Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Fisiopatologia

QuizVds.it

NOME ALLIEVO:	DATA E ORA:

01. Le accelerazioni negative (piedi-testa) corrispondono a una diminuzione dei “G” o meglio a una diminuzione fittizia della accelerazione di gravità. Quando si possono manifestare in volo?

a) Durante una brusca richiamata.

b) Durante brusche manovre di picchiata.

c) Durante il volo su traiettoria rettilinea con forte pendenza.

02. E’ ammesso il VDS/VL all’interno di una TMA?

a) Solo se autorizzato.

b) Si.

c) Sì, ma in assenza di traffico di aeromobili.

03. Le nubi stratiformi, anche di notevole spessore (tipicamente Nembostrati più o meno accompagnati da Altostrati e Strati) sono generalmente associate al passaggio di:

a) Un fronte freddo.

b) Un fronte caldo.

c) Un fronte caldo o freddo su rilievi montuosi.

04. Chi è l’unico responsabile della condotta del deltaplano e del parapendio?

a) Il pilota.

b) Il pilota, ma solo se dotato di sufficiente esperienza.

c) L’Ente di Controllo del Traffico Aereo.

05. Come si deve intervenire soccorrendo un infortunato che presenta solo una ferita?

a) Cercare di aiutarlo a mettersi in piedi.

b) Lasciare la ferita scoperta dopo averla opportunamente tamponata, sino all’arrivo di idoneo soccorso.

c) Tamponare la ferita con ciò che è possibile, cercando di lasciare coperta la ferita sino all’arrivo d’idoneo soccorso.

06. Cosa è il variometro?

a) È lo strumento che in volo misura la velocità verticale.

b) È lo strumento che in volo misura le altitudini rispetto al livello del mare.

c) È lo strumento che in volo misura la velocità all'aria.

07. Se il pilota pesa 78 kg, l'attrezzatura di volo, ala compresa, 22 kg e la superficie proiettata è 25 m2 , quanto sarà il carico alare?

a) 6 kg/m2.

b) 9 kg/m2.

c) 4 kg/m2.

08. E' consentito effettuare attività di volo libero in un'ATZ?

a) Si.

b) Sì, in assenza di traffico di aeromobili.

c) No, salvo particolari autorizzazioni rilasciate dal Direttore di Circoscrizione Aeroportuale.

09. Stiamo volando ad una velocità rispetto al suolo di 60 km/h. C'è una componente di vento a favore pari a 30 km/h. Se avessimo l'anemometro quanto indicherebbe?

a) 90 km/h.

b) 30 km/h.

c) 40 km/h.

10. Due apparecchi VDS si trovano su rotte convergenti alla stessa quota. Come si devono comportare i rispettivi piloti?

a) Uno mantiene la quota e l'altro la cambia per evitare la collisione.

b) Quello che viene da destra continua diritto, l'altro vira per evitare la collisione.

c) Entrambi effettuano una virata a destra mantenendo l'altro in vista per evitare la collisione.

11. Perché si fanno virate di 360° in termica?

a) Perché le termiche hanno sempre e solo un andamento ascendente elicoidale.

b) Per potersi mantenere all'interno della corrente ascensionale.

c) Perché in virata continua, il tasso di caduta risulta essere minore.

12. Le accelerazioni positive (testa-piedi) corrispondono a un aumento dei “G” o meglio a un aumento fittizio dell’accelerazione di gravità. Quando si possono manifestare in volo?

a) Durante virate corrette.

b) Durante il volo su traiettoria rettilinea con forte pendenza.

c) Durante brusche manovre di picchiata.

13. All'interno di un tubo di flusso a portata costante dove la sezione aumenta:

a) La velocità del fluido diminuisce e la sua pressione statica aumenta.

b) La velocità del fluido diminuisce e la sua pressione statica diminuisce.

c) La velocità del fluido diminuisce e quindi la pressione totale varia.

14. Riguardo al paracadute di soccorso è necessario accertare prima di ogni volo che:

a) La maniglia di azionamento sia all’interno della sacca di lancio.

b) Non sia stato aperto anche solo per ispezione, in quanto la ripiegatura non eseguita dal costruttore non garantisce l’apertura.

c) La fune di vincolo sia saldamente ancorata, la sacca correttamente posizionata, la maniglia di azionamento sia facilmente raggiungibile ed azionabile.

15. Come si deve intervenire in caso di forma lieve di fuoriuscita di sangue dal naso (epistassi)?

a) Far reclinar la testa in avanti favorendo il drenaggio di sangue e muco.

b) Far soffiare forte il naso.

c) Far tenere le narici serrate con le dita.

16. La sicurezza del volo in deltaplano e parapendio dipende tra l’altro anche dal rapporto tra l’esperienza del pilota e le condizioni meteo affrontate?

a) Assolutamente no.

b) Si.

c) Si, ma solo se si tratta di un volo di cross.

17. In quale caso l’anemometro può indicare la velocità al suolo con buona approssimazione?

a) Quando il volo è effettuato in aria calma, in assenza di vento e su traiettoria poco inclinata.

b) In tutti i casi, indipendentemente dalla traiettoria.

c) In nessun caso.

18. Che cosa può misurare l'anemometro durante un volo?

a) È lo strumento che in volo misura la velocità all’aria.

b) È lo strumento che in volo misura la velocità al suolo.

c) È lo strumento che in volo misura la velocità verticale.

19. Oltre al vento di gradiente è tipica del microclima di zone vallive e montuose la presenza di:

a) Brezze di monte la sera e brezze di valle il mattino.

b) Brezze di monte durante la notte e il mattino presto, brezze di valle durante le ore calde della giornata.

c) Brezze che variano d’intensità e direzione in funzione del luogo, ma sono costanti a tutte le ore del giorno e della notte.

20. Che cosa è una TMA?

a) Una porzione di spazio aereo riservata all’ attività di velivoli militari.

b) Una porzione di spazio aereo controllato.

c) Una porzione di spazio aereo non controllato.

21. La portanza, in un profilo convenzionale, è generata prevalentemente:

a) Dalla diminuzione di pressione statica in corrispondenza dell'estradosso.

b) Dalla diminuzione di pressione dinamica in corrispondenza dell'estradosso.

c) Dall'aumento di pressione statica sull'estradosso.

22. Quale maggior pericolo si corre volando in nube?

a) Avere una collisione con altri apparecchi.

b) Subire un degrado delle prestazioni a causa di eventuali formazioni di ghiaccio sulla struttura dell’apparecchio.

c) Perdere il senso dell’orientamento e il controllo dell’apparecchio, poiché gli organi dell’equilibrio funzionano male in mancanza di riferimenti visivi.

23. Se deltaplano e parapendio sono particolarmente soggetti agli effetti negativi del wind shear, come può essere giudicato un atterraggio effettuato sottovento a ostacoli rilevanti in condizione di vento sostenuto?

a) Fattibile, ma con qualche difficoltà da piloti con poca esperienza.

b) Molto tecnico e quindi fattibile in sicurezza totale solo da piloti esperti.

c) Pericoloso in assoluto per qualsiasi pilota per l'imprevedibilità dei fenomeni aerologici associati a questa situazione.

24. Quali sono gli effetti dell'ipossia?

a) Diminuzione dell'efficienza mentale, nausea, euforia, aumento del ritmo di ventilazione polmonare.

b) Vasodilatazione periferica, secchezza delle fauci, rigidità muscolare, diminuzione del ritmo di ventilazione polmonare.

c) Diminuzione della pressione arteriosa, ischemia periferica, paralisi dei centri respiratori.

25. Come si deve intervenire alla presenza di una persona colpita da soffocamento?

a) Lasciare che l'infortunato riprenda a respirare dopo averlo adagiato supino.

b) Rimuovere le più evidenti cause di soffocamento, accertare che il soffocamento non sia dovuto all'ingestione di vomito e che la lingua non sia motivo d'impedimento alla ventilazione.

c) Tentare la respirazione artificiale prima di tutto, premendo sull'addome dell'infortunato in maniera decisa e ritmica.

26. Che cosa s'intende per "configurazione inusuale"?

a) Una situazione di volo in condizioni ambientali e meteorologiche estreme.

b) Una situazione di volo con un numero di passeggeri eccedente quello previsto dal manuale d'impiego.

c) Una variazione di geometria e/o un comportamento anomalo del mezzo normalmente non indotti dal pilota direttamente, come tumbling, chiusure, autorotazioni positive e negative, stalli paracadutali ecc.

27. Decollo in deltaplano. Tra i controlli di sicurezza pre-decollo, uno in particolare risulta essenziale e deve essere eseguito con una tecnica ed una cura particolare perché ha causato svariati e gravi incidenti:

a) Il controllo del posizionamento del deltaplano.

b) Il controllo dell'avvenuto aggancio del pilota al deltaplano.

c) Il controllo del corretto ripiegamento del paracadute di emergenza.

28. Che cosa s’intende per tumbling del deltaplano?

a) Una brusca rotazione incontrollata attorno all’asse d’imbardata.

b) Una brusca rotazione incontrollata attorno all’asse trasversale.

c) Una brusca rotazione incontrollata attorno all’asse longitudinale.

29. Qual è il criterio generale di precedenza per deltaplani e parapendio in atterraggio?

a) Dare la precedenza a tutti i deltaplani o parapendio più lenti indipendentemente dalla quota cui si trovano.

b) L’apparecchio più basso ha la precedenza.

c) Dare la precedenza a tutti i piloti più esperti.

30. Se avete dei dubbi sulle condizioni meteo in rapporto alla vostra attrezzatura e/o esperienza, pur avendo sentito il parere di un pilota più esperto:

a) è utile superare ogni indugio ed intraprendere il volo per migliorare le proprie capacità.

b) è necessario sentire ancora il parere di almeno un altro pilota esperto prima di intraprendere il volo.

c) è opportuno considerare i propri dubbi come valido e sufficiente motivo per non intraprendere assolutamente il volo.

31. Per umidità assoluta s’intende:

a) La quantità in grammi di vapore acqueo contenuta in un metro cubo d’aria.

b) La quantità in volume di vapore acqueo contenuta in un metro cubo d’aria.

c) La quantità in grammi di vapore acqueo necessaria a saturare un metro cubo d’aria.

32. E’ possibile provare l’avvicinamento allo stallo in parapendio e con quale tecnica per garantirsi adeguati margini di sicurezza?

a) Si, effettuandolo solo in quota indipendentemente dal modo in cui si interviene sui comandi.

b) No, tutto ciò che ha a che vedere con lo stallo comunque non può essere effettuato mantenendo adeguati margini di sicurezza in quanto induce sicuramente configurazioni inusuali.

c) Si, durante un corso SIV, seguiti da istruttore qualificato volando sull’acqua ed effettuandolo con azione dolce e progressiva sui comandi sino al limite dello stallo, provvedendo ad un immediato ricupero delle condizioni normali di volo prima che l’ala collassi bruscamente dietro al pilota.

33. Durante una virata al sistema ala-pilota viene applicata, per effetto della forza centrifuga, un’accelerazione pari a due "G". Si può affermare che:

a) Il fattore il carico rimane invariato.

b) Il fattore di carico è raddoppiato, ma è come se il peso del sistema fosse invariato.

c) Il fattore di carico è raddoppiato ed è come se il peso del sistema fosse doppio.

34. Quando sussiste in volo il rischio che il pilota soffra di un oscuramento della vista a seguito di manovre che inducono forti accelerazioni?

a) Quando le accelerazioni indotte sono del tipo positivo (testa-piedi) e superano i 4 “G” per un tempo superiore a 4 secondi.

b) Quando comunque sono del tipo negativo (piedi-testa).

c) Quando si passa da accelerazioni positive ad accelerazioni negative senza soluzione di continuità in meno di 4 secondi.

35. Se in un infortunato si sospetta una frattura, come dobbiamo comportarci?

a) Tentare comunque di ridurre subito la frattura stessa ponendo prima in trazione l’arto o la parte interessata in attesa di idonei mezzi di soccorso.

b) Immobilizzare il traumatizzato e solo se trattasi di frattura a uno degli arti cercare di steccarlo con una “doccia” più idonea possibile, provvedendo comunque ad allertare al più presto idonei mezzi di soccorso.

c) Fasciare strettamente la parte del corpo in cui si trova la sospetta frattura in attesa di eventuali idonei mezzi di soccorso.

36. Se durante il decollo in parapendio si constata che l’ala non si è gonfiata correttamente è preferibile per motivi di sicurezza:

a) Accelerare la corsa agendo sui comandi per ottenere il corretto gonfiaggio prima dello stacco.

b) Agire sui freni e interrompere il decollo, tenendo presente che il parapendio offre il vantaggio di una possibile interruzione di decollo senza conseguenze.

c) Proseguire nella manovra di decollo e dopo che esso è avvenuto ripristinare per prima cosa con l’uso dei comandi la configurazione normale dell’ala.

37. Se, essendo l’unico presente, vi capita di dover soccorrere un traumatizzato, come dovete comportarvi?

a) Cercate subito un medico nel paese più vicino.

b) Intervenite soccorrendolo voi stessi secondo i traumi subiti, come meglio potete.

c) Non muoverlo assolutamente e non consentire che egli stesso si muova, provvedere immediatamente a chiamare personale e mezzi di soccorso qualificati e attrezzati (eliambulanza, ambulanza, etc.).

38. Per quale motivo si ritiene pericoloso il decollo in discendenza o con vento in coda?

a) Solo perché la pendenza della traiettoria di volo risulterà troppo elevata appena staccati da terra.

b) Per l’eccessiva velocità che il pilota deve sviluppare correndo e per problemi di traiettoria una volta decollati.

c) Per i problemi di auto stabilità del mezzo che possono insorgere in tali condizioni.

39. Se un profilo alare è investito da un vento relativo, si può sempre affermare che:

a) Si genera portanza.

b) Non si genera portanza senza che si generi resistenza.

c) La resistenza generata dipende unicamente dalla forma del profilo.

40. Se vogliamo comunque realizzare la massima autonomia chilometrica in deltaplano o parapendio dovremo:

a) Limitare al massimo le manovre.

b) Volare più possibile in linea retta ed al regime di massima efficienza al suolo.

c) Volare più possibile in linea retta ed al regime di minimo tasso di caduta.

41. A cosa si deve prestare attenzione se vogliamo che la bussola funzioni nel modo più corretto possibile posizionandola tra gli strumenti?

a) A nulla in particolare, la bussola indica sempre il nord magnetico.

b) A installarla in modo che il Nord magnetico coincida con il nord geografico.

c) All'interferenza elettromagnetica con altri apparati elettronici, tipo radiotrasmittenti e, soprattutto, apparecchi telefonici cellulari, che, entrando in funzione, possono disturbare il campo elettromagnetico influenzando l'ago della bussola.

42. È più preoccupante un taglio sulla superficie del parapendio in corrispondenza:

a) Della parte anteriore centrale dell’estradosso.

b) Della parte posteriore laterale dell’estradosso.

c) Della parte posteriore laterale dell’intradosso.

43. Quali fenomeni meteorologici genera normalmente un fronte freddo al suo passaggio?

a) Nubi a sviluppo orizzontale, precipitazioni a carattere debole e continuo con diminuzione della temperatura.

b) Nubi a sviluppo verticale, precipitazioni a carattere debole e continuo con diminuzione della temperatura e condizioni di stabilità dell'aria dopo il passaggio del fronte stesso.

c) Nubi a sviluppo verticale, precipitazioni a carattere violento e discontinuo con diminuzione della temperatura e condizioni di instabilità dell'aria dopo il passaggio del fronte stesso.

44. Il mancato o non corretto aggancio del pilota al deltaplano comporta:

a) Gravissime conseguenze sempre.

b) La necessità di atterrare al più presto.

c) La necessità di ridurre le manovre allo stretto indispensabile per non precipitare.

45. Ai fini del volo con deltaplano e parapendio è necessario tenere presenti le difficoltà e i rischi connessi ad attività svolta in una valle lunga e stretta perché:

a) è sempre interessata da forti correnti discensionali.

b) In essa eventuali brezze o venti sono comunque violente e turbolente particolarmente in corrispondenza del fondo valle.

c) Il fondo di una valle stretta non presenta generalmente aree idonee all'atterraggio a prescindere dal vento esistente.

46. Considerate le caratteristiche fisiologiche dell'uomo, è possibile eseguire correttamente un volo in nube, facendo affidamento sul solo senso dell'equilibrio?

a) No.

b) Si.

c) Si, se l'equilibrio è affinato da adeguato addestramento.

47. Il vento è aumentato tanto da impedirci di atterrare normalmente. Ci vediamo costretti a farlo in un bosco. Quale tecnica è bene adottare?

a) Atterrare controvento sulla chioma degli alberi, proteggersi il busto e il capo con braccia e mani nella successiva caduta, appena arrestata quest'ultima afferrare saldamente il ramo più vicino.

b) Atterrare controvento scegliendo di farlo in prossimità del suolo quanto possibile e nello spazio compreso tra due tronchi d'albero, iniziare a raccordare solo all'ultimo momento.

c) Spiralare sopra un'eventuale radura sino in prossimità del suolo, cercando di atterrare nel suo interno indipendentemente dalla direzione del vento anche a costo di assumere alti angoli di rollio in prossimità del suolo.

48. È possibile il decollo in parapendio con limitata componente di vento al traverso?

a) Si, senza particolari accorgimenti.

b) Si, gonfiando l’ala contro vento e conducendola successivamente con un’azione graduale sui freni lungo la linea di massima pendenza del pendio sino allo stacco.

c) No, il decollo in queste condizioni risulta praticamente impossibile anche al pilota più esperto.

49. Configurazioni inusuali del parapendio. La conseguenza di un’eccessiva trazione asimmetrica dei comandi dei freni è lo stallo asimmetrico che induce una brusca e violenta rotazione dell’ala attorno all’asse verticale, detta “vite piatta negativa”. Per prevenire tale configurazione prima che si verifichi il pilota dovrà:

a) Affondare anche l’altro comando per poi rilasciarli entrambi verso l’alto dolcemente.

b) Rilasciare anche di poco il comando troppo affondato abbassando della stessa entità anche l’altro.

c) Rilasciare prontamente e simmetricamente verso l’alto entrambi i comandi, pronti a intervenire per controllare l’abbattimento dell’ala in avanti se e quando si verifica.

50. Se un rilievo isolato e tondeggiante è investito dal vento, si genereranno facilmente correnti ascensionali?

a) Si, perché il vento è costretto comunque a scavalcare l’ostacolo.

b) Dipende unicamente dalla natura del terreno.

c) No, perché il vento tende comunque ad aggirare l’ostacolo.

51. La resistenza aerodinamica varia al variare dell'angolo d'incidenza?

a) No.

b) Si, ma solo in virata.

c) Si.

52. I cordini del parapendio devono essere di materiale:

a) Più elastico possibile.

b) Più anelastico e resistente possibile.

c) Più resistente possibile indipendentemente dall’elasticità.

53. La variazione della temperatura dell’aria al variare della quota si chiama:

a) Gradiente termico orizzontale.

b) Gradiente termico verticale.

c) Gradiente barico verticale.

54. Lo svergolamento di un'ala, contribuisce alla stabilità in volo?

a) No.

b) Si.

c) Si, se lo svergolamento è adeguatamente calcolato.

55. Praticando il Volo Libero a quale distanza è opportuno tenersi dagli aeroporti non situati all’interno di un ATZ?

a) Ad almeno 5 km.

b) Ad almeno 1 km.

c) Ad almeno 5 km e a una quota non inferiore a 500 m.

56. Che cosa è la resistenza indotta?

a) È la parte di resistenza dovuta al prodursi dei vortici marginali o d'estremità alare.

b) È la parte di resistenza dovuta all'attrito dell'aria sulla superficie alare.

c) È la parte di resistenza dovuta alla forma e alle dimensioni dell'ala.

57. Qual è lo spazio aereo all’interno del quale si può praticare il Volo Libero?

a) Qualsiasi spazio aereo purché ad una quota inferiore ai 1000 piedi.

b) Lo spazio aereo controllato dalle Autorità Aeronautiche.

c) Lo spazio aereo non controllato, salvo particolari eccezioni o autorizzazioni sancite da un notam.

58. Quali fenomeni meteorologici genera normalmente un fronte caldo al suo passaggio?

a) Nubi a sviluppo prevalentemente verticale (tipicamente Cumuli congesti, Cumulonembi), precipitazioni violente ed a carattere discontinuo o in forma di rovescio, con aumento della temperatura media.

b) Nubi a sviluppo prevalentemente orizzontale a quote diverse (tipicamente Nembostrati, Altostrati e Strati), precipitazioni mediamente non violente ma a carattere continuo con aumento della temperatura media.

c) Nubi a sviluppo orizzontale molto basse (tipicamente Strati e Stratocumuli), precipitazioni solo a carattere discontinuo e violento con aumento della temperatura media.

59. Due apparecchi per il VDS privi di motore compiono un volo di pendio e rischiano la collisione frontale. Come si comportano i rispettivi piloti?

a) Quello con il pendio alla propria sinistra prosegue diritto, l'altro vira a sinistra per evitare la collisione.

b) Quello con il pendio alla propria destra prosegue diritto, l'altro vira a destra allontanandosi dal pendio per evitare la collisione.

c) Entrambi possono proseguire diritto, purché tengano conto di un cambio di quota per evitare la collisione.

60. In che modo la resistenza aerodinamica è proporzionale alla velocità?

a) Direttamente.

b) Inversamente.

c) Direttamente e al quadrato della stessa.

61. Se per avaria strutturale il dispositivo antidrappo non dovesse entrare in funzione quando necessario, una volta innescata la caduta a drappo:

a) è bene cercare prima di uscirne con l'uso dei comandi e del peso, non c'è fretta per l'uso del paracadute di soccorso.

b) è bene fare uso immediato del paracadute di soccorso, prima che la velocità verticale sia troppo elevata.

c) è bene attendere che la velocità di caduta sia molto elevata prima di aprire il paracadute di soccorso, al fine di ottenerne l'immediata apertura.

62. Quali precauzioni si devono adottare se si intende decollare in deltaplano con vento sostenuto?

a) Durante la fase immediatamente precedente il decollo far tenere l'estremità alare da un solo assistente.

b) Accertarsi che durante il decollo nessuno degli assistenti trattenga l'ala.

c) Provvedere a che gli assistenti spingano adeguatamente la chiglia in fase di decollo.

63. A una certa quota la temperatura ambiente dell'aria è pari a 12°C. Se una bolla d'aria salendo si trova ad avere una temperatura di 14°C alla stessa quota essa:

a) Si arresterà immediatamente.

b) Inizierà sicuramente a scendere.

c) Continuerà sicuramente la sua salita.

64. Che cosa è la polare delle velocità o odografa di un'ala?

a) È un grafico sul quale sono riportati i valori delle velocità orizzontali e delle velocità verticali dell'ala al variare dell'angolo d'incidenza.

b) È un grafico sul quale sono riportati i valori della portanza e della resistenza al variare dell'angolo d'incidenza.

c) È un grafico sul quale sono riportati i valori della trazione e della resistenza al variare dell'angolo d'incidenza.

65. Durante il volo in parapendio sono sottoposti al maggior carico i cordini:

a) Anteriori.

b) Posteriori.

c) Laterali.

66. Che cosa s’intende per fattore di carico?

a) Un fattore numerico capace di indicare quante volte il peso del sistema ala-pilota varia per effetto dell'accelerazione centrifuga in virata o di altre accelerazioni positive o negative durante le manovre.

b) Un fattore numerico capace di indicare di quante volte aumenta la resistenza aerodinamica in virata per effetto della forza centrifuga.

c) Un fattore numerico caratteristico di un tipo di deltaplano o parapendio collegato alla robustezza delle sue strutture verificata in tutti i tipi di manovra in volo.

67. Se il tessuto di un parapendio è divenuto poroso:

a) Risulta compromesso solo il suo aspetto.

b) Risultano un poco degradate solo le sue prestazioni.

c) Risultano degradate le sue prestazioni e compromessa la sua affidabilità.

68. In pratica l’aria che si solleva adiabaticamente, senza condensazione del vapore acqueo, perde:

a) 6.5°C di temperatura ogni 1000 m.

b) 1°C di temperatura ogni 100 m.

c) Valori di temperatura in funzione del gradiente termico verticale di quel giorno.

69. Quant'è l'allungamento di un'ala di 25 m2 di superficie dotata di un'apertura alare di 10 m?

a) 4 (quattro).

b) 2.5 (due virgola cinque).

c) 6.25 (sei virgola venticinque).

70. Se, salendo in quota, si rileva la temperatura dell’aria ogni 100 m e si riportano i suoi valori su un grafico, si costruisce:

a) La curva o diagramma di stato dell’atmosfera di quella località a quell’ora.

b) L’adiabatica secca dell’atmosfera di quella località a quell’ora.

c) L’isoterma di quella località a quell’ora.

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Fisiopatologia

QuizVds.it

Schema Risposte

Confronta le risposte fornite con il seguente schema e segna il tuo punteggio!

01: **B**	02: **A**	03: **B**	04: **A**
05: **C**	06: **A**	07: **C**	08: **C**
09: **B**	10: **C**	11: **B**	12: **A**
13: **A**	14: **C**	15: **A**	16: **B**
17: **A**	18: **A**	19: **B**	20: **B**
21: **A**	22: **C**	23: **C**	24: **A**
25: **B**	26: **C**	27: **B**	28: **B**
29: **B**	30: **C**	31: **A**	32: **C**
33: **C**	34: **A**	35: **B**	36: **B**
37: **C**	38: **B**	39: **B**	40: **B**
41: **C**	42: **A**	43: **C**	44: **A**
45: **B**	46: **A**	47: **A**	48: **B**
49: **C**	50: **C**	51: **C**	52: **B**
53: **B**	54: **C**	55: **A**	56: **A**
57: **C**	58: **B**	59: **B**	60: **C**
61: **B**	62: **B**	63: **C**	64: **A**
65: **A**	66: **A**	67: **C**	68: **B**
69: **A**	70: **A**		

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Fisiopatologia

QuizVds.it

Modulo risposte

Utilizza questo modulo per segnare le tue risposte

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		

Visita il sito e scarica le App per iPhone, iPad e Android! QuizVds.it