

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Tecnica di pilotaggio



QuizVds.it

NOME ALLIEVO:

DATA E ORA:

01. 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.

02. Come funziona normalmente un altimetro?

- a) Misura la pressione atmosferica e quindi l'altitudine, utilizzando una capsula aneroide o un sensore elettronico.
- b) Misura l'elevazione sul livello del mare utilizzando un sensore elettronico.
- c) Misura la velocità verticale rispetto all'aria utilizzando un sensore elettronico.

03. In condizioni di ascendenza la massima efficienza al suolo si realizza volando:

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

04. 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.

05. 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.



06. 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.

07. La resistenza di forma:

- a) Aumenta all'aumentare della velocità.
- b) Diminuisce all'aumentare della velocità.
- c) Non varia al variare della velocità.

08. L'energia motrice nel volo in deltaplano e parapendio è fornita:

- a) Da forze di natura aerodinamica.
- b) Dalla forza peso.
- c) Dall'inerzia cinetica.

09. Una massa d'aria molto umida, caratterizzata da diffuse formazioni nuvolose, si dice "stabile" quando:

- a) Il suo gradiente termico verticale è inferiore al gradiente adiabatico saturo.
- b) Il suo gradiente termico verticale è superiore ad 1°C ogni 100 m.
- c) Il suo gradiente termico verticale è inferiore al gradiente adiabatico secco.

10. 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.

11. È dimostrato che il wind shear è un fenomeno pericoloso per il volo in generale, ma in particolare per il Volo Libero. Che cosa s'intende per wind shear?

- a) Solo un improvviso aumento dell'intensità del vento nel tempo e/o nello spazio.
- b) Un'improvvisa variazione di direzione e/o d'intensità del vento nel tempo e/o nello spazio.
- c) Un improvviso aumento dell'intensità del vento relativo sull'ala.



12. L'efficienza massima varia al variare del peso del pilota?

- a) Sì, anche se l'ala al variare del peso non si deforma.
- b) No, purché al variare del peso l'ala non si deformi e l'aria sia calma.
- c) No, anche se l'ala al variare del peso si deforma.

13. 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.

14. 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 decoliamo lungo questa direzione.

15. In caso di precedenza tra un parapendio monoposto, un parapendio biposto e un deltaplano biposto:

- a) . ha precedenza il parapendio monoposto
- b) Ha precedenza il deltaplano biposto.
- c) Ha precedenza il parapendio biposto.

16. 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.



17. Quando un forte vento in quota interessa zone montuose, sovente s'innesca un fenomeno ondulatorio che è caratterizzato dalla presenza di:

- a) Nubi stratificate alte del genere Cirrocumuli che tendono a stratificarsi in Cirrostrati per poi evolvere in Cumuli evidenziando il fenomeno ondulatorio.
- b) Nubi stratificate basse del genere Strato, indice di moti ondulatori.
- c) Nubi lenticolari (in genere Altocumuli, ma talvolta anche Stratocumuli e/o Cirrocumuli) e nubi rotoriche (Cumulus fractus) che evidenziano il fenomeno dell'onda orografica.

18. 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

19. Qual è il risultato di una simmetrica e leggera tensione esercitata sugli elevatori posteriori del parapendio?

- a) Aumento della velocità e diminuzione della portanza.
- b) Variazione dell'assetto, dell'incidenza, della velocità.
- c) Diminuzione della sola incidenza

20. Il mantenimento della massima velocità in finale prima di iniziare a raccordare è necessario per:

- a) Poter stallare meglio in prossimità del suolo.
- b) Evitare gli effetti negativi di eventuale gradiente del vento o wind shear.
- c) Avvicinarsi al terreno con una traiettoria più ripida.

21. 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.



22. 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

23. Come varia l'umidità relativa dell'aria abbassandone la sola temperatura?

- a) L'umidità relativa aumenta sino a raggiungere anche il valore del 100%.
- b) L'umidità relativa diminuisce.
- c) L'umidità relativa non varia al variare della temperatura se la pressione rimane costante.

24. La corretta sequenza in finale per l'atterraggio in parapendio, in condizioni di vento moderato, è:

- a) Massima velocità all'aria sino a circa un metro dal suolo quindi intervento deciso sui comandi per provocare lo stallo.
- b) Massima velocità all'aria possibile sino a circa 4 o 5 metri dal suolo, primo intervento sui comandi per diminuire velocità e pendenza (freni trazionati circa al 20%), graduale ma completa frenata in prossimità del suolo sino al contatto.
- c) Regime di minimo tasso di caduta sino a circa due metri dal suolo quindi graduale intervento sui comandi sino a provocare lo stallo.

25. E' vero che praticando il Volo Libero il pilota deve usare il paracadute di soccorso solo in ultima analisi e cioè quando non è possibile ripri stinare altrimenti condizioni di volo nelle quali il mezzo risulti pilotabile sino a un atterraggio sicuro?

- a) No, questa è una credenza sbagliata perché il paracadute di soccorso va usato sempre e al più presto possibile quando l'ala assume una configurazione inusuale.
- b) Sì, tenendo presente che non c'è alcuna fretta nell'utilizzarlo perché non ha limiti per l'apertura
- c) Sì, tenendo presente comunque che dal momento in cui si decide di usarlo è bene farlo al più presto per consentirgli di aprirsi in tempo utile ed entro i suoi limiti strutturali.

26. Per quale motivo il pilotaggio in prossimità del suolo deve necessariamente essere più dolce e attento?

- a) Perché il recupero da configurazioni inusuali in cui ci si venga a trovare intenzionalmente o meno, comporta una perdita di quota che può essere fatale.
- b) Perché vicino al suolo le reazioni dell'ala ai comandi sono più brusche a causa della maggior densità dell'aria.
- c) Perché l'effetto suolo si fa sentire alterando l'auto stabilità del mezzo.



27. 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.

28. Se regoliamo il nostro altimetro in base alla pressione presente al livello del mare (QNH), andando in volo potremo conoscere:

- a) L'altezza geometrica sul terreno sottostante.
- b) L'altitudine sul livello medio del mare
- c) L'elevazione sul livello medio della terra.

29. Con il GPS è possibile volare con tranquillità nelle nubi?

- a) . Sì, in quanto il GPS indica la direzione in cui mi sto muovendo con esattezza.
- b) No, anche perchè nella nube la ricezione del segnale inviato dai satelliti GPS può essere disturbata, rendendo inaffidabile lo strumento.
- c) Sì, ma solo se affianchiamo al GPS una bussola di tipo nautico.

30. 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.

31. 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.



32. Quando una valle è interessata da vento forte la cui direzione forma un angolo superiore a 45° rispetto al suo asse ci possiamo attendere:

- a) Vento quasi calmo lungo i pendii vallivi, ma forte al fondo valle.
- b) Vento a raffiche dovunque, con direzione improvvisamente variabile, sintomo della presenza di rotori stazionari e migratori.
- c) Vento anche forte ma a scorrimento laminare con direzione costante.

33. 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.

34. Un'ala certificata offre le seguenti garanzie rispetto a un'ala non certificata:

- a) Le reazioni dell'ala certificata sono sempre controllabili e non pericolose, quelle dell'ala non certificata sono pericolose
- b) Le reazioni dell'ala non certificata non sono note, quelle dell'ala certificata sono note (relativamente alle manovre di omologazione).
- c) Un'ala certificata è adatta al pilota medio, le ali non certificate sono riservate ai competitori.

35. 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.

36. 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.



37. È consentito l'impegno degli spazi aerei controllati da parte degli apparecchi VDS/VL?

- a) Solo se preventivamente autorizzati
- b) Sì, se esistono condizioni di volo a vista (Visual Flight Rules).
- c) No, indipendentemente dalle condizioni esistenti.

38. Se il pilota intraprende la corsa di decollo con il deltaplano molto cabrato:

- a) Il decollo avviene prima ed è possibile sorvolare con più margine eventuali ostacoli sulla traiettoria.
- b) Il decollo avviene a velocità più bassa ed è più semplice il controllo del deltaplano dopo il decollo
- c) Il decollo avviene con incidenza troppo elevata, la traiettoria che ne risulta è ripida ed è alto il rischio di stallo.

39. 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.

40. Nella formula della portanza il fattore C_p detto coefficiente di portanza è:

- a) Una forza perpendicolare alla traiettoria di volo o alla direzione del vento relativo.
- b) Una velocità che dipende dall'incidenza del profilo.
- c) Un fattore numerico che dipende dal disegno e dall'incidenza del profilo.

41. E' vero che la certificazione europea del parapendio garantisce, entro certi limiti, un ottimo livello di sicurezza a patto che siano rispettati il rapporto tra esperienza del pilota e classe di appartenenza dell'ala volata, nonché tutte le norme relative al tipo ed alla regolazione della selletta riportate nella certificazione?

- a) No, è un'affermazione poco attendibile.
- b) Sì, ma è vero solo per ali standard.
- c) Sì, è vero.

42. Come si chiama il movimento di un'ala rispetto al suo asse verticale?

- a) Rollio
- b) Imbardata
- c) Beccheggio

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Tecnica di pilotaggio



QuizVds.it

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

- a) Rimanere a distanza di sicurezza.
- b) Prenderla per un braccio e tentare di staccarla dalla sorgente elettrica.
- c) Staccarla dalla sorgente elettrica facendo uso di un attrezzo di materiale isolante come ad esempio il legno.

44. Che cosa s'intende rispettivamente per estradosso e intradosso di un'ala?

- a) La superficie inferiore e la superficie superiore dell'ala stessa
- b) La superficie superiore ed inferiore dell'ala stessa
- c) La superficie interna ed esterna dell'ala stessa.

45. E' ammesso il VDS/VL all'interno di una TMA?

- a) Solo se autorizzato
- b) Sì.
- c) Sì, ma in assenza di traffico di aeromobili.

46. 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 del taplano e parapendio
- c) Quella che consente, in caso d'emergenza, un atterraggio che non comporti pericolo per beni e persone al suolo.

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

- a) No
- b) Sì
- c) Sì, se l'equilibrio è affinato da adeguato addestramento.

48. 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.



49. In un tubo di Venturi avente portata costante, al variare della sezione:

- a) La velocità del fluido varia.
- b) A velocità del fluido non varia.
- c) . la pressione totale del fluido varia.

50. Il riporto di un'infrazione alla vigente legge che regola l'attività di Volo Libero dovrebbe essere fatto in prima istanza alla Competente Autorità che è:

- a) La Polizia di Stato
- b) La Direzione Circostrizionale di Aeroporto
- c) I Carabinieri

51. 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.

52. 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.

53. Come funziona un GPS?

- a) Calcola la posizione nello spazio mediante un sensore di movimento.
- b) Calcola la posizione nello spazio mediante il confronto dei segnali orari inviati da alcuni satelliti in orbita intorno alla terra.
- c) Calcola la posizione nello spazio per mezzo di un barometro differenziale.

54. La copertura assicurativa RCT è obbligatoria per la pratica del VDS/VL

- a) Sì, il pilota è obbligato ad assicurarsi.
- b) No, il pilota non è obbligato ad assicurarsi.
- c) Sì, ma solo per effettuare voli di cross-country.



55. 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.

56. Perché la direzione del vento non è mai rettilinea da una zona di alta pressione a una zona di bassa pressione?

- a) Solo perché la superficie terrestre è piena di ostacoli che il vento è costretto ad aggirare.
- b) Solo perché attorno ad una zona di alta pressione esistono più zone di bassa pressione.
- c) Soprattutto perché esistono forze devianti, quali quella di Coriolis e quella di attrito col terreno, che non consentono al vento di procedere in direzione rettilinea.

57. Il cordino di un parapendio è rimasto impigliato ed il kevlar che ne costituisce l'anima è ora privo di rivestimento, ma integro:

- a) Provvisoriamente lo accorciamo annodandolo per evitare che la parte scoperta sia soggetta a trazione.
- b) Provvisoriamente lo rivestiamo con nastro isolante onde evitare di esporre alla luce il tratto di kevlar scoperto.
- c) Provvisoriamente aggiungiamo con opportuni nodi un altro pezzo di cordino al tratto scoperto per creare un rinforzo.

58. La corretta sequenza in finale per l'atterraggio con il deltaplano in condizioni di vento moderato è:

- a) Raccordare adeguatamente in prossimità del suolo, mantenendo una traiettoria orizzontale sino al momento di "aprire" per stallare il deltaplano alla minima velocità di sostentamento possibile.
- b) Raccordare adeguatamente a 4 o 5 metri dal suolo, mantenendo poi una traiettoria lievemente picchiata sino al momento di "aprire" per stallare il deltaplano ad una velocità ancora ben superiore alla minima di sostentamento.
- c) Raccordare adeguatamente in prossimità del suolo, mantenendo una traiettoria orizzontale sino in prossimità del punto di contatto prestabilito quindi "aprire" con decisione per stallare il deltaplano, indipendentemente dalla velocità raggiunta.

59. Quando è necessario tenere particolarmente conto del gradiente del vento?

- a) Volando in termica.
- b) In atterraggio o durante il volo in prossimità del pendio.
- c) In decollo perché la velocità del vento sicuramente diminuisce allontanandosi dal suolo.



60. 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.

61. 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) Asciarlo 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

62. Come si riconosce uno stallo paracadutale del parapendio?

- a) Ala perfettamente gonfia, velocità all'aria praticamente nulla, tasso di caduta elevato.
- b) Ala perfettamente gonfia, velocità all'aria praticamente nulla, tasso di caduta normale, forti vibrazioni sui comandi.
- c) Ala con chiusura laterale, velocità all'aria praticamente nulla, tendenza dell'ala all'auto rotazione.

63. Oltre al caso di malore del pilota, in quale di queste situazioni è utile l'apertura del paracadute di emergenza e come deve essere fatta?

- a) In forte turbolenza qualora risulti difficile il controllo del deltaplano o del parapendio, tirando con decisione la maniglia verso l'alto
- b) In caso ci si trovi all'interno di una corrente ascensionale tanto forte da trascinarci in nube, tirando la maniglia con decisione verso il basso in modo che il paracadute si allontani più possibile dall'ala.
- c) In caso di rottura strutturale non potendo più controllare l'apparecchio o a seguito di configurazione inusuale che si riveli totalmente irreparabile con l'uso dei comandi e del peso, tirando con decisione la maniglia in modo che il paracadute si allontani più possibile dall'ala.

64. Come s'interviene su una persona svenuta a seguito di trauma?

- a) Si prova a rianimarla energicamente scuotendola dopo aver chiamato idonei mezzi di soccorso.
- b) Si tiene sotto monitoraggio il battito cardiaco e la frequenza respiratoria, chiamando con urgenza idonei mezzi di soccorso.
- c) Si adagia in posizione supina, le si pratica la respirazione, si chiamano se necessario idonei mezzi di soccorso.



65. 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

66. Configurazioni inusuali del parapendio. In che cosa consiste il post-stallo di un parapendio e che cosa può accadere se si verifica?

- a) È la situazione prodotta dal permanere in condizioni di stallo, ma non può avere alcuna conseguenza se si verifica
- b) È la condizione in cui si trova l'ala dopo una corretta rimessa dallo stallo; le conseguenze dipendono da come la rimessa si verifica.
- c) È la situazione prodotta dal permanere in condizioni di stallo e il conseguente collasso totale dell'ala

67. Per quale motivo un altimetro necessita di regolazioni?

- a) Perché la temperatura dell'aria varia in relazione alle condizioni atmosferiche ed al variare dell'altitudine
- b) Perché la pressione atmosferica varia in relazione alle condizioni atmosferiche e non solo in relazione all' altitudine.
- c) Perché la pressione atmosferica varia al variare dell'altitudine.

68. 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.

69. 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.

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Tecnica di pilotaggio



QuizVds.it

70. Che cosa è una zona R "ROMEO"?

- a) Una porzione di spazio aereo all'interno della quale il volo è raccomandato per tutti i tipi di aeromobile.
- b) Una porzione di spazio aereo all'interno della quale il volo è vietato.
- c) Una porzione di spazio aereo all'interno della quale il VDS deve essere espressamente autorizzato poiché sono svolte specifiche attività di volo civile o militare.



Schema Risposte

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

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

Simulazione d'esame

Deltaplano e Parapendio - Tecnica di pilotaggio



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: _____		