

Questionnaire à Choix Multiples N°3 - 30 questions. Niveau Pilote confirmé - Page 1 sur 2

1 - En vol, amortir l'effet pendulaire c'est

- A -** coordonner la vitesse du pilote et de son aile
- B -** réduire autant que possible la perte de vitesse de l'aile dans les ressources
- C -** freiner pendant la ressource pour débiter le contre de l'abattée qui va suivre
- D -** relever les mains lorsque l'abattée a été contrée

2 - Avec les trims, rallonger les élevateurs arrière :

- A -** augmente la vitesse de l'aile
- B -** favorise les fermetures en turbulence
- C -** rend l'aile paresseuse au gonflage
- D -** révèle les réglages "trop court" des freins qui, en position haute, brident alors le bord de fuite

3 - Dans un espace aérien non contrôlé et au dessus de 900 m mer ou 300 m sol en montagne, la visibilité minimale doit être de :

- A -** 300 mètres
- B -** 1500 mètres
- C -** 8000 mètres

4 - Deux ailes identiques mais de charges alaires différentes traversent une large zone ascendante. Chaque pilote utilise son aile à la vitesse du taux de chute mini :

- A -** les deux ailes gagneront la même altitude
- B -** l'aile la plus chargée gagnera plus d'altitude que l'autre
- C -** l'aile la moins chargée gagnera plus d'altitude que l'autre

5 - En passant au terrain d'atterrissage, vous mettez votre altimètre à 0. Il est calé :

- A -** au Q.N.H.
- B -** au niveau de vol
- C -** au Q.F.E.

6 - Il est 11h. La convection thermique a déjà bien démarré (3/8 de cumulus). Un voile de cirrostratus annonçant l'arrivée d'un front chaud approche par l'ouest. L'évolution de la convection dans la journée sera :

- A -** évolution des cumulus en cumulonimbus
- B -** arrêt immédiat des ascendances
- C -** étouffement progressif des ascendances

7 - J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes :

- A -** La voile reste en virage: elle est neutre spirale
- B -** la voile revient en vol droit: elle est neutre spirale
- C -** la voile revient en vol droit: elle est stable spirale
- D -** la voile "engage": elle est instable spirale

8 - La fermeture accidentelle d'un parapente :

- A -** a pour origine une augmentation brutale d'incidence
- B -** a pour origine une trop forte diminution d'incidence
- C -** peut être sérieusement accentuée par l'absence de pilotage
- D -** est précédée d'un allègement d'une ou des commandes

9 - La finesse-air, c'est :

- A -** l'angle entre la trajectoire-air et l'horizontale
- B -** le rapport portance sur traînée
- C -** toujours la même chose que la finesse-sol

10 - La rupture d'un frein :

- A -** rend le pilotage impossible
- B -** dégonfle la voile
- C -** peut être compensé par le pilotage aux arrières et à la sellette

11 - La vrille en parapente :

- A -** correspond au décrochage de l'aile extérieure à la rotation
- B -** correspond au décrochage de l'aile intérieure à la rotation
- C -** s'amorce par un mouvement rapide de lacet
- D -** correspond à une rotation du pilote autour de sa voile

12 - Le facteur de charge :

- A -** peut entraîner la rupture de l'aile s'il est trop élevé
- B -** ne change pas la vitesse de décrochage
- C -** peut dépasser 2 dans les virages très inclinés

13 - Le niveau FL 115 :

- A -** correspond à 3500m/mer environ
- B -** correspond à 2000m/sol environ
- C -** ne doit jamais être dépassé en vol à vue

14 - Le port du parachute de secours est :

- A -** obligatoire en vol thermique

B - obligatoire en vol dans les écoles labellisées FFVL

C - obligatoire en compétition fédérale

D - recommandé par la F.F.V.L. dans le cadre de la pratique autonome

15 - Les règles de survol

- A -** Ne s'appliquent pas aux P.U.L
- B -** sont de minimum 150 m
- C -** sont généralement de 1000 m au dessus des parcs nationaux
- D -** s'appliquent au dessus des zones à forte densité de population

16 - lors d'un vol de distance

- A -** je me méfie de l'euphorie, liée au plaisir d'un beau vol, qui diminue les capacités de raisonnement et peut pousser à s'engager dans des options dangereuses
- B -** je peux m'engager le long d'une crête, même si pendant quelques temps je n'ai plus de terrainposable, si je suis sûr d'avoir une ascendance tout le long
- C -** je me garde toujours la possibilité de rejoindre un terrain de fortune avec une marge raisonnable
- D -** en conditions ventées, je me méfie des culs de sac d'où il faudra ressortir face au vent si le passage n'est pas possible. D'une manière générale j'anticipe mes trajectoires et leurs solutions de replis

17 - Lors du montage du parachute sur la sellette :

- A -** je m'assure que la chaîne "parachute & pod & poignée d'extraction et container extérieur" sont compatibles
- B -** je relie directement les deux sangles d'attache du parachute aux maillons d'épaules sellette, sans intermédiaire
- C -** une fois le parachute conditionné, je fais un essai d'extraction en statique puis reconditionne à l'identique

18 - Lorsque vous entrez dans une ascendance, transitoirement, l'incidence :

- A -** diminue
- B -** augmente
- C -** ne change pas

19 - Lorsqu'un nuage se forme :

- A -** du froid est dégagé
- B -** de la chaleur est dégagée
- C -** l'ascendance s'arrête

20 - On appelle vrillage l'angle entre :

- A -** la corde centrale et la corde en bout d'aile
- B -** l'intrados et l'extrados
- C -** les élevateurs avant et arrière

21 - Par rapport au vol classique, en vol tracté, la R.F.A est :

- A -** plus faible
- B -** plus forte
- C -** inclinée vers l'arrière
- D -**

22 - Pour la sécurité il est souhaitable de voler en possession de

- A -** un kit de sécurité équipé au minimum d'une cordelette de 20m
- B -** d'un téléphone portable et du numéro d'appel des secours qui est le 112
- C -** d'un téléphone portable et d'un numéro d'appel des secours qui est le 118
- D -** d'une radio VHF calée sur la fréquence 143.9875 Mhz

23 - Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé D :

- A -** n'est jamais accessible
- B -** est accessible avec un contact radio obligatoire
- C -** est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)

24 - Un espace aérien classé D :

- A -** n'est pas accessible aux ailes de vol libre
- B -** ne change jamais de classe
- C -** peut être classé E à certaines périodes (fin de semaine)

25 - Un marais barométrique est caractérisé par :

- A -** des isobares espacés
- B -** des vents plutôt faibles
- C -** des isobares resserrés
- D -** des vents plutôt forts

26 - Vent 15 km/h plein travers au décollage :

- A -** vous attendez de meilleures conditions
- B -** une bonne course et ça passe sûrement
- C -** un vent plein travers mais pas trop fort n'est pas gênant
- D -** vous cherchez un décollage mieux orienté

27 - 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 posez face au vent
- D** - la pente est modérée à forte ; vous vous posez travers pente

28 - Vous parcourez une branche de circuit où le vent est plein travers par rapport à votre route. Vous choisissez de préférence les cumulus :

- A** - au vent de la route à suivre
- B** - sous le vent de la route à suivre
- C** - sur la route à suivre

29 - Vous trouverez les renseignements concernant une zone dangereuse et ses heures d'activité :

- A** - sur la carte V.A.C. (visual approach chart) de l'aérodrome le plus proche
- B** - en téléphonant à la tour de contrôle la plus proche de la zone dangereuse
- C** - dans le livret additif aux cartes de vol à vue et radionavigation

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