

# **FFVF**

Franse vrije vluchtfederatie.

Vragenlijst ter voorbereiding voor  
het theoretisch examen  
Parapente of Delta piloot

## Dit werk is een verdere uitbreiding van een vorige vragenlijst die reeds in 1993 werd uitgegeven.

Deze vragenlijst versie 2000 is tot stand gekomen dankzij de samenwerking van verscheidene werkgroepen en de medewerking van verschillende monitoren van meerdere Franse vrije vlucht scholen.

In de praktijk uitgetest gedurende het seizoen 1999 bevat dit werk misschien nog een paar onduidelijkheden of kleine foutjes. Dit ondanks meerdere malen gecontroleerd te zijn.

Wij bedanken U voor de correcties hiervan en wensen Jullie een goede voorbereiding tot het bekomen van het brevet parapente of deltapiloot.

Jacky Bouvard

Voorzitter van de Nationale Opleidingscommissie

Voor de opleidingscommissie  
Verantwoordelijke Q.C.M. 2000-10-25  
Laurent Chamerat  
Federaal technisch kaderlid  
09200 ERP  
tel/fax : 0561661660  
e.mail : [chamerat@club-internet.fr](mailto:chamerat@club-internet.fr)

Hierbij bedank ik ook de volgende personen voor hun waardevolle medeweking

**Francois Cuizinaud**  
**Christophe Lidy**  
**Loïc Ollivier**  
**Serge Thibal**

Vertaling van de franse vragenlijst naar het Nederlands ( 01.10.2000-01.03.2001 )  
**Goeminne Tom ; lid 2862 van de BVVF**  
Wijngaard 30 / B-9831 St.Martens Latem  
003292822212 / 0477 265456 / e-mail : [t.goeminne@lalorraine.be](mailto:t.goeminne@lalorraine.be)

## GEBRUIKSAANWIJZING

Deze vragenlijst is **geen theoriecursus** maar wel het complement hiervan !

Dit laat U toe om het niveau van uw opgedane kennis te controleren.

De 600 hierna volgende vragen werden ingedeeld in 5 hoofdstukken.

Het multiple-choice examen in Frankrijk omvat 60 vragen.

Elke vraag kan één of meerdere juiste antwoorden hebben.

Juiste antwoorden geven (+ punten) , verkeerde antwoorden ( - punten ) !

Het totaal wordt voor elke vraag opgeteld.

Het maximum per vraag is +6 en het minimum is 0 .

vb; antwoord op een vraag waar 2 juiste antwoorden en 1 verkeerd antwoord mogelijk zijn en waar de 3 mogelijke antwoorden als juist werden beschouwd ;  
(  $A = 4 / B = 2 / C = -6$  totaal = 0 !! )

Een eventueel negatief totaal wordt tot 0 herleid.

Om in Frankrijk te slagen moet U een minimum van 270 op 360 ( 60x6 ) behalen !!!

Veel studieplezier en houdt de moed erin .

P.S. Sommige vragen in het Frans kunnen door de soms heel typische franse woordenschat eigenlijk niet letterlijk in het Nederlands vertaald worden. Sommige termen of zelfs woorden bestaan gewoon niet in het Nederlands of kunnen niet letterlijk vertaald worden .  
Desondanks heb ik toch in de mate van het mogelijke geprobeerd om met die woorden en uitdrukkingen een in het Nederlands verstaanbare vraag en antwoord te construeren.  
Waar het echt niet anders kon, heb ik het franse woord of term dan maar letterlijk overgenomen ( "...")  
Ook zijn sommige vragen zelfs onvertaalbaar gebleken.  
De vertaler is niet verantwoordelijk voor eventuele gebeurlijke ongevallen die zouden kunnen ontstaan door foutieve vertaaltermen of interpretaties ervan !

## INHOUDSTAFEL

Meteorologie	A1 tot A112	blz. 5 - 14
Aërodynamica alg.	E1 tot E98	blz. 15 - 22
Aërodynamica parapente	G1 tot G33	blz. 23 - 25
Materiaal alg.	L1 tot L17	blz. 26 - 27
Materiaal parapente	N1 tot N69	blz. 28 - 34
Kite ( vliegers )	R1 tot R10	blz 35
Reglementering	S1 tot S110	blz. 36 - 46
Vliegen theorie & praktijk	U1 tot U85	blz. 47 - 54
Schermvliegen alg. praktijk	W1 tot W76	blz. 54 - 62

<b>METEOROLOGIE</b>
---------------------

- A1 Om een luchtmolecule tot het punt van verzadiging (vochtigheid) te brengen, moet men  
 A - de temperatuur opdrijven  
 B - de temperatuur verlagen  
 C - de luchtdruk verhogen  
 D - de luchtdruk verlagen
- A2 3 luchtmassa's A/B/C hebben een grondtemperatuur van 15°C. Het dauwpunt bedraagt respectievelijk 14°, 10°, 5° welke luchtmassa is de vochtigste ?  
 A - A  
 B - B  
 C - C
- A3 Welke elementen vormen een wolk ?  
 A - waterdamp in suspensie  
 B - ijskristallen  
 C - fijne waterdruppeltjes
- A4 Wolken ontstaan door;  
 A - afkoeling van de lucht tot het condensatie punt wordt bereikt  
 B - sterke daalwinden  
 C - opwarming van stijgende luchtmassa's
- A5 Bij vorming van een wolk  
 A - wordt koude afgegeven  
 B - wordt warmte afgegeven  
 C - stopt de stijgende luchtstroming
- A6 Rotors en lenticulariswolken geven de indruk onbeweeglijk te zijn t.o.v. de vaste grond omdat;  
 A - er op de plaats waar ze gevormd worden, er geen wind is  
 B - ze aan de loefzijde in de wind worden gevormd en aan de lijzijde worden opgelost  
 C - ze geen lange levensduur hebben
- A7 Wolken die ontstaan door stijggolfwinden over een relief zijn;  
 A - cumulus en cumulonimbuswolken  
 B - cirrostratus en nimbostratuswolken  
 C - altocumulus lenticularis en cumulus rotorwolken
- A8 Cirrus, cirrocumulus en cirrostratus zijn;  
 A - lage bewolking  
 B - middenbewolking  
 C - hoge bewolking
- A9 Altocumulus en altostratus zijn ;  
 A - lage bewolking  
 B - middenbewolking  
 C - hoge bewolking
- A10 Stratus, stratocumulus en cumulus zijn;  
 A - lage bewolking  
 B - middenbewolking  
 C - hoge bewolking
- A11 Cumulonimbus en nimbostratuswolken vinden we terug ;  
 A - enkel in de lage bewolking  
 B - in de middelste luchtlagen  
 C - in de hogere luchtlagen  
 D - verspreid over verschillende luchtlagen

- A12 Een altocumulus lenticularis wolk  
 A – is onbeweeglijk t.o.v. de grond  
 B – wijst op een windstille  
 C – ontstaat door een thermische luchtstijging  
 D – ontstaat door een dynamische luchtstijging
- A13 Stratusbewolking  
 A – ontwikkeld zich horizontaal  
 B – duid op onstabiele luchtlagen  
 C – ontwikkeld zich vertikaal  
 D – duid op stabiele luchtlagen
- A14 Cumulusbewolking  
 A – ontwikkeld zich vertikaal  
 B – duid op minder stabiele luchtlagen  
 C – ontwikkeld zich horizontaal  
 D – duid op stabiele luchtlagen
- A15 Stip de exacte antwoorden aan  
 A – stratusbewolking bestaat uit fijne ijskristalletjes  
 B – cirrusbewolking bestaat uit fijne ijskristalletjes  
 C – nimbostratusbewolking geeft aanleiding tot hagelneerslag  
 D – cumulonimbuswolken bestaan uit waterdruppels en ijskristallen
- A16 De onderkant van cumulusbewolking bij mooi weer is hoger naarmate ;  
 A – de grondtemperatuur hoger is  
 B – de luchtvochtigheid van de onderste luchtlagen minder is  
 C – de hoogte boven zeeniveau waarop men zich bevindt, hoger ligt
- A17 Als men zich onder een cumulonimbuswolk of een nimbostratuswolk bevindt ( allebei hebben een grijze onderkant en het zicht is belemmerd door neerslag ) kan men toch het verschil merken omdat ;  
 A – de nimbostratus vergezeld wordt door een onweer en de cumulonimbus door een halo  
 B – de nimbostratus geeft continu regen af en de cumulonimbus stortvlagen, bliksem en rukwinden  
 C – de nimbostratus geeft hevige regenbuien en de cumulonimbus geeft continu regen
- A18 Wolkenstraten vinden hun oorsprong  
 A – bij convectiestromingen en wind die sterker wordt naarmate de hoogte toeneemt  
 B – als het windstil is  
 C – bij een stabiele luchtmasse
- A19 Sterke turbulentie kan men verwachten bij volgende wolken ;  
 A – cumulus rotorwolken ( als gevolg van reliëfwijziging )  
 B – cumulusbewolking  
 C – stratusbewolking
- A20 Welke van de hierondervermelde wolken zijn het gevaarlijkst voor de vrije vlucht  
 A – stratocumulusbewolking  
 B – cumulonimbusbewolking  
 C – cumulus rotorwolken
- A21 Cumulonimbuswolken zijn gevaarlijk ;  
 A – onder de wolk  
 B – in de wolk  
 C – vanaf meerdere kilometers rond de wolk
- A22 Cumulonimbuswolken zijn gevaarlijk omdat ;  
 A – ze hevige turbulenties veroorzaken  
 B – ze hevige stijgwinden veroorzaken die parapenters en deltas in de wolk kunnen opzuigen  
 C – ze hevige rukwinden veroorzaken die bij de landing ernstig gevaar kunnen opleveren

- A23 Welke wolken zijn geschikt voor lange afstandsvluchten ?  
 A – nimbostratus, altostratus en cumulonimbuswolken  
 B – enkel stratusbewolking  
 C – cumulusbewolking  
 D – cirrocumulus, nimbostratus en stratocumulusbewolking
- A24 Welke van de hierondervermelde wolken geven meestal regen ?  
 A – cumulonimbus  
 B – nimbostratus  
 C – cumulus
- A25 De lucht wordt geleidelijkaan ingenomen door alsmear dikker wordende cirruswolken gevolgd door een laag cirrostratuswolken.  
 A – s' nachts zal er mist opkomen  
 B – een cumulonimbuswolk is in wording  
 C – de thermische convector zal toenemen omdat de atmosfeer opwarmt  
 D – een warmtefront is in aantocht en het zal vermoedelijk regenen
- A26 Een halo rond de zon of de maan duidt meestal aan dat ;  
 A – het mooie weer langer zal aanhouden  
 B – er altocumulusbewolking aanwezig is  
 C – er cirrostratusbewolking aanwezig is  
 D – er een weersverslechtering op komst is
- A27 Sommige van de hierondervermelde wolken voorspellen een weersverslechtering  
 A – cirrostratus  
 B – altocumulus  
 C – altostratus  
 D – cirrocumulus
- A28 Mist als gevolg van grondstraling ontstaat meestal bij ;  
 A – windstilte of heel zwakke wind  
 B – bij aankomst van een warme luchtmassa boven een koude ondergrond  
 C – als de grond afkoelt bij een heldere nacht
- A29 inversie mist ontstaat meestal bij ;  
 A – windstilte  
 B – bij aankomst van een warme luchtmassa boven een koude ondergrond  
 C – als de grond afkoelt bij een heldere nacht
- A30 De atmosfeer bestaat uit meerdere luchtlagen, deze in dewelke wij leven noemt men de ;  
 A – ionosfeer  
 B – troposfeer  
 C – stratosfeer
- A31 In de meteorologie wordt een luchtmassa gekenmerkt door ;  
 A – temperatuur en luchtdruk  
 B – vochtigheidsgraad  
 C – temperatuursverloop volgens de hoogte
- A32 De hectopascal is de eenheid voor ;  
 A – druk  
 B – temperatuur  
 C – vochtigheid
- A33 De luchtdruk wordt veroorzaakt door ;  
 A – de rotatie van de aarde rond haar as  
 B – het gewicht van de luchtkolom boven een bepaald punt  
 C – opwarming door zonnestraling

- A34 Waterdamp is ;  
A – zichtbaar onder de vorm van héél fijne waterdruppeltjes  
B – onzichtbaar  
C – overal aanwezig in de troposfeer  
D – enkel aanwezig in zeelucht
- A35 Waterdamp is ;  
A – zichtbaar in de vorm van witte damp  
B – soms zichtbaar in de vorm van ochtendnevels  
C – onzichtbaar  
D – is lichter dan droge lucht
- A36 Door welke van de volgende toestandswijzigingen wordt warmte opgewekt ;  
A – van vloeibaar naar gasvormig  
B – van gasvormig naar vaste vorm  
C – van gasvormig naar vloeibare vorm
- A37 Isobaren op een weerkaart duiden ;  
A – plaatsen waar er neerslag te verwachten valt  
B – hoge- en lagedrukgebieden  
C – plaatsen met verschillende temperaturen
- A38 Een barometrisch “moeras” wordt gekenmerkt door ;  
A – ver uiteengelegen isobaren  
B – zwakke winden  
C – kort opeenvolgende isobaren  
D – strakke winden
- A39 In een barometrisch “moeras” is er kans op ;  
A – sterke wind  
B – onweer  
C – een golfbeweging van de laminaire luchtverplaatsing
- A40 Een hogedrukwig is ;  
A – een zone waar er weinig verandering is van de hoge luchtdruk  
B – een zone met altijd hoge druk  
C – een langwerpige uitstulping van een hogedrukzone
- A41 Een lagedruktrog is ;  
A – een zone waar er weinig verandering is van de lage luchtdruk  
B – een in de lengte uitgerekte lagedrukgebied  
C – een zone met altijd lage druk
- A42 Warme lucht is ;  
A – lichter dan koude lucht  
B – heeft de neiging van onder de koude lucht te zakken  
C – vermengt zich gemakkelijk met koude lucht
- A43 In vergelijking met warme lucht, met dezelfde druk en gelijk volume is koude lucht ;  
A – zwaarder  
B – lichter  
C – gelijk in gewicht
- A44 Naarmate niet verzadigde lucht stijgt,  
A – neemt de temperatuur iedere 100m met 1° af  
B – stijgt de temperatuur iedere 100m met 0.5°  
C – blijft de temperatuur ongewijzigd
- A45 Wanneer een deel van een wolk hoger wordt gebracht, verandert de temperatuur ;  
A – trager naar een mindere waarde dan indien het droge lucht zou geweest zijn  
B – sneller naar een mindere waarde dan indien het droge lucht zou geweest zijn  
C – sneller naar een hogere waarde dan indien het droge lucht zou geweest zijn

- A46 Bij een wolkenvrije hemel wordt een grondtemperatuur van  $15^{\circ}$  gemeten en op 500m  $12^{\circ}$   
 A – de luchtmassa is eerder stabiel  
 B – de luchtmassa is eerder onstabiel  
 C – deze waarden duiden op een inversielaag
- A47 Een van de hierondervermelde metingen duidt op een inversielaag  
 A -  $+22^{\circ}$  op 500m /  $+18^{\circ}$  op 1000m  
 B -  $-2^{\circ}$  op 500 m /  $-10^{\circ}$  op 1200m  
 C -  $+18^{\circ}$  op 500m /  $+22^{\circ}$  op 1000m
- A48 Zonnearmte plant zich voort in de atmosfeer op volgende wijze ;  
 A – conductie, straling en convectie  
 B – trilling en gradient  
 C – verdamping, condensatie en turbulentie
- A49 De zon verwarmt de atmosfeer hoofdzakelijk door ;  
 A – directe straling  
 B – directe convectiewarmte  
 C – indirect door opwarming van het aardoppervlakte
- A50 Warmte verplaatst zich door ;  
 A – convectie  
 B – geleiding  
 C – straling
- A51 een “anti-cycloon” is een gebied met ;  
 A- hoge luchtdruk  
 B- lage luchtdruk  
 C- zwakke winden
- A52 “anti-cyclonen” geven aanleiding tot ;  
 A- eerder zwakke winden  
 B- algemene stijging van de luchtmassas  
 C- nogal strakke wind  
 D- algemene neerwaartse neiging van de luchtmassas
- A53 meteowind  
 A- wordt sterker naarmate de isobaren dichter bij elkaar liggen  
 B- wordt zwakker naarmate de isobaren dichter bij elkaar liggen  
 C- heeft niets te zien met de afstand tussen de isobaren
- A54 neerwaartse hellingbries ( in het frans : vent catabatique ) is ;  
 A- een koude wind die de Rhône vallei afdaalt  
 B- een meteowind die een helling afdaalt  
 C- een wind van thermische oorsprong die langs een helling afdaalt
- A55 turbulentie  
 A- wordt veroorzaakt door bruuske snelheidsveranderingen tijdens de vlucht  
 B- wordt veroorzaakt door ongecontroleerde bewegingen van de luchtmoleculen  
 C- veroorzaakt veranderingen van de invalshoek en van de vluchtsnelheid  
 D- is altijd voorspelbaar
- A56 turbulentie wordt mogelijk veroorzaakt door ;  
 A- het reliëf  
 B- het samenkomen van winden uit verschillende richting  
 C- thermische stijgwinden
- A57 20 knopen windsnelheid komt ongeveer overeen met  
 A- 18 km/h  
 B- 36 km/h  
 C- 20 km/h

- A58 De windrichting die door de meteorodienst wordt gegeven ;  
 A- is de richting vanwaar de wind komt  
 B- is de richting waar de wind naartoe gaat
- A59 windrichting 225°  
 A- is een wind die naar die richting blaast  
 B- is een wind die van die richting komt  
 C- is een wind die naar het noordoosten blaast  
 D- is een wind die naar het zuidwesten blaast
- A60 de rotatie van de aarde buigt de wind naar ;  
 A- rechts in het noordelijk halfrond  
 B- rechts in het zuidelijk halfrond  
 C- links in het noordelijk halfrond
- A61 rond een hogedrukgebied draait de wind  
 A- in wijzerzin in het noordelijk halfrond  
 B- in tegenwijzerzin in het noordelijk halfrond  
 C- in wijzerzin in het zuidelijk halfrond
- A62 als in het noordelijk halfrond de wind in uw gezicht blaast ;  
 A- zijn de hogedrukgebieden aan uw rechterkant  
 B- de lagedrukgebieden aan uw rechterkant  
 C- zijn de hogedrukgebieden aan uw rugkant
- A63 een inversielaag noemt men ;  
 A- een koudeluchtlaag die zich boven een warmeluchtlaag bevindt  
 B- een warmeluchtlaag boven een koudeluchtlaag  
 C- een luchtlaag die de ontwikkeling van thermieken verhindert
- A64 In een eerder stabiele atmosfeer ;  
 A- kan men onmogelijk thermische stijgwinden vinden  
 B- heeft de structuur van de luchtmassa eerder een afremmende invloed op thermische stijgwinden  
 C- daalt de temperatuur heel snel naarmate men hoger gaat  
 D- daalt de temperatuur eerder langzaam naarmate men hoger komt
- A65 In een eerder onstabiele atmosfeer ;  
 A- zijn er weinig stijgwinden  
 B- daalt de temperatuur snel naarmate men hoger komt  
 C- ontstaat er neiging tot cumulusbewolking  
 D- ontstaat er neiging tot stratusbewolking
- A66 Polaire fronten die Frankrijk doorkruisen komen meestal van ;  
 A- centraal Europa  
 B- Atlantische oceaan  
 C- de azoren  
 D- het Middellandse zeegebied
- A67 Polaire fronten ;  
 A- vormen de scheiding van polaire en tropische luchtmassa's  
 B- vormen de scheiding tussen subtropische en koude polaire luchtmassa's  
 C- schommelen in beide halfronden tussen de gematigde breedtegraden  
 D- spelen een belangrijke invloed op het klimaat in Frankrijk
- A68 Wanneer 2 luchtmassa's met verschillende temperatuur elkaar tegenkomen ;  
 A- vermengen deze zich snel met elkaar met de nodige turbulentie  
 B- schuift de warme luchtmassa over de koude heen  
 C- wringt de warme luchtmassa zich onder de koudeluchtmassa

- A69 welke mogelijke fronten komen voor gedurende een storing van polaire afkomst  
 A- warmtefront  
 B- gematigd front  
 C- occlusie  
 D- koudefront
- A70 bij de doorgang van een "front"  
 A- wordt de warme luchtmassa naar boven gestuwd  
 B- stuwt de warme luchtmassa de koude luchtmassa naar boven  
 C- kan de warme luchtmassa naargelang de situatie zowel naar boven als naar beneden gestuwd worden.
- A71 meestal is het weersverloop bij een koudefront ;  
 A- snelle verslechtering met regen, onweer, strakke wind, turbulentie  
 B- geleidelijkaan een verslechtering, met lichte regenval  
 C- laag wolkendek met druilerige regen
- A72 Een koude rustige luchtmassa  
 A- is betrouwbaar ( koude lucht = stabiele condities )  
 B- kan aanleiding geven tot hevige regenval en turbulentie  
 C- kan oorzaak zijn van windstoten  
 D- genereert weinig wind
- A73 Meestal genereert een koudefront volgende bewolking ;  
 A- dunne lagen stratusbewolking  
 B- hier en daar cumulusvorming  
 C- ontwikkeling van cumulus en stratus over een breed hoogteverschil
- A74 Bij de doorgang van een warmtefront ;  
 A- regent het met tussenpozen en meestal hevig  
 B- regent het zonder onderbreking  
 C- is de lucht heel vochtig en is er zware bewolking
- A75 De uitloper die een storing volgt ;  
 A- is een zone met warme lucht die gevat is tussen het warmtefront en het koudefront  
 B- is het gebied met koude lucht dat zich achter het koudefront uitstrekt  
 C- is een gebied met zware bewolking dat paar gaat met het koudefront
- A76 de uitloper van een storing ;  
 A- is altijd gunstig voor de vrije vlucht  
 B- kan soms te hevig zijn voor de vrije vlucht kort na de storing  
 C- wordt gekenmerkt door een blauwe hemel met verleidelijke cumulusjes  
 D- is meestal heel gunstig voor de vrije vlucht tijdens de zomermaanden
- A77 Tijdens het opkomen van locale onweders, is de meest gunstige weerssituatie voor de vrije vlucht, deze met ;  
 A- een hogedrukgebied  
 B- een lagedrukgebied  
 C- een barometrisch "moeras"
- A78 Een zuiver dynamische stijgwind ontstaat door ;  
 A- de versnelling van de wind bovenaan een bergtop  
 B- afbuiging van de wind naar boven toe door een obstakel  
 C- het ijler worden van de lucht tijdens het stijgen langsheen de helling
- A79 De zone met dynamische stijgwind kan variëren volgens ;  
 A- de kracht van de wind  
 B- de vorm van het obstakel  
 C- de oriëntatie van het obstakel t.o.v. de windrichting
- A80 Bij welke situatie kan de wind gevaarlijk worden  
 A- beneden in de vallei bij versnelling door venturi-effect  
 B- wanneer de windsnelheid de max.snelheid van de vleugel benadert  
 C- in de omgeving van bergtoppen of bergruggen ( kans om onder de wind genomen te worden )

- A81 een rij hoogstammige bomen 90° haaks op de wind veroorzaakt turbulentie  
 A- net voor de bomenrij  
 B- achter de bomenrij  
 C- juist boven de bomenrij
- A82 de windgradient wordt waargenomen  
 A- bij sterke wind  
 B- op open en vlak terrein  
 C- op een terrein met obstakels waar de gradient zich met de turbulenties vermengt
- A83 het effect van de gradient bij de landing  
 A- is afhankelijk van de bodemstructuur  
 B- is afhankelijk van de sterkte van de wind  
 C- wordt opgevangen door trager te vliegen  
 D- verhoogt de daalsnelheid
- A84 omslaande winden komen voor ;  
 A- tijdens het passeren van een inversielaag  
 B- bij het invliegen of verlaten van een thermiek  
 C- bij “confluentie”
- A85 “confluentie” komt meestal voor ;  
 A- bovenaan een bergtop met aan weerszijden een vallei met thermische stijgwinden  
 B- langsheen een front gevormd door de zeebries  
 C- tussen een thermische wind en de meteowind
- A86 bij mooi weer, in het begin van de namiddag zijn de thermische winden in de bergen  
 A- toenemend in sterkte  
 B- aan het afnemen  
 C- gaan langsheen de hellingen naar omhoog  
 D- gaan langsheen de hellingen naar beneden
- A87 bij mooi weer in de nabijheid van de zee, waait de zeebries ;  
 A- als het land warmer is dan de zee  
 B- als het land kouder is dan de zee  
 C- enkel bij eb  
 D- enkel bij vloed
- A88 bij mooi weer in de nabijheid van de zee, waait de landbries ;  
 A- het land warmer is dan het zeewater  
 B- het land kouder is dan het zeewater  
 C- enkel bij eb  
 D- enkel bij vloed
- A89 mooi weer in de vallei ( oriëntatie noord – zuid ) windsterkte 0, ‘s morgens zal ;  
 A- een hellingbries ontstaan langsheen de oostelijke flanken  
 B- een hellingbries ontstaan langsheen de westelijke flanken  
 C- thermiek ontstaan in het midden van de vallei
- A90 in de bergen gaat - of kan de hellingbries  
 A- paar gaan met de valleibries  
 B- ontstaan op de zonbeschenen hellingen  
 C- versterkt worden door de meteowind  
 D- turbulent worden bij thermiekbellen
- A91 dalende bergwinden ontstaan ;  
 A- meestal overdag  
 B- meestal ‘s nachts  
 C- als er wolken voor de zon schuiven

- A92 een valleiwind ;  
 A- wordt versterkt daar waar de vallei smaller wordt  
 B- kan heel hard waaien  
 C- is nooit turbulent
- A93 een valleiwind ;  
 A- wordt sterker naarmate men lager vliegt  
 B- wordt waargenomen over een groot verschil in vlieghoogte ( tot > 1000 m.)  
 C- kan in de zomer gemakkelijk snelheden halen van > 30km/h  
 D- neemt toe bij vernauwingen in het reliëf
- A94 Föhn wind wordt gekenmerkt door ;  
 A- een “wolkenhoed” bovenaan de bergtop aan de loefzijde  
 B- een dalende, warme en heel turbulente luchtmassa aan de leizijde van het reliëf  
 C- een koude luchtmassa aan de leizijde van het reliëf
- A95 bij föhn wind kan men het volgende waarnemen ;  
 A- wolken die met de wind meedrijven  
 B- zware turbulentie  
 C- droge luchtmassa's aan de leizijde van het reliëf
- A96 op grotere hoogte kan men golfwinden tegenkomen ;  
 A- overal daar waar de luchtlaag onstabiel is  
 B- aan de loefzijde van het reliëf in stabiele luchtlagen  
 C- aan de leizijde van het reliëf in stabiele luchtlagen
- A97 golfwinden ontstaan als de wind ;  
 A- op grote hoogte zwak is en de luchtmassa heel onstabiel is  
 B- bij de grond sterk is en de luchtmassa heel onstabiel  
 C- sterker wordt bij toename van de hoogte en de luchtmassa stabiel is
- A98 welke situatie is gunstig voor het ontstaan van golfwinden ;  
 A- onstabiele atmosfeer  
 B- stabiele atmosfeer  
 C- vochtige atmosfeer
- A99 welke factoren versterken de instabiliteit van de atmosfeer  
 A- opwarming van het grondoppervlakte  
 B- afkoeling van het grondoppervlakte  
 C- aankomst van warme lucht in de onderste luchtlagen  
 D- aankomst van warme lucht in de bovenste luchtlagen
- A100 om welk uur bij een mooie zomerdag zal de max. temperatuur bereikt worden ( zonne-uur ! )  
 A- 12h  
 B- 14h  
 C- 16h
- A101 op zekere hoogte kan thermische convectie afgeremd worden of zelfs volledig wegvallen door ;  
 A- de basis van een cumuluswolk  
 B- een inversielaag  
 C- een bruuske verandering van windrichting  
 D- het stabiele karakter van een bepaalde luchtmassa
- A102 welke elementen zijn gunstig voor het ontstaan van thermische convectie  
 A- een strakke wind  
 B- een gematigde wind  
 C- een goede opwarming van de grond  
 D- helemaal geen wind

- A103 Een “luchtbel” zal stijgen t.o.v. de omgevende lucht als ;  
 A- de temperatuur van de bel, lager is  
 B- de temperatuur van de bel, hoger is  
 C- de temperatuur van de bel gelijk is
- A104 De plaatsen waar meestal thermiek ontstaat zijn ;  
 A- bebouwde kommen  
 B- bossen  
 C- rotsachtige ondergronden  
 D- droge ondergronden
- A105 het ontstaan van thermiek ;  
 A- versterkt de hellingbries en valleibries  
 B- laat toe om de hellingbries ver van het reliëf te benutten  
 C- verstoort de regelmaat van de hellingbries
- A106 thermiek ;  
 A- kan zowel “bel”-vormig zijn ofwel kolomvormig  
 B- stijgt altijd vertikaal  
 C- ontstaat meestal op contrastrijke ondergrond  
 D- is meestal omgeven door dalende lucht
- A107 thermiek ;  
 A- kan waargenomen worden in de vorm van zich ontwikkelende cumuluswolken  
 B- kan waargenomen worden door sluierende stratusbewolking  
 C- kan afgebogen worden door de meteo-wind  
 D- kan “onzichtbaar” blijven en toch aanwezig zijn
- A108 “blauwe”thermie;   
 A- laat toe om minimum 1000m. hoogte te winnen  
 B- is gevaarlijk voor de parapentevleugels  
 C- heeft geen cumuluswolk bovenaan  
 D- vormt zich enkel in een stabiele luchtmassa
- A109 Situaties waar er enkel “blauwe”thermie mogelijk is ;  
 A- droge en onstabiele luchtmassa  
 B- droge en stabiele luchtmassa  
 C- vochtige en onstabiele luchtmassa  
 D- luchtmassa met een eerder lage inversielaag
- A110 bij een vochtige atmosfeer wordt, of is de stijgende thermiek ;  
 A- meestal niet waargenomen  
 B- eerder zwak omdat een vochtige atmosfeer nogal stabiel is  
 C- meestal waargenomen in de vorm van wolkenplukken
- A111 restitutie is het fenomeen van ;  
 A- inversie van de hellingwinden naar de avond toe  
 B- inversie van de valleiwind naar de avond toe  
 C- zachte thermiek naar de avond toe op plaatsen waar er overdag meestal weinig goede thermiek heerst
- A112 het fenomeen van restitutie komt meestal voor ;  
 A- ‘s avonds  
 B- ‘s morgens in het midden van de vallei  
 C- in het midden van de vallei gans de dag door

## Aërodynamica algemeen

- E1 langsheen vleugelprofiel kan de lucht op volgende wijze stromen ;  
 A- turbulent  
 B- resonerend  
 C- laminair  
 D- "afgescheurd"
- E2 een luchtmolecule die over de buitenrug van een vleugel heengaat ;  
 A- legt eenzelfde afstand af als een luchtmolecule die over de binnenrug gaat  
 B- legt een langere afstand af als een luchtmolecule die over de binnenrug gaat  
 C- legt een kortere afstand af als een luchtmolecule die over de binnenrug gaat
- E3 De totale luchtkracht is ;  
 A- de resultante van de zwaartekracht  
 B- de resultante van de aërodynamische krachten
- E4 het draagpunt van een vleugel tijdens de vlucht situeert zich ;  
 A- in het geometrisch centrum van de vleugel  
 B- in het achterste gedeelte van de vleugel  
 C- in het voorste gedeelte van de vleugel
- E5 tijdens een constante rechte vlucht ;  
 A- remt de wrijvingskracht de snelheid van de vleugel af  
 B- is de draagkracht 90° haaks met de afgelegde weg  
 C- is de totale luchtkracht net iets hoger dan de zwaartekracht
- E6 de totale luchtkracht van een vleugel die aan constante snelheid rechtdoorzweeft is ;  
 A- in evenwicht met de zwaartekracht  
 B- lager dan de zwaartekracht  
 C- hoger dan de zwaartekracht
- E7 tijdens een constante rechte vlucht is de richting van de totale luchtkracht ;  
 A- 90° haaks t.o.v. het vleugelprofiel  
 B- 180° tegengesteld op de zwaartekracht  
 C- 90° haaks op de richting van de relatieve wind
- E8 bij een vleugel in een windtunnel ; als men de windsnelheid 3x verhoogt, zal de totale luchtkracht  
 A- 3x verhogen  
 B- 6x verhogen  
 C- 9x verhogen  
 D- 27x verhogen
- E9 de draagkracht van een vleugel is ondermeer afhankelijk van ;  
 A- de snelheid van de meteowind  
 B- de snelheid van de luchtmoleculen langsheen de vleugel  
 C- de snelheid van de vleugel t.o.v. de grond
- E10 de draagkracht of lift van een vleugel wordt veroorzaakt door ;  
 A- het verschil in afgelegde weg van de luchtpartikels omheen het vleugelprofiel  
 B- een onderdruk onder de vleugel en een overdruk aan de rugzijde van de vleugel  
 C- een overdruk onder de vleugel en onderdruk aan de rugzijde van de vleugel
- E11 de draagkracht van een vleugel tijdens een constante glijvlucht is steeds ;  
 A- minder groot dan het totaalgewicht van vleugel en piloot  
 B- haaks t.o.v. het vliegtraject  
 C- steeds dezelfde onafhankelijk van de vliegsnelheid
- E12 als de invalshoek wordt vergroot, zal vanaf waarden boven de 0° de draagkracht ;  
 A- bijna niet meer veranderen  
 B- stijgen, naar een maximum gaan, verminderen en dan plots volledig wegvallen  
 C- constant stijgen tot de vleugel uiteindelijk in stall gaat

- E13 tijdens een rechtlijnige vlucht, als de piloot de invalshoek vergroot, zal ;  
 A- het traject minder stijl worden  
 B- de snelheid vergroten  
 C- het traject steiler worden  
 D- de snelheid verminderen
- E14 tijdens een rechtlijnige vlucht, als de piloot de invalshoek verminderd, zal ;  
 A- het traject minder stijl worden  
 B- de snelheid vergroten  
 C- het traject steiler worden de snelheid verminderen
- E15 tijdens het vliegen zijn de oorzaken van weerstand van de vleugel ;  
 A- wrijving met de luchtmoleculen  
 B- vormweerstand  
 C- tipwervels
- E16 de luchtweerstand van piloot en vleugel ;  
 A- is onafhankelijk van de vliegsnelheid  
 B- is onafhankelijk van het vleugelprofiel  
 C- wordt verdeeld over de vormweerstand en de wrijvingsweerstand
- E17 de weerstand van een vleugel bij een bepaald traject ;  
 A- is onafhankelijk van de luchtsnelheid  
 B- verloopt in verhouding met de luchtsnelheid  
 C- verloopt kwadratisch met de luchtsnelheid  
 D- verdubbelt met de luchtsnelheid
- E18 de totale weerstand van een vleugel met piloot wordt verdeeld over ;  
 A- de vormweerstand  
 B- de restweerstand  
 C- de randweerstand
- E19 de geïnduceerde weerstand wordt veroorzaakt door ;  
 A- de piloot en de vanglijnen  
 B- de niet vlakke buitenrug van een vleugel  
 C- luchtwervelingen aan de achterkant van de vleugel  
 D- krachtige tipwervels
- E20 de vormweerstand wordt veroorzaakt door ;  
 A- het vleugelprofiel  
 B- luchtwervelingen aan de achterkant van de vleugel  
 C- tipwervels  
 D- de vanglijnen
- E21 de wrijvingsweerstand, wordt veroorzaakt door  
 A- de piloot en de vanglijnen  
 B- tipwervels  
 C- materiaalkeuze ( glad / ruw) van de vleugel  
 D- luchtwervelingen aan de achterkant van de vleugel
- E22 krachtige tipwervels vind men terug ;  
 A- enkel bij grotere schermen  
 B- ontstaan enkel als er veel wind is  
 C- bij alle vliegschermen
- E23 de rest- of parasitaire weerstand wordt veroorzaakt door;  
 A- al hetgeen dat niet direct in verband staat met het verkrijgen van lift  
 B- onregelmatigheid van de buitenrug van de vleugel  
 C- tipwervels

- E24 als men de wrijving vergroot, zal het scherm ,  
 A- verminderen van vliegsnelheid  
 B- verhogen van vliegsnelheid  
 C- eerder wegzakken
- E25 net voor de landing, als de piloot rechtop in zijn selette hangt ;  
 A- verminderd de restweerstand  
 B- vermeerderd de restweerstand  
 C- vermeerderd de daalsnelheid
- E26 welke antwoorden verbeteren het penetratievermogen ;  
 A- zuiver vleugelprofiel zonder plooiën of kreuken  
 B- dunne vanglijnen  
 C- piloot die rechthangt in zijn selette
- E27 een parapente scherm kan draaien rond zijn ;  
 A- verticale as  
 B- breedte as  
 C- koorde  
 D- lengte as
- E28 het giereffect van een parapente scherm is een gevolg van ;  
 A- draaien om de lengte as  
 B- draaien om de breedte as  
 C- draaien om de verticale as
- E29 niet vertaalbaar ? ( in het frans ; l'effet girouette (positif) remet l'aile.../ NL.: effect van positief windrooseffect ? )
- E30 een verticale draaiing van het parapente scherm naar rechts ;  
 A- zal het scherm doen duiken  
 B- zal het scherm doen stijgen  
 C- zal de linkervleugeltip doen stijgen  
 D- zal de rechtervleugeltip doen stijgen
- E31 / E32 onbestaand ?
- E33 de polaire ;  
 A- is een kromme die het vleugelprofiel weergeeft  
 B- is een kromme die de verschillende snelheden weergeeft die een bepaald vleugelprofiel met een bepaald gewicht tijdens een rechtlijnige vlucht kan bereiken  
 C- is afhankelijk van het pilootgewicht
- E34 volgens de polaire, komen de punten met de meest optimale kruissnelheid overeen met ;  
 A- met de invalshoeken die kleiner zijn dan deze die overeenstemt met de laagste daalsnelheid  
 B- met de invalshoeken die groter zijn dan deze die overeenstemt met de laagste daalsnelheid
- E35 alle vliegsnelheden met een invalshoek groter dan deze met de minimum valsnelheid  
 A- liggen in het gebied van lager rendement van de vleugel  
 B- liggen het verst verwijderd van het overtrekpunt van de vleugel  
 C- zijn snelheden waarbij het scherm het beste manoeuvreert  
 D- zijn ideale snelheden om laag bij de grond te vliegen
- E36 relatieve wind, is de wind ;  
 A- die wordt veroorzaakt door de snelheid van de vleugel t.o.v. de grond  
 B- die wordt veroorzaakt door het zich verplaatsen van de vleugel in de lucht  
 C- die door de piloot in het aangezicht wordt waargenomen
- E37 de snelheid van de relatieve wind ;  
 A- is gelijk aan deze van de vleugel gedurende het traject  
 B- wordt beïnvloed door de meteowind  
 C- verandert niet

- E38 de luchtsnelheid wordt gemeten ;  
 A- t.o.v. de omgevende lucht  
 B- t.o.v. de grond
- E39 de relatieve wind ;  
 A- verandert nooit  
 B- heeft dezelfde richtingsas als deze van de vleugel door de lucht  
 C- heeft dezelfde richtingsas als de vleugel t.o.v. de grond
- E40 de valsnelheid ;  
 A- is de verticale snelheid van een vleugel t.o.v. de omgevende lucht  
 B- is de verticale snelheid van een vleugel t.o.v. de grond  
 C- heeft voor elk type vleugel een minimum, afhankelijk van het gewicht van de piloot
- E41 een constante wind in snelheid en richting, heeft ;  
 A- geen enkele invloed op de grondsnelheid  
 B- geen enkele invloed op de luchtsnelheid  
 C- geen enkele invloed op de finesse
- E42 U vliegt met sterke rugwind ;  
 A- dit veroorzaakt een vermindering van de totale luchtkracht  
 B- dit veroorzaakt een verhoging van de invalshoek  
 C- dit veroorzaakt een verhoging van de grondsnelheid  
 D- dit veroorzaakt een verhoging van de finesse
- E43 U vliegt met een snelheid van 35km/h bij rugwind van 10 km/h . Uw grondsnelheid is ;  
 A- onveranderd  
 B- 25 km/h  
 C- 45 km/h
- E44 tijdens het vliegen door een turbulente luchtmassa , veranderen volgende waarden ;  
 A- de invalshoek  
 B- de luchtsnelheid  
 C- het totaalgewicht  
 D- de totale luchtkracht
- E45 tijdens het vliegen krijgt U een windstoot langs achteren, dit veroorzaakt ;  
 A- een vermindering van de totale luchtkracht  
 B- een vermindering van de invalshoek  
 C- een verhoging van de grondsnelheid  
 D- een verhoging van de invalshoek
- E46 tijdens het vliegen krijgt U een windstoot langs voren, dit veroorzaakt ;  
 A- een verhoging van de totale luchtkracht  
 B- een verhoging van de invalshoek  
 C- een verlaging van de grondsnelheid  
 D- een vermindering van de invalshoek
- E47 als U in een stijgende luchtkolom binnenvliegt, zal de invalshoek ;  
 A- verminderen  
 B- vermeerderen  
 C- onveranderd blijven
- E48 als U een dalende luchtmassa binnenvliegt, zal de invalshoek ;  
 A- verminderen  
 B- vermeerderen  
 C- onveranderd blijven
- E49 wanneer een vleugel, een stijgende luchtmassa binnenvliegt , zal ;  
 A- de snelheid dalen  
 B- de invalshoek verminderen  
 C- de totale luchtkracht zal vergroten en de vleugel zal naar boven toe versnellen  
 D- de invalshoek vermeerderen

- E50 wanneer een vleugel, een dalende luchtmassa binnenvliegt, zal ;  
 A- de invalshoek verhogen  
 B- de snelheid vergroten  
 C- de invalshoek verminderen  
 D- de totale luchtkracht zal verminderen en de vleugel zal naar beneden toe versnellen
- E51 bij het vliegen door een stijgende luchtmassa, zal een vleugel ;  
 A- stijgen t.o.v. de stijgende luchtmassa  
 B- dalen t.o.v. de stijgende luchtmassa  
 C- stijgen met dezelfde snelheid als de stijgende luchtmassa
- E52 bij een onveranderde positie van de remmen, tijdens het vliegen door een stijgende luchtmassa, zal ;  
 A- de snelheid stijgen  
 B- de luchtsnelheid dezelfde blijven  
 C- de invalshoek onveranderd blijven  
 D- de invalshoek vergroten
- E53 U vliegt in een dalende luchtmassa, hierdoor is de finesse ;  
 A- verbeterd  
 B- kleiner geworden  
 C- onveranderd
- E54 de invalshoek is de hoek gevormd tussen de koorde van de vleugel en ;  
 A- de richting van de relatieve wind  
 B- het horizontaal vlak  
 C- de resultante van de aërodynamische krachten ( totale luchtkracht )
- E55 de hoek gevormd tussen de koorde en de richting van de relatieve wind, is ;  
 A- de glijhoek  
 B- de invalshoek  
 C- de instelhoek
- E 56 de instelhoek, is deze tussen ;  
 A- de koorde van de vleugel en de relatieve wind  
 B- de richting van de relatieve wind en de horizontale  
 C- de koorde van de vleugel en het horizontaal vlak
- E57 bij rustig weer zal de instelhoek ;  
 A- vergroten met de invalshoek  
 B- verminderen met de invalshoek  
 C- vergroten als de snelheid verhoogt  
 D- verminderen als de snelheid verlaagt
- E58 de glijhoek wordt gevormd tussen ;  
 A- de koorde van de vleugel en het traject  
 B- het traject en de horizontale  
 C- de horizontale en de koorde van de vleugel
- E59 tijdens een bocht zal het scherm schuin komen te staan door ;  
 A- het draaien om de verticale as ( gieren in het Frans : lacet )  
 B- het draaien om de lengte as ( rollen in het Frans : roulis )  
 C- het draaien om de breedte as ( stampen in het Frans : tangage )
- E60 tijdens een gestabiliseerde bocht is er een wisselwerking tussen ; ( zie o.a. mogelijke antw. vorige vraag )  
 A- het gieren en roleffect  
 B- het rol- en stamp effect  
 C- het gieren en stamp effect
- E61-62-63-64 onbestaand

- E65 het schijnbaar gewicht van de piloot en vleugel tijdens een bocht ;  
 A- blijft gelijk  
 B- wordt groter  
 C- wordt kleiner
- E66 de finesse, is de verhouding tussen ;  
 A- verticale daalsnelheid en horizontale vliegsnelheid  
 B- horizontale afgelegde weg en hoogteverschil dat je hebt ondergaan  
 C- grondsnelheid en valsnelheid
- E67 de finesse, is de verhouding tussen ;  
 A- de draagkracht van een vleugel en zijn weerstand  
 B- horizontale afgelegde weg en verticale afgelegde weg  
 C- horizontale snelheid en valsnelheid
- E68 de finesse t.o.v. de omgevende lucht ;  
 A- verandert volgend de invalshoek van de vleugel  
 B- bereikt een maximum bij een zekere invalshoek  
 C- is maximaal als de valsnelheid minimaal is  
 D- is maximaal net voor de vleugel overtrekt
- E69 bij een bepaalde invalshoek, is de finesse t.o.v. de omgevende lucht onafhankelijk van ;  
 A- de meteowind  
 B- het gewicht van de piloot  
 C- de luchtsnelheid
- E70 de finesse t.o.v. de lucht , is ;  
 A- de hoek tussen het traject en de horizontale  
 B- de verhouding tussen draagkracht en weerstand van de vleugel  
 C- steeds dezelfde als de finesse t.o.v. de grond
- E71 de maximale finesse t.o.v. de omgevende lucht is ;  
 A- bij elk type vleugel verschillend  
 B- in verhouding met de vleugelbelasting  
 C- wordt verkregen bij een snelheid die hoger ligt dan deze met minimum valsnelheid
- E72 de finesse wordt groter naarmate de ;  
 A- de glijhoek vergroot  
 B- de invalshoek kleiner wordt  
 C- de glijhoek kleiner wordt
- E73 de finesse t.o.v. de grond ;  
 A- is dezelfde al de finesse t.o.v. de lucht, als de luchtmassa onbeweeglijk is ( o.a. geen wind )  
 B- verandert nooit  
 C- is steeds lager dan de finesse t.o.v. de omgevende lucht
- E74 de finesse t.o.v. de grond ;  
 A- vermeedert met achterwaartse wind  
 B- vermindert met achterwaartse wind  
 C- vermeedert met frontale wind
- E75 de finesse t.o.v. de grond ;  
 A- is onafhankelijk van de finesse t.o.v. de omgevende lucht  
 B- verandert in functie van de finesse t.o.v. de omgevende lucht  
 C- verandert in functie van de meteowind
- E76 kalm weer , afgelegde weg = 4800m / hoogteverlies = 600 m  $\Rightarrow$  finesse = ... ?  
 A- 6  
 B- 7  
 C- 8  
 D- 9

- E77 onder vleugelbelasting verstaat men ;  
 A- oppervlakte zeil ÷ totaalgewicht piloot + materiaal  
 B- totaalgewicht piloot + materiaal ÷ opp. Zeil  
 C- gewicht piloot ÷ opp. Zeil  
 D- gewicht piloot ÷ gewicht zeil
- E78 U gebruikt het zeil van een lichtere piloot ;  
 A- bij dezelfde invalshoek, zal dit zeil sneller vliegen met U  
 B- bij dezelfde invalshoek, zal dit zeil trager vliegen met U  
 C- U zal sneller moeten lopen om op te stijgen  
 D- U zal meer hinder ondervinden om dit scherm bij turbulentie onder controle te houden
- E79 2 piloten met dezelfde vleugel , de zwaarste piloot ;  
 A- vliegt trager  
 B- zakt sneller  
 C- heeft een minder manoeuvreerbaar scherm  
 D- vliegt sneller
- E80 met dezelfde vleugel, zal een verhoging van de vleugelbelasting als gevolg hebben, dat ;  
 A- de horizontale snelheid verhoogt  
 B- de finesse vergroot  
 C- de vervorming van het zeil vergroot  
 D- de valsnelheid vergroot
- E81 met hetzelfde vleugeloppervlakte zal een zwaardere piloot ;  
 A- een hoger max. snelheid hebben  
 B- een minder goede "penetratie" hebben  
 C- een hogere valsnelheid hebben  
 D- eenzelfde overtreksnelheid hebben als een lichtere piloot
- E82 2 identieke vleugels met verschillende vleugelbelastingen overtrekken .  
 A- met dezelfde invalshoek maar verschillende vliegsnelheden  
 B- met dezelfde vliegsnelheid, maar verschillende invalshoeken  
 C- met dezelfde invalshoek en vliegsnelheid
- E83 2 dezelfde vleugels, verschillende vleugelbelasting, een brede ↑ thermiekzone, beide piloten op min. valsnelheid  
 A- de 2 vleugels bereiken dezelfde hoogte  
 B- de zwaarder belaste vleugel zal meer hoogte winnen  
 C- de minder belaste vleugel zal minder hoogte winnen
- E84 de middelpuntvliegende kracht is ;  
 A- totaalgewicht piloot + materiaal ÷ schijnbaar gewicht  
 B- gewicht piloot ÷ totaalgewicht piloot + materiaal  
 C- schijnbaar gewicht ÷ totaalgewicht materiaal + piloot
- E85 de middelpuntvliegende kracht .  
 A- is gelijk aan 1 gedurende een rechtlijnige gestabiliseerde glijvlucht  
 B- is afhankelijk van het gewicht van de piloot  
 C- is meer dan 1 in de bochten  
 D- is minder dan 1 bij het verlaten van een thermiekbel
- E86 de middelpuntvliegende kracht ;  
 A- kan de vleugel scheuren bij te hoog oplopende waarden  
 B- verandert niets aan de overtreksnelheid  
 C- kan hoger dan 2 worden
- E87 het overtrekken van een vleugel kan gebeuren ;  
 A- bij verschillende invalshoeken  
 B- steeds bij dezelfde invalshoek  
 C- steeds bij dezelfde snelheid

- E88 het overtrekken van de vleugel gebeurt ;  
 A- bij te hoge snelheid  
 B- bij een te kleine invalshoek  
 C- bij een te grote invalshoek
- E89 het naar voor duiken van de vleugel na overtrokken geweest te zijn is het gevolg van ;  
 A- het tijdelijk naar voren komen van het aangrijppingspunt van de totale luchtkracht  
 B- het tijdelijk naar achteren gaan van het aangrijppingspunt van de totale luchtkracht  
 C- de piloot die de neiging heeft om in het scherm te vallen
- E90 het overtrekken veroorzaakt eveneens ;  
 A- een kortstondig stijgen van de vleugel  
 B- een duikbeweging van de vleugel  
 C- een wijziging van de invalshoek met duikneiging  
 D- een wijziging van de invalshoek naar grotere waarden
- E91 tijdens het overtrekken van de vleugel ;  
 A- vermindert de draagkracht  
 B- vergroot de draagkracht  
 C- vermindert de slipstroom van de vleugel  
 D- verhoogt de slipstroom van de vleugel
- E92 het overtrekken gebeurt meestal bij ;  
 A- minimum valsnelheid  
 B- een snelheid lager dan de min. valsnelheid  
 C- een snelheid hoger dan de min. valsnelheid
- E93 bij eenzelfde vleugel is de snelheid waarbij de vleugel overtrekt ;  
 A- onafhankelijk van het pilootgewicht  
 B- hoger tijdens het oplieren  
 C- hoger tijdens de bochten
- E94 de overtreksnelheid ;  
 A- vermindert als het gewicht van de piloot vergroot  
 B- vergroot als het gewicht van de piloot vergroot  
 C- vermindert als de vleugelbelasting toeneemt  
 D- verhoogt als de vleugelbelasting toeneemt
- E95 in een bocht kan een vleugel overtrekken bij ;  
 A- dezelfde snelheid en invalshoek dan deze tijdens een rechtlijnige vlucht  
 B- bij dezelfde invalshoek maar met een hogere snelheid dan deze tijdens een rechtlijnige vlucht  
 C- dezelfde snelheid maar met een kleinere invalshoek dan deze tijdens een rechtlijnige vlucht
- E96 dynamisch overtrekken van een vleugel ;  
 A- wordt gevolgd door een stijgende luchtmassa  
 B- wordt meestal voorafgegaan door een stijgende luchtmassa  
 C- wordt veroorzaakt door een plotseling vergroten van de invalshoek  
 D- wordt veroorzaakt door een plotselinge vermindering van de invalshoek
- E97 bij het oplieren is de totale luchtkracht vergeleken bij een normale vlucht ;  
 A- kleiner  
 B- groter  
 C- naar achteren toe gericht  
 D- verticaal
- E98 bij het oplieren is de totale luchtkracht ;  
 A- gelijk aan de trekkracht van de kabel  
 B- gelijk aan de vectoriële som van de trekkracht en het totaalgewicht  
 C- schuin naar achteren gericht

## AERODYNAMICA PARAPENTE

- G1 het aangrijpingspunt van de totale luchtkracht van een parapentevleugel ;  
 A- verandert weinig, een parapentevleugel is eerder stabiel  
 B- situeert zich ter hoogte van de bevestiging van de A-risers aan de vleugel  
 C- verandert veel van plaats omdat een parapentevleugel eerder onstabiel is
- G2 de “top van de aanvalsboord” van een vleugel ( Franse bepaling : point d’arrêt d’un profil )  
 A- splitst de aankomende luchtstroming in 2 over de buiten- en de binnenrug  
 B- verplaatst zich afhankelijk van de invalshoek van de vleugel  
 C- is het punt waarop de luchtdruk het hoogst is  
 D- duidt de grens aan van de zone met onderdruk en deze met overdruk
- G3 indien bij een bepaalde invalshoek, de top van de aanvalsboord over de luchtinlaat van de vleugel slaat ;  
 A- kan de vleugel overtrekken  
 B- kan de vleugel dichtklappen
- G4 bij vermindering van de vleugelbelasting, zal de vleugel ;  
 A- opstijgen bij hogere snelheid  
 B- een hogere finesse hebben  
 C- een lagere valsnelheid hebben  
 D- slechter sturen
- G5 om sluitingen van het vleugelprofiel te vermijden, is het beter om ;  
 A- veel rem te geven om de druk te verhogen  
 B- minder rem geven omdat de druk proportioneel ( $x^2$ ) verhoogt met de lichtsnelheid  
 C- te vliegen met invalshoeken die ruim tussen de extreme waarden van de vleugel liggen
- G6 als U met een harde rugwind vliegt ;  
 A- heeft uw vleugel minder draagkracht  
 B- verhoogt de finesse t.o.v. de grond  
 C- is er risico van leeglopen van de luchtkamers in het scherm  
 D- zal de wind in uw gelaat veel minder hard waaien
- G7 op het einde van een snel stijgende luchtmassa ;  
 A- is de gewichtsfactor kleiner dan 1  
 B- blijft de invalshoek dezelfde  
 C- wordt het scherm enigszins ontlast door naar boven gerichte inertie kracht
- G8 met een parapente kan men ;  
 A- vliegen aan de min. valsnelheid  
 B- trager vliegen dan de snelheid met min. valsnelheid  
 C- vliegen aan de overtreksnelheid zonder risico want het is tenslotte een parachute
- G9 recht ophangen in de selette tijdens de finale aanvlucht ;  
 A- zal de randweerstand verhogen  
 B- zal de vormweerstand verhogen  
 C- zal de restweerstand verhogen
- G10 bij het bochten zal de kant van de vleugel die naar de bochtrichting wijst naar beneden duiken omdat ;  
 A- de druk aan de afgeremde kant toeneemt  
 B- de druk aan de afgeremde kant afneemt  
 C- de turbulentie aan de afgeremde kant toeneemt  
 D- de turbulentie aan de afgeremde kant afneemt
- G11 bij het inzetten van een bocht kan er bij sommige vleugels soms eerst een omgekeerde reactie van de afgeremde vleugeltip worden waargenomen. Dit wordt veroorzaakt door ;  
 A- een verhoging van de draagkracht aan de afgeremde kant  
 B- een verlaging van de draagkracht van de afgeremde kant  
 C- een toename van de vleugelbelasting aan de afgeremde kant  
 D- een afname van de vleugelbelasting aan de niet afgeremde kant

- G12 bij het bochten, draait de vleugel om de verticale as omdat ;  
 A- de vleugelbelasting afneemt aan de afgeremde kant  
 B- de turbulentie aan de afgeremde kant toeneemt  
 C- de turbulentie aan de afgeremde kant afneemt
- G13 U gebruikt het scherm van een lichtere piloot dan uzelf ;  
 A- het scherm zal gemakkelijker dichtklappen bij turbulenties  
 B- het scherm zal trager vliegen  
 C- het scherm zal minder rap sluiten bij turbulenties  
 D- indien het toch dichtklapt, zal het moeilijker weer onder controle te krijgen zijn
- G14 U gebruikt het scherm van een zwaardere piloot dan uzelf ;  
 A- de valsnelheid zal iets gunstiger zijn  
 B- het scherm is gemakkelijker te besturen  
 C- het scherm zal sneller sluiten in turbulenties  
 D- het scherm is lastiger om te besturen
- G15 een parapente vleugel heeft ;  
 A- een zwakke aërodynamische stabiliteit en een eerder sterke stabiliteit op het "pendel"effect  
 B- een sterke aërodynamische stabiliteit en een eerder zwakke stabiliteit op het "pendel"effect  
 C- een hoge capaciteit om aërodyn. krachten op te vangen en een sterke "pendel" stabiliteit  
 D- een lage capaciteit om aërodyn. Krachten op te vangen en een lage "pendel" stabiliteit
- G16 factoren die het ontstaan van een negatieve spiraal bevorderen  
 A- een grote verlenging van de vleugel  
 B- een kortere verlenging van de vleugel  
 C- een kleine invalshoek  
 D- een grote invalshoek
- G17 factoren die het ontstaan van een negatieve spiraal na een inklapper bevorderen  
 A- een grote verlenging van de vleugel  
 B- een kortere verlenging van de vleugel  
 C- een hoge snelheid  
 D- een lage snelheid
- G18 een zeil dat bij turbulentie regelmatig dichtklapt is een ;  
 A- gevaarlijk zeil  
 B- zeil dat niet stabiel is op de breedte-as en dus gemakkelijk "stamp"t  
 C- zeil met onvoldoende rigiditeit ( stevigheid )  
 D- zeil dat niet stabiel is op de lengte-as
- G19 de "lijn" van waaruit de instelhoek en de invalshoek wordt gemeten ;  
 A- verandert van hoek tijdens het remmen  
 B- verandert niet van hoek tijdens het remmen  
 C- wordt bepaald door de eerste 2/3 van een vleugelsegment om zodoende de "koorde" te vormen
- G20 de instelhoek ;  
 A- bepaald hoe je in uw selette moet hangen  
 B- bepaald de positie van de piloot onder het vleugelprofiel
- G21 de instelhoek ;  
 A- kan d.m.v. het speedstelsel of de trimmers gewijzigd worden  
 B- wordt niet of slechts minimaal gewijzigd door de remmen te gebruiken  
 C- is een hoek die niets te maken heeft met de vrije vlucht
- G22 het "centrumpunt"  
 A- is een "projectie" van de piloot loodrecht op de koorde  
 B- wordt uitgedrukt in %  
 C- wordt uitgedrukt in graden

- G23 een scherm met een grote verlenging is ;  
 A- een eerder performant scherm  
 B- een eerder onstabiel scherm  
 C- een scherm met een heel smal vleugelprofiel
- G24 als U “oren” trekt ;  
 A- wordt de finesse kleiner  
 B- komt u dichterbij het “overtrekpunt”  
 C- is er geen enkel gevaar  
 D- is het omdat dit aangeraden wordt voor de aanvlucht in turbulente condities
- G25 als U “oren” trekt ;  
 A- is het aangewezen om de invalshoek iets te verkleinen door met mate de versnellers te gebruiken  
 B- en u “pompt” om de oren weer vrij te maken. Hierdoor komt u nog iets dichterbij het overtrekpunt  
 C- verkleint de invalshoek
- G26 als U “oren” trekt ;  
 A- vergroot de invalshoek  
 B- door gebruik te maken van de accelerator zal u de wijziging van de invalshoek kunnen corrigeren  
 C- de algemene stabiliteit verhoogt
- G27 als U “oren” trekt ;  
 A- vliegt het scherm trager  
 B- verhoogt de “slip”  
 C- verkleint de invalshoek
- G28 om een snelle daaltechniek toe te passen ;  
 A- is het aangewezen om op voorhand de handleiding van uw scherm te raadplegen waarin u de subtiliteiten van de verschillende snelle daaltechnieken zal leren  
 B- kan u het beste bochten van 360° maken met grote oren  
 C- kan U alle technieken uitproberen omdat alle zeilen toch op dezelfde manier reageren
- G29 een nieuw parapentescherm kan maximaal zonder te scheuren volgende G-krachten verdragen ;  
 A- 6 “g”  
 B- 8 “g”  
 C- 10 “g”
- G30 bij veilig gebruik van een scherm, is het aangewezen om volgende G-kracht niet te overschrijden ;  
 A- 2 “g”  
 B- 4 “g”  
 C- 6 “g”  
 D- 8 “g”
- G31 het totaalvlieggewicht ;  
 A- omvat ook het gewicht van de piloot en de selette  
 B- is het gewicht van de piloot tijdens de vlucht  
 C- is het gewicht van de vleugel tijdens de vlucht
- G32 als U de “driehoek” die gevormd wordt door de vanglijnen verlengt ;  
 A- zal de pendelstabiliteit verhogen  
 B- bevordert dit in het algemeen de totale veiligheid  
 C- zal de snelheid van de vleugel verhogen
- G33 als U tijdens het draaien van steile 360°bochten de rem aan de buitenkant van de bocht aantrekt met de bedoeling om de hoge snelheid af te remmen ;  
 A- kan de vleugelbelasting boven een factor 5 komen  
 B- kunnen vanglijnen breken of het scherm kan scheuren  
 C- vermindert dit de vleugelbelasting omdat het scherm dan niet meer nog steiler kan draaien

## HET MATERIAAL alg.

- L1 een koepelvormige reserveparachute, is een ;  
 A- toestel dat kan zweven  
 B- een aërodynamische rem  
 C- totaalgarantie om uw “vel” te redden in geval van nood
- L2 om een max. garantie op goede werking te bieden, moet een noodchute ;  
 A- 2x per jaar worden hervouwen  
 B- 1x per jaar worden hervouwen  
 C- zo in de container blijven zoals hij door de fabrikant origineel werd gevouwen
- L3 tijdens opslag, transport ; moet een parapentevleugel en / of nood scherm worden gevrijwaard van ;  
 A- oplosmiddelen en oliehoudende producten  
 B- vochtigheid en warmte  
 C- UV-straling
- L4 het dragen van een noodchute ;  
 A- vereist dat men bijzonder attent is op de velcro's en sluiting die de container gesloten houden  
 B- stelt de piloot bloot aan risico op onverwacht openen van de reservechute  
 C- vereist geen bijkomende maatregelen of voorzorgen
- L5 een helm welke geschikt is voor de vrije vlucht, moet ;  
 A- een goed zicht en goed gehoor toelaten  
 B- stevig genoeg zijn om harde schokken op te vangen  
 C- licht zijn om de nekspieren niet teveel te belasten
- L6 een anemometer dient om ;  
 A- de richting van de wind aan te wijzen  
 B- de snelheid van de wind te meten  
 C- de snelheid van de relatieve wind tijdens de vlucht te meten
- L7 een alti-meter  
 A- meet de snelheid met dewelke de luchtdruk verandert  
 B- kan in perfecte werkingsstaat, bij gekende hoogtes, verschillende niveaus aanduiden die zowel in plaats als in tijd niet dezelfde zijn  
 C- is ongevoelig voor temperatuursverschillen  
 D- maakt gebruik van een hoogteschaal welke is gekalibreerd voor gemiddelde meteo-waarden ( o.a. standaard atmosferische condities )
- L8 de alti-meter meet ;  
 A- de verticale gradiënt van de atmosferische druk  
 B- wijzigingen van de relatieve vochtigheid volgens de hoogte  
 C- de hoogte
- L9 een alti-meter ;  
 A- kan op verschillende hoogteniveaus worden ingesteld ( zeeniveau, niveau start, niv. landing ..... )  
 B- geeft een indicatie welke verloopt met de ingebrachte atmosferische gegevens  
 C- moet altijd worden ingesteld en vergeleken met gekende hoogtewaardes ( hoogte start vb. )
- L10 de instelling van de absolute hoogte ( Q.N.H ) laat ons toe om met een alti-meter  
 A- de werkelijke hoogte te kennen  
 B- de hoogte boven de start te kennen  
 C- de hoogte boven de grond te kennen
- L11 U staat op het landingsterrein en u regelt uw alti-meter op 0m. Deze is dan ingesteld op de ;  
 A- absolute hoogte  
 B- grondniveau  
 C- relatieve hoogte

- L12 vooraleer U opstijgt, regelt U uw hoogtemeter op de absolute hoogte. U stelt volgende hoogte in het toestel ;  
A- 0 meter  
B- de topografische hoogte van de start  
C- het grondniveau
- L13 het instellen van de relatieve hoogte ( Q.F.E. ) laat U toe om ;  
A- uw hoogte te weten boven het punt waar de regeling werd uitgevoerd  
B- de hoogte boven zeeniveau te weten  
C- de hoogte boven grondniveau te weten
- L14 een vario-meter meet ;  
A- de windsnelheid als het toestel op de grond wordt gebruikt  
B- de verticale snelheid van de vleugel t.o.v. de grond  
C- de verticale snelheid van de vleugel t.o.v. de luchtmassa rondom  
D- de stijgsnelheid van de luchtmassa in thermiek
- L15 een vario-meter meet de verticale snelheid van ;  
A- de luchtmassa t.o.v. de grond  
B- de luchtmassa t.o.v. de vleugel  
C- de vleugel t.o.v. de grond  
D- de vleugel t.o.v. de omliggende lucht
- L16 een vario-meter duidt ;  
A- de verticale snelheid van de vleugel t.o.v. de grond  
B- de hoogte waarop de vleugel zich bevind  
C- de richting van de vleugel t.o.v. het magnetisch noorden
- L17 een vario-meter geeft zijn indicatie weer in functie van verandering in ;  
A- temperatuur  
B- luchtdruk  
C- relatieve vochtigheid

## MATERIAAL PARAPENTE

- N1 het vleugelprofiel van een parapentevleugel ;  
 A- is praktisch hetzelfde voor alle parapentevleugels  
 B- is voor elk vleugeltype verschillend in functie van de gezochte classificatie  
 C- heeft weinig invloed op de vliegeigenschappen omdat deze toch bepaald worden door de ervaring van de piloot
- N2 de openingen in de tussenschotten dienen om ;  
 A- de luchtdruk in de verschillende cellen egaal te verdelen  
 B- het opzetten van het scherm te vergemakkelijken  
 C- soepelheid aan het profiel te geven  
 D- gewicht te besparen
- N3 de buitenrug van een vleugel ( frans : extradós ) is ;  
 A- de voorkant van de vleugel  
 B- de bovenkant van de vleugel  
 C- de onderkant van de vleugel
- N4 stabilo's ;  
 A- verminderen de tipwervels  
 B- veroorzaken een randweerstand  
 C- kunnen de vliegeigenschappen van een scherm verbeteren
- N5 het opp. van een parapentevleugel wordt meestal gemeten ;  
 A- door het opp. van een opgezette vleugel op een plat vlak te projecteren  
 B- door het opp. van de buitenrug op een plat vlak op te meten  
 C- door het opp. van de binnenrug op een plat vlak te meten
- N6 de koorde van een vleugelprofiel ;  
 A- is afhankelijk van de dikte van het vleugelprofiel  
 B- is de afstand tussen de aanvalsboord en de achterrand van het vleugelprofiel  
 C- is het verschil in lengte tussen de voorste en de achterste vanglijnen van een vleugel  
 D- verloopt meestal met de spanwijdte van de vleugel
- N7 de spanwijdte van de vleugel is ;  
 A- de grootst mogelijke breedte van de vleugel  
 B- het totaal aantal cellen van een vleugel  
 C- de afstand tussen de aanvalsboord en de achterrand van de vleugel
- N8 de verlenging van een vleugel is de verhouding tussen het kwadraat ;  
 A- van de koorde en het opp. van de vleugel  
 B- van de spanwijdte en het opp. van de vleugel  
 C- van de opp. van de vleugel en de spanwijdte ervan
- N9 de omgekeerde kegel gevormd door de vanglijnen ;  
 A- bepaald in de breedte, de boogvorm van de vleugel  
 B- bepaalt in de lengte de instelhoek van de vleugel  
 C- verandert nooit met de ouderdom van de vleugel
- N10 in het frans ; "vrillage" ( geen nederlands woord of vertaling voor gevonden )  
 A- is de hoek tussen de vanglijnen die naar het midden van de vleugel gaan en deze die naar de vleugeltip gaan  
 B- is de hoek tussen de binnen- en buitenrug van de vleugel  
 C- is de hoek tussen de voorste en de achterste vanglijnen
- N11 de instelhoek van een vleugel ;  
 A- wordt bepaald door de regeling van de remmen  
 B- wordt bepaald door de onderlinge lengteverschillen van de vanglijnen  
 C- mag zondermeer veranderd worden door de piloot volgens zijn gewicht

- N12 een wijziging van de instelhoek van een vleugel heeft invloed op ;  
 A- de polaire van deze vleugel  
 B- de max. en min. snelheid  
 C- de stabiliteit van de vleugel en de overtreksnelheid
- N13 de instelhoek vergroten ;  
 A- vergroot het risico op een inklapper  
 B- vergroot de kans dat de vleugel gaat “parachuteren” bij lage snelheid  
 C- zorgt ervoor dat het scherm moeilijker opzet  
 D- zorgt ervoor dat het scherm gemakkelijker en sneller opzet
- N14 de instelhoek verkleinen ;  
 A- vergroot het risico op een inklapper  
 B- vergroot de kans dat de vleugel gaat “parachuteren” bij lage snelheid  
 C- zorgt ervoor dat de vleugel moeilijker opzet  
 D- zorgt ervoor dat de vleugel gemakkelijker en sneller opzet
- N15 welke delen van een vleugel krijgen de grootste krachten te verwerken tijdens de vlucht  
 A- de aanhechtingspunten van de A & B vanglijnen  
 B- het achterste gedeelte van de vleugel  
 C- de aanvalsboord van de vleugel  
 D- de aanhechtingspunten van de achterste C vanglijnen
- N16 de stuurlijnen ;  
 A- verminderen het risico om een vleugel te laten overtrekken  
 B- worden enkel gebruikt om turbulenties te corrigeren  
 C- zorgen ervoor dat men de vorm van de vleugel kan wijzigen zodoende dat de vleugel zich om de 3 verschillende assen kan bewegen  
 D- kunnen het vleugelprofiel enigszins wijzigen
- N17 het harnas of selette ;  
 A- is ongeacht het merk of type gelijkaardig wat betreft besturing van de vleugel  
 B- is verschillend volgens type ( standaard, ABS , gekruist, ... )  
 C- heeft een invloed op de manier van besturen van de vleugel  
 D- mag zonder risico zomaar gewisseld worden voor een ander
- N18 onbestaand
- N19 het gebruik van de trims ( niet aanwezig op alle vleugels ! )  
 A- geeft enkel maar voordelen  
 B- wordt niet aangeraden  
 C- laat je toe op de uiterste grenzen van de invalhoek te vliegen  
 D- kan altijd zonder gevaar gebeuren
- N20 het gebruik van de trims kan ;  
 A- de kans op een inklapper vergroten  
 B- de max. snelheid verhogen  
 C- het opzetten van het scherm vergemakkelijken  
 D- het risico dat de vleugel gaat “parachuteren” vergroten
- N21 handen hoog tijdens de vlucht, komt overeen met ;  
 A- min. snelheid  
 B- min. valsnelheid  
 C- max. finesse  
 D- max. snelheid
- N22 welke kenmerken bepalen de performanties van een vleugel ?  
 A- wendbaarheid  
 B- de uiterste grenzen van de bruikbare vliegsnelheden  
 C- het glijgetal of finesse

- N23 welke kenmerken beïnvloeden de keuze van een vleugel ?  
 A- de vleugelbelasting en finesse t.o.v. de grond  
 B- de max. finesse, de min. valsnelheid, de max. snelheid  
 C- de wendbaarheid, het gedrag bij turbulenties, stabiliteit  
 D- de homologatie van de vleugel ( DHV1,2, A.C.P.U.L.... )
- N24 voor Uw veiligheid, laat U Uw zeil door de constructeur nakijken als ;  
 A- U een vermindering van de max. snelheid vaststelt  
 B- Het zeil moeilijker opzet  
 C- U beschadigde naden vaststelt
- N25 Uw nieuw scherm heeft steeds de neiging om naar een bepaalde kant uit te wijken, dit met losse stuurlijnen ;  
 A- U trekt de rem aan de andere zijde iets aan  
 B- U wijzigt de hoogte van aanhechting van de vanglijnen aan één kant op Uw selette  
 C- U spant de beenriemen aan de andere kant van de draairichting harder aan  
 D- U neemt contact op met de leverancier voor een fabriekscontrole
- N26 Als U de voorste vanglijnen verlengt ;  
 A- vermindert het penetratievermogen van het zeil  
 B- zal het zeil gemakkelijker beginnen parachuteren bij lage snelheid  
 C- zal het zeil moeilijker opzetten  
 D- zal het zeil nerveuzer opstijgen
- N27 Als U de achterste vanglijnen verlengt ;  
 A- verhoogt het penetratievermogen van het zeil  
 B- zal het zeil bij turbulentie gemakkelijker dichtklappen  
 C- zal het zeil moeilijker opzetten  
 D- zal het zeil nerveuzer opstijgen
- N28 middelen om de instelhoek tijdens de vlucht te wijzigen ( trims, accelerator, )  
 A- worden beter niet gebruikt  
 B- het gebruik ervan wordt aan beginners afgeraden  
 C- moeten steeds met de nodige omzichtigheid worden gebruikt , zeker op het einde van de instelling  
 D- moeten tijdens de vlucht gemakkelijk ontkoppeld kunnen worden
- N29 tijdens opslag en transport moet een parapentevleugel gevrijwaard worden van ;  
 A- elektromagnetische straling  
 B- oplosmiddelen en oliehoudende producten  
 C- vochtigheid  
 D- zonnestraling
- N30 welke oorzaken doen een scherm sneller verslijten  
 A- zonnestraling  
 B- snelle daaltechnieken  
 C- turbulenties
- N31 stuurlijnen die heel kort geregeld staan of de stuurlijnen die eenmaal rond de pols zijn gedraaid ;  
 A- kunnen de oorzaak zijn dat het scherm niet meer of moeilijk opstijgt  
 B- kunnen de oorzaak zijn dat men moeilijk de max. snelheid kan halen  
 C- kan de oorzaak zijn dat het scherm sneller in Stall gaat  
 D- wordt aangeraden aan beginners omdat men dan sneller kan bijsturen
- N32 de breeksterkte van de onderste en middelste vanglijnen bedraagt ongeveer .  
 A- 10 kg  
 B- 100 kg  
 C- 1000 kg
- N33 vanglijnen zijn meestal samengesteld d.m.v. ;  
 A- kevlarvezels  
 B- gevlochten polyéthyleenbanden  
 C- nylonbanden

- N34 kevlarvezel ;  
 A- heeft weinig rekkracht  
 B- heeft een goede rekkracht  
 C- heeft een hoge breeksterkte maar is eerder stug  
 D- moet omgeven worden door een beschermmantel tegen UV-straling
- N35 polyéthyleen ;  
 A- is gevoelig aan vochtigheid  
 B- heeft weinig rekkracht  
 C- heeft een laag smeltpunt ( risico op insmelten bij hoge wrijvingskracht )  
 D- is heel soepel
- N36 een vanglijn die d.m.v. een knoop hersteld werd ;  
 A- is sterker dan voorheen  
 B- kan tot 50 % minder sterk zijn dan voorheen  
 C- is even sterk als voorheen
- N37 A.C.P.U.L. normen ( vereniging van de constructeurs van lichte vliegtuigen ) hebben als doelstelling ;  
 A- de praktijk en competitiegebeuren van de vrije vlucht te promoten  
 B- de handel in vrije vluchtmateriaal te promoten  
 C- het gebruik van nieuwe technologieën en materialen te bevorderen en promoten  
 D- klassifiëren de parapentevleugels volgens hun prestatiemogelijkheden
- N38 sinds 1991 zorgt de A.C.P.U.L homologatie voor ;  
 A- een onderverdeling van de parapentevleugels volgens 3 verschillende niveaus  
 B- een niveaueklassificering van alle merken parapentes volgens eenzelfde methode  
 C- testen in de vlucht en dynamische treksterktecontroles achter een voertuig van de versch.vleugels
- N39 het A.C.P.U.L. homologatiekenmerk / sticker op de vleugel ;  
 A- is niet verplicht op alle vleugels van een gehomologeerd model  
 B- geeft een aanwijzing van de vleugelreacties op bepaalde vliegsituaties  
 C- laat toe om te zien met welk type scherm men te maken heeft ( beginner, intermediair, perfo... )  
 D- laat toe om te zien met welk type harnas de testvluchten werden uitgevoerd
- N40 de A.C.P.U.L. homologatie van een scherm ;  
 A- verzekert dat elk gehomologeerd scherm zonder risico mag gebruikt worden door gelijk welke piloot  
 B- geeft U een idee van de te verwachten gedragingen van een scherm  
 C- is geldig met gelijk welk soort selette onder dat scherm  
 D- verplicht de constructeur om de technische kenmerken van alle geproduceerde exemplaren bij te houden
- N41 een standaardzeil ;  
 A- is speciaal bedoeld voor beginners  
 B- is bedoeld voor rustig algemeen gebruik en “gelegenhedsvliegers”  
 C- kan ook performant zijn
- N42 een constructeur definieert het klassemment van een zeil ;  
 A- volgens de testresultaten  
 B- volgens het seizoen waarin het zeil wordt verkocht ( gemiddelde atmosferische omstandigheden )  
 C- volgens de moeilijkheidsgraad van de vleugel, die hijzelf bepaalt
- N43 Uw keuze bij de aankoop van een zeil, wordt bepaald door ;  
 A- de classificatiegraad van het zeil  
 B- Uw niveau ( vliegervaring ) op het ogenblik van de aankoop  
 C- De moeilijkheidsgraad die door de constructeur werd bepaald  
 D- De site waar U meestal vliegt ( bergen, liervluchten ... )
- N44 Uw keuze bij de aankoop van een vleugel, wordt bepaald door ;  
 A- de verschillen in categorieën van schermen  
 B- de raad van de verkoper indien deze op de hoogte is van uw niveau  
 C- het niveau dat de piloot wil bereiken  
 D- testrapporten en commentaar van gespecialiseerde lectuur

- N45 Een piloot met reeds een zekere mate van zelfstandigheid .  
 A- zou het eerste jaar eerder met een rustig standaardzeil moeten vliegen  
 B- mag overwegen om met een performant zeil te vliegen  
 C- mag reeds met een wedstrijdzeil vliegen
- N46 een noodparachute ;  
 A- is verplicht bij wedstrijdvliegen in Frankrijk  
 B- is verplicht als U zonder begeleiding vliegt  
 C- wordt ten zeerste aangeraden bij de basisuitrusting + de nodige gebruiksaanwijzing  
 D- mag enkel met speciale toelating worden gebruikt
- N47 de container van een noodparachute ;  
 A- kan op de rug van een selette bevestigd worden  
 B- kan onder de zitplank van een selette bevestigd worden  
 C- kan aan de voorzijde van het harnas gedragen worden  
 D- mag d.m.v. een gemakkelijk te lossen knoop worden gesloten
- N48 het openingssysteem van de container  
 A- moet te openen zijn bij de eerste ruk op de hendel van de noodparachute  
 B- is beter te vertrouwen ( tegen ongewild openen ) als het met een snelsluitshakel wordt geborgen  
 C- wordt gewoonlijk geborgen d.m.v. een soepele of halfsoepele nylon-pen  
 D- moet voor elke vlucht worden gecontroleerd
- N49 om een noodparachute vast te maken aan de selette ;  
 A- worden alle vanglijnen van de noodchute samen bevestigd aan het selette d.m.v. een speciale knoop  
 B- bevestig ik de vanglijnen van de noodchute aan de hiervoor op het selette voorziene ophangpunten  
 C- indien er maar 1 ophangpunt is, verbind ik beide vanglijnen d.m.v. een musketon van min.8mmØ
- N50 om een noodparachute aan de selette vast te maken ;  
 A- worden de vanglijnen van de noodchute vastgemaakt aan de voorziene ophangpunten aan de schouders  
 B- worden de vanglijnen van de noodchute op dezelfde plaats vastgemaakt als het hoofdscherp maar met afzonderlijke schakels  
 C- bevestig ik een vanglijn ter hoogte van de schouders en de andere aan een ophangpunt van het hoofdscherp
- N51 een noodparachute ;  
 A- wordt liefst in een niet te droge plaats gestockeerd  
 B- moet regelmatig met de machine gewassen worden  
 C- moet minimaal eenmaal per jaar worden herplooit
- N52 om een noodparachute in goede conditie te houden moet men ;  
 A- deze droog bewaren en elk contact met vocht vermijden  
 B- deze 2x per jaar luchten en hervouwen  
 C- deze min. 1x per jaar uittesten in de praktijk boven een vertrouwde site
- N53 het uitwerpen van de noodchute en de landing met deze ;  
 A- verloopt altijd probleemloos  
 B- moet zeker op voorhand worden uitgelegd en bestudeerd worden  
 C- laat de piloot toe om extreem te vliegen daar hij toch een bijkomende veiligheid achter de hand heeft  
 D- kan in vele gevallen niet altijd vlekkeloos verlopen
- N54 een piloot die nog geen brevet heeft en niet regelmatig vliegt ;  
 A- zou in feite het beste alleen maar met standaard zeilen vliegen die door de constructeur als zodanig gehomologeerd werden voor piloten met mindere ervaring  
 B- mag zonder problemen vliegen met een performant zeil bij “kalmte” weersomstandigheden  
 C- kiest zijn zeil volgens de vliegomstandigheden
- N55 een piloot die het brevet gehaald heeft maar niet regelmatig vliegt  
 A- kiest beter voor een standaard zeil of eventueel een eerder “rustig” performant zeil  
 B- mag reeds met een competitiezeil vliegen  
 C- mag met een prototypezeil vliegen bij rustig weer  
 D- kiest zijn zeil in functie van de weersomstandigheden

- N56 het classificatieniveau dat een zeil behaald bij de praktijktests ;  
 A- is een beeld van het gedrag van dit zeil in welbepaalde condities  
 B- geeft een idee wat de minimum ervaring van de piloot moet zijn voor dit scherm  
 C- geeft een beeld van de vliegervaring en het niveau van de testpiloot
- N57 een scherm dat door de A.C.P.U.L. testen als standaardzeil of intermediair werd geclassificeerd ;  
 A- laat toe om veilig in heel turbulente condities te vliegen  
 B- corrigeert alle stuurfouten  
 C- heeft een rustig vlieggedrag en corrigeert zichzelf snel in de lucht na vb. een inklapper
- N58 de toegankelijkheids drempel van een vleugel wordt bepaald door ;  
 A- de indicaties van de constructeur  
 B- de testresultaten  
 C- het niveau van de piloot  
 D- de weersomstandigheden op de site
- N59 Uw keuze van selette ;  
 A- wordt o.a. bepaald door een comfortabele zithouding en draagcomfort  
 B- wordt geleid door de aanbevelingen van de constructeur  
 C- wordt bepaald door o.a. promoties of korting die de verkoper geeft
- N60 Uw keuze van selette ;  
 A- wordt bepaald door Uw lichaamsbouw  
 B- wordt o.a. bepaald door uw favoriete kleuren of de kleur van de vleugel  
 C- wordt bepaald door gemakkelijk in zithouding te kunnen komen zonder de handen te gebruiken  
 D- wordt bepaald door de aanwezigheid van een degelijk sluitsysteem van de riemen
- N61 air-bags zijdelings en op de rugzijde ;  
 A- garanderen een volledige veiligheid in alle omstandigheden  
 B- worden systematisch getest volgens een welbepaald lastenboek  
 C- worden als het type van de meest ideale beschermingen beschouwd
- N62 air-bags zijdelings en op de rugzijde ;  
 A- hebben geen enkele ongewenste bijkomende nadelen  
 B- bieden bescherming tegen gematigde schokken  
 C- kunnen in sommige gevallen de steun in de rug verbeteren  
 D- hebben soms bijkomende bescherming tegen “priem”blessures ( takken, scherpe stenen...)
- N63 aan welke eigenschappen moet een helm geschikt voor de beoefening van de vrije vlucht beantwoorden ;  
 A- moet licht zijn  
 B- moet heel aërodynamisch zijn  
 C- moet een aangepaste maat hebben voor de vorm van uw hoofd  
 D- moet comfortabel zijn om te dragen
- N64 aan welke eigenschappen moet een helm geschikt voor de beoefening van de vrije vlucht beantwoorden ;  
 A- moet een ongehinderd gezichtsveld bieden  
 B- moet een goed gehoor toelaten  
 C- moet stootvast zijn  
 D- moet felgekleurd zijn
- N65 een helm voor de vrije vlucht ;  
 A- moet snel sluitbaar zijn d.m.v. een klittebandsluiting  
 B- wordt getest volgens welbepaalde normen  
 C- heeft een bescherming tegen puntige voorwerpen en een schokabsorberende binnenbescherming
- N66 voor de vrij vlucht mag men gebruik maken van ;  
 A- een cyclo-crosshelm  
 B- een bergbeklimmershelm  
 C- een moto-helm  
 D- een helm met C.E. attest voor de beoefening van luchtsporten

- N67 als U een parapentescherm koopt,  
A- moet U er zich van verzekeren dat dit scherm reeds gevlogen heeft ( bij aankoop van een nieuw )  
B- moet U er zich van verzekeren dat dit scherm overeenstemt met uw vliegervaring of niveau  
C- moet U er zich van verzekeren dat dit scherm overeenstemt met Uw vlieggewicht
- N68 bij de aankoop van een parapentevleugel ;  
A- kijkt U na of de handleiding wordt meegeleverd  
B- dat deze handleiding o.a. het gebruik van de verschillende snelle daaltechnieken beschrijft  
C- dat de in acht te nemen beperkingen van het scherm in deze handleiding staan
- N69 U heeft zopas een parapentevleugel gekocht, alvorens ermee te vliegen, kijkt U na of ;  
A- uw selette overeenstemt met dit scherm en of het goed geregeld is  
B- dat de remmen niet te kort ingesteld zijn  
C- de accelerators soepel glijden en goed ingesteld zijn  
D- indien trims aanwezig, deze op de positie "asymmetrisch" staan

<b>KITE</b>
-------------

- R1 Kite's  
 A- maken deel uit van de Franse vrije vluchtfederatie  
 B- hebben niets te maken met de vrije vlucht  
 C- maken deel uit van de Franse zeilfederatie
- R2 de Franse vrije vluchtfederatie bied een licentie / verzekering aan voor volgende sporten ;  
 A- de kite vliegsport  
 B- zweefvliegen met echte zweefstoestellen  
 C- delta vliegen  
 D- parapente vliegen
- R3 de kite vliegsport ;  
 A- word enkel op het strand beoefend  
 B- is overal mogelijk waar er geen speciale reglementering voorzien is  
 C- zou moeten verboden worden in de valleien
- R4 de kite sport ;  
 A- is enkel een artistieke discipline  
 B- is enkel een sportieve discipline  
 C- is een veelzijdige discipline met meerdere facetten
- R5 tijdens het vliegen, is de kite ;  
 A- onderhevig aan luchtturbulenties  
 B- niet gevoelig voor luchtturbulenties  
 C- heel gevoelig voor sommige modellen en vereist hierdoor ook een heel fijne besturing
- R6 het aanleren van de kite sport  
 A- gebeurt geleidelijk in meerdere stappen  
 B- kan redelijk lang duren afhankelijk van het model en de gekozen discipline  
 C- vereist een regelmatige beoefening  
 D- is heel eenvoudig voor piloten van lichte zweefstoestellen
- R7 de vanglijnen van kite parachutes hebben een gemiddelde lengte van ;  
 A- 10m  
 B- 40m  
 C- 90m
- R8 op zee moeten de kite-surfers ;  
 A- ongeveer 300m van de kustlijn blijven  
 B- op minder dan 1 zeemijl van een toevluchtsoord blijven  
 C- steeds vergezeld zijn van een motorboot als ze in diep water surfen
- R9 om met een "mountainboard" getrokken door een kite over het strand te rijden moet men ;  
 A- toelating vragen aan dichtstbijzijnde havenautoriteiten  
 B- toelating vragen op het gemeentehuis van de locale badplaatsen  
 C- zich inlichten bij de eventuele uitbater van de strandsite
- R10 een wagentje getrokken door een kite ;  
 A- met een breed wielspoor, vereist een kleiner koppel om te kippen  
 B- met een breed wielspoor, vereist een hoger koppel om te kippen  
 C- zal meer slippen naargelang het gewicht hoger is  
 D- zal meer slippen naargelang het gewicht lager is

## REGLEMENTERING

### OPGELET !!! sommige vragen zijn enkel van toepassing voor de Franse V.V.F. !!!

- S1 Alvorens te vliegen op een door de BVVF erkende site die U niet kent, moet U ;
- A- de toelating krijgen van de locale vliegclub
  - B- de toelating krijgen van de locale vliedschool
  - C- kennis opnemen i.v.m. de classificatie van het omgevende luchtruim en van de zones met welbepaald statuut
  - D- kennis nemen van de eventueel ter plaatse aanwezige info-borden van de BVVF
- S2 De leerling die slaagt voor zijn examen van piloot ;
- A- wordt door zijn monitor en door de BVVF erkend als zelfstandig piloot
  - B- kan zijn scholing als voltooid beschouwen
  - C- mag op eigen verantwoordelijkheid vliegen zonder inbreuk te doen op de reglementering
- S3 het theoriegedeelte van het brevet en de kwalificatie voor duopiloot wordt erkend door ;
- A- de technisch directeur van de vliedschool
  - B- de verantwoordelijke voor opleiding piloten parapente
  - C- de voorzitter van de vliegclub waar U lid van bent
- S4 de praktische proef voor piloot parapente wordt erkend door ;
- A- de regionale verantwoordelijke voor opleiding piloten parapente
  - B- de voorzitter van de vliegclub waar U bent ingeschreven
  - C- technisch directeur ( monitor) van een door de BVVF erkende vliedschool
- S5 het brevetnummer en eventuele kwalificatie als duopiloot worden uitgereikt door ;
- A- de monitor van de vliedschool
  - B- de regionale verantwoordelijke voor de opleiding van parapentepiloten
  - C- de voorzitter van de vliegfederatie
- S6 de kwalificatie als duopiloot BVVF ;
- A- is enkel voorbehouden voor monitors
  - B- laat toe om luchtdopen tegen betaling uit te voeren
  - C- laat een duo-gekwalficeerde monitor toe om leerlingen mee te nemen
  - D- laat een duo-gekwalficeerde monitor toe om gratis passagiers mee te nemen voor kennismakingsvluchten
- S7 de kwalificatie als duopiloot ;
- A- kan ten vroegste aanvangen, een jaar na het behalen van het brevet parapentepiloot
  - B- is enkel voorbehouden voor leerling monitoren en monitoren op federaal vlak
  - C- begint na een week-end van voor-initiatie
  - D- is een kwalificatie op federaal niveau
- S8 de opleiding van een leerling monitor kan aanvangen ;
- A- na het behalen van het brevet piloot parapente
  - B- na het behalen van een door de federatie uitgereikt brevet parapentepiloot ( "brevet confirmé")
  - C- een jaar na het behalen van het brevet parapentepiloot
  - D- na het akkoord van regionale verantwoordelijke voor opleiding parapentepiloten en zijn liga
- S9 de opleiding op federaal niveau van een monitor ;
- A- mag aanvangen na het behalen van het brevet parapentepiloot
  - B- mag slechts een jaar na het behalen van het brevet parapentepiloot aanvangen
  - C- is enkel voorbehouden voor de toekomstige door de staat erkende monitoren
  - D- verloopt in meerdere stappen ( theorie, pedagogisch, stages, wedstrijden, scholen , ... )

- S10 het door de BVVF uitgereikt vliegbrevet voor de vrije vluchtfederatie ;  
 A- is een hoger brevet dan dit van federaal monitor  
 B- is een staatsdiploma dat voor het specifiek vlak van de vrije vlucht in samenwerking met de BVVF wordt georganiseerd  
 C- bevat een gedeelte algemene sportkennis dat hetzelfde is als voor de sporttakken in het algemeen  
 D- is het enige diploma dat wettelijk toelaat om vliegopleidingen met winstoogmerk te geven
- S11 in een vereniging ( wet 1901 ) mag een federaal monitor ;  
 A- een salaris als monitor ontvangen  
 B- onkostenvergoeding voor verplaatsing ontvangen  
 C- rechtstreeks op zijn naam de door de leerlingen gestorte bedragen voor opleiding ontvangen  
 D- een salaris ontvangen voor de tijd die hij effectief aan opleiding spendeert
- S12 in een vereniging ( wet 1901 ) mag een door de staat erkend monitor ;  
 A- een salaris van monitor ontvangen  
 B- gratis werken  
 C- rechtstreeks op zijn naam de door de leerlingen gestorte bedragen voor opleiding ontvangen
- S13 de aanwezigheid van een monitor ;  
 A- is steeds verplicht op de leselling tijdens de opleidingen  
 B- facultatief als de leerlingen begeleid worden door een gebrevetteerd piloot  
 C- is in elk geval facultatief
- S14 Het label BVVF  
 A- is steeds vereist om les te mogen geven  
 B- vertegenwoordigd voor de leerlingen een garantie voor een degelijke opleiding  
 C- laat aan de vliegclub toe om zonder monitoren les te geven
- S15 de monitor ( technisch directeur) van een door de BVVF erkende vliegschool ;  
 A- bevestigt de praktische proef voor het brevet van een parapentepiloot  
 B- overhandigt het brevet parapentepiloot na voltooiing van de proef  
 C- is verantwoordelijk voor de pedagogische opleidingen van de vliegschool
- S16 een niet door de BVVF erkende vliegschool ;  
 A- mag het brevet parapentepiloot bevestigen  
 B- mag de praktische vliegproef bevestigen  
 C- mag les geven als de monitoren de nodige brevetten hebben behaald
- S17 een professionele vliegschool met BVVF label ;  
 A- heeft een protocol ondertekend dat zij akkoord gaat met de BVVF  
 B- is een privé onderneming die gecontroleerd wordt door de BVVF  
 C- is een op financieel gebied van de BVVF onafhankelijke privé onderneming
- S18 een vliegclub met school met BVVF label is ;  
 A- een van de BVVF onafhankelijke privé onderneming  
 B- een vereniging ( wet 1901 ) zonder winstoogmerk die gebonden is aan de BVVF  
 C- gecontroleerd door de leden van deze vereniging
- S19 de BVVF is een vereniging ;  
 A- volgens de wet 1901  
 B- met onafhankelijke individuele leden  
 C- waarvan de leden bestaan uit verscheidene clubs  
 D- waarvan de leden bestaan uit regionale liga's
- S20 het bestuur van de BVVF ;  
 A- zorgt ervoor dat de besluiten die werden genomen op de algemene ledenvergadering van kracht worden.  
 B- bestaat enkel uit een groep professionele werknemers met voltijdse betrekking  
 C- komt tenminste 10x per jaar samen  
 D- bestaat uit vrijwilligers die voor een periode van 3 jaar worden verkozen op de alg. ledenvergadering

- S21 de algemene ledenvergadering van de BVVF ;  
 A- komt enkel samen op aanvraag van het bestuur  
 B- houdt zich bezig met de verkiezing van de leden voor het bestuur  
 C- bepaalt de te volgen strekkingen op voorstel van het bestuurscomité  
 D- is samengesteld uit meerdere clubvoorzitters “à pro-rata” van het aantal clubleden
- S22 het bestuur van de BVVF ;  
 A- bepaalt eenzijdig al de te nemen richtlijnen  
 B- zorgt ervoor dat de door de de alg.ledenvergadering bepaalde strekking wordt gevolgd en toegepast  
 C- is samengesteld door een voorzitter, vice-voorzitters, schatbewaarder, en secretaris  
 D- komt tenminste 4x per jaar tezamen
- S23 de liga is ;  
 A- een vereniging ( wet 1901 )  
 B- een vertegenwoordiging van de FVVF op regionaal vlak  
 C- verantwoordelijk voor de dialoog met de regionale overheid  
 D- verantw. voor de verdere ontwikkeling van de beoefening van de vrije vluchtsport op regionaal vlak
- S24 het departementaal comité ;  
 A- vertegenwoordigd de bij de FVVF aangesloten clubs in een bepaald departement  
 B- vertegenwoordigd de franse vrije vluchtscholen in een bepaald departement  
 C- laat de dialoog toe tussen de verscheidene overheidsdiensten ( D.D.J.S. , provincieraad ... )
- S25 een gebrevetteerd piloot kan de gevolgde politieke strekking beïnvloeden ;  
 A- via de voorzitter van zijn vliegclub tijdens de algemene ledenvergadering  
 B- door zijn persoonlijke inbreng tijdens diverse nationale commissies of via de liga  
 C- d.m.v. persoonlijke meningsuiting via klachtenbrieven in diverse gespecialiseerde lectuur
- S26 de algemene ledenvergadering van een vereniging (wet 1901) geaffilieerd met de FVVF ( uw club ) is ;  
 A- jaarlijks verplicht  
 B- verplicht om de 2 jaar  
 C- enkel verplicht bij oprichting van de club
- S27 het technisch kader ( C.T.R / C.T.I.R / D.T.N.... ) is ;  
 A- aangesteld door het ministerie van jeugd en sport  
 B- in dienst en betaald door de FVVF  
 C- soms in dienst van de FVVF voor sommige taken zoals : opleiding, wedstrijden, ...  
 D- in dienst onder de hoedanigheid van de voorzitter van de FVVF
- S28 de geldigheidsduur van een medisch certificaat voor de gebrevetteerde is ;  
 A- 3 jaar voor personen – 40 jaar  
 B- 2 jaar voor personen – 40 jaar  
 C- 2 jaar voor personen + 40 jaar
- S29 het brevet wordt aan een leerling piloot uitgereikt enkel als zijn medisch attest ;  
 A- niet minder dan 3 maand oud is  
 B- niet minder dan 6 maand oud is  
 C- niet minder dan 1 jaar oud is
- S30 de licentie “leerling FVVF”  
 A- laat toe om de vliegsport te beoefenen in een vliegschool met FVVF-label  
 B- om de vliegsport te beoefenen zonder pilotenbrevet  
 C- om tezamen met een gebrevetteerd piloot te vliegen
- S31 de leerlingen met FVVF licentie mogen ;  
 A- zich in elke vliegschool met FVVF-label inschrijven  
 B- tezamen met een gebrevetteerd piloot vliegen  
 C- zonder begeleiding de vrije vlucht verder aanleren

- S32 om met een licentie : leerling FVVF te mogen vliegen moet ik ;  
 A- begeleid worden door een gebrevetteerd piloot  
 B- begeleid worden door een leerling monitor in het kader van zijn opleiding  
 C- begeleid worden door een gebrevetteerd monitor  
 D- begeleid worden door de voorzitter van de vliegclub
- S33 een observator is een ;  
 A- leerling monitor in opleiding  
 B- monitor  
 C- persoon die mag lesgeven in een vliegschool  
 D- persoon die de club begeleid en o.a. als woordvoerder fungeert bij club-bijeenkomsten / bezoeken ...
- S34 tijdens een club-bijeenkomst mag een niet FVVF gebrevetteerd piloot vliegen onder toezicht van de observator als;  
 A- de piloot tenminste een week stage heeft gevolgd in een franse vrije vluchtschool  
 B- de piloot tenminste het "groene" basisniveau op zijn vrije vluchtpaspoort heeft bereikt  
 C- de piloot onmiddellijk het bedrag van de opleiding aan de begeleider betaalt
- S35 als U in het buitenland vliegt en U heeft een Persoonlijke ongevallenverzekering voor de Vrije vluchtbeoefening ;  
 A- bent U in alle landen gedekt wat betreft de burgerlijke aansprakelijkheid ( b.a. )  
 B- bent U gedekt voor de b.a. in alle CEE landen  
 C- is de b.a. aanspr. Geografisch beperkt en moet U een extensie aanvragen voor sommige landen
- S36 een ongevallenverklaring moet schriftelijk opgestuurd worden ( BVVF )  
 A- binnen de 15 dagen aan Aviabel  
 B- binnen de 15 dagen aan de voorzitter van de BVVF  
 C- binnen de 8 dagen aan Aviabel
- S37 na een schadegeval moet een schriftelijke verklaring worden opgestuurd aan de verzekering en vliegfederatie ;  
 A- door de voorzitter van de club  
 B- door de politie  
 C- door de monitor voor een van zijn leerlingen  
 D- door de gebrevetteerde piloot en de getuigen
- S38 een ongevallenverklaring is vereist indien ;  
 A- de parapente of delta beschadigd is  
 B- een derde persoon gekwetst werd  
 C- er hulpverlening aan te pas kwam ( zowel medisch als op materiaal vlak )
- S39 een ongeval met persoonlijke lichamelijke verwondingen moet in Frankrijk ;  
 A- aan de "gendarmerie" verklaard worden  
 B- aan de luchtvaartpolitie gemeld worden  
 C- op het dichtstbijzijnde prefectuur gemeld worden  
 D- aan de FVVF gemeld worden
- S40 tijdens de landing beschadigd een gebrevetteerd piloot de voorruit van een voertuig ;  
 A- de piloot betaald de veroorzaakte schade  
 B- de BA. verzekering van de piloot betaald de schade ( - de franchise ! )  
 C- de BA. van de eigenaar van het voertuig betaald de schade  
 D- de eigenaar van de wagen moet alles betalen
- S41 U land noodgedwongen in een niet gemaaid graanveld ;  
 A- U gaat zich bij de eigenaar verontschuldigen  
 B- U raamt de veroorzaakte schade en betaalt onmiddellijk  
 C- U vraagt aan de eigenaar om een raming van de schade, U maakt ter plaatse een ondertekende verklaring op in tweevoud ( eigenaar & Uzelf ) en U stuurt dit schadedossier door naar de verzekering  
 D- U beging een fout en bijgevolg moet U alles ter plaatse betalen

- S42 Buiten een verzekering B.A. voor beoefening van luchtsporten, verplicht de wet mij om ;  
 A- een bijkomende individuele verzekering af te sluiten om aan wedstrijden te mogen meedoen  
 B- een bijkomende verzekering af te sluiten voor transport passagier duovlucht  
 C- een bijkomende verzekering voor duovluchten af te sluiten  
 D- een bijkomende verzekering af te sluiten om kunstvluchten uit te voeren
- S43 om aan wedstrijden te mogen deelnemen ;  
 A- moet men een bijkomende individuele verzekering afsluiten  
 B- moet men titularis zijn van een brevet voor geconfirmeerd federaal piloot  
 C- is een verzekering B.A. voor de beoefening van luchtsporten voldoende  
 D- moet men monitor of tenminste leerling monitor zijn
- S44 tijdens wedstrijden zijn de belangrijkste criteria ;  
 A- precisielandingen  
 B- afgelegde afstand  
 C- kunstvliegen  
 D- snelheid
- S45 de BVVF ;  
 A- verplicht het dragen van een helm vanaf Uw eerste stappen in een vliegschool  
 B- verplicht het dragen van een helm vanaf 5m. hoogteverschil  
 C- verplicht het dragen van een helm tijdens wedstrijden
- S46 een noodparachute ;  
 A- is verplicht bij het vliegen in thermiek  
 B- is verplicht tijdens het vliegen van afstandsvluchten  
 C- is verplicht bij het vliegen van wedstrijden  
 D- wordt aangeraden door de BVVF
- S47 een parapenteveugel, is ;  
 A- een aërodynamische rem  
 B- een ultra-licht zweeftoestel  
 C- een vliegtoestel dat niet gebonden is aan immatriculatie  
 D- een parachute
- S48 een ultra-licht zweeftoestel ( U.L.Z. ) ;  
 A- vliegt dankzij dynamische energie  
 B- vliegt dankzij de door de piloot geleverde spierinspanning  
 C- in niet gebonden aan immatriculatieregels
- S49 voorrangregels voor niet gemotoriseerde vliegtoestellen ;  
 A- U.L.Z. hebben voorrang op zweefvliegtuigen  
 B- U.L.Z. moeten voorrang verlenen aan zweefvliegtuigen  
 C- U.L.Z. hebben voorrang op vliegtoestellen met sleepkabel ( vb. ULM met reclame of vliegtuig + zwever, of ULM + delta ...
- S50 voorrangregels tussen U.L.Z. ;  
 A- een delta heeft voorrang op een parapente  
 B- een parapente heeft voorrang op een delta  
 C- delta en parapente hebben dezelfde voorrangregels
- S51 een andere parapente komt U frontaal tegemoet ;  
 A- U wijkt uit naar links en de andere doet net hetzelfde ( ook naar zijn linkerkant )  
 B- U wijkt uit naar rechts en de andere doet net hetzelfde ( ook naar zijn rechterkant )  
 C- U duikt onder hem door en de andere blijft op hetzelfde niveau
- S52 tijdens een rechtlijnige vlucht, nadert een andere U.L.Z. van rechts op een kruisroute ;  
 A- U heeft voorrang  
 B- U moet voorrang verlenen  
 C- De voorrang is afhankelijk van de omvang van de vliegtoestellen ( vb. U vliegt alleen / duovlucht )

- S53 ver verwijderd van het reliëf, haalt U een andere vleugel op dezelfde hoogte in ;  
 A- U haalt in langs de linkerkant van de andere vleugel  
 B- U gaat er over heen  
 C- U haalt in langs de rechterkant van de andere vleugel
- S54 op hetzelfde vliegniveau geldt de voorrang in de lucht ;  
 A- voor de vleugel die van rechts komt  
 B- voor de duovleugel t.o.v. een solo vleugel  
 C- voor de piloot die het eerste in de thermiek komt  
 D- voor de leerling piloten
- S55 2 vleugels, naar elkaar toevliegend tijdens een vlucht langs een helling. Wie heeft voorrang ? ;  
 A- de vleugel die het reliëf aan zijn rechterkant heeft  
 B- de vleugel die het reliëf aan zijn linkerkant heeft
- S56 U vliegt langs een helling, het reliëf bevindt zich links van U en U komt een andere vleugel tegemoet ;  
 A- de andere heeft voorrang  
 B- U heeft voorrang en behoudt Uw richting  
 C- U probeert onderdoor de andere te vliegen
- S57 2 vleugels langsheen een helling aan hun rechterzijde en de achterste vleugel haalt de andere in ;  
 A- de achterste vleugel haalt de andere in langsheen zijn linkerkant  
 B- de achterste haalt de andere in tussen het reliëf en zijn rechterzijde  
 C- de achterste maakt rechtsomkeer
- S58 U bent de eerste die in een stijgende luchtkolom terecht komt en hier ook gebruik van maakt ;  
 A- de vleugels die U hierin volgen, maken dezelfde draai beweging  
 B- een andere vleugel die in deze kolom terecht komt op Uw niveau moet U op  $\pm 180^\circ$  volgen  
 C- U heeft voorrang op de onderliggende vleugels die U eventueel zouden inhalen  
 D- Geen enkele andere vleugel mag deze thermiekkolom ook benutten
- S59 U wilt een thermiekkolom “binnenvliegen” terwijl een andere vleugel hier reeds 50m.lager gebruik van maakt ;  
 A- U gaat deze kolom binnen met dezelfde draairichting als de andere  
 B- U gaat de kolom binnen met een tegengestelde draairichting om de andere te kunnen volgen  
 C- U wacht dat de andere hoger is om te vermijden dat de meestal aanwezige neerwaartse stroming langsheen deze kolom U op zijn niveau zou kunnen brengen
- S60 een “AIRMISS” procedure ;  
 A- is een welbepaalde vluchtfase voor vliegtuigen die op instrumenten vliegen (I.F.R.)  
 B- is een controleprocedure die door alle piloten voor de start moet worden uitgevoerd  
 C- het verslag van een piloot die een bijna-botsing heeft gezien of meegemaakt of die getuige is van een abnormaal en gevaarlijk manoeuvre
- S61 I.F.R. ( instrument flight rules ) vluchten zijn toepasselijk voor ;  
 A- vliegtuigen die uitgerust zijn met speciale apparatuur  
 B- parapentpiloten die vliegen bij heel slechte zichtbaarheidsomstandigheden ( o.a. mist, wolken )  
 C- vliegtuigen boven flight level 195
- S62 het normale vlieg regime voor U.L.Z. is ;  
 A- afhankelijk van de zichtbaarheid, namelijk I.F.R. ofwel V.F.R. ( vizual flight rules )  
 B- enkel en alleen maar V.F.R.  
 C- enkel en alleen maar I.F.R.
- S63 welke delen van het luchtruim worden in Frankrijk gecontroleerd ?  
 A- zones die A-B of C geklasseerd zijn  
 B- zones die D en E geklasseerd zijn  
 C- zones die G geklasseerd zijn

- S64 het gecontroleerd luchtruim ;
- A- met A klasement is gereserveerd voor I.F.R. verkeer boven flight level ( F.L.) 195 en de grote Parijse luchthavens
  - B- met D klasement, tussen F.L. 195 en 115 en belangrijke C.T.R. ( Bordeaux, Genève, Nice ... )
  - C- met E klasement betreft de overige T.M.A. ( terminal controll area ) en C.T.R. ( controll area ) en A.W.Y. ( air-way of luchtweg )
- S65 het niet gecontroleerde luchtruim ;
- A- is niet geklasseerd
  - B- wordt met een G geklasseerd
  - C- betreft alle overige zones die niet met A.B.C.D.E. worden geklasseerd en die niet onderworpen zijn aan een speciaal statuut ( vb. nationaal park ... )
- S66 het beoefenen van de vrije vlucht ;
- A- is toegelaten in alle gecontroleerde luchtruimen zolang men niet hoger dan 300m. gaat
  - B- kan door het bestuur van de luchtvaart soms worden toegelaten in locale welbepaalde zones
  - C- is mogelijk in E geklasseerde zones als men de VMC (visual meteorological conditions ) regels respecteert
- S67 het beoefenen van de vrije vlucht is ;
- A- verboden in A.B.C.D geklasseerde zones
  - B- gereguleerd in de gecontroleerde zones
  - C- mogelijk in E en G zones
  - D- verboden in de zones die vermeld worden in antwoord A-B-C
- S68 voor een parapente, is een met D geklasseerde zone ;
- A- nooit toegankelijk
  - B- toegankelijk als men radio-contact heeft met de luchthaven
  - C- toegankelijk als men de V.M.C. ( visual meteorological conditions ) regels respecteert
- S69 voor een parapente, is een met E geklasseerde zone ;
- A- nooit toegankelijk
  - B- enkel toegankelijk als men radio contact heeft
  - C- toegankelijk als men de V.M.C. ( visual meteorological conditions )regels naleeft
- S70 voor een parapente, is een met G geklasseerde zone ;
- A- nooit toegankelijk
  - B- enkel toegankelijk als men radio contact heeft
  - C- toegankelijk als men de V.M.C. regels naleeft
- S71 een D geklasseerde zone ;
- A- is niet toegankelijk voor parapentevleugels
  - B- kan nooit van klasement veranderen
  - C- kan soms gedurende welbepaalde periodes een E klasement krijgen (vb.einde week )
- S72 tijdens een afstandsvlucht, moet U door een zone met een T.M.A. ( aanvliegroete ). U mag dit doen als ;
- A- als U de verkeersleiding van de aanvliegroete per radio heeft verwittigd
  - B- enkel als dit een D geklasseerde zone is
  - C- als dit een E geklasseerde zone is
  - D- als dit een E zone is en u respecteert de V.M.C. ( visual meteorological conditions ) regels
- S73 het gecontroleerde luchtruim tot op grondniveau zijn ;
- A- luchtvaartroutes ( AWY ) air-ways
  - B- controlegebieden rond luchthavens ( CTR ) controll area
  - C- zones met een aanvliegroete ( TMA ) terminal controll area
- S74 in de zones met een welbepaald statuut zijn er ;
- A- P zones die verboden zijn voor elk vliegend object
  - B- D zones die gevaarlijk zijn voor vliegende objecten en verboden terrein zijn gedurende de periode dat deze zones actief zijn
  - C- D zones die enkel gevaarlijk zijn voor ultra lichte zweefvliegtuigen ( ULZ )
  - D- R zones met speciale reglementering, verboden voor ULZ uitgezonderd voor deze die een toelating hebben van het luchtverkeersdistrict

- S75 tijdens de voorbereiding van een circuit dat U wilt vliegen, merkt je dat je een zone gemerkt D573 zult moeten doorkruisen. U besluit onmiddellijk dat ;  
 A- dit verboden terrein is  
 B- dit een gevaarlijke zone is waarin enkel buiten de periode van activiteit mag gevlogen worden  
 C- dit een zone is waar enkel mag gevlogen worden met een op voorhand verkregen vergunning
- S76 U kan inlichtingen bekomen over gevaarlijke zones en de periodes van activiteit ;  
 A- op de VAC (visual approach chart ) van de dichtstbijzijnde vlieghaven  
 B- door te bellen naar de verkeerstoren van de luchthaven die het dichtst bij die zone licht  
 C- door in de bijlage van de ( VAC en radionavigatie ) te zoeken
- S77 in een niet gecontroleerd luchtruim, en boven FL 100 moet de min. zichtbaarheid zijn ;  
 A- 300 m.  
 B- 1500 m.  
 C- 8000 m.
- S78 het vliegen door wolken mag ;  
 A- als men zeker 300m. boven obstakels vliegt  
 B- als men zeker 900m. boven obstakels vliegt  
 C- nooit
- S79 U mag niet ;  
 A- vertrekken als de voorgaande piloot nog geen 100m. verwijderd is van de start  
 B- als de zon reeds 30 min. onder is  
 C- verder vliegen als de zon reeds 30 min. onder is
- S80 tussen FL30 en FL 100 en erboven, is de min. afstand tot de wolken ;  
 A- 100m.  
 B- 100m. horizontaal en 50m. verticaal  
 C- 1500m. horizontaal en 300m. verticaal
- S81 U vliegt in de bergen ; hoogte berg = 1000m./ wolkenbasis = 1200m. Als U de VFR regels respecteert, mag U vliegen tot op ;  
 A- 1200m.  
 B- 900m.  
 C- 1000m.
- S82 onder FL 30 moet ;  
 A- men een zicht hebben van 8000m. maar ook 300m. vert. en 1500 m. hor. van de wolken blijven  
 B- men een zicht van 1500m. hebben en uit de wolken blijven  
 C- men een zicht van 3000m. hebben en 600m. van de wolken verwijderd blijven
- S83 op het einde van een afstandsvlucht, bevind U zich ter hoogte van een klein niet gecontroleerd vliegveldje waar enkel zweefvliegtuigen aanwezig zijn;  
 A- U mag daar niet landen want ; de landing op gelijk welk vliegveld dan ook is verboden voor alle ULZ  
 B- de landing mag, mits dit een burgerlijk terrein is, het niet gecontroleerd is en er geen IFR regels zijn  
 C- als dit een militair terrein is ( vb. luchtcadetten ) mag de landing mits op voorhand de toestemming is gevraagd aan de plaatselijke bevelhebber
- S85 FL 115 ;  
 A- is ongeveer 3500 m. boven zee  
 B- is ongeveer 2000 m. boven land  
 C- mag niet overschreden worden door vluchten die de VFR regels respecteren
- S86 FL 30 is een hoogte die overeenkomt met ;  
 A- 1200m. boven zee en 300m. boven land  
 B- 900m. boven zee en 300m. boven obstakels hoger dan 900m.  
 C- 1200m. boven zee en 900m. boven obstakels hoger dan 900m.

- S87 in een E geklasseerde zone, zijn de VMC regels ;  
 A- steeds dezelfde ongeacht de flight level  
 B- verschillend onder of boven FL30  
 C- 8000m. zichtbaarheid – 1500m. hor. afstand van de wolken en 300m. verticaal  
 D- zichtbaarheid 1500m. en niet in de wolken
- S88 FL 30;  
 A- is gelijk aan 900m. boven zee en 300m. boven obstakels hoger dan 900m.  
 B- is gelijk aan 900m. boven zee en 600m. boven obstakels hoger dan 900m.  
 C- mag niet overschreden worden  
 D- VFR regels wijzigen naargelang men net onder of boven dit niveau vliegt
- S89 in een niet gecontroleerde zone en onder FL 30 moet de min. zichtbaarheid zijn .  
 A- 300m.  
 B- 1500m.  
 C- 5000m.
- S90 in een niet gecontroleerde zone en boven FL30 en onder FL100 moet U tenminste ;  
 A- een zichtbaarheid hebben van 8000m. en moet U uit de wolken blijven  
 B- een zichtbaarheid hebben van 1500m. en moet U uit de wolken blijven  
 C- een zichtbaarheid hebben van 5000m. en 300m.vert. + 1500 hor. van de wolken blijven
- S91 het overvliegen van obstakels moet met een min. veiligheidsmarge van  
 A- 50m.  
 B- 100m.  
 C- 150m.  
 D- 200m.
- S92 het overvliegen van een grote menigte of stedelijke gebieden moet gebeuren op een veilige afstand van minimum ;  
 A- 50m. verticaal en 100m. hor.  
 B- 100m. verticaal en 200m. hor.  
 C- 300m. verticaal en 600m. hor.
- S93 de regels voor goed vlieggedrag zijn onder andere ;  
 A- een veilige afstand van ander piloten respecteren om botsingen te voorkomen  
 B- naar rechts uitwijken als U een andere piloot tegemoetkomt  
 C- een tragere vleugel voorbijsteken langs zijn linkerzijde  
 D- dezelfde draairichting aanhouden dan de eerste vleugel die in de thermiek is gekomen
- S94 de nachtelijke periode waarin niet gevlogen mag worden door ULZ begint in de zomer ;  
 A- op het officiële uur van de zonsondergang  
 B- 30min. na zonsondergang  
 C- 15 min. voor zonsondergang
- S95 de regeling van het luchtverkeer valt onder de bevoegdheid van ;  
 A- het ministerie van verkeer  
 B- de provinciegouverneur van de provincie waarover wordt gevlogen  
 C- de luchthavenauthoriteiten  
 D- de burgemeesters van de betrokken gemeentes
- S96 voor de beoefening van de vrije vlucht, bent U wettelijk verplicht om ;  
 A- een verzekering af te sluiten voor medische bijstand  
 B- een normale B.A. verzekering af te sluiten  
 C- een verzekering B.A. af te sluiten voor de beoefening van luchtsporten  
 D- geen verzekering te nemen omdat dit niet wettelijk is maar enkel een federale regelgeving
- S97 op een site waar er geen beperkingen of regelingen zijn van de lokale prefectuur, mag een politieagent ;  
 A- U vragen om Uw pilotenbrevet te tonen  
 B- U vragen naar een bewijs dat U een B.A. verzekering heeft voor de beoefening van luchtsporten  
 C- U vragen om Uw federale licentie te tonen

- S98 een site mag wettelijk enkel worden gebruikt als ;  
 A- de site werd aangegeven bij het politiecommissariaat van de betrokken gemeente  
 B- de eigenaars van het terrein hun schriftelijk akkoord hebben gegeven  
 C- de burgemeester van de gemeente zijn akkoord heeft gegeven  
 D- de voorzitter van de locale club akkoord is met deze startplaats
- S99 vooraleer op een site te vliegen, moet U nagaan of ;  
 A- de plaatselijke burgemeester hiermee akkoord is  
 B- de eigenaar(s) van de start en landingsplaats akkoord zijn  
 C- de plaatselijke luchtvaartautoriteiten akkoord zijn
- S100 om wettelijk in orde te zijn moet een site ;  
 A- het akkoord van de eigenaar(s) van start en landingsplaats hebben + een gunstig advies van de burgemeester  
 B- een verklaring afleggen op het commissariaat + een vluchtplan indienen waarbinnen de meeste vluchten vermoedelijk zullen plaatsvinden  
 C- een verklaring afleggen bij de betrokken gemeente + een vluchtplan indienen waarbinnen de meeste vluchten vermoedelijk zullen plaatsvinden
- S101 de ervaring of niveau van een piloot wordt bepaald door .  
 A- een monitor  
 B- de piloten die regelmatig met hem vliegen  
 C- d.m.v. zijn vliegboekje met de geregistreerde en door getuige afgetekende vluchten
- S102 een monitor die een SIV stage begeleid ;  
 A- heeft een bijkomende speciale stage doorlopen  
 B- heeft voldoende aan zijn normale scholing  
 C- moet deze stage organiseren op een plaats die over de nodige veiligheid en hulpvoorzieningen beschikt
- S103 de observator van een vliegclub ;  
 A- houdt zich enkel bezig met het transport van piloten van landing naar startplaats en dergelijke  
 B- heeft een hulp-, raad-, en opvolgfunctie van de nog niet 100% autonome piloten van die club  
 C- geeft zijn advies over de goede of slechte vliegcondities  
 D- kan de licentie van een piloot intrekken als deze zijn raad niet opvolgt
- S104 de kwalificatie van een observator ;  
 A- wordt door de FVVF erkend + een attest voor de persoon in kwestie  
 B- wordt door al de piloten van de vliegclub erkend  
 C- wordt door de piloot in kwestie zichzelf toegeëigend, als deze meent dat hij over voldoende ervaring beschikt  
 D- wordt afgeleverd na meerdere dagen van specifieke opleiding
- S105 de kwalificatie van observator ;  
 A- is een product op federaal niveau dat aan de clubs toelaat om de opvang en begeleiding van nieuwe piloten beter te volgen  
 B- is een ontwerp op federaal niveau om het monopolie van professionele scholen te doorbreken  
 C- laat toe om het aantal opleidingscentra voor het bekomen van een staatsbrevet te verminderen  
 D- richt zich enkel tot vrijwilligers
- S106 de observator geeft raad en hulp aan ;  
 A- piloten die beschikken over een reeds goede autonomie maar nog geen brevet hebben  
 B- piloten met een brevet basisopleiding maar weinig praktische ervaring  
 C- de andere clubbegeleiders van meerdere clubs ( vb. bij een treffen )
- S107 de observator van een club gebruikt zijn radio ;  
 A- om piloten te begeleiden gedurende de volledige vlucht  
 B- op dezelfde wijze als al de andere piloten en niet meer  
 C- enkel voor de startbegeleiding van andere piloten  
 D- enkel voor de landingsprocedure van andere piloten

- S108 communicatie tussen observators en vrije vluchtscholen ;
- A- is absoluut te mijden ( omdat de een, de broodwinning van de andere zou kunnen derven )
  - B- moet worden vermeden om geen meningsverschillen uit te lokken die de geloofwaardigheid bij nieuwe leerling piloten zou kunnen schaden
  - C- zijn onontbeerlijk in het algemeen belang van de vrije luchtvaartbeoefenaars
  - D- verbeteren en verlichten de taken van beide bij de scholing en leerproces van nieuwe piloten
- S109 na zijn eerste grote vluchten bij een vrije vluchtschool kan een leerling ;
- A- een vlieglicentie aanvragen en mag hij met de observator van de vliegclub vliegen als hij zijn “groen basisniveau “ heeft laten valideren, maar moet hij zich wel zo snel mogelijk perfectioneren bij een vliegschool
  - B- zijn leerling licentie behouden
  - C- een pilotenlicentie aanvragen zonder nog bijkomende scholing te moeten volgen
  - D- zijn leerling licentie behouden en vervolgens opleiding duo-piloot volgen
- S110 een observator liervliegen ;
- A- heeft een goede kennis van alle eigenschappen met betrekking tot het lieren
  - B- beantwoord ook aan dezelfde eigenschappen als een observator bergvluchten
  - C- mag geen uitstappen in de bergen organiseren

## VLIEGEN ; theorie & praktijk

- U1 het algemeen onderhoud en de dagelijkse “orde” op een site is de taak van ;
- A- de federatie
  - B- de vliegliga en vliegclubs
  - C- het ministerie van binnenlandse zaken
  - D- elke piloot
- U2 de risico-optelmethode kunnen toepassen is ;
- A- de opsomming vermijden van verschillende risico- of stressfactoren die elk afzonderlijk niet direct tot een ongeval zouden kunnen leiden, maar indien deze allemaal tezelfdertijd zouden optreden, de risicograad tot op een onaanvaardbaar niveau zouden brengen
  - B- de risico's afzonderlijk kunnen inschatten en deze niet als een geheel beschouwen
  - C- in een bepaalde situatie, de gewijzigde omstandigheden kunnen inschatten en deze ieder afzonderlijk kunnen behandelen
- U3 hypoxie ;
- A- wordt veroorzaakt door een tekort aan zuurstof in het bloed
  - B- wordt veroorzaakt door de afkoeling van de atmosfeer
  - C- wordt meestal voorafgegaan door een gevoel van innerlijk welbehagen
  - D- veroorzaakt een daling van de beoordelingscapaciteiten en een daling van de algemene motoriek
- U4 hypoxie ;
- A- de eerste symptomen kunnen optreden vanaf 2000m. boven zeeniveau
  - B- is niet van belang voor de piloten die de vrije vlucht beoefenen
  - C- beïnvloed het concentratie- en beoordelingsvermogen
  - D- heeft een verschillende uitwerking op piloten afhankelijk van o.a. conditie en fysiek ...
- U5 factoren die het risico op hypoxie verergeren ;
- A- vermoeidheid
  - B- alcohol en tabak
  - C- rijke en vette voeding
  - D- te lichte kleding van de piloot
- U6 in het vooruitzicht van een lange afstandsvlucht of risico van een hoog vliegplafond, is het aangeraden om ;
- A- lichte loszittende sportkleding te dragen
  - B- pilletjes tegen de reisziekte te nemen
  - C- stevige schoenen, handschoenen, warme kledingen en zonnebril te dragen
- U7 bij strakke wind, is het stationair vliegen ( piloot d.m.v. koord verankerd aan bevestiging op de grond ) ;
- A- niet gevaarlijk
  - B- een praktijk die in sommige scholen wordt aangeleerd
  - C- een praktijk die ten zeerste wordt afgeraden
  - D- een praktijk die mogelijks een dodelijke afloop kan hebben
- U8 wanneer er 's avonds een duidelijke inversie optreedt, zullen de vluchten de volgende ochtend ;
- A- hoogstwaarschijnlijk heel rustig zijn
  - B- snel verstoord worden door de opkomende thermiek
  - C- gunstig zijn voor de lange afstands- of duurvvluchten
- U9 11.00h. en een gunstige ontwikkeling van thermiek ( 3/8 cumulus ). Een opkomende sluier van cirrostratus die de aankomst van een warmtefront vanuit het westen aankondigt zal ervoor zorgen dat het verloop van de thermiek die dag ;
- A- sterk zal toenemen, cumulus + cumulonimbus
  - B- binnen de kortste keren volledig wordt geannuleerd
  - C- langzaam doen afzwakken
- U10 de opmaak van een vluchtplan houdt onder andere in dat men rekening houdt met ;
- A- de verschillende start en landingsplaatsen
  - B- de kenmerken van het type zeil waarmee men vliegt
  - C- de wind op zekere hoogte
  - D- de valleiwinden

- U11 om een veilige hellingstart te maken kiest men beter ;  
 A- een glooiende helling met steile rand op het einde  
 B- een afgeronde rug met progressieve helling  
 C- een helling zonder obstakels
- U12 de hellingshoek van een starthelling is bij voorkeur ;  
 A- kleiner of gelijk aan de max. finesse hoek van de parapente  
 B- groter dan de max. finesse hoek van de vleugel  
 C- heeft geen belang en is eerder bijkomstig
- U13 15.00h. en U staat vertrekkensklaar op een zonbeschenen helling en er is een lichtstijgende hellingbries. De meteo heeft die dag geen meteowind voorspeld.  
 A- beneden in de vallei zal er dan ook geen of slechts heel weinig wind zijn  
 B- indien de vallei niet al te breed is, mag U beneden zeker een strakke wind verwachten  
 C- in alle gevallen houdt U er best rekening mee dat er beneden kans is op een behoorlijke wind
- U14 Een startplaats gericht naar het westen en mooi weer in het vooruitzicht. Het meest gunstige startmoment is ;  
 A- in de voormiddag  
 B- van geen enkel belang, heel de dag door is het goed om daar te starten  
 C- vanaf de eerste uren van de namiddag
- U15 Een startplaats gericht naar het oosten en mooi weer in het vooruitzicht. Het meest gunstige startmoment is ;  
 A- in de voormiddag  
 B- van geen enkel belang, heel de dag is het goed om daar te starten  
 C- vanaf de eerste uren van de namiddag
- U16 U bevindt zich op een startplaats in de bergen, er is geen wind en de finesse van uw vleugel laat U in theorie toe om de startplaats te kunnen bereiken ;  
 A- U start niet  
 B- U start wel  
 C- U start later op de dag want dan zult U zeker thermiek weten te vinden
- U17 een dunne laag ( $\pm 40\text{m.}$ ) stratusbewolking bevindt zich lager dan de start met daaronder een vrij zicht ;  
 A- 40m. is vrij weinig en U start  
 B- U wacht met de hoop dat de bewolking oplost en indien niet, start u in geen enkel geval  
 C- Er is voldoende wind om boven de bewolking te blijven "soaren" en U start
- U 18 de gemeten windsnelheid op 2m. boven de grond bedraagt 10km/h, op 30 m. zal deze vermoedelijk ;  
 A- dezelfde zijn  
 B- hoger zijn  
 C- lager zijn
- U 19 10Km/h zijwind op de startplaats  
 A- U wacht op betere condities  
 B- Mits voldoende hard te lopen zal het wel lukken om te vertrekken  
 C- 10Km/h zijwind is vrij weinig en zal de start niet hinderen  
 D- U zoekt een startplaats op die beter georiënteerd is t.o.v. de wind
- U20 tijdens de aanloop voor de start, als de helling steiler wordt, en de instelhoek blijft ongewijzigd, dan zal de invalshoek ;  
 A- onveranderd blijven  
 B- verminderen  
 C- vermeerderen
- U21 tijdens de aanloop voor de start, is de invalshoek, de hoek die gevormd wordt tussen de koorde van de vleugel en ;  
 A- de helling van de grond  
 B- de verticale  
 C- de horizontale

- U22 Bij het starten met achterwaartse wind, zijn de oorzaken dat met niet altijd kan opstijgen ;  
 A- het ontbreken van het grond-effect,  
 B- de aanwezigheid van windgradiënt  
 C- men moet enorm snel kunnen lopen  
 D- de aanwezigheid van neerwaartse wind die proportioneel sterk kan zijn met de hellingsgraad
- U23 kruissnelheid van een vleugel = 30km/h. Op de heuvel is er een opwaartse wind van 20km/h, om op te stijgen zult U een snelheid moeten halen van ;  
 A- 10km/h  
 B- 20km/h  
 C- 30 km/h  
 D- 50 km/h
- U24 hoog in de bergen vermindert de densiteit van de lucht. Hierdoor zult U om op te stijgen ;  
 A- sneller moeten lopen  
 B- trager moeten lopen  
 C- langer moeten lopen  
 D- minder lang moeten lopen
- U25 na vrij hard gelopen te hebben en d.m.v. bruusk diep in de remmen te gaan kunt U net opstijgen ;  
 A- omdat U hard heeft kunnen lopen, heeft U voldoende snelheid en kunt U bijgevolg wel iets trager vliegen  
 B- U moet net boven de grond blijven vliegen om verder snelheid op te bouwen  
 C- U bevindt zich in een gevaarssituatie en als het U niet lukt om snel meer snelheid te winnen, gaat U vermoedelijk terug de grond raken
- U26 een collega piloot is net opgestegen, om tezamen met hem te kunnen vliegen stijgt U direct na hem op ;  
 A- dit is riskant omdat U in een turbulente zone achter zijn scherm kan komen  
 B- dit is de enige manier om goede foto's van hem te kunnen maken  
 C- mits U alert blijft, mag U dit doen
- U27 turbulentie veroorzaakt door de slipstroom van een scherm is gevaarlijk ;  
 A- meerdere minuten na de passage van een vleugel  
 B- tientallen meter achter en net iets boven die vleugel  
 C- omdat de besturing van een vleugel in deze turbulentie gevaren inhoudt
- U28 turbulentie veroorzaakt door een vleugel is gevaarlijk voor andere vliegtuigtoestellen ;  
 A- in de zone die deze vleugel zal doorkruisen  
 B- achter deze vleugel  
 C- onder deze vleugel  
 D- in het traject van deze vleugel
- U29 de autonomie "conus" van een vleugel ;  
 A- wordt bepaald door de uiterste punten die een vleugel kan bereiken gedurende een lineaire glijvlucht  
 B- kan een as hebben die door de wind wordt afgebogen ( scheve conus )  
 C- wordt louter door de eigenschappen van de vleugel bepaald en de wind heeft hier geen invloed op
- U30 niet vertaalbaar
- U31 in geval dat de meteo-wind, van kracht of van richting verandert tijdens een vlucht, moet U ;  
 A- tijdig uw vluchtplan wijzigen om zonder problemen terug op het terrein te kunnen komen  
 B- direct terugvliegen naar de start om zeker binnen te komen  
 C- zo traag mogelijk vliegen om een moeilijke landing zo lang mogelijk uit te stellen omdat de wind misschien zal afzwakken  
 D- tijdig uitkijken naar een geschikt terrein om eventueel ergens een (nood)landing te kunnen maken
- U32 U vliegt recht tegen de wind in en U gaat nog vooruit t.o.v. de grond ;  
 A- de wind is sneller dan uw vliegsnelheid in de lucht  
 B- de wind is trager dan uw vliegsnelheid in de lucht  
 C- de snelheid van de wind is niet te bepalen

- U33 U vliegt met de wind mee, uw kruissnelheid is even hoog als de snelheid van de meteowind, de grond ;  
 A- schuift 2x zo snel onder U door als indien er geen wind was  
 B- schuift 2x zo traag onder U door als indien er geen wind was  
 C- lijkt stil te staan
- U34 de snelheid van uw vleugel t.o.v. de grond ;  
 A- is hoger als U tegen wind vliegt  
 B- is hoger als U met de wind meevliegt  
 C- verandert nooit
- U35 als U laag bij de grond met de wind meevliegt, zal U door een verminderde snelheidsgewaarwording ( rel. wind in het aangezicht) enerzijds, en de indruk van hoge snelheid omdat U laag bij de grond zit, het risico bestaan dat ;  
 A- U te traag gaat vliegen  
 B- U sneller gaat vliegen  
 C- U de vleugel zult overtrekken
- U36 als U tegen de meteowind invliegt, en U wenst uw finesse grond maximum te houden t.o.v. uw max. finesse in de lucht, dan moet U ;  
 A- Sneller vliegen  
 B- Trager vliegen  
 C- Vliegen met een minimum daalsnelheid
- U37 als U een max. grondfinesse wilt behouden dan moet U sneller vliegen dan de max.luchtfinesse ;  
 A- in thermiek  
 B- in een neerwaartse luchtstroming  
 C- als U tegen de wind invliegt  
 D- als u met de wind meevliegt
- U38 U gaat een ander vleugel kruisen, de snelheid waarmee jullie naar elkaar toevliegen is gelijk aan ;  
 A- uw snelheid in de lucht  
 B- de som van de luchtsnelheden van beide vleugels  
 C- de helft van uw luchtsnelheid
- U39 U gaat een andere vleugel kruisen, de inschattingstijd en reactietijd die U hiervoor heeft is ;  
 A- korter dan gewoonlijk  
 B- zoals gewoonlijk voor andere vliegsituaties  
 C- als U wind tegen vliegt, heeft U veel meer tijd
- U40 U vliegt 90° haaks t.o.v. de windrichting ;  
 A- de lengte-as van uw vleugel staat iets minder dan 90° t.o.v. de windrichting  
 B- U bent dan altijd genoodzaakt om “krabbend” te vliegen  
 C- U drijft af t.o.v. de gevolgde vliegrichting
- U41 als U met 90° zijwind vliegt ;  
 A- moet U constant bijsturen omdat de vleugel een natuurlijke neiging heeft om in de wind te draaien  
 B- moet U krabbend vliegen als U een punt wilt bereiken dat niet in de windrichting ligt  
 C- maakt de lengte-as van de vleugel een hoek met het traject dat U t.o.v. de grond aflegt  
 D- blijft de lengte-as van de vleugel parallel met het traject dat U t.o.v. de grond aflegt
- U42 kies de 2 juiste antwoorden die nodig zijn om de afdrijfhoek te berekenen ;  
 A- de lengte-as van de vleugel  
 B- de richting van de meteo-wind  
 C- de richting van de relatieve wind  
 D- het traject t.o.v. de grond
- U43 de kans dat U zware turbulentie tegenkomt is groot ;  
 A- dichtbij het reliëf als er geen meteo-wind is  
 B- aan de lijzijde van het reliëf bij strakke wind  
 C- bij “confluentie” van twee verschillende luchtmassa’s  
 D- in dynamische stijgwinden

- U44 in turbulente omstandigheden, is het aangeraden om ;  
 A- geen korte bochten te nemen  
 B- te vliegen met minimum daalsnelheid  
 C- zich van het reliëf te verwijderen
- U45 in turbulent omstandigheden, is het aangeraden om ;  
 A- geen korte bochten te nemen  
 B- niet te traag te vliegen  
 C- niet te snel te vliegen
- U46 bij turbulentie ;  
 A- vergroten de krachten op de vleugel naarmate men sneller vliegt  
 B- moet U zo traag mogelijk vliegen om de krachten die ontstaan binnen de perken te houden  
 C- moet snel vliegen om zo rap mogelijk uit de turbulente zone te komen
- U47 niet te vertalen
- U48 vooraleer U een bocht neemt, moet U ;  
 A- uw hoogteverlies door het nemen van deze bocht inschatten evenals de nieuwe vliegrichting  
 B- controleren of de zone waarbinnen U wilt afdraaien vrij is  
 C- eerst afremmen voor U de bocht inzet
- U49 tijdens een hellingvlucht ;  
 A- draait U steeds met de rug naar het reliëf gekeerd  
 B- mag U met het gezicht naar de helling draaien  
 C- houdt U rekening met de windgradiënt dichtbij het reliëf  
 D- behoudt U best een zekere snelheid om U snel van het reliëf te kunnen verwijderen in geval van nood
- U50 tijdens het vliegen in een dynamische hellingwind, kan U het best om hoogte te winnen ;  
 A- vliegen met minimum daalsnelheid  
 B- vliegen op max. finesse  
 C- met max. snelheid vliegen  
 D- met min. snelheid vliegen
- U51 tijdens het soaren neemt U de bochten ;  
 A- naar de kant van de vleugel die een opwaartse neiging heeft  
 B- naar het reliëf toe  
 C- naar de andere kant dan deze van het reliëf
- U52 tijdens het soaren is een bocht naar het reliëf toe ;  
 A- aanbevolen om in de dynamische stijgwind te blijven  
 B- af te raden  
 C- gevaarlijk door de hoge grondnelheid bij achterwaartse wind  
 D- deze die de grootste hellingshoek (piloot/parapente) vereist dan voor een bocht met dezelfde draaicirkel die tegen de wind in gedraaid wordt.
- U53 soaring vluchten vereisen ;  
 A- een perfecte controle van het gevolgd traject  
 B- het constante observatie van de mogelijke veranderingen van de wind  
 C- dat de piloot vertrouwd is met het afdrijf-fenomeen veroorzaakt door zijwaartse wind
- U54 tijdens het hellingvliegen in turbulente omstandigheden ;  
 A- vermijd U om lager te vliegen dan de heuveltoppen  
 B- neemt U meer afstand van het reliëf en verhoogt U enigszins uw snelheid  
 C- vliegt U zo snel mogelijk
- U55 tijdens thermiek ;  
 A- vergroot U de glijhoek bij sterker wordende opwaartse luchtstroom  
 B- verkleint U de glijhoek bij een sterker wordende opwaartse luchtstroom  
 C- mag U heel traag vliegen omdat de opwaartse luchtstroming vermijd dat uw scherm is "Stall" gaat  
 D- vergroot U de glijhoek als de opwaartse luchtstroming vermindert

- U56 U vind een stijgende luchtstroming en begint een 360°, na 90° begint uw vario “negatief te piepen” ;  
 A- U verkleint de glijhoek  
 B- U draait de andere kant op  
 C- U draait 270° verder, dan vliegt U rechtdoor en probeert U de thermiek terug te vinden
- U57 U draait 360° bochten in thermiek, de vario-indicatie is over een max. gegaan en piept nog lichtjes positief ;  
 A- U draait dan 360° bochten in de andere draairichting  
 B- Om U terug in de thermiek te centreren, verbreed U de bocht net voor de max. vario-indicatie en draai daarna weer iets korter bij  
 C- U verlaat de stijgende luchtkolom om deze dan terug binnen te vliegen in de andere richting
- U58 een piloot die een stijgende luchtbel benut om hoogte te winnen ;  
 A- stijgt met dezelfde snelheid als deze luchtbel  
 B- komt hij meestal onderaan in deze luchtbel om er dan aan de bovenzijde weer uit te komen  
 C- zakt altijd in deze stijgende luchtbel
- U59 U komt een grote cumulus tegen, U bemerkt ook wolken die uiteenflarden en uw vario begint hevig positief te piepen ;  
 A- U maakt hiervan gretig gebruik van om veel hoogte te winnen  
 B- U verhoogt uw snelheid zodanig dat de vario op 0 blijft hangen  
 C- U wijkt zo snel mogelijk uit naar de kant met de minste wolken  
 D- U gaat thermiek zoeken in de richting van de wind die naar deze wolk blaast
- U60 U draait rondjes in thermiek en op 10min. tijd bent U ongeveer 3Km. afgedreven, de windsnelheid is ;  
 A- onmogelijk te bepalen  
 B- 10 Km / h max.  
 C- 18 Km / h min.
- U61 U vliegt een stijgende luchtmassa binnen die reeds door een andere vleugel wordt benut;  
 A- U vliegt deze luchtmassa binnen zoals het U best uitkomt  
 B- U vliegt deze binnen net voor de andere zodanig dat hij U goed ziet  
 C- Door uw snelheid aan te passen , probeert U om deze luchtkolom op 180° van de andere piloot binnen te vliegen in dezelfde draairichting
- U62 U nadert de onderzijde van een cumulus-wolk  
 A- dit zijn ideale wolken om hoogte te winnen en er is nooit gevaar om “opgezogen” te worden  
 B- U kan “opgezogen” worden omdat de thermiek hevig kan toenemen  
 C- Er is geen gevaar zolang dit geen cumulonimbus wordt  
 D- Het gevaar vergroot als de onderzijde van de wolk onder het niveau van de hoogste toppen ligt
- U63 in de bergen, zijn de beste plaatsen waar U thermiek kan verwachten;  
 A- in het midden van de vallei  
 B- boven zonbeschenen rotsen  
 C- boven de hellingen die beschut zijn van zon en meteo-wind
- U64 als de meteo mogelijke onweders aankondigt op een mooie dag met veel thermiek moet men vooral ongerust zijn ;  
 A- als de blauwe hemel snel door bewolking wordt ingenomen  
 B- als de thermiek overal aanwezig is  
 C- als de wolkschaduwen op de grond snel groter worden
- U65 een grote geïsoleerde cumulus is meestal ongevaarlijk ;  
 A- fout, deze kan stijgwinden genereren die sneller zijn dan uw vluchtmogelijkheden en een cumulonimbus worden  
 B- fout, deze kan andere vliegtuigen maskeren  
 C- juist
- U66 de passage van een cumulonimbus in uw vliegsector ;  
 A- laat U toe om van de vele stijgwinden gebruik te maken vooraleer de regen valt  
 B- is een reden om direct te gaan landen  
 C- kan in elk geval ervoor zorgen dat de landing gevaarlijk kan worden

- U67 de snelle daaltechniek van meerdere korte 360° bochten ;  
 A- is altijd ongevaarlijk  
 B- zal U aan grote G-krachten blootstellen  
 C- kan U uw oriëntatiegevoel doen verliezen  
 D- kan de oorzaak zijn dat U het bewustzijn verliest
- U68 ter voorbereiding op de landing na een duurvluht is het aangeraden om de benen en armen te bewegen ;  
 A- voor de finale aanvlucht  
 B- tijdens de voorbereiding van de finale aanvlucht  
 C- tijdens de finale aanvlucht  
 D- tijdens de laatste afremming
- U69 15 km/h tegenwind boven het landingsterrein ;  
 A- U probeert om een zo klein mogelijke daalsnelheid te behouden om meer tijd te hebben voor de aanvlucht  
 B- U vliegt zo snel mogelijk om een goede “penetratie” in de lucht te hebben  
 C- U zoekt een paar vaste punten op de grond en U door uw snelheid aan te passen, probeert U de beste glijhoek te vinden.
- U70 de verkenning van het landingsterrein gebeurt ;  
 A- in volle vlucht, vliegt U tenminste eenmaal over het terrein om het te kunnen observeren  
 B- voor de vlucht, dit is echt een minimum  
 C- tijdens de aanvlucht
- U71 tijdens de aanvlucht op kruissnelheid van het landingsterrein met rugwind, ziet U de uiterste grenzen van het terrein snel naar U toe komen ;  
 A- U zult nog net kunnen binnenkomen en U land dan maar met rugwind  
 B- U zult boven het terrein kunnen komen, dan maakt U een bocht van 180° vooraleer te landen  
 C- U kijkt zo snel mogelijk uit naar een dichterbijgelegen noodlandingsterrein  
 D- U vertraagd zoveel mogelijk om van de finesse boven de grond gebruik te kunnen maken
- U72 tijdens de aanvlucht van het landingsterrein is er een andere vleugel net onder U ;  
 A- U kijkt goed wat hij doet want hij heeft voorrang  
 B- U heeft voorrang  
 C- U trekt oren om voor hem te kunnen landen  
 D- Tijdens de aanvlucht voor de landing zijn de voorrangregels niet van toepassing
- U73 een correct uitgevoerde aanvlucht ;  
 A- wordt tijdig ingezet  
 B- houdt rekening met de meteo-wind en de gradient  
 C- houdt rekening met uitwijkmogelijkheden
- U74 een goed uitgevoerde aanvlucht en finale, zorgt ervoor dat U de grond raakt ;  
 A- tegen de wind in op het einde van het terrein  
 B- tegen de wind in aan het begin van het terrein  
 C- alles hangt van de algemene condities af
- U75 360° bochten net voor de aanvlucht ;  
 A- laat U toe om precisielandingen uit te voeren  
 B- is alleszins af te raden  
 C- zorgt ervoor dat U uw referentiepunten uit het oog verliest  
 D- verhoogt de kans op botsingen met andere vleugels die de aanvlucht ingezet hebben
- U76 kenmerken van een goede aanvlucht zijn ;  
 A- bestudering van het landingsterrein op voldoende hoogte, windrichting, bezetting, beschikbare plaats, hindernissen ...  
 B- een paar S-bochten om de windsterkte in te schatten en om beter doelgericht te kunnen landen  
 C- een laatste bocht niet te laag bij de grond en een rechtlijnige final

- U77 U nadert het landingsterrein met een S-circuit en U merkt dat U het terrein zult overvliegen ;
- A- U maakt kortere S-bochten
  - B- U draait verder door om losse achten in de lucht te maken
  - C- Indien nog voldoende hoogte, maakt U een vlakke 360° eventueel weer gevolgd door S-bochtjes
  - D- U maakt een of meerdere steile 360° bochten om snel hoogte te verliezen
- U78 tijdens de aanvlucht is het belangrijk dat U goed beseft wat het gevolgde traject is, dit hangt o.a. af van ;
- A- de invalshoek
  - B- de windrichting en kracht van de wind
  - C- enkel de aërodynamische eigenschappen van de vleugel
- U79 net voor de finale aanvlucht met het terrein in aanzicht, merkt U dat U nog iets te hoog bent en dat U er in principe zult overvliegen ;
- A- U past de snelle daaltechniek met een B-Stall toe om hoogte te verliezen
  - B- U probeert hoogte te verliezen door sneller te vliegen
  - C- U verlengt het traject door een ander parcours te vliegen
  - D- U verhoogt de restweerstand door rechtop in uw selette te hangen
- U80 als tijdens de aanvlucht, het gekozen landingspunt op de grond naar de onderkant van uw beeldhoek verschuift ;
- A- bent U te laag
  - B- bent U te hoog
  - C- moet U maximaal vertragen
- U81 snelheid net voor de landing ;
- A- is onnodig en gevaarlijk
  - B- wordt aangeraden om de landing te kunnen afronden bij windgradiënt
  - C- is gevaarlijk omdat de vleugel tijdens het afremmen een sprong naar boven zal maken
  - D- is nodig om de vleugel beter onder controle te kunnen houden laag bij de grond
- U82 trage snelheid tijdens de aanvlucht ;
- A- is nodig om de landing te kunnen afronden als men de grond raakt
  - B- is nodig om te vermijden dat men door de wind wordt meegesleurd bij de landing
  - C- is gevaarlijk omdat de vleugel dan gevoeliger is voor allerlei aërodynamische valstrikken
- U83 windgradiënt bij de landing ;
- A- verhoogt de invalshoek
  - B- verkleint de invalshoek
  - C- verhoogt de vliegsnelheid in de lucht
  - D- verlaagt de vliegsnelheid in de lucht
- U84 windgradiënt bij de landing ;
- A- heeft geen invloed op de vliegsnelheid van de vleugel in de lucht
  - B- kan gevaarlijk zijn omdat als men hier geen rekening mee houdt, de vleugel in Stall kan geraken
  - C- verhoogt de daalsnelheid
  - D- vereist dat de piloot op tijd zijn vliegsnelheid verhoogt
- U85 het finaal afremmen bij relatief sterke wind ( vb.20 km/h ) ;
- A- is niet altijd nodig
  - B- is altijd ongevaarlijk
  - C- vraagt een heel geleidelijke dosering

## Schermvliegen ; algemeen praktijk

- W1 het parapentvliegen ;
- A- vereist slechts een korte scholing
  - B- houdt rekening met dezelfde aërodynamische regels dan deze voor andere luchtvaartsporten
  - C- laat menige stuurfout ongestraft omdat het tenslotte toch maar een parachute is
  - D- vereist een zware scholing, wil men competitie en duurvluchten realiseren en een korte scholing wil men dit toestel enkel gebruiken om lineaire bergvluchten te maken
- W2 de stap naar een eerste “grote” vlucht met een parapente ;
- A- gebeurt meestal na enkele dagen scholing als men het zeil reeds enige malen heeft opgezet
  - B- gebeurt meestal direct van de oefenhelling af
  - C- vereist een degelijke technische en praktische vorming
  - D- gebeurt meestal stapsgewijs naarmate de piloot meer ervaring heeft opgedaan
- W3 de leertijd om een brevet piloot parapente te behalen ;
- A- duurt meerdere weken of maanden
  - B- kan in een week afgerond worden
  - C- vereist zeker een 40-tal “grote” vluchten
  - D- wordt meestal afgesloten, de dag dat U uw eerste parapentescherm aanschaft
- W4 Bij de ingebruikname van een nieuw scherm, moet U ;
- A- het scherm enige malen opzetten om de afstelling van de remmen te controleren
  - B- het scherm geleidelijk aan uittesten op een gekende site met rustige weersomsantigheden
  - C- de D-risers iets verlengen om in het begin iets rustiger te vliegen
- W5 een ideale startplaats met ideaal hellingprofiel, is deze ;
- A- waar U zich redelijk snel van het reliëf kunt verwijderen
  - B- waar U op de helling zonder problemen kan lopen en zodoende de verteksnelheid kan halen
  - C- waar U maar heel kort moet lopen en waar U dan d.m.v. een kleine sprong kan opstijgen
  - D- waar U nog gemakkelijk kan stoppen als vb. uw scherm scheef opzet
- W6 het opstijgen van hooggelegen startplaatsen ;
- A- wordt vergemakkelijkt door de ijlere luchtdensiteit
  - B- heeft betrekking tot het zogenaamde paralpinisme en niet meer tot de vrij vlucht
  - C- vereist een heel grondige scholing en ervaring
  - D- vereist geen bijzondere kennis van het alpinisme
- W7 het opstijgen van een helling bij windstilte ;
- A- is gevaarlijk
  - B- vereist dat je tenminste even snel kan lopen als de min. daalsnelheid van uw scherm
  - C- vereist dat je zeker heel diep in de remmen zult moeten gaan om op te stijgen
- W8 30Km/h windsnelheid op de startplaats, uw scherm kan 35Km/h halen ;
- A- U hoeft maar 5 Km/h te lopen om op te stijgen
  - B- U vertrekt niet omdat U oordeelt dat er geen redelijke veiligheidsmarge meer over is
  - C- Direct nadat u bent opgestegen, duwt U de accelerators in
- W9 20Km/h op de start, U zet uw scherm op ;
- A- zoals gewoonlijk met het aangezicht naar de helling toe
  - B- naar de helling toe maar met de hulp van een derde om niet achteruitgeblazen te worden
  - C- met de rug naar de helling om vervolgens 180° te draaien voor de start
- W10 het opzetten van een scherm met uw gezicht ernaartoe gericht ( rugstart ) ;
- A- laat U toe om zonder risico te starten met windsnelheden tot 30Km/h
  - B- laat U toe om probleemloos te starten met matige wind
  - C- laat U toe om het zeil beter te controleren tijdens de opzetfase
  - D- laat U toe om in alle gevallen zonder assistentie op te stijgen

- W11 op de startplaats is er een windsterkte van 3m/s onder een hoek van 30° ;
- A- U zet uw scherm op tegen de wind in, om vervolgens snelheid te nemen (lopen) geleidelijk aan in de richting van de lange helling
  - B- U zet uw scherm op tegen de richting van de helling en U begint dan geleidelijk aan te lopen in de windrichting
  - C- U loopt zo snel mogelijk de lange hellingbaan af en behelpt U hiervoor door langer op uw A-risers te duwen
- W12 30Km/h wind op de startplaats, U heeft veel vliegervaring doch er is niemand anders op de start;
- A- U vliegt niet omdat U vindt dat het risico te groot is
  - B- Aangezien U veel ervaring heeft, kan U mits een rugstart te maken probleemloos vertrekken
  - C- U probeert toch uw scherm op te zetten, ofwel lukt het niet en zal U het weer opvouwen ofwel zal U kunnen starten zonder te hoeven lopen
- W13 bij het openleggen van Uw scherm, houdt U rekening met ;
- A- de sterkte van de wind en de windrichting
  - B- de helling
  - C- de parapente zelf
- W14 bij de start houdt U volgende zaken in het oog ;
- A- opzetten van het scherm, versnelling en blik naar voor gericht
  - B- schermcontrole, korte temporisatie tijdens het aanschouwen van het scherm
  - C- vertrekfase, acceleratie en blik naar voor gericht. Net na de start een korte rechtlijnige vlucht om U van het reliëf te verwijderen en snelheid te nemen
- W15 de korte temporisatie of visuele controle;
- A- is nodig om te zien of de aanvalsboord mooi strak is opgeblazen en er geen knopen in de suspentes zijn
  - B- wordt verwezenlijkt door even kort te remmen net voor de definitieve versnelling
  - C- is nodig om te controleren of de vleugel wel in staat is om op te stijgen
- W16 de versnelling na de temporisatie ;
- A- vereist dat U naar voor overhelt om meer kracht te kunnen geven voor de opstartfase
  - B- vereist dat U naar voor overhelt om beter uw evenwicht te kunnen behouden
  - C- vereist dat U rechtop of iets achterovergebogen loopt om het scherm beter in aanschouw te hebben
- W17 tijdens het opzetten van uw scherm bij harde wind, dreigt U achteruitgeblazen te worden .
- A- U laat alles los en U probeert om u om het even waar vast te houden
  - B- U trekt zo hard mogelijk aan de remmen
  - C- U laat het scherm vallen door een van de achterste risers naar U toe te trekken en naar het zeil te lopen
  - D- U trekt beide achterste risers en lijnen naar U toe
- W18 tijdens het opzetten van het scherm op een helling “breekt” het profiel in twee ( beide toppen staan verder naar voor dan het midden van de vleugel ) U moet ;
- A- zo hard mogelijk lopen om het weer open te krijgen
  - B- eerst remmen en dan de A-lijnen weer naar voor duwen
  - C- de start afbreken en weer opnieuw beginnen
  - D- op de A-lijnen duwen
- W20 tijdens de temporisatie of visuele controle, merkt U dat het scherm iets naar links overhelt ;
- A- U probeert het scherm weer recht te trekken door iets meer naar rechts te lopen
  - B- U verplaatst zich onder het scherm en U remt iets af aan de rechterkant om de koers te behouden
  - C- U behoudt dezelfde snelheid en U duwt nogmaals op de A-lijnen
  - D- U versnelt en U remt lichtjes af met uw linkerrem
- W21 tijdens de visuele controle merkt U dat er aan de linkertip nog een paar cellen niet volledig zijn opgeblazen ;
- A- U vertraagt ietwat en je trekt aan de rechterrem
  - B- U duwt meer aan de linkerkant om daar meer snelheid te geven
  - C- U behoudt uw snelheid en U probeert door met de remmen te pompen om deze cellen te vullen
  - D- U maakt zich hierover geen zorgen daar deze cellen zich in ieder geval toch zullen vullen

- W22 Als U nog aan de grond bent, wijkt het scherm af van het gewenste traject ;
- A- U probeert het scherm d.m.v. uw gewicht te corrigeren en U remt af aan de kant waar U het scherm naartoe wilt sturen
  - B- U volgt het scherm en blijft steeds in het midden van de vleugel terwijl U afremt aan de kant waar U het naartoe wilt sturen
  - C- U corrigeert het scherm d.m.v. de A-lijnen
- W23 Uw scherm staat mooi strak boven U en is klaar om te vertrekken ;
- A- U versnelt steeds meer terwijl U de A-lijnen goed blijft vasthouden
  - B- U versnelt steeds meer totdat U van de grond komt met de “handen hoog”
  - C- U versnelt steeds meer met de handen hoog en op het ogenblik van opstijgen gaat U even krachtig in de remmen
  - D- U versnelt steeds meer met de remmen ongeveer op schouderhoogte
- W24 U bent net van de grond losgekomen ;
- A- U mag nu beide stuurlijnen loslaten om U beter in de selette te zitten
  - B- U kan niet correct sturen zolang U niet goed in de selette zit
  - C- U controleert nu of er geen problemen zijn met uw vleugel
  - D- U controleert uw koers en de positie van de andere vleugels die reeds in de lucht hangen
- W25 het gebruik van de accelerators tijdens de vlucht ;
- A- is zelden aërodynamisch verantwoord omdat het zeil in feit meer neiging heeft om te duiken dan het aan penetratie kan winnen
  - B- kan oorzaak zijn van een front-stall
  - C- veroorzaakt meestal meer problemen dan het kan oplossen
- W26 aan de A-lijnen trekken tijdens een vlucht
- A- is niet gevaarlijk
  - B- is onmogelijk
  - C- kan een frontstall veroorzaken
- W27 tijdens de vlucht, terwijl U beide stuurlijnen hoog houdt, zijn de remlijnen nog licht gespannen en de achterrand van de vleugel iets naar onder getrokken ;
- A- dit veroorzaakt een lichte verbetering van de finesse zonder de stuurkwaliteiten te beïnvloeden
  - B- dit heeft slechts een kleine invloed op de vliegeigenschappen van de vleugel
  - C- dit zorgt ervoor dat de vleugel gemakkelijker opzet
  - D- vooraleer U aan een volgende vlucht begint, moet U de stuurlijnen iets verlengen
- W28 tijdens de vlucht, terwijl U beide stuurlijnen hoog houdt, zijn de stuurlijnen heel los ;
- A- dit is ideaal omdat de achterrand van de vleugel dan niet vervormd wordt
  - B- het sturen verloopt moeizaam en het kan zijn dat U in de final niet efficiënt kunt afremmen
  - C- als U van het reliëf verwijderd ben mag U de stuurlijnen een paar maal rond de polsen nemen om efficiënter te kunnen sturen
  - D- voor de volgende vlucht, moet U de stuurlijnen iets inkorten
- W29 als U tijdens de vlucht, de stuurlijnen loslaat ;
- A- zal de vleugel merkkelijk vertragen
  - B- zal de vleugel op maximum snelheid vliegen
  - C- U mag nooit de stuurlijnen loslaten
- W30 als U “oren” trekt ;
- A- moet U steeds de stuurlijnen in de handen blijven houden
  - B- doet U dit door aan de voorste A-lijnen te trekken
  - C- doet U dit door symmetrisch een of meerdere buitenste suspentes van de A-groep ( zie gebruiksaanwijzing vleugel ) naar beneden te trekken
- W31 als U “oren” trekt ;
- A- verhoogt U de daalsnelheid van de vleugel
  - B- verlaagt U de finesse t.o.v. de lucht
  - C- verhoogt U de bestuurbaarheid van de vleugel

- W32 als U “oren” trekt ;  
 A- verhoogt de luchtsnelheid van de parapente  
 B- met tegenwind, zal de finesse t.o.v. de grond verhogen  
 C- is dit een snelle daaltechniek  
 D- is dit zonder gevolg voor een eventuele snellere veroudering van d vleugel
- W33 als U in turbulente omstandigheden “oren” trekt ;  
 A- zal de vleugel stabiel blijven  
 B- zal de vleugel veel gevoeliger reageren  
 C- dit wordt ten sterkste afgeraden
- W34 B-lijn stall ;  
 A- kan een manier zijn om snel hoogte te verliezen  
 B- is altijd ongevaarlijk  
 C- verzwakt de aanhechtingspunten van de B suspentes  
 D- kan het scherm doen parachuteren
- W35 op minimum daalsnelheid, wilt U een bocht naar rechts inzetten zonder snelheid te verliezen en U wilt ook niet in een negatieve spiraal terechtkomen, hiervoor moet U ;  
 A- de rechtse stuurlus aantrekken  
 B- de linkse accelerator induwen  
 C- de linkse stuurlus naar boven brengen
- W36 het inleiden van een 360° bocht ;  
 A- wordt afgeraden tijdens de aanvlucht voor de landing  
 B- mag steeds zonder risico op overtrekken krachtig worden ingezet  
 C- kan vergemakkelijkt worden door actief met de selette mee te sturen  
 D- moet alsmar korter worden ingezet naarmate de thermiekkolom smaller is
- W37 een 360° bocht ;  
 A- verlaagt de daalsnelheid  
 B- verhoogt de daalsnelheid  
 C- laat U toe om in te schatten hoeveel U afdrijft
- W38 tengevolge van een stuurfout, merkt U dat de relatieve wind bijna volledig wegvalt. Om zo snel mogelijk terug op kruissnelheid te komen, moet U ;  
 A- de sturlussen naar beneden halen  
 B- de accelerators induwen om terug snelheid te winnen  
 C- rustig de sturlussen naar boven brengen en vervolgens het duiken van het scherm ( terugwinnen van snelheid) opvangen
- W39 het overtrekken van een vleugel kan gevaarlijk zijn ;  
 A- dichtbij de grond  
 B- met een vleugel waarvan de suspentes niet goed geregeld zijn  
 C- tijdens turbulente condities  
 D- met een competitiezeil waarbij de piloot nog onvoldoende ervaring mee heeft
- W40 om uit een symmetrische Stall situatie te komen moet U ;  
 A- gewoon wachten totdat de vleugel zichzelf weer opent en terug gaat vliegen  
 B- korte rukken geven op de voorste A-lijnen  
 C- korte rukken geven aan de sturlussen  
 D- kalm de sturlussen naar boven brengen zodoende dat het scherm weer snelheid kan maken
- W41 U vliegt aan min.daalsnelheid en U zult een stijgende luchtkolom binnenvliegen ;  
 A- U houdt zich klaar om af te remmen  
 B- U behoudt dezelfde vliegsnelheid  
 C- U houdt zich klaar om de sturlussen naar boven te brengen  
 D- U verhoogt uw vliegsnelheid

- W42 om in de dynamische stijgwind van het reliëf te kunnen blijven ;  
 A- maakt U bochten van 360° voor het reliëf  
 B- gaat U heel laag in de remmen om op minimum snelheid te kunnen vliegen  
 C- vliegt U langgerekte 8-banen met het aangezicht steeds naar de wind gekeerd  
 D- vliegt U langgerekte 8-banen met bochten van 270° naar links en naar rechts
- W43 als U tijdens de vlucht turbulenties gewaarwordt ;  
 A- duwt U de accelerators in voor 30%  
 B- vliegt U op max. snelheid ( handen hoog )  
 C- trekt U iets meer rem aan dan tijdens de normale kruissnelheid
- W44 om het risico op auto-rotatie en om niet tegen de helling terug te vallen bij turbulentie, moet U vliegen ;  
 A- met een kleine invalshoek  
 B- met een grote invalshoek  
 C- tussen de min.daalsnelheid en de max. finesse
- W45 tijdens een hellingvlucht, krijgt U door een turbulente windstoot, een assymetrische inklapper ;  
 A- U brengt beide stuurlussen naar boven om meer snelheid te halen en niet in stall te komen  
 B- U zoekt een geschikte plek onder U om eventueel een noodlanding te kunnen maken  
 C- U trekt onmiddellijk aan de stuurlus van de gesloten kant om deze weer open te krijgen  
 D- U verplaatst uw gewicht naar de niet gesloten kant, aan deze kant remt U ook iets af om het traject te behouden en U probeert door lichtjes aan de stuurlijn van de ingeklapte kant te pompen om deze weer open te krijgen
- W46 tijdens een hellingvlucht op 50 m hoogt voelt U de relatieve wind wegvallen en zakt U snel naar beneden ;  
 A- U remt onmiddellijk meer om het zeil beter te kunnen controleren  
 B- U brengt de stuurlussen naar boven en van zodra U meer snelheid heeft, draait U van het reliëf weg  
 C- Dit is een hopeloze situatie en U bereid zich voor op een crash landing
- W47 tijdens een hellingvlucht krijgt U plots een inklapper kant helling ;  
 A- door hevig te pompen kant inklapper probeert U het zeil weer open te krijgen  
 B- U probeert eerst van het reliëf weg te draaien en voldoende snelheid te behouden vooraleer U iets onderneemt om de ingeklapte zijde weer open te krijgen  
 C- U moet niets doen, in elk geval zal het zeil zichzelf weer openen
- W48 rug naar het reliëf krijgt U links een inklapper die meerdere cellen sluit en het zeil begint naar links te draaien ;  
 A- als U een A.C.P.U.L. gehomologeerd zeil heeft doet U niets het zeil zal zichzelf herstellen  
 B- U remt krachtig aan de linkerstuurlus om het zeil weer te openen  
 C- U remt symmetrisch de beide kanten om het zeil weer te openen  
 D- U verschuift uw gewicht naar rechts, behoudt voldoende snelheid en u verwijderd zich van het reliëf
- W49 Tijdens een turbulente vlucht krijgt U plots een brede frontale inklapper ;  
 A- U remt hevig symmetrisch met de beide stuurlussen  
 B- U remt gematigd met de beide stuurlussen  
 C- U brengt beide stuurlussen volledig naar boven om op max. snelheid te komen
- W50 U krijgt een inklapper aan de linkerzijde van de vleugel ( meerdere cellen zijn toegeklapt ) ;  
 A- U brengt beide stuurlussen naar boven om snelheid te winnen  
 B- U remt iets meer af aan de rechterkant om het traject te behouden en U let op om voldoende snelheid te behouden  
 C- U verplaatst uw gewicht naar de rechterzijde van uw selette  
 D- Indien de vleugel inmiddels nog niet vanzelf is ge-heropend, probeert U dit te behelpen door enige malen met de linkerrem te “pompen”
- W51 U bevind zich in een stabiele zakvlucht of sink ; mogelijke oplossingen om hieruit te geraken zijn ;  
 A- u probeert een bocht in te leiden  
 B- U probeert door een paar maal de stuurlijnen aan te trekken om beweging in het scherm te krijgen  
 C- U trekt de A-risers iets naar onder om de glijhoek te verkleinen en de instroom van lucht te bevorderen  
 D- Als dit te dicht bij de grond gebeurt, onderneemt U niets en bereid u zich voor op een harde landing. Dit omdat de hierboven vermelde manoeuvres het scherm doen duiken om snelheid te winnen en U hierdoor nog meer verticale snelheid zou verkrijgen

- W52 het risico op een negatieve stijlspiraal wordt verhoogt door ;  
 A- de stuurhussen diep in te duwen op minimumsnelheid  
 B- de stuurhussen diep in te duwen bij hoge snelheid  
 C- dit risico is afhankelijk van het type vleugel
- W53 Om uit een negatieve stijlspiraal te komen, moet U ;  
 A- de stuurlijnen naar boven brengen (niet volledig) om snelheid te winnen + iets tegensturen d.m.v. stuurlijnen en gewichtsverplaatsing in de selette  
 B- de zijde van de vleugel die voorwaarts vliegt afremmen en de A-lijnen van de andere zijde intrekken
- W54 tijdens een vlucht, verliest U de rechterstuurhuls ( breuk, knoop, losgekomen ... ) U kan nog sturen door ;  
 A- gebruik te maken van de linkerrem en de rechterachterlijnen  
 B- de linkerrem en de voorste rechtse A-lijnen  
 C- de linker en rechter achterste D-lijnen  
 D- de linker en rechter voorste A-lijnen
- W55 het verlies van een stuurlijn ;  
 A- veroorzaakt meestal een totale onbestuurbaarheid van de vleugel  
 B- veroorzaakt meestal een frontale inklapper  
 C- kan gecompenseerd worden door met de D-lijnen te sturen
- W56 U bent genoodzaakt om op een helling te landen ;  
 A- U doet dit altijd tegen de helling in  
 B- Het betreft een steile helling, U land tegen de wind in  
 C- Het betreft een zwakke helling, U land tegen de wind in  
 D- Het betreft een steile helling, U land schuin op de helling
- W57 Tijdens de finale aanvlucht voor de landing, merkt U dat U het terrein zult overvliegen ;  
 A- U remt steeds meer tot net voor het punt waar U anders in Stall zou geraken  
 B- U maakt nog snel een 360° bocht om hoogte te verliezen  
 C- U verlengt het traject door een S-bochtje ( of S-bochten) te maken  
 D- Door een paar maal hard in de remmen te gaan, laat U het zeil "klapperen" om de finesse te breken
- W58 voldoende snelheid net voor de landing ;  
 A- is niet van toepassing voor parapentes maar enkel voor delta-piloten  
 B- is nodig om niet verrast te worden door de windgradiënt  
 C- is niet zonder risico omdat de vleugel weer naar omhoog zal stijgen tijdens het finaal afremmen  
 D- zorgt ervoor dat het finaal afremmen efficiënter zal gebeuren
- W59 Om bij windstilte, een zachte landing te maken, moet U ;  
 A- de finale inzetten met de handen (stuurhussen) aan de heupen  
 B- maakt U S-bochten tot net voor de landing  
 C- gaat U voor de landing heel diep in de remmen  
 D- neemt U best eerst wat snelheid net voor de landing of finale
- W60 op 5m hoogte, merkt U dat U zult landen met een lichte zijwaartse wind ;  
 A- U werkt de landing volledig af op dezelfde manier alsof dit met 100% tegenwind zou zijn  
 B- U probeert nog net voor de landing om iets bij te sturen  
 C- U maakt een korte sturbeweging om dit nog snel te corrigeren
- W61 op 30m boven de grond, merkt U dat U met rugwind zult landen ;  
 A- U bereid zich voor om kort en krachtig af te remmen en ook om snel te lopen  
 B- U maakt nog snel een bocht van 180° om te corrigeren  
 C- U gaat diep in de remmen om de snelheid tot 0 te brengen en in parachute fase naar beneden te komen
- W62 20 km/h tegenwind bij de landing ;  
 A- U houdt zich klaar om diep in de remmen te gaan bij de landing  
 B- U remt heel langzaam af om niet achteruit gesleurd te worden  
 C- U maakt gebruik van de accelerators om zacht neer te komen  
 D- U bereid zich voor om U snel te keren bij de landing, en om de een of beide D-lijnen in te trekken na de landing

- W63 tijdens de landing ;
- A- moet U het zeil in de gaten houden om te zien of het niet dichtklapt
  - B- moet U heel vroeg uw snelheid zoveel mogelijk afremmen
  - C- is het sterk afgeraden om dit te doen tijdens een bocht, omdat hierdoor de daalsnelheid toeneemt, en ook omdat de piloot ook een zijwaartse beweging uitvoert
- W64 U vliegt met recent gehomologeerd materiaal (standaardzeil of perfo.) volgende incidenten kan je verwachten ;
- A- onherroepelijke vluchtincidenten, zoals twists, "cravates", vleugeltip tussen suspentes ...
  - B- botsing met andere parapentes
  - C- breuk van enkele suspentes
  - D- breuk van volledige groepen suspentes
- W65 U vliegt in heel turbulente omstandigheden en hierdoor "valt" U aan één kant in uw selette ;
- A- U trekt uw nood scherm
  - B- U trekt heel diep en krachtig aan de stuur lus van de andere zijde
  - C- Om U terug te oriënteren kijkt U eerst naar de grond en dan naar uw zeil om te zien hoe U ervoor staat
  - D- U vangt dit op door uw gewicht naar de andere kant in uw selette te verplaatsen
- W66 Uw nood scherm heeft zich net geopend en de vanglijnen ervan komen strak te staan ;
- A- U trekt aan beide remmen om het hoofdscherf naar U toe te trekken
  - B- U trekt de B-lijnen om het geheel te stabiliseren
  - C- U kijkt naar beneden om de vermoedelijke landingsplaats in te schatten
  - D- U gaat rechtop in uw selette hangen en houdt U klaar om de landingsschok op te vangen
- W67 vloeiende en een ruime dosering (grote afstand tussen 0 en 100%) van de sturlussen van een zeil ;
- A- verminderen de kans om "over te sturen "
  - B- zijn kenmerken van een beginnerszeil
  - C- zijn kenmerken van zeilen met een breed snelheidsbereik
- W68 een bruuske wijziging van de invalshoek ;
- A- kan oorzaak zijn van een frontale inklapper
  - B- zorgt ervoor dat u nooit een frontale inklapper kan krijgen
  - C- heeft geen enkele invloed, dit door de breedte-as stabiliteit van het scherm
- W69 de zeilfabrikant raad een bepaalde instelling van de buikriem aan. Door deze te verwijderen ;
- A- verhoogt de kans op auto-rotatie bij sluiting van het zeil
  - B- heb ik meer gevoel van de aërodynamische luchtomstandigheden
  - C- verhoog ik de kans op een twist bij sluiting van het zeil
- W70 de zeilfabrikant raad een bepaalde instelling van de buikriem aan. Door deze strakker aan te spannen ;
- A- verhoogt de kans op auto-rotatie bij sluiting van het zeil
  - B- heb ik meer gevoel van de aërodynamische luchtomstandigheden
  - C- verhoog ik de kans op een twist bij sluiting van het zeil
- W71 Ik maak met mijn zeil een paar 360° bochten om dan vervolgens beide sturlussen weer naar boven te brengen;
- A- het zeil blijft verder doordraaien, bijgevolg is het zeil neutraal in de spiraalbochten
  - B- het zeil komt vanzelf weer in een horizontale vlucht, bijgevolg is het zeil neutraal in spiraalbochten
  - C- het zeil komt vanzelf weer in een horizontale vlucht, bijgevolg is het zeil stabiel in spiraalbochten
  - D- het zeil blijft verder doordraaien, bijgevolg is het zeil onstabiel in spiraalbochten
- W72 Ik maak met mijn zeil een paar 360° bochten om dan vervolgens beide sturlussen weer naar boven te brengen ;
- A- het zeil blijft verder doordraaien, bijgevolg is het zeil stabiel in spiraalbochten
  - B- het zeil komt vanzelf weer in een horizontale vlucht, bijgevolg is het zeil neutraal in spiraalbochten
  - C- het zeil blijft steeds steiler doordraaien, bijgevolg is het zeil onstabiel in spiraalbochten
- W73 Ik maak met mijn zeil een paar 360° bochten om dan vervolgens beide sturlussen naar boven te brengen ;
- A- het zeil blijft verder doordraaien, bijgevolg is het zeil neutraal in spiraalbochten
  - B- het zeil komt vanzelf weer in een horizontale vlucht, bijgevolg is het onstabiel in spiraalbochten
  - C- het zeil blijft steeds sneller doordraaien, bijgevolg is het zeil stabiel in spiraalbochten

- W74 ik maak met mijn zeil een paar  $360^\circ$  bochten om dan vervolgens beide stuurlussen naar boven te brengen ;  
A- het zeil blijft verder doordraaien, bijgevolg is het onstabiel in spiraalbochten  
B- het zeil komt vanzelf weer in horizontale vlucht, bijgevolg is het stabiel in spiraalbochten  
C- het zeil blijft steeds steiler doordraaien, bijgevolg is het zeil neutraal in spiraalbochten
- W75 in geval van een ernstig vluchtincident met o.a. auto-rotatie van de vleugel, acht U het niet opportuun om uw noodparachute te werpen ;  
A- 50m van de grond  
B- 100m van de grond  
C- 500m van de grond
- W76 U heeft net een nieuwe vleugel gekocht, teneinde deze beter te leren kennen ;  
A- onderzoekt U meteen hoever U in de remmen kunt gaan vooraleer deze vleugel begint te parachuteren  
B- maakt U meerdere vluchten waarbij U stapsgewijze deze vleugel beter leert kennen en uitprobeert  
C- controleert U na een paar vluchten, d.m.v. een paar steile  $360^\circ$  bochten wat de max.daalsnelheid ervan is