



## Questionario di esame per L'ATTESTATO DI VOLO DA DIP. O SPORT.

---

---

### **Parte 5 - OPERAZIONI ED ATTERRAGGI DI EMERGENZA**

- 1 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
- 2 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
- 3 A parità di IAS e di ogni altro fattore, su un aeroporto elevato la velocità al suolo in soglia pista sarà:**
- A) uguale rispetto al livello del mare
  - B) minore che al livello del mare
  - C) maggiore che al livello del mare
- 4 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
- 5 Con aeromobile fermo al parcheggio si può ottenere l'Altitudine:**
- A) inserendo nella finestrella di regolaggio dell'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo l'altitudine indicata
  - B) portando a zero l'altitudine indicata dell'altimetro e leggendo il valore dell'altitudine di pressione nella finestrella di regolaggio
  - C) inserendo nella finestrella di regolaggio dell'altimetro il QNH e leggendone direttamente sul quadrante il valore
  - D) selezionando sull'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo nella finestrella di regolaggio la PA
- 6 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
- 7 Quali sono i fattori che più pesantemente penalizzano la distanza di decollo da una pista pavimentata e asciutta?**
- A) il vento, la densità dell'aria, la pendenza di pista, la temperatura
  - B) il vento, la pendenza di pista, il centraggio dell'ultraleggero
  - C) la densità dell'aria, il vento, le condizioni di traffico

- 8 Pianificando un volo di trasferimento con un ultraleggero**
- A) E' importante verificare le caratteristiche e l'agibilità del campo di destinazione e degli alternati
  - B) E' 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.
- 9 L'autonomia dell'ultraleggero per un volo di trasferimento deve essere:**
- A) Sufficiente per raggiungere la destinazione
  - B) Sufficiente per raggiungere la destinazione e per arrivare all'alternato con almeno 30 minuti di autonomia residua
  - C) Non me ne preoccupo, tanto decollo sempre con il pieno
  - D) Meglio partire con il carburante appena sufficiente, aiuta a mantenere alta l'attenzione del pilota
- 10 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
- 11 Se il campo prescelto per l'atterraggio di emergenza è in pendenza, conviene:**
- A) Non importa, tanto la pendenza non crea nessun problema in atterraggio se il pilota è avanzato
  - B) E' preferibile atterrare in salita
  - C) E' preferibile atterrare in discesa
  - D) Non importa, tanto se sbaglio l'avvicinamento posso utilizzare il paracadute balistico
- 12 Se all'ingresso del campo prescelto per un'emergenza si notano dei pali, cosa si deve dedurre?**
- A) Non è un problema se la distanza dei pali è maggiore dell'apertura alare dell'ultraleggero
  - B) Se non vedo i fili vuol dire che è una vecchia linea elettrica in disuso, quindi non me ne preoccupo
  - C) I fili solitamente non si vedono, ma in presenza dei pali se ne deve prevedere l'esistenza. Si deve adeguare il circuito di avvicinamento in modo da sorvolare i fili con un margine adeguato, o scegliere un altro campo
  - D) Proseguo l'avvicinamento e se non riesco a passare sopra i fili, ci passo sotto
- 13 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
- 14 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.
- 15 Il cono di massima efficienza permette di visualizzare quella parte della superficie terrestre:**
- A) raggiungibile con l'apparecchio dopo un'avaria motore
  - B) non raggiungibile con l'apparecchio
  - C) raggiungibile volando alla velocità di massima efficienza dopo un'avaria al motore
  - D) La zona di vento favorevole che permette il risparmio di carburante
- 16 Le dimensioni del cono di massima efficienza sono:**
- A) fisse
  - B) variabili in funzione del vento
  - C) variabili in funzione del peso

- 17 In che cosa consiste la differenza tra cono di sicurezza e cono di massima efficienza:**
- A) non vi sono differenze
  - B) dalla posizione del vertice; in basso, cono di massima efficienza; in alto, cono di sicurezza
  - C) dalla posizione del vertice; in basso, cono di sicurezza; in alto, cono di massima efficienza
- 18 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
- 19 Quali sono per un multiassi le manovre per uscire da una vite:**
- A) manetta al minimo, cloche avanti, piede contrario alla rotazione
  - B) manetta al minimo, piede contrario, cloche dal lato opposto al senso di rotazione e quindi in avanti
  - C) manetta al massimo, piede contrario, cloche dal lato opposto alla rotazione e quindi in avanti
- 20 Un atterraggio senza flap su un apparecchio munito di tale comando:**
- A) sarà più corto di quello effettuato con flap estratti
  - B) sarà più lungo di quello effettuato con flap estratti
  - C) avverrà ad una velocità inferiore di quello con flap estratti
- 21 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
- 22 Qualora con un ultraleggero il pilota si rendesse conto che il carburante a bordo non sia sufficiente per raggiungere il campo di destinazione né 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.
- 23 Qual è il significato della sigla S.A.R.**
- A) Search and Rescue
  - B) Società Aeronautiche Riunite
  - C) Superficie aerodinamica resistente
  - D) Nulla, non è una sigla aeronautica
- 24 L'avvicinamento per l'atterraggio di emergenza senza motore va eseguito:**
- A) Senza flap fino a che non si è certi di raggiungere il campo, poi con tutto flap.
  - B) Con tutto flap per toccare alla minima velocità.
  - C) Con tutto flap fino a che non si è certi di raggiungere il campo, poi senza flap per rendere il contatto più dolce.
- 25 L'atterraggio precauzionale, per il quale si deve optare ogni volta non si sia certi di arrivare a destinazione in sicurezza, va eseguito:**
- A) Con la tecnica di atterraggio su campo soffice dopo almeno due passaggi di ricognizione.
  - B) Sul primo campo idoneo che si incontra.
  - C) Spiralando in discesa sulla verticale del campo prescelto, per vedere che non ci siano impedimenti.
- 26 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.

- 27 Dovendo fare un atterraggio fuori campo precauzionale con motore conviene prima:**
- A) Esaurire il carburante
  - B) Fare un paio di passaggi di ricognizione.
  - C) Cercare di attirare l'attenzione di persone al suolo.
- 28 La base del cono di massima efficienza delimita l'area:**
- A) Raggiungibile volando alla velocità di massima efficienza.
  - B) Al di là della quale si tocca volando alla velocità di massima efficienza.
  - C) Entro cui bisogna stare per avere la certezza di arrivare a terra volando ad una velocità inferiore a quella di massima efficienza.
- 29 Se durante la corsa di decollo l'anemometro non indicasse alcun aumento di velocità, cosa potrebbe essere successo e cosa conviene fare?**
- A) La presa dinamica potrebbe essere ostruita; interrompere il decollo se la pista rimanente è sufficiente per l'arresto.
  - B) Potrebbe non essere stato tolto il cappuccio al tubo di pitot; fermarsi a ogni costo.
  - C) Potrebbe essersi guastato il vacuometro; il volo può essere continuato purché ci si mantenga in VMC.
- 30 Se a decollo avvenuto si verifica un arresto del motore, cosa conviene fare per prima cosa?**
- A) Cercare un campo d'emergenza davanti al muso in un settore di 45°.
  - B) Cercare la possibile causa d'arresto del motore
  - C) Mantenere la velocità di massima efficienza.
- 31 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.
- 32 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.
- 33 Il pilota che osservi un aeromobile o un mezzo di superficie in stato di pericolo, a meno che ciò non pregiudichi la sicurezza del proprio aeromobile, deve:**
- A) Atterrare al più presto e comunicare tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
  - B) Tenere in vista il mezzo in pericolo fin quando la sua presenza non è più necessaria e comunicare via radio tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
  - C) Continuare il volo comunicando subito per radio tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
- 34 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.



# Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Foglio 1/1

Data \_\_\_\_\_

Cognome \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

- 1  a  b  c  d
- 2  a  b  c  d
- 3  a  b  c
- 4  a  b  c  d
- 5  a  b  c  d
- 6  a  b  c  d
- 7  a  b  c
- 8  a  b  c  d
- 9  a  b  c  d
- 10  a  b  c  d
- 11  a  b  c  d
- 12  a  b  c  d
- 13  a  b  c  d
- 14  a  b  c  d
- 15  a  b  c  d
- 16  a  b  c
- 17  a  b  c
- 18  a  b  c
- 19  a  b  c
- 20  a  b  c
- 21  a  b  c
- 22  a  b  c
- 23  a  b  c  d
- 24  a  b  c
- 25  a  b  c
- 26  a  b  c
- 27  a  b  c
- 28  a  b  c
- 29  a  b  c
- 30  a  b  c

- 31  a  b  c
- 32  a  b  c
- 33  a  b  c
- 34  a  b  c



# Questionario di esame per l'attestato di VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

Foglio 1/1

CORRETTORE

- 
- |    |                            |                            |                            |                            |    |                            |                            |                            |
|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 31 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |
| 2  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d | 32 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 3  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |                            | 33 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |
| 4  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 34 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |
| 5  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 6  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 7  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 8  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 9  | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 10 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 11 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 12 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 13 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 14 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 15 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 16 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 17 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |                            |    |                            |                            |                            |
| 18 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 19 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 20 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 21 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 22 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |                            |    |                            |                            |                            |
| 23 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d |    |                            |                            |                            |
| 24 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 25 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 26 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |                            |    |                            |                            |                            |
| 27 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 28 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 29 | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |                            |    |                            |                            |                            |
| 30 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/>   |                            |    |                            |                            |                            |