

QUESTIONNAIRE EXAMEN FFVL

Question n° 1 *Les cumulonimbus sont dangereux car :*

- A ils engendrent de violentes turbulences
- B ils sont le siège d'ascendance puissantes pouvant aspirer l'aile à l'intérieur du nuage
- C les brises au sol qu'ils engendrent peuvent être anarchiques, inversées, nettement renforcées
- D

Question n° 2 *Les turbulences peuvent venir :*

- A du relief
- B de la rencontre de 2 vents différents
- C des ascendances thermiques
- D

Question n° 3 *La zone d'ascendance dynamique varie avec :*

- A la force du vent
- B la forme de la pente
- C l'orientation de la pente par rapport au vent
- D

Question n° 4 *Le gradient de vent à l'atterrissage :*

- A dépend de l'état du sol
- B dépend de la vitesse du vent
- C vous oblige à voler plus lentement
- D augment le taux de chute

Question n° 5 *En montagne, les brises de pente :*

- A se conjuguent pour faire une brise de vallée
- B se déclenchent sur les versants ensoleillés
- C peuvent être renforcés ou détournés par les vents météo
- D sont turbulentes lorsque passent des thermiques

Question n° 6 *La R.F.A (Résultante des Forces Aérodynamiques) en vol rectiligne stabilisé est :*

- A perpendiculaire au profil de l'aile
- B directement opposée au poids total aile+pilote
- C perpendiculaire à la direction du vent relatif
- D

Question n° 7 *Le vent relatif :*

- A ne varie jamais
- B a pour axe la trajectoire-air de l'aile
- C a pour axe la trajectoire-sol de l'aile
- D

Question n° 8 *Lors de la mise en virage en parapente, l'aile pivote sur l'axe de lacet parce que :*

- A la charge diminue du côté de la commande abaissée
- B la traînée augmente du côté de la commande abaissée
- C la traînée diminue du côté de la commande abaissée
- D

Question n° 9 *L'assiette d'un parapente :*

- A est l'angle compris entre l'horizon et sa corde
- B permet de distinguer si un parapente cabre ou s'il pique
- C est égale à zéro en vol droit et équilibré
- D varie peu au cours d'un vol thermique

Question n° 10 *Le Poids Total Volant :*

- A correspond au poids du pilote en vol
- B est le poids de l'ensemble pilote + aile
- C divise la surface de l'aile pour déterminer la charge alaire
- D est à diviser par la surface de l'aile pour déterminer la charge alaire

Question n° 11 *Le calage de l'aile :*

- A dépend du réglage des freins
- B est directement lié aux longueurs des suspentes
- C définit l'assiette de l'aile en vol
- D peut être modifié sans risque par l'utilisateur puisqu'il est compensé par le poids du pilote en vol

Question n° 12 *Citez les facteurs de vieillissement pour une aile :*

- A le soleil
- B les techniques de descente rapide
- C les turbulences
- D

Question n° 13 *Une aile catégorie "A" :*

- A est réservée aux débutants
- B correspond à une pratique "loisir"
- C peut être "performante"
- D

QUESTIONNAIRE EXAMEN FFVL

Question n° 14 *Un pilote non breveté ne volant pas régulièrement:*

- A ne devrait voler qu'avec des voiles classées en "A", selon le niveau d'accès défini par le constructeur
- B doit utiliser une voile classée en "C"
- C choisit sa voile selon les conditions aérologiques
- D

Question n° 15 *Un casque de vol libre doit présenter les qualités suivante:*

- A la légèreté
- B L'aérodynamisme
- C une taille adaptée
- D le confort

Question n° 16 *Vous venez d'acheter un parapente; avant de décoller, vous vous assurez:*

- A que votre sellette est compatible et bien réglée
- B que les freins ne sont pas trop courts
- C que l'accélérateur est bien réglé et circule librement
- D que les trims, s'il en est doté, sont réglés en position dissymétrique

Question n° 17 *Le brevet initial*

- A est validé par un moniteur et certifié par l'école
- B atteste de la capacité à voler seul en conditions calme sur site connu
- C atteste de la capacité à évaluer et choisir les conditions aérologiques
- D

Question n° 18 *Le brevet initial*

- A valide le niveau vert de la progression
- B permet de participer à des sorties club encadrées par un accompagnateur
- C est obligatoire pour prendre une licence en club
- D

Question n° 19 *La réglementation des sites prévoit :*

- A les autorisations des propriétaires des aires de décollage et d'atterrissage et l'avis des maires des communes concernées
- B la déclaration en préfecture avec plan de vol
- C la déclaration en mairie avec dépose d'un plan de vol
- D

Question n° 20 *Appliquer la règle des additions c'est :*

- A éviter le cumul de facteurs stressants qui, pris séparément, ne conduiraient pas à l'accident mais qui, additionnés, rendent le risque inacceptable
- B mesurer les risques et ne pas les additionner
- C identifier les éléments nouveaux d'une situation et n'en accepter qu'un à la fois
- D

Question n° 21 *Après une course de décollage à l'arraché, vous réussissez à décoller de justesse :*

- A vous volez certainement avec beaucoup trop de vitesse, vous pouvez donc ralentir pour vous mettre au taux de chute mini
- B pas immédiatement assez lucide pour me sentir être trop lent ou trop rapide, dans le doute je prends de la vitesse
- C pas immédiatement assez lucide pour me sentir être trop lent ou trop rapide, dans le doute je prends de la hauteur
- D

Question n° 22 *En vol de pente :*

- A vous virez dos à la pente
- B vous virez face à la pente
- C vous faites attention au gradient de vent près du relief
- D vous conservez une marge de vitesse pour être prêt à vous éloigner de la pente en cas d'urgence

Question n° 23 *Le vol à vitesse lente en finale :*

- A est nécessaire pour préparer l'arrondi
- B est nécessaire pour ne pas se faire embarquer
- C est dangereux car il rend l'aile vulnérable à tous les pièges aérologiques
- D

QUESTIONNAIRE EXAMEN FFVL

Question n° 24 *Le passage au premier grand vol en parapente :*

- A se fait le premier ou le deuxième jour de stage après quelques gonflages sur le plat
- B se fait directement vu les risques d'accident en pente école
- C nécessite un apprentissage technique et sérieux
- D nécessite une adaptation progressive au vide (petits vols, vols intermédiaires, biplaces pédagogiques)

Question n° 25 *Le décollage par vent nul :*

- A est dangereux
- B oblige à courir à une vitesse supérieure à la vitesse minimum de vol de l'aile
- C nécessite un enfoncement important des commandes
- D

Question n° 26 *Dos à la voile, le décollage en parapente se décompose en :*

- A gonflage de la voile (accélération et regard vers l'avant)
- B temporisation (contrôle du tangage et regard sur l'aile)
- C charge progressive de la ventrale coordonnée à une accélération de la course entretenue jusqu'au décollage (regards vers l'avant).
- D en lâchant les commandes s'aider des mains pour une installation rapide et efficace dans la sellette, reprise des commandes

Question n° 27 *Lors d'un gonflage dos à la voile, la temporisation :*

- A est nécessaire pour contrôler l'état de l'aile
- B nécessite un freinage franc et momentané
- C est un temps propre à coordonner la vitesse de l'aile et du pilote
- D est d'autant plus facile à réaliser que le vent est très fort ou très faible

Question n° 28 *Par vent nul, pour vous poser en douceur :*

- A vous faites une finale mains aux hanches
- B vous faites des S jusqu'à l'atterrissage
- C vous enfoncez à fond les freins en entrée de terrain
- D vous faites une prise de vitesse en début de finale

Question n° 29 *Il y a 20km/h de vent à l'atterrissage ; vous vous préparez :*

- A à enfoncer à fond les commandes au posé
- B à freiner doucement pour ne pas être entraîné vers l'arrière
- C à faire quelques pas en arrière au moment où vous toucherez le sol pour décharger votre aile
- D à vous retourner après le poser et à saisir un ou deux arrières pour ne pas vous faire entraîner

Question n° 30 *Au cours d'un gonflage dos à l'aile, regard vers l'avant, vous sentez que votre aile vous dévie à droite*

- A c'est votre demi aile gauche qui est en train de s'élever en premier
- B c'est votre demi aile droite qui est en train de s'élever en premier
- C vous accélérez en avant et vers la droite puis, l'aile suffisamment haute, lâchez les A et utilisez le frein gauche pour la ramener dans l'axe du décollage
- D vous accélérez en avant et vers la gauche puis, l'aile suffisamment haute, lâchez les A et utilisez le frein gauche pour la ramener dans l'axe du décollage