

Correction QCM N°3 - 60 questions. Niveau Pilote

Matériel général		
le parachute de secours		
L19B	nécessite une visite prévol	3
	doit être équipé d'aiguilles en plus du velcro	3
	ne peut pas s'ouvrir de manière intempestive	-6
Un altimètre mesure :		
L8B	le gradient vertical de pression atmosphérique	0
	la variation du taux d'humidité	-6
	l'altitude	6
Matériel delta		
Une aile delta ne doit pas être utilisée		
R20B	si un câble présente des torons rompus	3
	si elle n'est pas équipée de dispositifs anti-piqué	3
	si elle présente un dièdre négatif	0
	si elle est dépourvue de barre anti-roulis	-6
Le vrillage négatif d'une aile		
R7B	rend le décrochage progressif	2
	facilite la mise en virage	2
	crée un couple redresseur favorable à la stabilité aux incidences faibles	2
MécaVOL général		
En soufflerie, lorsque l'angle d'incidence augmente à partir de 0°, la portance :		
E12B	ne varie pratiquement pas	-6
	augmente, passe par un maximum, diminue puis s'effondre brusquement (décrochage)	6
	augmente progressivement jusqu'au décrochage	-6
Sur une aile en vol, il y a plusieurs types de traînées de natures bien distinctes :		
E15B	la traînée de frottement	2
	la traînée de culot	2
	la traînée de bout d'aile	2
L'effet girouette, c'est la conséquence d'une rotation autour de l'axe de :		
E25B	roulis	-6
	tangage	-6
	lacet	6
Sur la polaire des vitesses, les régimes de vol de croisière correspondent :		
E31B	aux incidences inférieures à l'incidence du taux de chute mini	6
	aux incidences supérieures à l'incidence du taux de chute mini	-6
Vous volez à une vitesse-air de 35km/h avec 10km/h de vent arrière, votre vitesse-sol :		
E39B	reste inchangée	-6
	est d'environ 25km/h	-6
	est d'environ 45km/h	6
Vous êtes dans une masse d'air descendante, la finesse-sol :		
E49B	est améliorée	-6
	est dégradée	6
	reste la même	-6
Le poids apparent sur un appareil en virage équilibré est :		
E56B	égal au poids totale aile+pilote	-6
	supérieur au poids total aile+pilote	6
	inférieur au poids total aile+pilote	-6

La finesse-air maximale est :		
E61B	obtenue à une incidence dépendant du vent météo	-6
	une valeur qui dépend de la charge alaire	3
	obtenue à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini	3
Pour une même aile, un fort accroissement de la charge alaire entraîne une augmentation :		
E69B	de la vitesse horizontale	2
	des déformations de l'aile	2
	du taux de chute	2
Le décrochage se produit lorsque :		
E77B	la vitesse est trop forte	-6
	l'incidence est trop faible	-6
	l'incidence est trop forte	6
Mécanisme delta		
Un allongement important est facteur :		
G23B	de performance	6
	d'instabilité	-3
	d'effilement	-6
Si vous volez par vent arrière fort :		
G6B	vous avez moins de portance sur votre parapente	-6
	votre vitesse-sol est augmentée	6
	cela fragilise votre parapente qui peut se fermer plus facilement	-6
	l'effet du vent sur votre visage sera bien plus fort	-6
Pilotage général		
Vous vous apprêtez à décoller à 15 heures sur un versant ensoleillé où s'est établi une légère brise montante. Le vent météo est nul :		
U13B	le vent sera nul ou très faible en vallée	-6
	vous devez envisager l'éventualité d'un vent de vallée fort, surtout si la vallée est étroite	3
	dans tous les cas, il est prudent de prévoir des possibilités tenant compte d'un éventuel vent de vallée fort	3
En haute montagne, la densité de l'air diminuant avec l'altitude et pour que votre aile puisse décoller, vous devez vous attendre à courir :		
U26B	plus vite	3
	moins vite	-6
	plus longtemps	3
	moins longtemps	-6
La vitesse de votre appareil par rapport au sol est :		
U34B	plus élevée par vent de face	-6
	plus élevée par vent arrière	6
	ne change jamais	-6
En vol vent de travers :		
U41B	le nez de l'aile se met face au vent : c'est l'effet girouette	-6
	vous devez adopter un angle de contre-dérive si vous vous dirigez vers un point qui n'est pas dans l'axe du vent	4
	l'axe de l'aile fait un angle avec la trajectoire/sol	2
	l'axe de l'aile reste parallèle à la trajectoire/sol	-6
Le vol de pente nécessite :		
U53B	une maîtrise parfaite de sa trajectoire	2
	une observation constante de l'évolution du vent	2
	d'être habitué aux effets de dérive imposés par le vent	2
Vous rentrez dans un thermique et engagez un 360°. Après 90° de virage le variomètre devient négatif :		
U56B	vous diminuez l'inclinaison	-6
	vous inversez le sens du virage	3
	vous continuez le virage jusqu'à 270° puis reprenez une ligne droite pour retrouver l'ascendance	3

Vous êtes 200m sous un gros cumulus, vers son centre, vous observez quelques nuages déchiquetés et un variomètre fortement positif :		
U59B	vous en profitez pour gagner de l'altitude	-6
	vous augmentez la vitesse jusqu'à amener le variomètre à 0	-6
	vous dégagez en accélérant du côté le plus clair pour échapper à l'influence du nuage	4
	vous pouvez utiliser l'ascendance sur les bords du nuage, en gardant toujours une direction totalement dégagée à toute altitude	2
En région montagneuse, vous recherchez de préférence les ascendances thermiques :		
U63B	dans les fonds de vallée	-6
	sur les rochers ensoleillés	6
	sur les versants à l'abri du soleil et du vent	-6
Vous vous dirigez vers le terrain en vent arrière à vitesse de croisière ; vous voyez les limites les plus rapprochées du terrain monter régulier		
U71B	vous allez arriver juste au terrain et vous poser vent arrière	-6
	vous allez arriver au dessus du terrain, faire demi-tour et vous poser vent de face	-6
	vous choisissez immédiatement un atterrissage de secours à meilleure portée	6
	vous ralentissez pour utiliser la finesse/sol importante due au vent arrière	-6
Vous êtes en finale, face au terrain d'atterrissage ; vous vous apercevez que vous êtes un peu long et haut, vous risquez de dépasser le terr		
U79B	de perdre de l'altitude en parachutant légèrement	-6
	de perdre de l'altitude en accélérant	0
	d'augmenter le trajet à parcourir en déviant votre trajectoire	3
	d'augmenter la traînée parasite en vous relevant	3
Le gradient de vent de face à l'atterrissage :		
U83B	augmente l'incidence	3
	diminue l'incidence	-6
	augmente la vitesse/air	-6
	diminue la vitesse/air	3
c'est mon premier vol de la saison		
U88B	j'utilise des conditions faciles pour moi	3
	j'aurais moins de résistance à la fatigue, je n'hésite pas à écourter mon vol pour garder un peu de fraîcheur pour l'atterrissage	3
	il n'y a pas de différence, c'est comme le vélo ça ne s'oublie pas	-6
Je m'approche de la base du nuage		
U92B	j'en profite au maximum, c'est un nuage isolé, ça n'est pas grave si je passe un peu dedans	-6
	je suis sur un bord du nuage pour pouvoir m'échapper à tout moment	3
	je suis très méfiant, il pourrait arriver une masse d'air plus humide qui condense plus bas et me bouche la sortie, j'ai toujours une échappatoire latérale	3
	pas de soucis, j'ai une boussole ou un GPS	-6
Pilotage delta		
En vol, barre de contrôle lâchée, votre aile vire anormalement a droite		
x16b	vous rejoignez directement l'atterrissage	2
	au sol, vous contrôlez la géométrie de votre aile	2
	au sol, vous contrôlez les bords d'attaque	2
La sortie d'un décrochage, au cours de la ressource, s'effectue en général		
x21b	en repoussant la barre de contrôle car l'appareil veut piquer	3
	en retenant la barre de contrôle car l'appareil veut cabrer	-6
	a une vitesse plus élevée que le régime de vol finesse / maximum	-6
	a une vitesse moins élevée que le régime de vol finesse / maximum	3
a quel moment doit on ouvrir le drag chute		
x30b	en fin de finale, si il y a du vent pour être sur de « rentrer »	-6
	Haut, en tout début d'approche pour avoir le temps de réagir a un incident d'ouverture	6
	en finale si nécessaire	-6

Classez les actions suivantes, nécessaires pour ouvrir le parachute : (1= tirer sur la poignée) (2= jeter la voile) (3= visualiser un espace lib

X3b	1 - 2 - 3 - 4 - 5	-6
	3 - 1 - 4 - 2 - 5	-6
	4 - 1 - 3 - 2 - 5	-6
	1 - 3 - 2 - 5 - 4	6

Questions météo

Une bulle d'air s'élève si sa température par rapport à l'air ambiant est:

A103	inférieure	-6
	supérieure	6
	égale	-6

Les ascendances thermiques :

A106	peuvent se présenter sous forme de bulles ou de colonnes	2
	montent toujours verticalement	-6
	se déclenchent souvent sur des sols contrastés	2
	sont en général entourées de descendances	2

La restitution est un phénomène :

A109	d'inversion des brises de pente le soir	-6
	d'inversion des brises de vallée le soir	-6
	d'ascendances plutôt douces, le soir, sur des zones généralement peu propices pendant la journée	6

Les signes distinctifs du Cumulonimbus et du Nimbostratus sont :

A17B	le Ns est accompagné d'un orage et le Cb d'un halo	-6
	le Ns donne de la pluie continue et le Cb des pluies orageuses, des éclairs et des vents forts tourbillonnants	6
	le Ns donne des averses violentes, le Cb de la pluie continue	-6

Parmi les nuages ci-dessous, les plus dangereux pour le vol libre sont les :

A20B	strato-cumulus	-6
	cumulonimbus	4
	nuages de rotors	2

Le ciel est progressivement envahi par des cirrus de plus en plus denses, puis par un voile de cirrostratus de 7/8 :

A25B	il va y avoir du brouillard cette nuit	0
	un cumulonimbus est en cours de formation	-6
	la convection thermique va se renforcer car l'atmosphère se réchauffe	-6
	un front chaud arrive, il va probablement pleuvoir	6

Le brouillard de rayonnement se forme :

A28B	sans vent ou par vent très faible	2
	lors de l'arrivée d'une masse d'air chaude sur un sol froid	-6
	lorsque le sol se refroidit par une nuit claire	4

En atmosphère humide, les ascendances :

A31B	ne sont généralement pas matérialisées	-6
	sont très faibles car l'atmosphère humide est à tendance stable	-6
	sont souvent matérialisées par des nuages	6

La vapeur d'eau :

A34B	est visible (fines gouttelettes d'eau)	-6
	est invisible	4
	existe partout dans la troposphère	2
	existe uniquement dans l'air maritime	-6

Lorsqu'une particule atmosphérique non saturée s'élève sans échanger de chaleur avec l'air ambiant, sa température :

A44B	diminue de 1° par 100m	6
	augmente de 1° par 100m	-6
	reste constante	-6

Le soleil réchauffe principalement l'atmosphère :

A49B	directement par rayonnement	-6
	directement par convection	-6
	indirectement par l'intermédiaire du sol	6

On appelle anticyclone une zone :		
A51B	de haute pression	6
	de basse pression	-6
	de vents faibles	0

On appelle inversion de la température la situation suivante :		
A63B	une couche d'air froid qui est au dessus d'une couche d'air chaud	-6
	une couche d'air chaud qui est au dessus d'une couche d'air froid	6
	une couche d'air qui bloque le développement des ascendances	0

Lors du passage d'un front, l'air chaud :		
A70B	est soulevé	6
	soulève l'air froid	-6
	peut être refoulé vers le bas ou soulevé selon la situation	-6

En général un front froid engendre des nuages :		
A73B	par couches minces stratiformes	-6
	isolés de type cumuliformes	-6
	développés sur une grande épaisseur et des 2 types	6

La situation météo la plus favorable à la formation d'orages isolés est :		
A77B	un anticyclone	-6
	une dépression	0
	un marais barométrique	6

Une confluence se rencontre habituellement :		
A85B	au sommet d'une crête entre 2 vallées alimentées chacune par une brise	2
	le long d'un front de brise de mer	2
	entre une brise et un vent météo	2

Réglementation		
L'accompagnateur de club utilise sa radio:		
S102	pour guider les pilotes qu'il accompagne tout le long du vol	-6
	comme n'importe quel pilote, sans plus	6
	uniquement pour les guider au décollage	-3
	uniquement pour les guider à l'atterrissage	-3

La présence d'un moniteur est :		
S13B	obligatoire sur la pente école pendant les cours	6
	facultative si les élèves sont accompagnés par un pilote breveté	-6
	facultative dans tous les cas	-6

Avant de voler sur un site déclaré F.F.V.L. que vous ne connaissez pas, vous devez :		
S1B	obtenir l'autorisation du club local	-6
	obtenir l'autorisation de l'école locale	-6
	prendre connaissance de la classification des espaces aériens environnants et de la présence de zones à statut particulier	3
	lire les panneaux d'informations F.F.V.L. sur ces sites	3

Lors d'un atterrissage en campagne, un pilote breveté, licencié, détruit le pare-brise d'une voiture ; c'est :		
S38B	au pilote de payer les dégâts	-6
	la R.C. du pilote qui remboursera	6
	la R.C. du propriétaire de la voiture qui doit rembourser	-6
	le propriétaire de la voiture qui doit payer	-6

Priorités en aéronefs non motorisés :		
S47B	les P.U.L. biplace sont prioritaires sur les P.U.L. monoplace	-3
	les ballons doivent la priorité aux P.U.L.	-6
	les P.U.L. sont prioritaires sur les ensembles remorqués (avion+planeur, U.L.M.+delta, avion ou U.L.M.+banderole)	6

En vol de pente, la priorité revient à l'aile qui :		
S53B	a la pente à sa droite	6
	à la pente à sa gauche	-6
	est situé au vent du relief	-6
	est situé sous le vent du relief	-6

Vous êtes le premier à enrouler une ascendance :		
S56B	les ailes qui arrivent après vous doivent adopter votre sens de rotation	3
	une aile qui entre dans l'ascendance au même niveau que vous doit spiraler à 180° et dans le même sens	3
	vous êtes prioritaire sur une aile située en dessous et qui vous rejoint	-6
	aucune autre aile n'a le droit d'utiliser cette ascendance	-6
Vous ne pouvez pas :		
S74B	décoller si le pilote précédent est à moins de 100 mètres	2
	décoller 30 minutes après le coucher du soleil	2
	rester en vol au delà de 30 minutes après le coucher du soleil	2
Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne, vous devez avoir :		
S77B	une visibilité d'au moins 8 km et un espacement par rapport aux nuages de 300 m verticalement et 1500 m verticalement	-6
	une visibilité d'au moins 1500 m et voler hors des nuages	6
	une visibilité de 3000 m et maintenir un espacement par rapport aux nuages de 600 m	-6
La qualification d'accompagnateur de club:		
S99B	est reconnue et délivrée par la FFVL	4
	est reconnue et délivrée par l'ensemble des pilotes du club	-3
	est auto-délivrée par le pilote concerné	-6
	est délivrée suite à plusieurs journées de formation spécifique	2