

6 – NAVIGATION / RADIO

- 6-001 - Sur une carte dont l'échelle est de 1/250.000, 4 centimètres représentent :**
- a) 10 kilomètres.
 - b) 1 kilomètre.
 - c) 10 miles nautiques.
 - d) 1 mile nautique.
- 6-002 - Lorsque vous avez un vent venant de votre gauche :**
- a) votre cap est indépendant de votre route.
 - b) votre cap est inférieur à votre route.
 - c) votre cap est supérieur à votre route.
 - d) votre cap est égal à votre route.
- 6-003 - Si vous voulez annoncer à la radio que votre altitude est de 1500 ft, vous annoncez :**
- a) 1500 pieds QDM.
 - b) 1500 pieds QNH.
 - c) 1500 pieds QDR.
 - d) 1500 pieds QFE.
- 6-004 - Le cap vrai est l'orientation de l'axe longitudinal de l'ULM par rapport :**
- a) au nord géographique.
 - b) au nord compas.
 - c) à la route vraie.
 - d) au nord magnétique.
- 6-005 - Lors de la préparation de votre navigation, vous relevez deux points distants de 6 centimètres sur une carte au 1/250000^{ème}. Vous estimez que votre vitesse sol sera de 90 km/h., il vous faudra pour parcourir cette distance :**
- a) 10 minutes.
 - b) 1 minute.
 - c) 5 minutes.
 - d) 15 minutes.
- 6-006 - Lorsque vous subissez un vent traversier venant de la droite, votre cap est :**
- a) supérieur à votre route et votre vol est dissymétrique.
 - b) inférieur à votre route et votre vol est dissymétrique.
 - c) supérieur à votre route et votre vol est symétrique.
 - d) inférieur à votre route et votre vol est symétrique.
- 6-007 - Vous volez au niveau de vol 45, le QNH est de 1003 hPa, votre altitude est de :**
- a) 4864 ft.
 - b) 4220 ft.
 - c) 4500 ft.
 - d) 4780 ft.

6-008 - La tour de contrôle vous transmet :

F-JLBD, autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 nœuds.

Vous collationnez :

- a) F-JLBD je décolle 05.
- b) autorisé décollage 05, F-JLBD.
- c) autorisé décollage 05, vent dans l'axe 10 nœuds, F-JLBD.
- d) F-JLBD.

6-009 - Sur l'échelle de lisibilité, une lisibilité de 5 signifie :

- a) illisible.
- b) problème de compréhension.
- c) lisible mais difficilement.
- d) parfaitement lisible.

6-010 - Pour une navigation entre deux points A et B distants de 60 km, vous disposez des éléments suivants :

- vent effectif de face : 15 kt.

- vitesse air : 70 km/h.

- consommation horaire : 10 l/h.

La quantité de carburant consommée entre A et B est proche de :

- a) 15 litres.
- b) 09 litres.
- c) 11 litres.
- d) 17 litres.

6-011 - Si l'on vous demande de signaler votre hauteur, vous vous référez au code Q suivant :

- a) QDM.
- b) QNH.
- c) QDR.
- d) QFE.

6-012 - Sur l'échelle de lisibilité, une « lisibilité de 3 » signifie :

- a) lisible mais difficilement.
- b) aucun problème pour comprendre.
- c) parfaitement lisible.
- d) illisible.

6-013 - Un ULM vole au cap nord-est à 2500 ft d'altitude. La tour lui demande de transmettre son cap et son altitude. La réponse correcte est :

- a) 045 et 2500.
- b) cap 045 à 2500 ft.
- c) cap nord-est au niveau de vol 25.
- d) cap 45 à 2500.

6-014 - La fréquence utilisée pour la première transmission d'un message d'urgence est :

- a) la fréquence en service.
- b) la fréquence de détresse 121,500 MHz.
- c) n'importe quelle fréquence internationale d'urgence.
- d) n'importe quelle fréquence à la discrétion du pilote.

- 6-015 - La distance mesurée entre deux points sur une carte de navigation est de 42 mm (millimètres). L'échelle de la carte est de 1/500 000ème. La distance réelle en kilomètres entre ces deux points est de :**
- a) 210 km.
 - b) 1,2 km.
 - c) 21 km.
 - d) 2,1 km.
- 6-016 - La différence entre la Rv et la Rm est :**
- a) la déviation.
 - b) la déclinaison magnétique.
 - c) la dérive.
 - d) l'erreur instrumentale.
- 6-017 - La dérive est nulle si la force du vent n'est pas nulle et sa direction :**
- a) parallèle au cap vrai et perpendiculaire à la route vraie.
 - b) perpendiculaire à la route vraie.
 - c) parallèle à la route vraie.
 - d) perpendiculaire au cap vrai.
- 6-018 - La dérive est maximale si le vent est :**
- a) perpendiculaire au cap magnétique.
 - b) perpendiculaire à la route vraie.
 - c) perpendiculaire à la route magnétique.
 - d) perpendiculaire au cap vrai.
- 6-019 - Vous mesurez sur votre cap une Rv 050°. La déclinaison magnétique est de 6°W. La Rm est :**
- a) 050°.
 - b) 006°.
 - c) 056°.
 - d) 044°.
- 6-020 - Pour pratiquer une bonne navigation à l'estime :**
- a) vous recalez vos éléments (cap et durée) sur des repères caractéristiques environ toutes les 15 minutes.
 - b) vous recalez systématiquement vos repères toutes les heures.
 - c) vous recalez vos éléments (cap et durée) sur des repères caractéristiques environ toutes les 30 minutes.
 - d) il est inutile de recalculer vos éléments (cap et durée) si votre préparation avant le vol est bien effectuée.
- 6-021 - Le niveau de vol FL 35 correspond à :**
- a) l'indication 3500 ft sur un altimètre calé au QNH.
 - b) l'indication 3500 ft sur un altimètre calé à 1013 hPa.
 - c) l'indication 3500 mètres sur un altimètre calé à 1013 hPa.
 - d) l'indication 3500 ft sur un altimètre calé au QFE.

- 6-022 - Vous suivez une route vraie orientée 270° avec une dérive droite de 10°, une déclinaison magnétique de 4°W et une déviation de - 2°. Votre cap compas est de :**
- a) 286°.
 - b) 258°.
 - c) 266°.
 - d) 274°.
- 6-023 - Vous arrivez aux abords d'un aérodrome non contrôlé où il n'y a pas de fréquence publiée. Vous affichez sur le poste de radiocommunication la fréquence :**
- a) 123,450 Mhz.
 - b) 123,050 Mhz.
 - c) 123,500 Mhz.
 - d) 121,500 Mhz.
- 6-024 - Vous volez en VFR au-dessus de la surface « S ». Vous suivez une route vraie Rv178°, alors que la déclinaison magnétique en ce lieu est Dm=6°W. Pour ce vol vous devez choisir un niveau de vol :**
- a) impair + 5.
 - b) pair.
 - c) impair.
 - d) pair + 5.
- 6-025 - Volant à 3300 pieds au QNH de 1025 hPa., vous êtes :**
- a) au-dessous du FL 35.
 - b) au-dessus du FL 35.
 - c) au FL 35.
 - d) au FL 40.
- 6-026 - L'altitude topographique de votre aérodrome est de 340 mètres. Le QNH est de 1006 hPa. Aligné sur la piste, vous réglez les aiguilles de votre altimètre sur 0. La valeur lue dans la fenêtre de l'altimètre sera :**
- a) 1006.
 - b) 1013.
 - c) 1046.
 - d) 966.
- 6-027 - Sur une carte dont l'échelle est 1/500.000^{ème}, 5 centimètres représentent :**
- a) 2,5 km.
 - b) 250 mètres.
 - c) 25 km.
 - d) 250 km.
- 6-028 - Le cap vrai (Cv) est l'orientation de l'axe longitudinal de l'ULM par rapport :**
- a) au nord compas.
 - b) à la route vraie.
 - c) au nord magnétique.
 - d) au nord géographique.

6-029 - Vous mesurez sur votre carte une Rv 230°. La déclinaison magnétique est de 6°W. Le vent du 300° vous donne une dérive de 10°. Le Cm à adopter est de :

- a) 234°
- b) 240°
- c) 246°
- d) 226°

6-030 - L'écart entre la vitesse air et la vitesse sol est dû :

- a) au vent.
- b) à l'erreur instrumentale.
- c) à la différence de densité en altitude.
- d) au coefficient de compressibilité.

6-031 - La durée que vous mettrez pour parcourir une distance de 15 nautiques milles sans vent avec un ULM dont la vitesse de croisière est égale à 50 nœuds sera de :

- a) 180 minutes.
- b) 1800 secondes.
- c) 18 minutes.
- d) 1 minute 8 secondes.

6-032 - Vous êtes à la verticale d'un terrain dont l'altitude topographique est 1350 ft. Votre altimètre calé au QNH indique 2300 ft. Vous volez à :

- a) une altitude de 950 ft.
- b) une altitude de 1350 ft.
- c) une hauteur de 2300 ft.
- d) une hauteur de 950 ft.

6-033 - Le QFE (orientation de la piste) s'exprime par rapport au :

- a) nord vrai.
- b) nord compas.
- c) nord géographique.
- d) nord magnétique.

6-034 - Vous volez au cap magnétique Cm=010°, votre dérive est de 10° droite (X=+10) et le QNH est de 1017 hPa. Le premier niveau de vol (FL) utilisable hors espace aérien contrôlé sera :

- a) FL 35.
- b) FL 45.
- c) FL 25.
- d) FL 30.

6-035 - Le calage 1013 hPa. :

- a) est utilisé pour connaître son altitude par rapport au niveau de la mer.
- b) n'est pas utilisé par les ULM.
- c) est utilisé pour voler en niveau de vol lorsque vous évoluez au-dessus de la surface S.
- d) est utilisé pour connaître sa hauteur dans le circuit d'aérodrome.

- 6-036 - Sur un terrain d'altitude topographique 170m., le QNH est de 1004 hPa, le QFE est de :**
- a) 1024 hPa.
 - b) 1010 hPa.
 - c) 998 hPa.
 - d) 984 hPa.
- 6-037 - ULM au sol, pour obtenir le QFE, vous tournez la molette de réglage jusqu'à ce que l'altimètre indique :**
- a) 28 ft.
 - b) 0 ft.
 - c) l'altitude du terrain.
 - d) 1013 ft.
- 6-038 - Pour effectuer un trajet, vous mesurez une route sur la carte 1/500000^{ème} OACI. Ce sera une route :**
- a) grille.
 - b) vraie.
 - c) compas.
 - d) magnétique.
- 6-039 - 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 est :**
- a) 024°.
 - b) 026°.
 - c) 030°.
 - d) 020°.
- 6-040 - La dérive :**
- 1 - est l'angle compris entre le Cv et la Rv.
 - 2 - dépend de l'orientation et de la force du vent.
 - 3 - est fonction de la vitesse de l'ULM.
 - 4 - est l'angle compris entre la Cm et la Rm.
- a) 1,2,3 et 4.
 - b) 1 et 2.
 - c) 1,2 et 4.
 - d) 1.
- 6-041 - Vous mesurez sur votre carte une route vraie de 230°. La déclinaison magnétique est de 6°W. Le vent du 300° vous impose une dérive de 10°. Le cap magnétique à adopter est de :**
- a) 234°.
 - b) 240°.
 - c) 246°.
 - d) 224°.
- 6-042 - Vous subissez un vent traversier venant de votre droite. Votre route est :**
- a) plus faible que votre cap.
 - b) plus forte que votre cap.
 - c) égale à votre cap.
 - d) indépendante de votre cap.

6-043 - Pour une navigation entre deux points A et B distants de 80 km, vous disposez des éléments suivants :

- vent effectif de face : 10 kt.
- vitesse propre : 80 km/h.
- consommation horaire : 9 l/h.

La quantité de carburant consommée entre A et B est proche de :

- a) 10l.
- b) 8l.
- c) 12l.
- d) 14l.

6-044 - Suivant une Rm 090°, vous désirez franchir une ligne de crête dont l'altitude est de 1050m.

Le QNH régional est de 1000 hPa.

Le premier FL utilisable serait, compte tenu de ces éléments :

- a) 35.
- b) 50.
- c) 55.
- d) 45.

6-045 - Pour connaître les heures d'activité de la zone LF R46C, vous consulter :

- a) les cartes VAC.
- b) le complément aux cartes aéronautiques de vol à vue.
- c) la carte 1/500.000 de vol à vue OACI.
- d) la carte 1/1.000.000 de vol à vue OACI.

6-046 - Le Q.N.E :

- a) est la pression affichée à l'altimètre lors d'un vol local.
- b) est la pression ramenée au niveau de la mer.
- c) est une altitude pression affichée pour les aérodromes dont l'altitude est supérieure à 500 m.
- d) est équivalent au calage 1013 hPa.

6-047 - Le cap magnétique est l'angle entre :

- a) la trajectoire de l'ULM et le Nord vrai.
- b) l'axe longitudinal de l'ULM et le Nord magnétique.
- c) la trajectoire de l'ULM et le Nord magnétique.
- d) l'axe longitudinal de l'ULM et le Nord vrai.

6-048 - Lorsque vous avez un vent venant de la gauche :

- a) votre cap est indépendant de votre route.
- b) votre cap est inférieur à votre route.
- c) votre cap est supérieur à votre route.
- d) votre cap est égal à votre route.

6-049 - La dérive est l'angle que fait :

- a) l'axe longitudinal de l'ULM avec la trace au sol de la route suivie.
- b) l'axe longitudinal de l'ULM avec la direction du vent relatif.
- c) la trace au sol de la route suivie avec la direction du vent.
- d) l'axe longitudinal de l'ULM avec la direction du vent.

6-050 - Votre vitesse sol est de 100 km/h et votre consommation est de 12 litres par heure. Pour effectuer un trajet de 75 km, vous embarquez :

- a) 9l.
- b) 9l. plus la réserve de sécurité.
- c) 6l.
- d) 6l plus la réserve de sécurité.

6-051 - Le carburant à emporter lors d'une navigation est calculé à partir de :

- a) la distance à parcourir et de votre vitesse air prévue sur le parcours.
- b) la distance à parcourir et de votre vitesse sol prévue sur le parcours et une réserve de sécurité.
- c) la distance à parcourir et de votre vitesse sol prévue sur le parcours.
- d) la distance à parcourir et de votre vitesse air prévue sur le parcours et une réserve de sécurité.

6-052 - La dérive est :

- a) d'autant plus forte que la vitesse air est forte.
- b) indépendante de la vitesse air.
- c) indépendante de la force du vent.
- d) d'autant plus forte que la vitesse air est faible.

6-053 - Vous volez à bord d'un ULM en suivant une route magnétique de 270°. Un niveau de vol utilisable est le FL :

- a) 450.
- b) 035.
- c) 040.
- d) 045.

6-054 - Lors de la préparation de votre navigation, vous relevez deux points distants de 6 centimètres sur une carte au 1/250000ème. Vous estimez que votre vitesse sol sera de 90 km/h, il vous faudra pour parcourir cette distance :

- a) 15 minutes.
- b) 10 minutes.
- c) 01 minute.
- d) 05 minutes.

6-055 - En navigation l'estime consiste à :

- a) prendre un cap déterminé à une position de départ connue pendant une durée déterminée pour rallier un point caractéristique.
- b) suivre des lignes naturelles caractéristiques.
- c) altérer sa route pour rejoindre une ligne naturelle caractéristique qui vous conduira à destination.
- d) déterminer grossièrement direction et force du vent que vous rencontrez.

6-056 - Vous suivez une route vraie Rv de 164° avec un vent du nord qui vous fait dériver d'environ 5°, la déclinaison magnétique étant de 5° W, vous adoptez un cap magnétique :

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

6-057 - Lors d'une navigation, vous bénéficiez d'un vent arrière de 15 noeuds (15kt). Votre vitesse indiquée est de 75 km/h, pour parcourir 30 km, il vous faut :

- a) 15 minutes.
- b) 17minutes.
- c) 20 minutes.
- d) 25 minutes.

6-058 - Lorsque vous pratiquez la navigation à l'estime en région montagneuse :

- b) 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.

6-059 - Au sol, pour adopter un calage QFE, vous devez tourner la molette de réglage de votre altimètre jusqu'à ce que celui-ci indique :

- a) l'altitude topographique du terrain.
- b) 1013 hPa dans la petite fenêtre.
- c) la pression atmosphérique au niveau de la mer dans la petite fenêtre.
- d) l'altitude 0ft ou 0m.

6-060 - Sur un terrain situé à l'altitude de 560 ft, vous connaissez :

- le QNH : 1020 hPa.
- le QFE que vous calculez est de :

- a) 980 hPa.
- b) 1000 hPa.
- c) 1010 hPa.
- d) 1040 hPa.

6-061 - Lors d'une navigation au-dessus de régions forestières, les bons repères sont :

1 - Les rivières
2 - Les grandes routes.
3 - Les chemins.
4 - Les lignes hautes-tensions.

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

6-062 - En navigation, l'erreur systématique est :

- a) L'erreur dont il faut tenir compte lorsqu'on pratique l'estime.
- b) Le cercle d'incertitude, de votre position, du à l'imprécision des cartes.
- c) Une méthode qui consiste à altérer sa route pour rejoindre une ligne naturelle caractéristique qui vous conduira à destination.
- d) L'incertitude que l'on tolère pour la connaissance de sa position.

6-063 - En navigation le cheminement consiste à :

- a) Utiliser des moyens de radionavigation pour rejoindre un point caractéristique.
- b) Suivre des lignes naturelles caractéristiques.
- c) Prendre un cap déterminé pendant une durée déterminée pour rallier un point caractéristique.
- d) Altérer sa route pour rejoindre une ligne naturelle qui vous conduira à destination.

- 6-064 - Pour suivre une route vraie Rv de 043°, la déclinaison magnétique étant de 3° ouest (W), la dérive nulle, vous adoptez un cap magnétique de :**
- a) 046°.
 - b) 040°.
 - c) 043°.
 - d) 042°.
- 6-065 - La dérive peut être calculée en mesurant l'angle entre :**
- a) La route magnétique et la route vraie.
 - b) La route magnétique et le cap vrai.
 - c) La route magnétique et la direction du vent.
 - d) La route magnétique et le cap magnétique.
- 6-066 - Vous subissez un vent traversier venant de votre gauche, votre cap est**
- a) Indépendant de celui-ci.
 - b) Plus faible que votre route.
 - c) Plus fort que votre route.
 - d) Egal à votre route.
- 6-067 - Pour suivre une route vraie Rv = 335° avec un vent du nord vous faisant dériver d'environ 10°, avec une déclinaison magnétique de 3° ouest, vous adoptez le cap magnétique :**
- a) 328°.
 - b) 342°.
 - c) 322°.
 - d) 348°.
- 6-068 - Une carte, sur laquelle 5 centimètres représentent une distance au sol de 50 kilomètres, est à l'échelle**
- a) 1 / 250 000^{ème}.
 - b) 1 / 100 000^{ème}.
 - c) 1 / 1 000 000^{ème}.
 - d) 1 / 500.000^{ème}.
- 6-069 - La déclinaison magnétique est :**
- a) L'angle entre le cap magnétique et la route magnétique.
 - b) La décroissance annuelle de l'intensité du champ magnétique terrestre.
 - c) L'augmentation annuelle de l'intensité du champ magnétique terrestre.
 - d) L'angle entre la direction du nord magnétique et celle du nord vrai.
- 6-070 - Vous êtes sur un terrain d'altitude topographique 140 pieds (ft) et ce jour, la valeur du QNH est de 1016 hPa. La valeur du QFE est :**
- a) 1016 hPa.
 - b) 1011 hPa.
 - c) 1021 hPa.
 - d) 1000 hPa.

- 6-071 - Au sol, pour adopter le calage QNH, vous devez tourner la molette de réglage de votre altimètre jusqu'à ce que celui-ci indique :**
- a) L'altitude topographique du terrain.
 - b) L'altitude de 0 pieds ou de 0 mètres.
 - c) 1013 hPa dans la petite fenêtre.
 - d) La valeur locale de la pression atmosphérique dans la petite fenêtre.
- 6-072 - Le cap magnétique est l'angle formé par l'axe longitudinal de l'appareil et :**
- a) le Nord magnétique.
 - b) la route magnétique.
 - c) le Nord vrai.
- 6-073 - Un ULM « A » vole à 80 Km/h et un autre ULM « B » à 110 Km/h, même cap. Ils subissent tous deux le même vent traversier:**
- a) leurs dérives seront égales.
 - b) l'ULM A doit afficher une correction de dérive plus forte que l'ULM « B ».
 - c) l'ULM B doit afficher une correction de dérive plus forte que l'ULM « A ».
- 6-074 - Les indications fournies par le compas, à l'erreur instrumentale près, ont pour référence le Nord :**
- a) magnétique.
 - b) géographique.
 - c) vrai.
- 6-075 - La déclinaison magnétique varie avec :**
- a) l'altitude.
 - b) l'heure de la journée.
 - c) le lieu.
- 6-076 - Pour suivre la Rm 225°, vous devez choisir un FL :**
- a) pair + 5.
 - b) impair + 5.
 - c) impair se terminant par zéro.
- 6-077 - Vous volez face au vent à vitesse/air fixée :**
- a) le sol défile plus vite que par vent nul.
 - b) le sol défile moins vite que par vent nul.
 - c) le sol ne défile ni plus vite ni moins vite.
- 6-078 - La déclinaison magnétique est l'angle compris entre :**
- a) le Nord vrai ou géographique et le Nord magnétique.
 - b) l'axe et la route suivie de l'ULM.
 - c) le cap et la route vraie.
- 6-079 - Le vent traversier se manifeste par :**
- a) une modification des indications anémométriques.
 - b) un vol en dérapage.
 - c) un effet de dérive.

- 6-080 - Lorsque vous volez avec le cap 030 affiché au compas, sans vent, votre route est orientée sensiblement vers:**
- a) l'ouest.
 - b) le Nord-ouest.
 - c) le Nord-Est.
 - d) le Sud-Est.
- 6-081 - La carte « Vol à vue et radionavigation » est un document important pour la préparation d'un vol. Vous devez vous assurer de son état de validité. Ce document est édité :**
- a) 3 fois par an environ.
 - b) 1 fois tous les 2 ans.
 - c) 1 fois tous les 5 ans.
- 6-082 - Pour modifier votre cap, vous devez :**
- a) surveiller le compas pendant le virage.
 - b) prendre un repère au sol avant le virage vers la nouvelle direction à prendre.
 - c) arrêter le virage au moment où le cap choisi passe en face de la ligne de foi du compas.
- 6-083 - Sur une carte à échelle 1/250 000^{ème}, 10 cm représentent :**
- a) 25 Km.
 - b) 10 Km.
 - c) 40 Km.
- 6-084 – Le cap est l'angle formé par :**
- a) l'axe longitudinal de l'ULM et l'une des références suivante Nord Vrai - Nord Magnétique - Nord Compas.
 - b) l'axe longitudinal de l'ULM auquel on ajoute la Déclinaison magnétique.
 - c) l'axe longitudinal de l'ULM et la Route vraie.
- 6-085 - Sur les aérodromes sans organisme de la circulation aérienne et en l'absence de fréquence particulière vous effectuez vos échanges radio sur :**
- a) 123,5 MHz.
 - b) 123,55 MHz.
 - c) 121,5 MHz.
 - d) 123,45 MHz.
- 6-086 - En BRETAGNE la déclinaison magnétique est de 6° Ouest en moyenne. Votre route vraie est orientée au 060. Votre route magnétique sera alors :**
- a) 660
 - b) 054
 - c) 600
 - d) 066
- 6-087 - 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) 30.
 - b) 40.
 - c) 45.
 - d) 35.

- 6-088 - Un ULM en détresse doit envoyer le signal radiophonique suivant :**
- a) MAYDAY MAYDAY MAYDAY.
 - b) DETRESFA DETRESFA DETRESFA.
 - c) PANNE PANNE PANNE.
 - d) URGENGE URGENGE URGENGE.
- 6-089 - La fréquence de séparation entre deux fréquences consécutives en VHF est de :**
- a) 250 kHz.
 - b) 25 kHz.
 - c) 50 kHz.
 - d) 75 kHz.
- 6-090 - La bande de fréquence contenant les fréquences des services mobiles aéronautiques pour les communications sont dans la gammes VHF (Very High Frequency) de :**
- a) 1810-2850 kHz.
 - b) 11650-13200 kHz.
 - c) 118.000-136.975 MHz.
 - d) 108.000-117.975 MHz.
- 6-091 - La licence de station d'aéronef possède une durée de validité égale à :**
- a) 1 an.
 - b) 6 ans
 - c) 5 ans.
 - d) 3 ans.
- 6-092 - Le signal radiotéléphonique d'urgence est :**
- a) SOS prononcé trois fois.
 - b) URGENGE prononcé trois fois.
 - c) PANNE prononcé trois fois.
 - d) MAYDAY prononcé trois fois.
- 6-093 - La fréquence de détresse aéronautique est :**
- a) 123,5 MHz.
 - b) 130,0 MHz.
 - c) 123,45 MHz.
 - d) 121,5 MHz.
- 6-094 - A destination d'un aérodrome muni d'un organisme AFIS, en dehors des horaires de fonctionnement de cette organisme, vous effectuez vos échanges radio sur :**
- a) 121,5 MHz.
 - b) la fréquence AFIS.
 - c) 123,5 MHz.
 - d) 123,55 MHz.
- 6-095 - La quantité minimum de carburant à emporter :**
- a) Prévoit au moins une demi-heure de vol avec le moteur.
 - b) N'est pas importante tant que vous restez en local du terrain.
 - c) Dépend du type de vol envisagé.

6-096 - La reconnaissance du terrain d'atterrissage

- a) S'effectue avant le vol.
- b) N'est pas indispensable sur un terrain connu.
- c) Est indispensable et a pour but de vérifier les limites du terrain, les obstacles, le vent et de situer la finale.

6-097 - L'ULM A vole à 80 km/h et l'ULM B à 110 km/h. Ils subissent tous deux le même vent traversier :

- a) Leurs dérives seront égales.
- b) L'ULM "A" doit afficher une correction de dérive plus forte que l'ULM "B".
- c) L'ULM "B" doit afficher une correction de dérive plus forte que l'ULM "A".

6-098 - L'angle de dérive est l'angle compris entre :

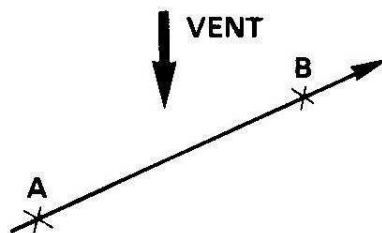
- a) L'axe de l'ULM et la route suivie.
- b) L'angle de l'ULM et la direction du vent.
- c) La direction du vent et la direction du vent traversier.

6-099 - Alors qu'un aéronef vient d'effectuer son décollage, vous êtes à l'alignement, le vent est calme :

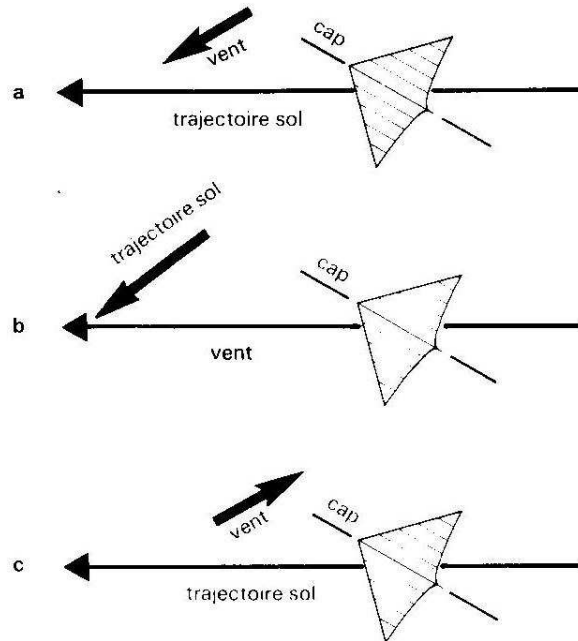
- a) Vous décollez immédiatement.
- b) Vous retardez votre décollage de quelques minutes pour éviter la turbulence de sillage de l'avion.
- c) Vous pouvez décoller immédiatement s'il s'agissait d'un avion à réaction car les avions à réaction à l'inverse des avions à hélice n'engendrent pas de turbulence de sillage.

6-100 - A bord de votre ULM vous désirez vous rendre en A vers B. Le vent est symbolisé par la flèche. La correction de dérive vous obligera à orienter votre ULM :

- a) Vers la droite de la route à suivre.
- b) Vers la gauche de la route à suivre.
- c) Il n'y a pas de dérive à corriger.



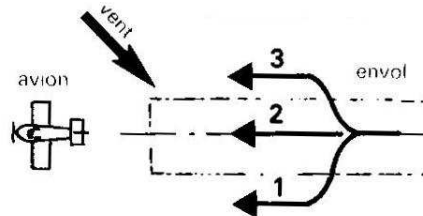
6-101 - Lequel de ces schémas est exact ?



- a)
- b)
- c)

6-102 - Vous décollez après un aéronef, le vent vient de la droite vous choisissez la trajectoire de montée :

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



6-103 - La chronologie des opérations consécutives à une panne est la suivante :

- 1 - Evoluer pour rejoindre l'aire d'atterrissage.
- 2 - Prendre la vitesse de finesse sol maximale si elle est compatible avec les conditions météorologiques.
- 3 - rechercher la cause de la panne.

- a) 3, 2 et 1.
- b) 2, 1 et 3.
- c) 3, 1 et 2.

6-104 - En cas de panne au décollage à faible hauteur :

- a) Vous pouvez revenir sur le terrain par un demi-tour.
- b) Vous devez cabrer à fond pour vous poser le plus rapidement possible.
- c) Vous ne devez en aucun cas effectuer de virages près du sol.

6-105 - En cas de panne en finale :

- a) Si votre approche est correcte vous pouvez vous poser sans problème puisque vous êtes en local.
- b) Vous tentez de redémarrer le moteur.
- c) Vous devez actionner votre parachute.

6-106 - Sur une carte à l'échelle 1/500 000^e, 10 cm représentent

- a) 500 m
- b) 5 km
- c) 50 km

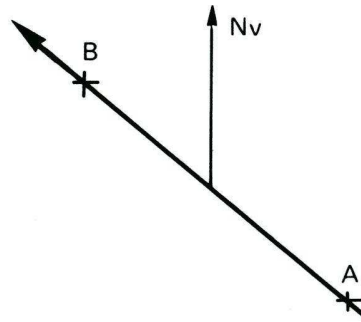
6-107 - Sur une carte à l'échelle 1/250 000^e, 10 cm représentent

- a) 25 km.
- b) 10 km.
- c) 40 km.

6-108 – Pour une déclinaison magnétique de 6° Ouest . Votre route vraie est orientée en 060°. Votre route magnétique sera alors

- a) 066°.
- b) 054°.
- c) 060°.

6-109 - Pour aller de A vers B, la route vraie a pour valeur approximative :



- a) 050°
- b) 130°
- c) 310°

6-110 - La déclinaison magnétique est l'angle compris

- a) Le Nord vrai ou géographique et le Nord magnétique.
- b) L'axe et la route suivie de l'ULM.
- c) Le cap et la route vraie.

6-111 - Pour modifier votre cap, vous devez :

- a) Surveiller le compas pendant le virage.
- b) Prendre un repère au sol avant le virage vers la nouvelle direction à prendre.
- c) Arrêter le virage au moment où le cap choisi passe en face de la ligne de foi du compas.

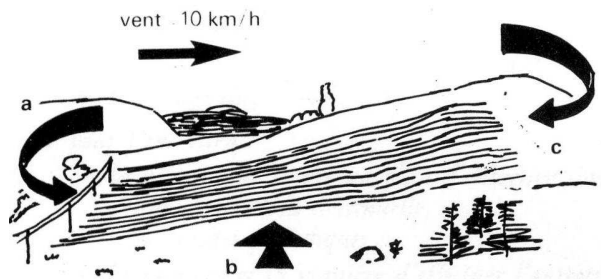
6-112 - En virage à gauche, les caps :

- a) Diminuent.
- b) Augmentent.
- c) Restent constants.

6-113 - L'indication 3 sur la rose du compas correspond à :

- a) 003°.
- b) 030°.
- c) 300°.

6-114 - Pour atterrir, vous disposez d'un champ en légère pente. Le vent est celui représenté sur le schéma. Quel sens d'atterrissage est-il préférable de choisir.



- a)
- b)
- c)

6-115 - Vous vous retrouvez à basse altitude. Trois champs, de dimensions et d'orientations identiques se trouvent à proximité. Seules les cultures diffèrent. Vous choisissez ?

- a) Un champ de blé moissonné.
- b) Un champ couvert de maïs (hauteur estimée 50 à 60 cm).
- c) Un pâturage.

6 – NAVIGATION - RADIO							
6-001	A	6-031	C	6-061	D	6-091	B
6-002	B	6-032	D	6-062	C	6-092	C
6-003	B	6-033	C	6-063	B	6-093	D
6-004	A	6-034	A	6-064	A	6-094	B
6-005	A	6-035	C	6-065	D	6-095	C
6-006	B	6-036	D	6-066	B	6-096	C
6-007	A	6-037	B	6-067	D	6-097	B
6-008	D	6-038	B	6-068	C	6-098	A
6-009	D	6-039	B	6-069	D	6-099	B
6-010	A	6-040	A	6-070	B	6-101	B
6-011	D	6-041	C	6-071	B	6-102	A
6-012	A	6-042	B	6-072	A	6-103	A
6-013	B	6-043	C	6-073	B	6-104	C
6-014	A	6-044	C	6-074	A	6-105	A
6-015	C	6-045	B	6-075	C	6-106	B
6-016	B	6-046	D	6-076	A	6-107	A
6-017	C	6-047	B	6-077	B	6-108	A
6-018	B	6-048	B	6-078	A	6-109	C
6-019	C	6-049	A	6-079	C	6-110	A
6-020	A	6-050	B	6-080	C	6-111	B
6-021	B	6-051	B	6-081	A	6-112	A
6-022	C	6-052	D	6-082	B	6-113	B
6-023	A	6-053	D	6-083	A	6-114	A
6-024	D	6-054	B	6-084	A	6-115	A
6-025	A	6-055	A	6-085	A		
6-026	D	6-056	C	6-086	D		
6-027	C	6-057	B	6-087	D		
6-028	D	6-058	D	6-088	A		
6-029	C	6-059	D	6-089	B		
6-030	A	6-060	B	6-090	C		