

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

### 1 - A l'atterrissage :

- A - le dernier virage peut se prévoir à 5m/sol et sur 180°
- B - il faut ralentir sa vitesse très tôt
- C - il est déconseillé de faire des virages serrés près du sol à cause de l'augmentation du taux de chute
- D - il faut augmenter la vitesse en finale bien avant le freinage

### 2 - A niveau de vol égal, la priorité en vol revient :

- A - à l'aile qui arrive par la droite
- B - au biplace sur le monoplace
- C - par convention, à l'aile arrivée la première dans l'ascendance
- D - à l'aile pilotée par un débutant

### 3 - A surface égale, un pilote plus léger aura :

- A - une vitesse max plus faible
- B - une meilleure pénétration
- C - un taux de chute plus faible
- D - une vitesse de décrochage identique

### 4 - A toute altitude dans les espaces ariens classés E et au dessus de 900 m mer ou 300 m sol en montagne dans les espaces aériens non contrôlés, la distance minimale à respecter par rapport aux nuages est de :

- A - 0 mètre
- B - 50 mètres horizontalement et 0 mètre verticalement
- C - 1500 mètres horizontalement et 300 mètres verticalement

### 5 - Au cours d'un vol de pente en atmosphère turbulence :

- A - vous évitez de descendre en dessous des crêtes
- B - vous vous éloignez un peu du relief et augmentez votre vitesse
- C - vous volez le plus vite possible

### 6 - Au décollage, le vent est de travers 30°, 3m/s :

- A - vous gonflez face au vent, temporez, puis prenez de la vitesse en orientant progressivement votre course et votre aile dans l'axe de la plus grande pente
- B - vous gonflez face à la ligne de pente la plus raide, temporez, puis prenez de la vitesse en orientant progressivement votre course et votre aile face au vent
- C - vous gonflez dans l'axe de la plus grande pente, temporez, puis accélérez en vous attendant à devoir freiner

amplement juste avant de décoller

### 7 - Avant de voler sur un site déclaré F.F.V.L. que vous ne connaissez pas, vous devez :

- A - obtenir l'autorisation du club local
- B - obtenir l'autorisation de l'école locale
- C - prendre connaissance de la classification des espaces aériens environnants et de la présence de zones à statut particulier
- D - lire les panneaux d'informations F.F.V.L. sur ces sites

### 8 - Avec les oreilles

- A - il est recommandé d'avoir l'accélérateur au pied en cas de phase parachutage
- B - mon nouveau taux de chute me permet de facilement redescendre dans toutes les situations aérologiques
- C - je n'ai plus d'autre choix que de piloter les grandes lignes de ma trajectoire à la sellette

### 9 - Comment peuvent être exprimées les limites des espaces contrôlés ?

- A - En niveaux de vol uniquement à cause du trafic IFR
- B - Toujours en altitudes QNH pour prendre en compte les variations de pression
- C - Selon le cas, en ASFC, AMSL ou FL

### 10 - 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

### 11 - Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne, vous devez avoir :

- A - une visibilité d'au moins 8 km et un espacement par rapport aux nuages de 300 m verticalement et 1500 m verticalement
- B - une visibilité d'au moins 1500 m et voler hors des nuages
- C - une visibilité de 3000 m et maintenir un espacement par rapport aux nuages de 600 m

### 12 - 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

### 13 - Deux ailes se suivent tout près d'un relief situé à leur droite, la deuxième aile est plus rapide :

- A - elle double par la gauche
- B - elle double par la droite entre le relief et l'autre aile
- C - elle fait demi-tour

### 14 - En atmosphère humide, les ascendances :

- A - ne sont généralement pas matérialisées
- B - sont très faibles car l'atmosphère humide est à tendance stable
- C - sont souvent matérialisées par des nuages

### 15 - 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"

### 16 - En vol turbulent, votre voile se ferme par devant sur une grande longueur du bord d'attaque :

- A - vous augmentez l'incidence de votre aile
- B - vous tirez brièvement sur les deux freins puis, sans délai, relevez vos mains
- C - vous remontez les freins à vitesse max

### 17 - En vol une turbulence ferme brutalement mon aile ; je me sens tomber à droite dans ma sellette :

- A - je résiste au déséquilibre en transférant mon poids à gauche
- B - j'utilise mon frein gauche de manière à ralentir un départ en rotation
- C - je regarde mon aile pour évaluer la situation et son évolution
- D - j'agis immédiatement ma main droite avec un geste ample et profond pour forcer la réouverture de l'aile

### 18 - En vol, la diminution importante du vent relatif a pour conséquence :

- A - l'affaiblissement du bruit du vent dans les oreilles
- B - de vous obliger à abaisser vos mains pour garder le contact avec l'aile
- C - de vous obliger à lever vos mains pour favoriser la reprise de vitesse
- D - une abattée dont l'amplitude peut exiger d'être contrôlée

### 19 - Indiquez les facteurs favorisant la convection :

- A - un vent très fort
- B - un vent de force moyenne
- C - un réchauffement important au niveau du sol
- D - pas de vent du tout

### 20 - Je m'approche de la base du nuage

- A - j'en profite au maximum, c'est un nuage isolé, ça n'est pas grave si je passe un peu dedans
- B - je suis sur un bord du nuage pour pouvoir méchapper à tout moment
- C - je suis très méfiant, il pourrait arriver une masse d'air plus humide qui condense plus bas et me bouche la sortie, j'ai toujours une échappatoire latérale
- D - pas de soucis, j'ai une boussole ou un GPS

### 21 - La cause de formation des nuages, c'est :

- A - le refroidissement de l'air jusqu'à son niveau de condensation
- B - une forte descentance
- C - Le réchauffement de l'air ascendant

### 22 - La finesse-sol :

- A - est identique à la finesse-air dans une masse d'air immobile
- B - ne varie jamais
- C - est toujours inférieure à la finesse-air

### 23 - La portance d'une aile est due à :

- A - la déviation non symétrique des filets d'air par le profil de l'aile
- B - une dépression apparaissant au dessous du profil et une surpression au dessus
- C - une dépression apparaissant au dessus du profil et une surpression au dessous

**24 - La restitution est un phénomène :**

- A -** d'inversion des brises de pente le soir
- B -** d'inversion des brises de vallée le soir
- C -** d'ascendances plutôt douces, le soir, sur des zones généralement peu propices pendant la journée

**25 - La traînée d'une aile est :**

- A -** indépendante de la vitesse-air
- B -** proportionnelle à la vitesse-air
- C -** proportionnelle au carré de la vitesse-air
- D -** proportionnelle au cube de la vitesse-air

**26 - Le ciel est progressivement envahi par des cirrus de plus en plus denses, puis par un voile de cirrostratus de 7/8 :**

- A -** il va y avoir du brouillard cette nuit
- B -** un cumulonimbus est en cours de formation
- C -** la convection thermique va se renforcer car l'atmosphère se réchauffe
- D -** un front chaud arrive, il va probablement pleuvoir

**27 - Le départ en vrille en parapente est précédé :**

- A -** d'un affaiblissement du bruit du vent relatif dans les oreilles du pilote
- B -** d'une augmentation du bruit du vent relatif dans les oreilles du pilote
- C -** du sentiment que l'aile a du mal à tourner
- D -** d'une commande intérieure dure et largement abaissée

**28 - Le facteur de charge :**

- A -** est égal à 1 en vol rectiligne stabilisé
- B -** dépend du poids du pilote et des indications du constructeur
- C -** est supérieur à 1 pendant les virages équilibrés
- D -** est inférieur à 1 quand on accélère en vol rectiligne

**29 - Le freinage final par vent fort**

- A -** n'est pas toujours nécessaire
- B -** n'est pas dangereux
- C -** demande un dosage précis et limité en amplitude

**30 - 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

**31 - le parachute de secours**

- A -** nécessite une visite prévol
- B -** doit être équipé d'aiguilles en plus du velcro
- C -** ne peut pas s'ouvrir de manière intempesive

**32 - Le sticker CEN apposé sur un parapente :**

- A -** n'est pas obligatoire sur tous les exemplaires d'un modèle homologué
- B -** donne des indications sur le comportement de ce modèle dans certaines configurations de vol
- C -** permet de se faire une idée sur le niveau de pilotage demandé pour ce modèle
- D -** indique avec quel type de harnais ont été réalisés les essais

**33 - Le variomètre de base mesure la vitesse verticale:**

- A -** de la masse d'air par rapport au sol
- B -** de la masse d'air par rapport à l'aile
- C -** de l'aile par rapport au sol
- D -** de l'aile par rapport à la masse d'air

**34 - L'effet girouette remet l'aile :**

- A -** en vol face au vent météo
- B -** en vol face à son vent relatif
- C -** au sol, à l'arrêt, face au vent instantané
- D -** au sol face au vent moyen

**35 - L'emport du parachute de secours:**

- A -** est obligatoire en compétition FFVL
- B -** est obligatoire en sortie club
- C -** est vivement conseillé quelle que soit la forme de pratique et demande une information pour l'utilisation
- D -** nécessite une autorisation d'utilisation

**36 - 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

**37 - Les nuages de type cumulus :**

- A -** se développent verticalement
- B -** caractérisent des couches plutôt instables
- C -** se développent horizontalement
- D -** caractérisent des couches

plutôt stables

**38 - Les ondes de ressaut se rencontrent en altitude :**

- A -** n'importe où dans une couche d'air instable
- B -** au vent d'un relief dans une couche d'air stable
- C -** sous le vent d'un relief dans une couche d'air stable

**39 - Les relations entre accompagnateur de club et écoles de vol libre:**

- A -** sont à éviter absolument
- B -** pourraient nuire à la bonne évolution de l'activité
- C -** sont indispensables dans l'intérêt des pratiquants
- D -** améliorent et facilitent le rôle de chacun pour la progression du nouveau pilote

**40 - Lors d'un gonflage par vent fort, la voile commence à vous tirer très fort vers l'arrière, vous risquez d'être entraîné au sol :**

- A -** vous lâchez les commandes et vous vous agrippez où vous pouvez pour résister
- B -** Vous résistez et simultanément tirez les deux freins à fond pour vous arrêter
- C -** vous courez vers l'aile avant d'être déséquilibré et aidez à affaler en tirant sur les freins
- D -** vous courez vers l'aile avant d'être déséquilibré et décrochez l'aile à l'aide des élévateurs "D" si vous y arrivez

**41 - Lorsqu'un pilote exploite une bulle thermique pour gagner de l'altitude :**

- A -** il s'élève à la même vitesse que la bulle
- B -** il aborde la bulle vers sa partie inférieure et ressort au sommet
- C -** il descend continuellement à l'intérieur de la bulle

**42 - On appelle brise de pente descendante (ou vent catabatique) :**

- A -** un vent froid qui descend la vallée du Rhône
- B -** un vent météo qui descend le long d'une pente
- C -** un air qui s'est refroidi au contact du sol et qui descend par gravité le long d'une pente

**43 - On peut rencontrer des turbulences dangereuses pour le vol libre dans les phénomènes observés suivant :**

- A -** rotors d'onde de ressaut
- B -** stratus
- C -** à l'interface d'une couche d'inversion recouvrant une masse d'air générant des ascendances

**44 - Par une belle journée d'ascendances où des orages sont annoncés, il faut s'inquiéter si :**

- A -** le ciel se couvre rapidement
- B -** ça monte partout
- C -** l'ombre des nuages au sol grandit rapidement

**45 - Pour faire les oreilles**

- A -** je vérifie où aboutissent sur mon aile la sélection des suspentes que je dois tirer
- B -** je regarde ma voile pour vérifier le bon déroulement de l'opération
- C -** je n'oublie pas de préalablement me séparer des freins

**46 - Pour rendre efficace l'utilisation du parachute de secours je dois :**

- A -** en vol, régulièrement m'exercer à trouver le contact de sa poignée
- B -** faire un lavage par an en machine avant de le replier
- C -** l'aérer une fois par an au minimum avant de le replier

**47 - Pour votre sécurité :**

- A -** vous faites vérifier votre aile par le constructeur dès que vous lui constatez un comportement inhabituel en virage
- B -** vous faites vérifier votre aile par le constructeur dès que vous lui constatez une paresse inhabituelle au gonflage
- C -** vous équipez votre sellette d'un kit de secours comprenant au minimum une ficelle résistante de 20m

**48 - Quelle est l'altitude maximale absolue possible en vol libre.**

- A -** Le FL 115 soit environ 3500m
- B -** Le FL 195, dans certaines LTA E Alpes ou Pyrénées
- C -** Le FL 100 ou 1000ft surface en haute montagne

**49 - Quelles règles dois-je respecter pour survoler une manifestation entraînant un grand rassemblement de personnes ?**

- A -** A minima, et sauf restrictions particulières, 300m au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600m autour de l'aéronef.
- B -** 150m minimum pour pouvoir dégager si besoin.
- C -** Pas de minimum en PUL, mais ne pas mettre en danger les biens et les personnes au sol

**50 - Suis-je soumis aux mêmes règles si mon parapente ou delta est équipé d'un moteur ?**

- A -** Oui. sous réserve de n'utiliser

le moteur que temporairement

**B -** Oui, sous réserve d'avoir une assurance complémentaire

**C -** Non, un delta ou un parapente équipé d'un moteur est soumis aux règles des ULM

**51 - Un front froid :**

**A -** est sécurisant (air froid = air stable)

**B -** peut donner lieu à de fortes précipitations et turbulences

**C -** peut provoquer des coups de vent

**D -** donne peu de vent

**52 - Un thalweg est :**

**A -** un axe de hautes pressions

**B -** un axe de basses pressions

**C -** une zone où la pression atmosphérique varie peu

**53 - Une aile de Vol Libre, c'est :**

**A -** un frein aérodynamique

**B -** un planeur ultra-léger

**C -** un aéronef non soumis à l'immatriculation

**D -** un parachute

**54 - Une couche de stratus de 40m d'épaisseur est située sous le décollage :**

**A -** 40m c'est peu ; vous décollez

**B -** vous attendez en espérant que la nuée se dégage sinon vous ne décollez pas

**C -** s'il y a un vent suffisant pour faire du vol de pente, vous décollez et vous restez au dessus de la couche

**55 - Voler en local d'un atterrissage, c'est :**

**A -** avoir une autonomie qui permet de le rejoindre à tout moment quelles soient les conditions aérologiques rencontrées

**B -** rester sur un site habituel sans faire de distance

**C -**

**56 - Vous affrontez un vent de face de 15 km/h ; pour rentrer au terrain :**

**A -** vous cherchez à vous maintenir au taux de chute minimum pour avoir plus de temps pour effectuer le trajet

**B -** vous volez aussi rapidement que possible pour avoir une vitesse de pénétration maximum

**C -** en prenant des points de repère au sol et en jouant sur votre vitesse, vous essayez de trouver le meilleur angle de plané

**57 - Vous faites les oreilles :**

**A -** vous augmentez votre finesse/air

**B -** vent de face, votre finesse/sol augmente

**C -** c'est un moyen de descente rapide qui peut doubler votre

taux de chute

**D -** ça n'abîme pas l'aile

**58 - 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

**59 - Vous volez par fort vent arrière, cela implique :**

**A -** une diminution de la R.F.A

**B -** une augmentation de l'incidence

**C -** une augmentation de la vitesse-sol

**D -** une augmentation de la finesse-sol

**60 - Vous vous apprêtez à décoller à 15 heures sur un versant ensoleillé où s'est établi une légère brise montante. Le vent météo est nul :**

**A -** le vent sera nul ou très faible en vallée

**B -** vous devez envisager l'éventualité d'un vent de vallée fort, surtout si la vallée est étroite

**C -** dans tous les cas, il est prudent de prévoir des possibilités tenant compte d'un éventuel vent de vallée fort