

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

Questionnaire à Choix Multiples N°2 - 60 questions. Niveau Pilote

Indiquez les facteurs favorisant la convection :		✓	
1	A - un vent très fort		
A102B	B - un vent de force moyenne		
	C - un réchauffement important au niveau du sol		
	D - pas de vent du tout		
Un thermique pur ou bleu :		✓	
2	A - permet un gain minimum de 1000m		
A108B	B - est dangereux pour nos ailes		
	C - n'est pas coiffé par un cumulus		
	D - ne se forme que dans une couche d'air à tendance stable		
Un nuage orographique :		✓	
3	A - est fixe par rapport au sol		
A12B	B - indique une absence de vent		
	C - est dû à une ascendance thermique		
	D - est dû à une ascendance dynamique		
Pour amener une particule d'air à saturation en humidité, il faut :		✓	
4	A - augmenter sa température		
A1B	B - diminuer sa température		
	C - abaisser son altitude		
	D -		
Parmi ces nuages, certains annoncent l'arrivée d'un front chaud :		✓	
5	A - cirrostratus		
A27B	B - cumulus		
	C - altostratus		
	D - cumulonimbus		
La pression atmosphérique est due :		✓	
6	A - à la rotation de la terre sur elle-même		
A33B	B - au poids de la colonne d'air située au dessus		
	C - au réchauffement solaire		
	D -		
Les isobares sur une carte météo montrent :		✓	
7	A - les niveaux des risques de précipitation		
A37B	B - les anticyclones et les dépressions		
	C - les niveaux de températures		
	D -		
Par rapport à l'air chaud, à pression et à volumes égaux l'air froid est :		✓	
8	A - plus lourd		
A43B	B - plus léger		
	C - identique		
	D -		
Dans une masse d'air sans nuages, la température est de 15° C au sol et de 12° C à 500mètres. Cette tranche d'air est :		✓	
9	A - plutôt stable		
A46B	B - plutôt instable		
	C - plutôt instable		
	D -		
Le vent météo :		✓	
10	A - se renforce lorsque les isobares se resserrent		
A53B	B - s'affaiblit lorsque les isobares se resserrent		
	C - n'a rien à voir avec l'espacement des lignes isobares		
	D -		
On appelle brise de pente descendante (ou vent catabatique) :		✓	
11	A - un vent froid qui descend la vallée du Rhône		
A54B	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		
	D -		
Un vent du 225° est un vent :		✓	
12	A - soufflant vers le cap 225°		
A59B	B - provenant du cap 225°		
	C - soufflant vers le nord-est		
	D - soufflant vers le sud-ouest		
Dans l'hémisphère nord lorsque vous êtes face au vent, vous avez :		✓	
13	A - les hautes pressions à droite		
A62B	B - les basses pressions à droite		
	C - les hautes pressions dans votre dos		
	D -		
Les rotors et les lenticulaires semblent fixes par rapport au sol car :		✓	
14	A - à leur niveau le vent est nul		
A6B	B - ils se forment à leur partie au vent et se désagrègent à leur partie sous le vent		
	C - leur durée de vie est très brève		
	D -		
Un front froid :		✓	
15	A - est sécurisant (air froid = air stable)		
A72B	B - peut donner lieu à de fortes précipitations et turbulences		
	C - peut provoquer des coups de vent		
	D - donne peu de vent		
La traîne d'une perturbation, c'est la zone :		✓	
16	A - d'air chaud compris entre le front chaud et front froid		
A75B	B - d'air froid s'étendant à l'arrière du front froid		
	C - nuageuse très développée arrivant avec le front froid		
	D -		
La portance en vol rectiligne stabilisé est :		✓	
17	A - plus faible que le poids total aile+pilote		
E11B	B - perpendiculaire à la trajectoire-air		
	C - constante quelque soit la vitesse de l'aile		
	D -		
Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque une diminution de l'incidence :		✓	
18	A - la trajectoire s'incurve transitoirement vers le haut		
E14B	B - la vitesse sur trajectoire augmente		
	C - la trajectoire s'incurve transitoirement vers le bas		
	D - la vitesse sur trajectoire diminue		

La traînée d'une aile est :		✓	
19	A - indépendante de la vitesse-air		
E17B	B - proportionnelle à la vitesse-air		
	C - proportionnelle au carré de la vitesse-air		
	D - proportionnelle au cube de la vitesse-air		
Parmi les points suivants, certains améliorent la finesse :		✓	
20	A - profil optimisé pour minimiser la traînée de forme		
E23B	B - suspentes fines ou montants de trapèze profilés		
	C - position debout du pilote		
	D -		
Un mouvement de lacet à droite déclenche principalement :		✓	
21	A - un couple piqueur		
E27B	B - un couple cabreur		
	C - du roulis induit à droite		
	D - du roulis induit à gauche		
Vous volez par fort vent arrière, cela implique :		✓	
22	A - une diminution de la R.F.A		
E38B	B - une augmentation de l'incidence		
	C - une augmentation de la vitesse-sol		
	D - une augmentation de la finesse-sol		
Une aile en vol stabilisé dans une ascendance :		✓	
23	A - monte par rapport à l'air ascendant		
E47B	B - descend par rapport à l'air ascendant		
	C - monte à la même vitesse que l'air ascendant		
	D -		
Dans un virage, l'aile s'incline principalement grâce à un mouvement de :		✓	
24	A - lacet		
E55B	B - roulis		
	C - tangage		
	D -		
La finesse-sol :		✓	
25	A - augmente par vent arrière		
E64B	B - diminue par vent arrière		
	C - augmente par vent de face		
	D -		
Si deux pilotes ont la même aile, à même incidence, le plus lourd :		✓	
26	A - vole moins vite		
E68B	B - descend plus vite		
	C - descend moins vite		
	D - vole plus vite		
Le décrochage a lieu en général :		✓	
27	A - à la vitesse de taux de chute mini		
E81B	B - à une vitesse inférieure à celle du taux de chute mini		
	C - à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini		
	D -		
Vous empruntez l'aile d'un pilote plus lourd que vous :		✓	
28	A - le taux de chute sera légèrement plus favorable		
G14B	B - elle sera plus maniable		
	C - elle se refermera plus facilement dans les turbulences		
	D - Les actions aux commandes seront moins efficaces		

Le centrage :		✓	
29	A - est la projection du pilote perpendiculairement à la corde		
G22B	B - s'exprime en pourcentage		
	C - s'exprime en degrés		
	D -		
Le taux de chute minimum :		✓	
30	A - correspond à un angle d'incidence plus petit que celui de vitesse-max		
G8B	B - correspond à un angle d'incidence plus grand que celui de finesse-max		
	C - peut s'utiliser en permanence sans risque en ascendance		
	D - est le régime de vol utile le plus proche du décrochage		
Pour une sécurité maximale, le dépliage/repliage du parachute de secours doit être effectué :		✓	
31	A - 2 fois par an		
L2B	B - 1 fois par an		
	C - il faut le laisser tel que l'a plié le revendeur		
	D -		
Un altimètre :		✓	
32	A - peut être calé à différentes valeurs (niveau de la mer, du décollage, de l'atterrissage, etc. :)		
L9B	B - donne une indication variant avec les données atmosphériques		
	C - est calé définitivement à la construction		
	D - doit toujours être comparé et réglé par rapport aux valeurs connues (décollage, points reconnus, atterrissage)		
Mes vols seront plus performants avec une aile		✓	
33	A - aux performances maximum, mais difficile à piloter pour mon niveau		
R12B	B - que je maîtrise bien, aux performances honnêtes		
	C - qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau		
	D -		
La limite élastique d'un tube que l'on tord correspond		✓	
34	A - au moment où il se casse		
R18B	B - au moment où il reste déformé		
	C - au moment où il blanchit		
	D -		
Après un atterrissage brusque, vous devez vérifier le bon état		✓	
35	A - de la quille		
R23B	B - du boulon central et de la tête de trapèze		
	C - des montants de trapèze		
	D -		
Les actions de l'accompagnateur de club se font auprès :		✓	
36	A - de pilotes de bon niveau non licenciés		
S101B	B - de pilotes licenciés, au minimum fin de niveau vert ayant validés le brevet initial.		
	C - de pilotes brevetés assurés		
	D - d'accompagnateurs de club entre eux uniquement		
Le directeur technique d'une école française de vol libre (EFVL) ou d'un Club Ecole de Vol Libre (CEVL) :		✓	
37	A - atteste la partie pratique du brevet de pilote		
S15B	B - délivre le brevet de pilote		
	C - est responsable de toutes les activités pédagogiques de l'école		
	D -		

Un club-école de vol libre (C.E.V.L) est :		✓	
38	A - une entreprise privée indépendante de la F.F.V.L.		
S18B	B - une association loi 1901 (sans but lucratif) affiliée à la F.F.V.L.		
	C - contrôlée par les adhérents de l'association		
	D -		
La déclaration d'accident est nécessaire si :		✓	
39	A - l'aéronef est endommagé		
S37B	B - une tierce personne est blessée		
	C - quand il y a intervention des secours ou hospitalisation		
	D -		
A niveau de vol égal, la priorité en vol revient :		✓	
40	A - à l'aile qui arrive par la droite		
S52B	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		
Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de 900 m mer et 300 m sol en montagne, la visibilité minimale doit être de :		✓	
41	A - 300 mètres		
S84B	B - 1500 mètres		
	C - 8000 mètres		
	D -		
Un moniteur encadre un stage de formation en milieu aménagé (S.IV, pilotage, acrobatie) dans le cadre d'une école fédérale:		✓	
42	A - il a reçu une formation particulière		
S97B	B - sa formation initiale est suffisante		
	C - il doit organiser le stage au dessus de l'eau		
	D -		
La pente d'une aire de décollage doit être :		✓	
43	A - inférieure ou égale à la finesse max. de l'aile		
U12B	B - supérieure à la pente de finesse max. de l'aile		
	C - n'a pas à être comparée à la pente de finesse max. de l'aile		
	D -		
Voler en local d'un atterrissage, c'est :		✓	
44	A - avoir une autonomie qui permet de le rejoindre à tout moment quelles soient les conditions aérologiques rencontrées		
U30B	B - rester sur un site habituel sans faire de distance		
	C -		
	D -		
Vous volez vent arrière ; votre vitesse/air de croisière est égale à la vitesse du vent météo ; le sol :		✓	
45	A - défile 2 fois plus vite que par vent nul		
U33B	B - défile 2 fois moins vite que par vent nul		
	C - paraît fixe		
	D -		
En conditions turbulentes, il vaut mieux :		✓	
46	A - ne jamais faire d'évolutions serrées		
U44B	B - voler au taux de chute mini		
	C - s'éloigner des limites du domaine de vol		
	D -		
En vol de pente, vous engagez les virages :		✓	
47	A - du côté de l'aile qui se soulève		
U51B	B - du côté du relief		
	C - du côté opposé au relief		
	D -		

Pour centrer un thermique :		✓	
48	A - vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance augmente		
U55B	B - vous diminuez l'inclinaison quand l'ascendance augmente		
	C - vous pouvez voler très lentement sans risque d'autorotation car l'air ascendant empêchera une abattée éventuelle		
	D - vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance diminue		
Lorsqu'un pilote exploite une bulle thermique pour gagner de l'altitude :		✓	
49	A - il s'élève à la même vitesse que la bulle		
U58B	B - il aborde la bulle vers sa partie inférieure et ressort au sommet		
	C - il descend continuellement à l'intérieur de la bulle		
	D -		
Vous approchez de la base d'un cumulus :		✓	
50	A - il n'y a jamais de risque d'aspiration		
U62B	B - vous risquez d'être aspiré car l'ascendance peut se renforcer		
	C - le risque est faible tant que le nuage n'est pas de type congestus ou nimbus		
	D - le danger est aggravé si la base est en dessous des plus hautes crêtes		
Le passage d'un cumulonimbus dans votre secteur de vol :		✓	
51	A - vous invite à profiter des ascendances larges avant la pluie		
U66B	B - vous impose un atterrissage immédiat		
	C - peut rendre de toute façon l'atterrissage problématique		
	D -		
Une bonne approche :		✓	
52	A - se prépare suffisamment tôt		
U73B	B - tient compte du vent météo et de ses variations possibles		
	C - doit être modifiable en cas de nécessité		
	D -		
Pour être précis à l'atterrissage, la visualisation correcte de la pente en finale est indispensable. Cette pente :		✓	
53	A - varie en fonction de l'incidence		
U78B	B - varie en fonction de la direction et de la vitesse du vent		
	C - ne dépend que des caractéristiques aérodynamiques de l'aile		
	D -		
En finale, si la cible descend dans le champ de vision :		✓	
54	A - vous êtes court		
U80B	B - vous êtes long		
	C - vous devez ralentir au maximum		
	D -		
j'accrois les risques		✓	
55	A - raisonnablement en introduisant une seule nouveauté à la fois		
U91B	B - énormément avec la fatigue et/ou les problèmes (cœur, santé, travail, etc....)		
	C - pas du tout, je suis en bonne forme physique et psychique		
	D - un peu avec la fatigue		

35 Km/h de vent de face au décollage, vous êtes seul		✓	<input type="checkbox"/>
56	A - vous êtes un pilote moyen, c'est trop vous vous abstenez	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x12b	B - un pilote très expérimenté peut décoller sans problèmes si le vent est laminaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous essayez de décoller car ou vous n'y arriverez pas ou ça partira tout seul sans avoir besoin de courir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -		
Vous êtes a 400m / sol avec une aile réglée, conditions calmes, vous augmentez progressivement l'incidence et vous provoquez un décrochage		✓	<input type="checkbox"/>
57	A - vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x20b	B - vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - vous accompagnez l'abattée puis vous amortissez la ressource	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -		
classez les actions suivantes, juste après le décollage : (1= s'assurer d'être sur une bonne trajectoire a bonne vitesse) (2= s'installer dans le harnais) (3=rechercher l'ascendance)		✓	<input type="checkbox"/>
58	A - 2, 1, 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x29b	B - 1, 3, 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - 3, 2, 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D -		
le drag chute		✓	<input type="checkbox"/>
59	A - est indispensable dès que l'on a un doute sur sa capacité à atterrir en sécurité : suffisamment loin des bords du terrain d'atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x32b	B - ne s'utilise qu'en cas de besoin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - s'utilise en cas de besoin, mais de toute façon assez périodiquement pour être habitué à l'utiliser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - un bon pilote n'en a pas besoin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
avant l'atterrissage après un très long vol		✓	<input type="checkbox"/>
60	A - je me redresse très tôt dans le harnais et remue les jambes qui sont ankylosées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
x35b	B - j'envisage le posé sur les roulettes avec le drag chute si je me sent très fatigué	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	C - je ne change pas mes habitudes c'est le meilleur moyen de faire des conneries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	D - je sais que la fatigue diminue la lucidité, je me concentre pour faire du « classique propre »	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>