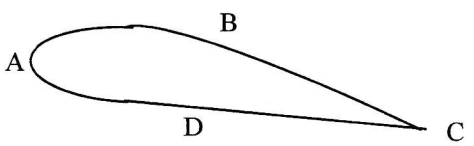


<b>2.1</b>	<b>La résistance de l'air sur un corps :</b>
a)	dépend de la surface du corps.
b)	s'exprime en kilogrammes.
c)	ne dépend pas de la surface du corps.
d)	est proportionnelle au carré de la surface du corps.

<b>2.2</b>	<b>En montée rectiligne uniforme, la portance est :</b>
a)	inférieure au poids.
b)	égale à la traînée.
c)	supérieure au poids.
d)	égale au poids.

<b>2.3</b>	<b>Le décrochage se produit toujours :</b>
a)	à la même incidence.
b)	à la même inclinaison.
c)	à la même vitesse.
d)	en cas de panne moteur.

<b>2.4</b>	<b>Sur le profil d'aile ci-dessous, l'intrados est représenté par la lettre :</b>
	
a)	A.
b)	B.
c)	C.
d)	D.

<b>2.5</b>	<b>Pour orienter l'avion autour de l'axe de tangage, il faut un déplacement :</b>
a)	de la gouverne de profondeur, commandée par le palonnier.
b)	de la gouverne de profondeur, commandée par le manche.
c)	des ailerons, commandés par le manche.
d)	des ailerons, commandés par le palonnier.

<b>2.6</b>	<b>En montée rectiligne à vitesse constante :</b>
a)	le facteur de charge est supérieur à 1.
b)	le facteur de charge est égal à 1.
c)	la portance est supérieure au poids.
d)	la portance est inférieure au poids.

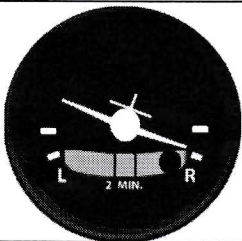
<b>2.7</b>	<b>En montée, le pilote d'avion affiche la pleine puissance, pour augmenter la vitesse indiquée, le pilote :</b>
a)	diminue l'assiette en poussant sur le manche.
b)	diminue l'assiette en tirant sur le manche.
c)	augmente l'assiette en poussant sur le manche.
d)	augmente l'assiette en tirant sur le manche.

<b>2.8</b>	<b>En vol en palier, en cas de diminution de vitesse, pour maintenir une altitude constante, le pilote doit :</b>
a)	faire varier l'assiette à cabrer.
b)	faire varier l'assiette à piquer.
c)	ne rien faire.
d)	adopter une incidence supérieure à l'assiette.

<b>2.9</b>	<b>La position du centre de gravité d'un avion a un effet important sur la stabilité et la maniabilité de l'avion, un centrage avant rend l'avion :</b>
a)	maniabile mais moins stable autour de l'axe de tangage.
b)	maniabile et stable autour de l'axe de tangage.
c)	peu maniabile et moins stable autour de l'axe de tangage.
d)	peu maniabile mais stable autour de l'axe de tangage.

<b>2.10</b>	<b>Pour un avion léger, le décrochage se produit :</b>
a)	toujours à la même vitesse.
b)	toujours à la même incidence.
c)	quand la masse de l'aéronef diminue.
d)	quand le facteur de charge diminue.

<b>2.11</b>	<b>En virage en palier, le facteur de charge augmente avec :</b>
a)	la masse de l'avion.
b)	l'altitude.
c)	l'inclinaison.
d)	la vitesse.

<b>2.12</b>	<b>La photo ci-dessous indique :</b>
	
a)	un virage à droite glissé qui nécessite une action sur le palonnier droit.
b)	un virage à droite dérapé qui nécessite une action sur le palonnier gauche.
c)	un virage à droite symétrique, qui ne nécessite pas d'action sur le palonnier.
d)	un virage à gauche symétrique, qui ne nécessite pas d'action sur le palonnier.

<b>2.13</b>	<b>En descente rectiligne uniforme sans moteur :</b>
a)	la portance et le poids sont directement opposés.
b)	la traînée et le poids sont directement opposés.
c)	la composante du poids parallèle à la trajectoire s'oppose à la traînée pour l'équilibrer.
d)	la composante du poids perpendiculaire à la trajectoire s'oppose à la traînée pour l'équilibrer.

<b>2.14</b>	<b>Le lacet inverse est dû à :</b>
a)	une portance plus importante de la demi aile située à l'intérieur du virage.
b)	une traînée plus importante de la demi aile située à l'intérieur du virage.
c)	une traînée plus importante du côté de l'aileron levé que du côté de l'aileron abaissé.
d)	une traînée plus importante du côté de l'aileron abaissé que du côté de l'aileron levé.

<b>2.15</b>	<b>La finesse d'un aéronef peut s'exprimer par le rapport :</b>
a)	coefficient de traînée sur coefficient de portance.
b)	vitesse verticale sur vitesse horizontale.
c)	la distance parcourue en vol plané sur la hauteur perdue.
d)	la hauteur perdue sur la distance parcourue en vol plané.

<b>2.16</b>	<b>La vitesse de finesse maximum d'un planeur :</b>
a)	reste constante quand charge alaire augmente (ballastage).
b)	augmente quand la charge alaire augmente.
c)	augmente quand la charge alaire diminue.
d)	diminue quand la portance augmente.

<b>2.17</b>	<b>En finale, le braquage des volets de courbure a pour conséquence:</b>
a)	une augmentation de la portance et une diminution de la traînée.
b)	une augmentation de la portance et une augmentation de la traînée.
c)	une diminution de la portance et une augmentation de la traînée.
d)	une diminution de la portance et une diminution de la traînée.

<b>2.18</b>	<b>Le virage d'un ULM pendulaire est commandé :</b>
a)	par déplacement du centre de gravité du chariot.
b)	par traction sur les suspentes.
c)	par action sur le manche.
d)	par action sur le palonnier.

<b>2.19</b>	<b>Le déplacement horizontal d'une montgolfière se fait :</b>
a)	au gré des vents.
b)	grâce à la différence de température entre l'intérieur et l'extérieur de l'enveloppe.
c)	grâce à la poussée d'Archimède.
d)	en agissant sur la soupape qui bouche le sommet de l'enveloppe.

<b>2.20</b>	<b>Sur un hélicoptère à assiette nulle, la commande appelée levier de pas collectif permet de modifier l'incidence des pales du rotor, elle permet ainsi :</b>
a)	de contrôler les mouvements autour de l'axe de lacet.
b)	de contrôler les mouvements autour de l'axe de tangage.
c)	de modifier la portance pour le faire avancer ou reculer.
d)	de modifier la portance pour le faire monter ou descendre.