

Questionnaire à Choix Multiples N°2 - 30 questions. Niveau Initial - Page 1 sur 2

1 - Après le gonflage, votre voile présente un déséquilibre et dévie vers la droite :

- A - vous ralentissez votre course et agissez vigoureusement sur le frein droit
- B - vous freinez vigoureusement à droite puis à gauche en allant de l'avant et en résistant au déséquilibre
- C - vous suivez votre aile et la ramenez efficacement au frein sur la bonne trajectoire
- D - après avoir retrouvé le bon cap, vous vérifiez visuellement qu'aucune clé ou cravate n'est présente et engagez la course de votre envol

2 - Comment est annoncé un exercice militaire ?

- A - Par lettre d'information aux usagers,
- B - Par la presse spécialisée,
- C - Par NOTAM ou SUP AIP sur le site du SIA.

3 - Comment peut-on connaître l'activité du RTBA ?

- A - En lisant la carte aéronautique,
- B - En lisant le message AZBA sur le site du SIA,
- C - En parcourant le calendrier des exercices militaires.

4 - En vol, en air calme et loin du relief, vous lâchez les commandes :

- A - pour des freins bien réglés, si vous regardez votre bord de fuite, il est très légèrement bridé
- B - vous êtes à vitesse maximum
- C - avec la plupart des ailes de parapente vous volez à finesse max
- D - il est aisé d'infléchir votre trajectoire en appliquant votre poids d'un côté ou de l'autre de votre assise

5 - Il fait beau sur la vallée (orientée nord-sud), le matin, par vent nul :

- A - une brise montante va se développer sur les faces exposées à l'est
- B - une brise montante va se développer sur les faces exposées à l'ouest
- C - des ascendances vont se développer au centre de la vallée

6 - La loi impose pour pratiquer le Vol Libre :

- A - d'être assuré pour ses propres dommages corporels
- B - d'être assuré en responsabilité civile terrestre
- C - d'être assuré en responsabilité civile couvrant le risque aérien
- D - il n'y a pas d'obligation légale d'être assuré mais simplement une réglementation fédérale

7 - La turbulence :

- A - est due à des variations brusques de la vitesse de vol
- B - est due à des mouvements désordonnés de l'air
- C - provoque des variations d'incidence et de vitesse de vol
- D - est comparable par analogie au bouillonnement de l'eau dans une rivière

8 - La turbulence du sillage d'une autre aile est dangereuse :

- A - plusieurs minutes après son passage
- B - sur quelques dizaines de mètres en arrière et légèrement au dessus
- C - car elle rend le pilotage de l'aile momentanément délicat

9 - la visite prévol ne doit pas oublier :

- A - le harnais, notamment les cuissardes et la vérification de la bonne fermeture des boucles automatiques
- B - vérification visuelle des lacets de chaussure
- C - vérification visuelle de la bonne fermeture du container parachute
- D - vérification visuelle de la bonne marche des instruments

10 - L'accompagnateur de club:

- A - s'occupe essentiellement de conduire la navette
- B - joue un rôle de conseil, soutien, suivi auprès de pilotes pas totalement autonomes
- C - donne son avis sur la possibilité de voler ou non pour les personnes qu'il accompagne
- D - peut retirer la licence à un pilote n'ayant pas respecté ses consignes

11 - L'angle d'incidence est défini par le plan de l'aile et :

- A - le vent relatif
- B - l'horizontale
- C - la résultante des forces aérodynamiques

12 - L'assiette d'un parapente :

- A - est l'angle compris entre l'horizon et sa corde
- B - permet de distinguer si un parapente cabre ou s'il pique
- C - est une référence spatiale et non aérodynamique
- D - varie peu au cours d'un vol thermique

13 - Le calage de l'aile :

- A - dépend du réglage des freins
- B - est directement lié aux longueurs des suspentes
- C - définit l'assiette de l'aile en vol
- D - peut être modifié sans risque par l'utilisateur puisqu'il est compensé par le poids du pilote

en vol

14 - Le décollage par vent nul :

- A - est dangereux
- B - oblige à courir au moins à la vitesse minimum de vol de l'aile
- C - nécessite un enfoncement important des commandes

15 - Le gonflage face à la voile

- A - est une pratique réservée pour le vent fort
- B - permet d'éviter la temporisation
- C - permet d'observer le bon déploiement de l'aile et de ses suspentes
- D - permet de contrôler la vitesse et la trajectoire de l'ascension du profil

16 - Le gradient de vent à l'atterrissage :

- A - dépend de l'état du sol
- B - dépend de la vitesse du vent
- C - vous oblige à voler plus lentement
- D - augmente le taux de chute

17 - Le parapente :

- A - est facile d'accès en aérologie calme et beaucoup plus exigeant en aérologie turbulente
- B - répond aux mêmes lois de l'air et aux mêmes exigences que les autres sports aériens
- C - pardonne la plupart des erreurs de pilotage car il se pratique sous un parachute
- D - nécessite un apprentissage sérieux quand on l'utilise comme un planeur (cross) et un apprentissage beaucoup plus léger en paralpinisme

18 - Le passage du brevet de pilote initial parapente nécessite une progression :

- A - qui dure plusieurs semaines
- B - qui dure environ une semaine
- C - qui comprend une trentaine de grands vols au minimum
- D - est le niveau minimum pour pratiquer sur tous sites et dans des aérologies très variées

19 - Le réglage des freins sur un parapente

- A - doit permettre d'obtenir le décrochage avec les mains à hauteur de nombril
- B - peut être systématiquement raccourcis de 15cm lors de sa mise en service
- C - doit être vérifié régulièrement

- D - doit tenir compte qu'à fond d'accélérateur et "bras hauts", l'aile ne soit pas bridée

20 - Le vent peut devenir dangereux notamment :

- A - dans le fond de vallée, là où il

s'accélère (venturi)

- B - dès que sa vitesse se rapproche de celle de l'aile
- C - près des crêtes (risque d'être emporté sous le vent)

21 - Le vent relatif :

- A - ne varie jamais
- B - a pour axe la trajectoire-air de l'aile
- C - a pour axe la trajectoire-sol de l'aile

22 - Les turbulences peuvent venir :

- A - du relief
- B - de la rencontre de 2 vents différents
- C - des ascendances thermiques

23 - Lors d'un gonflage dos à la voile, la temporisation :

- A - est nécessaire pour contrôler l'état de l'aile
- B - peut nécessiter parfois un freinage franc et momentané
- C - est un temps propre à coordonner la vitesse de l'aile et du pilote
- D - est d'autant plus facile à réaliser que le vent est très fort ou très faible

24 - Lors d'une sortie club, un pilote licencié peut voler avec un accompagnateur de club si :

- A - il a accompli préalablement une formation dans une école labélisée
- B - il a au moins le niveau vert du passeport de vol libre attesté par le brevet initial
- C - il lui règle directement le prix des cours

25 - Ou peut être située une ZRT ?

- A - N'importe où,
- B - En bordure d'un aérodrome,
- C - Dans espace militaire

26 - Quelles classes d'espace sont accessibles au vol libre ?

- A - A, D et E,
- B - C, D et G,
- C - E et G

27 - Un cumulonimbus est dangereux :

- A - dessous
- B - dedans
- C - à plusieurs kilomètres autour

28 - Un pilote non breveté ne volant pas régulièrement:

- A - ne devrait voler qu'avec des voiles classées en "A"
- B - doit utiliser une voile classée en "C"
- C - choisit sa voile selon les conditions aérologiques

29 - Une prise de vitesse avant l'atterrissage :

- A - est inutile

Questionnaire à Choix Multiples N°2 - 30 questions. Niveau Initial - Page 2 sur 2

- B** - est généralement préférable pour conserver une réserve de vitesse/air en cas de gradient
- C** - est dangereuse car appareil va faire une ressource au freinage
- D** - est nécessaire pour améliorer la maniabilité près du sol

30 - Vous croisez une autre aile , vous devez analyser et réagir :

- A** - plus vite que d'habitude
- B** - comme d'habitude
- C** - vent de face vous avez plus de temps que d'habitude