

Questionnaire à Choix Multiples N°1 - 30 questions. Niveau Pilote confirmé

1 - Au cours de la préparation d'un circuit, vous constatez que vous devez traverser une zone particulière dont le sigle est D 573. Vous en déduisez immédiatement que c'est une zone :

- A -** interdite à toute pénétration
- B -** dangereuse, mais utilisable même pendant les périodes d'activité
- C -** réglementée avec autorisation préalable à demander

2 - Avant de décoller, vous calez votre altimètre au Q.N.H. ; celui-ci doit indiquer :

- A -** 0 mètre
- B -** l'altitude topographique du terrain
- C -** le niveau de vol

3 - Caler une aile plus cabrée :

- A -** augmente le risque de fermeture
- B -** augmente le risque de mise en parachutage stabilisé
- C -** rend l'aile plus paresseuse au gonflage
- D -** rend l'aile plus nerveuse au décollage

4 - Dans un espace aérien contrôlé classé E, les règles de vol à vue (V.M.C.) sont :

- A -** les mêmes quelle soit l'altitude
- B -** différentes au dessus et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne
- C -** visibilité 8km et distances par rapport aux nuages de 1500m horizontalement et 300m verticalement
- D -** visibilité 1,5km et hors nuages

5 - Dans une association loi 1901, un moniteur fédéral peut :

- A -** être salarié au titre de moniteur
- B -** percevoir des indemnités de déplacement
- C -** percevoir directement à son nom le montant des cours
- D -** percevoir un défraiement pour le temps consacré à l'enseignement

6 - En vol de pente, pour exploiter au mieux l'ascendance, vous volez plutôt à l'incidence :

- A -** de taux de chute mini
- B -** de finesse max
- C -** de vitesse max
- D -** de vitesse mini

7 - J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes ; l'aile continue à accélérer :

- A -** l'aile est instable spirale

- B -** l'aile est neutre spirale
- C -** pour sortir de la rotation j'utilise la commande extérieure

- D -** pour dissiper ma vitesse et ne pas avoir de ressource j'utilise la commande extérieure puis l'intérieure dès qu'apparaît la ressource

8 - La circulation dans l'espace aérien concerne :

- A -** le ministère des transports (autorité de tutelle de l'aviation civile)
- B -** l'autorité préfectorale
- C -** les propriétaires des terrains de décollage
- D -** les maires des communes concernées

9 - La finesse-sol est d'autant plus élevée que :

- A -** l'angle de plané est grand
- B -** l'incidence est petite
- C -** l'angle de plané est petit

10 - La pratique du vol libre :

- A -** est autorisé dans tous les espaces aériens contrôlés
- B -** peut être autorisée localement par le district aéronautique dans un espace aérien réglementé
- C -** est possible dans les espaces aériens classés E en respectant les conditions de vol à vue (V.M.C.)

11 - La qualification biplace F.F.V.L. :

- A -** est réservée aux moniteurs
- B -** permet de pratiquer des baptêmes de l'air payants
- C -** permet à un moniteur qualifié biplace d'emmener un élève
- D -** permet à un pilote breveté et qualifié biplace d'emmener gratuitement un passager pour un vol loisir

12 - L'abattée consécutive à un décrochage est la conséquence :

- A -** d'un retour pendulaire
- B -** d'une abattée aérodynamique
- C -** la chute du pilote dans la voile
- D -** d'une erreur de pilotage

13 - Le Comité Départemental :

- A -** regroupe les clubs et OBL affiliés F.F.V.L. du département
- B -** regroupe uniquement les écoles du département
- C -** permet le dialogue avec les services départementaux (D.D.C.S., conseil régional, CEDSI...)
- D -** chargée de susciter le développement du Vol Libre

sur le plan départemental

14 - Le niveau de classification obtenu par une voile lors des test représente :

- A -** le comportement de l'aile dans des situations précises
- B -** les limites extrêmes de comportement que l'aile aura en conditions aérologiques turbulentes
- C -** le niveau du pilote testeur sous cette voile

15 - Le phénomène bloquant le développement des ascendances en altitude est en général :

- A -** la base des cumulus
- B -** une couche d'inversion
- C -** un changement brutal dans la direction du vent
- D -** le caractère stable de la masse d'air

16 - Le régime de vol des planeurs ultra-légers est :

- A -** soit le régime I.F.R. soit le régime V.F.R.
- B -** impérativement le régime V.F.R.
- C -** impérativement le régime I.F.R.

17 - Les perturbations du front polaire qui traversent la France proviennent généralement :

- A -** d'Europe centrale
- B -** de l'Atlantique
- C -** des Açores
- D -** de la Méditerranée

18 - Les symptômes de l'imminence d'un vrille sont

- A -** une augmentation brutale de la vitesse
- B -** un silence préjugant d'une très basse vitesse
- C -** le sentiment d'une aile sollicitée à tourner qui tourne mal
- D -** une commande dure et profondément abaissée du côté sollicité

19 - Lors de spirales engagées, le fait de baisser la commande de frein extérieure au virage pour "cadencer" :

- A -** n'entraîne pas d'augmentation du facteur de charge
- B -** est nécessaire pour bloquer l'accélération d'une instabilité spirale
- C -** est utile pour régler la rotation à vitesse constante
- D -** peut être ponctuellement utilisé pour amorcer la sortie de la rotation

20 - Lors d'une mise en virage, le roulis inverse qu'on observe parfois en parapente est dû à :

- A -** une augmentation momentanée de la portance du côté de la commande abaissée
- B -** une diminution momentanée de la portance du côté de la commande abaissée
- C -** une diminution de l'incidence du côté où le poids est appliqué
- D -** une augmentation de l'incidence du côté de la commande abaissée

21 - L'utilisation de trims ou afficheurs peut :

- A -** augmenter les risques de fermeture
- B -** améliorer la pénétration
- C -** faciliter le gonflage
- D -** augmenter les risques de mise en parachutage stabilisé

22 - Si vous volez face à un vent météo, pour garder une finesse/sol maximum et par rapport à la vitesse de finesse/air maximum, vous devez :

- A -** voler plus vite
- B -** voler moins vite
- C -** voler au taux de chute mini

23 - Un variomètre donne ses indications en fonction de la variation :

- A -** de la température
- B -** de la pression atmosphérique
- C -** de l'humidité

24 - Une bonne approche de terrain comprend :

- A -** une reconnaissance à une bonne hauteur (vent au sol, encombrement, circuit déjà en place,...)
- B -** de S pour bien apprécier les conditions et être précis
- C -** un dernier virage pas trop près du sol et une finale stabilisée

25 - Votre décollage est orienté est. Il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :

- A -** dans la matinée
- B -** le moment de la journée est sans importance
- C -** en cours d'après-midi

26 - Votre voile se trouve en décrochage parachutal, totalement débridée. Pour tenter d'en sortir :

- A -** vous utilisez votre accélérateur pour la faire piquer et revoluer

Questionnaire à Choix Multiples N°1 - 30 questions. Niveau Pilote confirmé

- B** - deux freins pour décrocher et laissez l'aile abattre sans la retenir
- C** - près du sol, vous vous préparez à atterrir brutalement sans rien tenter pour ne pas risquer une abattée

27 - Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :

- A** - à même incidence, elle volera plus vite qu'avec lui
- B** - à même incidence, elle volera plus lentement qu'avec lui
- C** - vous devrez courir plus vite au décollage
- D** - l'aile décrochera à la même vitesse

28 - Vous êtes contraints de vous poser dans un terrain en pente :

- A** - vous vous posez à contre-pente
- B** - la pente est forte ; vous vous posez face au vent
- C** - la pente est très faible ; vous vous posez face au vent
- D** - la pente est modérée à forte ; vous vous posez travers pente

29 - Vous recevez une rafale de vent arrière, cela provoque transitoirement :

- A** - une diminution de la R.F.A
- B** - une diminution de l'incidence
- C** - une augmentation de la vitesse-sol
- D** - une augmentation de l'incidence

30 - Vous volez en aérologie très turbulente, vous êtes déséquilibré et tombez d'un côté de la sellette:

- A** - vous tirez immédiatement le secours
- B** - vous tirez violemment et au maximum du débattement le frein opposé
- C** - vous jetez un regard vers la voile pour évaluer l'ampleur de la fermeture
- D** - vous contrez à la sellette et au frein pour tempérer le départ en rotation de l'aile