

Correction QCM N°1 - 60 questions. Niveau Pilote

Matériel général

Un variomètre indique :

L16B	la vitesse verticale de votre aile par rapport au sol	6
	la hauteur de votre aile	-6
	la direction de votre aile par rapport au nord	-6

L'emport du parachute de secours :

L4B	impose une surveillance particulière des velcros et goupilles de fermeture du conteneur	3
	expose le pilote à des risques d'ouverture intempestive	3
	n'exige aucune mesure particulière	-6

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 forme du profil d'une aile

R1B	est pratiquement la même pour tous les modèles	-6
	est étudiée pour chaque aile en fonction des performances recherchées	6
	n'a que très peu d'influence sur les performances, seul le profilage du pilote peut améliorer celles-ci	-6

Mécavol général

Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque un accroissement de l'incidence, transitoirement :

E13B	la trajectoire s'incurve vers le haut	3
	la vitesse sur trajectoire augmente	-6
	la trajectoire s'incurve vers le bas	-6
	la vitesse sur trajectoire diminue	3

La traînée sur l'ensemble aile+pilote :

E16B	est indépendante de la vitesse-air	-6
	est indépendante de la forme de l'aile	-6
	se divise en traînée de forme + traînée induite + traînée de frottement	6

L'effet girouette remet l'aile :

E26B	en vol face au vent météo	-6
	en vol face à son vent relatif	3
	au sol, à l'arrêt, face au vent instantanée	3
	au sol face au vent moyen	-6

Un vent régulier en force et direction n'a aucune influence :

E37B	sur la vitesse-sol	-6
	sur la vitesse-air	6
	sur la finesse-sol	-6

En traversant une masse d'air turbulent, l'ensemble aile+pilote est soumis à des variations :

E40B	d'incidence	2
	de vitesse-air	2
	de masse	-6
	de R.F.A	2

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

La finesse-sol :

E63B	est identique à la finesse-air dans une masse d'air immobile	6
	ne varie jamais	-6
	est toujours inférieure à la finesse-air	-6

A surface égale, un pilote plus léger aura :		
E70B	une vitesse max plus faible	3
	une meilleure pénétration	-6
	un taux de chute plus faible	3
	une vitesse de décrochage identique	-6
Mécavol delta		
Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :		
G13B	elle se refermera plus facilement dans les turbulences	-6
	votre vitesse-max sera plus faible	-6
	elle se refermera plus rarement dans les turbulences	3
	les réactions de l'aile lors de fermetures seront plus vives	3
Si la charge alaire est réduite, l'aile :		
G4B	décolle à une plus grande vitesse	-6
	a une finesse plus élevée	-3
	a un taux de chute moins important	3
	est moins manoeuvrant	3
Pilotage général		
Une couche de stratus de 40m d'épaisseur est située sous le décollage :		
U17B	40m c'est peu ; vous décollez	-6
	vous attendez en espérant que la nuée se dégage sinon vous ne décollez pas	6
	s'il y a un vent suffisant pour faire du vol de pente, vous décollez et vous restez au dessus de la couche	-6
Le cône d'autonomie :		
U29B	correspond à l'ensemble des points les plus éloignés que l'aile peut atteindre en vol plané	3
	a un axe plus ou moins penché par le vent	3
	est une caractéristique de l'aile qui ne dépend pas du vent	-6
Lorsque vous volez vent arrière près du sol, l'impression visuelle tend à modifier votre perception de la vitesse/air ; vous risquez de :		
U35B	voler trop lentement	3
	voler trop rapidement	-6
	décrocher	3
Vous risquez de rencontrer de fortes turbulences dangereuses :		
U43B	près du relief sans vent météo	-6
	sous le vent d'un relief par vent fort	3
	dans les zones de cisaillement	3
	dans une ascendance dynamique	-6
En turbulence :		
U46B	les efforts sur la structure augmentent avec la vitesse de vol	6
	vous devez voler le plus lentement possible pour ne pas fatiguer la structure	-6
	vous devez le plus vite possible pour sortir de la zone	-6
Au cours d'un vol de pente en atmosphère turbulence :		
U54B	vous évitez de descendre en dessous des crêtes	2
	vous vous éloignez un peu du relief et augmentez votre vitesse	4
	vous volez le plus vite possible	-6
Dans un thermique au cours des 360°, le variomètre passe par un maximum puis retombe à des valeurs faiblement positives :		
U57B	vous inversez le sens des 360°	-6
	pour vous recentrer, vous élargissez le virage juste avant le maximum du variomètre et resserrez peu après	6
	vous quittez l'ascendance pour la reprendre d'un autre côté	-6
Vous envisagez d'utiliser une ascendance où se trouve déjà un autre appareil ; vous :		
U61B	faites comme si vous étiez seul	-6
	engagez la spirale juste devant lui pour qu'il vous voit bien	-6
	essayez en jouant sur la vitesse de vous placer de façon diamétralement opposée dans le même sens de rotation	6

Vous affrontez un vent de face de 15 km/h ; pour rentrer au terrain :		
U69B	vous cherchez à vous maintenir au taux de chute minimum pour avoir plus de temps pour effectuer le trajet	-6
	vous volez aussi rapidement que possible pour avoir une vitesse de pénétration maximum	-6
	en prenant des points de repère au sol et en jouant sur votre vitesse, vous essayez de trouver le meilleur angle de plané	6
Vous êtes en approche ; une aile est juste en dessous de vous :		
U72B	vous l'observez attentivement car vous lui devez la priorité	6
	il vous doit la priorité	-6
	vous faites des 360° pour vous poser avant lui	-6
	en approche, il n'y a plus de priorité	-6
Vous êtes en prise de terrain en S (P.T.S.) ; votre trajectoire s'enfonce sous le plan de descente prévu ; vous devez :		
U77B	raccourcir vos S	3
	s'il le faut vous mettre en ligne droite face au terrain	3
	accélérer pour ne pas perdre de temps	-6
Par vent fort, le vol captif sur point fixe (corde attachée au sol) :		
U7B	n'est jamais dangereux	-6
	peut être utilisé en école	-6
	est fortement déconseillé	3
	peut entraîner un verrouillage irrémédiable	3
Le gradient de vent de face à l'atterrissage :		
U84B	n'a pas d'effet sur la vitesse/air	-6
	est parfois dangereux car il peut conduire au décrochage en cas de pilotage inadapté	2
	augmente le taux de chute	2
	nécessite par sécurité une prise de vitesse préalable	2
je me ferais probablement plus plaisir avec une aile		
U89B	aux performances maximum, mais difficile à piloter pour mon niveau	-6
	que je maîtrise bien aux performances honnêtes	6
	avec l'aile qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau	-6
Pilotage delta		
Par vent nul sur une pente faible, pour décoller		
x11b	vous courrez le plus longtemps possible en pilotant l'aile sans faire varier brutalement l'incidence	6
	vous courrez à fond en tirant sur la barre de contrôle	-6
	vous courrez à fond en poussant franchement la barre de contrôle pour décoller plus vite	-6
Le décrochage dynamique est caractérisé par		
x22b	une prise de vitesse initiale	3
	une abattée brutale	3
	de violentes vibrations dans la barre de contrôle	-6
	un fort taux de chute, une sensation d'enfoncement et des vibrations éventuelles de l'appareil	-6
Vous êtes à quelques mètres du sol, vous vous mettez involontairement en situation de décrochage, il est préférable de		
x28b	secouer l'aile pour essayer de parachuter sans décrocher	-6
	tirer pour repartir vers l'avant	-6
	pousser pour essayer de parachuter et réduire l'abattée	-6
	arrêter de pousser, laisser l'aile s'enfoncer et repousser à fond lorsque le sol approche	6
mon drag chute est ouvert, je suis en finale		
x31b	j'ai l'impression d'être un peu long, je peux par une action de pilotage raccourcir ma distance de posé	6
	j'ai l'impression d'être un peu court, je peux par une action de pilotage allonger ma distance de posé	-6
	je tire plus que sans drag chute pour ne pas décrocher	-6
Pour une même assiette, le décollage sur une pente forte engendrera par rapport au décollage sur une pente faible, une incidence		
x9b	plus forte	6
	moins forte	-6
	égale	-6
	variable selon le vent	-6
Questions météo		

Les zones favorables au déclenchement de la convection sont en général :		
A104 P	les zones urbanisées	2
	les forêts	-6
	les zones rocailleuses	2
	les zones sèches	2
Un thermique peut :		
A107 P	être matérialisé par un cumulus bourgeonnant	2
	être matérialisé par un voile de stratus	-6
	être dévié par le vent	2
	ne donner lieu à aucune matérialisation	2
Le phénomène de restitution se rencontre en général :		
A110 P	le soir	6
	le matin au centre de la vallée	-6
	au centre des vallées toute la journée	-6
Les nuages de type cumulus :		
A14B	se développent verticalement	3
	caractérisent des couches plutôt instables	3
	se développent horizontalement	-6
	caractérisent des couches plutôt stables	-6
On peut rencontrer des turbulences dangereuses pour le vol libre dans les phénomènes observés suivant :		
A19B	rotors d'onde de ressaut	3
	stratus	-6
	à l'interface d'une couche d'inversion recouvrant une masse d'air générant des ascendances	3
Les nuages favorables aux vols de performances sont les :		
A23B	nimbostratus, altostratus et cumulonimbus	-6
	stratus	-6
	cumulus	6
	cirrocumulus, nimbostratus et stratocumulus	-6
Le brouillard d'advection se forme :		
A29B	sans vent	-6
	lors de l'arrivée d'une masse d'air chaude sur un sol froid	6
	lorsque le sol se refroidit par nuit claire	-6
L'hectopascal est une unité de :		
A32B	pression	6
	température	-6
	humidité	-6
La vapeur d'eau :		
A35B	est visible sous forme de buée blanche	-6
	est présente au sol certains matins sous forme de rosée	-6
	est invisible	6
Un thalweg est :		
A41B	un axe de hautes pressions	-6
	un axe de basses pressions	6
	une zone où la pression atmosphérique varie peu	-6
La cause de formation des nuages, c'est :		
A4B	le refroidissement de l'air jusqu'à son niveau de condensation	6
	une forte descendance	-6
	Le réchauffement de l'air ascendant	-6
Les anticyclones sont le siège :		
A52B	plutôt de vents faibles	2
	d'un mouvement général ascendant des masses d'air	-6
	plutôt de vents forts	-6
	d'un mouvement général d'affaissement des masses d'air	4

Un vent de 20 Kt (nœuds) souffle à environ :		
A57B	18 km/h	-6
	36 km/h	6
	20 km/h	-6
Dans une atmosphère à tendance stable :		
A64B	il ne peut pas y avoir d'ascendances thermiques	-6
	la structure de la masse d'air s'oppose au développement des ascendances	3
	la température décroît rapidement quand on s'élève en altitude	-6
	la température décroît doucement quand on s'élève en altitude	3
Dans une atmosphère à tendance instable :		
A65B	il y a peu d'ascendances	-6
	la température décroît rapidement quand on s'élève en altitude	3
	les cumulus ont tendance à se développer	3
	les stratus ont tendance à se développer	-6
Types de fronts possibles dans une perturbation :		
A69B	chaud	2
	tempéré	-6
	occlus	2
	froid	2
Les tendances générales d'un front froid sont :		
A71B	aggravation rapide avec pluie, orages, vents forts, turbulences	6
	aggravation lente avec pluie modérée	-6
	temps brumeux couvert avec bruine	-6
Les nuages matérialisant les ondes de ressaut sont des :		
A7B	cumulus congestus et cumulonimbus	-6
	cirrostratus et nimbo stratus	-6
	altocumulus lenticulaires et cumulus rotors	6
Le vent de fœhn est caractérisé par :		
A94B	un nuage de chapeau sur le relief au vent	2
	une descente d'air chaud, sec et très turbulent sous le vent du relief	4
	un refroidissement de la masse d'air sous le vent du relief	-6
Réglementation		
Les relations entre accompagnateur de club et écoles de vol libre:		
S103	sont à éviter absolument	-6
	pourraient nuire à la bonne évolution de l'activité	-6
	sont indispensables dans l'intérêt des pratiquants	3
	améliorent et facilitent le rôle de chacun pour la progression du nouveau pilote	3
Le label Ecole Française de Vol Libre (EFVL) ou Club-école de Vol Libre (CEVL). est :		
S14B	nécessaire pour enseigner	-6
	correspond à un environnement garanti pour l'élève	6
	permet à un club d'enseigner sans moniteur	-6
Une école française de vol libre (EFVL) :		
S17B	a signé un protocole d'accord avec la F.F.V.L.	3
	est une entreprise privée contrôlée par la F.F.V.L.	-6
	est une entreprise privée financièrement indépendante de la F.F.V.L.	3
Après un accident, la déclaration doit être établie et envoyée à la F.F.V.L. :		
S36B	dans tous les cas par le président du club	-6
	par la gendarmerie	-6
	par le moniteur pour un de ses élèves	3
	par le pilote breveté ou son entourage	3

Priorités entre P.U.L. :		
S48B	le delta doit la priorité au parapente	-6
	le parapente doit la priorité au delta	-6
	delta et parapente doivent observer les mêmes règles de l'air	6
Loin du relief, vous suivez la même route et au même niveau qu'une autre aile moins rapide ; vous effectuez le dépassement par :		
S51B	la gauche	-6
	le dessus	-6
	la droite	6
Vous êtes en vol de pente, le relief est à votre gauche. Une aile arrive en face à la même altitude :		
S54B	elle a priorité	6
	vous avez priorité et maintenez votre cap	-6
	vous tentez de passer en dessous	-6
Les règles de vol obligent chaque pilote :		
S88B	à respecter une distance suffisante pour prévenir les abordages	2
	à dégager par la droite en cas de croisement à la même altitude	2
	à dépasser une aile plus lente par la gauche	-6
	à tourner dans le même sens que la première aile arrivée dans l'ascendance	2