Parte 4 - TECNICA DI PILOTAGGIO

1 In linea generale, quale è la funzione dei comandi di volo?
- **A)** di permettere il controllo delle prestazioni dell'ultraleggero
- **B)** di stabilire il contatto con la direzione d'aeroporto
- **C)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno ai tre assi fondamentali
- **D)** di permettere la manovra del flap

2 Quale effetto sfruttano i comandi di volo aerodinamici per variare l'assetto dell'ultraleggero?
- **A)** l'effetto della portanza
- **B)** l'effetto della resistenza
- **C)** l'effetto della trazione
- **D)** l'effetto del peso

3 Dove agisce la portanza sulla struttura dell'ultraleggero?
- **A)** è concentrata tutta nel centro di pressione in fusoliera
- **B)** agisce nella sezione mediana dell'ala
- **C)** è distribuita su tutta la superficie portante ed agisce anche sui comandi di volo e sul motore
- **D)** agisce solo sui comandi di volo

4 E' possibile variare la distribuzione della portanza su un'ala in volo?
- **A)** sì, ad esempio, azionando gli alettoni
- **B)** sì, ma solo con l'estensione del flap
- **C)** no. La distribuzione è fissa e costante
- **D)** sì, ma solo intervenendo a terra

5 Quale è la funzione degli alettoni?
- **A)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse longitudinale
- **B)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse verticale
- **C)** di aumentare la resistenza totale

6 Quale è la funzione dell'equilibratore verticale?
- **A)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse longitudinale
- **B)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse trasversale
- **C)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse verticale

7 Quale è l'uso più frequente dell'equilibratore verticale?
- **A)** viene usato per cambiare direzione all'ultraleggero
- **B)** viene usato per inclinare l'ala
- **C)** viene usato per mantenere l'asse longitudinale allineato con il flusso d'aria
- **D)** non viene mai usato

8 Quale è la funzione dell'equilibratore orizzontale?
- **A)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse longitudinale
- **B)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse trasversale
- **C)** di permettere il controllo della rotazione dell'ultraleggero attorno all'asse verticale
- **D)** di aumentare la resistenza totale

9 L'azionamento singolo dell'equilibratore verticale, oppure l'azionamento singolo degli alettoni, determina:
- **A)** la rotazione attorno ad un asse solamente
- **B)** nessuna rotazione
- **C)** lo scarico della bombola antincendio
- **D)** la rotazione attorno ad un asse con interferenza su un altro asse

10 Scegliete la definizione più appropriata di traiettoria di volo:

A) è la linea data dal prolungamento dell'asse longitudinale dell'ultraleggero
B) è la linea più breve che unisce punto di partenza e punto di arrivo di un aeromobile in volo
C) è la linea ideale tracciata dal baricentro di un aeromobile in volo
D) è la carriera del pilota nell'ambito di una organizzazione di trasporto aereo

11 Le traiettorie di volo possono essere:

A) rettilinee e curve a quota costante
B) linee spezzate che risultano dal cambiamento di velocità
C) rettilinee e curve, a quota costante, in salita ed in discesa

12 Quale è l'elemento che consente di distinguere una traiettoria a quota costante da una traiettoria in salita od in discesa?

A) la traiettoria a quota costante ha angolo di rampa positivo
B) la traiettoria a quota costante ha angolo di rampa negativo
C) la traiettoria a quota costante non ha angolo di rampa
D) la traiettoria a quota costante ha sempre un angolo di rampa

13 Una traiettoria in salita ha:

A) angolo di rampa negativo
B) angolo di rampa positivo
C) non ha angolo di rampa
D) non è in realtà una traiettoria

14 Una traiettoria in discesa ha:

A) angolo di rampa negativo
B) angolo di rampa positivo
C) non ha angolo di rampa
D) non è in realtà una traiettoria

15 La direzione del vento relativo:

A) si mantiene sempre su un piano orizzontale
B) è di segno inverso rispetto all'angolo di rampa
C) dipende dalla direzione del vento
D) è di norma parallelo alla traiettoria di volo

16 L'angolo d'attacco o d'incidenza è:

A) l'angolo che la traiettoria dì volo forma con direzione del vento relativo
B) l'angolo che l'asse longitudinale dell'ultraleggero forma con la direzione del vento relativo
C) l'angolo di virata di un aeromobile in evoluzione
D) l'angolo che la corda alare forma con la direzione del vento relativo

17 Durante le normali operazioni, l'angolo d'attacco o di incidenza:

A) esiste solo in virata
B) esiste sempre
C) esiste solo in traiettorie di salita
D) esiste solo in traiettorie di discesa

18 Nell'equilibrio delle forze in volo a quota costante, quale è il rapporto che deve sussistere tra peso e portanza?

A) la portanza deve essere almeno di poco superiore al peso
B) la portanza deve essere almeno il doppio del peso
C) la portanza deve essere uguale al peso
D) basta che la portanza sia almeno la metà del peso; al resto pensa il motore

19 Uno stesso valore di portanza, si può ottenere:

A) con bassa velocità e grande angolo d'attacco o alta velocità e piccolo angolo d'attacco
B) con bassa velocità e piccolo angolo d'attacco o alta velocità e grande angolo d'attacco
C) dipende dalla potenza installata
D) dipende dal vento

20 Il pilota può avere un'idea dell'angolo d'attacco, conoscendo la IAS?

A) sì, all'alta velocità corrisponde un alto angolo d'attacco
B) sì, alla bassa velocità corrisponde un alto angolo d'attacco e viceversa
C) sì, alla bassa velocità corrisponde un basso angolo d'attacco
D) No

21 Scegliere la migliore definizione di "assetto di volo".

A) E' l'angolo che la corda alare forma con la direzione del flusso relativo
B) E' l'angolo che la direzione della portanza forma con il piano orizzontale
C) E' l'angolo che l'asse longitudinale dell'ultraleggero con il piano orizzontale
D) E' l'angolo che l'asse longitudinale dell'ultraleggero forma con la corda alare

22 Il selettore dell'apparato transponder C ha le seguenti posizioni:

A) Off-On
B) Off-Stb-On-ABC
C) Sby-On -Alt-mode S
D) Off-Sby-On-Alt-Test

23 Dire quale è la funzione dei comandi di volo azionati dal pilota:

A) di inseguire le indicazioni degli strumenti di volo
B) di consentire la manovra dell'aeroplano
C) di consentire il bilanciamento dell'aeroplano.
D) di comandare i passeggeri

24 Cosa s'intende per volo per "assetti"?

A) un tipo di manovra basato sull'impostazione di assetto e potenza
B) un tipo di pilotaggio su performance istante per istante
C) un tipo di pilotaggio basato esclusivamente sulla sensazione fisica
D) un tipo di manovra basato sull'uso dell'anemometro e del variometro per l'impostazione dei corretti assetti di volo

25 Quale è la funzione degli strumenti di volo nel volo per "assetti"?

A) di intervenire materialmente sull'assetto
B) di fornire informazioni in caso di volo in nube
C) di verificare e controllare le prestazioni dell'aeroplano dopo che ne sia stato modificato e ristabilizzato l'assetto

26 Quando l'ultraleggero viene posto su una traiettoria di salita, come si scompone il peso?

A) Si scompone in due parti, la minore rimane ortogonale alla traiettoria e la maggiore si pone parallele alla traiettoria opponendosi al moto
B) Si scompone in due parti uguali, delle quali una rimane ortogonale alla traiettoria, e l'altra si pone parallela alla traiettoria opponendosi al moto
C) non si scompone affatto
D) si scompone in due parti, la maggiore rimane ortogonale alla traiettoria, e una piccola si pone parallela alla traiettoria opponendosi al moto

27 Con quale sigla viene comunemente indicato il rateo di salita?

A) Vy
B) Vx
C) Vz
D) Va

28 Quale è la velocità che dà il maggior guadagno di quota in relazione alla distanza?

A) velocità di salita rapida
B) velocità di salita di crociera
C) velocità di salita ripida
D) velocità di attesa

29 Quale è la velocità che consente di raggiungere la quota prescelta nel minor tempo?

A) velocità di salita ripida
B) velocità di salita rapida
C) velocità di salita di crociera
D) velocità di attesa

30 Quale velocità viene normalmente impiegata per raggiungere la quota di crociera?

A) velocità di salita rapida
B) velocità di salita di crociera
C) velocità di salita ripida
D) velocità di attesa

31 La velocità di salita rapida quando viene normalmente usata?

A) quando ci sono ostacoli alla fine di una pista corta
B) quando ci sono ostacoli alla fine di una pista lunga
C) quando c'è forte vento in coda
D) a discrezione del pilota

32 L'estensione del flap migliora le prestazioni di salita dell'ultraleggero?

A) no, il flap a parità di potenza e velocità, aumenta la resistenza a scapito della Vz
B) sì, ma solo con vento contrario
C) sì, il flap aumenta la portanza e fa salire rapidamente l'ultraleggero
D) no se non si aumenta la potenza applicata

33 Quale è la tecnica migliore per una salita a velocità costante?

A) variare l'assetto e poi applicare potenza quanto basta
B) variare l'assetto e lasciare che la velocità si assesti per proprio conto
C) applicare tutta potenza e lasciar fare all'aeroplano
D) applicare potenza e variare l'assetto quanto basta a mantenere la velocità desiderata

34 Quando l'ultraleggero viene posto su una traiettoria di discesa, come si scompone il peso?

A) si scompone in due parti, la minore rimane ortogonale alla traiettoria, e la maggiore si pone parallele alla traiettoria nello stesso senso del moto
B) si scompone in due parti, la maggiore rimane ortogonale alla traiettoria, e una piccola si pone parallela alla traiettoria nello stesso senso del moto
C) si scompone in due parti uguali, delle quali una rimane ortogonale alla traiettoria, e l'altra si pone parallela alla traiettoria nello stesso senso del moto
D) non si scompone affatto

35 Quale è la tecnica migliore per una discesa a velocità costante?

A) Togliere potenza e variare l'assetto quanto basta a mantenere le velocità desiderata
B) variare l'estensione dei flap e poi togliere potenza quanto basta
C) picchiare verso l'obiettivo
D) togliere tutta potenza e lasciar fare all'aeroplano

36 Quale è la velocità che consente di rimanere in volo più a lungo?

A) la velocità di maggior autonomia chilometrica
B) dipende dalla potenza applicata
C) la velocità di maggior autonomia oraria

37 Il pilota di un ultraleggero che decolli da un aeroporto, a terra, alla richiesta del QNH, riscontra che effettivamente l'altimetro indica oltre 270 ft in più o in meno della elevazione dell'aeroporto. Come deve comportarsi il pilota?

A) Agisce sul nottolino dello strumento, annullando tutto l'errore; quindi, esegue ugualmente il volo.
B) Ritiene detta differenza trascurabile ed esegue ugualmente il volo.
C) Ritiene non accettabili le indicazioni fornitegli dallo strumento e quindi, rinuncia al volo.
D) Inserisce nell'altimetro il valore della pressione standard 1013.2 ed esegue il volo.

38 Quale forza viene sfruttata per far inclinare l'aeroplano?

A) la portanza
B) la resistenza
C) il peso
D) la trazione

39 Quale è la funzione dell'equilibratore verticale?

A) di provocare l'aumento di portanza necessario per la virata
B) di inclinare l'ala
C) di mantenere l'asse longitudinale dell'ultraleggero allineato con il flusso d'aria
D) non ha nessuna funzione

40 Come si ottiene l'aumento di portanza necessario per effettuare la virata corretta

A) aumentando la velocità di rotazione attorno all'asse trasversale
B) aumentando la potenza
C) estendendo il flap
D) aumentando l'incidenza

41 Una virata corretta condotta senza variazione di velocità, a quota costante e con angolo di inclinazione medio (30°), è caratterizzata da un aumento di resistenza rispetto a quella che si avrebbe in volo rettilineo orizzontale alla stessa quota ed alla medesima velocità?

A) solo nelle virate accentuate
B) Sì
C) No
D) Talvolta

42 Come si procede per bilanciare l'aumento di resistenza in virata, quando si voglia mantenere costante la velocità?

A) si aumenta la potenza applicata
B) si interviene sul titolo della miscela d'alimentazione
C) si applica aria calda al carburatore
D) il bilanciamento è automatico

43 In virata, che cosa determina l'aumento "apparente" di peso?

A) la diminuzione di portanza che produce una sensazione di accelerazione verso il basso;
B) l'aumento della trazione che produce una sensazione di accelerazione in avanti
C) l'effetto delle accelerazioni di gravità combinata alla componente verticale dell'accelerazione di virata;
D) l'effetto della forza centrifuga che si compone con la forza peso

44 Che cosa è l'angolo di banco od angolo d'inclinazione alare?

A) è l'inclinazione dell'asse verticale dell'ultraleggero rispetto al piano orizzontale
B) è l'inclinazione dell'asse longitudinale dell'ultraleggero rispetto al piano orizzontale
C) è l'inclinazione dell'asse trasversale dell'ultraleggero rispetto al piano orizzontale
D) è l'angolo dell'allievo rispetto al banco di scuola dopo 5 ore di lezione

45 Che cosa è l'imbardata inversa?

A) è una tendenza alla rotazione attorno all'asse trasversale che si manifesta entrando in virata
B) è una tendenza alla rotazione attorno all'asse longitudinale che si manifesta entrando in virata
C) è un errore di manovra
D) è una tendenza alla rotazione attorno all'asse verticale che si manifesta con l'azionamento singolo degli alettoni

46 Che cos'è il rollio indotto?

A) è un'accentuazione della rotazione attorno all'asse verticale che si manifesta una volta iniziata la manovra della virata

B) è un'accentuazione della rotazione attorno all'asse longitudinale che si verifica quando l'ultraleggero imbarda

C) è un'accentuazione della rotazione attorno all'asse trasversale che si manifesta una volta iniziata la manovra della virata

D) è un errore di manovra

47 Come si definisce lo stallo?

A) lo stallo è un fenomeno aerodinamico per cui l'ala perde la sua capacità portante per il distacco dei filetti fluidi dal dorso

B) lo stallo è la situazione in cui la portanza è caduta a valori trascurabili

C) la situazione in cui l'aeroplano perde quota

D) lo stallo è la condizione di volo in cui l'ala fornisce il massimo possibile della portanza

48 Lo stallo è funzione della velocità o dell'angolo d'attacco?

A) della velocità

B) dell'angolo d'attacco

C) è indipendente dall'angolo d'attacco

D) non c è relazione tra velocità ed angolo d'attacco

49 Quali sono i sintomi che avvisano dell'avvicinarsi dello stallo?

A) lo stallo non è palesato da alcun sintomo

B) è indicato da un'improvvisa caduta a zero della lettura dell'anemometro

C) leggeri scuotimenti della struttura dell'aeroplano, accompagnato da un senso di mancanza d'appoggio del corpo e dai comandi laschi

D) in genere, solo la sirena d'allarme è in grado di preavvertire del sopraggiungere della condizione di stallo

50 L'angolo d'incidenza di stallo varia con l'estensione del flap?

A) sì, l'angolo di stallo diminuisce con flap esteso

B) no, nessuna differenza

C) sì, l'angolo di stallo in genere aumenta con l'estensione del flap

D) l'angolo di stallo varia in funzione del peso dell'aeroplano

51 Lo stallo può avvenire solo alle basse velocità?

A) Sì

B) no, avviene anche a velocità alte ed a basso angolo d'attacco

C) no, avviene quando si supera l'angolo di stallo, a prescindere dalla velocità

D) con i moderni aeroplani non avviene più

52 Quale è la manovra di recupero dallo stallo?

A) barra in pancia senza toccare motore

B) eseguire una virata di recupero

C) lasciar fare all'aeroplano tenendo fermi i comandi di volo

D) barra in avanti ed applicare dolcemente ma con decisione la piena potenza

53 In stallo, se si verifica la caduta di un'estremità alare, quale è la manovra di correzione?

A) contrastare la caduta dell'ala con piede contrario

B) dare piede dalla stessa parte

C) correggere di alettone

D) estrarre il flap

54 Perché è importante effettuare il decollo sempre controvento?

A) perché con vento contro non è necessario frenare in caso di interruzione di decollo

B) perché con il vento in coda la corsa di decollo richiesta è molto più lunga e la traiettoria di salita il decollo si appiattisce riducendo il margine sugli ostacoli

C) perché con vento l'ultraleggero ha una maggiore velocità al suolo e quindi si staccherà dalla pista con un buon margine di sicurezza

D) perché così stabilisce il controllore del traffico

55 Quale interferenza indesiderata introduce la rotazione dell'elica in decollo?

A) fa muovere l'ultraleggero senza alcuna interferenza

B) introduce un momento d'imbardata

C) aumenta il rumore in cabina di pilotaggio

D) compensa automaticamente la componente laterale del vento

56 In caso d'inizio d'imbardata, quale è il principale comando che ne consente il controllo?

A) gli alettoni

B) l'equilibratore orizzontale

C) il motore

D) l'equilibratore verticale

57 Dove il pilota deve focalizzare lo sguardo, durante la corsa di decollo, per rilevare ogni accenno all'imbardata?

A) il più lontano possibile, nel punto ideale di congiungimento all'infinito delle due linee di bordo pista di decollo

B) di lato, in modo da vedere costantemente il bordo della pista a 90° con la direzione di moto

C) a sinistra e destra, ed in basso

D) meglio tenere gli occhi costantemente sugli strumenti di volo

58 Quale è la velocità alla quale, di norma, conviene cominciare la rotazione dell'ultraleggero durante la corsa di decollo?

A) La 1,75 della Vs

B) la 1,67 della Vs

C) la 1,15 della Vs

D) la velocità che si sceglie da sola l'aeroplano

59 A decollo avvenuto, da una pista senza ostacoli, quale è la soglia di velocità che consente di proseguire il decollo con un buon margine sullo stallo?

A) la 1,3 di Vs

B) la 1,9 di Vs

C) la velocità di crociera

D) qualsiasi valore va bene, purché raggiunto in tempo

60 Durante la salita, l'ago dell'altimetro indica l'aumento della quota. Come si comporta invece l'indicatore della scala barometrica (finestrella)?

A) Non si muove

B) Si muove nel senso di un aumento della pressione

C) Si muove nei senso dl una diminuzione della pressione

61 In volo di discesa l'ago dell'altimetro indica una diminuzione della quota. Come si comporta, invece, l'indicatore della scala barometrica (finestrella)?

A) Non si muove

B) SI muove nel senso di un aumento della pressione

C) SI muove nel senso di una diminuzione della pressione

D) Nessuna delle precedenti risposte è corretta

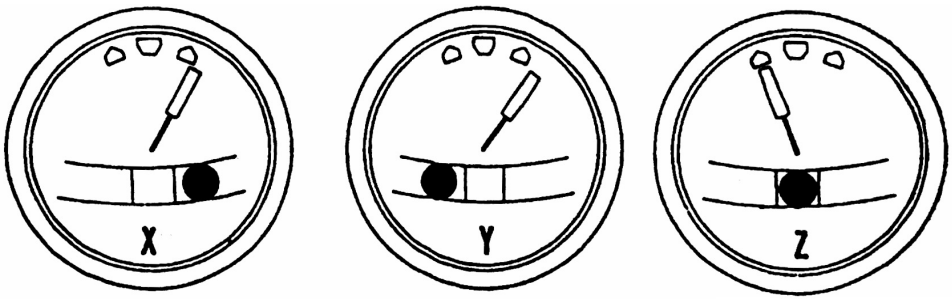
62 **A che altezza si consiglia la eventuale retrazione del flap dopo il decollo?**

A) a 500 piedi
B) a 300 piedi
C) a 100 piedi
D) a 1000 piedi

63 **A quale altezza va effettuata, quando prevista, la prima riduzione di potenza dopo un decollo normale?**

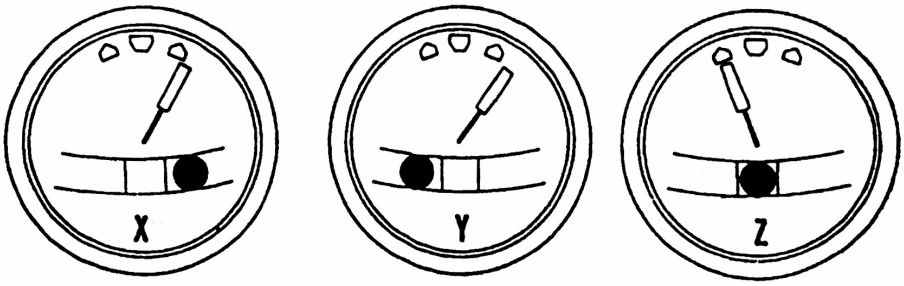
A) a 1000 piedi
B) a 500 piedi
C) a 100 piedi
D) a 800 piedi

64 **Riferendosi alla figura, quale indicatore di virata e sbandamento indica una "scivolata" dell'ultraleggero durante la virata?**



A) X
B) Y
C) Z

65 **Riferendosi alla figura, quale indicatore di virata e sbandamento indica una "derapata" dell'ultraleggero durante la virata?**



A) X
B) Y
C) Z

66 Appena rilasciati i freni, conviene dare una rapida occhiata agli strumenti motore. Nel caso che i valori letti si scostassero da quelli previsti dal manuale, cosa conviene fare?

A) continuare i decollo, e riatterrare per portarsi al parcheggio
B) continuare il volo, dal momento che potrebbe trattarsi di una semplice avaria dello strumento
C) interrompere il decollo e tornare all'area di parcheggio
D) terminare il volo e segnalare l'avaria sul quaderno tecnico di bordo alla fine della giornata volativa

67 Se nella corsa di decollo il motore perdesse improvvisamente 300 o 400 giri oppure prendesse a starnutire o a girare molto "ruvido", cosa conviene fare?

A) continuare il decollo, e provare se anche in volo il fenomeno si ripete
B) trascurare l'avaria, tanto anche con 3 o 400 giri in meno di potenza ce n'è abbastanza
C) interrompere il decollo e tornare all'area di parcheggio
D) terminare il volo e segnalare l'avaria sul quaderno tecnico di bordo alla fine della giornata volativa

68 Se nella corsa di decollo ci si avvedesse che l'anemometro non indica alcun aumento di velocità, cosa può essere successo e cosa conviene fare?

A) il tubo di Pitot potrebbe essere ostruito; interrompere il decollo se la pista rimanente è sufficiente l'arresto
B) non è stato tolto il cappuccio al tubo di Pitot; si può continuare a volare a cruscotto ridotto
C) trascurare del tutto l'avaria
D) interrompere il decollo solamente se la pista è molto corta

69 Se durante la corsa di decollo ci si avvedesse che lo sportello di accesso alla cabina di pilotaggio è rimasto aperta, cosa conviene fare?

A) continuare, dal momento che una interruzione di decollo presenta sempre dei rischi
B) trascurare del tutto l'inconveniente
C) terminare il volo e segnalare l'avaria sul quaderno tecnico di bordo alla fine della giornata volativa
D) interrompere il decollo, anche se, per alcuni velivoli, andare in volo con la porta aperta non comporta particolari pericoli

70 Se a decollo avvenuto si verifica un arresto accidentale del motore, cosa conviene fare per prima cosa?

A) cercare un campo d'emergenza, davanti al muso, in un settore di 180°
B) indagare sulle possibili cause d'arresto, aiutandosi eventualmente con la regoletta mnemonica dell'ABC
C) chiudere subito il miscelatore, la benzina e la manetta
D) assumere la velocità di miglior discesa

71 In volo, in caso di avaria motore, quale è la velocità più conveniente da adottare per impostare il circuito per l'atterraggio forzato?

A) la velocità di miglior discesa o di massima efficienza
B) la velocità di crociera
C) la più bassa possibile, ma comunque non sotto la 1,02 di Vs
D) a discrezione del pilota

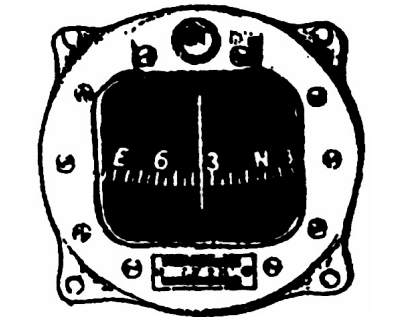
72 Da dove inizia la traiettoria d'avvicinamento finale?

A) dall'inizio della virata base fino al punto di mira
B) dal punto di mira al punto di contatto
C) dal sottovento al punto di mira
D) dal termine della virata in finale fino al punto di mira

73 La lettura della bussola deve essere effettuata:

A) In qualsiasi condizione di volo
B) Possibilmente in aria calma, con ali orizzontali, pallina al centro e velocità costante
C) Solo con aereo stabilizzato per prua Nord
D) Possibilmente in aria calma, con ali orizzontali ed a quota costante e motore al minimo

74 **Riferendosi alla bussola magnetica rappresentata in figura, l'attuale indicazione di prua è:**



A) 3,5°
B) 305°
C) 035°
D) 085°

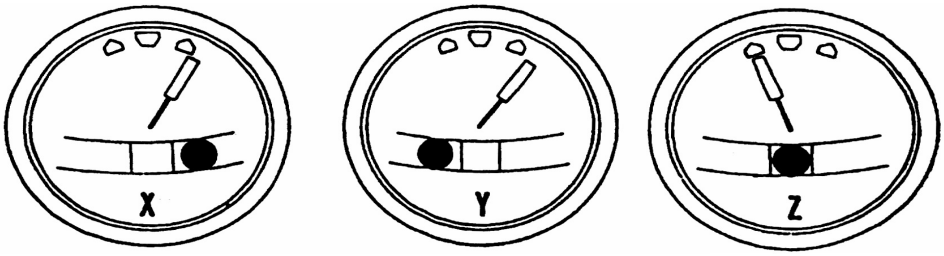
75 **L'indicatore di virata e sbandamento (virosbandometro) è uno strumento giroscopico le cui indicazioni sono fornite, normalmente, da una pallina e da una paletta. In particolare, lo spostamento laterale della paletta indica al pilota:**

A) L'inclinazione laterale dell'ultraleggero in gradi
B) L'eventuale derapata o scivolata dell'ultraleggero durante la virata
C) La velocità angolare di virata, tramite indicazioni convenzionali riportate sul quadrante

76 **Lo spostamento fuori dalla posizione centrale della pallina del virosbandometro durante una virata, indica al pilota:**

A) L'inclinazione dell'ultraleggero in gradi
B) L'eventuale derapata o scivolata dell'ultraleggero durante la virata
C) La velocità angolare dì virata

77 **Riferendosi alla figura, quale indicatore di virata e sbandamento indica una virata corretta?**



A) X
B) Y
C) Z

78 In discesa, il pilota manovra per aumentare la pendenza di discesa, e controlla la performance su tre strumenti: anemometro, altimetro e variometro: se la manovra è corretta, due soli indicano variazioni in corso. Quali sono?

A) anemometro e variometro
B) variometro ed altimetro
C) anemometro e virosbandometro
D) variometro radio ed altimetro

79 Che cosa è il punto di mira?

A) è il punto ideale di riferimento in cui la traiettoria di discesa interseca il terreno, in un punto praticamente coincidente con il previsto punto di contatto
B) è il punto ideale di riferimento in cui la traiettoria di discesa interseca il terreno, in un punto anticipato rispetto al previsto punto di contatto
C) è il principale punto di riferimento per realizzare l'allineamento della traiettoria con l'asse pista
D) è il punto che bisogna mirare per far scappare i gabbiani eventualmente presenti in pista

80 In atterraggio a motore spento, conviene assumere un punto di mira disposto entro il campo d'atterraggio, ad una distanza dalla soglia pari ad un terzo della lunghezza della distanza di atterraggio disponibile. Perché?

A) perché in quella condizione l'unica fonte di energia disponibile è la quota, e occorre arrivare in prossimità del punto di contatto con una riserva di quota
B) perché dall'alto la pista è più visibile e si può meglio programmare l'atterraggio, e c'è anche tempo per estendere il flap
C) perché fino all'ultimo è sempre possibile che il motore riprenda, e con un po' quota a disposizione la riattaccata è più facile
D) perché, dal momento che si sarà avuta l'accortezza di eseguire l'avvicinamento con vento di fronte, si può eseguire una scivolata d'ala

81 In caso di atterraggio di emergenza o forzato fuori pista quale parametro di volo può far prevedere un contatto col suolo con il minor danno possibile?

A) la velocità di soglia pista o campo, che dovrà essere mantenuta per quanto possibile vicina alla 1,0 di Vs.
B) la velocità di soglia pista o campo, che dovrà essere mantenuta vicina alla 1,3 di Vs.
C) la velocità di soglia pista o campo, che dovrà essere mantenuta per quanto possibile vicina alla 1,6 d Vs.
D) non vi è un parametro di velocità in quanto, con motore in avaria, l'anemometro non è attendibile

82 Quale è la sequenza della riattaccata?

A) raggiungere immediatamente l'assetto di salita
B) interrompere la discesa applicando potenza, cambiare configurazione all'aeroplano, impostare la salita
C) applicare potenza, assumere l'assetto di salita; cambiare configurazione
D) andarsene via alla bene e meglio

83 Passando da una configurazione di tutto flap a zero flap:

A) la velocità di stallo diminuisce
B) la velocità di stallo rimane invariata
C) la velocità di stallo aumenta
D) lo stallo non è un problema in riattaccata

84 Quale è l'altezza minima utile alla quale si assume normalmente a configurazione prevista per l'atterraggio nel tratto di finale?

A) 50 piedi
B) 150 piedi
C) 500 piedi
D) 300 piedi

85 Può essere effettuata una riattaccata dal livello della pista?

A) è sconsigliabile, ma possibile; può risolvere situazioni difficili
B) è sconsigliabile in ogni situazione
C) non presenta più pericoli di una riattaccata in quota
D) non capita mai l'occasione per effettuare una riattaccata dal livello del suolo

86 La traiettoria di riattaccata deve essere effettuata:

A) alla destra dell'asse pista
B) lungo l'asse pista
C) alla sinistra dell'asse pista
D) come capita

87 Quali sono i due vantaggi più interessanti che si conseguono mantenendo una moderata velocità in atterraggio?

A) portanza e resistenza sono più basse e ciò facilita l'atterraggio
B) il vento di traverso e la pista erbosa possono essere meglio controbilanciati
C) si consuma meno carburante e meno freni
D) il carrello è meno sollecitato e l'arresto avviene in spazi più brevi

88 Quale è la condizione preliminare per garantirsi un buon atterraggio?

A) eseguire un buon avvicinamento stabilizzato ai giusti parametri
B) avere gomme nuove e freni ben revisionati
C) atterrare con vento frontale con una sola tacca di flap
D) atterrare con motore al minimo e con velocità sostenuta

89 L'occhio è uno straordinario misuratore di angoli, ma occorre metterlo in condizione di sfruttare questa sua capacità. Nella fase iniziale di raccordo della traiettoria di avvicinamento con la richiamata finale, quale accorgimento potrà essere adottato per sfruttare tale facoltà?

A) prima della richiamata l'occhio deve essere portato al terreno, vicino alla verticale e poi un po' più avanti
B) Lo sguardo deve essere portato lontano, verso l'altra estremità della pista
C) una volta iniziata la richiamata, quando il muso dell'ultraleggero taglia l'orizzonte, l'occhio deve essere portato di fianco ed in avanti, nella posizione usuale di quando si guida l'automobile
D) può essere d'aiuto dare un'occhiata alla fuga dei cinesini o dalle luci che eventualmente fiancheggino la pista

90 La prima fase della richiamata finale come va effettuata?

A) occorre effettuare uno stallo completo a pochi decimetri dal suolo
B) l'atterraggio corretto è effettuato contemporaneamente sulle 3 ruote
C) è sufficiente mantenere l'aeroplano in volo rettilineo orizzontale, all'altezza di pochi decimetri dal suolo e mettere al .minimo la potenza
D) in atterraggio si può scegliere di mettere giù per prima cosa il ruotino anteriore

91 Non appena appoggiate le tre ruote, occorre iniziare la frenata. Quale è la tecnica appropriata?

A) non appena appoggiato il carrello principale, applicare subito i freni con forza
B) quando il peso è bene appoggiato sulle ruote, frenare dolcemente e a intermittenza
C) lasciare correre l'aeroplano fino a che non manifesti la tendenza a fermarsi; indi cominciare a frenare
D) atterrare con le ruote frenate, così si accorcia notevolmente la distanza d'atterraggio

92 Quando si può dire terminato un volo?

A) appena terminata la corsa d'atterraggio
B) una volta che sia stata liberata la pista per i successivi atterraggi
C) per un buon pilota, il volo non é mai terminato
D) una volta spento il motore, applicati i tacchi al parcheggio e compilati i documenti di bordo

93 Qualora la cellula dell'ultraleggero di costruzione metallica fosse stata sottoposta ad eventuali sforzi anomali, torsione o urti violenti, quali segni si evidenzierebbero sulla struttura?

A) ondulazioni della lamiera, lacerazioni, teste dei ribattini sporgenti o fuori sede
B) IAS molto inferiore al normale in crociera
C) rumori anomali in turbolenza
D) rumori di fondo nelle ricetrasmissioni radiofoniche

94 Quali sistemi vengono usati per impedire lo svitamento accidentale dei bulloni?

A) vengono avvitati con molta attenzione
B) frenature con filo di ferro e vernici antisbloccanti
C) vengono rivestiti con grasso antivibrazione
D) per prudenza non vengono usati bulloni

95 In particolare, del flap cosa è necessario controllare?

A) che le superfici non siano lacerate e che i bulloni siano frenati come si deve
B) che la escursione sia libera, che le cerniere non siano deformate, che le leve di guida non abbiano subito deformazioni, che escano e rientrino simmetricamente
C) che una volta estesi siano a distanza dal terreno contenuta entro le tolleranze riportate dal manuale di volo
D) che flap sinistro e destro si muovano l'uno in senso contrario all'altro

96 Il controllo a vista del contenuto dei serbatoi di carburante prima del volo, va effettuato sempre?

A) sì, anche se é stato appena controllato dal personale addetto al rifornimento
B) no, è sufficiente controllarlo in occasione del primo volo
C) no, tanto ci sono i televel per questo
D) no, basta l'assicurazione dell'addetto al rifornimento

97 Cosa succede se si ostruiscono i tubi di sfiato dei serbatoi?

A) il rendimento del motore diminuisce del 3%
B) aumenta la pressione all'interno dei serbatoi per effetto della evaporazione della benzina e dopo un periodo di normale funzionamento si ha l'arresto per rottura dei condotti di adduzione
C) diminuisce progressivamente la pressione all'interno dei serbatoi per effetto del consumo e della evaporazione della benzina, e dopo un periodo di normale funzionamento si ha l'arresto del motore per difetto di alimentazione
D) aumenta la pressione di alimentazione del carburante ed aumenta il numero dei giri del motore

98 Prima del volo, i controlli prescrivono di raccogliere dagli spurghi una piccola quantità di benzina e di osservarla attentamente. Perché?

A) per diminuire la pressione nei serbatoi
B) per aumentare la pressione nei serbatoi
C) per verificare che non vi sia acqua o impurità di altro genere
D) per innescare il funzionamento della pompa di benzina

99 Prima del decollo occorre verificare che i condotti di adduzione del carburante non siano ostruiti. Come si effettua tale controllo?

A) durante i controlli si deve soffiare delicatamente nei tubi di sfiato dei serbatoi, avendo cura di cambiare di volta in volta la selezione
B) questo controllo viene affidato all'addetto al rifornimento
C) questo controllo non viene effettuato, in quanto non si è mai verificato che i condotti si siano ostruiti
D) la messa in moto del motore ed il rullaggio vengono effettuati con selettore sul serbatoio più vuoto; la prova motore prima del decollo ed il decollo vengono effettuati selezionando il serbatoio più pieno; se i serbatoi sono più di due, per la prova i supplementari vanno selezionati durante il rullaggio

100 Subito dopo la messa in moto occorre verificare che il generatore di corrente funzioni regolarmente. Come viene effettuato tale controllo?

A) si accende la radio
B) osservando il relativo breaker, che deve rimanere inserito
C) osservando la luce di avviso avaria al generatore, che si deve spegnere
D) controllando ad orecchio la silenziosità del generatore

101 Come si verifica lo stato di efficienza degli ammortizzatori idraulici?

A) non debbono essere né tutti estesi né tutti schiacciati a battuta; lo stelo non deve essere rigato; non devono esserci visibili perdite idrauliche
B) occorre che lo stelo dell'ammortizzatore sia ben ricoperto di un velo d'olio e che vada in battuta con una lieve pressione di prova
C) debbono essere a metà corsa con un peso pari al 70% del massimo consentito al decollo ed a tre quarti di corsa con peso massimo al decollo
D) il loro controllo compito esclusivo del tecnico di manutenzione

102 Che cosa si deve osservare delle superfici di comando dell'ultraleggero?

A) che siano integre e che non vi siano perdite d'olio idraulico dalle cerniere
B) che siano libere di muoversi, che le cerniere siano integre ed i bulloni ben frenati
C) che i bulloni siano frenati e stretti alla giusta pressione
D) che le linee di fede siano allineate con i riferimenti sul bordo d'uscita delle ali

103 Per verificare l'attendibilità dell'altimetro, prima della partenza, viene inserito il QNH e l'altimetro deve indicare:

A) zero
B) una bandierina rossa; l'altimetro funziona solo in volo
C) dipende dalla temperatura
D) l'elevazione dell'aeroporto con una differenza massima di ±75 piedi

104 A terra, prima della partenza, inserendo Il QFE nell'altimetro ci si deve aspettare che esso indichi:

A) la quota del campo
B) una bandierina rossa; l'altimetro funziona solo in volo
C) dipende dalla temperatura
D) zero

105 Durante la corsa di decollo vi avvedete che la IAS non aumenta in modo coerente con l'aumento di velocità dell'ultraleggero. Quale decisione assumete?

A) proseguo il decollo; dopotutto con la tecnica di potenza e assetto posso fare a meno dell'anemometro
B) interrompo in decollo: probabilmente non è stato tolto il cappuccio di protezione del tubo di Pitot
C) proseguo la corsa: l'interruzione rappresenta sempre un'incognita
D) proseguo la corsa, perché una volta assunta una decisione, non va mai cambiata

106 Da che cosa dipendono principalmente stabilità e precisione d'indicazione degli strumenti giroscopici?

A) dall'orientamento del giroscopio nello spazio
B) dalla qualità del materiale con cui sono costruiti
C) dalla velocità di rotazione dei giroscopi
D) dalla presenza o meno di masse metalliche o circuiti elettrici nelle vicinanze

107 Quale è il primo importante controllo riguardante l'olio motore?

A) che non sia passato troppo tempo dall'ultimo controllo
B) che il tecnico di manutenzione abbia effettuato il controllo
C) che ve ne sia a sufficienza per il volo previsto
D) che qualcuno abbia effettuato il pagamento della relativa fattura

108 Quale è il secondo importante controllo riguardante l'olio motore, che viene effettuato dopo la messa in moto?

A) che il manometro della pressione dell'olio indichi valori entro 20 secondi
B) che il manometro della pressione dell'olio indichi valori entro 30 secondi
C) che il manometro della pressione dell'olio indichi valori entro 60 secondi
D) che il manometro della pressione dell'olio indichi valori entro 02 secondi

109 Quale è il terzo importante controllo riguardante l'olio motore?

A) che prima del decollo il valore della temperatura si sia mosso dal minimo
B) che, dopo la messa in moto, il termometro indichi valori entro 30 secondi
C) che l'indicatore di quantità segni almeno 6 pinte
D) che prima del decollo il valore della temperatura sia in arco verde

110 La seguente affermazione: "Un primo avviso dell'eventuale irregolare funzionamento del motore è dato dal rumore, particolarmente quando viene applicata la potenza in vista del decollo; il rumore deve essere regolare, non rivelare "ruvidità" e rispondere docilmente al "comando" è vera o falsa?

A) Vera
B) Falsa

111 La seguente affermazione: "Un avviso dell'eventuale irregolare funzionamento del motore è dato dal fatto che quando viene applicata piena potenza al punto fermo il numero di giri (RPM) non raggiunge il valore massimo previsto; è vera o falsa?

A) Vera
B) Falsa

112 L'inserimento dell'aria calda al carburatore ha il compito di prevenire che si formi ghiaccio al carburatore. L'aria più calda ha l'effetto di arricchire o impoverire la miscela?

A) impoverire
B) non ha alcun effetto sulla miscela di alimentazione
C) arricchire
D) dipende dall'umidità presente

113 Quali indicazioni accompagnano l'inserimento dell'aria calda?

A) provoca un aumento di giri ed un aumento di temperatura all'interno del carburatore
B) provoca una diminuzione di giri ed un aumento di temperatura all'interno del carburatore
C) provoca una diminuzione di giri e di temperatura all'interno del carburatore
D) provoca un aumento di giri ed una diminuzione di temperatura all'interno del carburatore

114 E' consentito l'uso dell'aria calda in rullaggio?

A) può essere applicata tranquillamente anche a terra
B) sì, ma solo per la prova motore
C) assai sconsigliabile, dal momento che l'aria calda non è filtrata e potrebbero essere raccolti sassi e altri corpi estranei e spediti all'interno dei cilindri
D) no: l'aria calda ha effetti più deleteri di eventuali sassi e sterpi introdotti nei cilindri

115 Appena mossi dal parcheggio occorre provare i freni. Se qualcosa non dovesse funzionare, la prima cosa da fare è fermare l'elica che potrebbe provocare gravi danni a persone e cose. Quale è il metodo più rapido?

A) mettere il freno di stazionamento, e solo successivamente spegnere il motore mediante i magneti
B) mettere il selettore dei serbatoi carburante su "0ff"
C) mettere gli interruttori magneti su "0ff"
D) mettere l'interruttore generale dell'impianto elettrico su "Off"

116 Se, muovendosi dal parcheggio, la guida dell'ultraleggero si rivelasse impossibile, cosa deve fare immediatamente il pilota?

A) informarne la torre
B) spegnere il motore
C) cercare con precauzione di spostare l'ultraleggero, poi arrestare il motore
D) informarne il personale di terra

117 Durante il rullaggio il pilota si accorge che i freni sono in avaria. Che fare?

A) fermare immediatamente il motore e liberare la via di rullaggio spingendo a mano l'ultraleggero
B) avvisare immediatamente l'AeCi
C) proseguire il rullaggio fino al punto attesa
D) liberare la via di rullaggio e spegnere il motore, avvisando l'ENAC se trattasi di ultraleggero avanzato

118 Se la prova motore viene effettuata in una zona sparsa di pietruzze e sassi, l'elica e la struttura dell'ultraleggero potrebbero ricavarne danno. Vero o falso?

A) VERO
B) FALSO

119 Se, per entrare in virata, si azionano soltanto gli alettoni senza l'intervento di altri comandi di volo, l'ultraleggero:

A) esegue una normale virata
B) tende ad entrare in spirale
C) continua ad andare diritto senza perdere quota
D) cambia direzione senza perdere quota

120 Se in volo rettilineo orizzontale si aziona l'equilibratore verticale senza l'intervento di altri comandi di volo, l'ultraleggero:

A) esegue una normale virata
B) tende ad entrare in spirale
C) continua ad andare diritto senza perdere quota
D) cambia direzione senza perdere quota

121 Nel campo di secondo regime per mantenere l'ultraleggero in VRO a velocità progressivamente decrescenti occorre incrementare la potenza. Vero o falso?

A) VERO
B) FALSO

122 Su una traiettoria di finale stabilizzata condotta ad una velocità compresa nel campo di secondo regime, tirando la barra od il volantino, con l'intenzione di diminuire il rateo di discesa, senza intervenire sulla potenza:

A) il rateo di discesa diminuisce
B) il rateo di discesa aumenta
C) il rateo di discesa non cambia

123 In che modo il pilota può normalmente variare la trazione?

A) variando il peso
B) intervenendo sul centraggio
C) intervenendo su entrambe voci A) e B)
D) intervenendo sul motore e sulla pendenza di traiettoria

124 Quali dei seguenti interventi normalmente possono essere effettuati in volo per aumentare la resistenza dell'ultraleggero?

A) estensione del flap ed eventualmente la scivolata d'ala
B) la diminuzione di potenza
C) miscela dosata su povero
D) aumento del peso base operativo

125 Come può intervenire il pilota, in volo, per modificare la portanza?

A) non può farci nulla
B) può estendere il carrello
C) può variare la pendenza di traiettoria
D) può intervenire in modo coordinato per variare l'angolo di attacco

126 Quali sono gli strumenti di comando con i quali il pilota effettua i cambiamenti d'assetto?

A) le superfici aerodinamiche di comando ed il motore
B) le superfici aerodinamiche di comando ed il virosbandometro
C) l'orizzonte artificiale ed il motore
D) il flap il motore ed il transponder

127 Quali sono gli strumenti essenziali per il controllo delle prestazioni?

A) solo l'anemometro ed il variometro
B) gli strumenti a pressione più la bussola
C) gli strumenti giroscopici
D) gli strumenti motore

128 Cosa s'intende per controllo incrociato?

A) la metodica di assumere almeno tre informazioni per ogni dato di volo da controllare, prelevati da fonti diverse
B) la metodica di controllare gli strumenti in modo incrociato: prima sul proprio pannello; poi, se disponibile, sul pannello dell'altro pilota
C) quando si pilota tenendo la cloche con la mano sinistra e la manetta con la mano destra (non applicabile ai mancini)

129 Cosa definisce il termine inglese "scanning"?

A) una rude tecnica di pilotaggio
B) la rotazione sistematica dell'attenzione
C) una particolare tecnica di smontaggio delle parti elettriche
D) una particolare tecnica di caricamento dei passeggeri

130 Rispetto al volo rettilineo orizzontale uniforme, quale manovra comporta un aumento del fattore di carico?

A) la salita
B) la virata
C) lo stallo
D) la discesa

131 Quanto è il fattore di carico in una virata a quota costante con angolo di banco di 60°?

A) 1
B) 2
C) 3,75
D) 5,75

132 Durante una virata si sviluppa un fattore di carico di 2G. In tal caso la portanza deve essere:

A) uguale al peso statico dell'ultraleggero
B) di poco superiore al peso statico dell'ultraleggero
C) il doppio del peso statico dell'ultraleggero
D) inferiore al peso dell'ultraleggero

133 Cosa è l'effetto suolo?

A) è una caduta di pressione determinata da asperità del terreno nei pressi della pista
B) è una contropressione sull'ala esercitata dall'aria deviata dal flusso dell'elica
C) è una contropressione sull'ala esercitata dall'aria deviata dall'ala verso la superficie della pista
D) è una contropressione sull'ala esercitata dall'applicazione della forza muscolare del pilota sull'equilibratore orizzontale

134 Se si prevede turbolenza subito dopo il decollo conviene:

A) aumentare leggermente la velocità di decollo
B) diminuire leggermente la velocità di decollo
C) decollare con flap di avvicinamento

135 L'impiego del flap di decollo:

A) diminuisce la corsa di decollo
B) aumenta la corsa di decollo
C) non influisce sulla corsa di decollo

136 L'impiego del flap di decollo:

A) migliora il rateo di salita
B) peggiora il rateo di salita
C) non influisce sul rateo di salita

137 L'occhio si abitua ad associare la velocità del paesaggio che scorre nel campo visivo laterale alla velocità di decollo. Decollando in quota e con temperatura più alta della standard, a parità di velocità indicata, la velocità rispetto al suolo è più alta ed è più veloce lo scorrimento degli oggetti nel campo visivo laterale al momento del distacco. Non è difficile che ciò induca a richiamare prematuramente l'ultraleggero in decollo, nella situazione descritta. Vero o falso?

A) Vero.
B) Falso.

138 Nei decolli da campi dal fondo morbido, il problema principale è la salvaguardia del carrello. Ciò consiglia di decollare con flap di decollo, assumendo un assetto assai alto durante la corsa di decollo. Quale è il pericolo maggiore in questo caso ?

A) nessun pericolo
B) di non riuscire a staccare
C) di mangiare troppa pista
D) di stallare appena decollati

139 Quale è la situazione di maggior pericolo nella quale si possa incappare virando in finale?

A) stallo con comandi incrociati
B) superamento dell'asse pista
C) troppo anticipo rispetto all'asse pista
D) quota troppo bassa

140 Con l'estensione del flap aumenta o diminuisce la controllabilità laterale dell'ultraleggero?

A) aumenta
B) diminuisce
C) non varia

141 Una delle funzioni del flap (sugli aerei leggeri) durante l'avvicinamento e l'atterraggio è di:

A) diminuire la pendenza della traiettoria senza aumentare la velocità
B) permettere un contatto con la pista a velocità indicate più elevate
C) aumentare la pendenza della traiettoria senza aumentare la velocità
D) diminuire la portanza, consentendo all'aeroplano di effettuare un avvicinamento più piatto

142 Con quali elementi il pilota regola la pendenza della traiettoria in finale?

A) ottimismo e fiducia
B) velocità e assetto
C) flap e carrello
D) potenza ed eventuale impiego del flap

143 Con vento al traverso l'avvicinamento può essere effettuato con la tecnica della deriva o con la tecnica della scivolata d'ala (solo con velivoli di basso peso). In entrambi i casi quale ruota toccherà per prima la pista?

A) il ruotino anteriore
B) il ruotino posteriore
C) la ruota sopravvento
D) la ruota sottovento

144 In condizioni normali, un buon atterraggio con vento al traverso richiede che al momento del contatto con il suolo:

A) la direzione di moto dell'aeroplano e il suo asse longitudinale siano perpendicolari alla pista
B) la direzione di moto dell'aeroplano e il suo asse longitudinale siano paralleli alla pista
C) la ruota sopravvento sia leggermente frenata per controllare lo spostamento del CG
D) l'ala sottovento sia sufficientemente abbassata per eliminare la tendenza dell'aeroplano a scarrocciare

145 In caso di avvicinamento senza flap, in atterraggio cosa cambia rispetto all'atterraggio con tutto flap?

A) l'assetto di contatto è più basso e la corsa d'atterraggio più lunga
B) l'assetto di contatto è più alto e la corsa d'atterraggio più lunga
C) l'assetto di contatto è più alto e la corsa d'atterraggio più breve
D) l'assetto di contatto è più basso e la corsa d'atterraggio più breve

146 In caso di atterraggio su un terreno morbido, converrà applicare a fondo i freni al più presto?

A) Vero.
B) Falso.

147 Che differenza c'è fra atterraggio d'emergenza e atterraggio forzato?

A) nessuna differenza
B) il secondo viene effettuato a seguito d'intercettazione militare
C) per il primo il pilota ha a disposizione il motore
D) per il primo il pilota non ha a disposizione il motore

148 Quale è il residuo ultimo di autonomia che consiglia di effettuare un atterraggio d'emergenza, quando non sia raggiungibile alcun aeroporto?

A) 15 minuti
B) 30 minuti
C) 45 minuti
D) 60 minuti

149 Con la cloche a sinistra, la posizione degli alettoni è la seguente:

A) Alettone destro alzato; alettone sinistro abbassato
B) Alettone sinistro alzato; alettone destro abbassato
C) Alettone sinistro e destro in posizione neutra
D) Alettone sinistro alzato; alettone destro in posizione neutra

150 Con la cloche a destra, la posizione degli alettoni è la seguente:

A) Alettone destro alzato; alettone sinistro abbassato
B) Alettone sinistro alzato; alettone destro abbassato
C) Alettone sinistro e destro in posizione neutra
D) Alettone destro alzato; alettone sinistro in posizione neutra

151 Nel primo tratto di salita subito dopo il decollo, se si rientrano rapidamente gli ipersostentatori l'aereo può perdere quota pericolosamente, poiché:

A) La velocità diminuisce
B) Il centro di gravità viene spostato
C) La resistenza aumenta bruscamente
D) La portanza diminuisce bruscamente

152 Come si deve volare per percorrere in volo planato, in aria calma, la maggior distanza possibile?

A) Alla velocità minima
B) Alla velocità di massima efficienza
C) Alla velocità massima
D) Alla velocità di discesa minima

153 Come si deve volare, in aria calma ed in volo planato, per rimanere in volo il più a lungo possibile?

A) Alla velocità minima variometrica
B) Con gli ipersostentatori completamente fuori
C) Alla velocità di maggior efficienza
D) Alla velocità minima

154 Le superfici compensatrici (trims) sugli stabilizzatori verticale ed orizzontale servono:

A) Ad aumentare la pressione aerodinamica che si deve creare sui comandi a seguito di una manovra
B) A compensare la coppia dell'elica in decollo
C) A rendere nulla la forza sui comandi, a volontà del pilota nel volo stabilizzato
D) A diminuire la resistenza indotta

155 La velocità di stallo di un aereo viene influenzata dal peso del carico utile?

A) No
B) Sì, aumenta con l'aumento del carico
C) Sì, diminuisce con l'aumento del carico
D) La domanda è errata, poche la velocità di stallo è influenzata solo dalla densità dell'aria

156 La velocità di stallo indicata a livello del mare rispetto a quella in quota, non considerando fenomeni di compressibilità, sarà:

A) Maggiore
B) Minore
C) Uguale
D) Nessuna delle precedenti risposte è corretta

157 Quale delle seguenti affermazioni è corretta?

A) La velocità indicata di stallo a livello del mare è maggiore di quella a 5000 ft.
B) La velocità indicata di stallo a livello del mare è inferiore a quella a 5000 ft.
C) La velocità indicata di stallo a livello del mare è uguale a quella a 5000 ft.
D) Non è possibile stabilire l'affermazione corretta, in quanto la velocità indicata di stallo dipende dalla densità dell'aria a quella quota.

158 Nel volo in salita rettilinea a velocità costante:

A) La portanza è maggiore di quella in volo orizzontale
B) La portanza è minore di quella in volo orizzontale
C) La portanza è uguale a quella in volo orizzontale
D) Nel volo in salita la portanza è indipendente dall'angolo di incidenza.

159 Nel volo di salita rettilinea a velocità costante:

A) La trazione deve bilanciare la resistenza
B) La trazione deve bilanciare la resistenza e la componente del peso secondo la traiettoria
C) La trazione deve bilanciare il peso dell'aeromobile
D) La trazione deve essere sempre maggiore del peso dell'ultraleggero, che altrimenti non salirebbe

160 Con quale velocità, su una data distanza, viene raggiunta la quota più elevata?

A) Con quella minima ammissibile
B) Con quella che dà la massima velocità ascensionale
C) Con quella di massimo angolo di salita
D) Con quella di massima autonomia chilometrica

161 Un ultraleggero con efficienza E = 12:

A) Percorre la massima distanza in volo planato con angolo di 12° rispetto alla linea dell'orizzonte
B) Percorre la massima distanza in volo planato con una velocità di discesa aumentata di 1/12 della velocità minima ammissibile
C) Ha un rapporto tra distanza massima percorsa in volo planato e la velocità in discesa uguale a 12
D) Percorre in volo planato ed in assenza divento una distanza di 12 KM con una perdita di quota di 1KM

162 Tra le seguenti affermazioni relative al volo librato, una sola è esatta. Essa è quella corrispondente alla lettera:

A) Per realizzare la massima distanza è preferibile che il peso dell'ultraleggero sia il più basso possibile
B) La massima distanza in volo librato si realizza all'angolo di incidenza corrispondente alla massima efficienza
C) Per realizzare la massima distanza è necessario effettuare la discesa con l'angolo di pendenza massimo
D) Per realizzare, in presenza di vento contrario, la massima distanza in volo librato, è necessario scendere ad una IAS inferiore a quella corrispondente alla massima efficienza

163 A parità di quota e di angolo di inclinazione laterale (bank):

A) il raggio di virata aumenta con l'aumentare della velocità
B) il raggio di virata diminuisce con l'aumentare della velocità
C) il raggio di virata non dipende dalla velocità, ma solo dall'angolo di inclinazione laterale
D) nessuna delle precedenti risposte è corretta

164 A parità di quota e di velocità, il raggio di virata:

A) Aumenta aumentando l'inclinazione laterale
B) Aumenta diminuendo l'inclinazione laterale
C) Diminuisce diminuendo l'inclinazione laterale
D) Diminuisce di 1 m. per ogni grado di aumento dell'angolo di inclinazione laterale

165 Il fattore di carico "n" è:

A) Il rapporto tra il peso dell'ultraleggero e il peso del carburante
B) Il rapporto tra l'accelerazione di gravità e la velocità di volo
C) Il rapporto tra la portanza ed il peso dell'ultraleggero
D) Il rapporto dell'accelerazione di gravità e la radice quadrata della velocità

166 In volo orizzontale rettilineo uniforme, il fattore di carico è pari a:

A) Zero
B) Uno
C) All'accelerazione di gravità
D) Uguale alla potenza

167 Durante una virata, il fattore di carico:

A) Aumenta con l'aumentare dell'inclinazione laterale
B) Diminuisce con l'aumento dell'inclinazione laterale
C) Rimane costante a qualsiasi inclinazione laterale
D) Aumenta con la diminuzione dell'inclinazione laterale

168 Durante una virata, si sviluppa un fattore di carico = 2. In tal caso la portanza dovrà essere:

A) Uguale al peso dell'ultraleggero
B) Di poco superiore al peso dell'ultraleggero
C) Il doppio del peso dell'ultraleggero
D) Inferiore al peso dell'ultraleggero

169 Durante una virata a quota costante e con inclinazione laterale di 60° si sviluppa:

A) Un fattore di carico uguale al peso dell'ultraleggero
B) Un fattore di carico uguale a 2
C) Un fattore di carico uguale a 1
D) Un fattore di carico uguale alla forza centrifuga

170 Azionando l'equilibratore verticale, l'effetto primario che ne deriva è:

A) Un'inclinazione laterale
B) Una picchiata
C) Una cabrata
D) Una rotazione rispetto all'asse verticale

171 Perché un aereo possa mantenere una traiettoria rettilinea orizzontale senza variare la quota, occorre che:

A) La portanza sia superiore al peso
B) La potenza disponibile sia uguale alla potenza necessaria
C) La risultante aerodinamica equilibri il peso e la resistenza
D) La risultante aerodinamica sia inferiore alla massa

172 Durante la salita, la portanza è:

A) Maggiore di quella corrispondente al volo orizzontale
B) Uguale a quella corrispondente al volo orizzontale
C) Minore di quella corrispondente al volo orizzontale
D) Uguale alla trazione

173 Durante la discesa, la portanza è:

A) Maggiore di quella corrispondente al volo orizzontale
B) Uguale a quella corrispondente al volo orizzontale
C) Minore di quella corrispondente al volo orizzontale
D) Uguale alla trazione

174 La stabilità longitudinale di un ultraleggero (beccheggio), è assicurata essenzialmente:

A) Dall'equilibratore verticale
B) Dall'equilibratore orizzontale
C) Dagli alettoni
D) Dallo stabilizzatore

175 La stabilità direzionale di un ultraleggero è assicurata essenzialmente

A) Dalla parte fissa (stabilizzatore dell'impennaggio verticale)
B) Dagli alettoni, ed è ulteriormente migliorabile con l'adozione del diedro
C) Dallo stabilizzatore orizzontale
D) Dall'equilibratore verticale (parte mobile)

176 Lo stallo di un'ala è un fenomeno la cui apparizione dipende essenzialmente da:

A) Un certo valore critico della IAS
B) Un certo valore dell'angolo di incidenza
C) Una improvvisa diminuzione della resistenza
D) Una particolare variazione della densità dell'aria

177 Il caratteristico scuotimento (buffeting) che precede lo stallo è provocato da:

A) L'aumento della scia a valle del profilo
B) Le oscillazioni delle estremità alari
C) L'aumento dei vortici marginali
D) L'instabilità del flusso dorsale, che con rapida successione si stacca e si riattacca alla superficie alare

178 Lo stallo si può verificare:

A) Solo a bassa velocità, a qualsiasi valore dell'incidenza.
B) Solo a bassa velocità, con incidenza oltre l'angolo critico.
C) A qualsiasi velocità, con incidenza oltre l'angolo critico.
D) A velocità elevata, con incidenza pari all'angolo di minima efficienza.

179 Il fenomeno aerodinamico della vite è caratterizzato da

A) Semiala interna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa bassa velocità indicata
B) Semiala esterna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa, alta velocità indicata
C) Semiali entrambe stallate; basso rateo di discesa; alta velocità indicata
D) Semiala interna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa; alta velocità indicata

180 Durante la vite, il comando che non perde (o perde per ultimo) la propria efficacia è:

A) Lo stabilizzatore
B) L'equilibratore verticale
C) Gli alettoni
D) L'equilibratore orizzontale

181 Gli angoli di deflessione dei flap usati in decollo sono normalmente inferiori rispetto a quelli usati in atterraggio. Il motivo è il seguente:

A) Per evitare lo stallo della zona dorsale dell'ala
B) Per evitare lo stallo della zona ventrale dell'ala
C) Perché, con i flap estesi all'angolo previsto per l'atterraggio, l'aumento del coefficiente di resistenza è maggiore dell'incremento del coefficiente di portanza
D) Per contenere l'intensità dei vortici marginali

182 Durante una salita, la velocità indicata idonea al superamento di un ostacolo molto vicino, corrisponde a quella di:

A) Stallo
B) Salita rapida
C) Salita ripida
D) Massima portanza

183 La salita ripida consente il maggior guadagno di quota:

A) Rispetto al tempo impiegato
B) Rispetto alla distanza percorsa
C) Con la massima velocità di traiettoria
D) Rispetto al carburante complessivamente consumato

184 **La salita rapida consente il maggior guadagno di quota:**

A) Rispetto al tempo impiegato
B) Rispetto alla distanza percorsa
C) Con la massima velocità di traiettoria
D) Rispetto al carburante complessivamente consumato

185 **La velocità indicata di salita ripida di un aereo ad elica è:**

A) Maggiore di quella di salita rapida
B) Minore di quella di salita rapida
C) Uguale a quella di minima potenza necessaria
D) Maggiore di quella di massima efficienza

186 **La velocità indicata di salita rapida di un aereo ad elica è:**

A) Minore di quella di salita ripida
B) Uguale a quella di minima potenza necessaria
C) Minore di quella di minima potenza necessaria
D) Maggiore di quella di salita ripida

187 **La pendenza della traiettoria durante una salita ripida è**

A) Maggiore di quella corrispondente alla salita rapida
B) Minore di quella corrispondente alla salita rapida
C) Uguale a quella corrispondente alla salita rapida
D) Coincidente con l'angolo di assetto

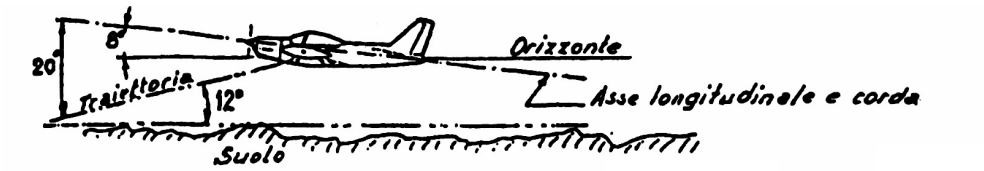
188 **La pendenza della traiettoria durante una salita rapida è:**

A) Maggiore di quella corrispondente alla salita rapida
B) Minore di quella corrispondente alla salita ripida
C) Uguale a quella corrispondente alla salita ripida
D) Coincidente con l'angolo di assetto

189 **La velocità di manovra (Va) rappresenta la velocità.**

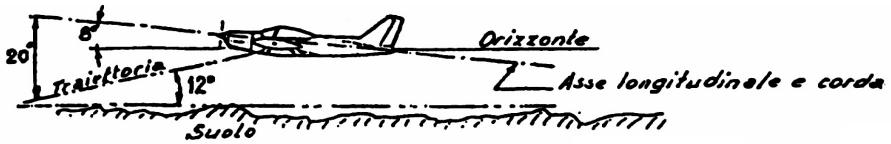
A) Massima alla quale, con l'incidenza di Cp massimo, è possibile portare a fondo corsa i comandi senza superare il fattore di carico massimo consentito in manovra
B) Minima che consente un adeguato margine sulla velocità di stallo durante le manovre
C) Da mantenere durante il volo nelle aree aeroportuali
D) Al di sotto della quale è permesso manovrare il carrello di atterraggio

190 **Gli angoli di incidenza e di rampa dell'ultraleggero rappresentato sono rispettivamente:**



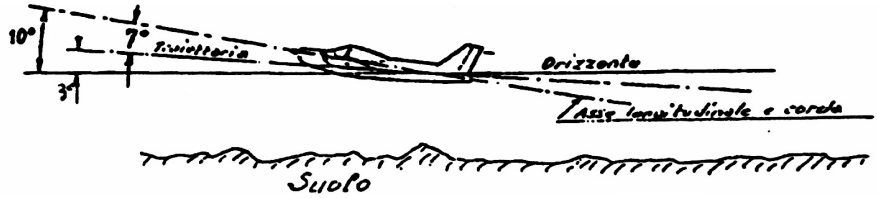
A) 8° ; -12°
B) -12° ; 8°
C) 20° ; -12°
D) 28° ; 8°

191 **Gli angoli di assetto e di incidenza dell'ultraleggero rappresentato sono rispettivamente:**



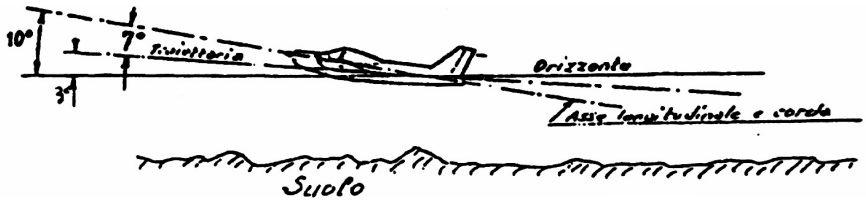
A) 8° ; 20°
B) -12° ; 8°
C) 20° ; -12°
D) 28° ; 8°

192 **Gli angoli di incidenza e di rampa dell'ultraleggero rappresentato sono rispettivamente:**



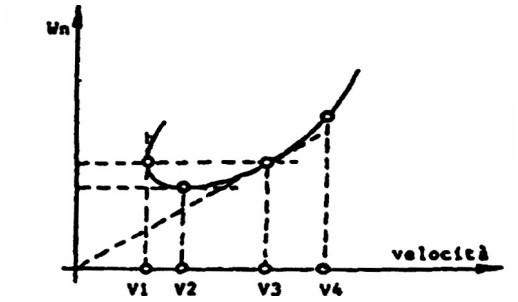
A) 10° ; 7°
B) 7° ; 3°
C) 17° ; 3°
D) 13° ; 7°

193 **Gli angoli di assetto e di incidenza dell'ultraleggero rappresentato sono rispettivamente:**



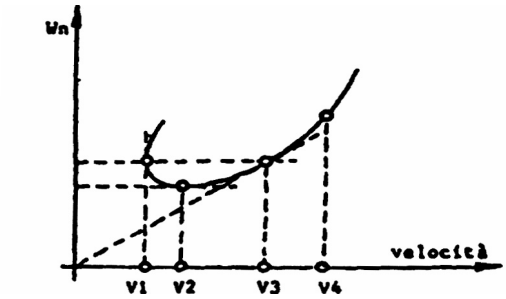
A) 13° ; 7°
B) 17° ; 3°
C) 7° ; 3°
D) 10° ; 7°

194 **La velocità di massima autonomia oraria di un aereo ad elica corrisponde, sul diagramma della potenza necessaria rappresentato, alla velocità:**



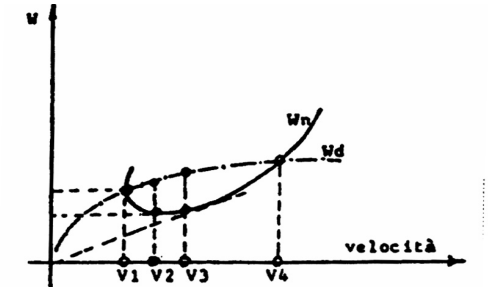
A) V1, anche se in presenza di elevata umidità si usa sempre la V2
B) a metà strada tra la V3 e la V2
C) V2
D) V4 anche se è preferibile alternarla con la V3

195 **La velocità di massima autonomia chilometrica di un aereo ad elica corrisponde, sul diagramma della potenza necessaria rappresentato, alla velocità:**



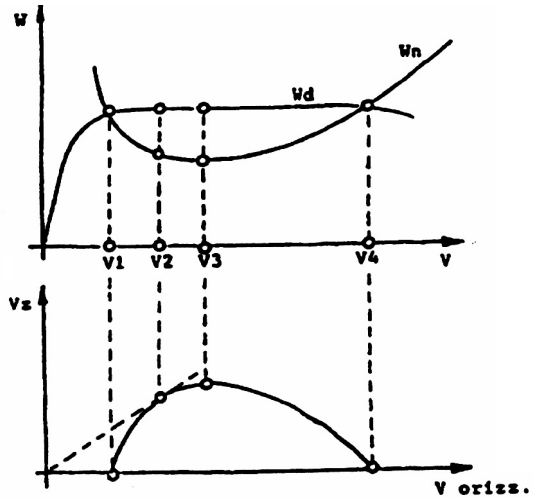
A) V4 anche se è preferibile alternarla con la V3
B) V3
C) a metà strada tra la V3 e la V2
D) V1, anche se in presenza di elevata umidità si usa sempre la V2

196 **La velocità di salita rapida di un aereo ad elica corrisponde, sul diagramma rappresentato, alla velocità:**



A) V1, anche se in presenza di elevata umidità si usa sempre la V2
B) a metà strada tra la V3 e la V2
C) V3
D) V4 anche se è preferibile alternarla con la V3

197 **La velocità di salita ripida di un aereo ad elica corrisponde, sul diagramma rappresentato, alla velocità:**



A) V1, anche se in presenza di elevata umidità si usa sempre la V2
B) V2
C) a metà strada tra la V3 e la V2
D) V4 anche se è preferibile alternarla con la V3

198 **A differenza dell'elica a passo fisso, l'elica a passo variabile e a giri costanti consente:**
A) L'impiego di motori più leggeri
B) Di accoppiare l'elica al motore senza l'impiego del riduttore di giri
C) Un rendimento pressoché costante per tutte le velocità di volo
D) Una maggiore semplicità di installazione e di manutenzione

199 Durante un'affondata con un aereo equipaggiato con elica a passo fisso, si osserva che, aumentando la velocità dell'aereo, a parità di manetta, i giri del motore:

A) Diminuiscono inizialmente per poi stabilizzarsi a valori più bassi di quelli iniziali
B) Aumentano inizialmente e poi si stabilizzano a valori più elevati di quelli iniziali
C) Si mantengono costanti
D) Aumentano inizialmente e poi si stabilizzano a valori più bassi di quelli iniziali

200 Durante la prova a punto fisso di un'elica a passo variabile, aumentando il passo dell'elica, i giri:

A) Aumentano
B) Diminuiscono
C) Rimangono costanti
D) Sono inversamente proporzionali alla trazione

201 Durante la prova a punto fisso di un'elica a passo variabile, aumentando il passo dell'elica, i giri diminuiscono, perché:

A) Aumenta la coppia resistente dell'elica
B) Aumenta la trazione
C) Diminuisce la pressione di alimentazione
D) La domanda è formulata in modo errato, poche in tali condizioni i giri non diminuiscono ma aumentano

202 Dall'indicatore di livello del carburante qui raffigurato si può dedurre che:

A) E' ancora disponibile 1/4 del contenuto del serbatoio
B) Sono ancora disponibili 3/4 del contenuto del serbatoio
C) La pressione del carburante è 1/4 del suo valore normale
D) Il carburante è sufficiente per 1/4 d'ora di volo

203 Con le indicazioni ed il selettore qui raffigurati, è possibile effettuare un volo, anche se di breve durata

A) Sì, il carburante disponibile è ancora sufficiente
B) No, il selettore carburante deve essere posto prima su "L" o "L + R"
C) No, il selettore carburante deve essere posto prima su "0ff'
D) No, occorre fare dapprima il pieno

204 Come si comporta l'acqua di condensazione nel serbatoio di un ultraleggero fermo al suolo per un lungo periodo?

A) Si accumula nel punto più basso del serbatoio
B) Galleggia sopra il carburante
C) Si mescola al carburante
D) Si dissolve nel carburante

205 Come si può combattere efficacemente la formazione dell'acqua di condensazione nei serbatoi durante soste prolungate?

A) Togliendo i tappi dei serbatoi
B) Riempiendo completamente i serbatoi
C) Chiudendo l'aerazione dei serbatoi
D) Provvedendo alla messa a terra

206 Lo scarico dell'acqua di condensazione formatasi nei serbatoi, deve essere effettuato:

A) Durante il controllo delle 100 ore
B) Durante il controllo delle 50 ore
C) Durante il controllo settimanale
D) Durante il controllo giornaliero e dopo ogni rifornimento

207 L'intensità dei vortici generati da un aereo pesante:

A) E' maggiore di quella dei vortici generati da un aereo leggero
B) E' minore di quella dei vortici generati da un aereo leggero
C) E' uguale a quella dei vortici generati da .un aereo leggero
D) E' trascurabile, specie nella fase di decollo

208 I vortici generati da un ultraleggero sono:

A) Dipendenti solo dalla velocità ed indipendenti dal peso dell'ultraleggero
B) Indipendenti dalla velocità e dipendenti solo dal peso dell'ultraleggero
C) Più intensi ad alte velocità e bassi valori del peso
D) Più intensi a basse velocità ed alti valori del peso

209 Se si deve intersecare la retta dì un pesante velivolo commerciale, subito dopo il suo passaggio, è consigliatile mantenere, durante l'attraversamento, una quota:

A) Inferiore di circa 500 ft rispetto a quella dell'aereo precedente
B) Uguale a quella dell'aereo precedente
C) Superiore a quella dell'aereo precedente
D) Di circa 2000 ft sopra il livello del mare

210 Decollando dopo un grosso aereo di linea, ai fini della turbolenza di scia è opportuno:

A) Iniziare il distacco dalla pista prima di raggiungere il punto dove ha ruotato il velivolo che precede e dopo un tempo di almeno 6 minuti
B) Iniziare il distacco in corrispondenza del punto dove ha ruotato il velivolo che precede
C) Mantenersi sottovento alla traiettoria di decollo del velivolo che precede
D) Tutte tre le precedenti affermazioni sono errate

211 La scia vorticosa che si genera dietro un aereo in volo:

A) Si incontra al di sopra della sua traiettoria di volo
B) Devia verso il basso dietro la sua traiettoria di volo
C) Scomparirà immediatamente dopo il passaggio dell'ultraleggero
D) Devia a destra e a sinistra rispetto alla sua traiettoria di volo, a causa dell'effetto della rotazione delle eliche o del getto dei reattori

212 La scia vorticosa di un aereo si verifica in maggior misura quando esso:

A) E' fermo in testata pista, con i motori alla massima potenza
B) Opera a velocità elevate e a bassi pesi
C) Opera a basse velocità ed a pesi elevati
D) E' caricato al limite posteriore del centro di gravità

213 Atterrando dopo un grosso aereo di linea è opportuno, ai fini della turbolenza di scia:

A) Mantenersi sottovento alla sua traiettoria di volo
B) Atterrare al di là del punto di contatto dell'aeromobile che precede dopo un tempo di almeno 6 minuti
C) Atterrare prima del punto di contatto dell'aeromobile che precede
D) Tutte le tre precedenti affermazioni sono errate

214 Supponendo di dover attraversare la traiettoria di un grande aereo a getto che si trova davanti ed alla stessa quota, un ultraleggero, per evitare la turbolenza di scia dovrà:

A) Volare al di sopra della traiettoria dell'aereo a getto
B) Scendere al di sotto della traiettoria dell'aereo a getto
C) Scendere e volare parallelamente alla traiettoria dell'aereo a getto
D) Scendere e portarsi alla velocità di manovra (Va)

215 I vortici di estremità in presenza di vento al traverso ed in prossimità del suolo:

A) Tendono entrambi a ridurre la propria intensità
B) Tendono a non essere influenzati dalla presenza di vento al traverso
C) Tendono ad incrementare la propria intensità nella zona sottovento ed a ridurla nella zona sopravento
D) Tendono a ridurre la propria intensità nella zona sottovento e ad aumentarla nella zona sopravento

216 Con aeromobile fermo al parcheggio, il pilota può determinare l'altitudine di pressione (Pressure Altitude) come segue:

A) Inserendo nella finestrella di regolazione dell'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo l'altitudine indicata dall'altimetro
B) Portando a ZERO l'altitudine indicata dall'altimetro e leggendo il valore dell'altitudine pressione nella finestrella di regolazione
C) Inserendo nella finestrella di regolazione il valore 1013.2 mb e leggendo direttamente sulla scala dell'altimetro il valore dell'altitudine pressione
D) Selezionando sull'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo nella finestrella di regolazione l'altitudine pressione cercata

217 L'altitudine pressione (Pressure Altitude) può essere determinata nel seguente modo:

A) Inserendo nella finestrella di regolazione dell'altimetro il valore 1013.2 mb e leggendo sulla scala dell'altimetro il valore dell'altitudine pressione
B) Leggendo il valore che compare nella finestrella di regolazione, quando l'altimetro è stato portato a ZERO
C) Inserendo nella finestrella di regolazione dell'altimetro il valore della pressione attuale dell'aeroporto e leggendo il valore dell'altitudine pressione direttamente sulla scala dell'altimetro
D) Facendo riferimento ai NOTAMS in vigore per quel giorno e per quell'aeroporto

218 Una delle regole più importanti da ricordare in caso di piantata motore subito dopo il decollo, è La seguente:

A) Determinare la direzione del vento, per affrontare l'imminente atterraggio di emergenza
B) Ritornare immediatamente verso la testata pista usata per il decollo
C) Assumere l'assetto di miglior discesa
D) Controllare gli indicatori di quantità carburante, per determinare se la piantata di motore sia da imputarsi ad esaurimento del carburante nel serbatoio selezionato

219 Subito dopo il decollo, udendo dei secchi colpi metalli provenienti dal motore, il pilota sospetta di essere in presenza del fenomeno della detonazione. La sua azione correttiva iniziale dovrà essere:

A) Applicare aria calda al carburatore
B) Inclinare il busto in avanti al fine di spostare il baricentro
C) Aumentare il rateo di salita
D) Diminuire la potenza del motore, ritardando la manetta

220 Supponendo di trovarsi, durante il volo, in presenza di avaria elettrica al generatore ed alla batteria, il comportamento del motore sarà:

A) Continuerà a funzionare regolarmente, poiché l'energia elettrica per le candele è fornite dai magneti
B) Pianterà immediatamente, poiché verrà a mancare l'energia elettrica alle candele.
C) Si avrà solo una indicazione di alta temperatura alle teste dei cilindri e dl bassa pressione dell'olio
D) Il motore pianterà, poiché verrà a mancare l'alimentazione elettrica alla pompa dell'olio

221 In un motore a carburatore, le formazioni di ghiaccio si verificano prevalentemente:

A) Nel getto principale del carburante
B) Nella camera del galleggiante
C) Nell'economizzatore
D) Nella zona della valvola a farfalla

222 Nei motori alternativi non muniti di compressore e dotati di elica a passo variabile, durante la prova motore un aumento del passo dell'elica provocherà:

A) Un aumento di giri ed un aumento della MAP
B) Una diminuzione di giri ed una diminuzione della MAP
C) Un aumento dei giri e nessuna variazione della MAP
D) Una diminuzione dei giri ed un aumenta della MAP

223 Nei motori alternativi non muniti di compressore, salendo in quota, a parità di posizione della manetta, la pressione di alimentazione:

A) Rimarrà costante per l'effetto dell'elica a passo variabile
B) Diminuirà, a causa della diminuzione della densità dell'aria
C) Aumenterà, a causa della diminuita contropressione ai gas di scarico, dovuta alla diminuzione della densità dell'aria
D) Diminuirà, a causa della diminuzione della temperatura con la quota

224 Che cosa accade ad un ultraleggero equipaggiato con motore alternativo, se si ha un guasto all'alternatore in volo?

A) Il motore si arresta istantaneamente
B) Il motore continua a girare normalmente
C) Il motore ha un funzionamento irregolare
D) I magneti non funzionano più

225 Quale dei seguenti strumenti serve a controllare il circuito di lubrificazione durante il volo?

A) L'indicatore della pressione carburante
B) L'indicatore della pressione di alimentazione
C) L'indicatore della pressione dell'olio
D) L'indicatore della temperatura delle teste dei cilindri

226 La fase di accensione durante il funzionamento della maggior parte dei motori alternativi aeronautici avviene tramite:

A) Le candele alimentate dalla batteria
B) Le candele alimentate dai magneti
C) La batteria ed i magneti
D) Il generatore o alternatore

227 L'altitudine di densità è definita come:

A) L'altitudine in atmosfera tipo corretta per condizioni di temperatura diverse dalla standard
B) L'altezza rispetto al suolo corretta per condizioni di temperatura diverse dalla standard
C) L'altitudine in atmosfera tipo corretta per l'errore strumentale dell'Altimetro

228 La quota pressione, in inglese "Pressure Altitude" (PA) è:

A) Quella che si legge direttamente sull'altimetro
B) Quella che si legge sull'altimetro quando viene inserito il valore 1013.2, ossia la quota riferita alla superficie isobarica 1013.2
C) Quella che si legge sull'altimetro quando viene inserito il valore di pressione esistente in un dato momento al livello del mare

229 Il QNH, che viene inserito nella finestrella per il regolaggio dell'altimetro, è definito come:

A) il valore della pressione in atmosfera standard
B) il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell'aeroporto
C) il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell'aeroporto, corretta per la temperatura
D) il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell'aeroporto, ridotta al livello medio del mare in aria tipo

230 Inserendo nella finestrella il QNH, l'altimetro indicherà, con ultraleggero a terra:

A) l'altitudine dell'aeroporto rispetto al livello medio del mare
B) zero
C) l'altitudine dell'ultraleggero rispetto alla superficie isobarica di 1013.2 hPa (29.92 In/Hg)

231 Il QFE, che viene inserito nella finestrella per il regolaggio dell'altimetro, viene definito come:

A) il valore della pressione atmosferica standard
B) il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell'aeroporto
C) il valore della pressione atmosferica esistente al livello del mare, corretta per la temperatura
D) il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell'aeroporto, ridotta al livello medio del mare in aria tipo

232 Un regolaggio "convenzionale" dell'altimetro, utilizzato in particolari fasi del volo, è il QNE. Esso consente di volare per livelli di volo e viene definito come:

A) il valore della pressione "standard" di 1013.2 hPa (29.92 In/Hg) inserito nella finestrella dell'altimetro
B) il valore di pressione "standard"di 1013.2 hPa (29.92 In/Hg) corretto per l'errore di temperatura ed inserito nella finestrella dell'altimetro
C) il valore della pressione del momento, riferito al livello medio del mare
D) il valore della pressione del momento, riferito al livello dell'aeroporto

233 Con aeromobile in volo, un altimetro regolato sul QNE (1013.25 hPa) indicherà:

A) l'altitudine dell'ultraleggero rispetto al livello medio del mare
B) l'altitudine dell'ultraleggero rispetto alla superficie isobarica di 1013.2 hPa. Tale altitudine viene espressa, in questo caso, col termine "livello di volo (flight level)"
C) l'altezza dell'ultraleggero rispetto al livello dell'aeroporto

234 A parità di regolaggio dell'altimetro, l'altitudine di un aeromobile che vola da una zona di alta pressione ad una zona di bassa pressione:

A) rimane costante
B) diminuisce
C) aumenta

235 A parità di regolaggio dell'altimetro, l'altitudine di un aeromobile che vola da una zona di bassa pressione ad una zona di alta pressione:

A) rimane costante
B) diminuisce
C) aumenta

236 A parità di regolaggio dell'altimetro, l'altitudine di un aeromobile che vola da una zona di alta temperatura ad una zona di bassa temperatura:

A) rimane costante
B) diminuisce
C) aumenta

237 A parità di regolaggio dell'altimetro, l'altitudine di un aeromobile che vola da una zona di bassa temperatura ad una zona di alta temperatura:

A) rimane costante
B) diminuisce
C) aumenta

238 **L’altimetro indica:**

A) 750 ft
B) 7.500 ft
C) 75 ft
D) 75.000 ft

239 **L’altimetro indica:**

A) 7.880 ft
B) 8.900 ft
C) 17.880 ft
D) 788 ft

240 **L’altimetro indica:**

A) 138 ft
B) 13.800 ft
C) 13,8 ft
D) 1.380 ft

241 **L’altimetro indica:**

A) 9.800 ft
B) 980 ft
C) 8.800 ft
D) 880 ft

242 **L’altimetro indica:**

A) 1.242 ft
B) 12.420 ft
C) 2.420 ft
D) 124 ft

243 **L’altimetro indica:**

A) 880 ft
B) 1.880 ft
C) 18.8 ft
D) 18.880 ft

244 **L'errore di isteresi nell'altimetro è dovuto a:**
A) la temperatura dell'aria che non sempre è standard
B) il ritardo con il quale le pressioni si propagano nei condotti
C) il ritardo con il quale l'altimetro indica le variazioni di quota
D) tutte le precedenti risposte sono errate

245 **Nell'altimetro gli errori di attrito sono causati dalle caratteristiche dei meccanismi e tendono a sommarsi agli errori di isteresi.**
A) VERO
B) FALSO

246 **Quale è l'errore fondamentale del variometro?**
A) Il ritardo insito nel principio di funzionamento
B) L'inversione dell'indicazione all'inizio di una salita o discesa
C) L'eccessiva indicazione in seguito ad una cabrata o picchiata
D) L'errore dovuto alla temperatura

247 **Il variometro è uno strumento che indica:**

A) la velocità verticale di salita e discesa, espressa in Km/h
B) la velocità verticale di salita e discesa, espressa in m/sec o ft/min
C) la pendenza in gradi dell'angolo di salita o discesa
D) la velocità di traslazione rispetto al suolo in salita o discesa

248 **Che cosa indica il variometro?**

A) La velocità verticale di salita e discesa
B) La velocità del vento
C) La velocità di avanzamento in salita
D) La velocità di planata

249 **Come reagisce l'indice di un variometro a capsula?**

A) Istantaneamente
B) Con un certo ritardo
C) Con un certo anticipo
D) Con anticipo in discesa e ritardo in salita

250 **Le indicazioni dell'anemometro, a prescindere dagli errori strumentali, di posizione, ecc., forniranno al pilota indicazioni di velocità vera all'aria:**

A) sempre
B) mai
C) solo in atmosfera standard ed al livello del mare
D) solo in quota

251 **Volando ad una certa quota, che differenza c'è tra la velocità indicata e quella vera all'aria?**

A) La velocità vera all'aria è più alta di quella indicata
B) La velocità vera all'aria è più bassa di quella indicata
C) Le due velocità sono diverse solo in presenza di vento forte
D) Nessuna delle precedenti risposte è quella esatta

252 **Salendo in quota, la velocità indicata sarà sempre più bassa di quella vera all'aria. All'incirca di quanto ?**

A) Del 28% in meno ogni 1.000 m
B) Del 5% in meno ogni 1.000 m
C) Del 5% in meno ogni 100 mq
D) Del 5% in meno ogni 100 hPa

253 **Il filo di lana, se istallato, si sposta sempre dalla stessa parte della pallina.**

A) VERO
B) FALSO

Il filo di lana è più sensibile della pallina della sbandometro.

A) VERO
B) FALSO

254 **Che cosa indica il filo di lana?**

A) La proiezione futura della posizione attuale dell'aliante
B) La prua dell'aliante
C) La direzione dei filetti fluidi che investono la fusoliera
D) La direzione del vento al suolo

255 **Quale è, riferendosi alle indicazioni di salita e discesa, lo scopo principale del variometro ad energia totale?**

A) Ridurre gli effetti della turbolenza dell'aria
B) Neutralizzare gli effetti dovuti alle variazioni di velocità impresse dal pilota
C) Accentuare gli effetti dovuti alle variazioni di velocità
D) Calcolare le salite e le discese riferite all'aria standard

256 **Procedendo ad alta velocità, un pilota incontra un'ascendenza e quindi cabra decisamente. Il variometro ad energia totale, se ben tarato, indicherà:**

A) solamente la quantità di salita dovuta all'aria in ascesa
B) la quantità di salita dovuta all'aria in ascesa più l'effetto della cabrata del pilota
C) inizialmente una discesa e poi una salita
D) la quantità di salita dovuta all'effetto dinamico

257 **Procedendo a bassa velocità, un pilota incontra una discendenza e quindi picchia. Il variometro ad energia totale, se ben tarato, indicherà:**

A) la quantità di discesa massima dell'aliante
B) inizialmente una salita e poi una discesa
C) la quantità di discesa dovuta solamente all'aria che scende
D) la quantità di discesa dovuta all'aria che scende più l'effetto della picchiata

258 **Un variometro ad energia totale funziona perfettamente solo se il pilota mantiene una velocità costante e stabilizzata.**

A) VERO
B) FALSO

259 **Una regoletta mnemonica, ad uso del pilota, dice che per correggere derapate o scivolate:**

A) piede scaccia pallina e richiama filo di lana
B) piede richiama pallina e scaccia filo di lana
C) piede scaccia pallina e scaccia filo di lana
D) piede richiama pallina e filo di lana

260 **Con gli alianti è possibile usare la scivolata come manovra? Perché?**

A) Sì, per guadagnare quota in termica
B) Sì, per perdere rapidamente quota senza aumentare la velocità
C) No, perché l'aliante si romperebbe
D) No, perché per perdere quota si usano i diruttori e questi non possono mai rompersi

261 **L'avvicinamento al campo allo scopo di immettersi in circuito, in volo veleggiato, deve avvenire:**

A) a 10° rispetto al sottovento
B) sulla verticale del campo o in una zona appositamente individuata ad una quota di almeno 300 mt.
C) non importa, tanto gli alianti hanno la precedenza sugli altri traffici
D) in senso contrario al sottovento

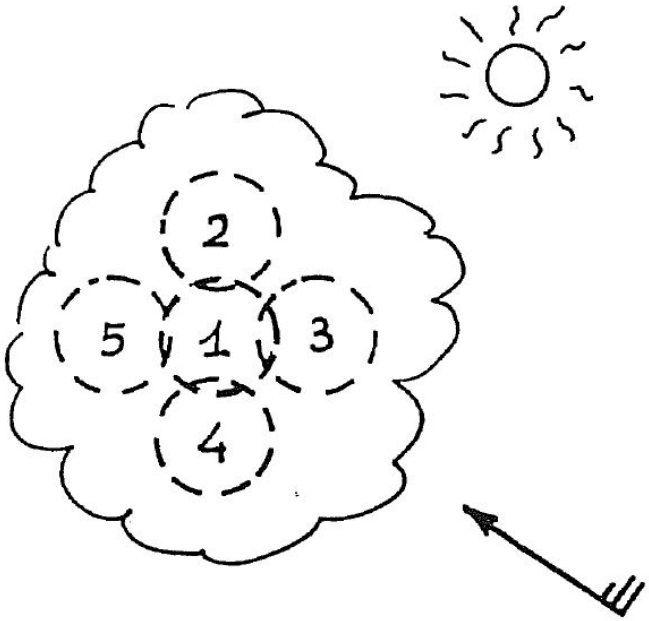
262 **Riferendosi al finale, quale è il parametro più importante e come va mantenuto?**

A) E' la deriva; va mantenuta costante
B) E' il rateo di discesa; va mantenuto entro limiti accettabili
C) E' la velocità; va mantenuta il più possibile costante
D) E' il trimmaggio; va mantenuto invariato

263 **In un normale volo di addestramento, a quale quota approssimativamente dovrà trovarsi il pilota di un aliante nel settore di avvicinamento al circuito?**

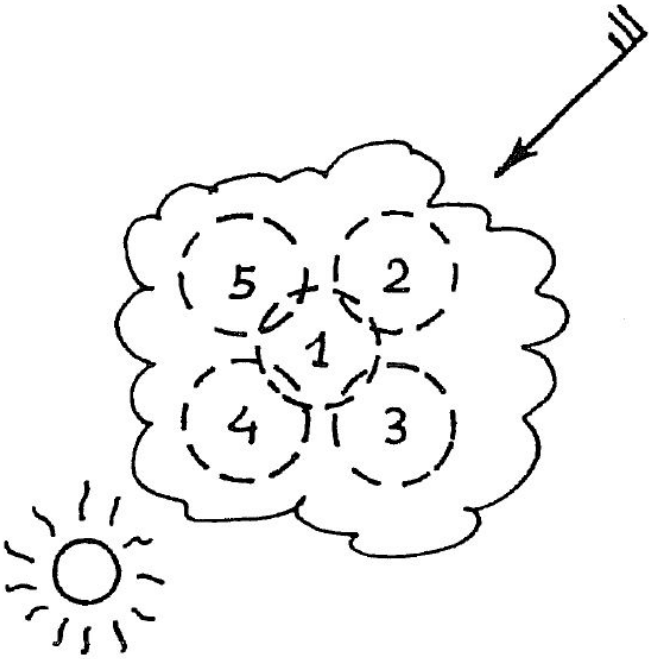
A) A circa l00mt
B) A circa 150 mt
C) A circa 300 mt
D) A circa 500 mt

264 **Cumulo, vento e sole come in figura. Dove si troverà con maggiore probabilità la termica?**



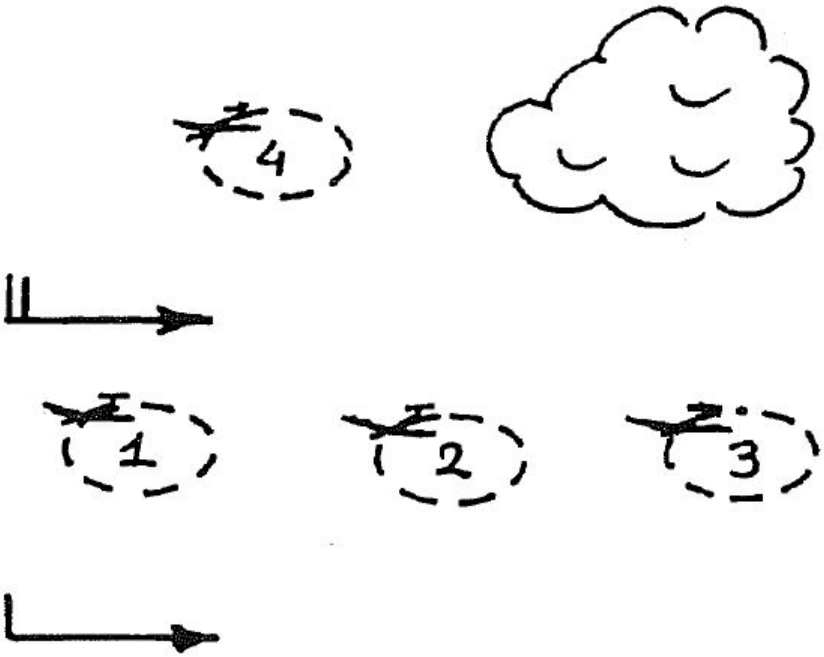
A) Nella posizione 1
B) Nella posizione 5
C) Nella posizione 3
D) Nelle posizioni 2 e 4

265 **Cumulo, vento e sole come in figura. Dove si troverà con maggiore probabilità la termica?**



A) Nella posizione 1
B) Nella posizione 4
C) Nella posizione 2
D) Nelle posizioni 3 e 5

266 **Cumulo e vento come in figura. Quale dei quattro alianti ha più probabilità di agganciare la termica?**



A) Quello in posizione 1
B) Quello in posizione 2
C) Quello in posizione 3
D) Quello in posizione 4

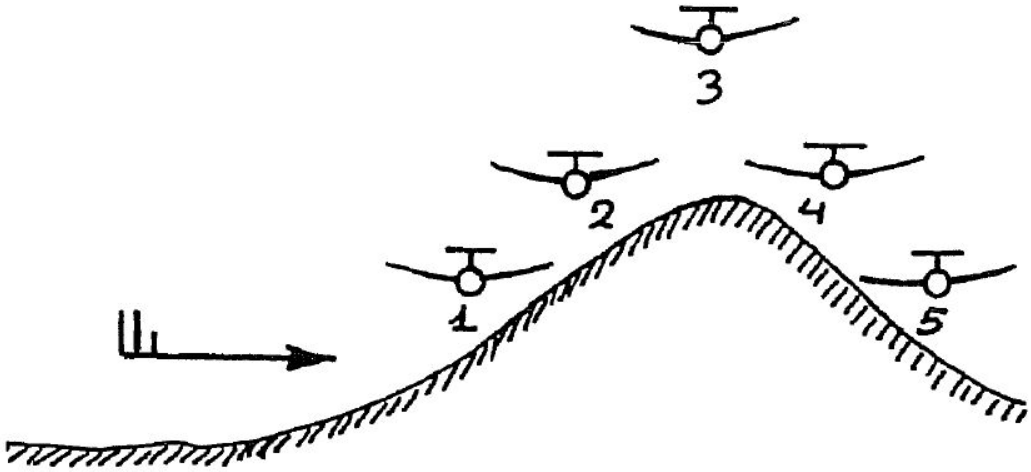
267 **Un aliante si appresta ad entrare in una termica in cui vi è già un altro aliante che spirala. Da che parte dovrà virare l'aliante che sopraggiunge?**

A) Dalla parte che gli è più conveniente
B) Dalla stessa parte dell'aliante che è già in termica
C) Sempre a sinistra
D) Sempre a destra

268 **Quali sono le principali precauzioni da osservare durante il veleggiamento in pendio?**

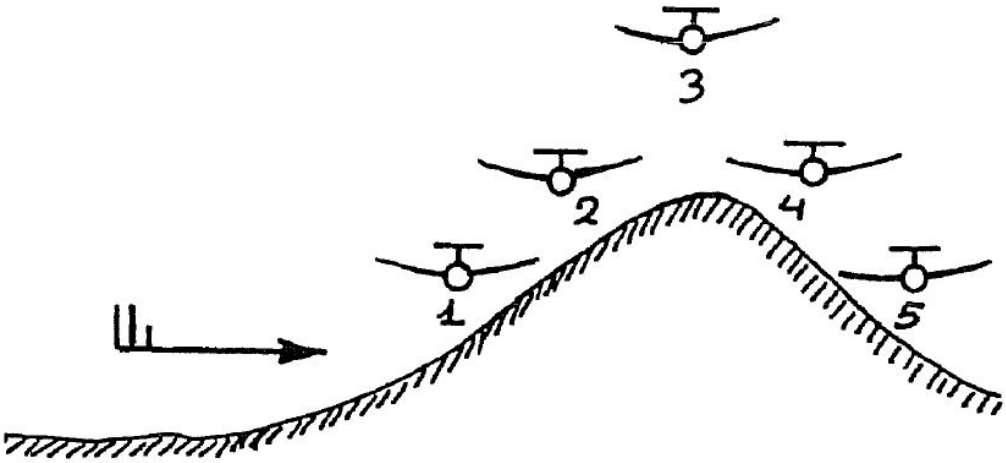
A) Velocità normale; senso delle virate controvento; leggera inclinazione verso valle
B) Velocità molto abbondante; distanza dal pendio; trim a picchiare
C) Velocità leggermente abbondante; correzione di deriva controvento; pallina al centro; senso delle virate sempre verso valle
D) Velocità leggermente abbondante; correzione della deriva; senso delle virate sempre a sinistra

269 **Se l'aria è molto stabile, quale sarà la posizione che darà la massima salita e quale quella da evitare?**



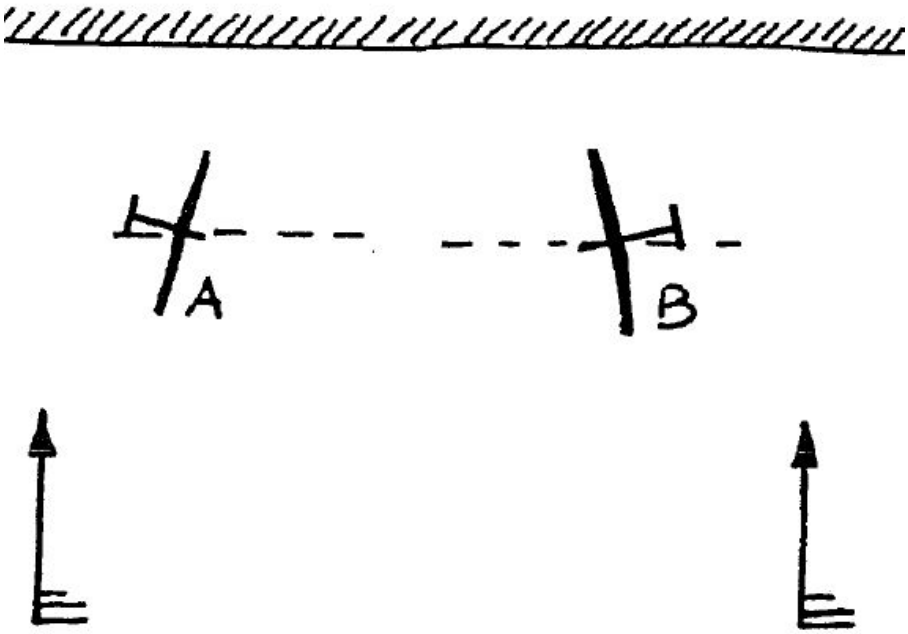
A) Massima salita in posizione 2; evitare le posizioni 4 e 5
B) Massima salita in posizione 4; evitare le posizioni 2 e i
C) Massima salita in posizione 5; evitare la posizione 4
D) Massima salita in posizione 4; evitare la posizione 5

270 **Se l'aria è moderatamente instabile, dire quale è la sequenza più logica per un aliante che vuole sfruttare la corrente del pendio.**



A) 1;2;3
B) 5;4;3
C) 2;3;4
D) 3;2;1

271 **Se i due alianti che veleggiano in pendio si trovano alla stessa quota, come si devono comportare?**



A) L'aliante B prosegue dritto; l'aliante A devia verso l'esterno (alla sua destra) dando la precedenza a B
B) L'aliante A prosegue dritto; l'aliante B devia verso l'esterno (alla sua sinistra) dando la precedenza ad A
C) L'aliante B prosegue dritto; l'aliante A passa sotto l'aliante 3
D) L'aliante A cabra leggermente; l'aliante B picchia leggermente

272 **Un pendio può essere dolce o ripido. Riguardo alla distanza orizzontale da esso, come deve regolarsi il pilota dell'aliante?**

A) Deve mantenersi più distante dal pendio ripido
B) Deve mantenersi più distante dal pendio dolce
C) Deve mantenersi molto distante da entrambi
D) Può stare molto vicino in tutti e due i casi

273 **Nei riguardi della sicurezza del volo, in un pendio dolce, la distanza orizzontale tenuta dall'aliante che veleggia può essere inferiore di quella tenuta rispetto ad un pendio ripido.**

A) VERO
B) FALSO

274 **Quali sono le principali cause di disagio e le precauzioni da prendere se si prevede di effettuare un volo d'onda?**

A) L'alta quota e la turbolenza; coprirsi bene ed evitare le zone di forte vento
B) Il freddo ed il forte vento; coprirsi bene e stare vicini al campo
C) L'alta quota ed il freddo; munirsi di ossigeno e coprirsi bene
D) L'alta quota ed il caldo; munirsi di ossigeno e vestirsi leggeri

275 **Il pilota di un aliante ha impostato la traiettoria in finale utilizzando i diruttori a metà della loro estensione. Quando arriva sul punto di mira ed inizia la "retta" come devono essere manovrati i diruttori?**

A) devono essere lasciati nella medesima posizione evitando brusche variazioni vicino al terreno
B) devono essere retratti quasi completamente in quanto è pericoloso atterrare con i diruttori estratti
C) la domanda è sbagliata in quanto i diruttori non devono essere utilizzati in fase di atterraggio
D) devono essere estratti completamente in modo repentino ad un'altezza di circa 50 cm. dal suolo

276 **Il pilota di un aliante ha impostato la traiettoria in finale utilizzando i diruttori estratti a fondo corsa. Quando arriva sul punto di mira ed inizia la "retta" come devono essere manovrati i diruttori?**

A) devono essere retratti in quanto l'aliante non può atterrare con i diruttori completamente estratti
B) deve riaccendere il motore e riattaccare
C) possono essere lasciati nella stessa posizione in quanto l'aliante può tranquillamente atterrare con i diruttori completamente estratti, anche se questo rende leggermente più impegnativa la manovra.
D) non c'è problema, con ottimismo e fiducia in se il pilota riuscirà a risolvere la situazione

277 **Come si deve volare per percorrere in volo planato, in aria calma, la maggior distanza possibile?**

A) Alla velocità minima
B) Alla velocità di massima efficienza
C) Alla VNE
D) Alla velocità di minima discesa

278 **Come si deve volare, in aria calma e in volo planato, per rimanere in volo il più a lungo possibile?**

A) Alla velocità minima
B) Alla velocità di massima efficienza
C) Con i flaps estesi
D) Alla velocità di minima discesa

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref. 40-968-954

Data _____

Cognome _____ Nome _____

Firma _____

1	a	b	c	d	31	a	b	c	d	61	a	b	c	d
2	a	b	c	d	32	a	b	c	d	62	a	b	c	d
3	a	b	c	d	33	a	b	c	d	63	a	b	c	d
4	a	b	c	d	34	a	b	c	d	64	a	b	c	
5	a	b	c		35	a	b	c	d	65	a	b	c	
6	a	b	c		36	a	b	c		66	a	b	c	d
7	a	b	c	d	37	a	b	c	d	67	a	b	c	d
8	a	b	c	d	38	a	b	c	d	68	a	b	c	d
9	a	b	c	d	39	a	b	c	d	69	a	b	c	d
10	a	b	c	d	40	a	b	c	d	70	a	b	c	d
11	a	b	c		41	a	b	c	d	71	a	b	c	d
12	a	b	c	d	42	a	b	c	d	72	a	b	c	d
13	a	b	c	d	43	a	b	c	d	73	a	b	c	d
14	a	b	c	d	44	a	b	c	d	74	a	b	c	d
15	a	b	c	d	45	a	b	c	d	75	a	b	c	
16	a	b	c	d	46	a	b	c	d	76	a	b	c	
17	a	b	c	d	47	a	b	c	d	77	a	b	c	
18	a	b	c	d	48	a	b	c	d	78	a	b	c	d
19	a	b	c	d	49	a	b	c	d	79	a	b	c	d
20	a	b	c	d	50	a	b	c	d	80	a	b	c	d
21	a	b	c	d	51	a	b	c	d	81	a	b	c	d
22	a	b	c	d	52	a	b	c	d	82	a	b	c	d
23	a	b	c	d	53	a	b	c	d	83	a	b	c	d
24	a	b	c	d	54	a	b	c	d	84	a	b	c	d
25	a	b	c		55	a	b	c	d	85	a	b	c	d
26	a	b	c	d	56	a	b	c	d	86	a	b	c	d
27	a	b	c	d	57	a	b	c	d	87	a	b	c	d
28	a	b	c	d	58	a	b	c	d	88	a	b	c	d
29	a	b	c	d	59	a	b	c	d	89	a	b	c	d
30	a	b	c	d	60	a	b	c		90	a	b	c	d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref.

Data _____

Cognome _____ Nome _____

Firma _____

91	a	b	c	d	**121**	a	b			**151**	a	b	c	d
92	a	b	c	d	**122**	a	b	c		**152**	a	b	c	d
93	a	b	c	d	**123**	a	b	c	d	**153**	a	b	c	d
94	a	b	c	d	**124**	a	b	c	d	**154**	a	b	c	d
95	a	b	c	d	**125**	a	b	c	d	**155**	a	b	c	d
96	a	b	c	d	**126**	a	b	c	d	**156**	a	b	c	d
97	a	b	c	d	**127**	a	b	c	d	**157**	a	b	c	d
98	a	b	c	d	**128**	a	b	c		**158**	a	b	c	d
99	a	b	c	d	**129**	a	b	c	d	**159**	a	b	c	d
100	a	b	c	d	**130**	a	b	c	d	**160**	a	b	c	d
101	a	b	c	d	**131**	a	b	c	d	**161**	a	b	c	d
102	a	b	c	d	**132**	a	b	c	d	**162**	a	b	c	d
103	a	b	c	d	**133**	a	b	c	d	**163**	a	b	c	d
104	a	b	c	d	**134**	a	b	c		**164**	a	b	c	d
105	a	b	c	d	**135**	a	b	c		**165**	a	b	c	d
106	a	b	c	d	**136**	a	b	c		**166**	a	b	c	d
107	a	b	c	d	**137**	a	b			**167**	a	b	c	d
108	a	b	c	d	**138**	a	b	c	d	**168**	a	b	c	d
109	a	b	c	d	**139**	a	b	c	d	**169**	a	b	c	d
110	a	b			**140**	a	b	c		**170**	a	b	c	d
111	a	b			**141**	a	b	c	d	**171**	a	b	c	d
112	a	b	c	d	**142**	a	b	c	d	**172**	a	b	c	d
113	a	b	c	d	**143**	a	b	c	d	**173**	a	b	c	d
114	a	b	c	d	**144**	a	b	c	d	**174**	a	b	c	d
115	a	b	c	d	**145**	a	b	c	d	**175**	a	b	c	d
116	a	b	c	d	**146**	a	b			**176**	a	b	c	d
117	a	b	c	d	**147**	a	b	c	d	**177**	a	b	c	d
118	a	b			**148**	a	b	c	d	**178**	a	b	c	d
119	a	b	c	d	**149**	a	b	c	d	**179**	a	b	c	d
120	a	b	c	d	**150**	a	b	c	d	**180**	a	b	c	d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref.

Data _____

Cognome _____ Nome _____

Firma _____

181	a	b	c	d	**211**	a	b	c	d	**241**	a	b	c	d
182	a	b	c	d	**212**	a	b	c	d	**242**	a	b	c	d
183	a	b	c	d	**213**	a	b	c	d	**243**	a	b	c	d
184	a	b	c	d	**214**	a	b	c	d	**244**	a	b	c	d
185	a	b	c	d	**215**	a	b	c	d	**245**	a	b		
186	a	b	c	d	**216**	a	b	c	d	**246**	a	b	c	d
187	a	b	c	d	**217**	a	b	c	d	**247**	a	b	c	d
188	a	b	c	d	**218**	a	b	c	d	**248**	a	b	c	d
189	a	b	c	d	**219**	a	b	c	d	**249**	a	b	c	d
190	a	b	c	d	**220**	a	b	c	d	**250**	a	b	c	d
191	a	b	c	d	**221**	a	b	c	d	**251**	a	b	c	d
192	a	b	c	d	**222**	a	b	c	d	**252**	a	b	c	d
193	a	b	c	d	**223**	a	b	c	d	**253**	a	b		
194	a	b	c	d	**224**	a	b	c	d	**254**	a	b	c	d
195	a	b	c	d	**225**	a	b	c	d	**255**	a	b	c	d
196	a	b	c	d	**226**	a	b	c	d	**256**	a	b	c	d
197	a	b	c	d	**227**	a	b	c		**257**	a	b	c	d
198	a	b	c	d	**228**	a	b	c		**258**	a	b		
199	a	b	c	d	**229**	a	b	c	d	**259**	a	b	c	d
200	a	b	c	d	**230**	a	b	c		**260**	a	b	c	d
201	a	b	c	d	**231**	a	b	c	d	**261**	a	b	c	d
202	a	b	c	d	**232**	a	b	c	d	**262**	a	b	c	d
203	a	b	c	d	**233**	a	b	c		**263**	a	b	c	d
204	a	b	c	d	**234**	a	b	c		**264**	a	b	c	d
205	a	b	c	d	**235**	a	b	c		**265**	a	b	c	d
206	a	b	c	d	**236**	a	b	c		**266**	a	b	c	d
207	a	b	c	d	**237**	a	b	c		**267**	a	b	c	d
208	a	b	c	d	**238**	a	b	c	d	**268**	a	b	c	d
209	a	b	c	d	**239**	a	b	c	d	**269**	a	b	c	d
210	a	b	c	d	**240**	a	b	c	d	**270**	a	b	c	d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref.

Data _____

Cognome _____ Nome _____

Firma _____

271 a b c d

272 a b c d

273 a b

274 a b c d

275 a b c d

276 a b c d

277 a b c d

278 a b c d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

CORRETTORE

1	a	b	■	d
2	■	b	c	d
3	a	■	c	d
4	■	b	c	d
5	■	b	c	
6	a	b	■	
7	a	b	■	d
8	a	■	c	d
9	a	b	c	■
10	a	b	■	d
11	a	b	■	
12	a	b	■	d
13	a	■	c	d
14	■	b	c	d
15	a	b	c	■
16	a	b	c	■
17	a	■	c	d
18	a	b	■	d
19	■	b	c	d
20	a	■	c	d
21	a	b	■	d
22	a	b	c	■
23	a	■	c	d
24	■	b	c	d
25	a	b	■	
26	a	b	c	■
27	a	b	■	d
28	a	b	■	d
29	a	■	c	d
30	a	■	c	d
31	a	■	c	d
32	■	b	c	d
33	a	b	c	■
34	a	■	c	d
35	■	b	c	d
36	a	b	■	
37	a	b	■	d
38	■	b	c	d
39	a	b	■	d
40	a	b	c	■
41	a	■	c	d
42	■	b	c	d
43	a	b	c	■
44	a	b	■	d
45	a	b	c	■
46	a	■	c	d
47	■	b	c	d
48	a	■	c	d
49	a	b	■	d
50	a	b	■	d
51	a	b	■	d
52	a	b	c	■
53	■	b	c	d
54	a	■	c	d
55	a	■	c	d
56	a	b	c	■
57	■	b	c	d
58	a	b	■	d
59	■	b	c	d
60	■	b	c	
61	■	b	c	d
62	a	■	c	d
63	a	■	c	d
64	■	b	c	
65	a	■	c	
66	a	b	■	d
67	a	b	■	d
68	■	b	c	d
69	a	b	c	■
70	a	b	c	■
71	■	b	c	d
72	a	b	c	■
73	a	■	c	d
74	a	b	■	d
75	a	b	■	
76	a	■	c	
77	a	b	■	
78	a	■	c	d
79	a	■	c	d
80	■	b	c	d
81	a	■	c	d
82	a	■	c	d
83	a	b	■	d
84	a	b	c	■
85	■	b	c	d
86	a	■	c	d
87	a	b	c	■
88	■	b	c	d
89	a	■	c	d
90	a	b	■	d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref.

CORRETTORE

91	a	■	c	d
92	a	b	c	■
93	■	b	c	d
94	a	■	c	d
95	a	■	c	d
96	■	b	c	d
97	a	b	■	d
98	a	b	■	d
99	a	b	c	■
100	a	b	■	d
101	■	b	c	d
102	a	■	c	d
103	a	b	c	■
104	a	b	c	■
105	a	■	c	d
106	a	b	■	d
107	a	b	■	d
108	a	■	c	d
109	a	b	c	■
110	■	b		
111	a	■		
112	a	b	■	d
113	a	■	c	d
114	a	b	■	d
115	a	b	■	d
116	a	■	c	d
117	■	b	c	d
118	■	b		
119	a	■	c	d
120	a	■	c	d

121	■	b		
122	a	■	c	
123	a	b	c	■
124	■	b	c	d
125	a	b	c	■
126	■	b	c	d
127	a	■	c	d
128	■	b	c	
129	a	■	c	d
130	a	■	c	d
131	a	■	c	d
132	a	b	■	d
133	a	b	■	d
134	■	b	c	
135	■	b	c	
136	a	■	c	
137	■	b		
138	a	b	c	■
139	■	b	c	d
140	a	■	c	
141	a	b	■	d
142	a	b	c	■
143	a	b	■	d
144	a	■	c	d
145	a	■	c	d
146	a	■		
147	a	b	c	■
148	a	■	c	d
149	a	■	c	d
150	■	b	c	d

151	a	b	c	■
152	a	■	c	d
153	■	b	c	d
154	a	b	■	d
155	a	■	c	d
156	a	b	■	d
157	a	b	■	d
158	a	■	c	d
159	a	■	c	d
160	a	b	■	d
161	a	b	c	■
162	a	■	c	d
163	■	b	c	d
164	a	■	c	d
165	a	b	■	d
166	a	■	c	d
167	■	b	c	d
168	a	b	■	d
169	a	■	c	d
170	a	b	c	■
171	a	■	c	d
172	a	b	■	d
173	a	b	■	d
174	a	b	c	■
175	■	b	c	d
176	a	■	c	d
177	a	b	c	■
178	a	b	■	d
179	■	b	c	d
180	a	■	c	d

Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Ref.

CORRETTORE

181	a	b	■	d
182	a	b	■	d
183	a	■	c	d
184	■	b	c	d
185	a	■	c	d
186	a	b	c	■
187	■	b	c	d
188	a	■	c	d
189	■	b	c	d
190	a	b	■	d
191	■	b	c	d
192	a	■	c	d
193	a	b	c	■
194	a	b	■	d
195	a	■	c	d
196	a	b	■	d
197	a	■	c	d
198	a	b	■	d
199	a	■	c	d
200	a	■	c	d
201	■	b	c	d
202	■	b	c	d
203	a	■	c	d
204	■	b	c	d
205	a	■	c	d
206	a	b	c	■
207	■	b	c	d
208	a	b	c	■
209	a	b	■	d
210	■	b	c	d

211	a	■	c	d
212	a	b	■	d
213	a	■	c	d
214	■	b	c	d
215	a	b	■	d
216	a	b	■	d
217	■	b	c	d
218	a	b	■	d
219	a	b	c	■
220	■	b	c	d
221	a	b	c	■
222	a	b	c	■
223	a	■	c	d
224	a	■	c	d
225	a	b	■	d
226	a	■	c	d
227	■	b	c	
228	a	■	c	
229	a	b	c	■
230	■	b	c	
231	a	■	c	d
232	■	b	c	d
233	a	■	c	
234	a	■	c	
235	a	b	■	
236	a	■	c	
237	a	b	■	
238	a	■	c	d
239	■	b	c	d
240	a	b	c	■

241	a	b	■	d
242	a	■	c	d
243	■	b	c	d
244	a	b	■	d
245	■	b		
246	■	b	c	d
247	a	■	c	d
248	■	b	c	d
249	a	■	c	d
250	a	b	■	d
251	■	b	c	d
252	a	■	c	d
253	a	■		
254	a	b	■	d
255	a	■	c	d
256	■	b	c	d
257	a	b	■	d
258	a	■		
259	■	b	c	d
260	a	■	c	d
261	a	■	c	d
262	a	b	■	d
263	a	b	■	d
264	a	b	■	d
265	■	b	c	d
266	a	■	c	d
267	a	■	c	d
268	a	b	■	d
269	■	b	c	d
270	■	b	c	d

CORRETTORE

271	■	b	c	d
272	a	■	c	d
273	a	■		
274	a	b	■	d
275	■	b	c	d
276	a	b	■	d
277	a	■	c	d
278	a	b	c	■