

Questionnaire à Choix Multiples N°1 - 60 questions. Niveau Pilote - Page 1 sur 3

1 - A quoi correspondent les valeurs ASFC et AGL, AMSL ?

- A** - ASFC et AGL = hauteur sol, AMSL = altitude par rapport au niveau de la mer
- B** - Toutes ces valeurs sont variables en fonction de la pression atmosphérique
- C** - Elles expriment les hauteurs et altitudes en mètres à respecter.

2 - Après un accident, la déclaration doit être établie et envoyée à la F.F.V.L. :

- A** - dans tous les cas par le président du club
- B** - par la gendarmerie
- C** - par le moniteur pour un de ses élèves
- D** - par le pilote breveté ou son entourage

3 - Autour des zones de haute pression, les vents tournent :

- A** - dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'hémisphère nord
- B** - dans le sens contraire dans l'hémisphère nord
- C** - dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'hémisphère sud

4 - Comment savoir si je peux franchir une limite d'espace aérien ?

- A** - En me référant aux mentions concernant la nature et le volume de cet espace sur un document aéronautique à jour
- B** - En téléphonant à la DGAC
- C** - Il suffit de voler à moins de 500ft (150m) sol, les autres aéronefs volant au dessus de cette limite

5 - Comment savoir si un exercice militaire est en cours ?

- A** - Il suffit d'aller sur les pages espace aérien du site web de la FFVL
- B** - En vérifiant l'affichage sur les panneaux d'information du site choisi
- C** - En allant vérifier sur le site web du SIA, à la rubrique SUP AIP et NOTAM

6 - Dans une atmosphère à tendance instable :

- A** - il y a peu d'ascendances
- B** - la température décroît rapidement quand on s'élève en altitude
- C** - les cumulus ont tendance à se développer
- D** - les stratus ont tendance à se

développer

7 - Des commandes réglées trop tendues :

- A** - peuvent empêcher la montée de la voile
- B** - peuvent auto brider le bord de fuite lors de l'utilisation de l'accélérateur
- C** - créent un risque supplémentaire de phase parachutale
- D** - n'ont rien à voir avec les cascades d'incidents

8 - En espace de classe E, puis-je néanmoins croiser un trafic IFR ?

- A** - Oui, il est cependant tenu dans ce cas de respecter également les règles VFR
- B** - Oui, et le trafic IFR est donc prioritaire
- C** - Non, le trafic IFR n'évolue qu'en espaces classés D a minima.

9 - En faisant les "oreilles" :

- A** - la traînée augmente
- B** - vous améliorez l'amortissement en tangage
- C** - l'incidence diminue
- D** - vous gardez votre "tour de frein"

10 - En situation de foehn on observe :

- A** - des nuages dérivant avec le vent
- B** - des turbulences dangereuses
- C** - un assèchement de la masse d'air sous le vent des reliefs

11 - En turbulence vous faites les oreilles :

- A** - votre aile sera moins sensible en tangage
- B** - vous ne pourrez plus piloter avec vos freins
- C** - c'est fortement déconseillé

12 - En vol de pente, la priorité revient à l'aile qui :

- A** - a la pente à sa droite
- B** - a la pente à sa gauche
- C** - est situé au vent du relief
- D** - est situé sous le vent du relief

13 - En vol de pente, vous engagez les virages :

- A** - du côté de l'aile qui se soulève
- B** - du côté du relief
- C** - du côté opposé au relief

14 - En vol, bras hauts, vos freins sont tendus et le bord de fuite est un peu abaissé :

- A** - ça améliore la finesse sans action sur les commandes
- B** - cela n'a que peu d'influence

sur l'aile

- C** - c'est mieux pour le gonflage
- D** - il faut rallonger et régler les freins pour le prochain vol

15 - Facteurs favorisant l'instabilité :

- A** - le réchauffement du sol
- B** - le refroidissement du sol
- C** - l'arrivée d'air chaud dans la basse couche
- D** - l'arrivée d'air chaud en altitude

16 - Faire une descente rapide en 360° enchaînés et serrés :

- A** - est toujours sans danger
- B** - vous expose à des facteurs de charges importants
- C** - vous fait perdre toute référence extérieure
- D** - peut entraîner une perte de connaissance

17 - La convection dans un profil de masse d'air plutôt stable :

- A** - est possible si un réchauffement suffisant du sol est obtenu
- B** - est impossible
- C** - peut se concentrer le long des pentes bien exposées au soleil

18 - La norme CENE 926-1 et 2 :

- A** - certifie que tout parapente homologué est utilisable sans risque par n'importe quel pilote (y compris les débutants)
- B** - permet de se faire une idée du comportement de ce modèle
- C** - est valable quel que soit le harnais monté sur l'aile
- D** - oblige le constructeur à conserver les caractéristiques techniques sur tous les exemplaires produits

19 - La traîne d'une perturbation, c'est la zone :

- A** - d'air chaud compris entre le front chaud et front froid
- B** - d'air froid s'étendant à l'arrière du front froid
- C** - nuageuse très développée arrivant avec le front froid

20 - La traînée totale d'un aéronef se divise en :

- A** - traînée induite
- B** - traînée de pression
- C** - traînée de frottement
- D** - traînée dynamique

21 - L'accompagnateur de club utilise sa radio :

- A** - pour guider les pilotes qu'il accompagne tout le long du vol
- B** - comme n'importe quel pilote,

sans plus

- C** - uniquement pour les guider au décollage
- D** - uniquement pour les guider à l'atterrissage

22 - L'altimètre :

- A** - mesure la vitesse à laquelle varie la pression
- B** - même en parfait état est susceptible d'afficher pour une altitude donnée des valeurs qui peuvent varier selon l'heure et le lieu
- C** - ne subit pas l'influence des variations de température
- D** - utilise une échelle d'altitude calibrée pour des valeurs météo moyennes (atmosphère standard)

23 - Le container du parachute de secours :

- A** - peut être positionné au dos de la sellette
- B** - peut être fixé sous la planche d'assise de la sellette
- C** - peut être fixé en position ventrale
- D** - doit être verrouillé par un nœud

24 - Le gonflage face à la voile :

- A** - permet de décoller avec un vent supérieur à 30 km/h
- B** - permet de décoller avec des vents modérés à faibles
- C** - permet de contrôler sa voile facilement pendant qu'elle monte
- D** - permet de voir facilement les clefs dans les suspentes

25 - Le gradient de vent de face à l'atterrissage :

- A** - augmente l'incidence
- B** - diminue l'incidence
- C** - augmente la vitesse/air
- D** - diminue la vitesse/air

26 - Le niveau d'accessibilité d'une voile dépend :

- A** - des indications du constructeur
- B** - des résultats aux test
- C** - du niveau technique du pilote
- D** - de la charge alaire appliquée sur les modèles dont la fourchette de poids est très large

27 - Les ascendances thermiques :

- A** - peuvent se présenter sous forme de bulles ou de colonnes
- B** - montent toujours verticalement
- C** - se déclenchent souvent sur des sols contrastés
- D** - sont en général entourées de

Questionnaire à Choix Multiples N°1 - 60 questions. Niveau Pilote - Page 2 sur 3

- descendances
- 28 - Les avions de chasse de la Défense peuvent-ils évoluer en espace G et E ?**
- A** - Oui, mais seulement si un exercice militaire a été programmé
- B** - B/ Non, uniquement dans les zones militaires de type, R, RTBA, P, ZIT, CTR et TMA
- C** - C/ Oui, à n'importe quel moment, en fonction du mode de vol appliqué
- 29 - Les isobares sur une carte météo montent :**
- A** - les niveaux des risques de précipitation
- B** - les anticyclones et les dépressions
- C** - les niveaux de températures
- 30 - Les nuages favorables aux vols de performances sont les :**
- A** - nimbostratus, altostratus et cumulonimbus
- B** - stratus
- C** - cumulus
- D** - cirrocumulus, nimbostratus et stratocumulus
- 31 - Les zones favorables au déclenchement de la convection sont en général :**
- A** - les zones urbanisées
- B** - les forêts
- C** - les zones rocailleuses
- D** - les zones sèches
- 32 - Lors de la réception d'une aile neuve, vous devez :**
- A** - faire quelques essais en pente école pour vérifier les freins, le suspentage et le ressenti de la prise en charge pendant la course
- B** - vérifier les performances et les comportements de l'aile sur un site grand vol connu et en conditions aérologiques calmes
- C** - raccourcir les freins pour légèrement diminuer sa vitesse max (bras haut)
- 33 - Lors du passage d'un front, l'air chaud :**
- A** - est soulevé
- B** - soulève l'air froid
- C** - peut être refoulé vers le bas ou soulevé selon la situation
- 34 - On appelle anticyclone une zone :**
- A** - de haute pression
- B** - de basse pression
- C** - de vents faibles
- 35 - On risque de rencontrer une zone de cisaillement :**
- A** - en traversant une couche d'inversion
- B** - en entrée et sortie de thermique
- C** - dans une confluence
- 36 - Par rapport à l'air chaud, à pression et à volumes égaux l'air froid est :**
- A** - plus lourd
- B** - plus léger
- C** - identique
- 37 - Par rapport au vent mesuré au décollage à 2m/sol, le vent 30m au dessus risque d'être :**
- A** - de même force
- B** - plus fort
- C** - moins fort
- 38 - Parmi ces nuages, certains annoncent l'arrivée d'un front chaud :**
- A** - cirrostratus
- B** - cumulus
- C** - altostratus
- D** - cumulonimbus
- 39 - Pour décoller en sécurité, il est préférable de choisir une pente :**
- A** - concave suivie d'une cassure nette
- B** - convexe et progressive
- C** - dégagée d'obstacles
- 40 - Pour rouvrir les oreilles**
- A** - il est recommandé de procéder demi/aile par demi/aile et de valider à chaque étape la présence du vent relatif
- B** - je libère les suspentes concernées et regarde le bon déroulement de leur réouverture
- C** - si la réouverture ne s'est pas faite d'elle-même, j'abaisse, côté fermé, amplement et paisiblement ma commande pour la relâcher aussitôt
- D** - si la réouverture ne s'est pas faite d'elle-même, j'applique des actions répétées et rapides de petites amplitudes jusqu'à l'obtention de la réouverture totale
- 41 - Pour une même aile, un fort accroissement de la charge alaire entraîne une augmentation :**
- A** - de la vitesse horizontale
- B** - des déformations de l'aile
- C** - du taux de chute
- 42 - Pour une sécurité maximale, le dépliage/repliage du parachute de secours doit être effectué :**
- A** - 2 fois par an
- B** - 1 fois par an
- C** - il faut le laisser tel que l'a plié le revendeur
- 43 - Priorités entre P.U.L. :**
- A** - le delta doit la priorité au parapente
- B** - le parapente doit la priorité au delta
- C** - delta et parapente doivent observer les mêmes règles de l'air
- 44 - Suite à une turbulence ou à une entrée de thermique mon aile cabre**
- A** - mon aile est en train de perdre de la vitesse
- B** - je me sens "partir" sur le dos
- C** - je réagis en relevant brièvement mes mains puis les rabaisse si une abattée s'enchaîne
- D** - je réagis en bridant doucement mon aile
- 45 - Sur la polaire des vitesses, les régimes de vol de croisière correspondent :**
- A** - aux incidences inférieures à l'incidence du taux de chute mini
- B** - aux incidences supérieures à l'incidence du taux de chute mini
- C** -
- 46 - Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque une diminution de l'incidence :**
- A** - la trajectoire s'incurve transitoirement vers le haut
- B** - la vitesse sur trajectoire augmente
- C** - la trajectoire s'incurve transitoirement vers le bas
- D** - la vitesse sur trajectoire diminue
- 47 - Types de fronts possibles dans une perturbation :**
- A** - chaud
- B** - tempéré
- C** - occlus
- D** - froid
- 48 - Un nuage orographique :**
- A** - est fixe par rapport au sol
- B** - indique une absence de vent
- C** - est dû à une ascendance thermique
- D** - est dû à une ascendance dynamique
- 49 - Un vent de 20 Kt (nœuds) souffle à environ :**
- A** - 18 km/h
- B** - 36 km/h
- C** - 20 km/h
- 50 - Une bonne approche :**
- A** - se prépare suffisamment tôt
- B** - tient compte du vent météo et de ses variations possibles
- C** - doit être modifiable en cas de nécessité
- 51 - Une école non reconnue par la F.F.V.L. :**
- A** - peut attester le brevet de pilote confirmé
- B** - peut attester la partie pratique du brevet de pilote
- C** - peut enseigner si les moniteurs possèdent les diplômes requis
- 52 - Votre voile neuve vire systématiquement à droite, drisses de freins détendues :**
- A** - vous portez votre poids sur votre fesse gauche et vérifiez si une déviation de la trajectoire équivalente du côté opposé se produit
- B** - une fois posé vous décalez le niveau des élévateurs droits sur le harnais
- C** - vous tendez d'avantage le cuissard droit
- D** - vous contactez le revendeur pour un contrôle en usine
- 53 - Votre voile se replie brusquement côté relief :**
- A** - vous forcez sa réouverture avec un abaissement ample du frein côté fermé
- B** - vous contrez commande + sellette pour garder votre cap
- C** - vous infléchissez votre trajectoire vers la vallée, avant toute action de réouverture
- 54 - Vous constatez une diminution du vent relatif. L'aile s'enfoncé. Vous réagissez en :**
- A** - tirant sur les freins pour réduire le taux de chute qui est en passe d'augmenter
- B** - faisant les oreilles pour fuir au plus vite le secteur
- C** - en débridant totalement l'aile quitte à produire une abattée et augmenter le taux de chute
- 55 - Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :**
- A** - elle se refermera plus facilement dans les turbulences
- B** - votre vitesse-max sera plus faible
- C** - elle se refermera plus rarement dans les turbulences
- D** - les réactions de l'aile lors de fermetures seront plus vives
- 56 - Vous êtes dans une masse d'air descendante, la finesse-sol :**
- A** - est améliorée
- B** - est dégradée
- C** - reste la même
- 57 - Vous gonflez symétriquement dos à l'aile avec un vent de travers droit**
- A** - votre demi aile droite se lève en premier
- B** - votre demi aile gauche se lève en premier
- C** - pour réussir votre gonflage vous vous décentrez légèrement sur la droite
- D** - pour réussir votre gonflage vous vous décentrez légèrement sur la gauche
- 58 - Vous rentrez dans un thermique et engagez un 360°. Après 90° de virage le**

variomètre devient négatif :

- A* - vous diminuez l'inclinaison
- B* - vous inversez le sens du virage
- C* - vous continuez le virage jusqu'à 270° puis reprenez une ligne droite pour retrouver l'ascendance

59 - Vous risquez de rencontrer de fortes turbulences dangereuses :

- A* - près du relief sans vent météo
- B* - sous le vent d'un relief par vent fort
- C* - dans les zones de cisaillement
- D* - dans une ascendance dynamique

60 - Vous voulez rentrer dans une ascendance alors qu'une autre aile spirale 50m en dessous :

- A* - vous enrroulez dans le même sens qu'elle
- B* - vous enrroulez en sens inverse pour pouvoir la surveiller
- C* - vous attendez qu'elle passe au dessus de vous pour rentrer car sinon la descendance périphérique risque de vous mettre à la même hauteur