Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Meteorologia e Aerologia

Quizvds.it

NOME ALLIEVO: **DATA E ORA:**

01. Ad altitudini elevate, nell'organismo umano può instaurarsi una condizione dovuta alla ridotta pressione parziale di ossigeno. Come si chiama?

a) Ipotermia.

b) Ipossia.

c) Ipotensione.

02. Come si deve intervenire in presenza di un infortunato che presenta sospetto trauma cranico con fuoriuscita di sangue dall’orecchio, in attesa di idonei mezzi di soccorso?

a) Tamponare la perdita di sangue.

b) Tenere il soggetto adagiato sul fianco dalla parte da cui perde sangue.

c) Porre il soggetto in posizione seduta.

03. 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.

04. Sulla polare delle velocità di un'ala normalmente la massima efficienza in aria calma si realizza volando:

a) Con l'angolo d'incidenza cui corrisponde il valore massimo del rapporto tra resistenza e portanza.

b) Con l'angolo d'incidenza cui corrisponde il valore massimo del rapporto tra portanza e resistenza.

c) Con l'angolo d'incidenza cui corrisponde il valore massimo del rapporto tra portanza e peso.

05. A quale velocità è opportuno volare in forte turbolenza?

a) Alla minima possibile per ridurre le sollecitazioni nel delta e per garantire la massima pressione nei cassoni del parapendio.

b) Alla massima possibile indipendentemente dalle sollecitazioni per uscirne al più presto.

c) Ad una velocità di poco superiore a quella di massima efficienza in aria calma in delta ed alla massima compatibile con il mantenimento di adeguata pressione nei cassoni in parapendio.

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. Dopo aver regolato l’altimetro all’altitudine di decollo, effettuiamo il volo. Se all’atterraggio esso ci indica un’altitudine diversa da quella conosciuta, cosa può essere accaduto?

a) La pressione atmosferica è cambiata.

b) L’altimetro si è sicuramente guastato.

c) La temperatura dell’aria è cambiata.

08. Durante il volo, che cosa ci permette di misurare il GPS?

a) La velocità al suolo.

b) La velocità all'aria.

c) L'umidità relativa.

09. Generalmente si può affermare che i processi di condensazione e di evaporazione dell’acqua:

a) Rispettivamente forniscono e sottraggono calore alla massa d'aria interessata.

b) Non forniscono né sottraggono calore alla massa d'aria interessata.

c) Sono solo in grado di fornire calore alla massa d'aria interessata.

10. 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.

11. 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.

12. La resistenza è una forza aerodinamica che può essere considerata:

a) Sempre perpendicolare alla traiettoria di volo.

b) Sempre parallela alla corda aerodinamica.

c) Sempre parallela alla traiettoria di volo o alla direzione del vento relativo.

13. 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.

14. Durante l'ultimo volo in deltaplano abbiamo effettuato un atterraggio pesante. Il cross bar ed un montante si sono piegati:

a) Riandiamo in volo avendo sostituito il montante e raddrizzato perfettamente il cross bar.

b) Riandiamo in volo solo dopo aver sostituito il montante ed il cross bar con ricambi originali.

c) Riandiamo in volo avendo raddrizzato perfettamente montante e cross bar.

15. L'ala può essere considerata una "macchina"?

a) No, perché priva di particolari meccanismi.

b) Solo se dotata di superfici mobili.

c) Sì, perché trasforma un tipo di energia in energia di tipo diverso.

16. Nella zona di decollo abbiamo vento sufficiente a consentire un gonfiaggio fronte vela ma il vento è laterale (25 gradi) rispetto alla massima pendenza del terreno.

a) Predisponiamo la vela per il gonfiaggio lungo la massima pendenza per sfruttarla al meglio.

b) Orientiamo la vela contro vento per gonfiarla e successivamente eseguiamo la corsa di decollo lungo la massima pendenza.

c) Orientiamo la vela contro vento per gonfiarla e successivamente decolliamo lungo questa direzione.

17. Oltre al moto convettivo dell’aria riscaldata per conduzione dal terreno sottostante, si può verificare un movimento ascensionale dell’aria per altri motivi?

a) Sì, per sollevamento forzato in presenza di vento in corrispondenza di rilievi.

b) Sì, per sollevamento forzato in presenza di vento sulle pianure.

c) No.

18. Che cosa è una Aerovia o AWY?

a) Una via di rullaggio a terra su un aeroporto.

b) Una porzione di spazio aereo controllato che si estende verso l’alto da un livello posto al disopra della superficie terrestre fino ad un determinato livello superiore, a forma di corridoio.

c) Una porzione di spazio aereo, non necessariamente controllato, in cui si svolge attività di aeromobili.

19. Come varia la pressione parziale dell’ossigeno a livello polmonare, al variare dell’altitudine?

a) Diminuisce all’aumentare dell’altitudine.

b) Diminuisce all’aumentare dell’altitudine, ma non scende mai sotto valori di guardia.

c) Aumenta all’aumentare dell’altitudine.

20. 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.

21. Se l'aria risulta instabile dall'osservazione del suo gradiente termico verticale ci dovremo attendere che:

a) Una bolla d'aria che si stacca dal suolo dotata di moto convettivo arresti la sua salita molto presto.

b) Una bolla d'aria che si stacca dal suolo dotata di moto convettivo continui nella sua salita con velocità sempre maggiore.

c) Una bolla d'aria che raggiunge una temperatura di poco superiore a quella dell'aria circostante riesca comunque a staccarsi dal suolo.

22. Durante il volo il corpo umano è sottoposto a vari tipi di accelerazione. Quali sono meglio sopportate tra quelle positive (testa-piedi) e quelle negative (piedi-testa)?

a) Entrambe in uguale misura.

b) Quelle negative.

c) Quelle positive.

23. Per quale motivo un paracadute di soccorso che non sia stato sottoposto a periodica ispezione non garantisce sufficiente affidabilità?

a) Perché il materiale con cui è fabbricato si deteriora rapidamente se non gli si fa prendere aria ogni tanto.

b) Perché il materiale con cui è fabbricato può "incollarsi" per effetto del ripiegamento nella sacca, non garantendo una corretta e pronta apertura in caso di bisogno.

c) Perché la fune di vincolo deve essere verificata ogni tanto in quanto può deteriorarsi con il rischio che si strappi in caso di utilizzo.

24. 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.

25. 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.

26. Come si può variare l’angolo d’incidenza in volo con il deltaplano?

a) Solo agendo sul dispositivo chiamato “overdrive”.

b) Appoggiando il peso del pilota sulla barra, indi spingendola o trazionandola.

c) Agendo sulla barra di controllo con movimenti di spinta o trazione.

27. A che cosa è dovuto principalmente l'effetto suolo?

a) Solo ad una compressione dell’aria al suolo dovuta all’avvicinarsi dell’ala ad esso.

b) Ad una riduzione della resistenza indotta all’approssimarsi dell’ala al suolo.

c) A nulla in generale, perché trattasi solo di una sensazione del pilota.

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

a) Sì, senza particolari accorgimenti.

b) Sì, 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.

29. 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.

30. Se si deve riporre il deltaplano per un lungo periodo dovremo aver cura di:

a) Farlo in apposita sacca quando siamo certi che è perfettamente asciutto, sistemandolo in luogo meno umido possibile, lontano dalla luce del sole e da fonti di calore.

b) Sistemarlo in apposita sacca dopo aver effettuato l'ultimo volo, riporlo su appositi supporti fissati alle pareti di uno scantinato dove non può essere raggiunto dalla luce del sole.

c) Lasciarlo ripiegato senza sacca, sistemandolo possibilmente in uno scantinato o in garage dove non può essere raggiunto dalla luce del sole, possibilmente su appositi supporti fissati alle pareti.

31. Se dopo il decollo si constata una chiusura laterale del parapendio, come deve comportarsi il pilota?

a) Mantenere o ristabilire il controllo direzionale dell'ala e solo dopo averlo fatto intervenire opportunamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata.

b) Intervenire immediatamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata trazionando e rilasciando alternativamente il freno dalla parte della chiusura.

c) Intervenire immediatamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata mantenendo trazionato a fondo il freno dalla parte della chiusura.

32. È possibile volare con deltaplano o parapendio all'interno di un CTR?

a) Normalmente si.

b) Sì, nei giorni festivi.

c) No, salvo autorizzazione.

33. 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.

34. La sicurezza del volo in deltaplano e parapendio dipende moltissimo dal rapporto esistente tra esperienza del pilota e caratteristiche del mezzo utilizzato?

a) Sì.

b) Assolutamente no.

c) Sì, ma solo se si tratta di volo in condizioni forti.

35. Quando è opportuno che il pilota si sistemi nell'imbrago dopo il decollo in deltaplano?

a) Il più presto possibile dopo lo stacco.

b) Acquisito il completo controllo della velocità e della direzione, lontano dal pendio.

c) Non esistono limitazioni o tecniche particolari per sistemarsi nell'imbrago.

36. 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.

37. Quale norma deve essere rispettata nella manutenzione del paracadute di soccorso?

a) Mai aprirlo perché si potrebbe commettere un errore nel ripiegarlo.

b) Aprirlo alle scadenze previste o se bagnato e ripiegarlo sotto la supervisione di persone competenti.

c) Aprirlo, farlo asciugare in luogo asciutto e ripiegarlo solo se siamo certi che sia bagnato o inumidito.

38. Se ci accorgiamo che qualche tirante del deltaplano è sfilacciato o logoro:

a) Lo sostituiamo immediatamente prima di riandare in volo.

b) Lo ripariamo alla meglio non potendolo sostituire immediatamente.

c) Andiamo in volo facendo attenzione a non sollecitare la struttura con particolari manovre.

39. La presenza di rotori sul pendio assolato di un versante vallivo situato in sottovento:

a) Facilita il distacco di termiche anche consistenti e violente dette appunto "di sottovento".

b) Non ha nulla a che vedere con l'attività termica del pendio.

c) Impedisce il distacco di ogni tipo di termica.

40. Stiamo volando in presenza di vento molto forte. La nostra prua è diretta verso SUD. Sul display del GPS leggiamo una velocità di 3 km/h, direzione NORD. Cosa succede?

a) Lo strumento è evidentemente rotto.

b) Se sono sicuro di avere la prua diretta verso SUD evidentemente sto volando all'indietro. Il vento è superiore alla mia velocità all'aria e occorre aumentare la velocità prima possibile.

c) Non è possibile che si verifichi una situazione del genere.

41. Il tessuto con cui è generalmente costruito un parapendio deve essere:

a) Resistente all’usura, molto elastico e gas permeabile.

b) Resistente all’usura, anelastico e gas permeabile.

c) Resistente all’usura, anelastico e non gas permeabile.

42. In quale modo varia la resistenza aerodinamica di un'ala variando la densità dell'aria e la superficie dell'ala stessa?

a) Non varia in alcun modo.

b) Varia proporzionalmente.

c) Varia in modo inversamente proporzionale.

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

a) Sì, 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) Sì, 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.

44. Che cosa s’intende per “perturbazione meteorologica” causata dal passaggio di un fronte?

a) Il corpo nuvoloso ed i fenomeni associati alla presenza di una superficie di discontinuità esistente tra due masse d’aria aventi caratteristiche fisiche diverse.

b) Il corpo nuvoloso associato alle rapide variazioni di pressione atmosferica al suolo dovuta all’avanzare delle masse d’aria.

c) Il corpo nuvoloso associato a forti venti su rilievi montuosi quando le masse d’aria si muovono sul terreno.

45. Come funziona la bussola?

a) Rileva mediante una calamita la posizione in cui si trova il Nord geografico.

b) Rileva mediante una calamita la direzione del campo magnetico terrestre e il Nord magnetico.

c) Rileva mediante un sistema meccanico la direzione dei meridiani terrestri.

46. Emisfero Nord. Un’area di Alta Pressione si trova centrata a Ovest di un preciso punto della superficie terrestre. Il vento predominante (meteorologico) che ci si attende di avere in quel punto proverrà ragionevolmente da:

a) Sud.

b) Est.

c) Nord.

47. Per effetto del gradiente del vento vicino al suolo in atterraggio il pilota deve attendersi:

a) Un aumento improvviso del tasso di caduta con probabile picchiata del mezzo che è possibile prevenire con una buona dose di velocità.

b) Una improvvisa diminuzione di velocità al suolo per l’aumentata componente di vento contrario che non crea problemi di pilotaggio.

c) Una perdita improvvisa di quota che non si può compensare aumentando decisamente l’incidenza.

48. Quando all’interno di una massa d’aria si verifica il processo di condensazione del vapore acqueo la temperatura dell’aria stessa tende:

a) A diminuire.

b) A rimanere costante se non intervengono altri fattori.

c) Ad aumentare se non intervengono altri fattori.

49. Che cosa è la resistenza di forma?

a) È la parte di resistenza dovuta alla forma più o meno aerodinamica di un corpo.

b) È la parte di resistenza dovuta alle dimensioni del corpo indipendentemente dalla forma aerodinamica dello stesso.

c) È una forza il cui valore può essere nullo se la forma del corpo è molto aerodinamica.

50. Analizzare in anticipo previsioni meteorologiche specifiche per il volo aumenta la sicurezza?

a) No perché la situazione meteorologica locale può essere valutata solo al momento.

b) Sì, perché una previsione positiva garantisce un volo sicuro.

c) Sì, perché fornisce informazioni utili a valutare meglio la situazione meteorologica e la sua possibile evoluzione.

51. È possibile normalmente volare con deltaplano e parapendio all’interno delle zone denominate nelle carte aeronautiche con le lettere P, D (“PAPA“, “DELTA“)?

a) No.

b) Sì, ma solo nei giorni festivi.

c) Sì.

52. Il materiale e la tecnologia con cui sono fabbricati i paracadute di soccorso per il volo libero garantiscono totale sicurezza per aperture effettuate:

a) A qualsiasi velocità di caduta.

b) A velocità di caduta contenute entro certi limiti indicati dal costruttore.

c) Solo a velocità pari a quelle massime del deltaplano e del parapendio.

53. Che cosa è l’ipossia?

a) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente pressione sanguigna dovuta alla quota.

b) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente temperatura corporea dovuta alla quota.

c) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente pressione dell’ossigeno a livello degli alveoli polmonari dovuta alla quota.

54. 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.

55. Quali sono le manovre di discesa rapida in parapendio?

a) Effettuare virate continue che consentono di aumentare il carico alare.

b) Fare volare l’ala in condizioni di stallo.

c) Le “orecchie”, i “wing over” e la spirale picchiata.

56. 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.

57. Configurazioni inusuali del parapendio. Per ottenere al meglio l'uscita da uno stallo paracadutale il pilota dovrà, dopo aver rilasciato prontamente verso l'alto entrambi i freni, agire nell'ordine come segue:

a) Trazionare con decisione una sola delle bretelle anteriori oppure, se ciò non ha effetto, trazionare decisamente uno solo dei freni.

b) Spingere in avanti le bretelle A, utilizzare a fondo l'acceleratore, successivamente se l'assetto persiste affondare i freni simmetricamente e poi rilasciarli, utilizzare in ultima analisi un freno solo affondandolo e rilasciandolo e aspettandosi di uscire in quest'ultimo caso con una violenta virata o in "vite piatta negativa".

c) Affondare con decisione un freno solo, pompare simmetricamente con i freni, spingere in ultima analisi con decisione in avanti le bretelle anteriori.

58. Nel Volo Libero è obbligatoria l'assicurazione RCT del mezzo?

a) No.

b) Sì.

c) Sì, ma solo se si vola in luoghi molto frequentati.

59. Come si riconosce una spalla lussata?

a) Da un abbassamento dell'arto con infossamento all'altezza dell'articolazione.

b) Da un improvviso gonfiore in corrispondenza dell'articolazione.

c) Dal fatto che braccio e avambraccio risultano privi di articolazione.

60. Una delle caratteristiche delle nubi lenticolari è:

a) La tipica forma a sezione aerodinamica, simile a quella di una mandorla.

b) Il loro sviluppo verticale, nettamente superiore a quello orizzontale.

c) La velocità di spostamento della nube.

61. È possibile affermare che il Nord geografico coincide con il Nord magnetico?

a) Sì.

b) Dipende dalle stagioni dell’anno.

c) No.

62. Come si esprime l'efficienza aerodinamica tramite i coefficienti aerodinamici?

a) Come rapporto tra superficie alare e peso trasportato.

b) Come rapporto tra peso trasportato e velocità massima.

c) Come rapporto tra coefficiente di portanza e coefficiente di resistenza (Cp/Cr).

63. In presenza di vento meteorologico, come si esegue una virata di 360° la cui traccia al suolo sia più possibile circolare?

a) Variando opportunamente l’inclinazione dell’ala durante la virata in funzione della deriva dovuta allo spostamento dell’aria rispetto al suolo.

b) Accentuando l’inclinazione laterale dell’ala durante la fase della virata con vento in prua.

c) Diminuendo l’inclinazione laterale dell’ala durante le fasi della virata con vento al traverso.

64. 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.

65. Qual è, tra questi, il modo migliore per accompagnare un infortunato con una lesione leggera in grado di camminare?

a) Procurandogli un paio di stampelle.

b) Portandolo a spalle.

c) Mettendosi al suo fianco, dal lato della lesione e cingendogli la vita con il braccio, se possibile.

66. Un’ala in volo, iniziando una virata:

a) Aumenta il proprio tasso di caduta.

b) Mantiene inalterato il tasso di caduta.

c) Diminuisce il proprio tasso di caduta.

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

a) Anteriori.

b) Posteriori.

c) Laterali.

68. Ci viene proposto l’acquisto di un’ala omologata alla quale sono state però apportate delle modifiche che ne migliorano le prestazioni. Qual è l’atteggiamento più conservativo da tenere sotto il profilo della sicurezza?

a) Prendere in considerazione il mezzo ma solo dopo averlo personalmente provato al limite delle prestazioni.

b) Acquistarlo solo se chi ce lo propone è persona esperta e fidata.

c) Respingere la proposta orientando esclusivamente le proprie scelte su mezzi provvisti di omologazione ed assolutamente conformi al modello originale.

69. Come varia l’efficienza all’aria di un’ala aumentando il vento frontale?

a) Aumenta.

b) Diminuisce.

c) Non varia perché l’efficienza all’aria dipende solo dall’angolo d’incidenza dell’ala.

70. Quali sono i più comuni tipi di profilo alare utilizzati nel VDS/VL?

a) Piano convesso ed ellittico simmetrico.

b) Cavo convesso e biconvesso simmetrico.

c) Concavo convesso, piano convesso e biconvesso.

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Meteorologia e Aerologia

Quizvds.it

Schema Risposte

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

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

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

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Meteorologia e Aerologia

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