

Correction QCM N°2 - 60 questions. Niveau Pilote

Matériel général		
Pour une sécurité maximale, le dépliage/repliage du parachute de secours doit être effectué :		
L2B	2 fois par an	6
	1 fois par an	0
	il faut le laisser tel que l'a plié le revendeur	-6
Un altimètre :		
L9B	peut être calé à différentes valeurs (niveau de la mer, du décollage, de l'atterrissage, etc.)	2
	donne une indication variant avec les données atmosphériques	2
	est calé définitivement à la construction	-6
	doit toujours être comparé et réglé par rapport aux valeurs connues (décollage, points reconnus, atterrissage)	2
Matériel delta		
Mes vols seront plus performants avec une aile		
R12B	aux performances maximum, mais difficile à piloter pour mon niveau	-6
	que je maîtrise bien, aux performances honnêtes	6
	qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau	-6
La limite élastique d'un tube que l'on tord correspond		
R18B	au moment où il se casse	-6
	au moment où il reste déformé	6
	au moment où il blanchit	0
Après un atterrissage brusque, vous devez vérifier le bon état		
R23B	de la quille	2
	du boulon central et de la tête de trapèze	2
	des montants de trapèze	2
MécaVOL général		
La portance en vol rectiligne stabilisé est :		
E11B	plus faible que le poids total aile+pilote	3
	perpendiculaire à la trajectoire-air	3
	constante quelque soit la vitesse de l'aile	-6
Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque une diminution de l'incidence :		
E14B	la trajectoire s'incurve transitoirement vers le haut	-6
	la vitesse sur trajectoire augmente	3
	la trajectoire s'incurve transitoirement vers le bas	3
	la vitesse sur trajectoire diminue	-6
La traînée d'une aile est :		
E17B	indépendante de la vitesse-air	-6
	proportionnelle à la vitesse-air	-6
	proportionnelle au carré de la vitesse-air	6
	proportionnelle au cube de la vitesse-air	-6
Parmi les points suivants, certains améliorent la finesse :		
E23B	profil optimisé pour minimiser la traînée de forme	3
	suspentes fines ou montants de trapèze profilés	3
	position debout du pilote	-6
Un mouvement de lacet à droite déclenche principalement :		
E27B	un couple piqueur	-6
	un couple cabreur	-6
	du roulis induit à droite	6
	du roulis induit à gauche	-6

Vous volez par fort vent arrière, cela implique :		
E38B	une diminution de la R.F.A	-6
	une augmentation de l'incidence	-6
	une augmentation de la vitesse-sol	3
	une augmentation de la finesse-sol	3
Une aile en vol stabilisé dans une ascendance :		
E47B	monte par rapport à l'air ascendant	-6
	descend par rapport à l'air ascendant	6
	monte à la même vitesse que l'air ascendant	-6
Dans un virage, l'aile s'incline principalement grâce à un mouvement de :		
E55B	lacet	-3
	roulis	6
	tangage	-6
La finesse-sol :		
E64B	augmente par vent arrière	6
	diminue par vent arrière	-6
	augmente par vent de face	-6
Si deux pilotes ont la même aile, à même incidence, le plus lourd :		
E68B	vole moins vite	-6
	descend plus vite	3
	descend moins vite	-6
	vole plus vite	3
Le décrochage a lieu en général :		
E81B	à la vitesse de taux de chute mini	-6
	à une vitesse inférieure à celle du taux de chute mini	6
	à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini	-3
Mécanisme delta		
Vous empruntez l'aile d'un pilote plus lourd que vous :		
G14B	le taux de chute sera légèrement plus favorable	2
	elle sera plus maniable	-6
	elle se refermera plus facilement dans les turbulences	2
	Les actions aux commandes seront moins efficaces	2
Le centrage :		
G22B	est la projection du pilote perpendiculairement à la corde	4
	s'exprime en pourcentage	2
	s'exprime en degrés	-6
Le taux de chute minimum :		
G8B	correspond à un angle d'incidence plus petit que celui de vitesse-max	-6
	correspond à un angle d'incidence plus grand que celui de finesse-max	3
	peut s'utiliser en permanence sans risque en ascendance	-6
	est le régime de vol utile le plus proche du décrochage	3
Pilotage général		
La pente d'une aile de décollage doit être :		
U12B	inférieure ou égale à la finesse max. de l'aile	-6
	supérieure à la pente de finesse max. de l'aile	6
	n'a pas à être comparée à la pente de finesse max. de l'aile	-6
Voler en local d'un atterrissage, c'est :		
U30B	avoir une autonomie qui permet de le rejoindre à tout moment quelles soient les conditions aérologiques rencontrées	6
	rester sur un site habituel sans faire de distance	-6

Vous volez vent arrière ; votre vitesse/air de croisière est égale à la vitesse du vent météo ; le sol :		
U33B	défile 2 fois plus vite que par vent nul	6
	défile 2 fois moins vite que par vent nul	-6
	paraît fixe	-6
En conditions turbulentes, il vaut mieux :		
U44B	ne jamais faire d'évolutions serrées	3
	voler au taux de chute mini	-6
	s'éloigner des limites du domaine de vol	3
En vol de pente, vous engagez les virages :		
U51B	du côté de l'aile qui se soulève	-6
	du côté du relief	-6
	du côté opposé au relief	6
Pour centrer un thermique :		
U55B	vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance augmente	-3
	vous diminuez l'inclinaison quand l'ascendance augmente	3
	vous pouvez voler très lentement sans risque d'autorotation car l'air ascendant empêchera une abattée éventuelle	-6
	vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance diminue	3
Lorsqu'un pilote exploite une bulle thermique pour gagner de l'altitude :		
U58B	il s'élève à la même vitesse que la bulle	-6
	il aborde la bulle vers sa partie inférieure et ressort au sommet	-6
	il descend continuellement à l'intérieur de la bulle	6
Vous approchez de la base d'un cumulus :		
U62B	il n'y a jamais de risque d'aspiration	-6
	vous risquez d'être aspiré car l'ascendance peut se renforcer	3
	le risque est faible tant que le nuage n'est pas de type congestus ou nimbus	-6
	le danger est aggravé si la base est en dessous des plus hautes crêtes	3
Le passage d'un cumulonimbus dans votre secteur de vol :		
U66B	vous invite à profiter des ascendances larges avant la pluie	-6
	vous impose un atterrissage immédiat	3
	peut rendre de toute façon l'atterrissage problématique	3
Une bonne approche :		
U73B	se prépare suffisamment tôt	2
	tient compte du vent météo et de ses variations possibles	2
	doit être modifiable en cas de nécessité	2
Pour être précis à l'atterrissage, la visualisation correcte de la pente en finale est indispensable. Cette pente :		
U78B	varie en fonction de l'incidence	3
	varie en fonction de la direction et de la vitesse du vent	3
	ne dépend que des caractéristiques aérodynamiques de l'aile	-6
En finale, si la cible descend dans le champ de vision :		
U80B	vous êtes court	-6
	vous êtes long	6
	vous devez ralentir au maximum	-6
j'accrois les risques		
U91B	raisonnablement en introduisant une seule nouveauté à la fois	2
	énormément avec la fatigue et/ou les problèmes (cœur, santé, travail, etc....)	4
	pas du tout, je suis en bonne forme physique et psychique	0
	un peu avec la fatigue	-6
Pilotage delta		
35 Km/h de vent de face au décollage, vous êtes seul		
x12b	vous êtes un pilote moyen, c'est trop vous vous absteniez	6
	un pilote très expérimenté peut décoller sans problèmes si le vent est laminaire	0
	vous essayez de décoller car ou vous n'y arriverez pas ou ça partira tout seul sans avoir besoin de courir	-6

Vous êtes a 400m / sol avec une aile réglée, conditions calmes, vous augmentez progressivement l'incidence et vous provoquez un décroch		
x20b	vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	-6
	vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	-6
	vous accompagnez l'abattée puis vous amortissez la ressource	6
classez les actions suivantes, juste après le décollage : (1= s'assurer d'être sur une bonne trajectoire a bonne vitesse) (2= s'installer dans le		
x29b	2, 1, 3	-6
	1, 3, 2	6
	3, 2, 1	-6
le drag chute		
x32b	est indispensable dès que l'on a un doute sur sa capacité à atterrir en sécurité : suffisamment loin des bords du terrain d'atterrissage	4
	ne s'utilise qu'en cas de besoin	-6
	s'utilise en cas de besoin, mais de toute façon assez périodiquement pour être habitué à l'utiliser	2
	un bon pilote n'en a pas besoin	-6
avant l'atterrissage après un très long vol		
x35b	je me redresse très tôt dans le harnais et remue les jambes qui sont ankylosées	2
	j'envisage le posé sur les roulettes avec le drag chute si je me sent très fatigué	2
	je ne change pas mes habitudes c'est le meilleur moyen de faire des conneries	-6
	je sais que la fatigue diminue la lucidité, je me concentre pour faire du « classique propre »	2
Questions météo		
Indiquez les facteurs favorisant la convection :		
A102	un vent très fort	-6
	un vent de force moyenne	3
	un réchauffement important au niveau du sol	3
	pas de vent du tout	0
Un thermique pur ou bleu :		
A108	permet un gain minimum de 1000m	-6
	est dangereux pour nos ailes	-6
	n'est pas coiffé par un cumulus	6
	ne se forme que dans une couche d'air à tendance stable	-6
Un nuage orographique :		
A12B	est fixe par rapport au sol	3
	indique une absence de vent	-6
	est dû à une ascendance thermique	-6
	est dû à une ascendance dynamique	3
Pour amener une particule d'air à saturation en humidité, il faut :		
A1B	augmenter sa température	-6
	diminuer sa température	6
	abaisser son altitude	-6
Parmi ces nuages, certains annoncent l'arrivée d'un front chaud :		
A27B	cirrostratus	3
	cumulus	-6
	altostratus	3
	cumulonimbus	-6
La pression atmosphérique est due :		
A33B	à la rotation de la terre sur elle-même	-6
	au poids de la colonne d'air située au dessus	6
	au réchauffement solaire	-6
Les isobares sur une carte météo montrent :		
A37B	les niveaux des risques de précipitation	-6
	les anticyclones et les dépressions	6
	les niveaux de températures	-6

Par rapport à l'air chaud, à pression et à volumes égaux l'air froid est :		
A43B	plus lourd	6
	plus léger	-6
	identique	-6
Dans une masse d'air sans nuages, la température est de 15° C au sol et de 12° C à 500mètres. Cette tranche d'air est :		
A46B	plutôt stable	6
	plutôt instable	-6
	plutôt instable	-6
Le vent météo :		
A53B	se renforce lorsque les isobares se resserrent	6
	s'affaiblit lorsque les isobares se resserrent	-6
	n'a rien à voir avec l'espacement des lignes isobares	-6
On appelle brise de pente descendante (ou vent catabatique) :		
A54B	un vent froid qui descend la vallée du Rhône	-6
	un vent météo qui descend le long d'une pente	-6
	un air qui s'est refroidi au contact du sol et qui descend par gravité le long d'une pente	6
Un vent du 225° est un vent :		
A59B	soufflant vers le cap 225°	-6
	provenant du cap 225°	3
	soufflant vers le nord-est	3
	soufflant vers le sud-ouest	-6
Dans l'hémisphère nord lorsque vous êtes face au vent, vous avez :		
A62B	les hautes pression à droite	-6
	les basses pressions à droite	6
	les hautes pressions dans votre dos	-6
Les rotors et les lenticulaires semblent fixes par rapport au sol car :		
A6B	à leur niveau le vent est nul	-6
	ils se forment à leur partie au vent et se désagrègent à leur partie sous le vent	6
	leur durée de vie est très brève	-6
Un front froid :		
A72B	est sécurisant (air froid = air stable)	-6
	peut donner lieu à de fortes précipitations et turbulences	4
	peut provoquer des coups de vent	2
	donne peu de vent	-6
La traîne d'une perturbation, c'est la zone :		
A75B	d'air chaud compris entre le front chaud et front froid	-6
	d'air froid s'étendant à l'arrière du front froid	6
	nuageuse très développée arrivant avec le front froid	-6
Réglementation		
Les actions de l'accompagnateur de club se font auprès:		
S101	de pilotes de bon niveau non licenciés	-6
	de pilotes licenciés, au minimum fin de niveau vert ayant validés le brevet initial.	6
	de pilotes brevetés assurés	0
	d'accompagnateurs de club entre eux uniquement	-6
Le directeur technique d'une école française de vol libre (EFVL) ou d'un Club Ecole de Vol Libre (CEVL):		
S15B	atteste la partie pratique du brevet de pilote	3
	délivre le brevet de pilote	-6
	est responsable de toutes les activités pédagogiques de l'école	3
Un club-école de vol libre (C.E.V.L) est :		
S18B	une entreprise privée indépendante de la F.F.V.L.	-6
	une association loi 1901 (sans but lucratif) affiliée à la F.F.V.L.	3
	contrôlée par les adhérents de l'association	3

La déclaration d'accident est nécessaire si :		
S37B	l'aéronef est endommagé	-6
	une tierce personne est blessée	3
	quand il y a intervention des secours ou hospitalisation	3
A niveau de vol égal, la priorité en vol revient :		
S52B	à l'aile qui arrive par la droite	4
	au biplace sur le monoplace	-6
	par convention, à l'aile arrivée la première dans l'ascendance	2
	à l'aile pilotée par un débutant	-6
Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de 900 m mer et 300 m sol en montagne, la visibilité minimale doit être de :		
S84B	300 mètres	-6
	1500 mètres	6
	8000 mètres	-6
Un moniteur encadre un stage de formation en milieu aménagé (S.IV, pilotage, acrobatie) dans le cadre d'une école fédérale:		
S97B	il a reçu une formation particulière	3
	sa formation initiale est suffisante	-6
	il doit organiser le stage au dessus de l'eau	3