

1. Les rues de nuages se produisent généralement :	6	2. Deux ailes identiques soumises à des charges alaires différentes décrochent :	0
<input checked="" type="checkbox"/> lorsque la convection est installée et que le vent augmente avec l'altitude	6	<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence mais à des vitesses différentes	6
<input type="checkbox"/> lorsque le vent est nul	-6	<input type="checkbox"/> à même vitesse mais à des incidences différentes	-6
<input type="checkbox"/> lorsque la basse couche est stable	-6	<input type="checkbox"/> à même vitesse et à même incidence	-6
3. Le polyéthylène :	0	4. En virage, un appareil décroche :	0
<input checked="" type="checkbox"/> possède une très bonne résistance à la rupture	3	<input type="checkbox"/> à même vitesse et à même incidence qu'en ligne droite	-6
<input type="checkbox"/> possède un faible pourcentage d'allongement	-6	<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence mais à vitesse plus importante qu'en ligne droite	6
<input type="checkbox"/> est sensible à l'humidité	-6	<input type="checkbox"/> à même vitesse mais à incidence plus faible qu'en ligne droite	-6
<input checked="" type="checkbox"/> possède une basse température de fusion (risque important de rupture par frottement)	3		
5. Dans un marais barométrique, il y a risque :	0	6. Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la serrant davantage :	0
<input type="checkbox"/> de vent fort	-6	<input type="checkbox"/> je ressens mieux les mouvements aérologiques	-6
<input type="checkbox"/> d'onde de ressaut	-6	<input checked="" type="checkbox"/> j'augmente le risque de twist en cas de fermeture	6
<input checked="" type="checkbox"/> d'orage	6	<input type="checkbox"/> j'augmente le risque d'autorotation si je reste passif en cas de fermeture	-6
7. Dans un espace aérien non contrôlé et au dessus de 900 m mer ou 300 m sol en montagne, la visibilité minimale doit être de :	0	8. Vous trouverez les renseignements concernant une zone dangereuse et ses heures d'activité :	0
<input type="checkbox"/> 1500 mètres	-6	<input type="checkbox"/> en téléphonant à la tour de contrôle la plus proche de la zone dangereuse	0
<input type="checkbox"/> 300 mètres	-6	<input type="checkbox"/> sur la carte V.A.C. (visual approach chart) de l'aérodrome le plus proche	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 5000 mètres sous le FL100 8000m au dessus en France	6	<input checked="" type="checkbox"/> dans le livret additif aux cartes de vol à vue et radionavigation	6

9. Les perturbations du front polaire qui traversent la France proviennent généralement :

0

- d'Europe centrale -6
- des Açores -6
- de l'Atlantique 6
- de la Méditerranée -6

10. Pour conserver une finesse/sol maximum, vous devez voler plus vite qu'à la vitesse de finesse/air max. :

0

- vent de face 3
- dans une descente 3
- vent de dos -6
- dans une ascension -6

11. Un parapente neuf peut supporter, au maximum et sans aller à la rupture :

0

- 8 "g" 6
- 6 "g" -6
- 10 "g" -6

12. Les phénomènes bloquant le développement des ascendances en altitude sont en général :

0

- un changement brutal dans la direction du vent -6
- la base des cumulus -6
- le caractère stable de la masse d'air 3
- une couche d'inversion 3

13. Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé E :

0

- est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.) 6
- est accessible avec un contact radio obligatoire -6
- n'est jamais accessible -6

14. Trois masses d'air A, B, et C ont une température au sol de 15°. Le point de rosée est respectivement de 14°, 10° et 5°. Laquelle est la plus humide :

0

- C -6
- A 6
- B -6

15. En passant au terrain d'atterrissement, vous mettez votre altimètre à 0. Il est calé :

0

- au niveau de vol -6
- au Q.N.H. -6
- au Q.F.E. 6

16. Pendant la course de décollage, votre incidence c'est l'angle entre le plan de l'aile et :

0

- le sol 6
- l'horizontale -6
- la verticale -6

17. La finesse-air :	0	18. La F.F.V.L. :	0
<input type="checkbox"/> est maximale lorsque le taux de chute est minimal	-6	<input checked="" type="checkbox"/> impose le port du casque en compétition	3
<input checked="" type="checkbox"/> passe par un maximum pour une certaine valeur de l'incidence	3	<input checked="" type="checkbox"/> impose de porter le casque dès le début de la progression en école	3
<input type="checkbox"/> est maximale juste avant le décrochage	-6	<input type="checkbox"/> impose de porter le casque au dessus de 5m de survol	-6
<input checked="" type="checkbox"/> varie avec l'incidence de l'appareil	3		
19. Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :	0	20. Un marais barométrique est caractérisé par :	0
<input checked="" type="checkbox"/> vous devrez courir plus vite au décollage	3	<input checked="" type="checkbox"/> des vents plutôt faibles	3
<input type="checkbox"/> l'aile décrochera à la même vitesse	-6	<input type="checkbox"/> des isobares resserrés	-6
<input type="checkbox"/> à même incidence, elle volera plus lentement qu'avec lui	-6	<input type="checkbox"/> des vents plutôt forts	-6
<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence, elle volera plus vite qu'avec lui	3	<input checked="" type="checkbox"/> des isobares espacés	3
21. Le réglage ou la vérification de la longueur des freins	0	22. Lorsqu'une aile entre dans une descendance, transitoirement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> doit être fait sur les ailes que je ne connais pas	2	<input checked="" type="checkbox"/> la Force Aérodynamique diminue, l'aile accélère vers le bas	3
<input checked="" type="checkbox"/> s'opère sur pente école	2	<input checked="" type="checkbox"/> l'incidence diminue	3
<input checked="" type="checkbox"/> est important pour l'ergonomie du pilotage	2	<input type="checkbox"/> l'incidence augmente	-6
<input type="checkbox"/> ne tient pas compte des modifications de calage créées par l'utilisation de l'accélérateur	-6		
23. Lors de la fin d'un vol de distance, vous vous trouvez tout près d'un petit aérodrome où évoluent des planeurs ; l'atterrissement :	0	24. Parmi les zones à statut particulier, il existe les zones :	0
<input type="checkbox"/> est interdit aux planeurs ultra-légers sur tous les aérodromes	-6	<input checked="" type="checkbox"/> D : dangereuses pour tout aéronef	2
<input checked="" type="checkbox"/> est possible si ce terrain est militaire avec l'accord préalable de l'autorité compétente	3	<input checked="" type="checkbox"/> R : réglementées et interdites aux P.U.L. lorsqu'elles sont actives, sauf avec une autorisation du district aéronautique	2
<input checked="" type="checkbox"/> est possible si ce terrain est civil, non contrôlé et sans procédure I.F.R.	3	<input checked="" type="checkbox"/> P : interdites à tout aéronef	2
		<input type="checkbox"/> D : dangereuses uniquement pour les P.U.L.	-6

25. Il existe une inversion de température parmi ces trois relevés

0

+22° à 500m / +18° à 1000m d'altitude

-6

-2° à 500m / -10° à 1200 m d'altitude

-6

+18° à 500m / +22° à 1000m d'altitude

6

27. Deux ailes identiques mais de charges alaires différentes traversent une large zone ascendante. Chaque pilote utilise son aile à la vitesse du taux de chute mini :

0

l'aile la plus chargée gagnera plus d'altitude que l'autre

-6

les deux ailes gagneront la même altitude

-6

l'aile la moins chargée gagnera plus d'altitude que l'autre

6

29. Lorsqu'un nuage se forme :

0

du froid est dégagé

-6

l'ascendance s'arrête

-6

de la chaleur est dégagée

6

31. L'effet pendulaire

0

est présent dans les situations de vol équilibrées

-6

c'est l'effet de couple entre le pilote et son aile

2

fait référence au pendule dans le cas où l'aile et le pilote vont dans des directions différentes

2

fait référence au pendule parce que l'aile et le pilote ont des vitesses différentes

2

26. Le parapente est un aéronef :

0

qui utilise des profils creux pour augmenter sa stabilité en tangage

-6

qui utilise des profils biconvexes pour améliorer sa vitesse de vol

3

de caractère instable aérodynamiquement s'il utilise un profil reflexé

-6

à forte stabilité pendulaire

3

28. Cochez les 2 droites qui définissent l'angle de dérive :

0

la corde centrale

3

le vent météo

-6

l'envergure

-6

la trajectoire/sol

3

30. L'instabilité conditionnelle

0

désigne la possibilité du développement d'une ascendance dans un air plutôt stable

3

désigne l'impossibilité d'une ascendance à s'élever

-6

implique que la masse d'air soit plutôt instable

-6

implique que la masse d'air soit plutôt stable

3

32. Le réglage Q.N.H. permet de lire directement sur l'altimètre :

0

la hauteur au dessus du décollage

-6

le niveau de vol

-6

l'altitude réelle

6

33. La traîne d'une perturbation :

0

- provoque parfois des conditions trop violentes pour le vol libre en début de période 2
- est toujours, dès le premier jour, favorable pour le vol libre -6
- est généralement très favorable l'été 2
- est caractérisée par un ciel bleu peuplé de petits cumulus appétissants 2

34. La pratique du vol libre :

0

- est autorisé dans tous les espaces aériens contrôlés -6
- est possible dans les espaces aériens classés E en respectant les conditions de vol à vue (V.M.C.) 3
- peut être autorisée localement par le district aéronautique dans un espace aérien réglementé 3

35. L'ordre de grandeur de la résistance des suspentes de lignes basses et moyennes est généralement de :

0

- 100 daN 6
- 10 daN -6
- 1000 daN -6

36. Quels changements d'états dégagent de la chaleur :

0

- du liquide au gazeux -6
- du gazeux au liquide 4
- du gazeux au solide 2

37. La vrille en parapente :

0

- correspond au décrochage de l'aile intérieure à la rotation 3
- correspond à une rotation du pilote autour de sa voile -6
- correspond au décrochage de l'aile extérieure à la rotation -6
- s'amorce par un mouvement rapide de lacet 3

38. Une diminution brutale d'incidence :

0

- éloigne de la fermeture frontale -6
- ne demande jamais d'actions de pilotage grâce à la stabilité pendulaire -6
- rapproche de la fermeture frontale 3
- peut être compensée par une traction momentanée des commandes 3

39. En soufflerie, si on multiplie par 3 la vitesse du vent relatif sur une aile, la F.A. est multipliée par :

0

- 6 -6
- 3 -6
- 9 6
- 27 -6

40. Lors d'un vol de distance

0

- en conditions ventées, je me méfie des culs de sac d'où il faudra ressortir face au vent si le passage n'est pas possible. D'une manière générale j'anticipe mes trajectoires et leurs solutions de replis 2
- je me méfie de l'euphorie, liée au plaisir d'un beau vol, qui diminue les capacités de raisonnement et peut pousser à s'engager dans des options dangereuses 2
- je me garde toujours la possibilité de rejoindre un terrain de fortune avec une marge raisonnable 2
- je peux m'engager le long d'une crête, même si pendant quelques temps je n'ai plus de terrain posable, si je suis sur d'avoir une ascendance tout le long -6

41. L'établissement du plan de vol prend en compte :	0	42. Le front polaire :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la situation des terrains de décollage et d'atterrissage	2	<input checked="" type="checkbox"/> sépare les masses d'air polaires et tropicales	2
<input checked="" type="checkbox"/> le vent en altitude	1	<input type="checkbox"/> sépare les masses chaudes équatoriales des masses froides polaires	0
<input checked="" type="checkbox"/> les performances de l'aile	2	<input checked="" type="checkbox"/> fluctue dans chaque hémisphère autour des latitudes dites tempérées	2
<input checked="" type="checkbox"/> le vent de vallée	1	<input checked="" type="checkbox"/> a une importance déterminante dans le climat français	2
43. Pour conserver un coefficient de sécurité acceptable en utilisation habituelle, il ne faut pas dépasser :	0	44. Les Conseillers Techniques (C.T.R., C.T.N., D.T.N.) sont :	0
<input type="checkbox"/> 8 "g"	0	<input checked="" type="checkbox"/> employés et rétribués par la F.F.V.L. pour les conseillers techniques fédéraux	1
<input type="checkbox"/> 6 "g"	0	<input checked="" type="checkbox"/> travaillent sur des missions (formation, compétition, sécurité, sites, espace aérien...) pour la F.F.V.L.	2
<input checked="" type="checkbox"/> 4 "g"	6	<input checked="" type="checkbox"/> missionnés par le DTN (directeur technique national) de la F.F.V.L. au plan régional et/ou national	2
<input type="checkbox"/> 2 "g"	-6	<input checked="" type="checkbox"/> placés auprès de la FFVL par le Ministère des Sports	1
45. Par rapport au vol classique, en vol tracté, la Force Aérodynamique est :	0	46. Vous volez sous du matériel classé B de la norme CEN, à jour de révision :	0
<input type="checkbox"/> plus faible	-6	<input type="checkbox"/> vous êtes protégé des incidents de vol irréversibles (twist, cravate, etc.)	-6
<input type="checkbox"/> plus verticale	-6	<input checked="" type="checkbox"/> vous limitez au maximum le risque de rupture de suspente en vol	3
<input checked="" type="checkbox"/> inclinée vers l'arrière	3	<input checked="" type="checkbox"/> cela ne vous protège pas des risques de collision	3
<input checked="" type="checkbox"/> plus forte	3		
47. Les symptômes de l'imminence d'une vrille sont	0	48. La chaleur solaire se propage dans l'atmosphère selon les processus suivants :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une commande dure et profondément abaissée du côté sollicité	2	<input checked="" type="checkbox"/> évaporation, condensation	3
<input checked="" type="checkbox"/> un silence préjugeant d'une très basse vitesse	2	<input type="checkbox"/> vibration et gradient	-6
<input type="checkbox"/> une augmentation brutale de la vitesse	-6	<input checked="" type="checkbox"/> rayonnement, conduction et convection	3
<input checked="" type="checkbox"/> le sentiment d'une aile sollicitée à tourner qui tourne mal	2		

49. Au cours d'une spirale, votre appareil a dérivé de 3 km en 10mn. La force du vent est :

- impossible à connaître -6
- de 18 km/h environ 6
- de 10 km/h maximum -6

50. Dans une association loi 1901, un moniteur fédéral peut :

- être salarié au titre de moniteur -6
- percevoir directement à son nom le montant des cours -6
- percevoir un défraiement pour le temps consacré à l'enseignement -6
- percevoir des indemnités de déplacement 6

51. Un virage à 360° :

- permet d'évaluer sa dérive 2
- augmente la vitesse de vol 2
- a une vitesse qui est sans rapport avec son inclinaison -6
- augmente le taux de chute 2

52. Lorsque vous entrez dans une descendante, transitoirement, l'incidence :

- augmente -6
- diminue 6
- ne change pas -6

53. Le calage altimétrique Q.F.E. permet de connaître :

- la hauteur de votre aile au dessus du lieu où est effectué le calage 6
- la hauteur de votre aile au dessus du sol qu'elle survole -6
- l'altitude de votre aile au dessus du niveau de la mer -6

54. Le comité directeur de la F.F.V.L. :

- se réunit au moins 4 fois par an 2
- est composé de volontaires élus pour 4 ans par l'assemblée générale 2
- applique les décisions prises par l'assemblée générale 2
- ne comporte que des professionnels employés à plein temps -6

55. En prévision d'un gain d'altitude important ou d'un vol de durée, il est recommandé de s'équiper avec :

- une tenue de sport légère -6
- des chaussures tenant bien aux pieds, des vêtements chauds, des gants, éventuellement des lunettes de soleil 6
- une boîte de médicaments anti-nauséaux -6

56. Un variomètre donne ses indications en fonction de la variation :

- de la pression atmosphérique 6
- de l'humidité -6
- de la température -6

57. Avec les trims, rallonger les élévateurs arrière :

rend l'aile paresseuse au gonflage -6

révèle les réglages "trop court" des freins qui, en position haute, brident alors le bord de fuite 2

favorise les fermetures en turbulence 2

augmente la vitesse de l'aile 2

58. Lorsque l'aile entre dans une ascendance, temporairement :

la Force Aérodynamique augmente et l'aile accélère vers le haut 3

l'incidence diminue -6

l'incidence augmente 3

59. En vol de pente, pour exploiter au mieux l'ascendance, vous volez plutôt à l'incidence :

de vitesse mini -6

de vitesse max -6

de taux de chute mini 6

de finesse max -6

60. Votre trajectoire/sol est perpendiculaire au sens du vent :

vous êtes obligatoirement en dérapage -6

la corde centrale de l'aile est perpendiculaire au sens du vent -6

vous dérivez 6

61. Avant de décoller, vous calez votre altimètre au Q.N.H. ; celui-ci doit indiquer :

l'altitude topographique du terrain 6

le niveau de vol -6

0 mètre -6

62. Tous les régimes de vol avec un angle d'incidence supérieur à celui du taux de chute mini :

sont les plus éloignés du décrochage -6

correspondent au maximum de maniabilité de l'aile -6

correspondent à de mauvaises performances pour l'aile 6

sont conseillés pour voler près du sol -6

63. Pour une même position des commandes qu'en air immobile, dans une ascendance régulière :

mon incidence est la même 3

ma vitesse-air est la même 3

ma vitesse-air est plus élevée -6

mon incidence est plus élevée -6

64. Le décollage en haute montagne :

ne nécessite aucune connaissance particulière d'alpinisme -6

c'est du paralpinisme, pas du Vol Libre -6

nécessite un bon niveau d'expérience 6

est facilité par la densité moindre de l'air -6

65. La finesse-air, c'est :	0	66. La fibre kevlar :	0
<input type="checkbox"/> toujours la même chose que la finesse-sol	-6	<input checked="" type="checkbox"/> possède un faible pourcentage d'allongement	2
<input checked="" type="checkbox"/> le rapport portance sur traînée	6	<input checked="" type="checkbox"/> possède une bonne résistance à la rupture mais une faible résistance au cisaillement	2
<input type="checkbox"/> l'angle entre la trajectoire air et l'horizontale	-6	<input checked="" type="checkbox"/> doit être gainée pour une protection efficace contre l'abrasion et les U.V.	2
		<input type="checkbox"/> possède une bonne élasticité	-6
67. Le Comité Départemental :	0	68. Le facteur de charge :	0
<input checked="" type="checkbox"/> regroupe les clubs et OBL affiliés F.F.V.L. du département	2	<input type="checkbox"/> ne change pas la vitesse de décrochage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> permet le dialogue avec les services départementaux (D.D.J.S.C.S., conseil régional, CEDSI...)	2	<input checked="" type="checkbox"/> peut entraîner la rupture de l'aile s'il est trop élevé	3
<input checked="" type="checkbox"/> est chargé de susciter le développement du Vol Libre sur le plan départemental	2	<input checked="" type="checkbox"/> peut dépasser 2 dans les virages très inclinés	3
<input type="checkbox"/> regroupe uniquement les écoles du département	-6		
69. La circulation dans l'espace aérien concerne :	0	70. Le centre de poussée d'un parapente :	0
<input type="checkbox"/> les propriétaires des terrains de décollage	-6	<input checked="" type="checkbox"/> peut effectuer transitoirement de grandes variations	3
<input checked="" type="checkbox"/> le ministère des transports (autorité de tutelle de l'aviation civile)	6	<input type="checkbox"/> est situé au niveau des élévateurs	-6
<input type="checkbox"/> les maires des communes concernées	-6	<input checked="" type="checkbox"/> est fixe tant que le parapente est en vol équilibré	3
<input type="checkbox"/> l'autorité préfectorale	0		
71. Vous êtes contraints de vous poser dans un terrain en pente :	0	72. La sortie d'un décrochage engendre généralement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la pente est très faible ; vous vous posez face au vent	3	<input type="checkbox"/> un fort couple cabreur	-6
<input type="checkbox"/> vous vous posez à contre pente	-6	<input checked="" type="checkbox"/> un fort couple piqueur	3
<input checked="" type="checkbox"/> la pente est modérée à forte ; vous vous posez travers pente	3	<input checked="" type="checkbox"/> une forte variation d'assiette à piquer	3
<input type="checkbox"/> la pente est forte ; vous vous posez face au vent	-6	<input type="checkbox"/> une forte variation d'assiette à cabrer	-6

73. Caler une aile plus cabrée :

0

- rend l'aile plus nerveuse au décollage -6
 rend l'aile plus paresseuse au gonflage 3
 augmente le risque de fermeture -6
 augmente le risque de mise en parachutage stabilisé 3

74. Pour une aile de vol libre un espace aérien classé G :

0

- n'est jamais accessible -6
 est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.) 6
 est accessible avec un contact radio obligatoire -6

75. Vous recevez une rafale de vent de face, cela provoque
transitoirement :

0

- une augmentation de la Force Aérodynamique 2
 une diminution de l'incidence 2
 une diminution de la vitesse-sol 2
 une augmentation de l'incidence -6

76. La finesse-sol est d'autant plus élevée que :

0

- l'angle de plané est petit 6
 l'incidence est petite -6
 l'angle de plané est grand -6

77. La vitesse de décrochage :

0

- augmente lorsque le facteur de charge augmente 3
 diminue lorsque le facteur de charge augmente -6
 diminue lorsque le poids du pilote augmente -6
 augmente lorsque le poids du pilote augmente 3

78. Vous parcourez une branche de circuit où le vent est plein
travers par rapport à votre route. Vous choisissez de
préférence les cumulus :

0

- au vent de la route à suivre 6
 sous le vent de la route à suivre -6
 sur la route à suivre -6

79. Pendant la course de décollage, si la pente du sol
augmente et que l'assiette ne change pas, l'incidence :

0

- diminue -6
 augmente 6
 ne change pas -6

80. On appelle décrochage dynamique, un décrochage :

0

- à vitesse plus élevée que celle du décrochage standard 3
 suivi d'une ressource -6
 provoqué par une brusque augmentation d'incidence 3
 provoqué par une brusque diminution d'incidence -6

81. L'animateur fédéral	0	82. Le décrochage a lieu :	0
<input checked="" type="checkbox"/> permet d'encadrer des séances de découverte au sol	3	<input checked="" type="checkbox"/> toujours à la même incidence	6
<input checked="" type="checkbox"/> est une qualification accessible distinctement de l'accompagnateur de club	3	<input type="checkbox"/> à différentes incidences	-6
<input type="checkbox"/> donne accès directement au statut d'élève moniteur fédéral	-6	<input type="checkbox"/> toujours à la même vitesse	-6
83. En vol, amortir l'effet pendulaire c'est	0	84. Le facteur de charge, c'est le rapport :	0
<input type="checkbox"/> freiner pendant la ressource pour débiter le contre de l'abattée qui va suivre	-6	<input checked="" type="checkbox"/> poids apparent sur poids total (aile+pilote)	6
<input checked="" type="checkbox"/> relever les mains lorsque l'abattée a été contrée	2	<input type="checkbox"/> poids total (aile+pilote) sur poids apparent	-6
<input checked="" type="checkbox"/> réduire autant que possible la perte de vitesse de l'aile dans les ressources	2	<input type="checkbox"/> poids du pilote sur poids total (aile+pilote)	-6
<input checked="" type="checkbox"/> coordonner la vitesse du pilote et de son aile	2		
85. Lors de spirales engagées, le fait de baisser la commande de frein extérieure au virage pour "cadencer" :	0	86. Lorsque vous entrez dans une ascendance, transitoirement, l'incidence :	0
<input checked="" type="checkbox"/> est utile pour régler la rotation à vitesse constante	2	<input type="checkbox"/> diminue	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est nécessaire pour bloquer l'accélération d'une instabilité spirale	2	<input type="checkbox"/> ne change pas	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut être ponctuellement utilisé pour amorcer la sortie de la rotation	2	<input checked="" type="checkbox"/> augmente	6
<input type="checkbox"/> n'entraîne pas d'augmentation du facteur de charge	-6		
87. Lors du montage du parachute sur la sellette :	0	88. L'espace aérien contrôlé classé :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une fois le parachute conditionné, je fais un essai d'extraction en statique puis reconditionne à l'identique	2	<input checked="" type="checkbox"/> D concerne un espace interdit au vol libre	2
<input checked="" type="checkbox"/> je m'assure que la chaîne "parachute & pod & poignée d'extraction et container extérieur" sont compatibles	2	<input checked="" type="checkbox"/> E concerne un espace autorisé au vol libre	2
<input checked="" type="checkbox"/> je relie directement les deux sangles d'attache du parachute aux maillons d'épaules sellette, sans intermédiaire	2	<input checked="" type="checkbox"/> C jusqu'au niveau 660 est réservé aux vols I.F.R. et VFR équipés d'une radio aviation	2

89. En vol tracté, la Force Aérodynamique est :

0

égale en intensité à la force de traction+poids total

3

égale en intensité à la force de traction

-6

inclinée vers l'arrière

3

90. Votre décollage est orienté est. Il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :

0

le moment de la journée est sans importance

-6

dans la matinée

6

en cours d'après-midi

-6

91. L'abattée consécutive à un décrochage est la conséquence :

0

de la chute du pilote dans la voile

-6

d'un retour pendulaire

3

d'une erreur de pilotage

-6

d'une abattée aérodynamique

3

92. Le facteur de charge lors de l'acquisition de vitesse en virage engagé :

0

contraint le suspentage au risque de rupture sur les ailes mal entretenues

2

peut difficilement dépasser 2

-6

peut augmenter brutalement si l'incidence augmente

2

augmente temporairement avec le cadencement du virage (action sur la commande extérieure)

2

93. Vous recevez une rafale de vent arrière, cela provoque temporairement :

0

une augmentation de l'incidence

2

une augmentation de la vitesse-sol

2

une diminution de l'incidence

-6

une diminution de la Force Aérodynamique

2

94. Vous êtes en montagne, il n'y a pas de vent, la finesse de votre aile vous permet théoriquement d'atteindre "assez juste" le terrain d'atterrissement :

0

vous volez

-6

l'effet de sol va vous aider à l'atterrissement

-6

en milieu de journée vous volez car vous allez sûrement profiter d'ascendances

-6

vous ne volez pas

6

95. La vitesse de décrochage sur une aile donnée est :

0

plus élevée en tracté et en remorqué

3

plus élevée en virage

3

indépendante du poids du pilote

-6

96. Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé D :

0

est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)

-6

est accessible avec un contact radio obligatoire

-6

n'est jamais accessible, sauf dérogation

6

97. Le vent est de 15 km/h plein travers au décollage :	0	98. Le régime de vol I.F.R. (Instrument Flight Rules) est :	0
<input checked="" type="checkbox"/> vous attendez de meilleures conditions	3	<input type="checkbox"/> votre régime de vol si vous évoluez dans des conditions de très mauvaise visibilité (dans un nuage)	-6
<input type="checkbox"/> un vent plein travers mais pas trop fort n'est pas gênant	-6	<input checked="" type="checkbox"/> réservé aux avions possédant certains équipements particuliers	6
<input checked="" type="checkbox"/> vous cherchez un décollage mieux orienté	3	<input type="checkbox"/> applicable aux seuls avions, au dessus du niveau de vol 195	-6
<input type="checkbox"/> une bonne course et ça passe sûrement	-6		
99. Un espace aérien classé D :	0	100. Au décollage le vent est arrière. Les risques de ne pas pouvoir décoller sont dus :	0
<input type="checkbox"/> ne change jamais de classe	-6	<input type="checkbox"/> à l'absence d'effet de sol	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut être classé E à certaines périodes (fin de semaine)	3	<input type="checkbox"/> aux effets du gradient de vent	0
<input checked="" type="checkbox"/> n'est pas accessible aux ailes de vol libre	3	<input checked="" type="checkbox"/> à la vitesse importante que vous devez atteindre en courant	3
		<input checked="" type="checkbox"/> aux descendances marquées et proportionnelles à la déclivité de la pente	3
101. Facteurs aggravant le risque d'hypoxie :	0	102. Je vais faire un vol inhabituel : conditions plus fortes, changement de matériel, etc.	0
<input checked="" type="checkbox"/> fatigue corporelle	2	<input checked="" type="checkbox"/> j'essaie de sentir mon degré de tension et si il est trop élevé, je prends particulièrement mon temps pour retrouver un niveau plus normal ou je renonce à ce vol	2
<input checked="" type="checkbox"/> pilote trop légèrement couvert	2	<input checked="" type="checkbox"/> la nervosité due à la tension est très favorable aux oubli, je suis très vigilant	2
<input checked="" type="checkbox"/> alcool et tabac	2	<input type="checkbox"/> je suis un peu fatigué en ce moment (travail, famille, etc.) mais c'est pas gênant	-6
		<input checked="" type="checkbox"/> j'ai bien évalué les différents paramètres pour qu'il n'y ait qu'une seule difficulté supplémentaire	2
103. Facteurs favorisant la mise en autorotation après fermeture :	0	104. L'utilisation de trims ou afficheurs peut :	0
<input type="checkbox"/> un faible allongement	-6	<input checked="" type="checkbox"/> augmenter les risques de fermeture	2
<input checked="" type="checkbox"/> un grand allongement	3	<input checked="" type="checkbox"/> améliorer la pénétration	1
<input checked="" type="checkbox"/> une vitesse élevée	3	<input checked="" type="checkbox"/> augmenter les risques de mise en parachutage stabilisé	2
<input type="checkbox"/> une vitesse lente	-6	<input checked="" type="checkbox"/> faciliter le gonflage	1

105. Après un vol de durée, il convient d'assouplir et de préparer bras et jambes à la course d'atterrissage

0

- pendant l'approche -6
- en finale -6
- avant l'approche 6
- en effectuant quelques foulées aériennes lors de l'arondi -6

106. Lors d'une mise en virage, le roulis inverse qu'on observe parfois en parapente est dû à :

0

- une augmentation de l'incidence du côté de la commande abaissée 3
- une diminution de l'incidence du côté où le poids est appliqué -6
- une diminution momentanée de la portance du côté de la commande abaissée -6
- une augmentation momentanée de la portance du côté de la commande abaissée 3

107. Une bonne approche de terrain avant l'atterrissement comprend :

0

- un dernier virage pas trop près du sol et une finale stabilisée 2
- une prise de terrain en U, S, ou 8 adaptée au terrain et à la situation du moment 2
- une reconnaissance à une bonne hauteur (vent au sol, encombrement, circuit déjà en place,...) 2

108. Un de vos amis vient juste de décoller ; vous lui emboîtez le pas pour voler ensemble :

0

- c'est dangereux car vous allez vous trouver dans la turbulence de son aile 6
- c'est délicat mais c'est faisable -6
- c'est le seul moyen de faire de bonnes photos -6

109. Le niveau FL 115 :

0

- correspond à 2000m/sol environ -6
- ne doit pas être dépassé en vol à vue, dans la plupart des cas 3
- correspond à 3500m/mer environ 3

110. Il est 11h. La convection thermique a déjà bien démarré (3/8 de cumulus). Un voile de cirrostratus annonçant l'arrivée d'un front chaud approche par l'ouest. L'évolution de la convection dans la journée sera :

0

- arrêt immédiat des ascendances -6
- étouffement progressif des ascendances 6
- évolution des cumulus en cumulonimbus -6

111. Lorsque l'inversion nocturne est très nette, les vols du matin seront :

0

- favorables pour les amateurs de performances -6
- probablement calmes 6
- perturbés très tôt par l'activité thermique -6

112. Pour effectuer une manœuvre de descente rapide :

0

- on doit se référer au manuel de l'aile qui décrit les subtilités des diverses méthodes 6
- Toutes les voiles réagissent de manière identique à chaque manœuvre apprise -6
- il suffit d'appliquer la méthode des 360° engagés qui est une manœuvre sans soucis -6

113. En parapente, le départ en autorotation peut être causé par :

- la mise en miroir du secours et de la voile principale -6
- même une petite cravate 2
- une brutale abattée dissymétrique suivi d'une fermeture 2
- une fermeture non contrôlée 2

114. Critères de performances d'une aile :

- l'étendue de la plage de vitesse 2
- la finesse max 2
- la maniabilité 2

115. Votre décollage est orienté ouest, il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :

- au début de l'après-midi 6
- le moment de la journée est sans importance -6
- dans la matinée -6

116. Au décollage il y a 20 km/h de vent sur la pente, votre aile vole à 30 km/h sur sa trajectoire ; pour décoller vous devez courir à :

- 10 km/h 6
- 20 km/h -6
- 40 km/h -6
- 30 km/h -6

117. L'assemblée générale de la F.F.V.L. :

- est composé des présidents de clubs affiliés et des directeurs des OBL, représentés au prorata du nombre de leurs adhérents 2
- décide des orientations à suivre sur proposition du comité directeur 2
- procède à l'élection des membres du comité directeur 2
- se réunit uniquement à la demande du comité directeur -6

118. L'hypoxie :

- les premiers symptômes peuvent apparaître vers 2000m/mer 2
- a des effets variables sur chaque pilote 2
- ne concerne pas les pilotes de Vol Libre -6
- risque d'altérer le jugement 2

119. Un constructeur :

- peut annoncer au public un classement de son aile sans lui avoir fait passer les tests -6
- détermine le classement de sa voile selon les résultats aux tests de la norme CEN 3
- n'est pas obligé de confronter sa voile à la norme CEN E 1 et 2 avant de la mettre sur le marché 3

120. Si vous volez face à un vent météo, pour garder une finesse/sol maximum et par rapport à la vitesse de finesse/air maximum, vous devez :

- voler plus vite 6
- voler moins vite -6
- voler au taux de chute mini -6

121. Si pour une certaine incidence, le point d'arrêt se déplace vers le haut sur la courbure du bord d'attaque, mon aile risque de :

décrocher -6

se fermer 6

partir en vrille -6

122. L'hypoxie :

se manifeste souvent par une sensation de bien-être 2

provoque une altération du jugement et une diminution de la coordination musculaire 2

est due au refroidissement de l'atmosphère -6

est due à un déficit d'oxygène dans le sang 2

123. Le régime de vol des planeurs ultra-légers est :

impérativement le régime V.F.R. 6

impérativement le régime I.F.R. -6

soit le régime I.F.R. soit le régime V.F.R. -6

124. La formation aux qualifications fédérales d'accompagnateur, animateur et moniteur est ouverte:

à tout licencié de l'année en cours, majeur et détenteur du brevet initial -2

à tout licencié de l'année en cours, majeur et détenteur du brevet de pilote -2

à tout licencié de l'année en cours, sans brevet mais jugé bon pilote par son président de club -2

à tout licencié de l'année en cours, majeur et détenteur du brevet de pilote confirmé 6

125. La qualification biplace F.F.V.L. :

permet à un pilote breveté et qualifié biplace d'emmener gratuitement un passager pour un vol loisir 3

permet à un moniteur qualifié biplace d'emmener un élève 3

est réservée aux moniteurs -6

permet de pratiquer des baptêmes de l'air payants -6

126. La fermeture accidentelle d'un parapente :

a pour origine une augmentation brutale d'incidence -6

a pour origine une trop forte diminution d'incidence 2

peut être sérieusement accentuée par l'absence de pilotage 2

est précédée d'un allègement d'une ou des commandes 2

127. J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes :

la voile revient en vol droit : elle est instable spirale -6

La voile reste en virage : elle est neutre spirale 6

la voile "engage" : elle est stable spirale -6

128. La nuit aéronautique, en métropole, débute :

15 minutes avant l'heure officielle du coucher de soleil -6

30 minutes après l'heure officielle du coucher de soleil 6

à l'heure officielle du coucher du soleil -6

129. Les dérogations des règles de survol	0	130. Lors de la fin d'un vol de distance, vous vous trouvez tout près d'un petit aérodrome non contrôlé où évoluent des planeurs ; l'atterrissage :	0
<input type="checkbox"/> Ne s'appliquent pas aux P.U.L	-3	<input type="checkbox"/> est interdit à tous les planeurs ultra légers	-6
<input checked="" type="checkbox"/> s'appliquent pour les agglomérations	2	<input type="checkbox"/> est interdit en raison de l'activité des planeurs	-6
<input checked="" type="checkbox"/> s'appliquent pour les parcs nationaux	2	<input checked="" type="checkbox"/> est permis en respectant le circuit de piste des planeurs	6
<input checked="" type="checkbox"/> s'applique pour le vol de pente	2		
131. J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes ; l'aile continue à accélérer :	0	132. Le brevet de pilote confirmé	0
<input type="checkbox"/> l'aile est neutre spirale	-6	<input checked="" type="checkbox"/> valide le niveau marron de la progression	2
<input checked="" type="checkbox"/> pour sortir de la rotation j'utilise la commande extérieure	2	<input type="checkbox"/> ne peut être certifié qu'après un an de brevet de pilote	-3
<input checked="" type="checkbox"/> pour dissiper ma vitesse et ne pas avoir de ressource j'utilise la commande extérieure puis l'intérieure dès qu'apparaît la ressource	2	<input checked="" type="checkbox"/> comporte une partie pratique et théorique	4
<input checked="" type="checkbox"/> l'aile est instable spirale	2	<input type="checkbox"/> est validé lorsque le pilote a réalisé un vol de 15 km	-6
133. Le port du parachute de secours est :	0	134. Les différents critères et formes de compétitions FFVL sont :	0
<input checked="" type="checkbox"/> obligatoire en compétition fédérale	2	<input checked="" type="checkbox"/> la voltige	2
<input checked="" type="checkbox"/> obligatoire en vol dans les écoles labellisées FFVL	2	<input checked="" type="checkbox"/> la distance	1
<input type="checkbox"/> obligatoire en vol thermique	-6	<input checked="" type="checkbox"/> la précision d'atterrissage	1
<input checked="" type="checkbox"/> recommandé par la F.F.V.L. dans le cadre de la pratique autonome	2	<input checked="" type="checkbox"/> la vitesse	2
135. La formation fédérale au monitorat :	0	136. Les diplômes d'état de Vol Libre (BEES, BPJEPS, DEJEPS, DESJEPS parapente ou delta) :	0
<input checked="" type="checkbox"/> commence après l'obtention de l'accompagnateur, de la qualification biplace et de l'animateur de club	2	<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes permettant légalement de pratiquer le biplace contre rémunération	1
<input type="checkbox"/> peut commencer dès l'obtention du brevet de pilote confirmé	-6	<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes sanctionnant un niveau supérieur à celui de moniteur fédéral	2
<input checked="" type="checkbox"/> comprend un stage de formation, un stage en situation et un examen final	4	<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes permettant légalement d'enseigner le Vol Libre contre rémunération	1
<input type="checkbox"/> est réservée au futurs moniteurs brevetés d'Etat ou brevets professionnels	-6	<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes État (Ministère Jeunesse & Sports) construits en collaboration avec la F.F.V.L.	2

137. Lors du montage du parachute sur la sellette :	0	138. Dans une association loi 1901, un moniteur breveté d'état peut :	0
<input checked="" type="checkbox"/> vous vérifiez que la traction de la poignée libère la goupille de verrouillage du container avant de tirer sur le pod	2	<input checked="" type="checkbox"/> être salarié au titre de moniteur	3
<input checked="" type="checkbox"/> si je dois relier les sangles entre elles, j'utilise impérativement un maillon de 8 mm d'épaisseur minimum	2	<input type="checkbox"/> percevoir directement à son nom le montant des cours	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous fixez les élévateurs du parachute aux épaules	2	<input checked="" type="checkbox"/> travailler bénévolement	3
139. Les espaces aériens contrôlés qui s'étendent jusqu'à la surface de la terre sont :	0	140. La pratique du vol libre est :	0
<input type="checkbox"/> les régions de contrôle terminal (T.M.A.)	-6	<input checked="" type="checkbox"/> interdite dans les espaces classés A, B, C, D	3
<input checked="" type="checkbox"/> les zones de contrôle d'aérodromes (C.T.R.)	6	<input type="checkbox"/> interdite dans les réserves naturelles	-3
<input type="checkbox"/> les voies aériennes (A.W.Y.)	-6	<input checked="" type="checkbox"/> possible dans les espaces aériens classés E et G	3
141. Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la desserrant :	0	142. Les règles de survol	0
<input checked="" type="checkbox"/> je ressens mieux les mouvements aérologiques	3	<input checked="" type="checkbox"/> imposent de ne pas survoler les zones à fortes densités de population 300m au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600m	3
<input type="checkbox"/> j'augmente les risques de twist en cas de fermeture	-6	<input checked="" type="checkbox"/> imposent généralement une limite de survol variant de 300 et 1000 m suivant les cas au dessus d'un espace protégé (réserve naturelle, parc national, ZIT)	3
<input checked="" type="checkbox"/> j'augmente le risque d'autorotation en cas de fermeture	3	<input type="checkbox"/> imposent une limite de survol partout supérieure à 150 m	-6
143. L'espace aérien non contrôlé :	0	144. Pour participer aux compétitions :	0
<input checked="" type="checkbox"/> est classé G	3	<input type="checkbox"/> il faut être moniteur ou élève moniteur	-3
<input type="checkbox"/> n'est pas classé	-6	<input checked="" type="checkbox"/> la responsabilité civile aérienne est suffisante	3
<input checked="" type="checkbox"/> concerne tous les espaces aériens autres que A, B, C, D et E et qui ne sont pas soumis à un statut particulier	3	<input type="checkbox"/> il est obligatoire d'avoir une assurance individuelle complémentaire	-3
		<input checked="" type="checkbox"/> il est nécessaire d'être titulaire du brevet fédéral de pilote confirmé	3

145. Le bureau directeur de la F.F.V.L. :

0

- est constitué du président, des vice-présidents, du trésorier et du secrétaire 2
- se réunit au moins 4 fois par an 2
- applique au jour le jour la politique définie par l'assemblée générale 2
- prend toutes les décisions politiques _____ -6

146. Dans un espace aérien contrôlé classé E, les règles de vol à vue (V.M.C.) sont :

0

- visibilité 5 km jusqu'au FL100 puis 8 km au-dessus et distances par rapport aux nuages de 1500m horizontalement et 300m verticalement 6
- les mêmes quelle soit l'altitude _____ -6
- visibilité 1,5 km et hors nuages _____ -6
- différentes au dessus et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne _____ -6

147. La ligue est :

0

- une représentation de la F.F.V.L. sur le plan régional 2
- chargée du dialogue avec les instances académiques (D.R.J.S.C.S., conseil régional...) 1
- une association loi 1901 2
- chargée de susciter le développement du Vol Libre sur le plan régional 1

148. La qualification biplace :

0

- ne peut commencer qu'après l'obtention du brevet de pilote confirmé 2
- est une qualification fédérale 2
- débute par un week-end de préformation 2
- est réservé aux élèves moniteurs et moniteurs fédéraux _____ -6

149. Pour la sécurité il est souhaitable de voler en possession de :

0

- d'un téléphone portable et d'un numéro d'appel des secours qui est le 118 -6
- d'un téléphone portable et du numéro d'appel des secours qui est le 112 2
- un kit de sécurité équipé au minimum d'une cordelette de 20m 2
- d'une radio VHF calée sur la fréquence 143,987.5 Mhz 2

150. Au cours de la préparation d'un circuit, vous constatez que vous devez traverser une zone particulière dont le sigle est D 573. Vous en déduisez immédiatement que c'est une zone :

0

- réglementée avec autorisation préalable à demander _____ -6
- interdite à toute pénétration _____ -6
- dangereuse, mais utilisable même pendant les périodes d'activité 6

151. Les systèmes de réglage de calage en vol (trims, afficheurs, accélérateurs) :

0

- doivent pouvoir être débrayés aisément en vol 2
- sont à proscrire _____ -6
- sont déconseillés aux débutants 2
- doivent s'employer avec prudence, surtout aux extrêmes de leur réglage de part et d'autre du "neutre" 2

152. La mise en virage d'une aile débute :

0

- parfois avec une résistance pouvant déséquilibrer le pilote à l'opposé de la direction convoitée 2
- parfois avec une diminution de la vitesse de vol suivit de son augmentation 2
- parfois avec un mouvement de roulis inverse 2

153. L'utilisation de trims ou afficheurs :	0
<input type="checkbox"/> est sans inconvénient	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est généralement au neutre lorsque les maillons rapides de liaison aux suspentes sont au même niveau	3
<input type="checkbox"/> ne met pas en cause le calage de l'aile	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut tout autant être conçu pour augmenter ou diminuer la vitesse	3

154. J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes :	0
<input checked="" type="checkbox"/> La voile reste en virage : elle est neutre spirale	2
<input checked="" type="checkbox"/> la voile revient en vol droit : elle est stable spirale	2
<input checked="" type="checkbox"/> la voile "engage" : elle est instable spirale	2
<input type="checkbox"/> la voile revient en vol droit : elle est neutre spirale	-6

155. Pour minimiser les risques de fermetures en vol turbulent, il faut voler :	0
<input checked="" type="checkbox"/> en cherchant à entretenir une tension constante dans chaque commande	4
<input checked="" type="checkbox"/> entre taux de chute mini et finesse max	2
<input type="checkbox"/> avec une bonne vitesse	-6
<input type="checkbox"/> aux faibles incidences	-6

156. Le niveau de classification obtenu par une voile lors des test représente :	0
<input type="checkbox"/> les limites extrêmes de comportement que l'aile aura en conditions aérologiques turbulentes	-6
<input type="checkbox"/> le niveau du pilote testeur sous cette voile	-6
<input checked="" type="checkbox"/> le comportement de l'aile dans des situations précises	6

157. Vous risquez particulièrement la mise en vrille :	0
<input checked="" type="checkbox"/> en volant lentement en virage et en air turbulent	3
<input type="checkbox"/> en ne contrant pas une fermeture massive et dynamique d'une demi aile	-6
<input type="checkbox"/> en baissant fortement une commande à partir d'un vol lent	3

158. Caler une aile plus piquée :	0
<input type="checkbox"/> augmente le risque de mise en parachutage stabilisé	-6
<input checked="" type="checkbox"/> augmente le risque de fermeture	3
<input checked="" type="checkbox"/> rend l'aile plus nerveuse au décollage	3
<input type="checkbox"/> rend l'aile plus paresseuse au gonflage	-6

159. Le réglage moyen des freins peut se décrire comme étant	0
<input checked="" type="checkbox"/> avec une garde minimum qui garantit une utilisation de l'accélérateur sans que l'aile ne soit bridée "bras hauts"	3
<input checked="" type="checkbox"/> correct lorsque l'aile est faiblement bridée les mains aux alentours des oreilles	3
<input type="checkbox"/> au plus court du réglage lorsque l'aile est entièrement débridée bras hauts	0
<input type="checkbox"/> au plus court du réglage lorsque l'aile est légèrement bridée bras hauts	-6

160. En cas d'incident de vol important avec autorotation, vous jugez utile de jeter le secours :	0
<input type="checkbox"/> uniquement si votre aile n'est plus pilotable	-6
<input checked="" type="checkbox"/> même si vous êtes à 50m/sol	3
<input checked="" type="checkbox"/> à partir d'un tour d'autorotation même si vous avez une marge d'altitude importante	3

161. On appelle vrillage l'angle entre :

0

- l'intrados et l'extrados _____ -6
- la corde centrale et la corde en bout d'aile _____ 6
- les élévateurs avant et arrière _____ -6

162. Pour sortir d'une vrille, vous devez :

0

- freiner du côté extérieur à la rotation pour la stopper puis relever les mains pour faire revoler l'aile qui va abattre 4
- éviter les stages SIV en milieu aménagé, adaptés pour apprendre à sortir d'une vrille -6
- remonter les mains pour laisser voler l'aile ce qui n'est pas sans risque 2

163. En vol vous subissez une rupture du frein droit ; vous pouvez piloter avec :

0

- la sellette, les 2 élévateurs arrière (symétrie des sensations) 6
- la sellette, les élévateurs avant pour vous poser au plus vite -6
- la sellette, le frein gauche et l'élévateur avant droit -6
- La sellette, le frein gauche et l'élévateur arrière droit 0

164. J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes :

0

- La voile reste en virage : elle est stable spirale -6
- la voile "engage" : elle est instable spirale 6
- la voile revient en vol droit : elle est neutre spirale -6

165. Vous volez en aérologie très turbulente, vous êtes déséquilibré et tombez d'un côté de la sellette :

0

- vous contrez à la sellette et au frein pour tempérer le départ en rotation de l'aile 3
- vous tirez immédiatement le secours -6
- vous tirez violemment et au maximum du débattement le frein opposé -6
- vous jetez un regard vers la voile pour évaluer l'ampleur de la fermeture 3

166. La rupture d'un frein :

0

- rend le pilotage impossible -6
- peut être compensé par le pilotage aux arrières et à la sellette 6
- dégonfle la voile -6

167. Un grand débattement aux commandes :

0

- caractérise uniquement les voiles de débutants -6
- diminue le risque de surpilotage 6
- est synonyme de grande plage de vitesse -6

168. L'effet pendulaire au gonflage ou pendant la course au sol ou pendant le pilotage de l'affalement de l'aile :

0

- impose la réponse du « recentrage » pour toutes les phases divergentes entre l'aile et son pilote 2
- ne concerne pas le mouvement de tangage -6
- demande d'accélérer au devant de son aile 2
- demande de « dé freiner » du côté où l'aile vous emmène 2

169. Votre voile se trouve en décrochage parachutal,
totalement débridée. Pour tenter d'en sortir :

0

- vous utilisez votre accélérateur pour la faire piquer et revoler **2**
- vous tirez brièvement sur les deux freins pour décrocher, et relevez les mains avant de gérer l'abattée qui s'en suit **2**
- près du sol, vous vous préparez à atterrir brutalement sans rien tenter pour ne pas risquer une abattée au plus mauvais moment **2**