Simulazione d'esame

Quiz Paramotore - Sicurezza del Volo

Quizvds.it

NOME ALLIEVO:	DATA E ORA:

01. A proposito delle “Cause” di un incidente quali di queste affermazioni è più corretta?

a) Ogni causa è “essenziale” per l’incidente, le cause si dividono principalmente in due famiglie: le cause primarie e le cause secondarie;

b) Tra le molte cause degli incidenti ce n’è sempre una preminente rispetto alle altre;

c) Le cause degli incidenti sono in genere molteplici, sono tutte essenziali per l’incidente ed in genere sono tutti pericoli non identificati, valutati male o non valutati, gestiti male o non gestiti.

02. Perché è utile conoscere gli inconvenienti di volo?

a) Consentono di estrapolare dati sulle problematiche ricorrenti e sugli errori più comuni;

b) Sono dettagliati in quanto raccontati direttamente dai protagonisti (che possono illustrare i particolari degli eventi) e consentono di poter usufruire dell’esperienza altrui, ovvero senza sperimentare di persona situazioni pericolose;

c) Le risposte a e b sono corrette.

03. Pianificando un volo di trasferimento con un ultraleggero

a) È importante verificare le caratteristiche e l'agibilità del campo di destinazione e degli alternati

b) È importante verificare le caratteristiche e l'agibilità del solo campo di destinazione, tanto se la meteo è buona non c'è ragione di prevedere un alternato

c) Si verificano le caratteristiche dei soli campi alternati.

d) Non è importante pianificare nulla, anche perché la destinazione viene stabilita dopo essere decollati.

04. L’angolo di incidenza svolge un ruolo fondamentale in tutti i problemi inerenti il volo ed è l’angolo compreso:

a) Tra il piano alare e l’orizzonte artificiale

b) Tra la corda del profilo considerato e la direzione del vento relativo

c) Tra la direzione del vento relativo ed il bordo di uscita del profilo

d) Tra il piano di volo orizzontale e l’asse longitudinale dell’ultraleggero

05. La Catena degli Eventi viene definita:

a) La successione delle singole manovre acrobatiche che conducono ad un incidente di volo o ad un inconveniente

b) Una serie di concause che, se si fossero verificate singolarmente non avrebbero dato origine all'incidente o all'inconveniente

c) Entrambe le risposte sono corrette

06. La posizione geografica dei poli magnetici non coincide con quella dei poli geografici. Vero o falso?

a) Vero.

b) Falso.

07. 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 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

08. Quali informazioni fornisce il virometro?

a) Informazioni dirette sull'angolo di banco

b) Informazioni sulla velocità angolare di virata

c) Informazioni di salita e discesa

d) Informazioni di stabilità trasversale

09. In riferimento ai limiti verticali della troposfera, la cui altezza è considerata mediamente sui 12 km, una delle seguenti affermazioni è quella esatta:

a) L'altezza della troposfera è costante rispetto a qualsiasi punto della superficie terrestre

b) L'altezza della troposfera è massima all'Equatore e minima ai poli

c) L'altezza della troposfera è massima ai poli e minima all'Equatore

d) Nessuna delle suddette affermazioni è esatta, perché l'altezza della troposfera è continuamente variabile senza alcuna legge particolare

10. La velocità indicata, in inglese “IAS = Indicated Air Speed” è:

a) La velocità all’aria dell’ultraleggero.
b) La velocità letta direttamente sullo strumento
c) La velocità all’aria corretta dell’errore strumentale.
d) La velocità letta direttamente sullo strumento e corretta dell’errore di temperatura.

11. Qual è il significato da attribuire alla voce “QNH”?

a) Regolaggio dell’altimetro per leggere al suolo l’altitudine dell’aeroporto.
b) La pressione atmosferica riferita al valore della isobara 1013,2 hPa.
c) Il valore della pressione rilevata sul punto più elevato dell’aeroporto.
d) Il valore della pressione rilevata al livello dell’aeroporto e riportata al livello del mare in aria reale.

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

a) A qualsiasi velocità di caduta
b) A velocità di caduta contenute entro i limiti indicati dal costruttore
c) Solo a velocità pari a quelle massime del paramotore

13. A cosa servono le coordinate geografiche?

a) Ad individuare la Declinazione magnetica presente in una certa zona.
b) A stabilire la Latitudine crescente di una certa zona.
c) A tracciare una rotta tenendo conto della Declinazione magnetica di una certa zona.
d) Ad individuare un punto sia sulla superficie terrestre sia sulla carta geografica della zona considerata.

14. Nel dettato del D.P.R. 133/2010 si rende obbligatorio l’uso del casco per il VDS?

a) Solo per gli apparecchi a cabina aperta.
b) No
c) Sì, esclusi gli apparecchi avanzati.

15. Come viene chiamata la componente della forza aerodinamica totale che sostiene tutto o parte del peso dell’aeromobile?

a) Resistenza

b) Trazione

c) Peso

d) Portanza

16. L’altezza è definita come:

a) La distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi rispetto al livello medio del mare

b) Distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi rispetto alla isobara standard 1013.2 hPa.

c) Distanza verticale di un oggetto puntiforme qualsiasi riferita ad un determinato punto della superficie terrestre.

17. Durante una discesa in volo planato con il motore in avaria è preferibile arrivare in finale:

a) Su una traiettoria normale.

b) Alti e veloci.

c) Compatibilmente con la lunghezza del campo, leggermente più lunghi del normale.

18. Le virate in un circuito standard:

a) Sono sempre a destra

b) Possono essere sia a destra sia a sinistra.

c) Sono sempre a sinistra.

19. Qual è l'età minima per il conseguimento dell'attestato di pilota VDS?

a) 16 anni.

b) 17 anni.

c) 18 an

20. Quando lo stallo si può verificare:

a) Solo a bassa velocità, a qualsiasi valore dell’incidenza

b) Solo a bassa velocità, con incidenza oltre l’angolo critico

c) A qualsiasi velocità, con incidenza oltre l’angolo critico

d) A velocità elevata, con incidenza pari all’angolo di minima efficienza

21. L’asse longitudinale di un ultraleggero viene anche chiamato:

a) Asse di rollio

b) Asse di beccheggio

c) Asse di imbardata

d) Asse di rotazione

22. Perché un aereo possa mantenere una traiettoria rettilinea orizzontale senza variare la quota, occorre che:

a) La portanza sia superiore al peso

b) La potenza disponibile sia uguale alla potenza necessaria

c) La risultante aerodinamica equilibri il peso e la resistenza

d) La risultante aerodinamica sia inferiore alla massa

23. Cosa è l’equatore?

a) E’ una circonferenza massima ottenuta sulla superficie terrestre facendo passare su quest’ultima un piano ideate perpendicolare all’asse congiungente i punti Zenit-Nadir e passante per il centro stesso della Terra.

b) E’ una circonferenza massima ottenuta sulla superficie terrestre da un piano secante perpendicolare all’asse terrestre e contenente il centro della terra.

c) E’ un luogo di punti della superficie terrestre su cui si riscontra la stessa Declinazione magnetica di valore 0°.

d) E’ una circonferenza massima ottenuta sulla superficie terrestre facendo passare su quest’ultima un piano ideale che contiene l’Eclittica e che passa per il centro della Terra.

24. È consentito il volo VDS in formazione?

a) Sì, purché i piloti siano abilitati.

b) Sì, a discrezione dei piloti.

c) Sì, ma solo con apparecchi avanzati.

25. L’abbreviazione “GMT” nel sistema orario aeronautico significa:

a) Ora locale.
b) Tutte le ore.
c) Il tempo medio di Greenwich.
d) Ora alfa.

26. Quale combinazione di condizioni atmosferiche dà luogo ad una riduzione di prestazioni di decollo e di salita di un aeromobile?

a) Bassa temperatura, bassa umidità relativa, e bassa altitudine dell’aeroporto
b) Elevata temperatura, bassa umidità relativa ed elevata altitudine dell’aeroporto
c) Elevata temperatura, elevata umidità relativa ed elevata altitudine dell’aeroporto
d) Bassa temperatura, bassa umidità relativa, e elevata altitudine dell’aeroporto

27. Un fronte occluso è convenzionalmente rappresentato come:

a) Una serie di semicerchi neri
b) Una serie di triangoli neri alternati con semicerchi neri
c) Una serie di triangoli bianchi alternati con semicerchi neri
d) Una serie di triangoli neri alternati con semicerchi bianchi

28. Quante fasi si riconoscono nel funzionamento del motore alternativo?

a) Aspirazione, compressione, accensione e scarico
b) Aspirazione, compressione, anticipo e scarico
c) Aspirazione, compressione, dosaggio e scarico
d) Aspirazione, compressione, espansione e scarico

29. Cosa è la scala di una carta?

a) E’ la proprietà di una carta aeronautica per cui le distanze misurate su di essa sono equivalenti secondo un certo rapporto a quelle corrispondenti sulla terra.
b) E’ un numero adimensionale che esprime la deformazione che subisce una certa zona della superficie terrestre nel processo di proiezione su una carta aeronautica.
c) E’ il reticolo che viene a formarsi su una carta aeronautica dall’incrocio dei paralleli e dei meridiani che serve alla individuazione di un punto.

30. Quale inconveniente può verificarsi in un motore alternativo se il numero di Ottano del carburante usato è più basso di quello prescritto?

a) Un aumento di potenza che può danneggiare gli organi interni del motore
b) Una distribuzione non uniforme della miscela dei cilindri
c) Una temperatura delle teste dei cilindri troppo bassa
d) Fenomeni di detonazione

31. Qual è la funzione delle alette del cilindro in un motore alternativo?

a) Alleggerire la costruzione del cilindro
b) Irrobustire il cilindro
c) Migliorare il raffreddamento del cilindro
d) Aumentare la temperatura della testa del cilindro

32. Le ore minime di lezione teorica in un corso VDS sono:

a) 23
b) 30
c) 33

33. È possibile per un velivolo VDS basico condurre voli all'interno di "zone regolamentate" (R)?

a) No.
b) Sì, a condizione che sia stato comunque presentato un regolare piano di volo.
c) Sì, purché il volo venga condotto in conformità alle disposizioni emanate dalla competente autorità.

34. Quando due apparecchi VDS si apprestano ad atterrare:

a) Quello che si trova più alto deve dare la precedenza.
b) Quello che si trova più basso deve dare la precedenza
c) Quello che viene da sinistra ha la precedenza.

35. Volando in quota con un ultraleggero, si può riscontrare un senso di tensione, a volte dolorosa, a carico dell’addome. Ciò è dovuto:

a) Alla carenza di ossigeno nel sangue

b) Alla diminuzione di temperatura corporea

c) All’aumento di volume di gas contenuti nell’intestino

d) Alla formazione di bolle d’azoto nell’intestino

36. Pomeriggio invernale; il cielo, che era sereno, si comincia a coprire di un vasto strato di nubi alte tipo cirri, cirrostrati e stratocumuli in lento movimento verso Est. Cosa ci si può aspettare durante la notte o all’indomani?

a) L’arrivo di un fronte occluso

b) L’arrivo di un fronte stazionario

c) L’arrivo di un fronte caldo

d) L’arrivo di un fronte freddo

37. Che cosa s'intende per autostabilità di un profilo?

a) Una tendenza a cabrare o picchiare a seguito di un qualsiasi intervento del pilota sui comandi.

b) Una tendenza a picchiare comunque dopo il verificarsi di uno stallo accentuato.

c) Una tendenza a tornare, autonomamente, alle condizioni di equilibrio dinamico anche senza l'intervento del pilota.

38. L’amministrazione dell’aviazione civile in Italia è retta:

a) Dall’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC)

b) Dall’Aero Club d’Italia

c) Dal Ministero competente per ogni singolo volo

39. Durante la fase finale dell'atterraggio con vento forte il pilota deve:

a) Attendersi una traiettoria ripida, aumentare la velocità all'aria al massimo per minimizzare l'effetto del gradiente del vento o del windshear, raccordare moderatamente e solo in prossimità del suolo.

b) Cercare di assumere la traiettoria più ripida possibile mantenendo la velocità di minimo tasso di caduta, in previsione del gradiente di vento raccordare moderatamente e solo in prossimità del suolo.

c) Indipendentemente dalla traiettoria che ne risulta mantenere la minima velocità all'aria possibile e stallare non appena si incontrano condizioni di gradiente del vento.

40. Nell’ambito dell’attività di prevenzione, quando si dovrebbe far ricorso alla “punizione”?

a) Sempre, perché è un principio della “Giusta Cultura S.V.” che il responsabile di un danno in un qualche modo paghi per le conseguenze delle proprie azioni;

b) Solo quando il danno è oggettivamente elevato ed è quindi lecita una qualche forma di rivalsa, anche solo a livello disciplinare, nei confronti di chi ha commesso l’errore;

c) Mai in caso di “errore onesto”. La punizione deve essere usata solo per correggere rischi inutili e violazioni deliberate ed ingiustificate;

41. Il QFE, che viene inserito nella finestrella per il regolaggio dell’altimetro, viene definito come:

a) Il valore della pressione atmosferica standard

b) Il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell’aeroporto

c) Il valore della pressione atmosferica esistente al livello del mare, corretta per la temperatura

d) Il valore della pressione atmosferica esistente al livello dell’aeroporto, ridotta al livello medio del mare in aria tipo

42. L’obiettivo della manutenzione preventiva è:

a) Prevenire avarie e malfunzionamenti

b) Di sostituire i componenti difficilmente ispezionabili

c) Di evitare avarie nei momenti meno opportuni

43. L’attenzione volontaria è una funzione:

a) Multicanale

b) Diffusa

c) Legata alla sola vista

d) Monocanale

44. A decollo avvenuto, da una pista senza ostacoli, qual è la soglia di velocità che consente di proseguire il decollo con un buon margine sullo stallo?

a) La 1,3 di Vs

b) La 1,9 di Vs

c) La velocità di crociera

d) Qualsiasi valore va bene, purché raggiunto in tempo

45. Se è vero che il paracadute di soccorso, come emerge inconfutabilmente da dati statistici, funziona nella quasi totalità dei casi, per quale motivo è comunque raccomandato il suo uso solo in casi in cui esso costituisce l'ultima risorsa disponibile?

a) Perché le statistiche non sono attendibili, e il suo funzionamento è aleatorio.

b) Perché pur garantendo un'altissima probabilità di funzionamento non è, nella quasi totalità dei casi, direzionabile e quindi non ci garantisce la scelta del punto di atterraggio.

c) Perché è quasi sempre inutile usarlo anche se funziona, qualsiasi sia la configurazione inusuale assunta è infatti sempre possibile uscirne in tempo utile mantenendo la calma e insistendo sui comandi.

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

a) Nessuno. Occorre abbandonarsi alla fortuna

b) Ricorrere all'uso sistematico e costante della check-list nei punti previsti dallo Standard

c) Nessuno, a meno che il pilota sia naturalmente dotato

d) Nessuno, a meno che il pilota sia molto esperto

47. Il personale delle scuole VDS deve essere formato da:

a) Presidente, Direttore, Istruttore e Addetto all'assistenza di primo soccorso, addetto alla ristorazione.

b) Direttore, Istruttore, meccanico, Addetto alla sicurezza del volo e Addetto al primo soccorso e antincendio.

c) Presidente, Direttore, Istruttore, Addetto alla sicurezza del volo, Addetto al primo soccorso e antincendio.

48. Qual è il significato da attribuire all'abbreviazione "UTC"?

a) Centro di controllo spazio aereo superiore.

b) Orario universale coordinato.

c) Area o regione di controllo superiore.

d) Area terminale di controllo spazio aereo superiore.

49. Che cos'è un inconveniente di volo?

a) Un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudica o può pregiudicare la sicurezza delle operazioni di volo (errori, dimenticanze, errate valutazioni, avarie);

b) Un evento che accade solo dopo il decollo;

c) Una conseguenza dell'errore umano;

50. L’altitudine (Pressure Altitude) è

a) Quella che si legge direttamente sull’altimetro

b) L’indicazione che si legge sull’altimetro quando viene inserito il QNE

c) Quella che si legge sull’altimetro quando viene inserito il valore del QNH

d) Quella che si legge sull’altimetro quando viene inserito il QFE

51. Che differenza c’è tra atterraggio d’emergenza e atterraggio precauzionale?

a) Con il secondo il pilota non ha a disposizione il motore.

b) Con il primo il pilota ha a disposizione il motore.

c) Con il primo il pilota non ha a disposizione il motore.

52. Le dimensioni del cono di massima efficienza sono:

a) Fisse

b) Variabili in funzione del vento

c) Variabili in funzione del peso

53. Qual è il significato della lettera “R” seguita da un numero?

a) Area assistita.

b) Area pericolosa.

c) Area regolamentata.

d) Orientamento di una pista.

54. Configurazioni inusuali del paramotore. 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 può accadere che l’ala collassi completamente e pericolosamente.

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

a) Dalla fame e dalla sete.
b) Dall'ipotermia.
c) Dal non saper nuotare.

56. La normativa nazionale che ha introdotto il volo da diporto o sportivo in Italia è:

a) La legge n. 106 del 25 marzo 1985
b) Il D.P.R. 133/2010
c) Il regolamento tecnico-operativo AeCI

57. Le direzioni cardinali corrispondono:

a) N = 0° (360°); E=090°; S=180°; W= 270°.
b) N = 0° (360°); E=270°; S=180°; W= 090°.
c) N = 0° (360°); E=180°; S=270°; W= 090°.
d) N = 0° (360°); E=180°; S=090°; W= 270°.

58. La velocità di stallo di un aereo viene influenzata dal peso del carico utile?

a) No
b) Sì, aumenta con l'aumento del carico
c) Sì, diminuisce con l'aumento del carico
d) La domanda è errata, poche la velocità di stallo è influenzata solo dalla densità dell'aria

59. Definire il Nord vero:

a) Direzione dei paralleli geografici.
b) Direzione del meridiano di riferimento.
c) Punto in cui convergono tutti i Meridiani geografici compresi nell'Emisfero boreale.
d) Punto in cui convergono tutti i meridiani magnetici di segno positivo.

60. Un campo di volo si ritiene idoneo per l’attività preparatoria al VDS per apparecchi ad ala fissa e motoalianti quando la pista è larga almeno:

a) 20 metri.

b) 18 metri.

c) 15 metri.

61. Quale delle seguenti frequenze è designata “frequenza di soccorso”?

a) 125.55 MHz.

b) 125.1 MHz.

c) 121.5 MHz.

d) 121.55 MHz.

62. Qual è la funzione della batteria?

a) Di alimentare le luci elettriche di cabina

b) Di alimentare le luci d’atterraggio

c) Di fornire energia elettrica per l’accensione delle candele del motore

d) Di erogare corrente alle utenze in sostituzione del generatore, a terra prima della messa in moto, ed in volo in caso di avaria

63. Un pilota nel pianificare un volo VFR, calcola di dover consumare una certa quantità di carburante basandosi sul seguente principio: Autonomia = Carburante per la Destinazione + Carburante per l’Alternato + Attesa di 30 minuti. Prima della partenza riscontra dai bollettini meteorologici la presenza di un vento contrario pari al 10% della TAS. Come dovrà essere modificata la suddetta autonomia?

a) Dovrà essere aumentata del 10%.

b) Può lasciare il carburante programmato e rinunciare al 10% del carico utile.

c) Può lasciare il carburante programmato e variare la propria quota del 10%.

64. In volo incidenza e assetto di un profilo coinciderebbero:

a) Qualora la traiettoria di volo fosse orizzontale in aria calma.

b) Qualora la traiettoria di volo fosse orizzontale.

c) Qualora la traiettoria di volo fosse curvilinea.

65. Configurazioni inusuali del paramotore. Chiusura frontale del bordo d'attacco, tendenza dell’ala a passare bruscamente dietro al pilota. Il pilota dovrà prima di tutto rilasciare entrambi i freni per poi tenersi pronto a controllare l'abbattimento in avanti dell’ala:

a) Corretto, la riapertura dell’ala se si agisce rilasciando simmetricamente i freni generalmente non è problematica, ma lo possono essere i pendolamenti che ne conseguono.

b) Corretto, anche se i pendolamenti che conseguono alla riapertura dell’ala non costituiscono mai un problema.

c) Errato, è necessario comunque attendere che l’ala si riapra da sola per evitare inutili pendolamenti e se ciò non avviene usare al più presto il paracadute di soccorso.

66. I fattori da cui dipende la portanza sono:

a) L’angolo di incidenza; la velocità relativa

b) La densità dell’aria

c) La forma del profilo; la superficie alare

d) Tutti i fattori sopra elencati

67. Configurazioni inusuali del paramotore. La conseguenza di un eccessivo trazionamento asimmetrico 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 entrambe 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.

68. Come si forma la nebbia di avvezione?

a) Per effetto delle radiazioni solari

b) Per effetto del raffreddamento notturno

c) Per rimescolamento di aria umida con aria fredda secca

d) Per spostamento orizzontale di aria calda umida su terreno freddo

69. Che cos’è l’attività di prevenzione?

a) L’attività destinata a limitare l’attività di volo;

b) L’attività volte a punire chi commette errori in buona fede;

c) L’attività volta a prevenire tutti gli eventi e le circostanze che possono portare all’incidente o a situazioni pericolose;

70. Dovendo scegliere un campo per un atterraggio di emergenza, è da preferirsi:

a) Campo coltivato a vigna
b) Campo incolto
c) Campo coltivato con coltura bassa
d) Campo coltivato con coltura alta

Simulazione d'esame

Quiz Paramotore - Sicurezza del Volo

Quizvds.it

Schema Risposte

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

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

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

Simulazione d'esame

Quiz Paramotore - Sicurezza del Volo

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