

Nom :	N° de licence :
Prénom :	Ecole :
Adresse :	

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

Une bulle d'air s'élève si sa température par rapport à l'air ambiant est :		✓	<input type="checkbox"/>
1	A - inférieure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A103B	B - supérieure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - égale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les ascendances thermiques :		✓	<input type="checkbox"/>
2	A - peuvent se présenter sous forme de bulles ou de colonnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A106B	B - montent toujours verticalement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - se déclenchent souvent sur des sols contrastés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - sont en général entourées de descendances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La restitution est un phénomène :		✓	<input type="checkbox"/>
3	A - d'inversion des brises de pente le soir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A109B	B - d'inversion des brises de vallée le soir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - d'ascendances plutôt douces, le soir, sur des zones généralement peu propices pendant la journée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les signes distinctifs du Cumulonimbus et du Nimbostratus sont :		✓	<input type="checkbox"/>
4	A - le Ns est accompagné d'un orage et le Cb d'un halo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A17B	B - le Ns donne de la pluie continue et le Cb des pluies orageuses, des éclairs et des vents forts tourbillonnants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - le Ns donne des averses violentes, le Cb de la pluie continue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parmi les nuages ci-dessous, les plus dangereux pour le vol libre sont les :		✓	<input type="checkbox"/>
5	A - strato-cumulus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A20B	B - cumulonimbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - nuages de rotors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le ciel est progressivement envahi par des cirrus de plus en plus denses, puis par un voile de cirrostratus de 7/8 :		✓	<input type="checkbox"/>
6	A - il va y avoir du brouillard cette nuit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A25B	B - un cumulonimbus est en cours de formation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la convection thermique va se renforcer car l'atmosphère se réchauffe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - un front chaud arrive, il va probablement pleuvoir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le brouillard de rayonnement se forme :		✓	<input type="checkbox"/>
7	A - sans vent ou par vent très faible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A28B	B - lors de l'arrivée d'une masse d'air chaude sur un sol froid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - lorsque le sol se refroidit par une nuit claire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En atmosphère humide, les ascendances :		✓	<input type="checkbox"/>
8	A - ne sont généralement pas matérialisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A31B	B - sont très faibles car l'atmosphère humide est à tendance stable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - sont souvent matérialisées par des nuages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La vapeur d'eau :		✓	<input type="checkbox"/>
9	A - est visible (fines gouttelettes d'eau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A34B	B - est invisible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - existe partout dans la troposphère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - existe uniquement dans l'air maritime	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsqu'une particule atmosphérique non saturée s'élève sans échanger de chaleur avec l'air ambiant, sa température :		✓	<input type="checkbox"/>
10	A - diminue de 1° par 100m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A44B	B - augmente de 1° par 100m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - reste constante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le soleil réchauffe principalement l'atmosphère :		✓	<input type="checkbox"/>
11	A - directement par rayonnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A49B	B - directement par convection	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - indirectement par l'intermédiaire du sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On appelle anticyclone une zone :		✓	<input type="checkbox"/>
12	A - de haute pression	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A51B	B - de basse pression	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - de vents faibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On appelle inversion de la température la situation suivante :		✓	<input type="checkbox"/>
13	A - une couche d'air froid qui est au dessus d'une couche d'air chaud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A63B	B - une couche d'air chaud qui est au dessus d'une couche d'air froid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - une couche d'air qui bloque le développement des ascendances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lors du passage d'un front, l'air chaud :		✓	<input type="checkbox"/>
14	A - est soulevé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A70B	B - soulève l'air froid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - peut être refoulé vers le bas ou soulevé selon la situation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En général un front froid engendre des nuages :		✓	<input type="checkbox"/>
15	A - par couches minces stratiformes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A73B	B - isolés de type cumuliformes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - développés sur une grande épaisseur et des 2 types	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La situation météo la plus favorable à la formation d'orages isolés est :		✓	<input type="checkbox"/>
16	A - un anticyclone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A77B	B - une dépression	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - un marais barométrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une confluence se rencontre habituellement :		✓	<input type="checkbox"/>
17	A - au sommet d'une crête entre 2 vallées alimentées chacune par une brise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A85B	B - le long d'un front de brise de mer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - entre une brise et un vent météo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En soufflerie, lorsque l'angle d'incidence augmente à partir de 0°, la portance :		✓	<input type="checkbox"/>
18	A - ne varie pratiquement pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E12B	B - augmente, passe par un maximum, diminue puis s'effondre brusquement (décrochage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - augmente progressivement jusqu'au décrochage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sur une aile en vol, il y a plusieurs types de traînées de natures bien distinctes :		✓	<input type="checkbox"/>
19	A - la traînée de frottement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E15B	B - la traînée de culot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la traînée de bout d'aile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'effet girouette, c'est la conséquence d'une rotation autour de l'axe de :		✓	<input type="checkbox"/>
20	A - roulis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E25B	B - tangage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - lacet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sur la polaire des vitesses, les régimes de vol de croisière correspondent :		✓	<input type="checkbox"/>
21	A - aux incidences inférieures à l'incidence du taux de chute mini	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E31B	B - aux incidences supérieures à l'incidence du taux de chute mini	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous volez à une vitesse-air de 35km/h avec 10km/h de vent arrière, votre vitesse-sol :		✓	<input type="checkbox"/>
22	A - reste inchangée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E39B	B - est d'environ 25km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est d'environ 45km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous êtes dans une masse d'air descendante, la finesse-sol :		✓	<input type="checkbox"/>
23	A - est améliorée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E49B	B - est dégradée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - reste la même	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le poids apparent sur un appareil en virage équilibré est :		✓	<input type="checkbox"/>
24	A - égal au poids totale aile+pilote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E56B	B - supérieur au poids total aile+pilote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - inférieur au poids total aile+pilote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La finesse-air maximale est :		✓	<input type="checkbox"/>
25	A - obtenue à une incidence dépendant du vent météo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E61B	B - une valeur qui dépend de la charge alaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - obtenue à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour une même aile, un fort accroissement de la charge alaire entraîne une augmentation :		✓	<input type="checkbox"/>
26	A - de la vitesse horizontale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E69B	B - des déformations de l'aile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - du taux de chute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le décrochage se produit lorsque :		✓	<input type="checkbox"/>
27	A - la vitesse est trop forte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E77B	B - l'incidence est trop faible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - l'incidence est trop forte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un allongement important est facteur :		✓	<input type="checkbox"/>
28	A - de performance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G23B	B - d'instabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - d'effilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si vous volez par vent arrière fort :		✓	<input type="checkbox"/>
29	A - vous avez moins de portance sur votre parapente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G6B	B - votre vitesse-sol est augmentée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - cela fragilise votre parapente qui peut se fermer plus facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - l'effet du vent sur votre visage sera bien plus fort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
le parachute de secours		✓	<input type="checkbox"/>
30	A - nécessite une visite prévol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L19B	B - doit être équipé d'aiguilles en plus du velcro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - ne peut pas s'ouvrir de manière intempestive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un altimètre mesure :		✓	<input type="checkbox"/>
31	A - le gradient vertical de pression atmosphérique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L8B	B - la variation du taux d'humidité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - l'altitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une aile delta ne doit pas être utilisée		✓	<input type="checkbox"/>
32	A - si un câble présente des torons rompus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R20B	B - si elle n'est pas équipée de dispositifs anti-piqué	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - si elle présente un dièdre négatif	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - si elle est dépourvue de barre anti-roulis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le vrillage négatif d'une aile		✓	<input type="checkbox"/>
33	A - rend le décrochage progressif	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R7B	B - facilite la mise en virage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - crée un couple redresseur favorable à la stabilité aux incidences faibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'accompagnateur de club utilise sa radio:		✓	<input type="checkbox"/>
34	A - pour guider les pilotes qu'il accompagne tout le long du vol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S102B	B - comme n'importe quel pilote, sans plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - uniquement pour les guider au décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - uniquement pour les guider à l'atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La présence d'un moniteur est :		✓	<input type="checkbox"/>
35	A - obligatoire sur la pente école pendant les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S13B	B - facultative si les élèves sont accompagnés par un pilote breveté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - facultative dans tous les cas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avant de voler sur un site déclaré F.F.V.L. que vous ne connaissez pas, vous devez :		✓	<input type="checkbox"/>
36	A - obtenir l'autorisation du club local	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S1B	B - obtenir l'autorisation de l'école locale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - prendre connaissance de la classification des espaces aériens environnants et de la présence de zones à statut particulier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - lire les panneaux d'informations F.F.V.L. sur ces sites	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lors d'un atterrissage en campagne, un pilote breveté, licencié, détruit le pare-brise d'une voiture ; c'est :		✓	<input type="checkbox"/>
37	A - au pilote de payer les dégâts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S38B	B - la R.C. du pilote qui remboursera	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la R.C. du propriétaire de la voiture qui doit rembourser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - le propriétaire de la voiture qui doit payer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Priorités en aéronefs non motorisés :		✓	
38	A - les P.U.L. biplace sont prioritaires sur les P.U.L monoplaces		
S47B	B - les ballons doivent la priorité aux P.U.L		
	C - les P.U.L. sont prioritaires sur les ensembles remorqués (avion+planeur, U.L.M.+delta, avion ou U.L.M.+banderole)		
	D -		
En vol de pente, la priorité revient à l'aile qui :		✓	
39	A - a la pente à sa droite		
S53B	B - à la pente à sa gauche		
	C - est situé au vent du relief		
	D - est situé sous le vent du relief		
Vous êtes le premier à enrayer une ascendance :		✓	
40	A - les ailes qui arrivent après vous doivent adopter votre sens de rotation		
S56B	B - une aile qui entre dans l'ascendance au même niveau que vous doit spiraler à 180° et dans le même sens		
	C - vous êtes prioritaire sur une aile située en dessous et qui vous rejoint		
	D - aucune autre aile n'a le droit d'utiliser cette ascendance		
Vous ne pouvez pas :		✓	
41	A - décoller si le pilote précédent est à moins de 100 mètres		
S74B	B - décoller 30 minutes après le coucher du soleil		
	C - rester en vol au delà de 30 minutes après le coucher du soleil		
	D -		
Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne, vous devez avoir :		✓	
42	A - une visibilité d'au moins 8 km et un espacement par rapport aux nuages de 300 m verticalement et 1500 m verticalement		
S77B	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		
	D -		
La qualification d'accompagnateur de club:		✓	
43	A - est reconnue et délivrée par la FFVL		
S99B	B - est reconnue et délivrée par l'ensemble des pilotes du club		
	C - est auto-délivrée par le pilote concerné		
	D - est délivrée suite à plusieurs journées de formation spécifique		
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 :		✓	
44	A - le vent sera nul ou très faible en vallée		
U13B	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		
	D -		
En haute montagne, la densité de l'air diminuant avec l'altitude et pour que votre aile puisse décoller, vous devez vous attendre à courir :		✓	
45	A - plus vite		
U26B	B - moins vite		
	C - plus longtemps		
	D - moins longtemps		
La vitesse de votre appareil par rapport au sol est :		✓	
46	A - plus élevée par vent de face		
U34B	B - plus élevée par vent arrière		
	C - ne change jamais		
	D -		
En vol vent de travers :		✓	
47	A - le nez de l'aile se met face au vent : c'est l'effet girouette		
U41B	B - vous devez adopter une angle de contre-dérive si vous vous dirigez vers un point qui n'est pas dans l'axe du vent		
	C - l'axe de l'aile fait un angle avec la trajectoire/sol		
	D - l'axe de l'aile reste parallèle à la trajectoire/sol		
Le vol de pente nécessite :		✓	
48	A - une maîtrise parfaite de sa trajectoire		
U53B	B - une observation constante de l'évolution du vent		
	C - d'être habitué aux effets de dérive imposés par le vent		
	D -		
Vous rentrez dans un thermique et engagez un 360°. Après 90° de virage le variomètre devient négatif :		✓	
49	A - vous diminuez l'inclinaison		
U56B	B - vous inversez le sens du virage		
	C - vous continuez le virage jusqu'à 270° puis reprenez une ligne droite pour retrouver l'ascendance		
	D -		
Vous êtes 200m sous un gros cumulus, vers son centre, vous observez quelques nuages déchiquetés et un variomètre fortement positif :		✓	
50	A - vous en profitez pour gagner de l'altitude		
U59B	B - vous augmentez la vitesse jusqu'à amener le variomètre à 0		
	C - vous dégagé en accélérant du côté le plus clair pour échapper à l'influence du nuage		
	D - vous pouvez utiliser l'ascendance sur les bords du nuage, en gardant toujours une direction totalement dégagée à toute altitude		
En région montagneuse, vous recherchez de préférence les ascendances thermiques :		✓	
51	A - dans les fonds de vallée		
U63B	B - sur les rochers ensoleillés		
	C - sur les versants à l'abri du soleil et du vent		
	D -		
Vous vous dirigez vers le terrain en vent arrière à vitesse de croisière ; vous voyez les limites les plus rapprochées du terrain monter régulièrement vers vous :		✓	
52	A - vous allez arriver juste au terrain et vous poser vent arrière		
U71B	B - vous allez arriver au dessus du terrain, faire demi-tour et vous poser vent de face		
	C - vous choisissez immédiatement un atterrissage de secours à meilleure portée		
	D - vous ralentissez pour utiliser la finesse/sol importante due au vent arrière		
Vous êtes en finale, face au terrain d'atterrissage ; vous vous apercevez que vous êtes un peu long et haut, vous risquez de dépasser le terrain ; vous choisissez :		✓	
53	A - de perdre de l'altitude en parachutant légèrement		
U79B	B - de perdre de l'altitude en accélérant		
	C - d'augmenter le trajet à parcourir en déviant votre trajectoire		
	D - d'augmenter la traînée parasite en vous relevant		

Le gradient de vent de face à l'atterrissage :		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
54	A - augmente l'incidence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U83B	B - diminue l'incidence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - augmente la vitesse/air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - diminue la vitesse/air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c'est mon premier vol de la saison		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
55	A - j'utilise des conditions faciles pour moi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U88B	B - j'aurais moins de résistance à la fatigue, je n'hésite pas à écourter mon vol pour garder un peu de fraîcheur pour l'atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - il n'y a pas de différence, c'est comme le vélo ça ne s'oublie pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je m'approche de la base du nuage		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
56	A - j'en profite au maximum, c'est un nuage isolé, ça n'est pas grave si je passe un peu dedans	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U92B	B - je suis sur un bord du nuage pour pouvoir m'échapper à tout moment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - pas de soucis, j'ai une boussole ou un GPS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En vol, barre de contrôle lâchée, votre aile vire anormalement à droite		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
57	A - vous rejoignez directement l'atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x16b	B - au sol, vous contrôlez la géométrie de votre aile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - au sol, vous contrôlez les bords d'attaque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La sortie d'un décrochage, au cours de la ressource, s'effectue en général		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
58	A - en repoussant la barre de contrôle car l'appareil veut piquer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x21b	B - en retenant la barre de contrôle car l'appareil veut cabrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - a une vitesse plus élevée que le régime de vol finesse / maximum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - a une vitesse moins élevée que le régime de vol finesse / maximum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a quel moment doit on ouvrir le drag chute		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
59	A - en fin de finale, si il y a du vent pour être sur de « rentrer »	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x30b	B - Haut, en tout début d'approche pour avoir le temps de réagir a un incident d'ouverture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - en finale si nécessaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Classez les actions suivantes, nécessaires pour ouvrir le parachute : (1= tirer sur la poignée) (2= jeter la voile) (3= visualiser un espace libre) (4= monter dans le trapèze) (5= surveiller l'ouverture)		✓	<input checked="" type="checkbox"/>
60	A - 1 - 2 - 3 - 4 - 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
X3b	B - 3 - 1 - 4 - 2 - 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - 4 - 1 - 3 - 2 - 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - 1 - 3 - 2 - 5 - 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>