

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

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

Les zones favorables au déclenchement de la convection sont en général :		✓	<input type="checkbox"/>
1	A - les zones urbanisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A104B	B - les forêts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - les zones rocailleuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - les zones sèches	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un thermique peut :		✓	<input type="checkbox"/>
2	A - être matérialisé par un cumulus bourgeonnant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A107B	B - être matérialisé par un voile de stratus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - être dévié par le vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - ne donner lieu à aucune matérialisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le phénomène de restitution se rencontre en général :		✓	<input type="checkbox"/>
3	A - le soir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A110B	B - le matin au centre de la vallée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - au centre des vallées toute la journée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les nuages de type cumulus :		✓	<input type="checkbox"/>
4	A - se développent verticalement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A14B	B - caractérisent des couches plutôt instables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - se développent horizontalement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - caractérisent des couches plutôt stables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On peut rencontrer des turbulences dangereuses pour le vol libre dans les phénomènes observés suivant :		✓	<input type="checkbox"/>
5	A - rotors d'onde de ressaut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A19B	B - stratus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - à l'interface d'une couche d'inversion recouvrant une masse d'air générant des ascendances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les nuages favorables aux vols de performances sont les :		✓	<input type="checkbox"/>
6	A - nimbostratus, altostratus et cumulonimbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A23B	B - stratus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - cumulus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - cirrocumulus, nimbostratus et stratocumulus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le brouillard 'advection se forme :		✓	<input type="checkbox"/>
7	A - sans vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A29B	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 nuit claire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'hectopascal est une unité de :		✓	<input type="checkbox"/>
8	A - pression	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A32B	B - température	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - humidité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La vapeur d'eau :		✓	<input type="checkbox"/>
9	A - est visible sous forme de buée blanche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A35B	B - est présente au sol certains matins sous forme de rosée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est invisible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un thalweg est :		✓	<input type="checkbox"/>
10	A - un axe de hautes pressions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A41B	B - un axe de basses pressions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - une zone où la pression atmosphérique varie peu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La cause de formation des nuages, c'est :		✓	<input type="checkbox"/>
11	A - le refroidissement de l'air jusqu'à son niveau de condensation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A4B	B - une forte descendance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - Le réchauffement de l'air ascendant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les anticyclones sont le siège :		✓	<input type="checkbox"/>
12	A - plutôt de vents faibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A52B	B - d'un mouvement général ascendant des masses d'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - plutôt de vents forts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - d'un mouvement général d'affaissement des masses d'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vent de 20 Kt (nœuds) souffle à environ :		✓	<input type="checkbox"/>
13	A - 18 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A57B	B - 36 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - 20 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans une atmosphère à tendance stable :		✓	<input type="checkbox"/>
14	A - il ne peut pas y avoir d'ascendances thermiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A64B	B - la structure de la masse d'air s'oppose au développement des ascendances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la température décroît rapidement quand on s'élève en altitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - la température décroît doucement quand on s'élève en altitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans une atmosphère à tendance instable :		✓	<input type="checkbox"/>
15	A - il y a peu d'ascendances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A65B	B - la température décroît rapidement quand on s'élève en altitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - les cumulus ont tendance à se développer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - les stratus ont tendance à se développer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Types de fronts possibles dans une perturbation :		✓	<input type="checkbox"/>
16	A - chaud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A69B	B - tempéré	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - occlus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - froid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les tendances générales d'un front froid sont :		✓	<input type="checkbox"/>
17	A - aggravation rapide avec pluie, orages, vents forts, turbulences	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A71B	B - aggravation lente avec pluie modérée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - temps brumeux couvert avec bruine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les nuages matérialisant les ondes de ressaut sont des :		✓	<input type="checkbox"/>
18	A - cumulus congestus et cumulonimbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A7B	B - cirrostratus et nimbo stratus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - altocumulus lenticulaires et cumulus rotors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le vent de fœhn est caractérisé par :		✓	<input type="checkbox"/>
19	A - un nuage de chapeau sur le relief au vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A94B	B - une descente d'air chaud, sec et très turbulent sous le vent du relief	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - un refroidissement de la masse d'air sous le vent du relief	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque un accroissement de l'incidence, transitoirement :		✓	<input type="checkbox"/>
20	A - la trajectoire s'incurve vers le haut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E13B	B - la vitesse sur trajectoire augmente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la trajectoire s'incurve vers le bas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - la vitesse sur trajectoire diminue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La traînée sur l'ensemble aile+pilote :		✓	<input type="checkbox"/>
21	A - est indépendante de la vitesse-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E16B	B - est indépendante de la forme de l'aile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - se divise en traînée de forme + traînée induite + traînée de frottement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'effet girouette remet l'aile :		✓	<input type="checkbox"/>
22	A - en vol face au vent météo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E26B	B - en vol face à son vent relatif	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - au sol, à l'arrêt, face au vent instantanée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - au sol face au vent moyen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un vent régulier en force et direction n'a aucune influence :		✓	<input type="checkbox"/>
23	A - sur la vitesse-sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E37B	B - sur la vitesse-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - sur la finesse-sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En traversant une masse d'air turbulent, l'ensemble aile+pilote est soumis à des variations :		✓	<input type="checkbox"/>
24	A - d'incidence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E40B	B - de vitesse-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - de masse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - de R.F.A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une aile en vol stabilisé dans une ascendance :		✓	<input type="checkbox"/>
25	A - monte par rapport à l'air ascendant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E47B	B - descend par rapport à l'air ascendant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - monte à la même vitesse que l'air ascendant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La finesse-sol :		✓	<input type="checkbox"/>
26	A - est identique à la finesse-air dans une masse d'air immobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E63B	B - ne varie jamais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est toujours inférieure à la finesse-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A surface égale, un pilote plus léger aura :		✓	<input type="checkbox"/>
27	A - une vitesse max plus faible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E70B	B - une meilleure pénétration	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - un taux de chute plus faible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - une vitesse de décrochage identique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :		✓	<input type="checkbox"/>
28	A - elle se refermera plus facilement dans les turbulences	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G13B	B - votre vitesse-max sera plus faible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - elle se refermera plus rarement dans les turbulences	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - les réactions de l'aile lors de fermetures seront plus vives	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si la charge alaire est réduite, l'aile :		✓	<input type="checkbox"/>
29	A - décolle à une plus grande vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G4B	B - a une finesse plus élevée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - a un taux de chute moins important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - est moins manoeuvrant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un variomètre indique:		✓	<input type="checkbox"/>
30	A - la vitesse verticale de votre aile par rapport au sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L16B	B - la hauteur de votre aile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la direction de votre aile par rapport au nord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'emport du parachute de secours :		✓	<input type="checkbox"/>
31	A - impose une surveillance particulière des velcros et goupilles de fermeture du conteneur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L4B	B - expose le pilote à des risques d'ouverture intempestive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - n'exige aucune mesure particulière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mes vols seront plus performants avec une aile		✓	<input type="checkbox"/>
32	A - aux performances maximum, mais difficile à piloter pour mon niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R12B	B - que je maîtrise bien, aux performances honnêtes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La forme du profil d'une aile		✓	<input type="checkbox"/>
33	A - est pratiquement la même pour tous les modèles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R1B	B - est étudiée pour chaque aile en fonction des performances recherchées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - n'a que très peu d'influence sur les performances, seul le profilage du pilote peut améliorer celles-ci	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les relations entre accompagnateur de club et écoles de vol libre:		✓	<input type="checkbox"/>
34	A - sont à éviter absolument	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S103B	B - pourraient nuire à la bonne évolution de l'activité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - sont indispensables dans l'intérêt des pratiquants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - améliorent et facilitent le rôle de chacun pour la progression du nouveau pilote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le label Ecole Française de Vol Libre (EFVL) ou Club-école de Vol Libre (CEVL). est :		✓	<input type="checkbox"/>
35	A - nécessaire pour enseigner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S14B	B - correspond à un environnement garanti pour l'élève	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - permet à un club d'enseigner sans moniteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une école française de vol libre (EFVL) :		✓	<input type="checkbox"/>
36	A - a signé un protocole d'accord avec la F.F.V.L.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S17B	B - est une entreprise privée contrôlée par la F.F.V.L.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est une entreprise privée financièrement indépendante de la F.F.V.L.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Après un accident, la déclaration doit être établie et envoyée à la F.F.V.L. :		✓	<input type="checkbox"/>
37	A - dans tous les cas par le président du club	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S36B	B - par la gendarmerie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - par le moniteur pour un de ses élèves	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - par le pilote breveté ou son entourage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Priorités entre P.U.L. :		✓	<input type="checkbox"/>
38	A - le delta doit la priorité au parapente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S48B	B - le parapente doit la priorité au delta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - delta et parapente doivent observer les mêmes règles de l'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Loin du relief, vous suivez la même route et au même niveau qu'une autre aile moins rapide ; vous effectuez le dépassement par :		✓	<input type="checkbox"/>
39	A - la gauche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S51B	B - le dessus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - la droite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous êtes en vol de pente, le relief est à votre gauche. Une aile arrive en face à la même altitude :		✓	<input type="checkbox"/>
40	A - elle a priorité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S54B	B - vous avez priorité et maintenez votre cap	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous tentez de passer en dessous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les règles de vol obligent chaque pilote :		✓	<input type="checkbox"/>
41	A - à respecter une distance suffisante pour prévenir les abordages	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S88B	B - à dégager par la droite en cas de croisement à la même altitude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - à dépasser une aile plus lente par la gauche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - à tourner dans le même sens que la première aile arrivée dans l'ascendance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une couche de stratus de 40m d'épaisseur est située sous le décollage :		✓	<input type="checkbox"/>
42	A - 40m c'est peu ; vous décollez	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U17B	B - vous attendez en espérant que la nuée se dégage sinon vous ne décollez pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - s'il y a un vent suffisant pour faire du vol de pente, vous décollez et vous restez au dessus de la couche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le cône d'autonomie :		✓	<input type="checkbox"/>
43	A - correspond à l'ensemble des points les plus éloignés que l'aile peut atteindre en vol plané	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U29B	B - a un axe plus ou moins penché par le vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est une caractéristique de l'aile qui ne dépend pas du vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lorsque vous volez vent arrière près du sol, l'impression visuelle tend à modifier votre perception de la vitesse/air ; vous risquez de :		✓	<input type="checkbox"/>
44	A - voler trop lentement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U35B	B - voler trop rapidement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - décrocher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous risquez de rencontrer de fortes turbulences dangereuses :		✓	<input type="checkbox"/>
45	A - près du relief sans vent météo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U43B	B - sous le vent d'un relief par vent fort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - dans les zones de cisaillement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - dans une ascendance dynamique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En turbulence :		✓	<input type="checkbox"/>
46	A - les efforts sur la structure augmentent avec la vitesse de vol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U46B	B - vous devez voler le plus lentement possible pour ne pas fatiguer la structure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous devez le plus vite possible pour sortir de la zone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Au cours d'un vol de pente en atmosphère turbulence :		✓	<input type="checkbox"/>
47	A - vous évitez de descendre en dessous des crêtes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U54B	B - vous vous éloignez un peu du relief et augmentez votre vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous volez le plus vite possible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans un thermique au cours des 360°, le variomètre passe par un maximum puis retombe à des valeurs faiblement positives :		✓	<input type="checkbox"/>
48	A - vous inversez le sens des 360°	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U57B	B - pour vous recentrer, vous élargissez le virage juste avant le maximum du variomètre et resserrez peu après	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous quittez l'ascendance pour la reprendre d'un autre côté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous envisagez d'utiliser une ascendance où se trouve déjà un autre appareil ; vous :		✓	<input type="checkbox"/>
49	A - faites comme si vous étiez seul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U61B	B - engagez la spirale juste devant lui pour qu'il vous voit bien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - essayez en jouant sur la vitesse de vous placer de façon diamétralement opposée dans le même sens de rotation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous affrontez un vent de face de 15 km/h ; pour rentrer au terrain :		✓	<input type="checkbox"/>
50	A - vous cherchez à vous maintenir au taux de chute minimum pour avoir plus de temps pour effectuer le trajet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U69B	B - vous volez aussi rapidement que possible pour avoir une vitesse de pénétration maximum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - en prenant des points de repère au sol et en jouant sur votre vitesse, vous essayez de trouver le meilleur angle de plané	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous êtes en approche ; une aile est juste en dessous de vous :		✓	<input type="checkbox"/>
51	A - vous l'observez attentivement car vous lui devez la priorité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U72B	B - il vous doit la priorité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous faites des 360° pour vous poser avant lui	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - en approche, il n'y a plus de priorité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous êtes en prise de terrain en S (P.T.S.) ; votre trajectoire s'enfoncé sous le plan de descente prévu ; vous devez :		✓	<input type="checkbox"/>
52	A - raccourcir vos S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U77B	B - s'il le faut vous mettre en ligne droite face au terrain	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - accélérer pour ne pas perdre de temps	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Par vent fort, le vol captif sur point fixe (corde attachée au sol) :		✓	<input type="checkbox"/>
53	A - n'est jamais dangereux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U7B	B - peut être utilisé en école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - est fortement déconseillé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - peut entraîner un verrouillage irrémédiable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le gradient de vent de face à l'atterrissage :		✓	<input type="checkbox"/>
54	A - n'a pas d'effet sur la vitesse/air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U84B	B - est parfois dangereux car il peut conduire au décrochage en cas de pilotage inadapté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - augmente le taux de chute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - nécessite par sécurité une prise de vitesse préalable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
je me ferais probablement plus plaisir avec une aile		✓	<input type="checkbox"/>
55	A - aux performances maximum, mais difficile à piloter pour mon niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
U89B	B - que je maîtrise bien aux performances honnêtes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - avec l'aile qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Par vent nul sur une pente faible, pour décoller		✓	<input type="checkbox"/>
56	A - vous courrez le plus longtemps possible en pilotant l'aile sans faire varier brutalement l'incidence	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x11b	B - vous courrez a fond en tirant sur la barre de contrôle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous courrez a fond en poussant franchement la barre de contrôle pour décoller plus vite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -		
Le décrochage dynamique est caractérisé par		✓	<input type="checkbox"/>
57	A - une prise de vitesse initiale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x22b	B - une abattée brutale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - de violentes vibrations dans la barre de contrôle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - un fort taux de chute, une sensation d'enfoncement et des vibrations éventuelles de l'appareil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous êtes a quelques mètres du sol, vous vous mettez involontairement en situation de décrochage, il est préférable de		✓	<input type="checkbox"/>
58	A - secouer l'aile pour essayer de parachuter sans décrocher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x28b	B - tirer pour repartir vers l'avant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - pousser pour essayer de parachuter et réduire l'abattée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - arrêter de pousser, laisser l'aile s'enfoncer et repousser a fond lorsque le sol approche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mon drag chute est ouvert, je suis en finale		✓	<input type="checkbox"/>
59	A - j'ai l'impression d'être un peu long, je peux par une action de pilotage raccourcir ma distance de posé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x31b	B - j'ai l'impression d'être un peu court, je peux par une action de pilotage allonger ma distance de posé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - je tire plus que sans drag chute pour ne pas décrocher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -		
Pour une même assiette, le décollage sur une pente forte engendrera par rapport au décollage sur une pente faible, une incidence		✓	<input type="checkbox"/>
60	A - plus forte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x9b	B - moins forte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - égale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - variable selon le vent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>