

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica

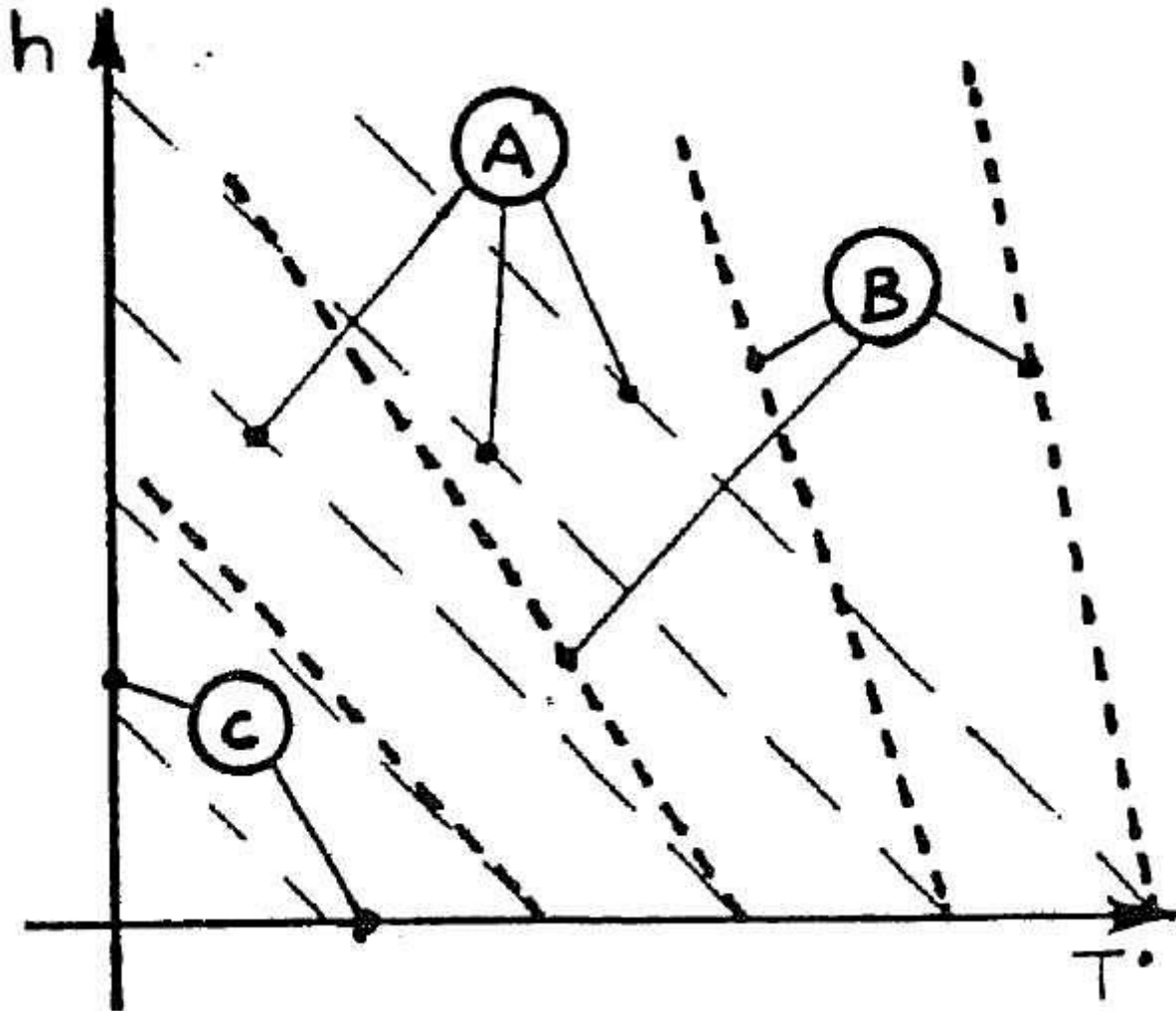


QuizVds.it

NOME ALLIEVO:

DATA E ORA:

01. Indicare quali sono le adiabatiche secche e quali sono le adiabatiche sature:



- a) a) adiabatiche secche b) adiabatiche sature
- b) a) adiabatiche sature b) adiabatiche secche
- c) a) adiabatiche secche c) adiabatiche sature
- d) a) adiabatiche sature c) adiabatiche secche



02. Cosa rappresenta graficamente l'area delimitata all'interno del diagramma di inviluppo di volo (Diagramma V-n)?

- a) L'area in cui l'aliante può volare esclusivamente in volo termico.
- b) I limiti operativi di velocità e fattore di carico (G) entro i quali l'aliante può operare senza subire danni strutturali.
- c) La polare delle velocità con le varie impostazioni dei flap.
- d) Il grafico del bilanciamento dei pesi (Weight and Balance).

03. Come deve essere trasmesso il numero 10000 in radiotelefonia per indicare un'altitudine o altezza?

- a) Ten thousand
- b) One zero thousand
- c) One zero zero zero zero
- d) Diecimila

04. Il carrello d'atterraggio retrattile di un aliante ha spesso un allarme acustico (buzzer) di sicurezza. Questo allarme si innesca solitamente quando:

- a) Si supera la velocità massima a carrello estratto (V_{lo}).
- b) La ruota si sgonfia.
- c) L'aliante è fermo a terra e si tenta di chiudere il carrello.
- d) Il pilota apre i diruttori (azione tipica dell'avvicinamento) ma la leva del carrello non è nella posizione di 'estratto e bloccato'.

05. Quale tra le seguenti affermazioni riguardo al volo su un'area coperta da foreste molto estese (senza campi atterrabili in vista) è un principio di sana 'Airmanship'?

- a) Le foreste generano sempre le termiche migliori, quindi è consigliabile volarci sopra a bassissima quota.
- b) Non c'è alcun pericolo se l'aliante ha un'efficienza superiore a 40.
- c) Tali aree non dovrebbero mai essere sorvolate a meno che il pilota non disponga di una quota ampiamente sufficiente (cono di sicurezza) per planare con certezza verso una zona atterrabile in caso di perdita totale di portanza.
- d) In caso di emergenza, l'atterraggio sugli alberi è considerato più sicuro dell'atterraggio in un campo arato.

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica

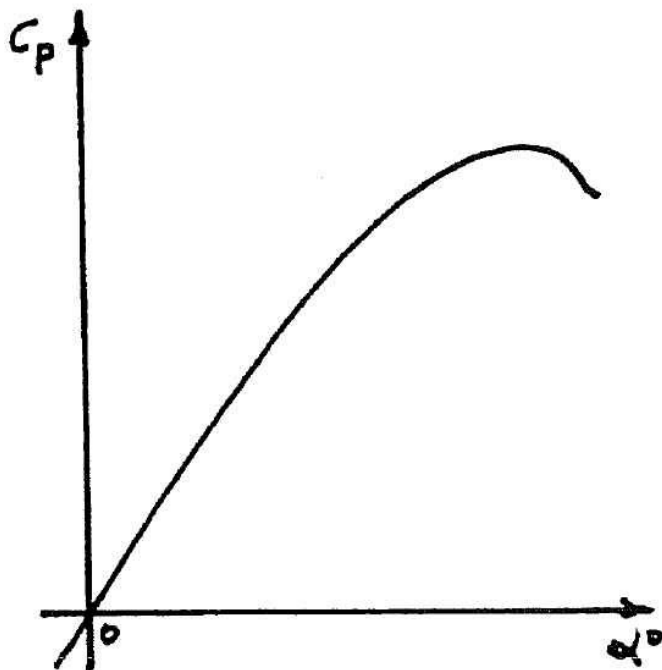


QuizVds.it

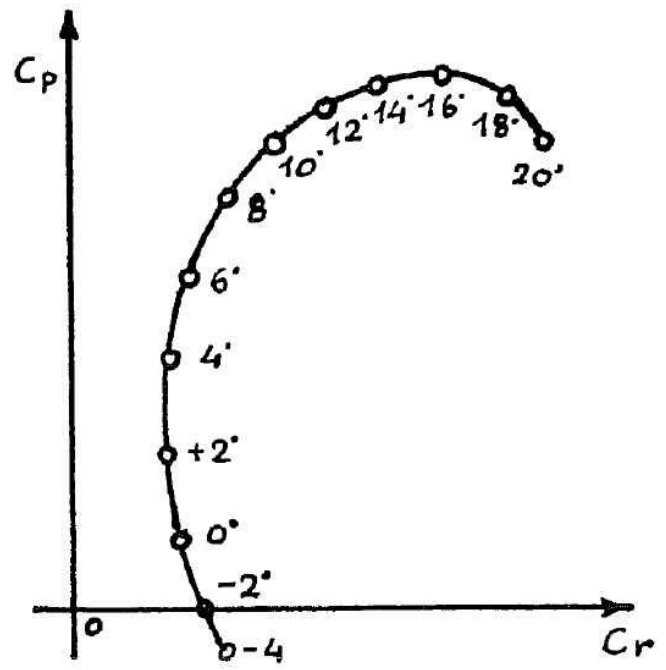
06. Sulla carta di Lambert gli angoli di rotta devono essere misurati:

- a) riferendosi al meridiano del punto di partenza
- b) riferendosi al meridiano del punto di arrivo
- c) riferendosi al meridiano a metà circa del percorso considerato
- d) riferendosi al meridiano di Greenwich

07. Con riferimento alle figure seguenti, che differenza fondamentale esiste tra il diagramma rappresentato in figura "A" e quello rappresentato in figura "B"?



A



B

- a) Nel primo (fig. A) si può misurare solo il C_p mentre nel secondo (fig. B) si possono misurare sia il C_p che il C_r
- b) Nel primo (fig. A) si può ricavare solo il C_r mentre nel secondo (fig. B) si possono ricavare sia il C_p che il C_r
- c) Vi è solo una differenza di rappresentazione ma in sostanza entrambi i diagrammi rappresentano le stesse cose
- d) Il primo (fig. A) si riferisce ad un'ala a freccia, mentre il secondo (fig. B) ad un'ala rettangolare



08. Nel processo decisionale, qual è l'effetto di un livello di ansia cronica nel pilota in caso di un'emergenza improvvisa?

- a) L'ansia previene gli errori attivando l'adrenalina.
- b) L'ansia fa ignorare l'emergenza rendendo il pilota rilassato.
- c) Riduce la capacità di analizzare le alternative, portando a reazioni 'frettolose', impulsive o, all'opposto, alla totale paralisi (freezing).
- d) L'ansia migliora esclusivamente l'acuità visiva del pilota.

09. Durante un calcolo di planata finale (Final Glide) con un computer di bordo, inserire un valore di MacCready troppo elevato rispetto alla reale massa d'aria circostante porterà il pilota a:

- a) Volare troppo veloce, arrivando sotto il sentiero di planata previsto e rischiando di non raggiungere il campo.
- b) Volare troppo lento, subendo un eccessivo scarroccio laterale.
- c) Raggiungere il campo con una quota di sicurezza eccessivamente abbondante.
- d) Aumentare involontariamente l'efficienza massima dell'aliante.

10. Qual è il rischio più critico di effettuare un decollo al verricello con il baricentro dell'aliante oltre il limite posteriore ammissibile?

- a) Una fortissima e incontrollabile tendenza a cabrare (pitch-up) non appena l'aliante stacca, con conseguente stallo a bassa quota o rottura del cavo per eccessivo carico.
- b) L'impossibilità di far staccare il ruotino di coda da terra.
- c) Una marcata tendenza dell'aliante a picchiare verso il suolo.
- d) Un calo della potenza del motore del verricello.

11. Se un pilota e il suo paracadute sono troppo leggeri (peso inferiore al limite minimo consentito dalla targa dell'aliante) e posizionano quindi il baricentro troppo indietro, come devono intervenire?

- a) Devono volare con almeno un passeggero dietro.
- b) Devono volare con il compensatore tutto a picchiare.
- c) Devono obbligatoriamente aggiungere e bloccare l'apposita zavorra fissa di bilanciamento (solitamente dischi di piombo avvitati nell'alloggiamento del muso) per riportare il C.G. entro i limiti di sicurezza prescritti.
- d) La zavorra è inutile se si vola piano.



12. Aliante con ruota principale posta dietro al baricentro. Durante il decollo con traino aereo, come andrà posizionata la barra?

- a) in avanti finché non si alza la coda, quindi restituita indietro quanto basta
- b) un po' indietro all'inizio e poi tutta indietro
- c) all'indietro finché non si alza il muso, quindi restituita in avanti quanto basta
- d) va tenuta sempre al centro

13. Riguardo al variometro ad energia totale (TEV), è corretto affermare che:

- a) Funziona in modo preciso unicamente se il pilota mantiene una velocità costante per l'intero volo
- b) Compensa le variazioni di quota dovute unicamente agli scambi tra energia cinetica e potenziale (es. cabrate o picchiate volute dal pilota)
- c) Segnala la velocità indicata (IAS) convertendola direttamente in metri al secondo
- d) Si disattiva automaticamente spegnendosi in presenza di forti correnti discendenti

14. Sollevamento adiabatico significa:

- a) senza variazioni apprezzabili di temperatura
- b) senza variazioni di pressione atmosferica
- c) con scambio di calore con l'esterno
- d) senza scambio di calore con l'esterno

15. L'efficienza di un'ala è:

- a) Il rapporto tra velocità e portanza
- b) Il rapporto tra portanza e resistenza
- c) Un rapporto adimensionale che indica la capacità del velivolo a salire
- d) Il valore massimo dell'angolo di incidenza che può garantire ancora una certa portanza

16. La seguente definizione di coordinate: "longitudine 185° Ovest" è:

- a) Corretta, poiché la scala arriva fino a 360°
- b) Errata, poiché il valore massimo della longitudine è 180°
- c) Corretta solo per l'emisfero australe
- d) Errata perché la longitudine si misura solo ad Est



17. Qual è il gradiente termico verticale della adiabatica secca?

- a) 6,5°C ogni 1000 m
- b) 2°C ogni 100 m
- c) 1°C ogni 1000 m
- d) 1°C ogni 100 m

18. È possibile mantenere l'assetto volando in una nube senza avere l'apposita strumentazione e addestramento?

- a) sì, purché il pilota sia esperto
- b) certamente sì
- c) assolutamente no
- d) sì, ma solo in volo rettilineo

19. Come deve rispondere un pilota per indicare un 'NO' o per negare un'autorizzazione/istruzione?

- a) No
- b) Negative
- c) Negatory
- d) Cancel

20. Il fenomeno dell'inversione termica al suolo può essere dovuto a:

- a) l'aria a contatto con il suolo viene raffreddata a causa della compressione esercitata dalla massa di aria sovrastante
- b) l'aria a contatto con il suolo, particolarmente freddo nelle notti serene, viene raffreddata in maggior misura di quella posta ad una certa altezza
- c) l'aria adiacente al terreno nelle zone polari risulta più calda di quella in quota
- d) l'aria adiacente al terreno nelle zone temperate risulta più calda di quella in quota

21. Quale elemento meteorologico riduce di più le prestazioni chilometriche di planata rispetto al suolo in un lungo volo di distanza (Cross Country)?

- a) La bassa quota.
- b) L'aria moderatamente stabile.
- c) Una modesta copertura di altostrati traslucidi.
- d) Il volo con forte vento costante in prua abbinato ad aria discendente.



22. Il sistema di coordinate di riferimento standard a livello mondiale utilizzato dal sistema GPS per calcolare latitudine, longitudine e quota si chiama:

- a) Proiezione di Mercatore Transversa.
- b) ED50 (European Datum 1950).
- c) WGS 84 (World Geodetic System 1984).
- d) Sistema Roma40.

23. Le superfici esterne degli alianti in composito sono ricoperte da uno strato di 'Gelcoat' (o vernici poliuretatiche bicomponenti) solitamente di colore bianco. Perché è essenziale questo strato?

- a) Per puro scopo estetico e per facilitare l'applicazione di adesivi.
- b) Per rendere l'aliante invisibile ai radar.
- c) Per proteggere le sottostanti resine epossidiche dalla letale degradazione causata dai raggi ultravioletti (UV) del sole e per mantenere basse le temperature superficiali.
- d) Per aumentare la resistenza all'attrito e frenare l'aliante in discesa.

24. Su di un apparato VHF/COM aeronautico, il pilota è autorizzato a usare la frequenza 121.500 MHz per normali comunicazioni di routine?

- a) Sì, perché è un canale come gli altri
- b) No, perché la 121.500 MHz è la frequenza di emergenza internazionale e deve essere tenuta libera
- c) Sì, ma solo dopo aver avvisato la torre di controllo
- d) No, perché la radio blocca automaticamente questa frequenza

25. L'ipoglicemia (carenza di zuccheri nel sangue dovuta, ad esempio, al salto del pasto) può causare nel pilota:

- a) Ipertensione, vampate di calore e aggressività eccessiva.
- b) Sensazione di fame, debolezza, tremori, sudorazione fredda e calo dell'attenzione.
- c) Solo una lieve sete che sparisce salendo in quota.
- d) Aumento temporaneo della resistenza all'ipossia.

26. Quanti tipi di profili si conoscono normalmente?

- a) piano/convessi; biconvessi simmetrici ed asimmetrici; concavo/convessi
- b) piano/convessi; biconvessi simmetrici ed asimmetrici; piano/concavi
- c) biconvessi; piano/convessi; piatti; concavo/convessi
- d) biconvessi; piano/convessi; biconcavi



27. Il caratteristico scuotimento che precede lo stallo è provocato da:

- a) l'aumento della scia a valle del profilo
- b) le oscillazioni delle estremità alari
- c) l'aumento dei vortici marginali
- d) l'instabilità del flusso dorsale, che con rapida successione si stacca e si riattacca alla superficie alare

28. Se lo sbandometro è correttamente fissato, quando si può affermare che l'aliante vola coordinato?

- a) quando la pallina rimane sempre in posizione verticale
- b) quando la pallina rimane centrata tra le lineette di riferimento
- c) quando la pallina si sposta a sinistra nelle virate a sinistra e a destra nelle virate a destra
- d) quando la pallina si sposta a sinistra nelle virate a destra e a destra nelle virate a sinistra

29. In base alla classificazione convenzionale delle nubi, appartengono alle nubi alte:

- a) nembostrati; nimbocumuli
- b) cirri; cirrostrati; cirrocumuli
- c) cirri; altostrati; altocumuli
- d) altostrati; altocumuli

30. Un aliante con un'efficienza aerodinamica media stimata di 30:1 (in assenza di vento e discendenze) si trova a 1500 metri di quota sul suolo (AGL). A quale distanza massima potenziale si troverà il punto in cui toccherà terra?

- a) 30 km.
- b) 15 km.
- c) 45 km.
- d) 60 km.

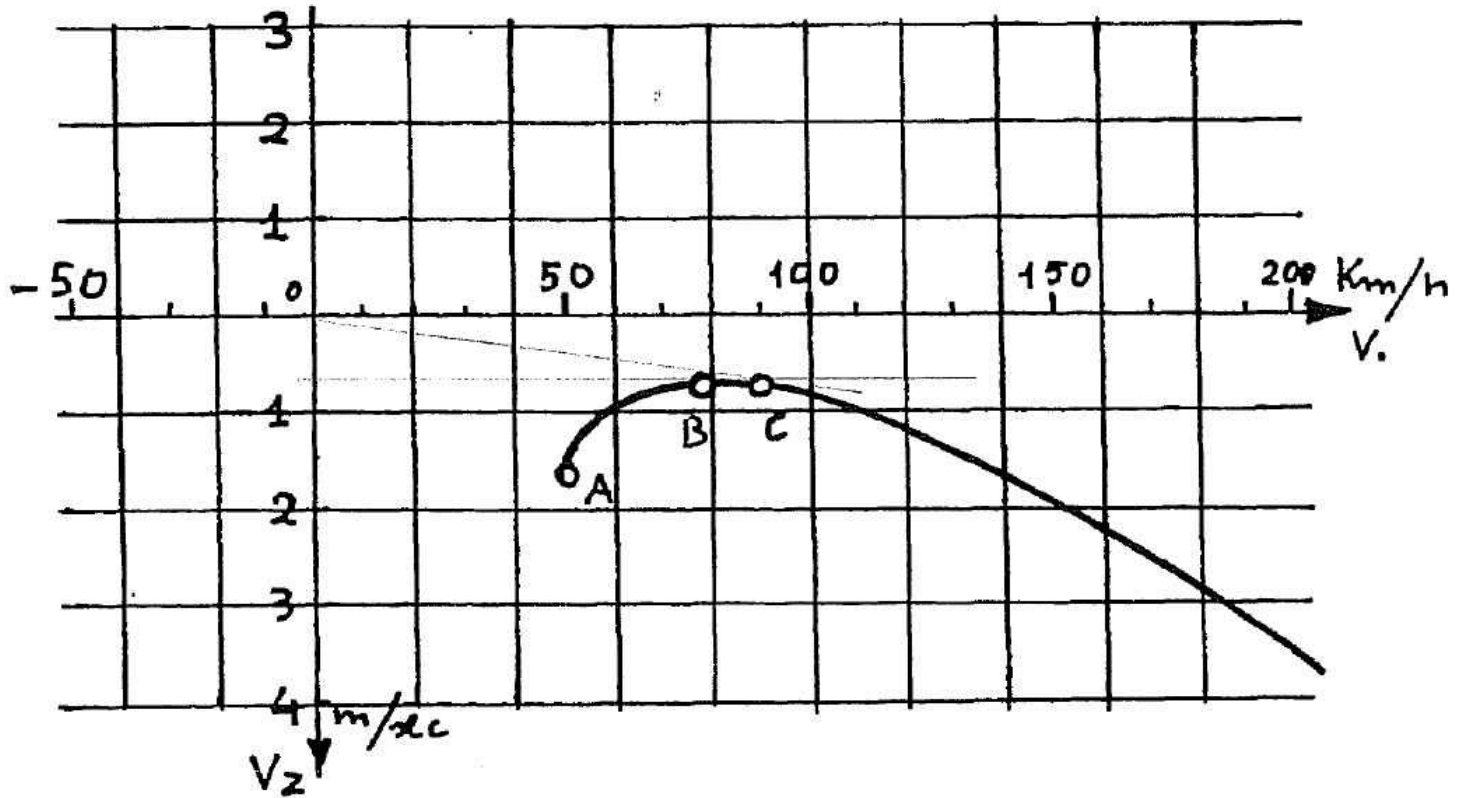
Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica



QuizVds.it

31. Con riferimento alla figura seguente, volando a 150 Km/h ed incontrando una discendenza di 2 m/sec, quanto dovrebbe indicare all'incirca il variometro?



- a) 0 m/sec (volo orizzontale)
- b) 1 m/sec a salire
- c) 2 m/sec a scendere
- d) 4 m/sec a scendere

32. Come si chiama l'area del manuale di volo in cui si documentano tutti gli interventi, le modifiche, le ispezioni obbligatorie (AD/SB) eseguite sulla macchina dalla data di costruzione in poi?

- a) Il certificato di aeronavigabilità (ARC).
- b) La polizza assicurativa.
- c) Il manuale dei pesi e centraggio.
- d) Il Libretto Macchina o Quaderno Tecnico di Bordo (Aircraft Logbook).



33. Quale strumento fornisce la misura della Pressione Dinamica, essenziale per conoscere le prestazioni aerodinamiche attuali dell'aliante?

- a) L'anemometro (Indicatore di Velocità all'Aria).
- b) Il tubo di Venturi.
- c) L'altimetro.
- d) Il virosbandometro.

34. Per ottenere l'esatto effetto desiderato, specie nelle correzioni di traiettoria, basta agire sui comandi nel senso e nella quantità giusta oppure occorre qualcosa d'altro?

- a) non occorre nient'altro
- b) occorre il tempismo, cioè agire al momento giusto
- c) occorre un certo sforzo
- d) dipende dalla velocità

35. Che cos'è l'ELT (Emergency Locator Transmitter) installato a bordo degli aeromobili?

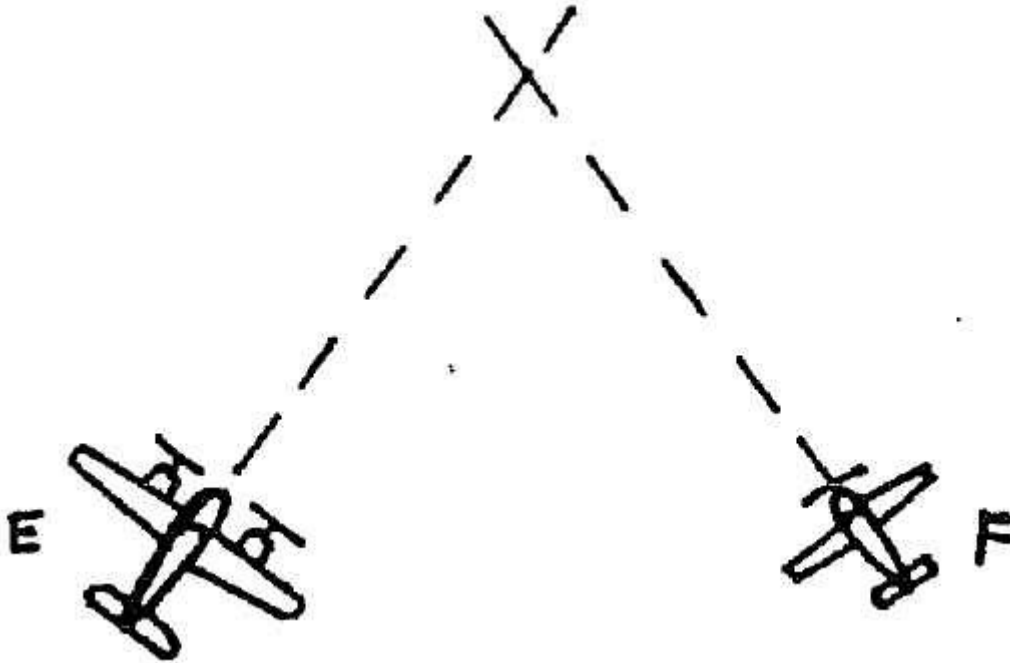
- a) Un indicatore di deviazione di rotta (Electronic Lateral Tracking)
- b) Un dispositivo per le comunicazioni in alta frequenza
- c) Un radiofaro di emergenza che, in caso di urto, trasmette automaticamente un segnale di soccorso (sui 406 MHz e 121.5 MHz)
- d) Un apparato per calcolare l'Esecuzione del Lavoro di Traino

36. Vi sono medicine controindicate per chi deve volare?

- a) Sì, moltissime
- b) Sì, ma solo se si è affetti da qualche malattia
- c) No, perché tutte le medicine sono assimilabili senza problemi
- d) No, purché siano acquistate da regolari farmacie



37. Se i velivoli "E" ed "F" si trovano alla stessa quota, l'azione appropriata dovrebbe essere:



- a) il velivolo "E" deve dare la precedenza perché i monomotori hanno sempre la precedenza sui plurimotori
- b) il velivolo "E" deve dare la precedenza al velivolo "F"
- c) il velivolo "F" deve dare la precedenza al velivolo "E"
- d) il velivolo "F" deve dare la precedenza perché i plurimotori hanno sempre la precedenza sui monomotori

38. Cosa si intende per 'MacCready Ring' o Anello di MacCready in un aliante senza computer di volo digitale?

- a) Un quadrante ruotabile attorno al variometro che indica la velocità ottimale da mantenere (Speed to Fly) in base al tasso di salita atteso e alla discendenza incontrata.
- b) L'anello di sgancio per il cavo di traino.
- c) Un dispositivo che misura il fattore di carico (G-meter).
- d) Un indicatore di assetto giroscopico.

39. Qual è l'esperienza recente minima (SFCL.160) richiesta per poter esercitare i privilegi della licenza SPL su alianti?

- a) Nei 24 mesi precedenti aver effettuato 5 ore di volo come PIC o doppio comando, inclusi 15 decolli e 2 voli di addestramento con un istruttore (FI)
- b) 8 ore di volo su aliante ogni anno solare
- c) Nei 12 mesi precedenti: 6 ore di volo su aliante o motoaliante e 10 decolli
- d) Non vi è alcun limite se il pilota possiede un certificato medico di 1a classe



40. Un aliante con una TAS (True Airspeed) di 150 km/h vola con una rotta vera (True Track) di 090°. Il vento è da 270° a 30 km/h. Qual è approssimativamente la sua Ground Speed (GS)?

- a) 150 km/h (il vento in coda non influisce sulla GS).
- b) 120 km/h.
- c) 180 nodi.
- d) 180 km/h (il vento è perfettamente in coda, quindi la $GS = TAS + Vento$).

41. La consultazione dell'A. I. P. assicura sempre l'esattezza delle informazioni assunte?

- a) Sì, essendo l'A. I. P. un documento ufficiale
- b) Sì perché l'A. I. P. viene aggiornata continuamente
- c) No, essa deve essere integrata dalla consultazione dei NOTAM
- d) No, perché bisogna consultare anche il codice della navigazione

42. Quale proprietà fondamentale definisce la tendenza del giroscopio a mantenere il proprio asse di rotazione fisso nello spazio?

- a) La precessione giroscopica
- b) L'inerzia (o rigidità) giroscopica
- c) Il moto periodico di nutazione
- d) L'errore giroscopico di parallasse

43. Un volo in 'VFR Speciale' entro una zona di controllo (CTR) può essere autorizzato dal controllo del traffico aereo (ATC) solo se le condizioni meteo scendono sotto i minimi VMC, a condizione che:

- a) Il pilota sia in possesso di abilitazione al volo strumentale (IR)
- b) La visibilità al suolo sia almeno di 1500 m e la base delle nubi (ceiling) non sia inferiore a 600 ft
- c) La base delle nubi sia comunque superiore a 3000 ft
- d) Sia stato inoltrato un apposito piano di volo preventivo prima del decollo

44. Cosa attesta principalmente il Certificato di Navigabilità (CofA) rilasciato a un aeromobile o aliante?

- a) L'autorizzazione a trasportare passeggeri a pagamento
- b) L'iscrizione dell'aeromobile nel Registro Aeronautico Nazionale
- c) Che l'aeromobile è conforme al suo progetto di tipo approvato (Type Certificate) e si trova in condizioni per operare in sicurezza
- d) La proprietà legale dell'aeromobile



45. Quale tipo di fronte è sicuramente negativo per il volo a vela?

- a) il fronte freddo
- b) il fronte caldo
- c) il fronte occluso
- d) nessun tipo di fronte

46. Dati: $C_r = 0,03$; $S = 18 \text{ m}^2$; $1/2 \rho = 0,125$; $V = 20 \text{ m/sec}$, a quanto ammonta la Resistenza?

- a) $R = 13,5 \text{ Kg}$
- b) $R = 135,0 \text{ Kg}$
- c) $R = 270,0 \text{ Kg}$
- d) $R = 27,0 \text{ Kg}$

47. Come influisce l'imbarco del massimo carico d'acqua consentito sulle prestazioni di salita in termica di un aliante?

- a) Migliora il rateo di salita perché l'aliante acquisisce maggiore energia cinetica.
- b) Peggiora il rateo di salita a causa di un tasso di caduta minimo maggiore e di un raggio di virata più ampio.
- c) Non ha alcun effetto sulle prestazioni di salita, influenza solo la crociera.
- d) Diminuisce il raggio di virata permettendo di sfruttare il nucleo più stretto della termica.

48. La sindrome generale di adattamento allo stress (General Adaptation Syndrome di Selye) si sviluppa in tre fasi. La fase finale, che subentra se lo stressor non viene rimosso, è:

- a) Fase di Allarme (Flight or Fight).
- b) Fase di Resistenza.
- c) Fase di Rilassamento compensatorio.
- d) Fase di Esaurimento (Exhaustion), in cui le difese crollano portando a danni fisici e crollo delle performance.

49. Durante una virata, il fattore di carico:

- a) aumenta con l'aumentare dell'inclinazione alare
- b) diminuisce con l'aumentare dell'inclinazione alare
- c) rimane costante a qualsiasi inclinazione laterale
- d) aumenta con la diminuzione dell'inclinazione laterale



50. Per massimizzare l'acuità visiva diurna (es. per leggere una carta o individuare dettagli lontani), il pilota deve guardare direttamente l'oggetto in modo che l'immagine cada sulla 'fovea'. Questo perché:

- a) La fovea è la parte centrale della retina ad altissima concentrazione di 'coni', i recettori responsabili della visione nitida e a colori.
- b) La fovea contiene esclusivamente 'bastoncelli', eccellenti per la luce forte.
- c) Permette alla pupilla di chiudersi completamente.
- d) Evita il punto cieco causato dalla cornea.

51. Che cosa significa in aeronautica la sigla hPa associata alla pressione?

- a) Horse Power (cavalli potenza)
- b) High Pressure Altitude (altitudine di alta pressione)
- c) Etopascal (o Hectopascal), unità di misura della pressione atmosferica equivalente al millibar
- d) High Power Available (alta corrente disponibile)

52. Dati: Cr = 0,015; S = 14 m²; 1/2 ρ = 0,125; V = 26 m/sec, a quanto ammonta la Resistenza?

- a) R = 177,5 Kg
- b) R = 17,75 Kg
- c) R = 68,25 Kg
- d) R = 13,65 Kg

53. Se durante il volo rettilineo o in virata il 'filo di lana' (yaw string) devia vistosamente verso destra rispetto all'asse di simmetria dell'aliante, il pilota deve correggerlo:

- a) Premendo il pedale del timone destro ('schiacciando la testa del filo di lana') per coordinare il volo.
- b) Premendo il pedale del timone sinistro.
- c) Dando barra in avanti per ridurre l'incidenza.
- d) Aumentando l'angolo di bank senza toccare la pedaliera.

54. Quali sono i fattori che influiscono negativamente sui malesseri del volo contribuendo a peggiorarli?

- a) alcool, fumo, scarsa visibilità
- b) alcool, fumo, medicinali, attività sub, errata alimentazione
- c) medicinali, attività sub, raffreddori, mancanza di ossigeno
- d) alcool, medicinali, attività sportiva

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica



QuizVds.it

55. La latitudine 90° Nord corrisponde a:

- a) punto cardinale Est
- b) punto cardinale Ovest
- c) polo Nord
- d) polo Sud

56. Virando verso destra, per fermarsi con prua Sud, a quale indicazione della bussola bisognerà cominciare a fermare la virata?

- a) a circa 190°
- b) a circa 170°
- c) a circa 200°
- d) a circa 160°

57. Quale è la velocità massima consentita al di sotto di livello 100 per velivoli civili in VFR?

- a) 140 Kts IAS
- b) 250 Kts IAS
- c) 250 Kts TAS
- d) 300 Kts IAS

58. Nella scelta della direzione di atterraggio per un fuori campo, il fattore predominante che deve guidare il pilota (se le condizioni lo permettono) è:

- a) Atterrare sempre paralleli alla strada statale più vicina.
- b) Atterrare verso Ovest per non avere il sole in faccia al mattino.
- c) Atterrare ESATTAMENTE CONTROVENTO. Il vento in prua riduce drasticamente la velocità al suolo e l'energia cinetica dissipata durante l'impatto o la corsa di arresto, aumentando vertiginosamente i margini di sicurezza.
- d) Atterrare con vento al traverso per testare i freni asimmetricamente.

59. A parità di regolazione dell'altimetro e mantenendo fissa l'indicazione di quota, volando da una zona di alta ad una zona di bassa pressione, l'altitudine effettiva (vera):

- a) diminuisce
- b) aumenta
- c) rimane costante
- d) dipende unicamente dalla velocità del vento in quota



60. La Legge di Dalton sui gas ha una diretta applicazione in medicina aeronautica. Cosa stabilisce in relazione all'ipossia?

- a) Che a volume costante, il gas si espande con la temperatura.
- b) Che i gas si sciolgono nei liquidi proporzionalmente alla pressione (DCS).
- c) Che l'espansione dei gas intrappolati è inversamente proporzionale alla pressione.
- d) Che la pressione totale di una miscela di gas è la somma delle pressioni parziali. Salendo in quota, la pressione totale cala e, di conseguenza, la pressione parziale di ossigeno diventa insufficiente per gli alveoli.

61. Come devono essere le luci di posizione dei velivoli?

- a) verde a destra; rossa a sinistra; bianca dietro
- b) verde a sinistra; rossa a destra; bianca dietro
- c) verde a destra; bianca a sinistra; bianca dietro
- d) bianca e verde a destra; bianca e verde a sinistra

62. Chiamati: X = nominativo mittente / Y = nominativo destinatario / Z = messaggio, indicare la struttura corretta di una comunicazione aeronautica

- a) "X; Y; Z"
- b) "Y; X; Z"
- c) "Z; Y; X"
- d) "Z; X; Y"

63. La classe di accuratezza "C" dei rilevamenti radiogoniometrici QDM corrisponde a:

- a) +/- 10°
- b) +/- 2°
- c) +/- 5°
- d) oltre 10°

64. Un pilota, al fine di effettuare un volo operativo di ricerca e soccorso (SAR - Search and Rescue) o di intercettazione, può presentare un piano di volo in volo o senza i normali limiti di tempo (es. 60 minuti prima).

- a) È esatto, in casi di emergenza per operazioni SAR, di soccorso o di polizia, il piano di volo può essere presentato in qualsiasi momento senza rispettare i normali limiti di preavviso
- b) È errato, deve rispettare in ogni caso e tassativamente il preavviso di almeno 60 minuti
- c) È corretto, ma esclusivamente se il volo viene effettuato con un elicottero
- d) È errato, in questi frangenti non viene mai richiesto e inserito nel sistema alcun tipo di piano di volo



65. L'errore di isteresi nell'altimetro è dovuto a:

- a) la temperatura dell'aria che non è sempre standard
- b) il ritardo con il quale le pressioni si propagano nei condotti
- c) il ritardo con il quale l'altimetro indica le variazioni di quota
- d) tutte le precedenti risposte sono errate

66. Riferendosi alla virata finale, se il pilota si accorge che sta virando troppo largo e l'allineamento con la pista gli sta sfuggendo, dovrà:

- a) dare solamente piede interno alla virata
- b) dare solamente piede esterno alla virata
- c) aumentare ragionevolmente l'inclinazione per effettuare una virata più stretta ma coordinata
- d) non dovrà fare alcuna correzione ma aspettare

67. Procedura di Sicurezza per il volo in montagna: quando ci si avvicina a un costone roccioso o a una valle stretta per cercare ascendenze dinamiche, bisogna SEMPRE incrociare il crinale:

- a) Ad angolo retto (90°), per attraversarlo il più in fretta possibile.
- b) Col vento in coda, per aumentare la ground speed.
- c) Ad angolo obliquo (es. 45° o meno). Questo permette, in caso di improvvisa discendenza o mancato guadagno di quota, di interrompere la manovra e fuggire verso la valle aperta con una virata minima.
- d) Con i direttori aperti.

68. In merito alla pianificazione dell'atterraggio, cos'è la P.K. (Punto Chiave o Key Position)?

- a) Il punto esatto in cui le ruote toccano terra.
- b) Un punto predeterminato nel circuito (di solito a metà del tratto sottovento o all'inizio della base) dove il pilota verifica di avere la quota e l'assetto corretti per garantire un atterraggio sicuro.
- c) Il pulsante per estendere il carrello.
- d) L'altitudine massima che si può raggiungere in termica.

69. Il 'Metabolismo Basale' è il consumo energetico dell'organismo a riposo. In condizioni di temperature ambientali molto rigide (es. volo invernale non riscaldato), questo metabolismo:

- a) Aumenta notevolmente per produrre calore corporeo, consumando maggiori risorse glucidiche e ossigeno, e riducendo la tolleranza generale alla quota.
- b) Si ferma completamente per risparmiare energia.
- c) Diminuisce, proteggendo il pilota dall'ipossia.
- d) Resta assolutamente identico senza alcuna variazione.

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica



QuizVds.it

70. Cosa si intende per 'volo a delfino' (dolphin flight) nella pianificazione e condotta di un volo a vela in termica o ascendenza organizzata?

- a) Eseguire una serie di virate strette alternate a destra e a sinistra per non perdere la termica.
- b) Volare in prossimità dei pendii montuosi sfruttando le onde orografiche generate dal vento.
- c) Attraversare le ascendenze cabrando per ridurre la velocità (e salire) e attraversare le discendenze picchiando per aumentare la velocità, senza fermarsi a spiralarne.
- d) Entrare intenzionalmente in stallo dinamico per convertire bruscamente la velocità in quota.

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica



QuizVds.it

Schema Risposte

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

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

Simulazione d'esame

SPL - Licenza Pilota di Aliante - Medicina Aeronautica e Psicologia Aeronautica



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: _____		