- a) Comme unique référence en VFR normal.
- b) Pour ignorer les références extérieures.
- c) Pour corriger le QNH.
- d) Comme aide, en connaissant ses limites et son alimentation.

**54. Dans le moteur à pistons, le vilebrequin a la fonction suivante :**

---

- a) Il ouvre et ferme le passage à travers les cylindres.
- b) Il récupère l'énergie de combustion pour la transformer en énergie mécanique.
- c) Il actionne les culbuteurs et les soupapes.
- d) Il transforme le mouvement de translation des pistons en mouvement de rotation.



**55. La latitude 45°N est :**

---

- a) Supérieure à 60°N.
- b) Sur l'équateur.
- c) Supérieure à 30°N.
- d) Sous l'équateur.

**56. Une procédure d'urgence efficace repose principalement sur :**

---

- a) La mémoire approximative de toutes les pannes.
- b) La chance et la vitesse.
- c) Le refus de changer de plan.
- d) L'entraînement, la préparation et la priorité donnée au pilotage.

**57. Lorsque la vitesse diminue, l'efficacité des gouvernes :**

---

- a) Diminue jusqu'à la vitesse de finesse maxi, puis augmente.
- b) Augmente.
- c) Reste constante.
- d) Diminue.

**58. Vous devez suivre la route magnétique 359°. Pour respecter la règle semi-circulaire, vous devez choisir un niveau de vol :**

---

- a) Pair + 5.
- b) Impair.
- c) Impair + 5.
- d) Pair.

**59. Si une situation d'urgence se produit près d'un aérodrome contrôlé, le pilote doit :**

---

- a) Éviter de parler à la tour.
- b) Informer le contrôle dès que possible de la nature du problème et de ses intentions.
- c) Attendre l'autorisation avant de piloter.
- d) Couper le transpondeur.



**60. À vitesse constante, une augmentation de l'angle d'incidence aura pour effet :**

---

- a) Une diminution de la traînée, puis une augmentation de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.
- b) Une augmentation de la portance puis une diminution de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.
- c) Une diminution de la portance, puis une augmentation de celle-ci lorsque l'incidence de décrochage est atteinte.
- d) Une augmentation de la portance quelle que soit l'incidence atteinte.

**61. Une tablette ou application de navigation doit être considérée comme :**

---

- a) Une autorisation d'entrée en espace contrôlé.
- b) Un remplacement complet des règles VFR.
- c) Une aide dont la panne doit être anticipée.
- d) Un instrument moteur obligatoire.

**62. Les ascendances thermiques se produisent par :**

---

- a) Vent fort.
- b) Forte humidité.
- c) Réchauffement du sol.
- d) Magie.

**63. Si le pilote ressent un malaise en vol, il doit :**

---

- a) Attendre que les symptômes disparaissent avant de décider.
- b) Se poser dès que possible en privilégiant la trajectoire la plus simple.
- c) Augmenter la durée du vol pour confirmer le diagnostic.
- d) Éviter toute communication pour ne pas inquiéter.

**64. Vous êtes en vol à la verticale d'un terrain. Calé au QNH 1002 hPa, votre altimètre indique 2000 ft. Vous pouvez affirmer que :**

---

- a) Votre hauteur est de 2000 ft.
- b) Votre altitude est de 2000 ft.
- c) Votre hauteur barométrique est de 2000 ft.
- d) Votre altitude pression est de 2000 ft.



**65. La pression au niveau de la mer est 1003 hPa. Un aéronef qui vole au FL 050 est à une altitude de :**

---

- a) 4700 ft.
- b) 5210 ft.
- c) 5300 ft.
- d) 4790 ft.

**66. Le réseau très basse altitude défense, lorsqu'il est actif, doit être pris en compte car :**

---

- a) Des aéronefs militaires peuvent y évoluer très vite et très bas.
- b) Il garantit l'absence de trafic.
- c) Il remplace les cartes VAC.
- d) Il autorise automatiquement tous les vols ULM.

**67. La latitude d'un point est dite "Nord" ou "Sud" suivant que le point considéré est situé au Nord ou au Sud :**

---

- a) Du méridien équatorial.
- b) De l'anti méridien.
- c) De l'équateur.
- d) Du méridien de Greenwich.

**68. Le mal de l'air chez le pilote devient critique lorsqu'il :**

---

- a) Rend le vol plus lent.
- b) Réduit uniquement le confort du passager.
- c) Diminue la capacité à piloter et à décider.
- d) N'apparaît qu'après l'atterrissage.

**69. Les plans fixes verticaux et horizontaux de l'aéronef permettent de :**

---

- a) Piloter l'aéronef.
- b) Réduire la turbulence de sillage.
- c) Stabiliser le vol.
- d) Réduire la trainée.

# Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Moteurs et Propulsion



QuizVds.it

## **70. Pour conserver une bonne marge mentale, il est préférable de :**

---

- a) Multiplier les tâches secondaires en finale.
- b) Changer de plan sans préparation.
- c) Attendre d'être proche des limites.
- d) Anticiper les actions et simplifier le vol quand la charge augmente.



## Grille de Réponses

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

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

# Simulation d'examen

QCM ULM - Ultra Léger Motorisé - Moteurs et Propulsion



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: _____		