

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Strumentazione



QuizVds.it

NOME ALLIEVO:

DATA E ORA:

01. La resistenza indotta varia al variare della velocità?

- a) Sì, aumenta all'aumentare della velocità.
- b) No.
- c) Sì, diminuisce all'aumentare della velocità.

02. Con quale tipo di corsa si deve effettuare il decollo in deltaplano e parapendio?

- a) Con falcata corta ed a velocità costante.
- b) Con falcata e velocità crescenti.
- c) Con falcata corta e rapida presa di velocità.

03. Decidiamo di sostituire i maillons dell'imbrago con moschettoni. Avremo cura di:

- a) Verificare che questi ultimi siano omologati e provvisti di ghiera a vite o a scatto.
- b) Verificare che questi ultimi siano montati correttamente.
- c) Usare moschettoni di tipo leggero per non appesantire l'imbrago stesso.

04. 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) Sì.
- c) Sì, ma solo se si tratta di un volo di cross.

05. Un corretto decollo in parapendio è quello in cui il pilota:

- a) Valutata comunque sufficiente la portanza prodotta dall'ala interrompe la rincorsa e si sistema al più presto nella selletta.
- b) Controllata e verificata l'ala adeguatamente, con busto inarcato all'indietro corre guardando l'ala con velocità costante sino allo stacco.
- c) Controllata e verificata l'ala adeguatamente, con busto in avanti corre con velocità in progressivo aumento sino allo stacco.



06. Come s'interviene per soccorrere persone che abbiano perso conoscenza?

- a) Si lasciano o si adagiano semplicemente in posizione prona.
- b) Si dispongono su un fianco sollevando un braccio e una gamba per evitare che il vomito ostruisca le vie respiratorie.
- c) Si bagna loro la fronte con acqua fredda.

07. Se durante un volo in parapendio si rompe il cordino di un freno, si è in una situazione di emergenza. Come ci si deve comportare?

- a) Pilotare con entrambi gli elevatori posteriori trazionandoli con dolcezza e limitatamente allo stretto indispensabile per arrivare in atterraggio.
- b) Pilotare solo con il freno restante e manovrando meno possibile atterrare immediatamente sul pendio.
- c) Pilotare con l'elevatore posteriore dalla parte del freno inefficiente e con il freno efficiente dall'altra.

08. Che cosa è il Cr?

- a) Un coefficiente numerico che dipende dal carico alare.
- b) Un coefficiente numerico che dipende dalla forma del profilo e dalla sua incidenza di volo.
- c) Una forza che dipende dalla forma del profilo e dalla sua incidenza di volo.

09. 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.

10. La decompressione da alta quota può dar luogo a liberazione di bolle gassose nel sangue, detti emboli. Qual è la condizione in cui questo pericoloso fenomeno può verificarsi con maggiore facilità?

- a) Lenta ascensione oltre i 7000 metri.
- b) Rapida ascensione a 7000 metri ed oltre.
- c) Permanenza ad alta quota dopo lungo periodo di ambientamento.



11. 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.).

12. 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.

13. Il parapendio è generalmente fabbricato con materiale "rip-stop". Che cosa significa?

- a) Che il tessuto stesso non può strapparsi, ma solo tagliarsi.
- b) Che un eventuale taglio o strappo nel tessuto ha molte probabilità di estendersi pericolosamente.
- c) Che un eventuale taglio o strappo nel tessuto ha poche probabilità di estendersi pericolosamente.

14. 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.

15. Con vento a favore la massima efficienza al suolo è maggiore di quella ottenibile in aria calma. Sulla polare delle velocità si vede che i migliori risultati si realizzano comunque volando:

- a) Ad incidenza maggiore di quella che si utilizzerebbe per ottenere la massima efficienza in aria calma (velocità all'aria minore).
- b) Ad incidenza minore di quella che si utilizzerebbe per ottenere la massima efficienza in aria calma (velocità all'aria maggiore).
- c) All'incidenza che si utilizzerebbe per ottenere la massima efficienza in aria calma.



16. Come è possibile ottenere, a prescindere da altre condizioni, il minor tasso di caduta possibile con deltaplano e parapendio?

- a) Volando in linea retta ed all'incidenza massima consentita.
- b) Volando comunque al regime di massima efficienza in aria calma.
- c) Volando in linea retta ad una incidenza compresa tra quella di massima efficienza in aria calma e quella di stallo.

17. Se su una carta meteorologica si osservano isobare molto ravvicinate, si può affermare che:

- a) Esiste un gradiente barico orizzontale minimo e il vento sarà sostenuto.
- b) Esiste un gradiente barico orizzontale elevato e il vento sarà sostenuto.
- c) Esiste un gradiente barico verticale elevato e il vento sarà sostenuto.

18. Quale altezza minima si deve mantenere nella pratica del VDS VL?

- a) 500 piedi dal punto più elevato nel raggio di 3 km nei giorni feriali e 1000 piedi nei giorni festivi.
- b) Non vi è un'altezza minima, perché è comunque vietato il sorvolo dei centri abitati con deltaplano e parapendio.
- c) Quella che consente, in caso d'emergenza, un atterraggio che non comporti pericolo per beni e persone al suolo.

19. 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.

20. Se il gradiente termico verticale della giornata è superiore ad 1° C ogni 100 m l'aria si definisce:

- a) Stabile.
- b) Instabile.
- c) Dotata di equilibrio indifferente.

21. Quando è necessario controllare che i cordini del parapendio non siano attorcigliati o agrovigliati?

- a) Dopo aver gonfiato, sollevato e frenato quanto basta l'ala in fase di decollo.
- b) Subito dopo essere atterrati prima di riporre il parapendio.
- c) Durante la preparazione dell'ala per il decollo.



22. 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.

23. 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.

24. Tra un apparecchio per il volo libero ed un apparecchio a motore, chi ha la precedenza in caso di rotte convergenti?

- a) L'apparecchio a motore, in quanto più veloce.
- b) L'apparecchio a motore, in quanto meno manovrabile.
- c) L'apparecchio per il volo libero.

25. 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.

26. Nel caso una persona sia colpita da scarica elettrica e che rimanga a contatto con il cavo di alta tensione, il soccorritore dovrà:

- a) Avvicinarsi al più presto e prestarle soccorso.
- b) Rimanere a distanza di sicurezza dando immediatamente l'allarme.
- c) Distaccarla immediatamente dalla sorgente elettrica servendosi ad esempio di un bastone di legno, che è uno strumento isolante.



27. 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.

28. 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.

29. In virata la velocità minima di volo e quella di stallo sono identiche a quelle del volo rettilineo?

- a) No, sono maggiori.
- b) Sì.
- c) No, sono minori.

30. Che cosa s'intende per fronte occluso?

- a) Una perturbazione complessa formata dall'insieme di un fronte freddo che ha raggiunto un fronte caldo e che dà luogo a tutti i fenomeni meteorologici caratteristici di entrambi i fronti.
- b) Una perturbazione a carattere freddo che in effetti dà luogo anche a tutti i fenomeni meteorologici tipici di quelle a carattere caldo.
- c) Una perturbazione a carattere caldo che in effetti dà luogo anche a tutti i fenomeni meteorologici tipici di quelle a carattere freddo.

31. 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.



32. In quali situazioni l'uso di un variometro può essere di grande aiuto per la sicurezza in volo?

- a) Ad esempio, volando con copertura nuvolosa o sotto un cumulo, le indicazioni del variometro ci possono aiutare a capire se c'è aspirazione e se è il caso o meno di affrettare la discesa verso l'atterraggio o dirigersi verso zone non soggette al fenomeno.
- b) Nel volo di dinamica, in quanto ci aiuta a capire dove si sale meglio, permettendoci di prolungare il volo senza rischi.
- c) Non è uno strumento da considerare utile ai fini della sicurezza del volo, ma solo come ausilio per il veleggiamento.

33. Per quale motivo un pilota di modesta esperienza non dovrebbe volare con un'ala ad alte prestazioni anche se giudicata facile e sicura da piloti più esperti?

- a) Perché le ali ad alte prestazioni sono comunque insicure anche se qualcuno non lo ammette.
- b) Perché la sicurezza del volo dipende molto dal rapporto esistente tra esperienza del pilota e prestazioni dell'ala, che deve necessariamente essere equilibrato.
- c) Perché comunque non riuscirebbe a sfruttarne le prestazioni, pur volando in sicurezza.

34. 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.

35. Che cosa è necessario verificare in corrispondenza di piombature di cavi e tiranti del deltaplano?

- a) Che i cavi ed i tiranti non siano rotti sotto la piombatura.
- b) Che le piombature siano semplicemente in buono stato.
- c) Che le piombature siano in buono stato ed i cavi o tiranti non presentino segni di logoramento in vicinanza delle piombature stesse.

36. Se in corrispondenza di qualche elemento costituente il corredo di tiranteria o bulloneria del deltaplano si riscontra presenza di ruggine:

- a) è necessario prima di volare rimuoverla prontamente usando appositi prodotti antiruggine sul particolare interessato.
- b) è possibile comunque intraprendere il volo purché si sia accertata l'integrità del particolare interessato.
- c) è indispensabile sostituire il particolare in questione con altro idoneo di identiche caratteristiche, prima di intraprendere qualsiasi tipo di volo.



37. 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.

38. Come sono chiamate le zone o aree di bassa e di alta pressione?

- a) Aree cicloniche e anticicloniche e indicate rispettivamente con una H/A (high pressure/alta pressione) e una L/B (low pressure/bassa pressione) sulle carte meteorologiche.
- b) Aree cicloniche e anticicloniche e indicate rispettivamente con una L/B (low pressure/bassa pressione) e una H/A (high pressure/alta pressione) sulle carte meteorologiche.
- c) Aree anticicloniche e cicloniche e indicate rispettivamente con L/B (low pressure/bassa pressione) e una H/A (high pressure/alta pressione) sulle carte meteorologiche.

39. 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.

40. 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.

41. Ad elevate altitudini nell'organismo umano si instaura una situazione alterata, prodotta dalla ridotta pressione di ossigeno. Essa prende il nome di:

- a) Ipotermia.
- b) Ipossia.
- c) ipotensione.



42. Chi può praticare autonomamente il volo libero?

- a) Chiunque può praticare quest'attività sportiva purché abbia frequentato un apposito corso.
- b) Chiunque, munito dei requisiti richiesti dalle norme in vigore (Attestato in corso di validità e copertura assicurativa RCT).
- c) Chiunque può praticare quest'attività purché abbia superato un esame Ae.C.I..

43. A distanza di sicurezza dal terreno, come si esegue correttamente una prova di stallo in deltaplano?

- a) Si spinge dolcemente e gradualmente sulla barra per aumentare l'angolo di incidenza sino allo stallo ed a stallo avvenuto si ottiene la rimessa riaumentando la velocità al mezzo.
- b) Si spinge in avanti sui montanti per ottenere angoli d'incidenza più elevati, e si mantiene questa posizione per almeno 30 secondi.
- c) Dopo adeguata presa di velocità si spinge sulla barra con decisione e rapidità per ottenere un brusco aumento dell'incidenza.

44. Dopo il gonfiaggio del parapendio fronte all'ala finalizzato al decollo, al fine di evitare che l'ala si scomponga o passi davanti nel momento in cui ci si gira e si inizia la rincorsa, è importante:

- a) Che la rotazione del pilota avvenga velocemente.
- b) Che il pilota abbandoni le maniglie dei freni prima di girarsi per poi riprenderle prontamente fronte al pendio.
- c) Che il pilota con l'uso di bretelle e freni assuma e mantenga il completo controllo dell'ala sulla verticale prima di girarsi fronte al pendio.

45. 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.

46. 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.



47. Il materiale di cui sono rivestite le superfici di un deltaplano si deteriora particolarmente se esposto a lungo a:

- a) Raggi infrarossi.
- b) Raggi ultravioletti.
- c) Clima particolarmente secco.

48. 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.

49. Il vento in atterraggio è sostenuto, volando in deltaplano o parapendio, per aumentare il margine di sorvolo di eventuali ostacoli lungo la traiettoria, al pilota conviene tra le seguenti soluzioni:

- a) Aumentare la velocità all'aria perché solo così facendo si ottiene la massima efficienza suolo possibile e quindi la minor pendenza di traiettoria reale.
- b) Diminuire la velocità all'aria onde ottenere il minimo tasso di caduta possibile.
- c) Volare comunque al regime di massima efficienza in aria calma per ottenere la minor pendenza di traiettoria.

50. In condizioni di discendenza la massima efficienza al suolo si realizza volando:

- a) Con una incidenza minore di quella corrispondente al regime di massima efficienza in aria calma.
- b) Con una incidenza maggiore di quella corrispondente al regime di massima efficienza in aria calma.
- c) Comunque con l'incidenza corrispondente al regime di massima efficienza in aria calma.

51. È obbligatorio l'uso del casco per il Volo Libero?

- a) No.
- b) Sì.
- c) Solo per il volo in deltaplano.

52. Si può diminuire la resistenza aerodinamica sino a ridurla a zero in volo?

- a) Sì, variando opportunamente l'angolo d'incidenza.
- b) Sì, in almeno due modi
- c) No



53. Come comportarsi alla presenza di un infortunato di cui si sospettano lesioni interne di entità sconosciuta?

- a) Ispezionarlo attentamente, interrogandolo sulle parti dolenti e facendolo muovere se può, indi chiamare i mezzi di soccorso.
- b) 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.).
- c) Cercare di metterlo in piedi, se la cosa risulta impossibile e se l'infortunato si lamenta chiamare idonei mezzi di soccorso.

54. 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.

55. 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.

56. Presenza di nubi cumuliformi a ingente sviluppo verticale (tipicamente Cumuli congesti e Cumulonembi) e condizioni d'instabilità dell'aria sono generalmente associate al passaggio di:

- a) Un fronte freddo.
- b) Un fronte caldo.
- c) Una forte inversione termica alle quote medie.

57. 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.



58. 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.

59. 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.

60. 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.

61. 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.

62. 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.



63. Che cosa è il vento relativo?

- a) La differenza di velocità dell'aria che si riscontra sulle due semiali in virata.
- b) Il vento incontrato dall'ala in quanto in movimento o il movimento relativo dell'aria rispetto all'ala.
- c) La differenza di velocità dell'aria su estradosso ed intradosso dell'ala in volo.

64. 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.

65. In volo rettilineo in uscita da una virata, se per effetto di una sovracorrezione si innescano oscillazioni laterali del parapendio il pilota dovrà:

- a) Cercare di smorzarle insistendo ad agire sui comandi in contro fase.
- b) Rilasciare completamente i comandi per qualche secondo e poi iniziare una virata accentuata a destra o sinistra.
- c) Rallentare trazionando con una certa decisione ed in modo simmetrico i comandi sino ad ottenere la stabilizzazione dell'ala.

66. Se durante il volo per qualche motivo il fattore di carico raddoppia, il carico alare

- a) Può anche rimanere invariato.
- b) Raddoppia.
- c) Viene dimezzato.

67. La sequenza di interruzione di un decollo in parapendio dovrebbe essere:

- a) Interrompere al più presto la corsa e qualora possibile frenare completamente l'ala.
- b) Frenare opportunamente l'ala onde utilizzarla come dispositivo di arresto aerodinamico, ed interrompere gradualmente la corsa.
- c) Interrompere gradualmente la corsa per non inciampare, senza badare all'ala dal momento che comunque non si andrà in volo.



68. 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.

69. 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.

70. 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.



Schema Risposte

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

01: **C**

02: **B**

03: **A**

04: **B**

05: **C**

06: **B**

07: **A**

08: **B**

09: **A**

10: **B**

11: **C**

12: **C**

13: **C**

14: **B**

15: **A**

16: **C**

17: **B**

18: **C**

19: **B**

20: **B**

21: **C**

22: **A**

23: **A**

24: **C**

25: **B**

26: **B**

27: **C**

28: **B**

29: **A**

30: **A**

31: **C**

32: **A**

33: **B**

34: **B**

35: **C**

36: **C**

37: **B**

38: **B**

39: **C**

40: **A**

41: **B**

42: **B**

43: **A**

44: **C**

45: **A**

46: **A**

47: **B**

48: **A**

49: **A**

50: **A**

51: **B**

52: **C**

53: **B**

54: **C**

55: **C**

56: **A**

57: **B**

58: **B**

59: **C**

60: **A**

61: **B**

62: **A**

63: **B**

64: **B**

65: **C**

66: **B**

67: **B**

68: **C**

69: **A**

70: **B**

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Strumentazione



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: _____		