

1. Les rues de nuages se produisent généralement :	6
<input checked="" type="checkbox"/> lorsque la convection est installée et que le vent augmente avec l'altitude	6
<input type="checkbox"/> lorsque le vent est nul	-6
<input type="checkbox"/> lorsque la basse couche est stable	-6

2. Deux ailes identiques soumises à des charges alaires différentes décrochent :	0
<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence mais à des vitesses différentes	6
<input type="checkbox"/> à même vitesse mais à des incidences différentes	-6
<input type="checkbox"/> à même vitesse et à même incidence	-6

3. Le polyéthylène :	0
<input checked="" type="checkbox"/> possède une très bonne résistance à la rupture	3
<input type="checkbox"/> possède un faible pourcentage d'allongement	-6
<input type="checkbox"/> est sensible à l'humidité	-6
<input checked="" type="checkbox"/> possède une basse température de fusion (risque important de rupture par frottement)	3

4. En virage, un appareil décroche :	0
<input type="checkbox"/> à même vitesse et à même incidence qu'en ligne droite	-6
<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence mais à vitesse plus importante qu'en ligne droite	6
<input type="checkbox"/> à même vitesse mais à incidence plus faible qu'en ligne droite	-6

5. Dans un marais barométrique, il y a risque :	0
<input type="checkbox"/> de vent fort	-6
<input type="checkbox"/> d'onde de ressaut	-6
<input checked="" type="checkbox"/> d'orage	6

6. Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la serrant davantage :	0
<input type="checkbox"/> je ressens mieux les mouvements aérologiques	-6
<input checked="" type="checkbox"/> j'augmente le risque de twist en cas de fermeture	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
<input type="checkbox"/> 1500 mètres	-6
<input type="checkbox"/> 300 mètres	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 5000 mètres sous le FL100 8000m au dessus en France	6

8. Vous trouverez les renseignements concernant une zone dangereuse et ses heures d'activité :	0
<input type="checkbox"/> en téléphonant à la tour de contrôle la plus proche de la zone dangereuse	0
<input type="checkbox"/> sur la carte V.A.C. (visual approach chart) de l'aérodrome le plus proche	-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 descentance 3
- ☐ vent de dos -6
- ☐ dans une ascendance -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'atterrissage, 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
<input type="checkbox"/> est maximale lorsque le taux de chute est minimal	-6
<input checked="" type="checkbox"/> passe par un maximum pour une certaine valeur de l'incidence	3
<input type="checkbox"/> est maximale juste avant le décrochage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> varie avec l'incidence de l'appareil	3

18. La F.F.V.L. :	0
<input checked="" type="checkbox"/> impose le port du casque en compétition	3
<input checked="" type="checkbox"/> impose de porter le casque dès le début de la progression en école	3
<input type="checkbox"/> impose de porter le casque au dessus de 5m de survol	-6

19. Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :	0
<input checked="" type="checkbox"/> vous devrez courir plus vite au décollage	3
<input type="checkbox"/> l'aile décrochera à la même vitesse	-6
<input type="checkbox"/> à même incidence, elle volera plus lentement qu'avec lui	-6
<input checked="" type="checkbox"/> à même incidence, elle volera plus vite qu'avec lui	3

20. Un marais barométrique est caractérisé par :	0
<input checked="" type="checkbox"/> des vents plutôt faibles	3
<input type="checkbox"/> des isobares resserrés	-6
<input type="checkbox"/> des vents plutôt forts	-6
<input checked="" type="checkbox"/> des isobares espacés	3

21. Le réglage ou la vérification de la longueur des freins	0
<input checked="" type="checkbox"/> doit être fait sur les ailes que je ne connais pas	2
<input checked="" type="checkbox"/> s'opère sur pente école	2
<input checked="" type="checkbox"/> est important pour l'ergonomie du pilotage	2
<input type="checkbox"/> ne tient pas compte des modifications de calage créés par l'utilisation de l'accélérateur	-6

22. Lorsqu'une aile entre dans une descendance, transitoirement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la Force Aérodynamique diminue, l'aile accélère vers le bas	3
<input checked="" type="checkbox"/> l'incidence diminue	3
<input type="checkbox"/> l'incidence augmente	-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'atterrissage :	0
<input type="checkbox"/> est interdit aux planeurs ultra-légers sur tous les aérodromes	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est possible si ce terrain est militaire avec l'accord préalable de l'autorité compétente	3
<input checked="" type="checkbox"/> est possible si ce terrain est civil, non contrôlé et sans procédure I.F.R.	3

24. Parmi les zones à statut particulier, il existe les zones :	0
<input checked="" type="checkbox"/> D : dangereuses pour tout aéronef	2
<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"/> 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
<input type="checkbox"/> +22° à 500m / +18° à 1000m d'altitude	-6
<input type="checkbox"/> -2° à 500m / -10° à 1200 m d'altitude	-6
<input checked="" type="checkbox"/> +18° à 500m / +22° à 1000m d'altitude	6

26. Le parapente est un aéronef :	0
<input type="checkbox"/> qui utilise des profils creux pour augmenter sa stabilité en tangage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> qui utilise des profils biconvexes pour améliorer sa vitesse de vol	3
<input type="checkbox"/> de caractère instable aérodynamiquement s'il utilise un profil reflexé	-6
<input checked="" type="checkbox"/> à forte stabilité pendulaire	3

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
<input type="checkbox"/> l'aile la plus chargée gagnera plus d'altitude que l'autre	-6
<input type="checkbox"/> les deux ailes gagneront la même altitude	-6
<input checked="" type="checkbox"/> l'aile la moins chargée gagnera plus d'altitude que l'autre	6

28. Cochez les 2 droites qui définissent l'angle de dérive :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la corde centrale	3
<input type="checkbox"/> le vent météo	-6
<input type="checkbox"/> l'envergure	-6
<input checked="" type="checkbox"/> la trajectoire/sol	3

29. Lorsqu'un nuage se forme :	0
<input type="checkbox"/> du froid est dégagé	-6
<input type="checkbox"/> l'ascendance s'arrête	-6
<input checked="" type="checkbox"/> de la chaleur est dégagée	6

30. L'instabilité conditionnelle	0
<input checked="" type="checkbox"/> désigne la possibilité du développement d'une ascendance dans un air plutôt stable	3
<input type="checkbox"/> désigne l'impossibilité d'une ascendance à s'élever	-6
<input type="checkbox"/> implique que la masse d'air soit plutôt instable	-6
<input checked="" type="checkbox"/> implique que la masse d'air soit plutôt stable	3

31. L'effet pendulaire	0
<input type="checkbox"/> est présent dans les situations de vol équilibrées	-6
<input checked="" type="checkbox"/> c'est l'effet de couple entre le pilote et son aile	2
<input checked="" type="checkbox"/> fait référence au pendule dans le cas où l'aile et le pilote vont dans des directions différentes	2
<input checked="" type="checkbox"/> fait référence au pendule parce que l'aile et le pilote ont des vitesses différentes	2

32. Le réglage Q.N.H. permet de lire directement sur l'altimètre :	0
<input type="checkbox"/> la hauteur au dessus du décollage	-6
<input type="checkbox"/> le niveau de vol	-6
<input checked="" type="checkbox"/> l'altitude réelle	6

33. La traîne d'une perturbation :	0
<input checked="" type="checkbox"/> provoque parfois des conditions trop violentes pour le vol libre en début de période	2
<input type="checkbox"/> est toujours, dès le premier jour, favorable pour le vol libre	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est généralement très favorable l'été	2
<input checked="" type="checkbox"/> est caractérisée par un ciel bleu peuplé de petits cumulus appétissants	2

34. La pratique du vol libre :	0
<input type="checkbox"/> est autorisé dans tous les espaces aériens contrôlés	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est possible dans les espaces aériens classés E en respectant les conditions de vol à vue (V.M.C.)	3
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> 100 daN	6
<input type="checkbox"/> 10 daN	-6
<input type="checkbox"/> 1000 daN	-6

36. Quels changements d'états dégagent de la chaleur :	0
<input type="checkbox"/> du liquide au gazeux	-6
<input checked="" type="checkbox"/> du gazeux au liquide	4
<input checked="" type="checkbox"/> du gazeux au solide	2

37. La vrille en parapente :	0
<input checked="" type="checkbox"/> correspond au décrochage de l'aile intérieure à la rotation	3
<input type="checkbox"/> correspond à une rotation du pilote autour de sa voile	-6
<input type="checkbox"/> correspond au décrochage de l'aile extérieure à la rotation	-6
<input checked="" type="checkbox"/> s'amorce par un mouvement rapide de lacet	3

38. Une diminution brutale d'incidence :	0
<input type="checkbox"/> éloigne de la fermeture frontale	-6
<input type="checkbox"/> ne demande jamais d'actions de pilotage grâce à la stabilité pendulaire	-6
<input checked="" type="checkbox"/> rapproche de la fermeture frontale	3
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> 6	-6
<input type="checkbox"/> 3	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 9	6
<input type="checkbox"/> 27	-6

40. Lors d'un vol de distance	0
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> je me garde toujours la possibilité de rejoindre un terrain de fortune avec une marge raisonnable	2
<input type="checkbox"/> je peux m'engager le long d'une crête, même si pendant quelques temps je n'ai plus de terrain posable, si je suis sûr d'avoir une ascendance tout le long	-6

41. L'établissement du plan de vol prend en compte :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la situation des terrains de décollage et d'atterrissage	2
<input checked="" type="checkbox"/> le vent en altitude	1
<input checked="" type="checkbox"/> les performances de l'aile	2
<input checked="" type="checkbox"/> le vent de vallée	1

42. Le front polaire :	0
<input checked="" type="checkbox"/> sépare les masses d'air polaires et tropicales	2
<input type="checkbox"/> sépare les masses chaudes équatoriales des masses froides polaires	0
<input checked="" type="checkbox"/> fluctue dans chaque hémisphère autour des latitudes dites tempérées	2
<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
<input type="checkbox"/> 8 "g"	0
<input type="checkbox"/> 6 "g"	0
<input checked="" type="checkbox"/> 4 "g"	6
<input type="checkbox"/> 2 "g"	-6

44. Les Conseillers Techniques (C.T.R., C.T.N., D.T.N.) sont :	0
<input checked="" type="checkbox"/> employés et rétribués par la F.F.V.L. pour les conseillers techniques fédéraux	1
<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"/> missionnés par le DTN (directeur technique national) de la F.F.V.L. au plan régional et/ou national	2
<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
<input type="checkbox"/> plus faible	-6
<input type="checkbox"/> plus verticale	-6
<input checked="" type="checkbox"/> inclinée vers l'arrière	3
<input checked="" type="checkbox"/> plus forte	3

46. Vous volez sous du matériel classé B de la norme CEN, à jour de révision :	0
<input type="checkbox"/> vous êtes protégé des incidents de vol irréversibles (twist, cravate, etc.)	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous limitez au maximum le risque de rupture de suspente en vol	3
<input checked="" type="checkbox"/> cela ne vous protège pas des risques de collision	3

47. Les symptômes de l'imminence d'une vrille sont	0
<input checked="" type="checkbox"/> une commande dure et profondément abaissée du côté sollicité	2
<input checked="" type="checkbox"/> un silence préjugeant d'une très basse vitesse	2
<input type="checkbox"/> une augmentation brutale de la vitesse	-6
<input checked="" type="checkbox"/> le sentiment d'une aile sollicitée à tourner qui tourne mal	2

48. La chaleur solaire se propage dans l'atmosphère selon les processus suivants :	0
<input checked="" type="checkbox"/> évaporation, condensation	3
<input type="checkbox"/> vibration et gradient	-6
<input checked="" type="checkbox"/> rayonnement, conduction et convection	3

49. Au cours d'une spirale, votre appareil a dérivé de 3 km en 10mn. La force du vent est :	0
<input type="checkbox"/> impossible à connaître	-6
<input checked="" type="checkbox"/> de 18 km/h environ	6
<input type="checkbox"/> de 10 km/h maximum	-6

50. Dans une association loi 1901, un moniteur fédéral peut :	0
<input type="checkbox"/> être salarié au titre de moniteur	-6
<input type="checkbox"/> percevoir directement à son nom le montant des cours	-6
<input type="checkbox"/> percevoir un défraiement pour le temps consacré à l'enseignement	-6
<input checked="" type="checkbox"/> percevoir des indemnités de déplacement	6

51. Un virage à 360° :	0
<input checked="" type="checkbox"/> permet d'évaluer sa dérive	2
<input checked="" type="checkbox"/> augmente la vitesse de vol	2
<input type="checkbox"/> a une vitesse qui est sans rapport avec son inclinaison	-6
<input checked="" type="checkbox"/> augmente le taux de chute	2

52. Lorsque vous entrez dans une descentance, transitoirement, l'incidence :	0
<input type="checkbox"/> augmente	-6
<input checked="" type="checkbox"/> diminue	6
<input type="checkbox"/> ne change pas	-6

53. Le calage altimétrique Q.F.E. permet de connaître :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la hauteur de votre aile au dessus du lieu où est effectué le calage	6
<input type="checkbox"/> la hauteur de votre aile au dessus du sol qu'elle survole	-6
<input type="checkbox"/> l'altitude de votre aile au dessus du niveau de la mer	-6

54. Le comité directeur de la F.F.V.L. :	0
<input checked="" type="checkbox"/> se réunit au moins 4 fois par an	2
<input checked="" type="checkbox"/> est composé de volontaires élus pour 4 ans par l'assemblée générale	2
<input checked="" type="checkbox"/> applique les décisions prises par l'assemblée générale	2
<input type="checkbox"/> 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 :	0
<input type="checkbox"/> une tenue de sport légère	-6
<input checked="" type="checkbox"/> des chaussures tenant bien aux pieds, des vêtements chauds, des gants, éventuellement des lunettes de soleil	6
<input type="checkbox"/> une boîte de médicaments anti-nauséeux	-6

56. Un variomètre donne ses indications en fonction de la variation :	0
<input checked="" type="checkbox"/> de la pression atmosphérique	6
<input type="checkbox"/> de l'humidité	-6
<input type="checkbox"/> de la température	-6

57. Avec les trims, rallonger les élévateurs arrière :	0
<input type="checkbox"/> rend l'aile paresseuse au gonflage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> révèle les réglages "trop court" des freins qui, en position haute, brident alors le bord de fuite	2
<input checked="" type="checkbox"/> favorise les fermetures en turbulence	2
<input checked="" type="checkbox"/> augmente la vitesse de l'aile	2

58. Lorsque l'aile entre dans une ascendance, transitoirement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la Force Aérodynamique augmente et l'aile accélère vers le haut	3
<input type="checkbox"/> l'incidence diminue	-6
<input checked="" type="checkbox"/> l'incidence augmente	3

59. En vol de pente, pour exploiter au mieux l'ascendance, vous volez plutôt à l'incidence :	0
<input type="checkbox"/> de vitesse mini	-6
<input type="checkbox"/> de vitesse max	-6
<input checked="" type="checkbox"/> de taux de chute mini	6
<input type="checkbox"/> de finesse max	-6

60. Votre trajectoire/sol est perpendiculaire au sens du vent :	0
<input type="checkbox"/> vous êtes obligatoirement en dérapage	-6
<input type="checkbox"/> la corde centrale de l'aile est perpendiculaire au sens du vent	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous dérivez	6

61. Avant de décoller, vous calez votre altimètre au Q.N.H. ; celui-ci doit indiquer :	0
<input checked="" type="checkbox"/> l'altitude topographique du terrain	6
<input type="checkbox"/> le niveau de vol	-6
<input type="checkbox"/> 0 mètre	-6

62. Tous les régimes de vol avec un angle d'incidence supérieur à celui du taux de chute mini :	0
<input type="checkbox"/> sont les plus éloignés du décrochage	-6
<input type="checkbox"/> correspondent au maximum de maniabilité de l'aile	-6
<input checked="" type="checkbox"/> correspondent à de mauvaises performances pour l'aile	6
<input type="checkbox"/> sont conseillés pour voler près du sol	-6

63. Pour une même position des commandes qu'en air immobile, dans une ascendance régulière :	0
<input checked="" type="checkbox"/> mon incidence est la même	3
<input checked="" type="checkbox"/> ma vitesse-air est la même	3
<input type="checkbox"/> ma vitesse air est plus élevée	-6
<input type="checkbox"/> mon incidence est plus élevée	-6

64. Le décollage en haute montagne :	0
<input type="checkbox"/> ne nécessite aucune connaissance particulière d'alpinisme	-6
<input type="checkbox"/> c'est du paralpinisme, pas du Vol Libre	-6
<input checked="" type="checkbox"/> nécessite un bon niveau d'expérience	6
<input type="checkbox"/> est facilité par la densité moindre de l'air	-6

65. La finesse-air, c'est :	0
<input type="checkbox"/> toujours la même chose que la finesse-sol	-6
<input checked="" type="checkbox"/> le rapport portance sur traînée	6
<input type="checkbox"/> l'angle entre la trajectoire air et l'horizontale	-6

66. La fibre kevlar :	0
<input checked="" type="checkbox"/> possède un faible pourcentage d'allongement	2
<input checked="" type="checkbox"/> possède une bonne résistance à la rupture mais une faible résistance au cisaillement	2
<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
<input checked="" type="checkbox"/> regroupe les clubs et OBL affiliés F.F.V.L. du département	2
<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"/> est chargé de susciter le développement du Vol Libre sur le plan départemental	2
<input type="checkbox"/> regroupe uniquement les écoles du département	-6

68. Le facteur de charge :	0
<input type="checkbox"/> ne change pas la vitesse de décrochage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut entraîner la rupture de l'aile s'il est trop élevé	3
<input checked="" type="checkbox"/> peut dépasser 2 dans les virages très inclinés	3

69. La circulation dans l'espace aérien concerne :	0
<input type="checkbox"/> les propriétaires des terrains de décollage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> le ministère des transports (autorité de tutelle de l'aviation civile)	6
<input type="checkbox"/> les maires des communes concernées	-6
<input type="checkbox"/> l'autorité préfectorale	0

70. Le centre de poussée d'un parapente :	0
<input checked="" type="checkbox"/> peut effectuer transitoirement de grandes variations	3
<input type="checkbox"/> est situé au niveau des élévateurs	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est fixe tant que le parapente est en vol équilibré	3

71. Vous êtes contraints de vous poser dans un terrain en pente :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la pente est très faible ; vous vous posez face au vent	3
<input type="checkbox"/> vous vous posez à contre-pente	-6
<input checked="" type="checkbox"/> la pente est modérée à forte ; vous vous posez travers pente	3
<input type="checkbox"/> la pente est forte ; vous vous posez face au vent	-6

72. La sortie d'un décrochage engendre généralement :	0
<input type="checkbox"/> un fort couple cabreur	-6
<input checked="" type="checkbox"/> un fort couple piqueur	3
<input checked="" type="checkbox"/> une forte variation d'assiette à piquer	3
<input type="checkbox"/> une forte variation d'assiette à cabrer	-6

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

74. Pour une aile de vol libre un espace aérien classé G :	0
<input type="checkbox"/> n'est jamais accessible	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)	6
<input type="checkbox"/> est accessible avec un contact radio obligatoire	-6

75. Vous recevez une rafale de vent de face, cela provoque transitoirement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une augmentation de la Force Aérodynamique	2
<input checked="" type="checkbox"/> une diminution de l'incidence	2
<input checked="" type="checkbox"/> une diminution de la vitesse-sol	2
<input type="checkbox"/> une augmentation de l'incidence	-6

76. La finesse-sol est d'autant plus élevée que :	0
<input checked="" type="checkbox"/> l'angle de plané est petit	6
<input type="checkbox"/> l'incidence est petite	-6
<input type="checkbox"/> l'angle de plané est grand	-6

77. La vitesse de décrochage :	0
<input checked="" type="checkbox"/> augmente lorsque le facteur de charge augmente	3
<input type="checkbox"/> diminue lorsque le facteur de charge augmente	-6
<input type="checkbox"/> diminue lorsque le poids du pilote augmente	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> au vent de la route à suivre	6
<input type="checkbox"/> sous le vent de la route à suivre	-6
<input type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> diminue	-6
<input checked="" type="checkbox"/> augmente	6
<input type="checkbox"/> ne change pas	-6

80. On appelle décrochage dynamique, un décrochage :	0
<input checked="" type="checkbox"/> à vitesse plus élevée que celle du décrochage standard	3
<input type="checkbox"/> suivi d'une ressource	-6
<input checked="" type="checkbox"/> provoqué par une brusque augmentation d'incidence	3
<input type="checkbox"/> provoqué par une brusque diminution d'incidence	-6

81. L'animateur fédéral	0
<input checked="" type="checkbox"/> permet d'encadrer des séances de découverte au sol	3
<input checked="" type="checkbox"/> est une qualification accessible distinctement de l'accompagnateur de club	3
<input type="checkbox"/> donne accès directement au statut d'élève moniteur fédéral	-6

82. Le décrochage a lieu :	0
<input checked="" type="checkbox"/> toujours à la même incidence	6
<input type="checkbox"/> à différentes incidences	-6
<input type="checkbox"/> toujours à la même vitesse	-6

83. En vol, amortir l'effet pendulaire c'est	0
<input type="checkbox"/> freiner pendant la ressource pour débiter le contre de l'abattée qui va suivre	-6
<input checked="" type="checkbox"/> relever les mains lorsque l'abattée a été contrée	2
<input checked="" type="checkbox"/> réduire autant que possible la perte de vitesse de l'aile dans les ressources	2
<input checked="" type="checkbox"/> coordonner la vitesse du pilote et de son aile	2

84. Le facteur de charge, c'est le rapport :	0
<input checked="" type="checkbox"/> poids apparent sur poids total (aile+pilote)	6
<input type="checkbox"/> poids total (aile+pilote) sur poids apparent	-6
<input type="checkbox"/> poids du pilote sur poids total (aile+pilote)	-6

85. Lors de spirales engagées, le fait de baisser la commande de frein extérieure au virage pour "cadencer" :	0
<input checked="" type="checkbox"/> est utile pour régler la rotation à vitesse constante	2
<input checked="" type="checkbox"/> est nécessaire pour bloquer l'accélération d'une instabilité spirale	2
<input checked="" type="checkbox"/> peut être ponctuellement utilisé pour amorcer la sortie de la rotation	2
<input type="checkbox"/> n'entraîne pas d'augmentation du facteur de charge	-6

86. Lorsque vous entrez dans une ascendance, transitoirement, l'incidence :	0
<input type="checkbox"/> diminue	-6
<input type="checkbox"/> ne change pas	-6
<input checked="" type="checkbox"/> augmente	6

87. Lors du montage du parachute sur la sellette :	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"/> je m'assure que la chaîne "parachute & pod & poignée d'extraction et container extérieur" sont compatibles	2
<input checked="" type="checkbox"/> je relie directement les deux sangles d'attache du parachute aux maillons d'épaules sellette, sans intermédiaire	2

88. L'espace aérien contrôlé classé :	0
<input checked="" type="checkbox"/> D concerne un espace interdit au vol libre	2
<input checked="" type="checkbox"/> E concerne un espace autorisé au vol libre	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
<input checked="" type="checkbox"/> égale en intensité à la force de traction+poids total	3
<input type="checkbox"/> égale en intensité à la force de traction	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> le moment de la journée est sans importance	-6
<input checked="" type="checkbox"/> dans la matinée	6
<input type="checkbox"/> en cours d'après-midi	-6

91. L'abattée consécutive à un décrochage est la conséquence :	0
<input type="checkbox"/> de la chute du pilote dans la voile	-6
<input checked="" type="checkbox"/> d'un retour pendulaire	3
<input type="checkbox"/> d'une erreur de pilotage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> d'une abattée aérodynamique	3

92. Le facteur de charge lors de l'acquisition de vitesse en virage engagé :	0
<input checked="" type="checkbox"/> contraint le suspentage au risque de rupture sur les ailes mal entretenues	2
<input type="checkbox"/> peut difficilement dépasser 2	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut augmenter brutalement si l'incidence augmente	2
<input checked="" type="checkbox"/> augmente temporairement avec le cadencement du virage (action sur la commande extérieure)	2

93. Vous recevez une rafale de vent arrière, cela provoque transitoirement :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une augmentation de l'incidence	2
<input checked="" type="checkbox"/> une augmentation de la vitesse-sol	2
<input type="checkbox"/> une diminution de l'incidence	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 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'atterrissage :	0
<input type="checkbox"/> vous volez	-6
<input type="checkbox"/> l'effet de sol va vous aider à l'atterrissage	-6
<input type="checkbox"/> en milieu de journée vous volez car vous allez sûrement profiter d'ascendances	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous ne volez pas	6

95. La vitesse de décrochage sur une aile donnée est :	0
<input checked="" type="checkbox"/> plus élevée en tracté et en remorqué	3
<input checked="" type="checkbox"/> plus élevée en virage	3
<input type="checkbox"/> indépendante du poids du pilote	-6

96. Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé D :	0
<input type="checkbox"/> est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)	-6
<input type="checkbox"/> est accessible avec un contact radio obligatoire	-6
<input checked="" type="checkbox"/> n'est jamais accessible, sauf dérogation	6

97. Le vent est de 15 km/h plein travers au décollage :	0
<input checked="" type="checkbox"/> vous attendez de meilleures conditions	3
<input type="checkbox"/> un vent plein travers mais pas trop fort n'est pas gênant	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous cherchez un décollage mieux orienté	3
<input type="checkbox"/> une bonne course et ça passe sûrement	-6

98. Le régime de vol I.F.R. (Instrument Flight Rules) est :	0
<input type="checkbox"/> votre régime de vol si vous évoluez dans des conditions de très mauvaise visibilité (dans un nuage)	-6
<input checked="" type="checkbox"/> réservé aux avions possédant certains équipements particuliers	6
<input type="checkbox"/> applicable aux seuls avions, au dessus du niveau de vol 195	-6

99. Un espace aérien classé D :	0
<input type="checkbox"/> ne change jamais de classe	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut être classé E à certaines périodes (fin de semaine)	3
<input checked="" type="checkbox"/> n'est pas accessible aux ailes de vol libre	3

100. Au décollage le vent est arrière. Les risques de ne pas pouvoir décoller sont dus :	0
<input type="checkbox"/> à l'absence d'effet de sol	-6
<input type="checkbox"/> aux effets du gradient de vent	0
<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
<input checked="" type="checkbox"/> fatigue corporelle	2
<input checked="" type="checkbox"/> pilote trop légèrement couvert	2
<input checked="" type="checkbox"/> alcool et tabac	2

102. Je vais faire un vol inhabituel : conditions plus fortes, changement de matériel, etc.	0
<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"/> la nervosité due à la tension est très favorable aux oublis, je suis très vigilant	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
<input type="checkbox"/> un faible allongement	-6
<input checked="" type="checkbox"/> un grand allongement	3
<input checked="" type="checkbox"/> une vitesse élevée	3
<input type="checkbox"/> une vitesse lente	-6

104. L'utilisation de trims ou afficheurs peut :	0
<input checked="" type="checkbox"/> augmenter les risques de fermeture	2
<input checked="" type="checkbox"/> améliorer la pénétration	1
<input checked="" type="checkbox"/> augmenter les risques de mise en parachutage stabilisé	2
<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
<input type="checkbox"/> pendant l'approche	-6
<input type="checkbox"/> en finale	-6
<input checked="" type="checkbox"/> avant l'approche	6
<input type="checkbox"/> en effectuant quelques foulées aériennes lors de l'arrondi	-6

106. Lors d'une mise en virage, le roulis inverse qu'on observe parfois en parapente est dû à :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une augmentation de l'incidence du côté de la commande abaissée	3
<input type="checkbox"/> une diminution de l'incidence du côté où le poids est appliqué	-6
<input type="checkbox"/> une diminution momentanée de la portance du côté de la commande abaissée	-6
<input checked="" type="checkbox"/> une augmentation momentanée de la portance du côté de la commande abaissée	3

107. Une bonne approche de terrain avant l'atterrissage comprend :	0
<input checked="" type="checkbox"/> un dernier virage pas trop près du sol et une finale stabilisée	2
<input checked="" type="checkbox"/> une prise de terrain en U, S, ou 8 adaptée au terrain et à la situation du moment	2
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> c'est dangereux car vous allez vous trouver dans la turbulence de son aile	6
<input type="checkbox"/> c'est délicat mais c'est faisable	-6
<input type="checkbox"/> c'est le seul moyen de faire de bonnes photos	-6

109. Le niveau FL 115 :	0
<input type="checkbox"/> correspond à 2000m/sol environ	-6
<input checked="" type="checkbox"/> ne doit pas être dépassé en vol à vue, dans la plupart des cas	3
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> arrêt immédiat des ascendances	-6
<input checked="" type="checkbox"/> étouffement progressif des ascendances	6
<input type="checkbox"/> évolution des cumulus en cumulonimbus	-6

111. Lorsque l'inversion nocturne est très nette, les vols du matin seront :	0
<input type="checkbox"/> favorables pour les amateurs de performances	-6
<input checked="" type="checkbox"/> probablement calmes	6
<input type="checkbox"/> perturbés très tôt par l'activité thermique	-6

112. Pour effectuer une manœuvre de descente rapide :	0
<input checked="" type="checkbox"/> on doit se référer au manuel de l'aile qui décrit les subtilités des diverses méthodes	6
<input type="checkbox"/> Toutes les voiles réagissent de manière identique à chaque manœuvre apprise	-6
<input type="checkbox"/> 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 :	0
<input type="checkbox"/> la mise en miroir du secours et de la voile principale	-6
<input checked="" type="checkbox"/> même une petite cravate	2
<input checked="" type="checkbox"/> une brutale abattée dissymétrique suivi d'une fermeture	2
<input checked="" type="checkbox"/> une fermeture non contrôlée	2

114. Critères de performances d'une aile :	0
<input checked="" type="checkbox"/> l'étendue de la plage de vitesse	2
<input checked="" type="checkbox"/> la finesse max	2
<input checked="" type="checkbox"/> la maniabilité	2

115. Votre décollage est orienté ouest, il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :	0
<input checked="" type="checkbox"/> au début de l'après-midi	6
<input type="checkbox"/> le moment de la journée est sans importance	-6
<input type="checkbox"/> 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 :	0
<input checked="" type="checkbox"/> 10 km/h	6
<input type="checkbox"/> 20 km/h	-6
<input type="checkbox"/> 40 km/h	-6
<input type="checkbox"/> 30 km/h	-6

117. L'assemblée générale de la F.F.V.L. :	0
<input checked="" type="checkbox"/> est composé des présidents de clubs affiliés et des directeurs des OBL, représentés au prorata du nombre de leurs adhérents	2
<input checked="" type="checkbox"/> décide des orientations à suivre sur proposition du comité directeur	2
<input checked="" type="checkbox"/> procède à l'élection des membres du comité directeur	2
<input type="checkbox"/> se réunit uniquement à la demande du comité directeur	-6

118. L'hypoxie :	0
<input checked="" type="checkbox"/> les premiers symptômes peuvent apparaître vers 2000m/mer	2
<input checked="" type="checkbox"/> a des effets variables sur chaque pilote	2
<input type="checkbox"/> ne concerne pas les pilotes de Vol Libre	-6
<input checked="" type="checkbox"/> risque d'altérer le jugement	2

119. Un constructeur :	0
<input type="checkbox"/> peut annoncer au public un classement de son aile sans lui avoir fait passer les tests	-6
<input checked="" type="checkbox"/> détermine le classement de sa voile selon les résultats aux tests de la norme CEN	3
<input checked="" type="checkbox"/> 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 :	0
<input checked="" type="checkbox"/> voler plus vite	6
<input type="checkbox"/> voler moins vite	-6
<input type="checkbox"/> 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 :	0
<input type="checkbox"/> décrocher	-6
<input checked="" type="checkbox"/> se fermer	6
<input type="checkbox"/> partir en vrille	-6

122. L'hypoxie :	0
<input checked="" type="checkbox"/> se manifeste souvent par une sensation de bien-être	2
<input checked="" type="checkbox"/> provoque une altération du jugement et une diminution de la coordination musculaire	2
<input type="checkbox"/> est due au refroidissement de l'atmosphère	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est due à un déficit d'oxygène dans le sang	2

123. Le régime de vol des planeurs ultra-légers est :	0
<input checked="" type="checkbox"/> impérativement le régime V.F.R.	6
<input type="checkbox"/> impérativement le régime I.F.R.	-6
<input type="checkbox"/> 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:	0
<input type="checkbox"/> à tout licencié de l'année en cours, majeur et détenteur du brevet initial	-2
<input type="checkbox"/> à tout licencié de l'année en cours, majeur et détenteur du brevet de pilote	-2
<input type="checkbox"/> à tout licencié de l'année en cours, sans brevet mais jugé bon pilote par son président de club	-2
<input checked="" type="checkbox"/> 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. :	0
<input checked="" type="checkbox"/> permet à un pilote breveté et qualifié biplace d'emmener gratuitement un passager pour un vol loisir	3
<input checked="" type="checkbox"/> permet à un moniteur qualifié biplace d'emmener un élève	3
<input type="checkbox"/> est réservée aux moniteurs	-6
<input type="checkbox"/> permet de pratiquer des baptêmes de l'air payants	-6

126. La fermeture accidentelle d'un parapente :	0
<input type="checkbox"/> a pour origine une augmentation brutale d'incidence	-6
<input checked="" type="checkbox"/> a pour origine une trop forte diminution d'incidence	2
<input checked="" type="checkbox"/> peut être sérieusement accentuée par l'absence de pilotage	2
<input checked="" type="checkbox"/> est précédée d'un allègement d'une ou des commandes	2

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

128. La nuit aéronautique, en métropole, débute :	0
<input type="checkbox"/> 15 minutes avant l'heure officielle du coucher de soleil	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 30 minutes après l'heure officielle du coucher de soleil	6
<input type="checkbox"/> à l'heure officielle du coucher du soleil	-6

129. Les dérogations des règles de survol	0
<input type="checkbox"/> Ne s'appliquent pas aux P.U.L.	-3
<input checked="" type="checkbox"/> s'appliquent pour les agglomérations	2
<input checked="" type="checkbox"/> s'appliquent pour les parcs nationaux	2
<input checked="" type="checkbox"/> s'applique pour le vol de pente	2

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"/> est interdit à tous les planeurs ultra-légers	-6
<input type="checkbox"/> est interdit en raison de l'activité des planeurs	-6
<input checked="" type="checkbox"/> est permis en respectant le circuit de piste des planeurs	6

131. J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes ; l'aile continue à accélérer :	0
<input type="checkbox"/> l'aile est neutre spirale	-6
<input checked="" type="checkbox"/> pour sortir de la rotation j'utilise la commande extérieure	2
<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"/> l'aile est instable spirale	2

132. Le brevet de pilote confirmé	0
<input checked="" type="checkbox"/> valide le niveau marron de la progression	2
<input type="checkbox"/> ne peut être certifié qu'après un an de brevet de pilote	-3
<input checked="" type="checkbox"/> comporte une partie pratique et théorique	4
<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
<input checked="" type="checkbox"/> obligatoire en compétition fédérale	2
<input checked="" type="checkbox"/> obligatoire en vol dans les écoles labellisées FFVL	2
<input type="checkbox"/> obligatoire en vol thermique	-6
<input checked="" type="checkbox"/> recommandé par la F.F.V.L. dans le cadre de la pratique autonome	2

134. Les différents critères et formes de compétitions FFVL sont :	0
<input checked="" type="checkbox"/> la voltige	2
<input checked="" type="checkbox"/> la distance	1
<input checked="" type="checkbox"/> la précision d'atterrissage	1
<input checked="" type="checkbox"/> la vitesse	2

135. La formation fédérale au monitorat :	0
<input checked="" type="checkbox"/> commence après l'obtention de l'accompagnateur, de la qualification biplace et de l'animateur de club	2
<input type="checkbox"/> peut commencer dès l'obtention du brevet de pilote confirmé	-6
<input checked="" type="checkbox"/> comprend un stage de formation, un stage en situation et un examen final	4
<input type="checkbox"/> est réservée aux futurs moniteurs brevetés d'État ou brevets professionnels	-6

136. Les diplômes d'état de Vol Libre (BEES, BPJEPS, DEJEPS, DESJEPS parapente ou delta) :	0
<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes permettant légalement de pratiquer le biplace contre rémunération	1
<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes sanctionnant un niveau supérieur à celui de moniteur fédéral	2
<input checked="" type="checkbox"/> sont des diplômes permettant légalement d'enseigner le Vol Libre contre rémunération	1
<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
<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"/> si je dois relier les sangles entre elles, j'utilise impérativement un maillon de 8 mm d'épaisseur minimum	2
<input checked="" type="checkbox"/> vous fixez les élévateurs du parachute aux épaules	2

138. Dans une association loi 1901, un moniteur breveté d'état peut :	0
<input checked="" type="checkbox"/> être salarié au titre de moniteur	3
<input type="checkbox"/> percevoir directement à son nom le montant des cours	-6
<input checked="" type="checkbox"/> travailler bénévolement	3

139. Les espaces aériens contrôlés qui s'étendent jusqu'à la surface de la terre sont :	0
<input type="checkbox"/> les régions de contrôle terminal (T.M.A.)	-6
<input checked="" type="checkbox"/> les zones de contrôle d'aérodromes (C.T.R.)	6
<input type="checkbox"/> les voies aériennes (A.W.Y.)	-6

140. La pratique du vol libre est :	0
<input checked="" type="checkbox"/> interdite dans les espaces classés A, B, C, D	3
<input type="checkbox"/> interdite dans les réserves naturelles	-3
<input checked="" type="checkbox"/> possible dans les espaces aériens classés E et G	3
<input type="checkbox"/> possible dans les TMZ	-6

141. Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la desserrant :	0
<input checked="" type="checkbox"/> je ressens mieux les mouvements aérologiques	3
<input type="checkbox"/> j'augmente les risques de twist en cas de fermeture	-6
<input checked="" type="checkbox"/> j'augmente le risque d'autorotation en cas de fermeture	3

142. Les règles de survol	0
<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 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 type="checkbox"/> Imposent une limite de survol partout supérieure à 150 m	-6

143. L'espace aérien non contrôlé :	0
<input checked="" type="checkbox"/> est classé G	3
<input type="checkbox"/> n'est pas classé	-6
<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

144. Pour participer aux compétitions :	0
<input type="checkbox"/> il faut être moniteur ou élève moniteur	-3
<input checked="" type="checkbox"/> la responsabilité civile aérienne est suffisante	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
<input checked="" type="checkbox"/> est constitué du président, des vice-présidents, du trésorier et du secrétaire	2
<input checked="" type="checkbox"/> se réunit au moins 4 fois par an	2
<input checked="" type="checkbox"/> applique au jour le jour la politique définie par l'assemblée générale	2
<input type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> visibilité 5 km jusqu'au FL100 puis 8 km au-dessus et distances par rapport aux nuages de 1500m horizontalement et 300m verticalement	6
<input type="checkbox"/> les mêmes quelle soit l'altitude	-6
<input type="checkbox"/> visibilité 1,5 km et hors nuages	-6
<input type="checkbox"/> différentes au dessus et au dessous de 900 m mer ou 300 m sol en montagne	-6

147. La ligue est :	0
<input checked="" type="checkbox"/> une représentation de la F.F.V.L. sur le plan régional	2
<input checked="" type="checkbox"/> chargée du dialogue avec les instances académiques (D.R.J.S.C.S., conseil régional...)	1
<input checked="" type="checkbox"/> une association loi 1901	2
<input checked="" type="checkbox"/> chargée de susciter le développement du Vol Libre sur le plan régional	1

148. La qualification biplace :	0
<input checked="" type="checkbox"/> ne peut commencer qu'après l'obtention du brevet de pilote confirmé	2
<input checked="" type="checkbox"/> est une qualification fédérale	2
<input checked="" type="checkbox"/> débute par un week-end de préformation	2
<input type="checkbox"/> est réservé aux élèves moniteurs et moniteurs fédéraux	-6

149. Pour la sécurité il est souhaitable de voler en possession de	0
<input type="checkbox"/> d'un téléphone portable et d'un numéro d'appel des secours qui est le 118	-6
<input checked="" type="checkbox"/> d'un téléphone portable et du numéro d'appel des secours qui est le 112	2
<input checked="" type="checkbox"/> un kit de sécurité équipé au minimum d'une cordelette de 20m	2
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> réglementée avec autorisation préalable à demander	-6
<input type="checkbox"/> interdite à toute pénétration	-6
<input checked="" type="checkbox"/> dangereuse, mais utilisable même pendant les périodes d'activité	6

151. Les systèmes de réglage de calage en vol (trims, afficheurs, accélérateurs) :	0
<input checked="" type="checkbox"/> doivent pouvoir être débrayés aisément en vol	2
<input type="checkbox"/> sont à proscrire	-6
<input checked="" type="checkbox"/> sont déconseillés aux débutants	2
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> parfois avec une résistance pouvant déséquilibrer le pilote à l'opposé de la direction convoitée	2
<input checked="" type="checkbox"/> parfois avec une diminution de la vitesse de vol suivit de son augmentation	2
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> l'intrados et l'extrados	-6
<input checked="" type="checkbox"/> la corde centrale et la corde en bout d'aile	6
<input type="checkbox"/> les élévateurs avant et arrière	-6

162. Pour sortir d'une vrille, vous devez :	0
<input checked="" type="checkbox"/> freiner du côté extérieur à la rotation pour la stopper puis relever les mains pour faire revoler l'aile qui va abattre	4
<input type="checkbox"/> éviter les stades SIV en milieu aménagé, adaptés pour apprendre à sortir d'une vrille	-6
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> la sellette, les 2 élévateurs arrière (symétrie des sensations)	6
<input type="checkbox"/> la sellette, les élévateurs avant pour vous poser au plus vite	-6
<input type="checkbox"/> la sellette, le frein gauche et l'élévateur avant droit	-6
<input type="checkbox"/> 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
<input type="checkbox"/> La voile reste en virage : elle est stable spirale	-6
<input checked="" type="checkbox"/> la voile "engage" : elle est instable spirale	6
<input type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> vous contre à la sellette et au frein pour tempérer le départ en rotation de l'aile	3
<input type="checkbox"/> vous tirez immédiatement le secours	-6
<input type="checkbox"/> vous tirez violemment et au maximum du débattement le frein opposé	-6
<input checked="" type="checkbox"/> vous jetez un regard vers la voile pour évaluer l'ampleur de la fermeture	3

166. La rupture d'un frein :	0
<input type="checkbox"/> rend le pilotage impossible	-6
<input checked="" type="checkbox"/> peut être compensé par le pilotage aux arrières et à la sellette	6
<input type="checkbox"/> dégonfle la voile	-6

167. Un grand débattement aux commandes :	0
<input type="checkbox"/> caractérise uniquement les voiles de débutants	-6
<input checked="" type="checkbox"/> diminue le risque de surpilotage	6
<input type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> impose la réponse du « recentrage » pour toutes les phases divergentes entre l'aile et son pilote	2
<input type="checkbox"/> ne concerne pas le mouvement de tangage	-6
<input checked="" type="checkbox"/> demande d'accélérer au devant de son l'aile	2
<input checked="" type="checkbox"/> 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**