Simulazione d'esame

VDS Ultraleggero a Motore - Sicurezza del Volo

QuizVds.it

NOME ALLIEVO:	DATA E ORA:

01. In caso di piantata di motore in decollo è possibile invertire la rotta e riatterrare in pista?

a) sì, basta eseguire la manovra abbastanza rapidamente da poter sfruttare l'inerzia dell'ultraleggero.

b) no, il Vz in discesa senza motore è più alto del Vz in salita con piena potenza. Inoltre per rientrare occorre fare una virata di 360°.

c) no, la manovra non deve mai essere tentata in quanto impossibile, salvo che con velivoli altamente efficienti e, comunque, in funzione della quota raggiunta.

d) sì, il Vz in discesa senza motore è più basso del Vz in salita con piena potenza. Inoltre per rientrare. basta estendere il flap di decollo, così aumenta l'efficienza generale dell'ultraleggero

02. La pendenza della traiettoria durante una salita ripida è

a) Maggiore di quella corrispondente alla salita rapida

b) Minore di quella corrispondente alla salita rapida

c) Uguale a quella corrispondente alla salita rapida

d) Coincidente con l'angolo di assetto

03. La velocità vera, in inglese "TAS = TrueAirSpeed" è:

a) La IAS corretta del solo errore di pressione.

b) La IAS corretta dell'errore di pressione e temperatura.

c) La IAS corretta dell'errore di postazione della presa statica.

d) La IAS corretta dell'errore di compressibilità.

04. Volando in quota con un ultraleggero, si può riscontrare un senso dl 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

05. In un motore aspirato, le formazioni di ghiaccio si verificano prevalentemente:

a) nel getto principale del carburante

b) nelle tubazioni di adduzione del carburante

c) nella pompa motore

d) nella zona della valvola a farfalla

06. Quali fattori sono cause degli incidenti?

a) fattore animale, fattore tecnico, fattore ambientale;

b) combinazione di fattore umano, tecnico ed ambientale;

c) le risposte a e b sono corrette.

07. La Density Altitude (Altitudine di Densità) è:

a) l'altitudine di riferimento rispetto ad un piano standard

b) l'altitudine in atmosfera tipo (PA) corretta per la differenza tra temperatura standard e temperatura reale

c) l'altitudine letta direttamente sull'altimetro

d) l'elevazione dell'aeroporto letta sulle cartine aeroportuali

08. Le dimensioni del cono di massima efficienza sono:

a) fisse

b) variabili in funzione del vento

c) variabili in funzione del peso

09. Quando la direzione di avvicinamento a un aeroporto ha luogo dal tratto di sopravento, quali manovre si dovranno effettuare per l'entrata nel circuito di traffico?

a) Il pilota si porterà direttamente in finale per la via più breve.

b) Non è richiesta alcuna particolare regola da rispettare.

c) Passare sulla verticale del campo, conformarsi al circuito standard effettuato dagli altri piloti e inserirsi in sottovento.

10. Nel dettato del D.P.R 133 si rende obbligatorio l'uso del casco per il VDS

a) Solo per gli apparecchi a cabina aperta.

b) No

c) Si, esclusi gli apparecchi avanzati.

11. Quali sono i sintomi che avvisano dell'avvicinarsi dello stallo?

a) lo stallo non è palesato da alcun sintomo

b) è indicato da un'improvvisa caduta a zero della lettura dell'anemometro

c) leggeri scuotimenti della struttura dell'aeroplano, accompagnato da un senso di mancanza d'appoggio del corpo e dai comandi laschi

d) in genere, solo la sirena d'allarme è in grado di preavvertire del sopraggiungere della condizione di stallo

12. In caso di piantata motore, cosa ritenete prioritario:

a) avere quota sufficiente per cercare un'emergenza

b) assumere la velocità di massima efficienza

c) atterrare su di un campo liscio

d) chiamare per radio un pilota esperto

13. Lo scarico dell'acqua di condensazione formatasi nei serbatoi, deve essere effettuato:

a) Durante il controllo delle 100 ore

b) Durante il controllo delle 50 ore

c) Durante il controllo settimanale

d) Durante il controllo giornaliero e dopo ogni rifornimento

14. Ogni apparecchio VDS deve essere dotato di un Certificato di Identificazione rilasciato:

a) Dall'AeCI.

b) Da ENAC.

c) Dal Registro Aeronautico Nazionale (RAN).

15. La stabilità longitudinale di un ultraleggero è assicurata essenzialmente:

a) dall'equilibratore verticale

b) dallo stabilizzatore orizzontale

c) dagli alettoni

d) dallo stabilizzatore verticale

16. Quale è il rischio che si corre se si imbarca benzina troppo volatile?

a) la benzina evapora e comincia ad uscire dai tubi della ventilazione dei serbatoi esaurendosi in breve tempo

b) la benzina evapora e s'introduce nella cabina di pilotaggio provocando avvelenamenti anche gravi

c) la benzina evapora e si formano blocchi di vapore nelle tubazioni che possono determinare l'arresto del motore

d) la benzina evapora e se viene a contatto con i tubi di scarico s'incendia

17. Cosa s'intende per "zona pericolosa" (D)?

a) Uno spazio aereo di definite dimensioni, all'interno del quale possono essere svolte, in determinati periodi di tempo, attività pericolose per le operazioni di volo degli aeromobili.

b) Uno spazio aereo di definite dimensioni, il cui attraversamento è consentito solo in conformità a specifiche condizioni (al di sopra od al di sotto di determinati livelli di volo, in condizioni VMC o solo durante le ore diurne).

c) Uno spazio aereo di definite dimensioni, il cui attraversamento comporta il rischio di intercettazione da parte di velivoli militari ai fini dell'identificazione.

18. Se una situazione d'emergenza richiede un atterraggio con vento in coda, il pilota deve aspettarsi:

a) una più elevata velocità al suolo, una più lunga corsa d'atterraggio ed una tendenza a superare il programmato punto di contatto

b) una più elevata velocità all'aria in soglia pista, una più breve corsa d'atterraggio ed una tendenza ad anticipare il programmato punto di contatto

c) una più elevata velocità all'aria in soglia pista ed una più lunga corsa d'atterraggio, compensati da spazi di arresto più brevi

d) una più elevata velocità al suolo ed una più breve corsa d'atterraggio, con tendenza ad anticipare il programmato punto di contatto

19. In finale allineati con l'asse pista siete lunghi:

a) spegnete il motore e picchiate per ridurre l'efficienza

b) riattaccate senza provare ad atterrare

c) eseguite degli otto per perdere quota

20. Lo sbandometro indica:

a) se l'ultraleggero sta accelerando o decelerando

b) se l'ultraleggero sta cambiando direzione

c) se l'ultraleggero procede con l'asse longitudinale parallelo alla direzione del flusso d'aria

d) se il carico a bordo è stato disposto correttamente

21. Cosa è l'equatore?

a) è 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) è una circonferenza massima ottenuta sulla superficie terrestre da un piano secante perpendicolare all'asse terrestre e contenente il centro della terra.

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

d) è 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.

22. Supponendo di trovarsi, durante il volo, in presenza di avaria elettrica al generatore ed alla batteria, il comportamento del motore sarà:

a) Continuerà a funzionare regolarmente, poichè l'energia elettrica per le candele è fornite dai magneti

b) Pianterà immediatamente, poichè verrà a mancare l'energia elettrica alle candele.

c) Si avrà solo una indicazione di alta temperatura alle teste dei cilindri e dl bassa pressione dell'olio

d) Il motore pianterà, poichè verrà a mancare l'alimentazione elettrica alla pompa dell'olio

23. Allo stallo ed in condizioni prossime allo stallo l'equilibratore verticale è:

a) prossimo allo stallo

b) definitivamente in stallo

c) conserva quasi inalterata la propria efficacia

24. Su che cosa si basa l'attività di prevenzione?

a) acquisizione di informazioni/notizie (inconvenienti di volo, incidenti pregressi) e divulgazione delle informazioni/notizie;

b) esame delle informazioni/notizie, definizione di procedure standard, controllo applicazione/rispetto regole, verifica del raggiungimento degli obbiettivi previsti;

c) le risposte a e b in sequenza sono corrette.

25. Le operazioni con apparecchi per il volo da diporto o sportivo sono ammesse:

a) Da mezz'ora prima dell'alba a mezz'ora dopo il tramonto.
b) Dall'alba al tramonto
c) da mezz'ora dopo l'alba a mezz'ora prima del tramonto.

26. Quale è il valore della latitudine dei poli geografici?

a) 0° al Polo Nord e 180° al Polo Sud.
b) 0° al Polo Nord e 0° al Polo Sud.
c) 90° al Polo Nord e 90° al Polo Sud.
d) Poichè corrisponde ad un punto, non ha dimensioni.

27. Un vento proveniente da NE ha la seguente provenienza in gradi:

a) 225°
b) 135°
c) 045°
d) 360°

28. 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

29. Quale è il significato da attribuire all'abbreviazione "TMA"?

a) Area militare.
b) Area terminale militare.
c) Area o regione terminale di controllo.
d) Area terminale di arrivo.

30. Quando la "Prua Magnetica" è uguale alla "Rotta Magnetica"?

a) In assenza di componente laterale del vento.

b) Quando la Declinazione magnetica e la Deviazione sono uguali.

c) Quando la Bussola magnetica è stata bene compensata.

d) Quando l'aereo naviga nel letto del vento.

31. Quali sono i confini Nazionali?

a) Quelli topografici dello Stato.

b) Quelli topografici dello Stato più 12 miglia di mare.

c) Quelli topografici dello Stato più 20 miglia di mare.

32. Definire la "Declinazione Magnetica" (Variation):

a) Angolo formato tra la direzione del Nord vero e quella del Nord magnetico.

b) Angolo formato tra la direzione del Nord bussola e la traiettoria realmente seguita dall'ultraleggero.

c) Angolo formato tra la direzione del Nord magnetico e l'asse longitudinale dell'ultraleggero.

d) Angolo formato tra la direzione del Nord magnetico e la direzione del Nord bussola.

33. A quanto corrisponde il nodo?

a) un miglio statutario all'ora

b) un chilometro all'ora

c) mille yarde all'ora

d) un miglio nautico all'ora

34. Come è definita la declinazione magnetica (variation):

a) l'angolo formato dalla direzione del Nord magnetico con la direzione del Nord vero, variabile da luogo a luogo e con il tempo

b) l'angolo formato dall'ago della bussola con il piano orizzontale

c) l'angolo costante formato dalla direzione del Nord vero con la direzione del Nord magnetico geografico

35. Il riconoscimento corretto della situazione in cui si è coinvolti è il punto di partenza di ogni analisi e conseguente decisione. Il riconoscimento è legato per una parte rilevante all'esperienza. Quale suggerimento può essere accolto per meglio tener viva e operante questa facoltà?

a) mantenere vivo l'amore per il volo

b) effettuare con regolarità almeno l'attività di volo minima prescritta

c) stare a sentire gli amici più esperti

36. Il centro di pressione di un profilo si definisce come:

a) il punto di intersezione della linea media dell'ala con l'asse longitudinale dell'ultraleggero

b) il punto di applicazione della forza peso

c) il punto di applicazione della forza aerodinamica

d) il punto rispetto al quale la risultante delle forze aerodinamiche è costante al variare dell'incidenza

37. Quale è la funzione del variometro?

a) di misurare il rateo di variazione di altitudine

b) di misurare la variazione di altitudine

c) di misurare la variazione di equilibrio totale dell'ultraleggero

d) di misurare la variazione della turbolenza esistente alla quota di volo

38. La bussola magnetica indica al pilota:

a) La direzione del Nord bussola.

b) La direzione del Nord magnetico.

c) La direzione del Nord geografico.

39. Durante il rullaggio il pilota si accorge che i freni sono in avaria. Che fare?

a) fermare immediatamente il motore e liberare la via di rullaggio spingendo a mano l'ultraleggero

b) avvisare immediatamente l'AeCi

c) proseguire il rullaggio fino al punto attesa

d) liberare la via di rullaggio e spegnere il motore, avvisando l'ENAC se trattasi di ultraleggero avanzato

40. La cosiddetta "visione nera" si verifica:

a) durante le accelerazioni petto-schiena

b) durante le accelerazioni schiena-petto

c) durante le accelerazioni testa-piedi di notevoli entità

d) durante le accelerazioni piedi-testa di notevole entità

41. Cosa è la detonazione?

a) è un altro nome per definire la normale combustione della miscela

b) è una subitanea ed incontrollata accensione della miscela

c) è la prematura accensione della miscela, causata generalmente da residui carboniosi accesi che persistono nella camera di combustione

d) è il rumore del tuono che accompagna il fulmine, e disturba l'equilibrio nervoso del pilota inducendolo ad intervenire sul titolo della miscela

42. Che cos'è il gradiente di pressione dell'atmosfera standard'

a) è la variazione media diurna della pressione all'equatore

b) è la variazione della pressione per effetto della condensazione

c) Nulla che interessi il pilota

d) E la legge con la quale il valore delta pressione varia con la quota

43. La direzione del vento relativo:

a) si mantiene sempre su un piano orizzontale

b) è di segno inverso rispetto all'angolo di rampa

c) dipende dalla direzione del vento

d) è di norma parallelo alla traiettoria di volo

44. In quali casi il segnale "PAN PAN" dovrà precedere la trasmissione di determinati messaggi?

a) Quando il pilota si trova in una situazione di pericolo.

b) Quando, per l'eccessivo carico di comunicazioni sulla frequenza radiotelefonica aria/terra/aria, il pilota non riesce a comunicare di avere difficoltà nella condotta delle operazioni di volo.

c) Ogniqualvolta il pilota ha necessità di segnalare una situazione riguardante la sicurezza di un aeromobile o altro veicolo, di persone a bordo o avvistate, senza richiesta di assistenza immediata.

45. Qualora con un ultraleggero il pilota si rendesse conto che non si riuscirà a raggiungere il campo di destinazione prima dello scadere delle effemeridi, dovrà:

a) Proseguire il volo fino a destinazione, coordinando via radio qualcuno che appronti un sistema di illuminazione della pista

b) dirottare su altro campo che possa essere raggiunto entro le effemeridi o in mancanza di campi di volo disponibili individuare un campo idoneo per eseguire un atterraggio forzato

c) Volare anche di poco al disopra della VNE al fine di raggiungere il campo di destinazione entro le effemeridi

46. A chi si segnalano e come si segnalano gli inconvenienti di volo?

a) All'AeCI ed a tutti gli Enti facenti capo all'AeCI, secondo le istruzioni riportate nella CIRCOLARE NR 12/2008 ORGANIZZAZIONE S.V. ED ATTIVITà DI PREVENZIONE INCIDENTI IN AMBITO AECì (distribuito a tutti gli Enti dell'AeCI e consultabile/scaricabile anche dal sito internet dell'AeCI nel settore Documenti-Circolari);

b) in forma anonima ed in maniera particolareggiata;

c) le risposte a e b sono corrette

47. In riattaccata la prima cosa da fare è di rientrare il flap da configurazione di atterraggio a configurazione di salita, tanto la velocità di stallo non cambia. Vero o falso ?

a) VERO

b) FALSO

48. A bassa quota 20/30 metri, vento in coda, il motore pianta e per fortuna siete su un campo di golf piatto:

a) mantenete la minima velocità possibile per attutire l'impatto dovuto al vento in coda

b) virate immediatamente per atterrare con vento frontale, preoccupandovi di mantenere la velocità di volo

c) mantenete la velocità di volo ed atterrate con il vento in coda

d) Vi preoccupate di riavviare il motore, senza preoccuparvi troppo dell'atterraggio.

49. Quanti sono i meridiani veri?

a) Sono infiniti ma per praticità se ne considerano 720, cioè 360 ad Est e 360 ad Ovest del meridiano di riferimento.

b) Sono infiniti ma per praticità se ne considerano 360,180 ad Est e 180 ad Ovest del meridiano di riferimento.

c) Sono infiniti ma per praticità se ne considerano 180 a Nord e 180 a Sud del meridiano di riferimento.

d) Sono in tutto 180 ma per praticità se ne considerano 90 ad Est e 90 ad Ovest del meridiano di riferimento.

50. La velocità al suolo, in inglese "GS = Ground Speed" è:

a) La IAS corretta della componente longitudinale del vento.
b) La CAS corretta della componente longitudinale del vento.
c) La TAS corretta della componente longitudinale del vento.
d) La TAS corretta della componente trasversale del vento.

51. Il fenomeno aerodinamico della vite è caratterizzato da

a) Semiala interna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa bassa velocità indicata
b) Semiala esterna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa, alta velocità indicata
c) Semiali entrambe stallate; basso rateo di discesa; alta velocità indicata
d) Semiala interna alla rotazione completamente stallata; elevato rateo di discesa; alta velocità indicata

52. Come viene definito il carburatore ad aspirazione?

a) un organo che provvede alla miscelazione carburante/aria e a dosarne la quantità immessa nei cilindri
b) un organo che provvede a dosare il carburante che deve essere iniettato direttamente nei cilindri
c) un organo che provvede a distribuire nei cilindri il carburante inviato dalla relativa pompa meccanica
d) un organo che provvede a comandare la valvola a farfalla

53. Nei motori alternativi non muniti di compressore e dotati di elica a passo variabile, durante la prova motore un aumento del passo dell'elica provocherà:

a) Un aumento di giri ed un aumento della MAP
b) Una diminuzione di giri ed una diminuzione della MAP
c) Un aumento dei giri e nessuna variazione della MAP
d) Una diminuzione dei giri ed un aumenta della MAP

54. Quale dei seguenti nominativi radio di identificazione dovrà essere assunto da un aeromobile, tipo DC.9, nominativo di immatricolazione I-ABCD, al primo contatto radio con una stazione aeronautica?

a) I-CD.
b) I-ABCD.
c) DC.9 CD.
d) DC.9 I-CD.

55. l'amministrazione dell'aviazione civile in Italia è retta:

a) dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC).

b) dall'Aero Club d'Italia.

c) dal Registro Aeronautico Italiano.

56. Qualora con un ultraleggero il pilota si rendesse conto che il carburante a bordo non sia sufficiente per raggiungere il campo di destinazione nè nessun altro campo di volo, dovrà:

a) Proseguire il volo per quanto possibile ed eseguire un atterraggio di emergenza all'esaurimento del carburante.

b) esegue immediatamente l'estrazione del paracadute balistico.

c) Impostare la velocità di massima autonomia chilometrica ed individuare un campo per eseguire un atterraggio forzato.

57. Come si deve volare in volo planato, per rimanere in volo il più a lungo possibile?

a) Alla velocità minima variometrica o di massima autonomia oraria.

b) Con gli ipersostentatori completamente estesi.

c) Alla velocità di massima efficienza o di massima autonomia chilometrica.

58. l'azoto sempre presente nei liquidi fisiologici, può abbandonare la soluzione e svilupparsi in bolle infinitesimali andando ad agire con esiti dolorosi e talvolta pericolosi in alcune parti del corpo. In quale occasione un pilota dell'aviazione generale su velivoli non pressurizzati può essere soggetto a questi inconvenienti?

a) salita a quote superiori a 20.000 piedi

b) discesa rapida da quote superiori a 20.000 piedi

c) salita a 8000 piedi subito dopo aver effettuato un'immersione in mare a profondità superiori a 10 metri

d) in nessuna delle circostanze sopra citate

59. A chi si raccontano gli inconvenienti di volo ?

a) Al Direttore della scuola, all'addetto SV, a tutti i piloti;

b) Non si raccontano. Gli inconvenienti di volo devono essere tenuti nascosti;

c) Si raccontano solo agli amici

60. Con aeromobile fermo al parcheggio, il pilota può determinare l'altitudine di pressione (Pressure Altitude) come segue:

a) Inserendo nella finestrella di regolazione dell'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo l'altitudine indicata dall'altimetro

b) Portando a ZERO l'altitudine indicata dall'altimetro e leggendo il valore dell'altitudine pressione nella finestrella di regolazione

c) Inserendo nella finestrella di regolazione il valore 1013.2 mb e leggendo direttamente sulla scala dell'altimetro il valore dell'altitudine pressione

d) Selezionando sull'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo nella finestrella di regolazione l'altitudine pressione cercata

61. Oltre quale quota diviene imperativo l'uso dell'ossigeno in volo?

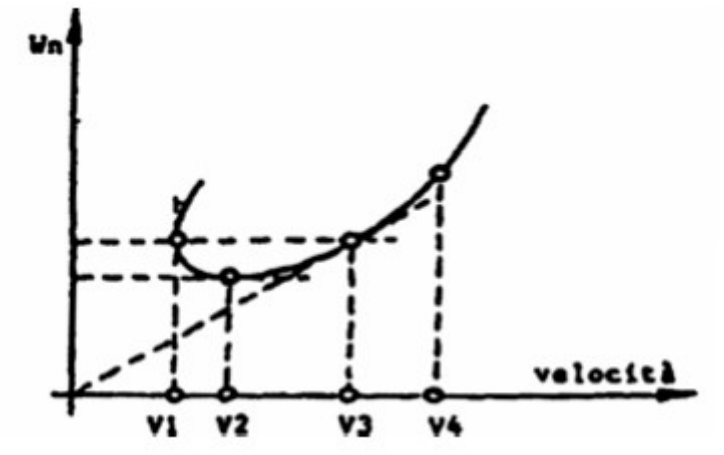
a) verso i 3.000 feet

b) poco oltre i 10.000 feet

c) oltre i 10.000 mt

d) verso i 5.000 feet

62. La velocità di massima autonomia oraria di un aereo ad elica corrisponde, sul diagramma della potenza necessaria rappresentato, alla velocità:



a) V1, anche se in presenza di elevata umidità si usa sempre la V2

b) a metà strada tra la V3 e la V2

c) V2

d) V4 anche se è preferibile alternarla con la V3

63. è consentito gettare oggetti o liquidi da un apparecchio VDS

a) Si, purchè in zone deserte.
b) No, per nessun motivo.
c) No, salvo che per lavoro aereo e con autorizzazione.

64. 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.

65. La Situational Awareness o Consapevolezza della Situazione è:

a) l'essere cosciente di ciò che è accaduto, ciò che sta accadendo e ciò che accadrà
b) l'elemento determinante nell'origine di un errore
c) Costante percezione del contesto complessivo in ogni fase del volo

66. Che cosa è la frequenza?

a) La velocità di propagazione dell'onda elettromagnetica.
b) Il numero dei cicli al secondo.
c) La lunghezza dell'onda elettromagnetica.

67. Per iniziare una virata a destra, la posizione degli alettoni è la seguente:

a) alettone destro alzato; alettone sinistro abbassato
b) alettone sinistro alzato; alettone destro abbassato
c) alettone sinistro e destro in posizione neutra
d) alettone destro alzato; alettone sinistro in posizione neutra

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

a) Nembostrati, nembocumuli
b) Cirri, cirrostrati, cirrocumuli
c) Cirri, altostrati, altocumuli
d) Altostrati, altocumuli

69. La molla che spinge l'uomo all'azione è la motivazione. è corretto affermare che una motivazione (necessità, lavoro, sport, divertimento, sfida, passione) troppo forte può provocare anche distorsioni della percezione?

a) Sì

b) No

70. La velocità di salita rapida quando viene normalmente usata?

a) quando ci sono ostacoli alla fine di una pista corta

b) quando ci sono ostacoli alla fine di una pista lunga

c) quando c'è forte vento in coda

d) a discrezione del pilota

Schema Risposte

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

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

Simulazione d'esame

VDS Ultraleggero a Motore - 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:		