



**FEDERATION FRANCAISE DE VOL LIBRE**

**RECUEIL DE QUESTIONS  
POUR LA PREPARATION  
A LA SESSION THEORIQUE  
DU BREVET FEDERAL DE PILOTE  
ET DE PILOTE CONFIRME  
DELTA OU PARAPENTE**

**(sans les réponses)**

<p style="text-align: center;"><b>Recueil de question pour la préparation</b> <b>A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote</b></p>
---

"La nouvelle version 2004 du QCM est l'ouvrage du groupe de travail "Evolution des qualifications fédérales" désignés lors de la dernière réunion Commission Formation Nationale.

Cet outil vous aidera dans votre devenir de pilote et notamment dans la préparation de la partie théorique des 3 nouveaux brevets: Brevet initial, brevet de pilote et brevet de pilote confirmé.

Cependant, ce QCM reste évolutif en fonction de l'évolution possible des réglementations, de la formation et des améliorations que chacun pourra apporter.

Nous vous rappelons que ce questionnaire n'est qu'un moyen d'évaluation des connaissances essentielles que peuvent vous apporter nos EFVL et les supports pédagogiques mis à votre disposition: le nouveau passeport et le manuel de vol libre.

Nous vous souhaitons un bon travail.

Pour la commission formation nationale

Claude BELLESSORT  
Responsable Nationale Formation Parapente"

# **Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

## **MODE D'EMPLOI**

Ce recueil n'est pas un manuel de théorie, mais son complément. Il va vous permettre de tester les connaissances que vous avez acquises.

Les 583 questions ont été regroupées en 11 chapitres. Sur chacun de ces chapitres sont proposées des questions triées par niveaux correspondant à chacun des nouveaux cycles de progression mis en place par la FFVL: cycle 1/brevet initial, cycle 2/brevet de pilote, cycle 3/brevet de pilote confirmé. Seuls les cycles 2 et 3 font l'objet de sessions d'examen théoriques comprenant obligatoirement un QCM.

Les questionnaires à choix multiple de la session théorique du brevet de pilote (2<sup>ème</sup> cycle) comprennent 60 questions. Celui de la session théorique du brevet de pilote confirmé (3<sup>ème</sup> cycle) en comprend 30 (en complément de questions ouvertes). Chaque question peut avoir une ou plusieurs réponses exactes.

Les bonnes réponses donnent des points positifs, les mauvaises des points négatifs. Le total est effectué pour chaque question. Il est au maximum de +6 par question, au minimum de 0 (un total négatif est ramené à 0).

Pour réussir, vous devez obtenir 270 points sur 360 pour une session de brevet

Bon courage !

**Recueil de question pour la préparation  
A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

**FEDERATION FRANCAISE DE VOL LIBRE**

4 rue de Suisse 06000 NICE - Tél : 04 97 03 82 82

Partie Théorique du Brevet Fédéral

	Delta
	Parapente

<b>Date</b>	<b>Nom</b>	<b>Ecole</b>		<b>Admis</b>
	<b>Prénom</b>	<b>Licence n°</b>	<b>360</b>	<b>refusé</b>

Questions			Réponses			
note	N°	NQ	A	B	C	D
	1					
	2					
	3					
	4					
	5					
	6					
	7					
	8					
	9					
	10					
	11					
	12					
	13					
	14					
	15					
	16					
	17					
	18					
	19					
	20					
	21					
	22					
	23					
	24					
	25					
	26					
	27					
	28					
	29					
	30					

Questions			Réponses			
note	N°	NQ	A	B	C	D
	31					
	32					
	33					
	34					
	35					
	36					
	37					
	38					
	39					
	40					
	41					
	42					
	43					
	44					
	45					
	46					
	47					
	48					
	49					
	50					
	51					
	52					
	53					
	54					
	55					
	56					
	57					
	58					
	59					
	60					

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## Table des Matières

<b>METEO</b>	<b>page 6</b>
Brevet initial .....	Q 1 à 25
Brevet pilote .....	Q 26 à 34
Brevet C .....	Q 35 à 46
<b>MECAVOL GENERAL</b>	<b>page 10</b>
Brevet initial .....	Q 47 à 63
Brevet pilote .....	Q 64 à 104
Brevet C .....	Q 105 à 130
<b>MECAVOL PARAPENTE</b>	<b>page 17</b>
Brevet initial .....	Q 131 à 135
Brevet pilote .....	Q 136 à 154
Brevet C .....	Q 155 à 164
<b>MECAVOL DELTA</b>	<b>page 21</b>
Brevet initial .....	Q 165 à 172
Brevet pilote .....	Q 173 à 176
<b>MATERIEL GENERAL</b>	<b>page 23</b>
Brevet initial .....	Q 177 à 179
Brevet pilote .....	Q 180 à 190
Brevet C .....	Q 191 à 195
<b>MATERIEL PARAPENTE</b>	<b>page 25</b>
Brevet initial .....	Q 196 à 218
Brevet pilote .....	Q 219 à 240
Brevet C .....	Q 241 à 254
<b>MATERIEL DELTA</b>	<b>page 32</b>
Brevet initial .....	Q 255 à 261
Brevet pilote .....	Q 262 à 270
<b>REGLEMENTATION</b>	<b>page 34</b>
Brevet pilote .....	Q 271 à 321
Brevet C .....	Q 322 à 359
<b>PILOTAGE GENERAL</b>	<b>page 44</b>
Brevet initial .....	Q 360 à 374
Brevet pilote .....	Q 375 à 425
Brevet C .....	Q 426 à 452
<b>PILOTAGE PARAPENTE</b>	<b>page 55</b>
Brevet initial .....	Q 453 à 478
Brevet pilote .....	Q 479 à 518
Brevet C .....	Q 519 à 547
<b>PILOTAGE DELTA</b>	<b>page 67</b>
Brevet initial .....	Q 548 à 559
Brevet pilote .....	Q 560 à 579
Brevet C .....	Q 580 à 583

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## METEO

- |       |  |  |   |  |   |
|-------|--|--|---|--|---|
| 1     | Les éléments constitutifs d'un nuage sont:                     | A la vapeur d'eau  | B les cristaux de glace   | C les gouttelettes d'eau   |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 2     | Cirrus, cirrocumulus et cirrostratus sont des nuages :         | A de l'étage inférieur                                   | B de l'étage moyen  | C de l'étage supérieur   |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 3     | Alto cumulus et altostratus sont des nuages :                  | A de l'étage inférieur                                   | B à l'étage moyen   | C à l'étage supérieur  |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 4     | Stratus, stratocumulus et cumulus appartiennent généralement : | A à l'étage inférieur                                    | B à l'étage moyen   | C à l'étage supérieur  |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 5     | Cumulonimbus et nimbostratus appartiennent :                   | A à l'étage inférieur seulement                          | B à l'étage moyen seulement   | C à l'étage supérieur seulement  | D à plusieurs étages à la fois  |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 6     | Un cumulonimbus est dangereux :                                | A dessous  | B dedans  | C à plusieurs kilomètres autour  |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 7     | 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 ils engendrent des brises au sol rendant l'approche et l'atterrissage problématiques |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 8     | L'air chaud :  | A est plus léger que l'air froid                         | B tend à descendre par rapport à l'air froid  | C se mélange volontiers à l'air froid  |   |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 9     | La turbulence :  | A est due à des variations brusques de la vitesse de vol | B est due à des mouvements désordonnés de l'air   | C provoque des variations d'incidence et de vitesse de vol                             | D est comparable par analogie au bouillonnement de l'eau dans une rivière |
| <hr/> |  |  |   |  |   |
| 10    | Les turbulences peuvent venir :                                | A du relief  | B de la rencontre de 2 vents différents   | C des ascendances thermiques   |   |

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

11	La direction du vent donnée par les services météo est toujours :	A	la direction d'où vient le vent	B	la direction où va le vent				
12	Une ascendance dynamique pure résulte :	A	de l'accélération du vent au sommet d'une montagne	B	de la déflexion vers le haut du vent par un obstacle	C	de la dilatation de l'air lorsqu'il monte le long de la pente		
13	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		
14	Le vent peut devenir dangereux notamment :	A	dans le fond de vallée, là où il s'accélère (venturi)	B	dès que sa vitesse se rapproche de celle de l'aile	C	près des crêtes (risque d'être emporté sous le vent)		
15	Un rideau d'arbres face au vent provoque des turbulences :	A	côté au vent	B	côté sous le vent	C	à sa verticale		
16	Le gradient de vent est sensible :	A	par vent fort	B	sur terrain lisse et dégagé	C	sur terrain accidenté où il se mélange aux turbulences		
17	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	augmente le taux de chute
18	Par beau temps, en début d'après-midi, les brises de montagne :	A	se renforcent	B	diminuent	C	remontent les pentes	D	descendent les pentes
19	Par beau temps, la brise de mer souffle lorsque :	A	le continent est plus chaud que la mer	B	le continent est plus froid que la mer	C	la marée est descendante	D	la marée est montante
20	Par beau temps la brise de terre souffle lorsque :	A	le continent est plus chaud que la mer	B	le continent est plus froid que la mer	C	la marée est descendante	D	la marée est montante
21	Il fait beau sur la vallée (orientée nord-sud), le matin, par vent nul :	A	une brise montante va se développer sur les faces exposées à l'est	B	une brise montante va se développer sur les faces exposées à l'ouest	C	des ascendances vont se développer au centre de la vallée		
22	En montagne, les brises de pente :	A	apparaissent avec les brises 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
23	Les brises de pente sont descendantes :	A	plutôt le jour	B	plutôt la nuit	C	à tout moment puisque descendantes dans les basses couches		
24	Une brise de vallée :	A	se renforce où la vallée se resserre	B	peut atteindre des vitesses très importantes	C	n'est jamais turbulente		

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

25	Une brise de vallée :	A augmente quand on descend dans la basse couche	B se manifeste parfois sur plusieurs milliers de mètres d'épaisseur	C peut dépasser facilement les 30km/h en été	D accélère quand la vallée se resserre
26	Indiquez les facteurs favorisant la convection :	A un vent très fort	B un vent de force moyenne	C un réchauffement important au niveau du sol	D pas de vent du tout
27	Une bulle d'air s'élève si sa température par rapport à l'air ambiant est:	A inférieure	B supérieure	C égale	
28	Le déclenchement des thermiques :	A renforce les brises de pente et de vallée	B permet d'exploiter la brise de pente loin du relief	C rend la brise de pente irrégulière	
29	Les ascendances thermiques :	A peuvent se présenter sous forme de bulles ou de colonnes	B montent toujours verticalement	C se déclenchent souvent sur des sols contrastés	D sont en général entourées de descendances
30	Les zones favorables au déclenchement de la convection sont en général :	A les zones urbanisées	B les forêts	C les zones rocailleuses	D les zones sèches
31	Un thermique peut :	A être matérialisé par un cumulus bourgeonnant	B être matérialisé par un voile de stratus	C être dévié par le vent	D ne donner lieu à aucune matérialisation
32	Un thermique pur ou bleu :	A permet un gain minimum de 1000m	B est dangereux pour nos ailes	C n'est pas coiffé par un cumulus	D ne se forme que dans une couche d'air à tendance stable
33	La restitution est un phénomène :	A d'inversion des brises de pente le soir	B d'inversion des brises de vallée le soir	C d'ascendances plutôt douces, le soir, sur des zones généralement peu propices pendant la journée	
34	Le phénomène de restitution se rencontre en général :	A le soir	B le matin au centre de la vallée	C au centre des vallées toute la journée	
35	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 :	A A	B B	C C	
36	Lorsqu'un nuage se forme :	A du froid est dégagé	B de la chaleur est dégagée	C l'ascendance s'arrête	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

37	L'instabilité conditionnelle	A	désigne la possibilité du développement d'une ascendance dans un air plutôt stable	B	désigne l'impossibilité d'une ascendance à s'élever	C	implique que la masse d'air soit plutôt instable	D	implique que la masse d'air soit plutôt stable
38	Les rues de nuages se produisent généralement :	A	lorsque la convection est installée et que le vent augmente avec l'altitude	B	lorsque le vent est nul	C	lorsque la masse d'air est stable		
39	Un changement d'état dégage de la chaleur ; c'est celui :	A	du liquide au gazeux	B	du gazeux au solide	C	du gazeux au liquide		
40	Un marais barométrique est caractérisé par :	A	des isobares espacés	B	des vents plutôt faibles	C	des isobares resserrés	D	des vents plutôt forts
41	Dans un marais barométrique, il y a risque :	A	de vent fort	B	d'orage	C	d'onde de ressaut		
42	Il existe une inversion de température parmi ces trois relevés	A	+22° à 500m / +18° à 1000m d'altitude	B	-2° à 500m / -10° à 1200 m d'altitude	C	+18° à 500m / +22° à 1000m d'altitude		
43	Les perturbations du front polaire qui traversent la France proviennent généralement :	A	d'Europe centrale	B	de l'Atlantique	C	des Açores	D	de la Méditerranée
44	Le front polaire :	A	sépare les masses d'air polaires et tropicales	B	sépare les masses chaudes équatoriales des masses froides polaires	C	fluctue dans chaque hémisphère autour des latitudes dites tempérées	D	a une importance déterminante dans le climat français
45	La traîne d'une perturbation :	A	est toujours, dès le premier jour, favorable pour le vol libre	B	provoque parfois des conditions trop violentes pour le vol libre en début de période	C	est caractérisé par un ciel bleu peuplé de petits cumulus appétissants	D	est généralement très favorable l'été
46	Le phénomène bloquant le développement des ascendances en altitude est en général :	A	la base des cumulus	B	une couche d'inversion	C	un changement brutal dans la direction du vent	D	le caractère stable de la masse d'air

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MECAVOL GENERAL

47	Par rapport à l'intrados, la distance que doit parcourir une molécule d'air sur l'extrados :	A lui est égale	B lui est supérieure	C lui est inférieure
48	Le centre de poussée est le point d'application :	A de la résultante de forces de pesanteur	B de la résultante des forces aérodynamiques	C
49	Le centre de poussée d'une aile en croisière se trouve approximativement :	A au centre géométrique de l'aile	B dans la partie arrière de l'aile	C dans la partie avant de l'aile
50	En vol rectiligne stabilisé :	A la traînée s'oppose au déplacement de l'aile sur sa trajectoire	B la portance est perpendiculaire à la trajectoire	C la R.F.A. est légèrement inférieure au poids
51	Lorsqu'une aile plane en ligne droite à vitesse constante, le poids total est :	A exactement compensé par la R.F.A.	B inférieur à la R.F.A.	C supérieur à la R.F.A.
52	La R.F.A. (Résultante des Forces Aérodynamiques) en vol rectiligne stabilisé est :	A perpendiculaire au profil de l'aile	B directement opposé au poids total aile+pilote	C perpendiculaire à la direction du vent relatif
53	En finale quand le pilote se redresse il :	A améliore sa pénétration	B détériore sa pénétration	C augmente son taux de chute
54	Une aile peut pivoter autour des axes de :	A lacets	B roulis	C corde D tangage
55	La polaire des vitesses est une courbe :	A montrant la forme d'un profil d'aile	B montrant les différentes vitesses que peut atteindre une aile donnée en vol rectiligne stabilisé pour une charge donnée	C tracée pour un poids pilote donné
56	On appelle vent relatif, le vent :	A créé par la vitesse/sol de l'appareil	B créé par le déplacement de l'appareil dans l'air	C ressenti par le pilote sur son visage
57	La vitesse du vent relatif est :	A égale à la vitesse de l'appareil sur sa trajectoire	B influencée par le vent météo	C toujours la même

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

58	La vitesse air se définit par rapport :	A à l'air traversé	B au sol		
59	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	
60	L'angle d'incidence est défini par le plan de l'aile et :	A la direction du vent relatif	B l'horizontale	C la résultante des forces aérodynamiques	
61	L'angle entre le plan de l'aile et le vent relatif est appelé :	A angle de plané	B angle d'incidence	C angle d'ouverture	
62	L'assiette est définie par :	A le plan de l'aile et le vent relatif	B le vent relatif et l'horizontale	C le plan de l'aile et l'horizontale	
63	On appelle angle de plané l'angle entre :	A la corde de l'aile et la trajectoire	B la trajectoire et l'horizontale	C l'horizontale et la corde de l'aile	
64	Sur un profil d'aile, l'écoulement de l'air peut être	A turbulent	B résonnant	C laminaire	D décollé
65	La portance et la traînée d'une aile sont, entre autres, fonctions :	A de la vitesse du vent météo	B de la vitesse/air de l'aile	C de la vitesse/sol	
66	La portance sur une aile est créée par :	A la déviation des filets par le profil de l'aile	B une dépression apparaissant au dessous du profil et une surpression au dessus	C une dépression apparaissant au dessus du profil et une surpression au dessous	
67	La portance en vol plané stabilisé est toujours :	A plus faible que le poids total aile + pilote	B perpendiculaire à la trajectoire	C constante quelle soit la vitesse de l'aile	
68	Lorsque l'angle d'incidence augmente à partir de 0°, la portance :	A ne varie pratiquement pas	B augmente, passe par un maximum, diminue puis s'effondre brusquement lorsque l'aile décroche	C augmente progressivement jusqu'au décrochage	
69	Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque un accroissement de l'incidence :	A la trajectoire s'incurve vers le haut	B la vitesse augmente	C la trajectoire s'incurve vers le bas	D la vitesse diminue

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

70	Sur une aile en vol rectiligne stabilisé, lorsque le pilote provoque une diminution de l'incidence :	A	la trajectoire s'incurve vers le haut	B	la vitesse augmente	C	la trajectoire s'incurve vers le bas	D	la vitesse diminue
71	Sur une aile en vol, il y a plusieurs sources de traînées de natures bien distinctes :	A	les frottements	B	les turbulences de culot derrière l'aile	C	les turbulences de vortex bouts d'aile		
72	La traînée sur l'ensemble aile + pilote :	A	est indépendante de la vitesse de vol	B	est indépendante de la forme de l'aile	C	se divise en traînée de forme + traînée induite + traînée de frottement		
73	La traînée d'une aile à incidence constante, est :	A	indépendante de la vitesse/air	B	proportionnelle à la vitesse/air	C	proportionnelle au carré de la vitesse/air	D	proportionnelle au cube de la vitesse/air
74	La traînée totale d'un aéronef se divise en:	A	traînée induite	B	traînée de forme	C	traînée de frottement		
75	La traînée induite est due :	A	au pilote et aux câbles ou suspentes	B	aux tourbillons de culot de l'aile	C	aux irrégularités de surface de l'aile	D	aux tourbillons marginaux
76	La traînée de forme est due :	A	au pilote et aux câbles ou suspentes	B	aux tourbillons de culot de l'aile	C	aux irrégularités de surface de l'aile	D	aux tourbillons marginaux
77	La traînée parasite est due :	A	à tout ce qui ne porte pas	B	aux irrégularités de surface de l'aile	C	aux tourbillons marginaux		
78	Parmi les points suivants, certains améliorent la pénétration :	A	profil propre sans plis ni cassures	B	suspentes fines ou montants de trapèze profilés	C	position debout du pilote		
79	L'effet girouette, c'est la conséquence d'un dérapage sur l'axe de :	A	roulis	B	tangage	C	lacet		
80	L'effet girouette (positif) remet l'aile :	A	en vol face au vent météo	B	en vol face à son vent relatif	C	au sol, à l'arrêt, face au vent météo	D	au sol face à son vent relatif
81	Un mouvement de lacet vers la droite déclenche principalement :	A	un couple piqueur	B	un couple cabreur	C	le soulèvement de l'aile gauche	D	le soulèvement de l'aile droite
82	Un vent régulier en force et direction n'a aucune influence :	A	sur la vitesse/sol	B	sur la vitesse/air	C	sur la finesse/sol		

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

83	<b>Vous volez par fort vent arrière, cela provoque :</b>	A une diminution de la R.F.A.	B une augmentation de l'incidence	C une augmentation de la vitesse/sol	D une augmentation de la finesse/sol
84	<b>Vous volez à 35km/h avec 10km/h de vent arrière, votre vitesse/sol :</b>	A reste inchangée	B est d'environ 25km/h	C est d'environ 45km/h	
85	<b>En traversant une masse d'air turbulent, l'ensemble aile + pilote est soumis à des variations :</b>	A d'incidence	B de vitesse/air	C de masse	D de R.F.A.
86	<b>Dans une ascendance une aile en vol plané :</b>	A monte par rapport à l'air ascendant	B descend par rapport à l'air ascendant	C monte à la même vitesse que l'air ascendant	
87	<b>Vous êtes dans une descendance, la finesse/sol :</b>	A est améliorée	B est diminuée	C reste la même	
88	<b>En air calme et en vol stabilisé, l'assiette :</b>	A augmente lorsque l'angle d'incidence augmente	B décroît lorsque l'angle d'incidence diminue	C croît lorsque la vitesse augmente	D décroît lorsque la vitesse diminue
89	<b>Dans un virage, l'aile s'incline grâce à un mouvement de :</b>	A lacet	B roulis	C tangage	
90	<b>Le poids apparent sur un appareil en virage équilibré est :</b>	A égal au poids totale aile + pilote	B supérieur au poids total aile + pilote	C inférieur au poids total aile + pilote	
91	<b>La finesse est le rapport :</b>	A vitesse verticale sur vitesse horizontale	B vitesse horizontale sur vitesse verticale	C vitesse de vol sur taux de chute	
92	<b>La finesse est le rapport :</b>	A portance sur traînée	B traînée sur portance	C distance parcourue horizontalement sur distance parcourue verticalement	D vitesse horizontale sur taux de chute
93	<b>La finesse/air maximale est :</b>	A une caractéristique propre à l'appareil	B proportionnelle avec la charge alaire	C obtenue à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini	
94	<b>La finesse/sol :</b>	A est identique à la finesse/air dans une masse d'air immobile	B ne varie jamais	C est toujours inférieure à la finesse/air	
95	<b>La finesse/sol :</b>	A augmente par vent arrière	B diminue par vent arrière	C augmente par vent de face	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

106	Pour avancer de 4800m dans le plan horizontal, vous avez perdu 600m d'altitude ; votre finesse est voisine de :	A 6	B 7	C 8	D 9
97	On appelle charge alaire le rapport :	A surface de l'aile sur poids total (aile + pilote)	B poids total (aile + pilote) sur surface de l'aile	C poids du pilote sur surface de l'aile	D poids du pilote sur poids de l'aile
98	Si deux pilotes ont la même aile, le plus lourd :	A vole moins vite	B descend plus vite	C a une aile moins maniable	D vole plus vite
99	Pour une même aile, un accroissement de la charge alaire entraîne une augmentation :	A de la vitesse horizontale	B de la finesse	C des déformations de l'aile	D du taux de chute
100	A surface égale un pilote plus lourd aura :	A une vitesse maxi supérieure	B une moins bonne pénétration	C un taux de chute plus élevé	D une vitesse de décrochage identique
101	Le facteur de charge :	A est égal à 1 en vol rectiligne stabilisé	B dépend du poids du pilote et des indications du constructeur	C est supérieur à 1 pendant les virages équilibrés	D est inférieur à 1 quand l'on accélère
102	Le décrochage se produit lorsque :	A la vitesse est trop forte	B l'incidence est trop faible	C l'incidence est trop forte	
103	Lors d'un décrochage :	A la portance diminue	B la portance augmente	C la traînée diminue	D la traînée augmente
104	Le décrochage a lieu en général :	A à la vitesse de taux de chute mini	B à une vitesse inférieure à celle du taux de chute mini	C à une vitesse supérieure à celle du taux de chute mini	
105	Dans une soufflerie, si on multiplie par 3 la vitesse du vent relatif sur une aile, la R.F.A. est multipliée par :	A 3	B 6	C 9	D 27
106	Tous les régimes de vol avec un angle d'incidence supérieur à celui du taux de chute mini :	A correspondent à de mauvaises performances pour l'aile	B sont les plus éloignés du décrochage	C correspondent au maximum de maniabilité de l'aile	D sont conseillés pour voler près du sol
107	Vous recevez une rafale de vent arrière, cela provoque transitoirement :	A une diminution de la R.F.A.	B une diminution de l'incidence	C une augmentation de la vitesse/sol	D une augmentation de l'incidence
108	Vous recevez une rafale de vent de face, cela provoque transitoirement :	A une augmentation de la R.F.A.	B une augmentation de l'incidence	C une diminution de la vitesse/sol	D une diminution de l'incidence

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

109	Lorsque vous entrez dans une ascendance, l'incidence :	A diminue	B augmente	C ne change pas	
110	Lorsque vous entrez dans une descentance, l'incidence :	A diminue	B augmente	C ne change pas	
111	Lorsque l'aile entre dans une ascendance :	A l'incidence diminue	B la R.F.A augmente et l'aile accélère vers le haut	C l'incidence augmente	
112	Lorsqu'une aile entre dans une descentance :	A l'incidence augmente	B l'incidence diminue	C la R.F.A diminue, l'aile accélère vers le bas	
113	Pour une même position des commandes qu'en air immobile, dans une ascendance régulière :	A ma vitesse est plus élevée	B ma vitesse/air est la même	C mon incidence est la même	D mon incidence est plus élevée
114	La finesse/air :	A varie avec l'incidence de l'appareil	B passe par un maximum pour une certaine valeur de l'incidence	C est maximale lorsque le taux de chute est minimal	D est maximale juste avant le décrochage
115	La finesse/air, c'est :	A l'angle entre la trajectoire/air et l'horizontale	B le rapport entre portance et traînée	C toujours la même chose que la finesse/sol	
116	La finesse est d'autant plus élevée que :	A l'angle de plané est grand	B l'incidence est petite	C l'angle de plané est petit	
117	Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :	A à même incidence, elle volera plus vite qu'avec lui	B à même incidence elle volera plus lentement qu'avec lui	C vous devrez courir plus vite au décollage	D vous aurez plus de difficultés à tenir l'aile en turbulence
118	Deux ailes identiques soumises à des charges alaires différents décrochent :	A à même incidence mais à des vitesses différentes	B à même vitesse mais à des incidences différentes	C à même vitesse et à même incidence	
119	Deux ailes identiques mais de charges alaires différentes traversent une large zone ascendante. Chaque pilote utilise son aile à la vitesse de taux de chute mini :	A les deux ailes gagneront la même altitude	B l'aile la plus chargée gagnera plus d'altitude que l'autre	C l'aile la moins chargée gagnera plus d'altitude que l'autre	
120	Le facteur de charge, c'est le rapport :	A poids total (aile + pilote) sur poids apparent	B poids du pilote sur poids total (aile + pilote)	C poids apparent sur poids total (aile + pilote)	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

121	Le facteur de charge :	A	peut entraîner la rupture de l'aile s'il est trop élevé	B	ne change pas la vitesse de décrochage	C	peut dépasser 2 dans les virages très inclinés
122	Le décrochage a lieu :	A	à différentes incidences	B	toujours à la même incidence	C	toujours à la même vitesse
123	L'abattée consécutive à un décrochage est due :	A	à une avancée transitoire du centre de poussée	B	un recul transitoire du centre de poussée	C	la chute du pilote dans la voile
124	Le décrochage engendre généralement :	A	un couple cabreur	B	un couple piqueur	C	une variation d'assiette à piquer
		D				D	une variation d'assiette à cabrer
125	La vitesse de décrochage sur une aile donnée est :	A	indépendante du poids du pilote	B	plus élevée en tracté et remorqué	C	plus élevée en virage
126	La vitesse de décrochage :	A	diminue lorsque le poids du pilote augmente	B	augmente lorsque le poids du pilote augmente	C	diminue lorsque le facteur de charge augmente
		D				D	augmente lorsque le facteur de charge augmente
127	En virage un appareil décroche :	A	à même vitesse et à même incidence qu'en ligne droite	B	à même incidence mais à vitesse plus grande qu'en ligne droite	C	à même vitesse mais à incidence plus faible qu'en ligne droite
128	On appelle décrochage dynamique un décrochage :	A	suiivi d'une ressource	B	a vitesse plus élevée que le décrochage standard	C	provoqué par une brusque montée d'incidence
		D				D	provoqué par une brusque chute d'incidence
129	Par rapport au vol normal, en tracté la R.F.A. est :	A	plus faible	B	plus forte	C	inclinée vers l'arrière
		D				D	verticale
130	En vol tracté, la R.F.A. est :	A	égale à la force de traction	B	égale à la somme vectorielle force de traction + poids total	C	inclinée vers l'arrière

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MECAVOL PARAPENTE

<b>131</b>	<b>Le centre de poussée d'un parapente :</b>	<b>A</b> varie peu le parapente étant plutôt stable	<b>B</b> est situé au niveau des élévateurs	<b>C</b> effectue de grandes variations, le parapente étant plutôt instable	
<b>132</b>	<b>Lors d'une mise en virage en parapente, l'aile s'incline du côté désiré parce que :</b>	<b>A</b> la charge augmente du côté de la commande abaissée	<b>B</b> la charge diminue du côté de la commande abaissée	<b>C</b> la traînée augmente du côté de la commande abaissée	<b>D</b> la traînée diminue du côté de la commande abaissée
<b>133</b>	<b>Lors de la mise en virage en parapente, l'aile pivote sur l'axe de lacet parce que :</b>	<b>A</b> la charge diminue du côté de la commande abaissée	<b>B</b> la traînée augmente du côté de la commande abaissée	<b>C</b> la traînée diminue du côté de la commande abaissée	
<b>134</b>	<b>L'assiette d'un parapente :</b>	<b>A</b> est l'angle compris entre l'horizon et sa corde	<b>B</b> permet de distinguer si un parapente cabre ou s'il pique	<b>C</b> En vol droit et équilibré est proche de zéro	<b>D</b> est une référence spatiale
<b>135</b>	<b>Le Poids Total Volant:</b>	<b>A</b> correspond au poids du pilote en vol	<b>B</b> est le poids de l'ensemble pilote + aile	<b>C</b> divise la surface de l'aile pour déterminer la charge alaire	<b>D</b> est à diviser par la surface de l'aile pour déterminer la charge alaire
<b>136</b>	<b>Le point d'arrêt d'un profil :</b>	<b>A</b> sépare les écoulements d'intrados et d'extrados	<b>B</b> varie en fonction de l'incidence	<b>C</b> est le point du profil où la pression de l'air est maximale	<b>D</b> définit la frontière entre les zones de dépression et de surpression de part et d'autre du profil
<b>137</b>	<b>Si la charge alaire est réduite, l'aile</b>	<b>A</b> décolle à une plus grande vitesse	<b>B</b> a une finesse élevée	<b>C</b> a un taux de chute moins élevé	<b>D</b> est moins maniable
<b>138</b>	<b>Pour réduire les risques de fermeture d'un parapente il faudra :</b>	<b>A</b> augmenter l'incidence	<b>B</b> diminuer l'incidence	<b>C</b> brider l'aile ou la demi aile concernée	<b>D</b> débrider l'aile ou la demi aile concernée
<b>139</b>	<b>Si vous volez par vent fort arrière :</b>	<b>A</b> vous avez moins de portance sur votre parapente	<b>B</b> votre vitesse/sol augmente	<b>C</b> les caissons risquent de se dégonfler	<b>D</b> l'effet du vent sur votre visage sera bien moins fort
<b>140</b>	<b>Juste après le sommet d'une ressource importante :</b>	<b>A</b> le facteur de charge est inférieur à 1	<b>B</b> l'angle d'incidence ne varie pas	<b>C</b> la vitesse est parvenue à un minimum	<b>D</b> l'effet pendulaire préjuge de l'arrivée d'une abattée

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

141	Le taux de chute minimum :	A	Correspond à un angle d'incidence plus petit que celui de vitesse max	B	Correspond à un angle d'incidence plus ouvert que celui de finesse max	C	peut s'utiliser sans risque en ascendance	D	est le régime de vol le plus proche du décrochage
142	Se relever dans la sellette en finale augmente sur un parapente :	A	la traînée induite	B	la traînée de frottement	C	la traînée de forme		
143	Vous empruntez l'aile d'un pilote plus léger que vous :	A	elle se refermera plus facilement dans les turbulences	B	elle volera plus lentement	C	elle se refermera plus rarement dans les turbulences	D	les pertes de contrôle sur fermeture seront plus éprouvantes
144	Vous empruntez l'aile d'un pilote plus lourd que vous :	A	le taux de chute sera légèrement plus favorable	B	elle sera plus maniable	C	elle se refermera plus facilement dans les turbulences	D	Les actions aux commandes seront moins efficaces
145	Le parapente est plutôt un aéronef à :	A	faible stabilité aérodynamique et forte stabilité pendulaire	B	forte stabilité aérodynamique et faible stabilité pendulaire	C	fort amortissement aérodynamique et forte stabilité pendulaire	D	faible amortissement aérodynamique et faible stabilité pendulaire
146	L'effet pendulaire spécifique au parapente :	A	est produit par la différence de vitesse entre le pilote et sa voile	B	doit être piloté prioritairement pour la sécurité	C	génère des mouvements de lacet	D	amplifie les mouvements de tangage et de roulis
147	Le calage d'une aile de parapente:	A	est modifié par une action sur les trims ou l'accélérateur	B	est déterminé par la longueur de chaque suspente	C	est ajusté de manière définitive par le constructeur	D	peut être modifié par le réglage de la longueur des freins
148	Le centrage:	A	est la projection du pilote perpendiculairement à la corde	B	s'exprime en pourcentages	C	s'exprime en degrés		
149	Un allongement important est synonyme :	A	de performance	B	d'instabilité	C	d'effilement		
150	Vous faites les "oreilles":	A	vos finesse diminue	B	l'incidence augmente	C	il n'existe aucun risque de parachutage	D	traverser un gradient ou une turbulence peut accroître considérablement votre taux de chute
151	L'association de l'accélérateur et des "oreilles":	A	permet d'augmenter encore plus votre taux de chute	B	peut être une parade au risque de parachutage	C	augmente l'incidence	D	rend l'aile plus stable en roulis

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

152	En faisant les "oreilles":	A cela augmente la traînée	B vous augmentez votre stabilité en tangage	C l'incidence diminue	D vous gardez votre "tour de main"
153	Vous faites les "oreilles":	A cela améliore l'amortissement	B cela augmente la traînée	C cela diminue l'incidence	
154	Le départ en vrille en parapente est précédé :	A d'un affaiblissement du bruit du vent relatif dans les oreilles du pilote	B d'une augmentation du bruit du vent relatif dans les oreilles du pilote	C du sentiment que l'aile a du mal à tourner	D d'une commande intérieure dure et largement abaissée
155	Si pour une certaine incidence, le point d'arrêt du profil passe au dessus de la bouche d'entrée du caisson, mon aile risque de :	A décrocher	B se fermer		
156	Lors d'une mise en virage, le roulis inverse qu'on observe parfois en parapente est dû à :	A une augmentation de la portance du côté de la commande abaissée	B une diminution de la portance du côté de la commande abaissée	C une augmentation de charge du côté de la commande abaissée	D une diminution de charge du côté de la commande abaissée
157	Facteurs favorisant la mise en autorotation après fermeture :	A un grand allongement	B un faible allongement	C une vitesse élevée	D une vitesse lente
158	La fermeture accidentelle d'un parapente	A a pour origine une augmentation brutale de l'incidence	B a pour origine une diminution brutale de l'incidence	C est sérieusement accentué par l'absence de pilotage	D est précédée d'un allègement d'une ou des commandes
159	La vrille en parapente	A correspond au décrochage de l'aile extérieure à la rotation	B correspond au décrochage de l'aile intérieure à la rotation	C s'amorce par un mouvement rapide de lacet	D correspond à une rotation du pilote autour de sa voile
160	Pour effectuer une manœuvre de descente rapide:	A on doit se référer au manuel de l'aile qui décrit les subtilités des diverses méthodes	B il n'y a rien à faire de spécial à partir du moment où l'on connaît les 360 avec oreilles, qui est une manoeuvre sans soucis	C on peut tester un peu toutes les méthodes connues puisque chaque voile réagit de manière identique	
161	Un parapente neuf peut supporter, au maximum et sans aller à la rupture:	A 6 "g"	B 8 "g"	C 10 "g"	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>162</b>	<b>Pour conserver un coefficient de sécurité acceptable en utilisation habituelle, il ne faut pas dépasser:</b>	<b>A</b> 2 "g"	<b>B</b> 4 "g"	<b>C</b> 6 "g"	<b>D</b> 8 "g"
<b>163</b>	<b>Le facteur de charge lors de l'acquisition de vitesse en virage engagée</b>	<b>A</b> contraint le suspentage au risque de la rupture sur les ailes mal entretenues	<b>B</b> peut augmenter brutalement si l'incidence augmente	<b>C</b> peut difficilement dépasser 2	<b>D</b> augmente avec la cadencement du virage ( traction de la commande extérieure)
<b>164</b>	<b>Lors de spirales engagées, le fait de baisser la commande de frein extérieure au virage pour "cadencer":</b>	<b>A</b> entraîne une augmentation du facteur de charge pouvant dépasser 5	<b>B</b> peut entraîner une rupture en vol	<b>C</b> diminue les efforts sur la voile en l'empêchant de "visser"	

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MECAVOL DELTA

165	En vol stabilisé vous tirez sur la barre de contrôle	A l'incidence diminue	B l'incidence augmente	C le vent sur le visage augmente	D le vent sur le visage diminue
166	Un delta est longitudinalement stable si	A il cherche toujours à revenir à la vitesse qui correspond à son réglage de base	B a haute vitesse la barre de contrôle se déplace avec un effort nul	C à très faible incidence la barre de contrôle cherche à se déplacer en direction de l'avant de l'aile	
167	Un appareil est transversalement instable (instable spirale)	A s'il fait du lacet	B s'il a tendance à augmenter l'inclinaison	C s'il a tendance à sortir du virage	D s'il décroche en virage
168	Lorsqu'en virage équilibré, il faut maintenir son corps vers l'extérieur, on dit que l'aile est	A stable spirale	B instable spirale	C neutre spirale	D mal centrée
169	Lorsque pour sortir d'un virage, il suffit de se remettre au centre de la barre de contrôle, on dit que l'aile est	A stable spirale	B instable spirale	C neutres	D cabreuse
170	L'augmentation de la charge d'un appareil	A ne change pas le centrage	B change le centrage en général en rendant l'appareil cabreur	C change le centrage en général en rendant l'appareil piqueur	
171	Plus la charge alaire est grande, plus l'aile	A décolle facilement	B décolle à une plus grande vitesse	C a un taux de chute élevé	D a une finesse élevée
172	Au cours d'un virage a grande inclinaison, un appareil décroche a	A même vitesse qu'en ligne droite	B du côté intérieur au virage	C plus forte vitesse qu'en ligne droite	
173	Lorsque pour sortir d'un virage, il suffit de se remettre au centre de la barre de contrôle, on dit que l'aile est	A stable spirale	B instable spirale	C neutres	D cabreuse
174	L'augmentation de la charge d'un appareil	A ne change pas le centrage	B change le centrage en général en rendant l'appareil cabreur	C change le centrage en général en rendant l'appareil piqueur	
175	Plus la charge alaire est grande, plus l'aile	A décolle facilement	B décolle à une plus grande vitesse	C a un taux de chute élevé	D a une finesse élevée

**Recueil de question pour la préparation  
A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

<b>176</b> Au cours d'un virage a grande inclinaison, un appareil décroche a	même vitesse <b>A</b> qu'en ligne droite	du côté <b>B</b> intérieur au virage	<b>C</b> plus forte vitesse qu'en ligne droite
--	---	---	--

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MATERIEL GENERAL

<b>177</b>	<b>Lors du stockage ou du transport, un parachute de secours doit être protégé du voisinage ou du contact :</b>	<b>A</b> des solvants et des corps gras	<b>B</b> de l'humidité et de la chaleur	<b>C</b> du rayonnement solaire	
<b>178</b>	<b>Un casque de vol libre doit :</b>	<b>A</b> permettre une bonne audition et une bonne visibilité	<b>B</b> être solide et pouvoir absorber les chocs	<b>C</b> être léger pour ne pas fatiguer le cou	
<b>179</b>	<b>la visite prévol ne doit pas oublier</b>	<b>A</b> le harnais, notamment le cuissard et la vérification de la bonne fermeture des boucles automatiques	<b>B</b> vérification visuelle des lacets de chaussure	<b>C</b> vérification visuelle de la bonne fermeture du container parachute	<b>D</b> vérification visuelle de la bonne marche des instruments
<b>180</b>	<b>Un parachute de secours hémisphérique est :</b>	<b>A</b> un planeur ultra-léger	<b>B</b> un frein aérodynamique	<b>C</b> une garantie à 100% de s'en sortir en cas d'accident	
<b>181</b>	<b>Pour une sécurité maximum, le dépliage/repliage du parachute de secours doit être effectué :</b>	<b>A</b> 2 fois par an	<b>B</b> 1 fois par an	<b>C</b> il faut le laisser tel que l'a plié le revendeur	
<b>182</b>	<b>Le port du parachute de secours :</b>	<b>A</b> impose une surveillance particulière des velcros et goupilles de fermeture du conteneur	<b>B</b> expose le pilote à des risques d'ouverture intempestive	<b>C</b> n'exige aucune mesure particulière	
<b>183</b>	<b>L'anémomètre est un instrument indiquant :</b>	<b>A</b> la direction du vent	<b>B</b> la vitesse du vent	<b>C</b> la vitesse du vent relatif à bord	
<b>184</b>	<b>L'altimètre :</b>	<b>A</b> mesure la vitesse à laquelle varie la pression	<b>B</b> même en parfait état est susceptible d'afficher pour une altitude donnée des valeurs qui peuvent varier selon l'heure et le lieu	<b>C</b> ne subit pas l'influence des variations de température	<b>D</b> utilise une échelle d'altitude calibrée pour des valeurs météo moyennes (atmosphère standard)
<b>185</b>	<b>Un altimètre mesure :</b>	<b>A</b> le gradient vertical de pression atmosphérique	<b>B</b> la variation du taux d'humidité	<b>C</b> l'altitude	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

186	Un altimètre :	A	peut être calé à différentes valeurs (niveau de la mer, du décollage, de l'atterrissage, etc.);	B	donne une indication variant avec les données atmosphériques	C	est calé définitivement à la construction	D	doit toujours être comparé et réglé par rapport aux valeurs connues (décollage, points reconnus, atterrissage)
187	Le variomètre de base mesure	A	la vitesse du vent s'il est utilisé au sol	B	la composante verticale de la vitesse/sol de l'aile	C	la composante verticale de la vitesse/air de l'aile	D	la vitesse ascensionnelle de la masse d'air dans un thermique
188	Le variomètre de base mesure la vitesse verticale:	A	de la masse d'air par rapport au sol	B	de la masse d'air par rapport à l'aile	C	de l'aile par rapport au sol	D	de l'aile par rapport à la masse d'air
189	Un variomètre indique:	A	la vitesse verticale de votre aile par rapport au sol	B	la hauteur de votre aile	C	la direction de votre aile par rapport au nord		
190	le parachute de secours	A	nécessite une visite prévol	B	doit être équipé d'aiguilles en plus du velcro	C	ne peut pas s'ouvrir de manière intempestive		
191	Le réglage Q.N.H. permet de lire directement sur l'altimètre :	A	l'altitude réelle	B	la hauteur au dessus du décollage	C	le niveau de vol		
192	En passant au terrain d'atterrissage, vous mettez votre altimètre à 0. Il est calé :	A	au Q.N.H.	B	au niveau de vol	C	au Q.F.E.		
193	Avant de décoller, vous calez votre altimètre au Q.N.H. ; celui-ci doit indiquer :	A	0 mètre	B	l'altitude topographique du terrain	C	le niveau de vol		
194	Le calage altimétrique Q.F.E. permet de connaître :	A	la hauteur de votre aile au dessus du lieu où est effectué le calage	B	l'altitude de votre aile au dessus du niveau de la mer	C	la hauteur de votre aile au dessus du sol qu'elle survole		
195	Un variomètre donne ses indications en fonction de la variation:	A	de la température	B	de la pression atmosphérique	C	de l'humidité		

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MATERIEL PARAPENTE

- 
- 196** Un changement de calage du parapente influe sur :
- A** la polaire des vitesses      **B** la vitesse max. et la finesse max      **C** la stabilité et le décrochage
- 
- 197** Les commandes :
- A** réduisent le risque de décrochage      **B** ne servent qu'en cas de turbulences      **C** doivent être réglées au plus court sans déformation du bord de fuite bras haut      **D** permettent d'obtenir une cambrure du profil
- 
- 198** Les sellettes de parapentes :
- A** sont toutes semblables      **B** sont de différents types (classique, ABS, croisillons,...)      **C** ont une influence sur les caractéristiques de pilotage      **D** peuvent être changées sans risque
- 
- 199** En vol la position mains hautes correspond :
- A** à la vitesse mini      **B** au taux de chute mini      **C** à la finesse/air max      **D** à la vitesse max sans utilisation de l'accélérateur
- 
- 200** Critères de choix d'une aile :
- A** la charge alaire, la finesse/sol      **B** la finesse max., le taux de chute mini, la pénétration      **C** la maniabilité, le comportement en turbulences, la stabilité      **D** l'homologation
- 
- 201** Lors du stockage et du transport, le parapente doit être protégé du voisinage ou du contact :
- A** des champs électriques      **B** des solvants et des corps gras      **C** de l'humidité      **D** de l'ensoleillement
- 
- 202** Citez les facteurs de vieillissement pour une aile :
- A** le soleil      **B** les techniques de descente rapide      **C** les turbulences
- 
- 203** L'ordre de grandeur de la résistance des suspentes de lignes basses et moyennes est généralement de :
- A** 10 daN      **B** 100 daN      **C** 1000 daN
- 
- 204** Les suspentes sont généralement constituées :
- A** de fibres de kevlar      **B** de fils polyéthylènes tressés      **C** de gaines en polyester
- 
- 205** Un nœud sur une suspente :
- A** augmente la résistance à la rupture      **B** peut diminuer la résistance à la rupture jusqu'à 50%      **C** n'influe pas sur la résistance à la rupture
- 
- 206** Une aile standard:
- A** est réservée aux débutants      **B** correspond à une pratique "loisir"      **C** peut être "performante"
-

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>207</b>	<b>Un pilote en phase d'accès à l'autonomie, licencié "volant" pour la première année:</b>	<b>A</b> devrait voler sous une aile "standard" à caractère loisir	<b>B</b> devrait voler sous une aile classée "performance"	<b>C</b> peut voler sous une aile "compétition"	
<b>208</b>	<b>Un pilote non breveté ne volant pas régulièrement:</b>	<b>A</b> ne devrait voler qu'avec des voiles "standard", selon le niveau d'accès défini par le constructeur	<b>B</b> peut utiliser une voile "performance"	<b>C</b> choisit sa voile selon les conditions aérologiques	
<b>209</b>	<b>Le choix de la sellette est guidé par:</b>	<b>A</b> le confort	<b>B</b> Les recommandations du constructeur	<b>C</b> la ristourne accordée par le vendeur	
<b>210</b>	<b>Le choix de la sellette est guidé par:</b>	<b>A</b> L'adaptation à votre morphologie	<b>B</b> essentiellement la couleur	<b>C</b> la possibilité de s'asseoir sans l'aide des mains	<b>D</b> la présence d'un système fiable de bouclage des sangles
<b>211</b>	<b>Les protections dorsales, latérales, gonflables de votre sellette:</b>	<b>A</b> vous garantissent une pratique en toute sécurité	<b>B</b> sont systématiquement testées selon un cahier des charges précis	<b>C</b> ne peuvent être considérées comme des protections parfaites dans tous les cas	
<b>212</b>	<b>Un casque de vol libre doit présenter les qualités suivante:</b>	<b>A</b> la légèreté	<b>B</b> L'aérodynamisme	<b>C</b> une taille adaptée	<b>D</b> le confort
<b>213</b>	<b>Un casque de vol libre doit présenter les qualités suivante:</b>	<b>A</b> un champ visuel non diminué	<b>B</b> une bonne audition	<b>C</b> une bonne absorption d'énergie en cas de choc	<b>D</b> une belle décoration
<b>214</b>	<b>Un casque de vol libre:</b>	<b>A</b> se ferme rapidement par velcro	<b>B</b> est testé selon des normes	<b>C</b> comprend une enveloppe "composite" anti-poinçonnement et une mousse absorbante	
<b>215</b>	<b>Pour le vol libre, on peut se servir:</b>	<b>A</b> d'un casque de VTT	<b>B</b> d'un casque de spéléologie	<b>C</b> d'un casque de moto	<b>D</b> d'un casque spécial vol libre
<b>216</b>	<b>Vous achetez un parapente, vous vous assurez:</b>	<b>A</b> qu'il a déjà volé (dans le cas d'une voile neuve)	<b>B</b> qu'il correspond à votre niveau de pilotage	<b>C</b> qu'il correspond à votre poids	
<b>217</b>	<b>Vous achetez un parapente, vous vous assurez:</b>	<b>A</b> qu'un manuel de vol est fourni	<b>B</b> que le manuel décrit les manœuvres de descente rapide préconisées	<b>C</b> que les limites d'utilisation de l'aile sont indiquées dans le manuel	

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>218</b>	<b>Vous venez d'acheter un parapente; avant de décoller, vous vous assurez:</b>	<b>A</b> que votre sellette est compatible et bien réglée	<b>B</b> que les freins ne sont pas trop courts	<b>C</b> que l'accélérateur est bien réglé et circule librement	<b>D</b> que les trims, s'il en est doté, sont réglés en position dissymétrique
<b>219</b>	<b>La surface d'un parapente est généralement donnée par :</b>	<b>A</b> la projection de la voile gonflée sur un plan	<b>B</b> la surface de l'extrados posé à plat	<b>C</b> la surface de l'intrados posé à plat	
<b>220</b>	<b>L'envergure, c'est :</b>	<b>A</b> la plus grande largeur de l'aile	<b>B</b> le nombre de caissons ou d'alvéoles	<b>C</b> la distance entre le bord d'attaque et le bord de fuite	
<b>221</b>	<b>L'allongement d'une aile est égale au carré :</b>	<b>A</b> de la corde par la surface	<b>B</b> de l'envergure par la surface	<b>C</b> de la surface par l'envergure	
<b>222</b>	<b>Pour votre sécurité vous faites vérifier l'aile par le constructeur dès que vous constatez :</b>	<b>A</b> une diminution de la vitesse max	<b>B</b> un pairesse inhabituelle au gonflage	<b>C</b> des coutures abîmées	
<b>223</b>	<b>Votre voile neuve vire systématiquement à droite, drisses de freins détendues :</b>	<b>A</b> vous portez votre poids sur votre fesse gauche et vérifiez si une déviation de la trajectoire équivalente du côté opposé se produit	<b>B</b> un froid posé vous décalez le niveau des élévateurs droits sur le harnais	<b>C</b> vous tendez d'avantage le cuissard droit	<b>D</b> vous contactez le revendeur pour un contrôle en usine
<b>224</b>	<b>Des commandes réglées trop tendues :</b>	<b>A</b> peuvent empêcher la montée de la voile	<b>B</b> diminuent la possibilité de prise de vitesse en vol en cas de nécessité	<b>C</b> créent un risque de décrochage	<b>D</b> conviennent surtout aux débutants
<b>225</b>	<b>Depuis 1991, l'homologation ACPUL parapente :</b>	<b>A</b> sépare les parapentes en 3 niveaux de performance	<b>B</b> est unique pour tous les parapentes	<b>C</b> est constituée d'essais en vol avec des pilotes et d'essais de résistance au sol derrière un véhicule	
<b>226</b>	<b>Le sticker ACPUL apposé sur un parapente :</b>	<b>A</b> n'est pas obligatoire sur tous les exemplaires d'un modèle homologué	<b>B</b> donne des indications sur le comportement de ce modèle dans certaines configurations de vol	<b>C</b> permet de se faire une idée sur le niveau de pilotage demandé pour ce modèle (débutant, intermédiaire..)	<b>D</b> indique avec quel type de harnais ont été réalisés les essais

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

227	<b>L'homologation ACPUL pour un parapente :</b>	<b>A</b> certifie que tout parapente homologué est utilisable sans risque par n'importe quel pilote (y compris les débutants)	<b>B</b> permet de se faire une idée du comportement de ce modèle	<b>C</b> est valable quel que soit le harnais monté sur l'aile	<b>D</b> oblige le constructeur à conserver les caractéristiques techniques sur tous les exemplaires produits
228	<b>Un constructeur détermine le classement de sa voile:</b>	<b>A</b> selon les résultats aux test	<b>B</b> selon la saison de mise en vente	<b>C</b> selon le seuil d'accessibilité qu'il définit	
229	<b>Le choix d'une voile est guidé par:</b>	<b>A</b> la catégorie de la voile	<b>B</b> le niveau du pilote (fiche de progression)	<b>C</b> le seuil d'accessibilité définit par le constructeur	<b>D</b> le site principalement fréquenté
230	<b>Le choix d'une voile est guidé par:</b>	<b>A</b> la catégorie de la voile	<b>B</b> l'avis d'un vendeur spécialisé qui connaît le pilote	<b>C</b> le niveau que le pilote veut atteindre	<b>D</b> le seuil d'accessibilité définit par la presse spécialisée
231	<b>L'emport du parachute de secours:</b>	<b>A</b> est obligatoire en compétition FFVL	<b>B</b> est obligatoire en sortie club	<b>C</b> est vivement conseillé quelle que soit la forme de pratique et demande une information pour l'utilisation	<b>D</b> nécessite une autorisation d'utilisation
232	<b>Le container du parachute de secours:</b>	<b>A</b> peut être positionné au dos de la sellette	<b>B</b> peut être fixé sous la planche d'assise de la sellette	<b>C</b> peut être fixé en position ventrale	<b>D</b> doit être verrouillé par un noeud
233	<b>Le système de fermeture du container du parachute:</b>	<b>A</b> doit se libérer à la première traction de la poignée de parachute	<b>B</b> est plus fiable si un maillon rapide le verrouille	<b>C</b> est généralement verrouillé par une aiguille souple ou rigide	<b>D</b> doit être vérifié avant chaque décollage
234	<b>Le bon entretien du parachute de secours:</b>	<b>A</b> nécessite un stockage en milieu humide	<b>B</b> nécessite un lavage régulier en machine	<b>C</b> passe, entre autres, par un pliage par an minimum	
235	<b>Pour garder mon parachute en bon état, je dois:</b>	<b>A</b> le stocker au sec et éviter tout contact avec l'humidité	<b>B</b> le replier et l'aérer une à deux fois par an	<b>C</b> l'essayer en vol sur mon site préféré au moins deux fois par an	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>236</b>	<b>Le largage du parachute de secours et le retour au sol:</b>	<b>A</b> se passent toujours bien	<b>B</b> nécessitent une bonne information préalable	<b>C</b> sont une formalité et permettent donc un engagement plus important du pilote sous son aile	<b>D</b> peuvent s'avérer problématiques dans bien des cas
<b>237</b>	<b>Un pilote breveté ayant une pratique loisir irrégulière:</b>	<b>A</b> ne devrait voler qu'avec des voiles "standard" ou "performance", selon le niveau accès défini par le constructeur	<b>B</b> peut utiliser une voile "compétition"	<b>C</b> peut utiliser un prototype en air calme	<b>D</b> choisit sa voile selon les conditions aérologiques
<b>238</b>	<b>Une voile classée "standard" aux test ACPUL:</b>	<b>A</b> permet au pilote de voler en conditions fortes	<b>B</b> autorise les erreurs de pilotage	<b>C</b> a des comportements maîtrisables par un débutant dans des conditions aérologiques saines	
<b>239</b>	<b>Le seuil d'accessibilité d'une voile dépend:</b>	<b>A</b> des indications du constructeur	<b>B</b> des résultats aux test	<b>C</b> du niveau technique du pilote	<b>D</b> de l'aérologie du site préféré du pilote
<b>240</b>	<b>Les protections dorsales, latérales, gonflables de votre sellette:</b>	<b>A</b> n'ont pas d'effets "secondaires" indésirables	<b>B</b> peuvent protéger contre un choc de faible intensité	<b>C</b> permettent parfois et pour certains modèle d'atténuer les lésions dues au poinçonnement	<b>D</b> peuvent améliorer le maintien dorsal
<b>241</b>	<b>On appelle vrillage l'angle entre :</b>	<b>A</b> la corde centrale et la corde en bout d'aile	<b>B</b> l'intrados et l'extrados	<b>C</b> les élévateurs avant et arrière	
<b>242</b>	<b>Caler une aile plus cabrée :</b>	<b>A</b> augmente le risque de fermeture	<b>B</b> augmente le risque de mise en parachutage stabilisé	<b>C</b> rend l'aile plus paresseuse au gonflage	<b>D</b> rend l'aile plus nerveuse au décollage
<b>243</b>	<b>Caler une aile plus piquée :</b>	<b>A</b> augmente le risque de fermeture	<b>B</b> augmente le risque de mise en parachutage stabilisé	<b>C</b> rend l'aile plus paresseuse au gonflage	<b>D</b> rend l'aile plus nerveuse au décollage

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

244	L'utilisation de trims ou afficheurs:	A ne met pas en cause le calage de l'aile	B peut tout autant être conçu pour augmenter ou diminuer la vitesse	C est généralement au neutre lorsque les maillons rapides de liaison aux suspentes sont au même niveau	D est sans inconvénient
245	L'utilisation de trims ou afficheurs peut:	A augmenter les risques de fermeture	B améliorer la pénétration	C faciliter le gonflage	D augmenter les risques de mise en parachutage stabilisé
246	Critères de performances d'une aile :	A la maniabilité	B l'étendue de la plage de vitesse	C la finesse max	
247	Rallonger les élevateurs arrière :	A augmente la pénétration de l'aile	B favorise les fermetures en turbulence	C rend l'aile paresseuse au gonflage	D rend l'aile plus nerveuse au décollage
248	Les systèmes de réglage de calage en vol (trims, afficheurs, accélérateurs) :	A sont à proscrire	B sont déconseillés aux débutants	C doivent être employés avec prudence, surtout en butée de réglage	D doivent pouvoir être débrayés aisément en vol
249	La fibre kevlar :	A possède un faible pourcentage d'allongement	B possède une bonne élasticité	C possède une bonne résistance à la rupture mais une faible résistance au cisaillement	D doit être gainée pour une protection efficace contre l'abrasion et les U.V.
250	Le polyéthylène :	A est sensible à l'humidité	B possède un faible pourcentage d'allongement	C possède une basse température de fusion (risque important de rupture par frottement)	D possède une très bonne résistance à la rupture
251	L'A.C.P.U.L. (Association des Constructeurs de Planeurs Ultra-Légers) a pour but :	A de promouvoir la pratique du Vol Libre en compétition	B de promouvoir le commerce du Vol Libre	C de faire progresser la technologie du matériel	D de proposer un label français sur les ailes de Vol Libre

**Recueil de question pour la préparation  
A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

<b>252</b>	<b>Lors du montage du parachute sur la sellette:</b>	<b>A</b> je relie les diverses sangles entre elles par une tête d'alouette	<b>B</b> je relie directement les sangles d'attache du parachute aux maillons d'accroche sellette, sans intermédiaire	<b>C</b> si je dois relier les sangles entre elles, j'utilise impérativement un maillon de 8 mm d'épaisseur minimum
<b>253</b>	<b>Lors du montage du parachute sur la sellette:</b>	<b>A</b> vous fixez les élévateurs du parachute aux épaules	<b>B</b> vous fixez les élévateurs du parachute aux mêmes emplacements que ceux du parapente sur des maillons distincts	<b>C</b> vous fixez un élévateur à l'épaule, l'autre en point bas
<b>254</b>	<b>Le niveau de classification obtenu par une voile lors des test représente:</b>	<b>A</b> le comportement de l'aile dans des situations précises	<b>B</b> le seuil d'accessibilité pour un pilote	<b>C</b> le niveau du pilote testeur sous cette voile

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## MATERIEL DELTA

255	L'extrados de l'aile est la partie	A	avant de l'aile	B	supérieure de l'aile	C	inférieure de l'aile		
256	L'envergure est la distance entre	A	les deux extrémités latérales de l'aile	B	le nez et l'extrémité de la quille	C	les extrémités de la transversale		
257	La corde d'un profil est	A	un segment de droite	B	un segment de courbe	C	une surface		
258	La corde d'une aile	A	est liée à l'épaisseur du profil	B	varie généralement tout au long de l'envergure	C	est la distance du bord d'attaque au bord de fuite		
259	On appelle vrillage, l'angle entre	A	la corde centrale et la corde en bout d'aile	B	la corde centrale et la quille	C	la quille et la corde en bout d'aile		
260	Les roulettes de trapèze sont	A	obligatoires sur toutes les ailes écoles	B	conseillées sur toutes les ailes personnelles	C	inefficaces pour un atterrissage en cross		
261	Le vieillissement d'une voile est provoqué principalement par	A	le stockage	B	le transport	C	les surcharges répétées	D	le soleil
262	Les tubes d'un delta travaillent	A	en compression pour les transversales	B	en étirement pour les montants de trapèze	C	en flexion pour les bords d'attaques	D	en compression pour les montants de trapèze
263	Les tubes d'un trapèze travaillent	A	en flexion et compression pour les montants	B	en étirement pour la barre de contrôle	C	en flambage pour les montants	D	en flambage pour la barre de contrôle
264	La limite élastique d'un tube que l'on tord correspond	A	au moment où il se casse	B	au moment où il reste déformé	C	au moment où il blanchit		
265	Une aile delta ne doit pas être utilisée	A	si un câble présente des torons rompus	B	si elle n'est pas équipée de dispositifs anti-piqués	C	si elle présente un dièdre négatif	D	si elle est dépourvue de barre anti-roulis
266	Pour des raisons de sécurité, l'accastillage utilisé sur une aile delta comporte	A	des poignées d'étau	B	une double surface en bord de fuite	C	une double attache	D	des boulons munis d'épingles de sécurité ou des écrous auto-bloquants

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>Après un atterrissage</b>					
<b>267</b>	<b>brusque, vous devez vérifier le bon état</b>	<b>A</b> de la quille	<b>B</b> du boulon central et de la tête de trapèze	<b>C</b> des montants de trapèze	
<b>268</b>	<b>Le parachute de secours doit être relié à l'appareil</b>	<b>A</b> par des mousquetons sans vis	<b>B</b> par des mousquetons a vis	<b>C</b> le plus directement possible au pilote	<b>D</b> par une attache reliée le plus directement possible a l'appareil
<b>269</b>	<b>sur un delta vieillissant</b>	<b>A</b> la voile peu se déchirer en plein milieu de l'aile	<b>B</b> les cordelettes de rappel en textile sont probablement à changer	<b>C</b> les câbles sont à vérifier très soigneusement : ils vieillissent beaucoup, surtout mal pliés	<b>D</b> le tissu rétréci, mon aile s'est tendue, son comportement a probablement changé
<b>270</b>	<b>mon delta a 10ans, c'était une aile performante de l'époque et je vole souvent avec</b>	<b>A</b> son comportement a probablement changé, mais c'est venu petit a petit et je ne m'en aperçois pas	<b>B</b> la voile s'est détendue, je le retend pour lui rendre ses performances	<b>C</b> la voile a globalement rétrécie, mais s'est détendue en bord fuite : elle flappe probablement	<b>D</b> elle a presque les mêmes performances qu'une aile de débutant actuel, elle fera donc le bonheur d'un débutant en occasion

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## REGLEMENTATION

271	<b>Avant de voler sur un site déclaré F.F.V.L. que vous ne connaissez pas, vous devez :</b>	A obtenir l'autorisation du club local	B obtenir l'autorisation de l'école locale	C prendre connaissance de la classification des espaces aériens environnants et de la présence de zones à statut particulier	D lire les panneaux d'informations F.F.V.L. sur ces sites
272	<b>L'élève qui réussit son brevet de pilote fédéral :</b>	A est considéré par son moniteur et par la F.F.V.L. comme un pilote autonome	B peut estimer que sa progression est terminée	C peut voler sous sa propre responsabilité sans contrevenir aux règlements fédéraux	
273	<b>Les parties théoriques du brevet de pilote et de la qualification biplace sont validées par :</b>	A le directeur technique de l'école (D.T.E.)	B le responsable régionale de la formation (R.R.F.)	C le président du club où vous êtes affilié	
274	<b>La partie pratique du brevet de pilote est attribué par :</b>	A le responsable régional de la formation (R.R.F.)	B le président de votre club	C le directeur technique d'une école française de vol libre (DTE)	
275	<b>Le numéro du brevet de pilote et celui de la qualification biplace sont délivrés par :</b>	A le directeur technique de l'école (D.T.E.)	B le responsable régional de la formation (R.R.F.)	C le président de la ligue	
276	<b>La présence d'un moniteur est :</b>	A obligatoire sur la pente école pendant les cours	B facultative si les élèves sont accompagnés par un pilote breveté	C facultative dans tous les cas	
277	<b>Le label école française de vol libre ( EFVL). est :</b>	A nécessaire pour enseigner	B correspond à un environnement garanti pour l'élève	C permet à un club d'enseigner sans moniteur	
278	<b>Le directeur technique d'une école française de vol libre (EFVL):</b>	A atteste la partie pratique du brevet de pilote	B délivre le brevet de pilote	C est responsable de toutes les activités pédagogiques de l'école	
279	<b>Une école non reconnue par la F.F.V.L. :</b>	A peut attester le brevet de pilote confirmé	B peut attester la partie pratique du brevet de pilote	C peut enseigner si les moniteurs possèdent les diplômes requis	
280	<b>Une école française de vol libre (EFVL) professionnelle :</b>	A a signé un protocole d'accord avec la F.F.V.L.	B est une entreprise privée contrôlée par la F.F.V.L.	C est une entreprise privée financièrement indépendante de la F.F.V.L.	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

281	Une école française de vol libre de club est :	A une entreprise privée indépendante de la F.F.V.L.	B une association loi 1901 (sans but lucratif) affiliée à la F.F.V.L.	C contrôlée par les adhérents de l'association	
282	L'assemblée générale d'une association loi 1901 affiliée à la F.F.V.L. (votre club) :	A est obligatoire tous les ans	B est obligatoire tous les 2 ans	C n'est obligatoire qu'à la fondation du club	
283	La validité des certificats médicaux des licenciés est de :	A 3 ans pour les moins de 40 ans	B 2 ans pour les moins de 40 ans	C 2 ans pour les plus de 40 ans	
284	Pour la délivrance d'une licence à un élève, le certificat médical présenté doit être de moins de :	A 3 mois	B 6 mois	C 1 an	
285	Pour voler à l'étranger, la licence fédérale volant :	A vous assure en R.C. Aviation dans tous les pays	B vous assure en R.C. Aviation dans toute la C.E.E.	C est limitée géographiquement ; vous devez demander une extension à la F.F.V.L. pour les autres pays	
286	Les déclarations d'accident doivent être envoyées :	A sous les 15 jours à l'assureur	B sous les 15 jours à la FFVL	C sous 5 jours à la F.F.V.L. et à l'assureur	
287	Après un accident, la déclaration doit être établie et envoyée à la F.F.V.L. et à l'assureur :	A dans tous les cas par le président du club	B par la gendarmerie	C par le moniteur pour un de ses élèves	D par le pilote breveté ou son entourage
288	La déclaration d'accident est nécessaire si :	A l'aéronef est endommagé	B une tierce personne est blessée	C quand il y a intervention des secours ou hospitalisation	
289	Lors d'un atterrissage en campagne, un pilote breveté, licencié, détruit le pare-brise d'une voiture ; c'est :	A au pilote de payer les dégâts	B la R.C. aérienne du pilote qui remboursera (moins la franchise)	C la R.C. du propriétaire de la voiture qui doit rembourser	D le propriétaire de la voiture qui doit payer
290	Vous vous posez en catastrophe dans un champ de blé non fauché :	A vous allez vous excuser auprès du cultivateur	B vous estimez les dégâts et vous le dédommagez immédiatement	C vous demandez au cultivateur d'estimer les dégâts et vous faites une déclaration à l'assureur de la F.F.V.L.	D vous êtes dans votre tort et vous devez régler le prix sur place
291	Une aile de Vol Libre, c'est :	A un frein aérodynamique	B un planeur ultra-léger	C un aéronef non soumis à l'immatriculation	D un parachute

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

292	<b>Priorités en aéronefs non motorisés :</b>	A les P.U.L. sont prioritaires sur les planeurs	B les P.U.L. doivent la priorité aux planeurs	C les P.U.L. sont prioritaires sur les ensembles remorqués (avion+planeur, U.L.M.+delta, avion ou U.L.M.+banderole)
293	<b>Priorités entre P.U.L. :</b>	A le delta doit la priorité au parapente	B le parapente doit la priorité au delta	C delta et parapente doivent observer les mêmes règles de l'air
294	<b>Une aile arrive en face de vous, vous effectuez :</b>	A un virage à gauche (l'autre dégage aussi à gauche)	B un virage à droite (l'autre dégage aussi à droite)	C une mise en descente (l'autre reste au même niveau)
295	<b>En vol, un P.U.L. arrive sur votre droite avec une route convergente :</b>	A vous avez la priorité	B vous devez céder la priorité	C la priorité est fonction de la taille respective des aéronefs
296	<b>Loin du relief, vous suivez la même route et au même niveau qu'une autre aile moins rapide ; vous effectuez le dépassement par :</b>	A la gauche	B le dessus	C la droite
297	<b>A niveau de vol égal, la priorité en vol revient :</b>	A à l'aile qui arrive par la droite	B au biplace sur le monoplace	C par convention, à l'aile arrivée la première dans l'ascendance
298	<b>En vol de pente, la priorité revient à l'aile qui :</b>	A a la pente à sa droite	B à la pente à sa gauche	C est situé au vent du relief
299	<b>Vous êtes en vol de pente, le relief est à votre gauche. Une aile arrive en face à la même altitude :</b>	A elle a priorité	B vous avez priorité et maintenez votre cap	C vous tentez de passer en dessous
300	<b>Deux ailes se suivent tout près d'un relief situé à leur droite, la deuxième aile est plus rapide :</b>	A elle double par la gauche	B elle double par la droite entre le relief et l'autre aile	C elle fait demi-tour
301	<b>Vous êtes le premier à enrôler une ascendance :</b>	A les ailes qui arrivent après vous doivent adopter votre sens de rotation	B une aile qui entre dans l'ascendance au même niveau que vous doit spiraler à 180° et dans le même sens	C vous êtes prioritaire sur une aile située en dessous et qui vous rejoint
302	<b>Vous voulez rentrer dans une ascendance alors qu'une autre aile spirale 50m en dessous :</b>	A vous enrôlez dans le même sens qu'elle	B vous enrôlez en sens inverse pour pouvoir la surveiller	C vous attendez qu'elle passe au dessus de vous pour rentrer car sinon la descendance périphérique risque de vous mettre à la même hauteur

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>303</b>	<b>Le vol à l'intérieur des nuages est permis :</b>	A à plus de 300 mètres au dessus de tout relief	B à plus de 900 mètres au dessus du niveau de la mer	C nulle part
<b>304</b>	<b>Vous ne pouvez pas :</b>	A décoller si le pilote précédent est à moins de 100 mètres	B décoller après le coucher du soleil	C rester en vol au delà de 30 minutes après le coucher du soleil
<b>305</b>	<b>A toute altitude dans les espaces aériens classés E et au dessus de la surface S dans les espaces aériens non contrôlés, la distance minimale à respecter par rapport aux nuages est de :</b>	A 0 mètre	B 50 mètres horizontalement et 0 mètre verticalement	C 1500 mètres horizontalement et 300 mètres verticalement
<b>306</b>	<b>Vous évoluez en vol de pente, dans un espace aérien non contrôlé, sur une montagne dans l'altitude est de 1000m. La base des nuages est à 1200m. Le respect des conditions de vol à vue vous permet de monter jusqu'à une altitude de:</b>	A 1200 m	B 900 m	C 1000 m
<b>307</b>	<b>Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de la surface S, vous devez avoir :</b>	A une visibilité d'au moins 8 km et un espacement par rapport aux nuages de 300 m verticalement et 1500 m verticalement	B une visibilité d'au moins 1500 m et voler hors des nuages	C une visibilité de 3000 m et maintenir un espacement par rapport aux nuages de 600 m
<b>308</b>	<b>La surface S est définie par le plus élevé des deux niveaux suivants :</b>	A 1200m au dessus du niveau moyen de la mer (A.M.S.L.) ou 300m au dessus du sol (A.G.L.)	B 900m au dessus du niveau moyen de la mer (A.M.S.L.) ou 300m au dessus du sol (A.G.L.)	C 1200m au dessus du niveau moyen de la mer (A.M.S.L.) ou 900m au dessus du sol (A.G.L.)
<b>309</b>	<b>La surface S est :</b>	A définie par le plus élevé de ces 2 niveaux : 900m A.M.S.L. ou 300m A.G.L.	B définie par le plus élevé de ces 2 niveaux : 900m A.M.S.L. ou 600m A.G.L.	C ne doit jamais être dépassé D correspond à un changement des règles de vol à vue dans un espace aérien non contrôlé
<b>310</b>	<b>Dans un espace aérien non contrôlé et au dessous de la surface S, la visibilité minimale doit être de :</b>	A 300 mètres	B 1500 mètres	C 8000 mètres

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>311</b>	<b>Dans un espace un espace aérien non contrôlé et au dessus de la surface S, vous devez avoir :</b>	A une visibilité de 8 km et rester hors des nuages	B une visibilité de 1500 mètres et rester hors des nuages	C une visibilité de 8 km et un espacement par rapport aux nuages de 300m verticalement et 1500m horizontalement
<b>312</b>	<b>Le survol des obstacles isolés doit s'effectuer avec une marge verticale et horizontale minimale de :</b>	A 50m	B 100m	C 150m sauf en vol de pente et pour les besoins des décollages et des atterrissages D 200m
<b>313</b>	<b>Le survol d'un rassemblement de personnes ou zones urbanisées (hors vol de pente et besoins du décollage ou de l'atterrissage) doit s'effectuer avec une marge minimale de :</b>	A 50m vertical et 100m horizontal	B 100m vertical et 200m horizontal	C 300m vertical et 600m horizontal
<b>314</b>	<b>Les règles de vol obligent chaque pilote :</b>	A à respecter une distance suffisante pour prévenir les abordages	B à dégager par la droite en cas de croisement à la même altitude	C à dépasser une aile plus lente par la gauche D à tourner dans le même sens que la première aile arrivée dans l'ascendance
<b>315</b>	<b>Un moniteur encadre un stage SIV:</b>	A il a reçu une formation particulière	B sa formation initiale est suffisante	C il doit organiser le stage dans un environnement sécurisé
<b>316</b>	<b>La qualification d'accompagnateur de club:</b>	A est reconnue et délivrée par la FFVL	B est reconnue et délivrée par l'ensemble des pilotes du club	C est auto-délivrée par le pilote concerné D est délivrée suite à plusieurs journées de formation spécifique
<b>317</b>	<b>La qualification d'accompagnateur de club:</b>	A est un produit fédéral permettant aux club de mieux accueillir et aider les nouveaux pilotes	B est un produit fédéral visant à concurrencer les écoles professionnelles	C permet d'être allégé d'unités de formation du brevet État D s'adresse à des bénévoles et n'attribue aucune prérogative pour l'enseignement du vol libre
<b>318</b>	<b>Les actions de l'accompagnateur de club se font auprès:</b>	A de pilotes de bon niveau non licenciés	B de pilotes licenciés, au minimum en phase d'autonomie naissante (niveau vert)	C de pilotes brevetés assurés en licence élève D d'accompagnateurs de club entre eux uniquement
<b>319</b>	<b>L'accompagnateur de club utilise sa radio:</b>	A pour guider les pilotes qu'il accompagne tout le long du vol	B comme n'importe quel pilote, sans plus	C uniquement pour les guider au décollage D uniquement pour les guider à l'atterrissage

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

320	Les relations entre accompagnateur de club et écoles de vol libre:	A	son t à éviter absolument	B	pourraient nuire à la bonne évolution de l'activité	C	son t indispensables dans l'intérêt des pratiquants	D	améliorent et facilitent le rôle de chacun pour la progression du nouveau pilote
321	L'accompagnateur de club de plaine:	A	Maîtrise les spécificités du treuil	B	a les mêmes prérogatives que l'accompagnateur de club "montagne"	C	ne peut proposer de sorties montagnes		
322	La qualification biplace F.F.V.L. :	A	est réservée aux moniteurs	B	permet de pratiquer des baptêmes de l'air payants	C	permet à un moniteur qualifié biplace d'emmener un élève	D	permet à un pilote breveté et qualifié biplace d'emmener gratuitement un passager pour un vol loisir
323	La qualification biplace :	A	ne peut commencer qu'un an après l'obtention du brevet de pilote	B	est réservé aux élèves moniteurs et moniteurs fédéraux	C	débute par un week-end de préformation	D	est une qualification fédérale
324	Le plan de formation élève moniteur peut commencer :	A	dès l'obtention du brevet de pilote	B	dès l'obtention du brevet de pilote confirmé	C	un an après l'obtention du brevet de pilote	D	avec le brevet confirmé
325	La formation fédérale au monitorat :	A	peut commencer dès l'obtention du brevet de pilote	B	ne peut commencer qu'un an après l'obtention du brevet de pilote	C	est réservée au futurs moniteurs brevetés d'État	D	se passe en plusieurs unités de valeurs (théorique, pédagogique, performance, stages école, ...)
326	Le brevet d'état (.B.E.E.S.) de Vol Libre :	A	est un diplôme sanctionnant un niveau supérieur à celui de moniteur fédéral	B	est un diplôme État (Ministère Jeunesse & Sports) organisé, pour la partie spécifique au Vol Libre, en collaboration avec la F.F.V.L.	C	comporte une partie "tronc commun" portant sur le sport en général et commune à tous les sports	D	est le seul diplôme permettant légalement d'enseigner le Vol Libre contre rémunération
327	Dans une association loi 1901, un moniteur fédéral peut :	A	être salarié au titre de moniteur	B	percevoir des indemnités de déplacement	C	percevoir directement à son nom le montant des cours	D	percevoir un défraiement pour le temps consacré à l'enseignement

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

328	Dans une association loi 1901, un moniteur breveté d'état peut :	A être salarié au titre de moniteur	B travailler bénévolement	C percevoir directement à son nom le montant des cours	
329	Le comité directeur de la F.F.V.L. :	A applique les décisions prises par l'assemblée générale	B ne comporte que des professionnels employés à plein temps	C se réunit au moins 4 fois par an	D est composé de volontaires élus pour 4 ans par l'assemblée générale
330	L'assemblée générale de la F.F.V.L. :	A se réunit uniquement à la demande du comité directeur	B procède à l'élection des membres du comité directeur	C décide des orientations à suivre sur proposition du comité directeur	D est composé des présidents de clubs affiliés, représentés au prorata du nombre de leurs adhérents
331	Le bureau directeur de la F.F.V.L. :	A prend toutes les décisions politiques	B applique au jour le jour la politique définie par l'assemblée générale	C est constitué du président, des vice-présidents, du trésorier et du secrétaire	D se réunit au moins 4 fois par an
332	La ligue est :	A une association loi 1901	B une représentation de la F.F.V.L. sur le plan régional	C chargée du dialogue avec les instances académiques (D.R.J.S., conseil régional...)	D chargée de susciter le développement du Vol Libre sur le plan régional
333	Le Comité Départemental :	A regroupe les clubs affiliés F.F.V.L. du département	B regroupe les écoles du département	C permet le dialogue avec les services départementaux (D.D.J.S., conseil régional...)	
334	Les Cadres Techniques (C.T.R., C.T.I.R., D.T.N....) sont :	A détachés par le Ministère de la Jeunesse et des Sports	B employés et rétribués par la F.F.V.L.	C utilisés pour certaines missions (enseignement, compétition) par la F.F.V.L.	D utilisés sous le contrôle du DTN de la F.F.V.L.
335	Pour participer aux compétitions :	A il est obligatoire d'avoir une assurance individuelle complémentaire	B il est nécessaire d'être titulaire du brevet fédéral de pilote confirmé	C la responsabilité civile aérienne est suffisante	D il faut être moniteur ou élève moniteur
336	En championnat, les critères principaux sont :	A la précision d'atterrissage	B la distance	C l'acrobatie	D la vitesse

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

337	La F.F.V.L. :	A	impose de porter le casque dès le début de la progression en école	B	impose de porter le casque au dessus de 5m de survol	C	impose le port du casque en compétition
338	Le port du parachute de secours en Delta est :	A	obligatoire en vol thermique	B	obligatoire en vol de distance	C	obligatoire en compétition fédérale
339	Le régime de vol I.F.R. (Instrument Flight Rules) est :	A	réservé aux avions possédant certains équipements particuliers	B	votre régime de vol si vous évoluez dans des conditions de très mauvaise visibilité (dans un nuage)	C	applicable aux seuls avions, au dessus du niveau de vol 195
340	Le régime de vol des planeurs ultra-légers est :	A	soit le régime I.F.R. si le régime V.F.R.	B	impérativement le régime V.F.R.	C	impérativement le régime I.F.R.
341	L'espace aérien contrôlé classé :	A	A est réservé aux vols I.F.R. ; il concerne l'espace au dessus du niveau FL 195 et certains grands aéroports	B	D est inaccessible aux libéristes, il est souvent appliqué aux CTR et TMA ainsi qu'à l'espace situé entre FL115 et FL195	C	E peut être utilisé par les libéristes en respectant les conditions VMC associées.
342	L'espace aérien non contrôlé :	A	n'est pas classé	B	est classé G	C	concerne tous les espaces aériens autres que A, B, C, D et E et qui ne sont pas soumis à un statut particulier
343	La pratique du vol libre :	A	est autorisé dans tous les espaces aériens contrôlés au dessous de la surface S	B	peut être autorisée localement par le district aéronautique dans un espace aérien réglementé	C	est possible dans les espaces aériens classés E en respectant les conditions de vol à vue (V.M.C.)
344	La pratique du vol libre est :	A	interdite dans les espaces classés A, B, C, D	B	réglementée dans les espaces aériens réglementés	C	possible dans les espaces aériens classés E et G
345	Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé D :	A	n'est jamais accessible	B	est accessible avec un contact radio obligatoire	C	interdite dans tous les espaces aériens évoqués ci-dessus
345	Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé D :	A	n'est jamais accessible	B	est accessible avec un contact radio obligatoire	C	est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

346	Pour une aile de vol libre, un espace aérien classé E :	A n'est jamais accessible	B est accessible avec un contact radio obligatoire	C est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)
347	Pour une aile de vol libre un espace aérien classé G :	A n'est jamais accessible	B est accessible avec un contact radio obligatoire	C est accessible en respectant les règles de vol à vue (V.M.C.)
348	Un espace aérien classé D :	A n'est pas accessible aux ailes de vol libre	B ne change jamais de classe	C Peut être déclassé en E ou en G à certaines périodes de la semaine
349	Les espaces aériens contrôlés qui s'étendent jusqu'à la surface de la terre sont :	A les voies aériennes (A.W.Y.)	B les zones de contrôle d'aérodromes (C.T.R.)	C les régions de contrôle terminal (T.M.A.)
350	Parmi les zones à statut particulier, il existe les zones :	A P : interdites à tout aéronef	B D : dangereuses pour tout aéronef	C D : dangereuses uniquement pour les P.U.L. D : réglementées, ceci pouvant signifier interdiction de pénétration si la zone est active
351	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 :	A interdite à toute pénétration	B Dangereuse, utilisable en assumant le risque en connaissance de cause	C réglementée avec autorisation préalable à demander
352	Vous trouverez les renseignements concernant une zone dangereuse et ses heures d'activité :	A sur la carte V.A.C. (visual approach chart) de l'aérodrome le plus proche	B en téléphonant à la tour de contrôle la plus proche de la zone dangereuse	C dans le livret additif aux cartes de vol à vue et radionavigation
353	Dans un espace aérien non contrôlé et au dessus de la surface S, la visibilité minimale doit être de :	A 300 mètres	B 1500 mètres	C 5km en dessous d'une altitude de 3000m, 8km au dessus d'une altitude de 3000 mètres
354	Lors de la fin d'un vol de distance, vous vous trouvez tout près d'un petit aérodrome où évoluent des planeurs ; l'atterrissage :	A est interdit aux planeurs ultra-légers sur tous les aérodromes	B est possible si ce terrain est civil, non contrôlé et sans procédure I.F.R.	C est possible si ce terrain est militaire avec l'accord préalable de l'autorité compétente
355	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 :	A est interdit en raison de l'activité des planeurs	B est interdit à tous les planeurs ultra-légers	C est permis en respectant le circuit de piste des planeurs

**Recueil de question pour la préparation**  
**A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

<p><b>356 Le niveau FL 115 :</b></p>	<p><b>A</b> correspond à 3500m/mer environ</p>	<p><b>B</b> correspond à 2000m/sol environ</p>	<p><b>C</b> correspond en plaine à une limite qui classe en D l'espace aérien situé entre FL115 et FL195</p>	<p><b>D</b> ne peut être dépassé qu'en montage et dans un espace classé E</p>
<p><b>357 Dans un espace aérien contrôlé classé E, les règles de vol à vue (V.M.C.) sont :</b></p>	<p><b>A</b> les mêmes quelle soit l'altitude</p>	<p><b>B</b> différentes au dessus et au dessous de la surface S</p>	<p><b>C</b> visibilité 8km et distances par rapport aux nuages de 1500m horizontalement et 300m verticalement</p>	<p><b>D</b> visibilité 1,5km et hors nuages</p>
<p><b>358 La nuit aéronautique, en métropole, débute :</b></p>	<p><b>A</b> à l'heure officielle du coucher du soleil</p>	<p><b>B</b> 30 minutes après l'heure officielle du coucher de soleil</p>	<p><b>C</b> 15 minutes avant l'heure officielle du coucher de soleil</p>	
<p><b>359 La circulation dans l'espace aérien concerne :</b></p>	<p><b>A</b> le ministère des transports (autorité de tutelle de l'aviation civile)</p>	<p><b>B</b> l'autorité préfectorale</p>	<p><b>C</b> les propriétaires des terrains de décollage</p>	<p><b>D</b> les maires des communes concernées</p>

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## PILOTAGE GENERAL

360	<b>La sauvegarde des sites concerne :</b>	<b>A</b> la Fédération	<b>B</b> les ligues et les clubs	<b>C</b> le ministère de l'intérieur	<b>D</b> chaque pilote
361	<b>Appliquer la règle des additions c'est :</b>	<b>A</b> éviter le cumul de facteurs stressants qui, pris séparément, ne conduiraient pas à l'accident mais qui, additionnés, rendent le risque inacceptable	<b>B</b> mesurer les risques et ne pas les additionner	<b>C</b> identifier les éléments nouveaux d'une situation et n'en accepter qu'un à la fois	
362	<b>Après une course de décollage à l'arraché, vous réussissez à décoller de justesse :</b>	<b>A</b> vous volez certainement avec beaucoup trop de vitesse, vous pouvez donc ralentir pour vous mettre au taux de chute mini	<b>B</b> pas immédiatement assez lucide pour me sentir être trop lent ou trop rapide, dans le doute je prends	<b>C</b> pas immédiatement assez lucide pour me sentir être trop lent ou trop rapide, dans le doute je prends de la hauteur	
363	<b>La turbulence du sillage d'une autre aile est dangereuse :</b>	<b>A</b> plusieurs minutes après son passage	<b>B</b> sur quelques dizaines de mètres en arrière et légèrement au dessus	<b>C</b> car elle rend le pilotage de l'aile momentanément délicat	
364	<b>Les turbulences d'une aile sont dangereuses pour un autre aéronef :</b>	<b>A</b> devant	<b>B</b> derrière	<b>C</b> dessous	<b>D</b> dans la trajectoire/air
365	<b>Vous croisez une autre aile , vous devez analyser et réagir :</b>	<b>A</b> plus vite que d'habitude	<b>B</b> comme d'habitude	<b>C</b> vent de face vous avez plus de temps que d'habitude	
366	<b>Avant d'effectuer un virage, vous devez :</b>	<b>A</b> évaluer la perte d'altitude due au virage et votre nouvelle trajectoire	<b>B</b> vérifier que la voie est libre du côté où vous irez	<b>C</b> ralentir	
367	<b>En vol de pente :</b>	<b>A</b> vous virez dos à la pente	<b>B</b> vous virez face à la pente	<b>C</b> vous faites attention au gradient de vent près du relief	<b>D</b> vous conservez une marge de vitesse pour être prêt à vous éloigner de la pente en cas d'urgence

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

368	En vol de pente, le virage face à la pente est :	A à recommander	B à éviter	C est difficile à contrôler et dangereux du fait du défilement rapide du sol en vent arrière	D est celui qui impose la plus forte inclinaison pour le même rayon de virage par rapport au sol
369	Un gros cumulus isolé est toujours inoffensif :	A faux ; il peut entretenir une ascendance supérieure à vos possibilités de fuite et devenir un cumulonimbus	B faux ; il peut cacher d'autres aéronefs	C vrai	
370	Une bonne approche implique une finale :	A face au vent en bout de terrain	B face au vent en entrée de terrain	C tout dépend des conditions	
371	Une prise de vitesse avant l'atterrissage :	A est inutile	B est généralement préférable pour conserver une réserve de vitesse/air en cas de gradient	C est dangereuse car appareil va faire une ressource au freinage	D est nécessaire pour améliorer la maniabilité près du sol
372	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	
373	les causes principales de collision sont	A l'alcool et autres substances	B ne pas regarder dans l'axe de sa trajectoire présente et future (ne pas regarder avant de tourner)	C la densité d'ailes et le non respect de marges de sécurité suffisantes	D le téléphone portable
374	Je vole dans l'ascendance en longeant le relief sur ma droite, une aile arrive en face	A je n'ai pas la priorité	B j'ai la priorité, mais l'autre pilote semble vouloir continuer tout droit, dans le doute je fait demi tour	C j'ai la priorité, mais l'autre pilote semble vouloir continuer tout droit, j'impose ma priorité	D comme je suis assez débutant, je m'écarte légèrement pour le laisser passer entre moi et le relief
375	Par vent fort, le vol captif sur point fixe (corde attachée au sol) :	A n'est jamais dangereux	B peut être utilisé en école	C est fortement déconseillé	D peut entraîner un verrouillage irrémédiable
376	Pour décoller en sécurité, il est préférable de choisir une pente :	A concave suivie d'une cassure nette	B convexe et progressive	C dégagée d'obstacles	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

377	La pente d'une aire de décollage doit être :	A inférieure ou égale à la finesse max. de l'aile	B supérieure à la pente de finesse max. de l'aile	C n'a pas à être comparée à la pente de finesse max. de l'aile	
378	Vous vous apprêtez à décoller à 15 heures sur un versant ensoleillé où s'est établi une légère brise montante. Le vent météo est nul :	A le vent sera nul ou très faible en vallée	B vous devez envisager l'éventualité d'un vent de vallée fort, surtout si la vallée est étroite	C dans tous les cas, il est prudent de prévoir des possibilités tenant compte d'un éventuel vent de vallée fort	
379	Une couche de stratus de 40m d'épaisseur est située sous le décollage :	A 40m c'est peu ; vous décollez	B vous attendez en espérant que la nuée se dégage sinon vous ne décollez pas	C s'il y a un vent suffisant pour faire du vol de pente, vous décollez et vous restez au dessus de la couche	
380	Par rapport au vent mesuré au décollage à 2m/sol, le vent 30m au dessus risque d'être :	A de même force	B plus fort	C moins fort	D
381	En haute montagne, la densité de l'air diminuant avec l'altitude et pour que votre aile puisse décoller, vous devez vous attendre à courir :	A plus vite	B moins vite	C plus longtemps	D moins longtemps
382	Le cône d'autonomie :	A correspond à l'ensemble des points les plus éloignés que l'aile peut atteindre en vol plané	B a un axe plus ou moins penché par le vent	C est une caractéristique de l'aile qui ne dépend pas du vent	
383	Voler en local d'un atterrissage, c'est :	A avoir une autonomie qui permet de le rejoindre à tout moment quelles soient les conditions aérologiques rencontrées	B rester sur un site habituel sans faire de distance	C	
384	Au cas où le vent météo change d'orientation ou d'intensité pendant le vol, il convient :	A de changer à temps son plan de vol pour se donner les meilleurs chances de rentrer malgré tout au terrain	B de mettre le cap immédiatement sur le terrain pour rentrer coûte que coûte	C de ralentir au maximum afin de retarder le moment d'un atterrissage qui s'annonce délicat	D de repérer immédiatement des terrains de secours afin de se préparer à l'éventualité d'un atterrissage "aux vaches"
385	Une aile vole face au vent; elle avance par rapport au sol ; le vent est :	A plus fort que la vitesse/air de l'aile	B moins fort que la vitesse/air de l'aile	C on ne peut pas savoir	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

386	<b>Vous volez vent arrière ; votre vitesse/air de croisière est égale à la vitesse du vent météo ; le sol :</b>	A défile 2 fois plus vite que par vent nul	B défile 2 fois moins vite que par vent nul	C paraît fixe
387	<b>La vitesse de votre appareil par rapport au sol est :</b>	A plus élevée par vent de face	B plus élevée par vent arrière	C ne change jamais
388	<b>Lorsque vous volez vent arrière près du sol, l'impression visuelle tend à modifier votre perception de la vitesse/air ; vous risquez de :</b>	A voler trop lentement	B voler trop rapidement	C décrocher
389	<b>Vous croisez une autre aile ; votre vitesse de croisement est égale à :</b>	A votre vitesse/air	B la somme de vos 2 vitesses/air	C la moitié de votre vitesse/air
390	<b>En vol vent de travers :</b>	A le nez de l'aile se met face au vent : c'est l'effet girouette	B vous devez adopter un angle de contre-dérive si vous vous dirigez vers un point qui n'est pas dans l'axe du vent	C l'axe de l'aile fait un angle avec la trajectoire/sol D l'axe de l'aile reste parallèle à la trajectoire/sol
391	<b>Vous risquez de rencontrer de fortes turbulences dangereuses :</b>	A près du relief sans vent météo	B sous le vent d'un relief par vent fort	C dans les zones de cisaillement D dans une ascendance dynamique
392	<b>En conditions turbulentes, il vaut mieux :</b>	A ne jamais faire d'évolutions serrées	B voler au taux de chute mini	C s'éloigner des limites du domaine de vol
393	<b>En régime turbulent, il vaut mieux :</b>	A ne jamais faire d'évolutions serrées	B ne pas taquiner les vitesses trop basses	C ne pas taquiner les vitesses trop élevées
394	<b>En turbulence :</b>	A les efforts sur la structure augmentent avec la vitesse de vol	B vous devez voler le plus lentement possible pour ne pas fatiguer la structure	C vous devez le plus vite possible pour sortir de la zone
395	<b>En vol de pente, vous engagez les virages :</b>	A du côté de l'aile qui se soulève	B du côté du relief	C du côté opposé au relief
396	<b>Le vol de pente nécessite :</b>	A une maîtrise parfaite de sa trajectoire	B une observation constante de l'évolution du vent	C d'être habitué aux effets de dérive imposés par le vent

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

397	<b>Au cours d'un vol de pente en atmosphère turbulence :</b>	<b>A</b> vous évitez de descendre en dessous des crêtes	<b>B</b> vous vous éloignez un peu du relief et augmentez votre vitesse	<b>C</b> vous volez le plus vite possible	
398	<b>Pour centrer un thermique :</b>	<b>A</b> vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance augmente	<b>B</b> vous diminuez l'inclinaison quand l'ascendance augmente	<b>C</b> vous pouvez voler très lentement sans risque d'autorotation car l'air ascendant empêchera une abattée éventuelle	<b>D</b> vous augmentez l'inclinaison quand l'ascendance diminue
399	<b>Vous rentrez dans un thermique et engagez un 360°. Après 90° de virage le variomètre devient négatif :</b>	<b>A</b> vous diminuez l'inclinaison	<b>B</b> vous inversez le sens du virage	<b>C</b> vous continuez le virage jusqu'à 270° puis reprenez une ligne droite pour retrouver l'ascendance	
400	<b>Dans un thermique au cours des 360°, le variomètre passe par un maximum puis retombe à des valeurs faiblement positives :</b>	<b>A</b> vous inversez le sens des 360°	<b>B</b> pour vous recentrer, vous élargissez le virage juste avant le maximum du variomètre et resserrez peu après	<b>C</b> vous quittez l'ascendance pour la reprendre d'un autre côté	
401	<b>Lorsqu'un pilote exploite une bulle thermique pour gagner de l'altitude :</b>	<b>A</b> il s'élève à la même vitesse que la bulle	<b>B</b> il aborde la bulle vers sa partie inférieure et ressort au sommet	<b>C</b> il descend continuellement à l'intérieur de la bulle	
402	<b>Vous êtes 200m sous un gros cumulus, vers son centre, vous observez quelques nuages déchiquetés et un variomètre fortement positif :</b>	<b>A</b> vous en profitez pour gagner de l'altitude	<b>B</b> vous augmentez la vitesse jusqu'à amener le variomètre à 0	<b>C</b> vous dégagez en accélérant du côté le plus clair pour échapper à l'influence du nuage	<b>D</b> vous pouvez utiliser l'ascendance sur les bords du nuage, en gardant toujours une direction totalement dégagée à toute altitude
403	<b>Vous envisagez d'utiliser une ascendance où se trouve déjà un autre appareil ; vous :</b>	<b>A</b> faites comme si vous étiez seul	<b>B</b> engagez la spirale juste devant lui pour qu'il vous voit bien	<b>C</b> essayez en jouant sur la vitesse de vous placer de façon diamétralement opposée dans le même sens de rotation	
404	<b>Vous approchez de la base d'un cumulus :</b>	<b>A</b> il n'y a jamais de risque d'aspiration	<b>B</b> vous risquez d'être aspiré car l'ascendance peut se renforcer	<b>C</b> le risque est faible tant que le nuage n'est pas de type congestus ou nimbus	<b>D</b> le danger est aggravé si la base est en dessous des plus hautes crêtes

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

405	En région montagneuse, vous recherchez de préférence les ascendances thermiques :	A	dans les fonds de vallée	B	sur les rochers ensoleillés	C	sur les versants à l'abri du soleil et du vent		
406	Par une belle journée d'ascendances où des orages sont annoncés, il faut s'inquiéter si :	A	le ciel se couvre rapidement	B	ça monte partout	C	l'ombre des nuages au sol grandit rapidement		
407	Le passage d'un cumulonimbus dans votre secteur de vol :	A	vous invite à profiter des ascendances larges avant la pluie	B	vous impose un atterrissage immédiat	C	peut rendre de toute façon l'atterrissage problématique		
408	Faire une descente rapide en 360° enchaînés et serrés :	A	est toujours sans danger	B	vous expose à des facteurs de charges importants	C	vous fait perdre toute référence extérieure	D	peut entraîner une perte de connaissance
409	Vous affrontez un vent de face de 15 km/h ; pour rentrer au terrain :	A	vous cherchez à vous maintenir au taux de chute minimum pour avoir plus de temps pour effectuer le trajet	B	vous volez aussi rapidement que possible pour avoir une vitesse de pénétration maximum	C	en prenant des points de repère au sol et en jouant sur votre vitesse, vous essayez de trouver le meilleur angle de plané		
410	Pour un pilote peu expérimenté, un terrain d'atterrissage se découvre :	A	en vol, en venant à la verticale pour l'observer	B	avant le vol, c'est un minimum	C	au moment d'atterrir		
411	Vous vous dirigez vers le terrain en vent arrière à vitesse de croisière ; vous voyez les limites les plus rapprochées du terrain monter régulièrement vers vous :	A	vous allez arriver juste au terrain et vous poser vent arrière	B	vous allez arriver au dessus du terrain, faire demi-tour et vous poser vent de face	C	vous choisissez immédiatement un atterrissage de secours à meilleure portée	D	vous ralentissez pour utiliser la finesse/sol importante due au vent arrière
412	Vous êtes en approche ; une aile est juste en dessous de vous :	A	vous l'observez attentivement car vous lui devez la priorité	B	il vous doit la priorité	C	vous faites des 360° pour vous poser avant lui	D	en approche, il n'y a plus de priorité
413	Une bonne approche :	A	se prépare suffisamment tôt	B	tient compte du vent météo et de ses variations possibles	C	doit être modifiable en cas de nécessité		
414	Le 360° en prise de terrain :	A	permet d'être précis à l'atterrissage	B	est tout à fait déconseillé	C	vous fait perdre de vue les repères au sol	D	vous expose à des risques importants de collision avec les autres ailes en approche
415	Vous êtes en prise de terrain en S (P.T.S.) ; votre trajectoire s'enfonce sous le plan de descente prévu ; vous devez :	A	raccourcir vos S	B	s'il le faut vous mettre en ligne droite face au terrain	C	accélérer pour ne pas perdre de temps		

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>416</b>	Pour être précis à l'atterrissage, la visualisation correcte de la pente en finale est indispensable. Cette pente :	<b>A</b> varie en fonction de l'incidence	<b>B</b> varie en fonction de la direction et de la vitesse du vent	<b>C</b> ne dépend que des caractéristiques aérodynamiques de l'aile
<b>417</b>	Vous êtes en finale, face au terrain d'atterrissage ; vous vous apercevez que vous êtes un peu long et haut, vous risquez de dépasser le terrain ; vous choisissez :	<b>A</b> de perdre de l'altitude en parachutant légèrement	<b>B</b> de perdre de l'altitude en accélérant	<b>C</b> d'augmenter le trajet à parcourir en déviant votre trajectoire <b>D</b> d'augmenter la traînée parasite en vous relevant
<b>418</b>	En finale, si la cible descend dans le champ de vision :	<b>A</b> vous êtes court	<b>B</b> vous êtes long	<b>C</b> vous devez ralentir au maximum
<b>419</b>	Le gradient de vent de face à l'atterrissage :	<b>A</b> augmente l'incidence	<b>B</b> diminue l'incidence	<b>C</b> augmente la vitesse/air <b>D</b> diminue la vitesse/air
<b>420</b>	Le gradient de vent de face à l'atterrissage :	<b>A</b> n'a pas d'effet sur la vitesse/air	<b>B</b> est parfois dangereux car il peut conduire au décrochage en cas de pilotage inadapté	<b>C</b> augmente le taux de chute <b>D</b> nécessite par sécurité une prise de vitesse préalable
<b>421</b>	Le freinage final par vent fort	<b>A</b> n'est pas toujours nécessaire	<b>B</b> n'est pas dangereux	<b>C</b> demande un dosage précis et limité en amplitude
<b>422</b>	c'est mon premier vol de la saison	<b>A</b> j'utilise des conditions faciles pour moi	<b>B</b> j'aurais moins de résistance à la fatigue, je n'hésite pas à écourter mon vol pour garder un peu de fraîcheur pour l'atterrissage	<b>C</b> il n'y a pas de différence, c'est comme le vélo ça ne s'oublie pas
<b>423</b>	je me ferais probablement plus plaisir avec une aile	<b>A</b> aux performances maximum, mais difficile a piloter pour mon niveau	<b>B</b> que je maîtrise bien aux performances honnêtes	<b>C</b> avec l'aile qui gagne en compétition, quelque soit mon niveau
<b>424</b>	j'accrois les risques	<b>A</b> raisonnablement en introduisant une seule nouveauté a la fois	<b>B</b> énormément avec la fatigue et/ou les problèmes (cœur, santé, travail, etc...)	<b>C</b> pas du tout, je suis en bonne forme physique et psychique <b>D</b> un peu avec la fatigue

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

425	<b>Je m'approche de la base du nuage</b>	<b>A</b> j'en profite au maximum, c'est un nuage isolé, ça n'est pas grave si je passe un peu dedans	<b>B</b> je suis sur un bord du nuage pour pouvoir m'échapper à tout moment	<b>C</b> je suis très méfiant, il pourrait arriver une masse d'air plus humide qui condense plus bas et me bouche la sortie, j'ai toujours une échappatoire latérale	<b>D</b> pas de soucis, j'ai une boussole ou un GPS
426	<b>L'hypoxie :</b>	<b>A</b> est due à un déficit d'oxygène dans le sang	<b>B</b> est due au refroidissement de l'atmosphère	<b>C</b> se manifeste souvent par une sensation de bien-être	<b>D</b> provoque une altération du jugement et une diminution de la coordination musculaire
427	<b>L'hypoxie :</b>	<b>A</b> les premiers symptômes peuvent apparaître vers 2000m/mer	<b>B</b> ne concerne pas les pilotes de Vol Libre	<b>C</b> risque d'altérer le jugement	<b>D</b> a des effets variables sur chaque pilote
428	<b>Facteurs aggravant le risque d'hypoxie :</b>	<b>A</b> fatigue corporelle	<b>B</b> alcool et tabac	<b>C</b> alimentation riche en graisses	<b>D</b> pilote trop légèrement couvert
429	<b>En prévision d'un gain d'altitude important ou d'un vol de durée, il est recommandé de s'équiper avec :</b>	<b>A</b> une tenue de sport légère	<b>B</b> une boîte de médicaments anti-nauséux	<b>C</b> des chaussures tenant bien aux pieds, des vêtements chauds, des gants, éventuellement des lunettes de soleil	
430	<b>Lorsque l'inversion nocturne est très nette, les vols du matin seront :</b>	<b>A</b> probablement calmes	<b>B</b> perturbés très tôt par l'activité thermique	<b>C</b> favorables pour les amateurs de performances	
431	<b>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 :</b>	<b>A</b> évolution des cumulus en cumulonimbus	<b>B</b> arrêt immédiat des ascendances	<b>C</b> étouffement progressif des ascendances	
432	<b>L'établissement du plan de vol prend en compte :</b>	<b>A</b> la situation des terrains de décollage et d'atterrissage	<b>B</b> les performances de l'aile	<b>C</b> le vent en altitude	<b>D</b> le vent de vallée

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

433	Votre décollage est orienté ouest, il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :	A dans la matinée	B le moment de la journée est sans importance	C au début de l'après-midi	
434	Votre décollage est orienté est. Il fait beau. Pour trouver les meilleures conditions au départ, vous avez intérêt à décoller :	A dans la matinée	B le moment de la journée est sans importance	C en cours d'après-midi	
435	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 :	A vous ne volez pas	B vous volez	C en milieu de journée vous volez car vous allez sûrement profiter d'ascendances	D l'effet de sol va vous aider à l'atterrissage
436	Vent 15 km/h plein travers au décollage :	A vous attendez de meilleures conditions	B une bonne course et ça passe sûrement	C un vent plein travers mais pas trop fort n'est pas gênant	D vous cherchez un décollage mieux orienté
437	Pendant la course de décollage, si la pente du sol augmente et que l'assiette ne change pas, l'incidence :	A ne change pas	B diminue	C augmente	
438	Pendant la course de décollage, votre incidence c'est l'angle entre le plan de l'aile et :	A le sol	B la verticale	C l'horizontale	
439	Au décollage le vent est arrière. Les risques de ne pas pouvoir décoller sont dus :	A à l'absence d'effet de sol	B aux effets du gradient de vent	C à la vitesse importante que vous devez atteindre en courant	D aux descendances marquées et proportionnelles à la déclivité de la pente
440	Au décollage il y a 20 km/h sur la pente, votre aile vole à 30 km/h sur sa trajectoire ; pour décoller vous devez courir à :	A 10km/h	B 20 km/h	C 30 km/h	D 40 km/h
441	Un de vos amis vient juste de décoller ; vous lui emboîtez le pas pour voler ensemble :	A c'est dangereux car vous allez vous trouver dans la turbulence de son aile	B c'est le seul moyen de faire de bonnes photos	C c'est délicat mais c'est faisable	
442	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 :	A voler plus vite	B voler moins vite	C voler au taux de chute mini	
443	Pour conserver une finesse/sol maximum, vous devez voler plus vite qu'à la vitesse de finesse/air max. :	A dans une ascendance	B dans une descendance	C vent de face	D vent de dos

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

444	Votre trajectoire/sol est perpendiculaire au sens du vent :	A	la corde centrale de l'aile est perpendiculaire au sens du vent	B	vous êtes obligatoirement en dérapage	C	vous dérivez		
445	Cochez les 2 droites qui définissent l'angle de dérive :	A	la corde centrale	B	le vent météo	C	le vent relatif	D	la trajectoire/sol
446	Vous parcourez une branche de circuit où le vent est plein travers par rapport à votre route. Vous choisissez de préférence les cumulus :	A	au vent de la route à suivre	B	sous le vent de la route à suivre	C	sur la route à suivre		
447	En vol de pente, pour exploiter au mieux l'ascendance, vous volez plutôt à l'incidence :	A	de taux de chute mini	B	de finesse max	C	de vitesse max	D	de vitesse mini
448	Au cours d'une spirale, votre appareil a dérivé de 3km en 10mn. La force du vent est :	A	impossible à connaître	B	de 10 km/h maximum	C	de 18 km/h minimum		
449	Après un vol de durée, il convient d'assouplir et de préparer bras et jambes à la course d'atterrissage	A	avant l'approche	B	pendant l'approche	C	en finale	D	en effectuant quelques foulées aériennes lors de l'arrondi
450	Une bonne approche de terrain comprend :	A	une reconnaissance à une bonne hauteur (vent au sol, encombrement, circuit déjà en place,...)	B	de S pour bien apprécier les conditions et être précis	C	un dernier virage pas trop près du sol et une finale stabilisée		
451	je vais faire un vol inhabituel : conditions plus fortes, changement de matériel, etc.	A	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	B	je suis un peu fatigué en ce moment (travail, famille, etc...) mais c'est pas gênant	C	j'ai bien évalué les différents paramètres pour qu'il n'y ait qu'une seule difficulté supplémentaire	D	la nervosité due à la tension est très favorable aux oublis, je suis très vigilant

**Recueil de question pour la préparation  
A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

<b>452 lors d'un vol de distance</b>	<b>A</b> je me méfie de l'euphorie, liée au plaisir d'un beau vol, qui diminue les capacités de raisonnement et peut pousser a s'engager dans des options dangereuses	<b>B</b> 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	<b>C</b> je me garde toujours la possibilité de rejoindre un terrain de fortune avec une marge raisonnable	<b>D</b> 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
--------------------------------------	---	--	--	---

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## PILOTAGE PARAPENTE

453	<b>Le parapente :</b>	<b>A</b> ne nécessite qu'un apprentissage succinct	<b>B</b> répond aux mêmes lois de l'air et aux mêmes exigences que les autres sports aériens	<b>C</b> pardonne la plupart des erreurs de pilotage car il se pratique sur un parachute	<b>D</b> nécessite un apprentissage sérieux quand on l'utilise comme un planeur (vols de performances) et un apprentissage léger en parapinisme (pour descendre des montagnes)
454	<b>Le passage au premier grand vol en parapente :</b>	<b>A</b> se fait le premier ou le deuxième jour de stage après quelques gonflages sur le plat	<b>B</b> se fait directement vu les risques d'accident en pente école	<b>C</b> nécessite un apprentissage technique et sérieux	<b>D</b> nécessite une adaptation progressive au vide ( petits vols, vols intermédiaires, biplaces pédagogiques)
455	<b>Le passage du brevet de pilote parapente nécessite une progression :</b>	<b>A</b> qui dure plusieurs semaines	<b>B</b> qui dure environ une semaine	<b>C</b> d'une quarantaine de grands vols au minimum	<b>D</b> est le niveau minimum pour pratiquer en compétition
456	<b>Le décollage par vent nul :</b>	<b>A</b> est dangereux	<b>B</b> oblige à courir au moins à la vitesse de taux de chute minimum de l'aile	<b>C</b> nécessite un enfoncement important des commandes	
457	<b>L'installation du parapente au sol dépend :</b>	<b>A</b> de la force et de la direction du vent	<b>B</b> de la pente	<b>C</b> du parapente lui-même	
458	<b>Dos à la voile, le décollage en parapente se décompose en :</b>	<b>A</b> gonflage de la voile (accélération et regard vers l'avant)	<b>B</b> temporisation (contrôle du tangage et regard sur l'aile)	<b>C</b> charge progressive de la ventrale coordonnée à une accélération de la course entretenue jusqu'au décollage (regards vers l'avant).	<b>D</b> en lâchant les commandes s'aider des mains pour une installation rapide et efficace dans la sellette, reprise des commandes
459	<b>Lors d'un gonflage dos à la voile, la temporisation :</b>	<b>A</b> est nécessaire pour contrôler l'état de l'aile	<b>B</b> nécessite un freinage franc et momentané	<b>C</b> est un temps propre à coordonner la vitesse de l'aile et du pilote	<b>D</b> est d'autant plus facile à réaliser que le vent est très fort ou très faible

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

460	<b>La phase d'accélération après la temporisation nécessite :</b>	A de se pencher en avant de façon adaptée pour une prise de vitesse efficace	B de se pencher en avant de façon adaptée pour éviter une rupture d'équilibre	C de se pencher en arrière pour mieux contrôler l'aile
461	<b>Lors du gonflage (face à la pente), la voile se casse en deux ; vous devez :</b>	A accélérer à fond dans la pente	B tirer les freins puis reprendre les avants	C vous arrêter puis recommencer D tirer sur les avants
462	<b>Après le gonflage, votre voile présente un défaut de gonflage à droite et dévie à droite :</b>	A vous ralentissez votre course et agissez vigoureusement sur le frein droit	B vous freinez vigoureusement à droite puis virez à gauche	C vous suivez votre aile pour la ramener efficacement au frein sur la bonne trajectoire puis vous agissez sur les commandes pour achever le gonflage
463	<b>Au sol, votre aile dévie de la trajectoire prévue :</b>	A vous contrez en ramenant l'aile avec votre corps et en freinant du côté où vous voulez la ramener	B vous accélérez au devant de l'aile et vous la ramenez en freinant du côté où vous voulez aller	C vous contrez aux avants
464	<b>Votre aile est gonflée, stabilisée. Pour décoller :</b>	A vous continuez d'accélérer en tenant fermement les élévateurs avants	B vous chargez votre ventrale puis accélérez mains hautes jusqu'au décollage	C vous accélérez mains hautes en chargeant votre ventrale puis freinez franchement au moment du décollage D vous chargez progressivement votre ventrale en même temps que votre course s'accélère et gardez un contact permanent avec vos commandes
465	<b>Juste après le décollage, vous :</b>	A lâchez les commandes pour mieux vous asseoir	B vous assurez d'avoir une vitesse suffisante pour être bien manœuvrant	C vérifiez visuellement que votre parapente est bien gonflé D vous occupez de votre trajectoire et des autres ailes déjà en vol
466	<b>En vol, bras hauts, votre aile est légèrement bridée vos mains étant abaissées sous le niveau de votre poitrine :</b>	A c'est l'idéal ; le bord de fuite n'est pas déformé, vos mains étant au niveau des épaules	B le pilotage est imprécis et le freinage final risque de manquer d'efficacité	C vous faites des tours de mains pour retrouver un pilotage efficace D il faut raccourcir et régler les freins pour le prochain vol
467	<b>La prise de vitesse avant l'atterrissage :</b>	A n'est pas nécessaire en parapente	B est nécessaire pour garder une bonne vitesse/air car le vent diminue à l'approche du sol	C est dangereuse car l'appareil va faire une ressource au freinage D rend l'action de freinage plus efficace

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>468</b>	<b>Par vent nul, pour vous poser en douceur :</b>	<b>A</b> vous faites une finale mains aux hanches	<b>B</b> vous faites des S jusqu'à l'atterrissage	<b>C</b> vous enfoncez à fond les freins en entrée de terrain	<b>D</b> vous faites une prise de vitesse en début de finale
<b>469</b>	<b>A 5m/sol vous constatez que vous allez vous poser avec un léger vent de travers :</b>	<b>A</b> vous arrondissez normalement plutôt que de tenter un virage	<b>B</b> vous réalisez un virage pour vous replacer face au vent	<b>C</b> vous chargez votre sellette du côté d'ou vient le vent	
<b>470</b>	<b>Il y a 20km/h de vent à l'atterrissage ; vous vous préparez :</b>	<b>A</b> à enfoncer à fond les commandes au posé	<b>B</b> à freiner doucement pour ne pas être entraîné vers l'arrière	<b>C</b> à faire quelques pas en arrière au moment ou vous toucherez le sol pour décharger votre aile	<b>D</b> à vous retourner après le poser et à saisir un ou deux arrières pour ne pas vous faire entraîner
<b>471</b>	<b>Au cours d'un gonflage dos à l'aile, regard vers l'avant, vous sentez que votre aile vous dévie à droite</b>	<b>A</b> c'est votre demi aile gauche qui est en train de s'élever en premier	<b>B</b> c'est votre demi aile droite qui est en train de s'élever en premier	<b>C</b> 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	<b>D</b> 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
<b>472</b>	<b>Pendant une course au sol votre aile dévie votre trajectoire sur votre gauche, l'effet pendulaire vous demande</b>	<b>A</b> d'accélérer sur votre gauche pour vous recentrer sous votre aile	<b>B</b> d'augmenter la charge de votre appui ventral en allant vers la gauche	<b>C</b> de contrer avec le frein droit	<b>D</b> de contrer avec le frein gauche
<b>473</b>	<b>La temporisation</b>	<b>A</b> suit le gonflage et la levée de l'aile et précède la décision de décoller	<b>B</b> fait l'objet d'un contrôle du tangage	<b>C</b> vise à synchroniser les vitesses respectives du pilote et de son aile	<b>D</b> permet de contrôler l'état de son profil
<b>474</b>	<b>La temporisation</b>	<b>A</b> est d'autant plus facile que le vent et la pente son faibles	<b>B</b> n'est plus nécessaire si vous gonflez face à votre aile	<b>C</b> est d'autant plus facile avec un minimum de vent et de pente	<b>D</b> pour les pilotes entraînés, peut se substituer sans risque par un ressenti correct de l'appui ventral et des commandes

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>475</b>	<b>La décision de décoller est prise</b>	<b>A</b> pendant la temporisation	<b>B</b> juste après la temporisation sur la base de la référence d'un contact avec l'aile aux commandes	<b>C</b> juste après la temporisation sur la base de la référence d'un appui ventral allant croissant	
<b>476</b>	<b>Le gonflage face à la voile</b>	<b>A</b> est une pratique réservée pour le vent fort	<b>B</b> permet d'éviter la temporisation	<b>C</b> permet d'observer le bon déploiement de l'aile et de ses suspentes	<b>D</b> permet de contrôler la vitesse et la trajectoire de l'ascension du profil
<b>477</b>	<b>En gonflage face voile</b>	<b>A</b> la prise de commande est différente de celle dos à l'aile	<b>B</b> faisceaux d'élévateurs croisés devant vous, le retournement sera dans le sens qui vous fera passer sous le faisceau supérieur	<b>C</b> faisceaux d'élévateurs croisés devant vous, le retournement sera dans le sens qui vous fera passer au dessus du faisceau supérieur	<b>D</b> le prégonflage est possible sans vent
<b>478</b>	<b>Si je relève rapidement mes mains pour reprendre de la vitesse le risque est</b>	<b>A</b> au décollage, pendant la course au sol, de perdre le soutien de l'aile car elle va me doubler	<b>B</b> en vol, d'obtenir une abattée non désirée	<b>C</b> de perdre momentanément le contrôle de mon aile car je vais entrer dans un processus d'abattée/ressource	<b>D</b> d'entrer en phase parachutage
<b>479</b>	<b>Lors de la réception d'une aile neuve, vous devez :</b>	<b>A</b> en premier la tester par un ou plusieurs gonflages pour vérifier les freins	<b>B</b> ensuite vérifier les performances de l'aile sur un site grand vol connu	<b>C</b> rajouter un maillon sur les élévateurs arrières pour faciliter la prise en main	
<b>480</b>	<b>Le meilleur profil d'un terrain de décollage est tel que vous pourrez :</b>	<b>A</b> vous éloigner assez vite du relief	<b>B</b> facilement courir dans la pente pour atteindre la vitesse de vol	<b>C</b> vous arrêter de courir très tôt pour plonger dans le trou	<b>D</b> vous arrêter en cas de problèmes au gonflage
<b>481</b>	<b>Au décollage, il y a 30 km/h de vent ; mon aile vole à une vitesse maximum de 35 km/h :</b>	<b>A</b> vous devez courir à 5 km/h pour décoller	<b>B</b> vous vous abstenez de décoller en estimant que la marge de sécurité n'est pas suffisante	<b>C</b> vous utilisez l'accélérateur dès que possible pour pouvoir vous éloigner du relief	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<p><b>482</b> Au décollage, avec 20 km/h de face, vous pouvez gonfler votre voile :</p>	<p><b>A</b> dos à l'aile en vous préparant à mettre beaucoup d'énergie pour contrecarrer la force du vent</p>	<p><b>B</b> dos à l'aile en vous attendant à devoir résister en reculant pour contrôler la vitesse d'ascension du profil</p>	<p><b>C</b> face à l'aile en vous attendant à devoir résister en avançant pour contrôler la vitesse ascension du profil</p>	<p><b>D</b> face à l'aile en commandant le pilote qui vous aide pour vous empêcher d'avancer vers votre voile</p>
<p><b>483</b> Le gonflage face à la voile :</p>	<p><b>A</b> permet de décoller avec un vent supérieur à 30 km/h</p>	<p><b>B</b> permet de décoller avec des vents modérés à faibles</p>	<p><b>C</b> permet de contrôler sa voile facilement pendant qu'elle monte</p>	<p><b>D</b> permet de voir facilement les clefs dans les suspentes</p>
<p><b>484</b> Au décollage, le vent est de travers 30°, 3m/s :</p>	<p><b>A</b> vous gonflez face au vent ; vous prenez de la vitesse et vous orientez progressivement votre course et votre aile dans l'axe de la plus grande pente</p>	<p><b>B</b> vous gonflez face à la pente ; vous prenez de la vitesse et vous réorientez progressivement votre course face au vent</p>	<p><b>C</b> vous courez dans l'axe de plus grande pente en poussant sur les élévateurs avant</p>	
<p><b>485</b> 30 km/h de vent de face au décollage ; vous êtes seul :</p>	<p><b>A</b> c'est trop ; vous vous abstenez</p>	<p><b>B</b> un pilote expérimenté peut, sur un site adapté, décoller en gonflant dos au vent</p>	<p><b>C</b> vous essayez de gonfler car ou vous n'y arriverez pas ou ça partira tout seul sans avoir besoin de courir</p>	
<p><b>486</b> Lors d'un gonflage par vent fort, la voile commence à vous tirer très fort vers l'arrière, vous risquez d'être traîné au sol :</p>	<p><b>A</b> vous lâchez les commandes et vous vous agrippez où vous pouvez pour résister</p>	<p><b>B</b> Vous résistez et simultanément tirez les deux freins à fond pour vous arrêter</p>	<p><b>C</b> vous courez vers l'aile avant d'être déséquilibré et aidez à affaler en tirant sur les freins</p>	<p><b>D</b> vous courez vers l'aile avant d'être déséquilibré et décrochez l'aile à l'aide des élévateurs "D" si vous y arrivez</p>
<p><b>487</b> En vol, bras hauts, vos freins sont tendus et le bord de fuite est un peu abaissé :</p>	<p><b>A</b> ça améliore la finesse sans action sur les commandes</p>	<p><b>B</b> cela n'a que peu d'influence sur l'aile</p>	<p><b>C</b> c'est mieux pour le gonflage</p>	<p><b>D</b> il faut rallonger et régler les freins pour le prochain vol</p>
<p><b>488</b> En vol si vous lâchez les commandes :</p>	<p><b>A</b> l'aile ralentit progressivement</p>	<p><b>B</b> l'aile vole à vitesse maximum</p>	<p><b>C</b> il ne faut jamais les lâcher</p>	
<p><b>489</b> Vous faites les oreilles :</p>	<p><b>A</b> en gardant les freins dans les mains</p>	<p><b>B</b> en tirant les élévateurs avants</p>	<p><b>C</b> en tirant symétriquement une ou plusieurs suspentes avant extérieures (lire la notice technique de votre aile)</p>	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

490	En faisant les oreilles, vous :	A augmentez le taux de chute	B diminuez la finesse/air	C augmentez la maniabilité de l'aile	D
491	En turbulence vous faites les oreilles :	A votre aile sera moins sensible en tangage	B vous ne pourrez plus piloter avec vos freins	C c'est fortement déconseillé	D
492	A vitesse de taux de chute mini, pour amorcer un virage à droite sans trop perdre de vitesse et ne pas risquer la mise en vrille, vous devez :	A tirer sur le frein droit	B tirer sur l'avant gauche	C relever le frein gauche	D
493	Une mise en virage à 360° :	A est à proscrire près du sol	B peut être franche car le risque de décrochage est nul	C est grandement facilitée par une action sur la sellette	D se fait en regardant sa demi aile intérieure
494	Suite à une erreur de pilotage, vous constatez un arrêt presque total du vent relatif. L'aile s'enfonce. Vous devez, pour retrouver au plus vite un régime de vol normal :	A tirer sur les freins	B tirer progressivement sur les avants pour diminuer l'incidence	C relâcher calmement les freins puis amortir une éventuelle ressource	D éventuellement utiliser votre accélérateur si le parachutage persiste l'aile étant débridée
495	Pour sortir d'un décrochage symétrique :	A vous attendez que l'aile se rouvre toute seule	B vous tirez des coups secs sur les élévateurs avants	C vous tirez des coups secs sur les freins	D vous relâchez doucement les freins
496	Vous volez au taux de chute minimum ; vous allez rentrer dans une ascendance :	A vous vous préparez à freiner	B vous conservez votre régime de vol	C vous vous préparez à relâcher les freins	D vous augmentez votre vitesse
497	Pour rester dans une ascendance dynamique près du relief :	A vous faites des 360° devant la pente	B vous enfoncez très bas les commandes pour voler lentement	C vous faites des 8 longs en tournant face au vent	D vous faites des 8 longs en tournant face à la pente
498	En vol si vous ressentez des turbulences :	A vous veillez à piloter de manière à amortir les mouvements pendulaires de l'aile	B vous restez bras hauts	C vous gardez une tension modérée et permanent dans vos commandes	D vous les contretez pour conserver votre cap et veillez à conserver un minimum de vitesse
499	En vol de pente une violente turbulence replie brutalement une demi-aile de votre parapente :	A vous relevez les bras et prenez un maximum de vitesse pour éviter le décrochage	B vous regardez la nature du terrain sous vos pieds et vous vous préparez éventuellement à un atterrissage de fortune	C vous tirez immédiatement sur le frein correspondant au côté fermé pour en forcer la réouverture	D vous contrôlez votre départ en rotation tout en gardant une vitesse suffisante pour éviter un "sur contre"

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>500</b>	<b>Durant un vol de pente à 50m du sol, vous vous enfoncez brusquement vers le relief ; le sifflement du vent faiblit ; pour éviter le crash :</b>	<b>A</b> vous freinez immédiatement pour ralentir la vitesse de rapprochement du sol	<b>B</b> vous défreinez calmement et virez dès que la vitesse est redevenue suffisante pour vous éloigner de la pente	<b>C</b> vous engagez immédiatement un virage prononcé pour vous éloigner de la pente	
<b>501</b>	<b>Votre voile se dégonfle brusquement côté relief :</b>	<b>A</b> vous regonflez énergiquement, quitte à aggraver une mise en virage vers le relief	<b>B</b> vous cherchez en priorité à vous dégager du relief en conservant une vitesse suffisante avant d'exercer l'action adéquate pour regonfler la voile	<b>C</b> vous ne faites rien ; la voile se regonfle automatiquement	
<b>502</b>	<b>Vous êtes dos au relief et votre voile se ferme sur plusieurs caissons à gauche ce qui la met en virage à gauche :</b>	<b>A</b> vous laissez faire si votre parapente est homologué A.C.P.U.L.	<b>B</b> vous freinez à gauche violemment pour regonfler le côté fermé	<b>C</b> vous freinez symétriquement des deux côtés	<b>D</b> vous contrez à droite pour vous dégager du relief tout en gardant une vitesse suffisante
<b>503</b>	<b>En vol turbulent, votre voile se ferme par devant sur une grande longueur du bord d'attaque :</b>	<b>A</b> vous tirez violemment sur les deux freins	<b>B</b> vous affichez un freinage modéré	<b>C</b> vous remontez les freins à vitesse max	
<b>504</b>	<b>Plusieurs caissons latéraux gauches se ferment :</b>	<b>A</b> vous relâchez les freins pour accélérer et regonfler	<b>B</b> vous freinez du côté opposé pour stabiliser votre trajectoire tout en gardant une vitesse suffisante	<b>C</b> vous chargez simultanément la sellette du côté droit	<b>D</b> si ce n'est déjà fait vous regonflez le côté fermé par des actions tranquilles sur le frein
<b>505</b>	<b>Vous êtes en finale face au terrain d'atterrissage ; vous vous apercevez que vous êtes un peu long et haut ; vous risquez de dépasser le terrain :</b>	<b>A</b> vous freinez progressivement votre aile jusqu'au point de parachutage	<b>B</b> vous perdez de l'altitude en faisant des 360°	<b>C</b> vous augmentez le trajet en faisant un petit S	<b>D</b> vous lâchez puis retirez les freins plusieurs fois pour secouer l'aile et casser la finesse
<b>506</b>	<b>A l'atterrissage :</b>	<b>A</b> il faut regarder la voile pour être sûr qu'elle ne ferme pas	<b>B</b> il faut ralentir sa vitesse très tôt	<b>C</b> il est déconseillé d'atterrir en virage à cause de l'augmentation du taux de chute et du balancement latéral du pilote	<b>D</b> il faut augmenter la vitesse en finale bien avant le freinage

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>507</b>	<b>Vous gonflez dos à l'aile avec un vent de travers droit</b>	<b>A</b> votre demi aile droite se lève en premier	<b>B</b> votre demi aile gauche se lève en premier	<b>C</b> pour réussir votre gonflage vous vous décentrez légèrement sur la droite	<b>D</b> pour réussir votre gonflage vous vous décentrez légèrement sur la gauche
<b>508</b>	<b>Lorsque j'ai fais les oreilles</b>	<b>A</b> je suis sensible à l'éventuelle diminution du vent dans mes oreilles	<b>B</b> je surveille mon aile en permanence pour m'assurer que les « oreilles » restent en place	<b>C</b> je me donne la possibilité d'étager mon approche lors d'une présentation simultanée de plusieurs ailes à l'atterrissage	<b>D</b> je peux utiliser l'accélérateur pour descendre encore plus vite
<b>509</b>	<b>Pour faire les oreilles</b>	<b>A</b> je vérifie la sélection des suspentes que je dois tirer	<b>B</b> je regarde ma voile pour vérifier le bon déroulement de l'opération	<b>C</b> je n'oublie pas de préalablement me séparer des freins	
<b>510</b>	<b>Avec les oreilles</b>	<b>A</b> il est recommandé d'avoir l'accélérateur au pied en cas de phase parachutage	<b>B</b> je peux aisément redescendre en toutes circonstances dès que bon me semble	<b>C</b> je n'ai plus d'autre choix que de piloter les grandes lignes de ma trajectoire à la sellette	
<b>511</b>	<b>Pour rouvrir les oreilles</b>	<b>A</b> il est recommandé d'avoir l'accélérateur au pied en cas de phase parachutage	<b>B</b> je libère les suspentes concernées et regarde le bon déroulement de leur réouverture	<b>C</b> j'abaisse amplement mes commandes pour les relâcher aussitôt si la réouverture ne s'est pas faite d'elle même	
<b>512</b>	<b>Par vent fort, préalablement à un gonflage face à l'aile</b>	<b>A</b> une traction solidement verrouillée des « C » ou des « D » permet une solution d'attente sûre	<b>B</b> un pré gonflage ne s'impose pas	<b>C</b> j'ai soigneusement trié mes suspentes et disposé mon aile au sol avant d'endosser ma sellette	<b>D</b> j'ai pris mes commandes en main comme je l'aurais fais en étant dos à l'aile
<b>513</b>	<b>En vol, la dureté de mes commandes</b>	<b>A</b> augmente avec l'augmentation de la vitesse	<b>B</b> faiblie avec l'augmentation de la vitesse	<b>C</b> augmente lorsque je tire sur les freins	<b>D</b> dépend de la vitesse relative de chacune de mes demi ailes
<b>514</b>	<b>Suite à une turbulence ou à une entrée de thermique mon aile cabre</b>	<b>A</b> mon aile est en train de perdre de la vitesse	<b>B</b> je me sens "partir" sur le dos	<b>C</b> je réagis en relevant progressivement mes mains	<b>D</b> je réagis en bridant doucement mon aile

# Recueil de question pour la préparation

## A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>515</b>	<b>En vol une turbulence ferme brutalement mon aile ; je me sens tomber à droite dans ma sellette :</b>	<b>A</b> je résiste au déséquilibre pour appliquer mon poids sur la fesse gauche en me retenant modérément au frein gauche	<b>B</b> je résiste au déséquilibre en plaquant mon avant bras et mon poignet à la base du faisceau d'élévateur gauche	<b>C</b> je regarde mon aile pour évaluer la situation et son évolution	<b>D</b> j'actionne immédiatement ma main droite avec un geste ample et profond pour forcer la réouverture de l'aile
<b>516</b>	<b>A l'atterrissage une prise de vitesse est nécessaire en final car :</b>	<b>A</b> en présence de vent le risque d'un gradient est propre à soudainement réduire ma vitesse relative	<b>B</b> les forces aérodynamiques augmentant au carré de la vitesse, elles favoriseront un freinage efficace	<b>C</b> les forces aérodynamiques n'ont pas une incidence directe sur la vitesse de vol	
<b>517</b>	<b>Votre secours est ouvert, vous sentez la traction liée à son déploiement:</b>	<b>A</b> vous tirez sur un frein pour ramener la voile	<b>B</b> vous tirez les élévateurs "B" pour stabiliser l'ensemble	<b>C</b> vous regardez vers le bas pour estimer le lieu de l'atterrissage	<b>D</b> vous vous redressez et vous préparez à amortir le choc
<b>518</b>	<b>Vous venez d'acheter un nouveau parapente; afin de mieux le connaître:</b>	<b>A</b> vous recherchez la phase parachutage	<b>B</b> vous effectuez des vols qui permettent de progresser régulièrement dans la découverte de votre aile	<b>C</b> après un peu de gain, vous réalisez quelques "360°" engagés afin de mesurer le taux de chute maximal	
<b>519</b>	<b>Le décollage en haute montagne :</b>	<b>A</b> est facilité par la densité moindre de l'air	<b>B</b> c'est du paralpinisme, pas du Vol Libre	<b>C</b> nécessite un bon niveau d'expérience	<b>D</b> ne nécessite aucune connaissance particulière d'alpinisme
<b>520</b>	<b>Vous faites les oreilles :</b>	<b>A</b> votre vitesse/air augmente	<b>B</b> vent de face, votre finesse/sol augmente	<b>C</b> c'est un moyen de descente rapide et efficace	<b>D</b> ça n'abîme pas l'aile
<b>521</b>	<b>Un virage à 360° :</b>	<b>A</b> diminue le taux de chute	<b>B</b> augmente le taux de chute	<b>C</b> permet d'évaluer sa dérive	<b>D</b> augmente la vitesse de vol
<b>522</b>	<b>Pour minimiser les risques de fermetures en vol turbulent, il faut voler :</b>	<b>A</b> aux faibles incidences	<b>B</b> avec une bonne vitesse	<b>C</b> entre taux de chute mini et finesse max	<b>D</b> en cherchant à entretenir une tension constante dans chaque commande

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

523	<b>Votre voile se trouve en décrochage parachutal, après avoir vérifié que la voile est totalement débridée et que la phase parachutale persiste, les manœuvres habituelles pour en sortir sont :</b>	<b>A</b> engager un virage	<b>B</b> tirer sur les deux freins pour la faire décrocher	<b>C</b> vous tirez sur les deux avants ou mieux, actionnez votre accélérateur	<b>D</b> près du sol, se préparer à atterrir brutalement sans rien tenter car une des 3 manœuvres ci-dessus vous ferait basculer vers l'avant en prise de vitesse
524	<b>Vous risquez particulièrement la mise en vrille :</b>	<b>A</b> en baissant fortement une commande à partir d'un vol lent	<b>B</b> en baissant fortement une commande à partir d'un vol rapide	<b>C</b> ce risque est variable suivant le type d'aile	
525	<b>Pour sortir d'une vrille, vous devez :</b>	<b>A</b> remonter modérément les mains pour voler plus vite et contrer du côté extérieur	<b>B</b> freiner du côté extérieur au virage et tirer l'avant du côté intérieur	<b>C</b>	
526	<b>En vol vous subissez une rupture du frein droit ; vous pouvez piloter avec :</b>	<b>A</b> La sellette, le frein gauche et l'élévateur arrière droit	<b>B</b> la sellette, le frein gauche et l'élévateur avant droit	<b>C</b> la sellette, les 2 élévateurs arrière (symétrie des sensations)	<b>D</b> la sellette, les élévateurs avant pour vous poser au plus vite
527	<b>La rupture d'un frein :</b>	<b>A</b> rend le pilotage impossible	<b>B</b> dégonfle la voile	<b>C</b> peut être compensé par le pilotage aux arrières et à la sellette	
528	<b>Vous êtes contraints de vous poser dans un terrain en pente :</b>	<b>A</b> vous vous posez à contre-pente tout le temps	<b>B</b> la pente est forte ; vous vous posez face au vent	<b>C</b> la pente est faible ; vous vous posez face au vent	<b>D</b> la pente est forte ; vous vous posez travers pente
529	<b>L'effet pendulaire</b>	<b>A</b> c'est l'effet de couple entre le pilote et son aile	<b>B</b> est présent dans les situations de vol équilibrées	<b>C</b> fait référence au pendule parce que l'aile et le pilote ont des vitesses différentes	<b>D</b> souligne une différence de vitesse et de direction entre le pilote et son aile
530	<b>L'effet pendulaire au gonflage, pendant la course au sol ou pendant le pilotage de l'affalement de l'aile :</b>	<b>A</b> ne concerne pas le mouvement de tangage	<b>B</b> impose la réponse du « recentrage » pour toutes les phases divergentes entre l'aile et son pilote	<b>C</b> demande d'accélérer au devant de son l'aile	<b>D</b> demande de « dé freiner » du côté où l'aile vous emmène

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

531	En vol, les mouvements d'inertie accentués par l'effet pendulaire permettent d'anticiper	A un mouvement de piqué lorsque je sens ma vitesse diminuer	B un mouvement cabré lorsque je sens ma vitesse diminuer	C l'arrivée prochaine d'une ressource lorsque je me sens « tomber vers l'avant »	D l'arrivée prochaine d'une abattée lorsque je me sens « tomber sur le dos »
532	: En vol, amortir l'effet pendulaire c'est	A coordonner la vitesse du pilote et de son aile	B réduire autant que possible la perte de vitesse de l'aile dans les ressources	C freiner pendant la ressource pour débiter le contre de l'abattée qui va suivre	D relever progressivement les mains lorsque l'abattée a été contrée
533	Le réglage ou la vérification de la longueur des freins	A doit être fait sur les ailes que je ne connais pas	B s'opère sur pente école	C peut se faire en vol si on s'y est bien préparé	D est important pour l'ergonomie du pilotage
534	Le réglage moyen des freins peut se décrire comme étant	A l'aile devant être totalement débridée bras hauts	B l'aile devant être légèrement bridée bras hauts	C l'aile devant être légèrement bridée les mains aux alentours des oreilles ou des épaules	D avec une garde d'environ 10 cm avant qu'une traction ne débute une déformation du bord de fuite
535	La mise en virage d'une aile produit :	A d'abord une diminution de vitesse puis une augmentation de la vitesse de vol	B d'abord une augmentation de vitesse puis une diminution de la vitesse de vol		
536	Les symptômes de l'imminence d'un vrille sont	A une augmentation brutale de la vitesse	B un silence préjugant d'une très basse vitesse	C sentiment d'une aile qui tourne mal alors que je le lui demande	D une commande dure et profondément abaissée du côté où je veux tourner
537	Vous volez sous du matériel homologué "standard" ou "performance" ayant peu servi, vous envisagez les incidents suivants:	A incident de vol irréversible (twist, cravate, ect...)	B collision	C rupture de suspente isolée	D désuspentage total
538	Vous volez en aérologie très turbulente, vous êtes déséquilibré et tombez d'un côté de la sellette:	A vous tirez immédiatement le secours	B vous tirez violemment et au maximum du débattement le frein opposé	C vous jetez un regard vers le sol puis vers la voile pour continuer à la piloter	D vous contrez à la sellette
539	Un grand débattement aux commandes:	A diminue le risque de surpilotage	B caractérise uniquement les voiles de débutants	C est synonyme de grande plage de vitesse	

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

540	une diminution brutale d'incidence:	A rapproche de la fermeture frontale	B éloigne de la fermeture frontale	C ne change rien grâce à la stabilité pendulaire	
541	Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la desserrant:	A j'augmente le risque d'autorotation en cas de fermeture	B je ressens mieux les mouvements aérologiques	C j'augmente les risques de twist en cas de fermeture	
542	Le constructeur préconise un réglage de la ventrale du harnais; en la serrant davantage:	A j'augmente le risque d'autorotation en cas de fermeture	B je ressens mieux les turbulences	C j'augmente le risque de twist en cas de fermeture	
543	J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes:	A La voile reste en virage: elle est neutre spirale	B la voile revient en vol droit: elle est neutre spirale	C la voile revient en vol droit: elle est stable spirale	D la voile "engage": elle est instable spirale
544	J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes:	A La voile reste en virage: elle est stable spirale	B la voile revient en vol droit: elle est neutre spirale	C la voile "engage": elle est instable spirale	
545	J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes:	A La voile reste en virage: elle est neutre spirale	B la voile revient en vol droit: elle est instable spirale	C la voile "engage": elle est stable spirale	
546	J'inscris ma voile en spirale (360°), puis je relâche les commandes:	A La voile reste en virage: elle est instable spirale	B la voile revient en vol droit: elle est stable spirale	C la voile "engage": elle est neutre spirale	
547	En cas d'incident de vol important avec autorotation, vous jugez inutile de jeter le secours:	A à 50 mètres/sol	B à 100 mètres/sol	C à 500 mètres/sol	

# Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

## PILOTAGE DELTA

548	En pente école	A	vous utilisez au début des ailes spécifiques non utilisables en grand vol et rendant l'apprentissage plus facile	B	vous utilisez les ailes des années 70 beaucoup plus sûres à ce niveau	C	le casque est utile même pour des exercices « non accroché » sous l'aile		
549	Une aile neuve doit être essayée	A	par le fabricant ou le revendeur	B	par l'acheteur qui a le « devoir » de l'inaugurer	C	A défaut du professionnel concerné, par un pilote habitué une machine de même niveau		
550	L'effet de sol a comme conséquence	A	d'allonger les distances de décollage et d'atterrissage	B	de raccourcir ces deux distances	C	d'allonger la distance d'atterrissage et de raccourcir celle de décollage		
551	Pour votre sécurité, vous devez faire un essai d'accrochage	A	avant chaque décollage	B	sur la zone de montage après la pré vol	C	sur la zone de décollage juste avant le décollage		
552	Un essai d'accrochage juste avant le décollage est nécessaire	A	pour ne pas oublier de s'accrocher	B	pour être sur du bon placement des sangles de réglage	C	pour vérifier le passage du harnais au-dessus de la barre de contrôle et éventuellement des instruments		
553	Le meilleur profil d'un terrain de décollage est tel que vous pourrez	A	vous éloignez assez vite du relief	B	facilement courir dans la pente pour atteindre la vitesse de vol	C	longer le relief longtemps pour prendre de la vitesse		
554	Le décollage en delta	A	est irréversible, impossibilité de s'arrêter	B	n'est pas facilité par l'effet de sol	C	nécessite une mise en mouvement progressive	D	nécessite une rotation des mains pendant la montée de l'aile pour empêcher un verrouillage au niveau des coudes
555	Après le décollage, vous	A	attrapez la barre des pieds ou fermez l'intégral en priorité	B	stabilisez votre aile au régime de croisière	C	vous occupez de votre trajectoire et de la position des autres ailes		
556	En vol stabilisé, vous tirez sur la barre de contrôle	A	le vent sur le visage augmente	B	l'incidence augmente	C	le vent sur le visage diminue	D	l'incidence diminue
557	En vol sur une aile bien réglée, si vous lâchez la barre de contrôle	A	l'aile ralentit progressivement jusqu'au décrochage	B	l'aile accélère jusqu'à la vitesse maximum	C	l'aile reste à une vitesse du régime de croisière	D	il ne faut jamais la lâcher

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>558</b>	<b>Pour une mise en virage, il faut</b>	<b>A</b> tirer, déporter le poids latéralement, vérifier que la voie est libre	<b>B</b> tirer, vérifier que la voie est libre, déporter le poids latéralement	<b>C</b> vérifier que la voie est libre, tirer, déporter le poids latéralement
<b>559</b>	<b>Vous risquez la mise en vrille</b>	<b>A</b> en commençant un virage a vitesse lente	<b>B</b> en commençant un virage avec une bonne réserve de vitesse	<b>C</b> ce risque est variable suivant le type de l'aile
<b>560</b>	<b>Classez les actions suivantes, nécessaires pour ouvrir le parachute : ( 1= tirer sur la poignée ) ( 2= jeter la voile ) ( 3= visualiser un espace libre ) ( 4= monter dans le trapèze ) ( 5= surveiller l'ouverture )</b>	<b>A</b> 1 - 2 - 3 - 4 - 5	<b>B</b> 3 - 1 - 4 - 2 - 5	<b>C</b> 4 - 1 - 3 - 2 - 5 <b>D</b> 1 - 3 - 2 - 5 - 4
<b>561</b>	<b>En cas d'utilisation du parachute de secours, il faut après l'ouverture</b>	<b>A</b> se pendre après la sangle du parachute	<b>B</b> se mettre en boule pour se protéger du choc	<b>C</b> garder si possible la barre de contrôle poussée a fond <b>D</b> saisir les montants de trapèze et mettre les pieds sur la barre de contrôle
<b>562</b>	<b>Pour une même assiette, le décollage sur une pente forte engendrera par rapport au décollage sur une pente faible, une incidence</b>	<b>A</b> plus forte	<b>B</b> moins forte	<b>C</b> égale <b>D</b> variable selon le vent
<b>563</b>	<b>Par vent nul sur une pente faible, pour décoller</b>	<b>A</b> vous courrez le plus longtemps possible en pilotant l'aile sans faire varier brutalement l'incidence	<b>B</b> vous courrez a fond en tirant sur la barre de contrôle	<b>C</b> vous courrez a fond en poussant franchement la barre de contrôle pour décoller plus vite
<b>564</b>	<b>35 Km/h de vent de face au décollage, vous êtes seul</b>	<b>A</b> vous êtes un pilote moyen, c'est trop vous vous abstenez	<b>B</b> un pilote très expérimenté peut décoller sans problèmes si le vent est laminaire	<b>C</b> vous essayez de décoller car ou vous n'y arriverez pas ou ça partira tout seul sans avoir besoin de courir
<b>565</b>	<b>En vol, barre de contrôle lâchée, votre aile vire anormalement a droite</b>	<b>A</b> vous rejoignez directement l'atterrissage	<b>B</b> au sol, vous contrôlez la géométrie de votre aile	<b>C</b> au sol, vous contrôlez les bords d'attaque
<b>566</b>	<b>Une mise en virage a 360°</b>	<b>A</b> est à proscrire en prise de terrain	<b>B</b> peut être vigoureuse car le risque de décrochage est nul	<b>C</b> nécessite une prise de vitesse préalable <b>D</b> se fait d'autant plus inclinée que l'ascendance est étroite

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

<b>567</b>	<b>Vous êtes a 400m / sol avec une aile réglée, conditions calmes, vous augmentez progressivement l'incidence et vous provoquez un décrochage</b>	<b>A</b> vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	<b>B</b> vous tirez fort au moment de l'abattée pour favoriser la reprise de vitesse puis vous repoussez progressivement pour limiter la survitesse	<b>C</b> vous accompagnez l'abattée puis vous amortissez la ressource
<b>568</b>	<b>La sortie d'un décrochage, au cours de la ressource, s'effectue en général</b>	<b>A</b> en repoussant la barre de contrôle car l'appareil veut piquer	<b>B</b> en retenant la barre de contrôle car l'appareil veut cabrer	<b>C</b> a une vitesse plus élevée que le régime de vol finesse / maximum <b>D</b> a une vitesse moins élevée que le régime de vol finesse / maximum
<b>569</b>	<b>Le décrochage dynamique est caractérisé par</b>	<b>A</b> une prise de vitesse initiale	<b>B</b> une abattée brutale	<b>C</b> de violentes vibrations dans la barre de contrôle <b>D</b> un fort taux de chute, une sensation d'enfoncement et des vibrations éventuelles de l'appareil
<b>570</b>	<b>Avant l'atterrissage vous ouvrez votre harnais intégral</b>	<b>A</b> avant la prise de terrain	<b>B</b> au début de la finale	<b>C</b> en fin de finale
<b>571</b>	<b>Vous vous préparez à atterrir avec un vent au sol assez fort, environ 20 Km/h</b>	<b>A</b> vous accélérez fortement en finale et vous vous préparez à pousser fort	<b>B</b> vous maintenez votre vitesse et vous vous préparez à vous poser en douceur sans arrondir	<b>C</b> vous accélérez légèrement et vous vous posez en poussant modérément <b>D</b> vous restez couché le plus longtemps possible afin de pouvoir piloter et pousser plus facilement en vous relevant
<b>572</b>	<b>Vous êtes a quelques mètres du sol, vous vous mettez involontairement en situation de décrochage, il est préférable de</b>	<b>A</b> secouer l'aile pour essayer de parachuter sans décrocher	<b>B</b> tirer pour repartir vers l'avant	<b>C</b> pousser pour essayer de parachuter et réduire l'abattée <b>D</b> arrêter de pousser, laisser l'aile s'enfoncer et repousser a fond lorsque le sol approche
<b>573</b>	<b>classez les actions suivantes, juste après le décollage : (1= s'assurer d'être sur une bonne trajectoire a bonne vitesse) (2= s'installer dans le harnais) (3=rechercher l'ascendance)</b>	<b>A</b> 2, 1, 3	<b>B</b> 1, 3, 2	<b>C</b> 3, 2, 1
<b>574</b>	<b>a quel moment doit on ouvrir le drag chute</b>	<b>A</b> en fin de finale, si il y a du vent pour être sur de « rentrer »	<b>B</b> en fin de finale, si il y a du vent pour être sur de « rentrer »	<b>C</b> en finale si nécessaire

## Recueil de question pour la préparation A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote

575	mon drag chute est ouvert, je suis en finale	A j'ai l'impression d'être un peu long, je peux par une action de pilotage raccourcir ma distance de posé	B j'ai l'impression d'être un peu court, je peux par une action de pilotage allonger ma distance de posé	C je tire plus que sans drag chute pour ne pas décrocher
576	le drag chute	A est indispensable dès que l'on a un doute sur sa capacité à atterrir en sécurité : suffisamment loin des bords du terrain d'atterrissage	B ne s'utilise qu'en cas de besoin	C s'utilise en cas de besoin, mais de toute façon assez périodiquement pour être habitué à l'utiliser D un bon pilote n'en a pas besoin
577	l'intérêt du drag chute est de	A pouvoir modifier beaucoup la vitesse-sol en finale	B pouvoir modifier beaucoup la finesse-sol en finale	C freiner l'aile pour atterrir en douceur
578	je garde le drag chute a la main en finale	A si j'ai besoin de l'ouvrir, je cours le risque d'une ouverture mauvaise ou tout simplement lente	B je cours le risque de le laisser échapper devant le trapèze ou les câbles latéraux	C c'est la meilleure manière d'être précis
579	avant l'atterrissage après un très long vol	A je me redresse très tôt dans le harnais et remue les jambes qui sont ankylosées	B j'envisage le posé sur les roulettes avec le drag chute si je me sent très fatigué	C je ne change pas mes habitudes c'est le meilleur moyen de faire des conneries D je sais que la fatigue diminue la lucidité, je me concentre pour faire du « classique propre »
580	Vous allez entrer dans une ascendance	A vous vous préparez à pousser	B vous conservez le même régime de vol	C vous vous préparez à tirer légèrement
581	Pour sortir d'une situation d'auto rotation, il faut	A pousser la barre de contrôle au maximum, le corps bien centré	B maintenir la vitesse et décentrer le corps au maximum pour redresser l'aile avant qu'il ne soit trop tard	C tirer la barre pour réduire l'incidence puis déporter le corps vers l'extérieur comme pour un virage D monter dans le trapèze et faire corps avec la machine dans l'adversité
582	Vous êtes contraint de vous poser dans un terrain en pente, vous vous posez	A en travers	B a contre pente	C dans le sens de la descente

**Recueil de question pour la préparation  
A la session théorique du Brevet Fédéral de Pilote**

583 classez les actions suivantes,  
juste après l'atterrissage  
avec vent fort (1= se  
décrocher) (2=mettre l'aile  
sur le nez) (3=regarder si il  
n'y a personne en approche)  
(4= dégager la piste  
d'atterrissage)

A                      B 1, 3, 4, 2                      C 2, 1, 4, 3                      D 4, 3, 1, 2