

Parte 1 AERODINAMICA

1) Per sviluppare la stessa portanza all'aumentare dell'altitudine, un aeroplano deve volare:

- A) ad una velocità vera (TAS) più bassa a parità di angolo d'incidenza
- B) alla stessa velocità vera (TAS) indipendentemente dall'angolo d'incidenza
- C) ad una velocità vera (TAS) più bassa con un angolo d'incidenza più basso
- D) ad una velocità vera (TAS) più elevata a parità di angolo d'incidenza

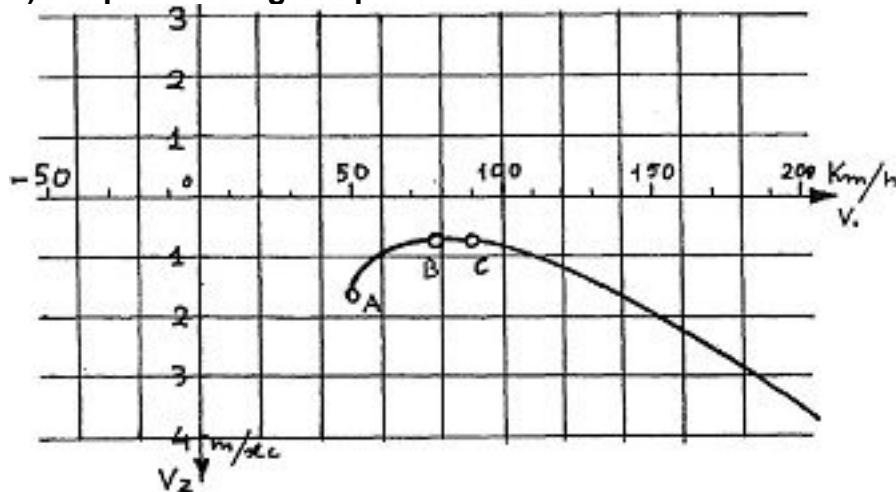
2) Nella virata in finale eseguita troppo stretta od a quota più bassa di quella standard, quale è il pericolo maggiore che si corre?

- A) di atterrare fuori pista
- B) di arrivare troppo corti
- C) di arrivare troppo lunghi
- D) di incappare in uno stallo asimmetrico con possibilità di vite

3) I principali sistemi ipersostentatori che equipaggiano gli ultraleggeri sono:

- A) alette di curvatura (o flaps), con o senza fessura, poste nel bordo di uscita dell'ala
- B) fessure sul bordo di uscita dell'ala e aerofreni
- C) alette di curvatura (o flaps) e spoilers
- D) gli ultraleggeri non sono dotati di ipersostentatori

4) La polare odografa permette di desumere:



- A) Il costo di acquisto dell'aliante in funzione degli optional richiesti
- B) Il tasso di caduta in volo planato per ciascuna velocità
- C) La potenza necessaria e la potenza disponibile
- D) La polare odografa non esiste è solo frutto dei peggiori incubi notturni del pilota

5) I direttori hanno generalmente il seguente effetto sulla velocità di stallo:

- A) la fanno aumentare leggermente
- B) la fanno diminuire leggermente
- C) non hanno alcun effetto sulla velocità di stallo in quanto agiscono sul motore
- D) dipende dall'angolo di incidenza

6) Se con un aeromobile del peso di 450 Kg si raggiunge il fattore di carico 3, il carico complessivo cui sono sottoposte le strutture dell'aeroplano sono:

- A) 450 Kg.
- B) 900 Kg.
- C) 1.350 Kg.
- D) 4.500 Kg.

7) Se il C.G. di un ultraleggero cade oltre il limite posteriore ammesso, quali effetti si devono temere in rapporto alla controllabilità?

- A) le rimesse dallo stallo o dalla vite possono risultare difficoltose o impossibili
- B) lo stallo avverrà ad una IAS maggiore a causa del maggior carico verso il basso agente sull'equilibratore orizzontale
- C) un atterraggio senza potenza con aeroplano completamente stallato è più difficoltoso a causa dell'aumento dell'effetto suolo sullo stabilizzatore orizzontale
- D) lo stallo si verificherà ad una velocità più bassa, ma la rimessa sarà facile a causa del ridotto carico alare

8) L'estremità superiore dell'arco verde indica:

- A) la velocità di stallo con flap di atterraggio estesi, al peso massimo di decollo
- B) la velocità massima ammessa con flap estesi
- C) la velocità massima per le normali operazioni
- D) la velocità da non superare mai

9) La velocità di stallo indicata a livello del mare rispetto a quella in quota sarà:

- A) maggiore
- B) minore
- C) uguale
- D) nessuna delle precedenti risposte è corretta

10) 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

Parte 2 METEOROLOGIA

11) I moti convettivi dell'aria sono:

- A) Movimenti orizzontali di masse d'aria, da una zona di alta pressione ad una zona di bassa pressione
- B) Movimenti ascendenti di masse d'aria fredda, che tendono a scendere per gravità verso il suolo
- C) Moti verticali dell'aria, che si verificano a causa del diverso riscaldamento di alcune zone della superficie terrestre
- D) Moti circolatori dell'aria, che circola in senso orario attorno ad un centro di alta pressione

12) In base alla classificazione convenzionale delle nubi, appartengono alle nubi medie:

- A) Cumulonembi, nembrostrati
- B) Altostrati, altocumuli
- C) Altostrati, altocumuli, cirrocumuli
- D) Cumuli, altocumuli

13) Zone di turbolenza si possono trovare anche in aria serena tra due cellule temporalesche?

- A) Sì
- B) No
- C) Sì, ma solo di notte
- D) Sì, ma solo di giorno

14) L'umidità assoluta si definisce come:

- A) La quantità in grammi di vapore acqueo contenuta in un metro cubo di aria umida
- B) La quantità in volume di vapore acqueo contenuto in un metro cubo di aria secca
- C) La quantità in grammi di vapore acqueo richiesta per saturare un metro cubo di aria
- D) La differenza fra il grado di umidità e l'umidità relativa di un metro cubo di aria

15) In quali località è più probabile la formazione di nebbia di avvezione?

- A) Zone costiere
- B) Pendenza montagnosa
- C) Zone pianeggianti interne
- D) Vallate di montagna

16) In relazione ai tipi barici "ciclone" ed "anticiclone", nell'emisfero nord, il moto dei venti avviene:

- A) Dalla zona di alta alla zona di bassa pressione, perpendicolarmente alle isobare
- B) Dalla zona di bassa alla zona di alta pressione, perpendicolarmente alle isobare
- C) In senso orario nelle aree cicloniche ed in senso antiorario nelle aree anticicloniche
- D) In senso antiorario nelle aree cicloniche ed in senso orario nelle aree anticicloniche

17) La brina che non è stata rimossa dalle superfici dell'ultraleggero prima del volo:

- A) Non crea problemi, in quanto viene spazzata via con l'aumento della velocità in decollo
- B) Può provocare un decollo con un angolo di incidenza ed una IAS inferiori ai valori normali
- C) Causa una variazione della curvatura del profilo alare, con conseguente aumento di portanza durante il decollo
- D) Può pregiudicare la sicurezza del volo fin dalla traiettoria di decollo

18) Supponendo di essere in presenza di aria umida ed instabile, associata ad elevata temperatura al suolo, vi è la possibilità di incontrare:

- A) Forti correnti ascendenti e nubi cumuliformi
- B) Aria calma e tempo eccellente per il volo
- C) Nebbia e pioviggine
- D) Continui rovesci di pioggia di acqua sopraffusa

19) Un vento proveniente da NE ha la seguente provenienza in gradi:

- A) 225°
- B) 135°
- C) 045°
- D) 360°

20) Quale è il pericolo maggiore volando in una zona caratterizzata dalla presenza di acqua sopraffusa?

- A) Nessun pericolo particolare per i velivoli
- B) L'eccessivo raffreddamento dell'olio
- C) La formazione di ghiaccio sulle strutture dell'ultraleggero e nel carburatore
- D) La perdita di portanza dovuta alla variazione di densità dell'aria

Parte 3 - TECNOLOGIA E PRESTAZIONI DEGLI APPARECCHI VDS

21) Alla prova motori, passando su un magnete e poi sull'altro non notate alcuna caduta di giri. Cosa ne deducete e come vi comportate?

- A) regolaggio perfetto; si può decollare
- B) una sola massa è disponibile; tornare al parcheggio
- C) il contagiri è starato; si può decollare
- D) è un fatto momentaneo che probabilmente sparirà a potenza di decollo; si può decollare oppure tornare al parcheggio, a scelta

22) La velocità di massima autonomia chilometrica (Maximum Range) di un aereo a elica corrisponde alla velocità di:

- A) massima efficienza
- B) minima potenza necessaria al VRO

- C) stallo
- D) minima velocità di controllo

23) Quale è il rischio che si corre se si imbarca benzina troppo volatile?

- A) la benzina evapora e comincia ad uscire dai tubi della ventilazione dei serbatoi esaurendosi in breve tempo
- B) la benzina evapora e s'introduce nella cabina di pilotaggio provocando avvelenamenti anche gravi
- C) la benzina evapora e si formano blocchi di vapore nelle tubazioni che possono determinare l'arresto del motore
- D) la benzina evapora e se viene a contatto con i tubi di scarico s'incendia

24) Un ultraleggero si trova in sottovento ed in volo livellato mantenendo 1.000 ft. Dopo l'inserimento dell'aria calda al carburatore il motore manifesta un calo di potenza e quindi l'ultraleggero inizia a scendere. Cosa deve fare il pilota per ripristinare la potenza e riprendere il volo livellato?

- A) impoverendo la miscela
- B) arricchendo la miscela
- C) cambiando serbatoio del carburante
- D) aumentando il numero di giri del motore

25) Quale è la funzione della batteria?

- A) di alimentare le luci elettriche di cabina
- B) di alimentare le luci d'atterraggio
- C) di fornire energia elettrica per l'accensione delle candele del motore
- D) di erogare corrente alle utenze in sostituzione del generatore, a terra prima della messa in moto, ed in volo in caso di avaria

26) In un motore aspirato, le formazioni di ghiaccio si verificano prevalentemente:

- A) nel getto principale del carburante
- B) nelle tubazioni di adduzione del carburante
- C) nella pompa motore
- D) nella zona della valvola a farfalla

27) Una ostruzione del tubo di Pitot causata da corpi estranei, provoca nell'anemometro la seguente anomalia:

- A) l'indicazione si porta a zero
- B) l'indicazione rimane bloccata al valore esistente, anche al variare della quota dell'ultraleggero
- C) lo strumento si comporta grossolanamente come l'altimetro: le sue indicazioni diminuiscono di valore e variano con la quota

D) l'indicazione sarà sempre regolare, poiché l'anemometro utilizza solamente la pressione prelevata dalla presa statica

28) In caso di piantata di motore in finale o di avvicinamento planato senza motore, continuare l'avvicinamento richiamando al massimo l'ultraleggero, anche quando si avvertano i primi sintomi dello stallo, è quanto di meglio si possa fare per cercare di raggiungere la pista. Vero o falso?

- A) VERO
- B) FALSO

29) Durante il volo con un ultraleggero monomotore equipaggiato con motore alternativo, il pilota nota la temperatura dell'olio normale, ma la pressione al disotto dell'arco verde di normale impiego. Se il motore continua a funzionare normalmente, quale dovrebbe essere la procedura più prudente da seguire?

- A) effettuare un atterraggio d'emergenza fuori campo
- B) continuare verso il più vicino aeroporto disponibile ed atterrare
- C) dichiarare emergenza sulla 121.5
- D) arricchire la miscela con il correttore

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

- A) rimane costante
- B) diminuisce
- C) aumenta

31) L'imbardata inversa è particolarmente evidente negli alianti, poiché:

- A) la fusoliera è generalmente molto lunga
- B) vi è una notevole inerzia aerodinamica
- C) gli alettoni sono poco efficienti
- D) sono generalmente molto elevati l'allungamento e l'apertura alare e quindi gli alettoni hanno un notevole braccio di leva

32) Come varia la velocità di massima efficienza in presenza di vento a favore o contrario?

- A) la velocità di massima efficienza non varia con il vento
- B) con vento a favore si vola più veloci, con vento contrario è obbligatorio accendere il motore
- C) con vento contrario si deve volare più veloci, con vento a favore più lenti
- D) in entrambi i casi conviene estrarre i diruttori

Parte 4 - TECNICA DI PILOTAGGIO

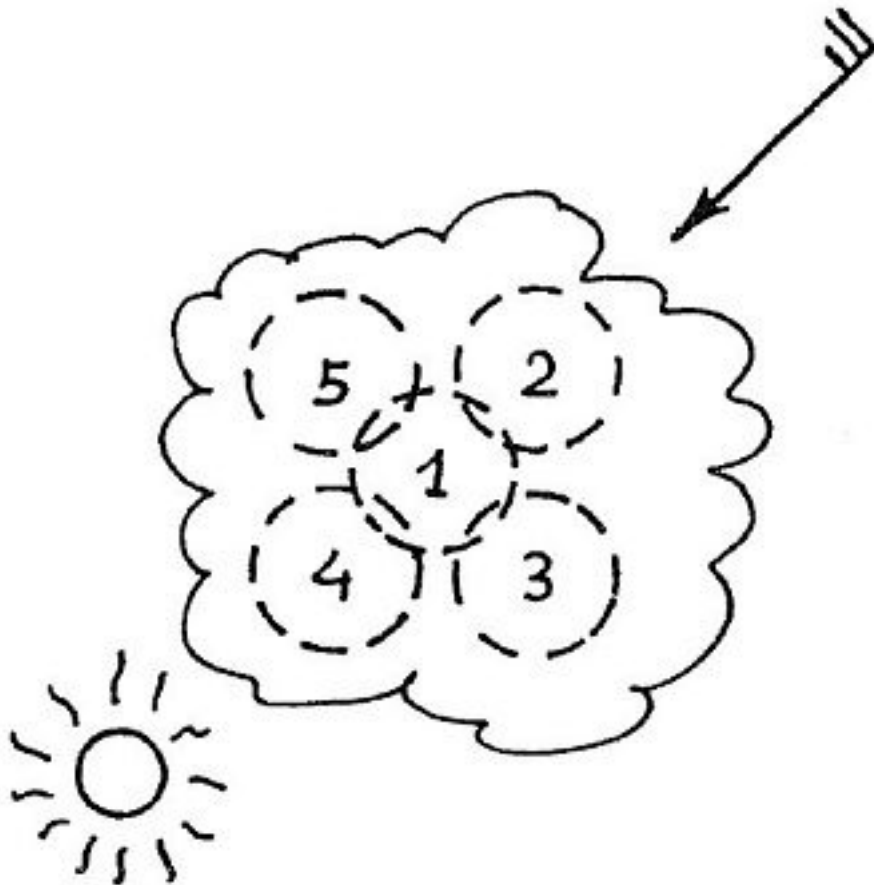
33) In virata, che cosa determina l'aumento "apparente" di peso?

- 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

34) 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

35) 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

36) 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

37) 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

38) 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

39) 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

40) 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

41) L'altimetro indica:



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

42) 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

43) 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

44) 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

Parte 5 - OPERAZIONI ED ATTERRAGGI DI EMERGENZA

45) In caso di permanenza in acqua indossando un idoneo giubbotto di salvataggio, il pericolo maggiore è costituito:

- A) Dalla fame e dalla sete.
- B) Dall'ipotermia.
- C) Dal non saper nuotare.

46) Dovendo fare un atterraggio fuori campo precauzionale con motore conviene prima:

- A) Esaurire il carburante
- B) Fare un paio di passaggi di ricognizione.
- C) Cercare di attirare l'attenzione di persone al suolo.

47) In finale allineati con l'asse pista siete lunghi:

- A) spegnete il motore e picchiate per ridurre l'efficienza
- B) riattaccate senza provare ad atterrare
- C) eseguite degli otto per perdere quota

48) a quale quota deve essere deciso il riavvio del motore?

- A) Si può tranquillamente volare bassi su zone inatterrabili in quanto si può sempre riavviare il motore
- B) La domanda non è pertinente in quanto è vietato volare con motoalianti a motore spento
- C) Normalmente è così, ma ogni tanto ci si può concedere qualche rischio.
- D) No, una volta spento il motore tutto il volo deve essere effettuato senza contare sulla riaccensione del motore, in quanto lo stesso potrebbe non ripartire

Parte 6 - NORME DI CIRCOLAZIONE ED ELEMENTI DI FONIA AERONAUTICA

49) Quando due aerei/apparecchi VDS si trovino in rotta di collisione in direzione opposta:

- A) Il mezzo più potente deve virare sulla propria destra.
- B) ogni mezzo deve virare sulla propria destra.
- C) entrambi i mezzi devono virare sulla propria sinistra.

50) Chiamati: X = Il Nominativo del Mittente ; Y = Il Nominativo del Destinatario ; Z = Il Messaggio. Indicare la struttura corretta di una comunicazione aeronautica:

- A) X - Y - Z
- B) Y - X - Z
- C) X - Z - Y
- D) Z - X - Y

51) L'abbreviazione "GMT" nel sistema orario aeronautico significa:

- A) Ora locale.
- B) Tutte le ore.
- C) Il tempo medio di Greenwich.
- D) Ora alfa.

52) Cosa si intende per "zona proibita" (P)?

- A) Uno spazio aereo di definite dimensioni, all'interno del quale l'effettuazione dei voli è considerata altamente rischiosa causa lo svolgimento di intensa attività militare.
- B) Uno spazio aereo di definite dimensioni, istituito al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, all'interno del quale non è consentita l'effettuazione di alcun tipo di attività aerea.
- C) Uno spazio aereo di definite dimensioni, istituito sia all'interno che al di fuori del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale la condotta dei voli è consentita solo in conformità alle disposizioni emanate dalla competente autorità.

Parte 7 - NAVIGAZIONE AEREA

53) L'altitudine è definita come:

- A) Distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi dalla superficie della terra.
- B) Distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi dal livello medio del mare.
- C) Distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi rispetto alla isobara standard 1013,2 hPa.
- D) Distanza verticale di un oggetto qualsiasi rispetto all'elevazione dell'aeroporto.

54) Quale è la longitudine del meridiano di Greenwich?

- A) 180°
- B) 0°
- C) 90°
- D) Dipende dalla Declinazione magnetica della zona.

55) A cosa servono le coordinate geografiche?

- A) Ad individuare la Declinazione magnetica presente in una certa zona.
- B) A stabilire la Latitudine crescente di una certa zona.
- C) A tracciare una rotta tenendo conto della Declinazione magnetica di una certa zona.
- D) Ad individuare un punto sia sulla superficie terrestre sia sulla carta geografica della zona considerata.

56) La bussola magnetica indica al pilota:

- A) La direzione del Nord bussola.
- B) La direzione del Nord magnetico.
- C) La direzione del Nord geografico.

57) Quale è l'ampiezza in gradi di ogni fuso?

- A) 10°
- B) 15°
- C) 24°
- D) 30°

58) Le linee "isogone" sono quelle linee tratteggiate, riportate sulle carte aeronautiche, che:

- A) uniscono tutti i punti di uguale altitudine rispetto al livello medio del mare
- B) uniscono tutti i punti di uguale inclinazione magnetica
- C) uniscono tutti i punti di uguale declinazione magnetica
- D) uniscono tutti i punti di uguale pressione atmosferica

Parte 8 - ELEMENTI DI LEGISLAZIONE AERONAUTICA

59) Chi assegna la targa metallica con i caratteri di identificazione di un apparecchio VDS?

- A) ENAC (Registro Aeronautico italiano).
- B) L'Aero Club d'Italia.
- C) ENAC (Registro Aeronautico Nazionale)

60) Le virate in un circuito standard:

- A) Sono sempre a destra
- B) possono essere sia a destra sia a sinistra.
- C) Sono sempre a sinistra.

61) Qual è l'età minima per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS?

- A) 16 anni.
- B) 17 anni.
- C) 18 anni.

62) Le ore minime di lezione teorica in un corso VDS sono:

- A) 23
- B) 30
- C) 33

63) Quando due apparecchi VDS si apprestano ad atterrare:

- A) quello che si trova più alto deve dare la precedenza.
- B) quello che si trova più basso deve dare la precedenza.
- C) quello che viene da sinistra ha la precedenza.

64) Il personale delle scuole VDS deve essere formato da:

- A) Presidente, Direttore, Istruttore e Addetto all'assistenza di primo soccorso, addetto alla ristorazione.
- B) Direttore, Istruttore, meccanico, Addetto alla sicurezza del volo e Addetto al primo soccorso e antincendio.
- C) Presidente, Direttore, Istruttore, Addetto alla sicurezza del volo, Addetto al primo soccorso e antincendio.

Parte 9 - SICUREZZA DEL VOLO

65) A quali inconvenienti sono esposti i comportamenti non automatici (top-down)?

- A) possono richiedere tempi eccessivi per la loro definizione ed attuazione
- B) possono contenere errori che passano inosservati
- C) nessun inconveniente: sarebbe opportuno assumere sempre comportamenti non automatici

66) Nell'ambito dell'attività di prevenzione, quando si dovrebbe far ricorso alla "punizione"?

- A) sempre, perché è un principio della "Giusta Cultura S.V." che il responsabile di un danno in un qualche modo paghi per le conseguenze delle proprie azioni;
- B) solo quando il danno è oggettivamente elevato ed è quindi lecita una qualche forma di rivalsa, anche solo a livello disciplinare, nei confronti di chi ha commesso l'errore;
- C) mai in caso di "errore onesto". La punizione deve essere usata solo per correggere rischi inutili e violazioni deliberate ed ingiustificate;

67) Quale accorgimento viene adottato per sfruttare al meglio l'attenzione?

- A) fissarla sull'oggetto di maggior interesse
- B) impiegarla per discriminare prevalentemente i suoni
- C) organizzare razionalmente la scansione (scanning)

68) Che cos'è un inconveniente di volo ?

- A) un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudica o può pregiudicare la sicurezza delle operazioni di volo (errori, dimenticanze, errate valutazioni, avarie);
- B) un evento che accade solo dopo il decollo;
- C) una conseguenza dell'errore umano;

69) Molta parte del pilotaggio è guidata da regole standard che sono oggetto dell'addestramento. Una cattiva applicazione della regola comporta pericolo di incidente. Quale accorgimento può salvaguardare da questo tipo d'errore?

- A) nessuno. Occorre abbandonarsi alla fortuna
- B) ricorrere all'uso sistematico e costante della check-list nei punti previsti dallo Standard
- C) nessuno, a meno che il pilota sia naturalmente dotato
- D) nessuno, a meno che il pilota sia molto esperto

70) Elementi principali della sicurezza del volo sono:

- A) Volare raramente e solo in ottime condizioni meteo
- B) La pianificazione e la prevenzione
- C) La prudenza e la calma



Questionario di esame per L'ATTESTATO DI VOLO DA DIP. O SPORT.
MULTIASSI - MOTOALIANTE

rif. 102-993-372

COGNOME _____ NOME _____

DATA _____ FIRMA _____

- 1 a b c d
- 2 a b c d
- 3 a b c d
- 4 a b c d
- 5 a b c d
- 6 a b c d
- 7 a b c d
- 8 a b c d
- 9 a b c d
- 10 a b c d
- 11 a b c d
- 12 a b c d
- 13 a b c d
- 14 a b c d
- 15 a b c d
- 16 a b c d
- 17 a b c d
- 18 a b c d
- 19 a b c d
- 20 a b c d
- 21 a b c d
- 22 a b c d
- 23 a b c d
- 24 a b c d
- 25 a b c d

- 26 a b c d
- 27 a b c d
- 28 a b
- 29 a b c d
- 30 a b c
- 31 a b c d
- 32 a b c d
- 33 a b c d
- 34 a b c d
- 35 a b c d
- 36 a b c d
- 37 a b c
- 38 a b c d
- 39 a b c d
- 40 a b c d
- 41 a b c d
- 42 a b c d
- 43 a b c d
- 44 a b c d
- 45 a b c
- 46 a b c
- 47 a b c
- 48 a b c d
- 49 a b c
- 50 a b c d

- 51 a b c d
- 52 a b c
- 53 a b c d
- 54 a b c d
- 55 a b c d
- 56 a b c
- 57 a b c d
- 58 a b c d
- 59 a b c
- 60 a b c
- 61 a b c
- 62 a b c
- 63 a b c
- 64 a b c
- 65 a b c
- 66 a b c
- 67 a b c
- 68 a b c
- 69 a b c d
- 70 a b c



AERO CLUB D'ITALIA

Questionario di esame per L'ATTESTATO DI VOLO DA DIP. O SPORT.
MULTIASSI - MOTOALIANTE

ref. 102-993-372

- | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 8 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 9 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 10 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 11 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 12 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 13 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 14 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 15 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 16 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 17 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 18 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 19 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 20 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 21 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 22 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 23 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 24 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 25 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 26 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 27 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 28 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 29 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 30 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 31 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 32 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 33 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 34 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 35 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 36 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 37 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 38 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 39 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 40 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 41 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 42 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 43 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 44 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 45 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 46 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 47 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 48 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 49 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 50 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 51 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 52 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 53 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 54 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 55 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 56 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 57 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 58 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 59 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 60 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 61 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 62 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 63 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 64 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 65 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 66 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 67 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 68 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 69 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |
| 70 | <input type="checkbox"/> | a | <input type="checkbox"/> | b | <input type="checkbox"/> | c | <input type="checkbox"/> | d | <input type="checkbox"/> |