



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

Parte 9 - SICUREZZA DEL VOLO

- 1 **Ipossia. Mano a mano che si sale di quota diminuisce la pressione d'ossigeno, per cui i polmoni ne assorbono sempre meno. Vero o falso?**
- A) VERO
 - B) FALSO
- 2 **Quali sono i segni premonitori dell'ipossia?**
- A) torpore e incoscienza
 - B) brividi di freddo, conati di vomito, incoscienza
 - C) respirazione affrettata, diminuzione dell'attenzione, senso di benessere ed euforia, senso di confusione
 - D) respirazione disordinata, cuore aritmico, collasso cardiocircolatorio
- 3 **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
- 4 **Durante un volo in alta quota, se si avvertono i segni di mancanza d'ossigeno e non si dispone a bordo dell'impianto di erogazione di ossigeno, la misura da prendere sarà:**
- A) scendere subito ad una quota di volo più bassa, compatibilmente con l'orografia del terreno sottostante
 - B) accelerare la respirazione
 - C) chiudere gli ugelli dell'aria di ventilazione
 - D) inserire il riscaldamento della cabina
- 5 **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
- 6 **Il monossido di carbonio, prodotto dalla combustione del motore, interferisce gravemente con l'assunzione dell'ossigeno, provocando pigrizia, calore, mal di testa, suono di campane nelle orecchie e oscuramento della visione. Appena avvertiti i sintomi il pilota dovrà:**
- A) escludere il riscaldamento, aprire una presa d'aria fresca e proseguire normalmente il volo
 - B) aprire il riscaldamento e chiudere ogni bocchetta d'aria e presa di ventilazione esterna; se disponibile assumerà ossigeno al 100% ed afferrerà sul primo campo disponibile
 - C) escludere il riscaldamento ed aprire una presa d'aria fresca; se disponibile assumerà ossigeno al 100% ed afferrerà sul primo campo disponibile
 - D) nulla; il fenomeno si risolverà da solo
- 7 **Il monossido di carbonio contenuto nelle sigarette, scacciando l'ossigeno dal sangue, abbassa la resistenza dell'uomo all'ipossia. Il fumo di 3 sigarette riduce l'apporto di ossigeno a quello che si ha alla quota equivalente di:**
- A) 3000 feet
 - B) 5000 feet
 - C) 8000 feet
 - D) 10000 feet

- 8 **Durante le variazioni di quota un accorgimento che può essere usato dal pilota per facilitare l'equilibrio delle pressioni fra orecchio medio e l'esterno, può essere:**
- A) sbadigliare
 - B) sbadigliare e deglutire frequentemente
 - C) aprire le bocchette di immissione di aria fresca
 - D) aumentare la temperatura all'interno della cabina
- 9 **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
- 10 **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
- 11 **A che distanza dall'occhio comincia a venire meno la percezione della profondità dell'immagine?**
- A) a 5 metri
 - B) a 7 metri
 - C) a 10 metri
 - D) a 13 metri
- 12 **Una linea sgheмба della sommità di nuvole stratificate non è in grado da sola di indurre l'illusione di un orizzonte inclinato. Vero o falso?**
- A) VERO
 - B) FALSO
- 13 **L'effetto di Coriolis, responsabile di nausea, capogiri ed estrema confusione, da che cosa può essere determinato?**
- A) in qualsiasi virata, nonostante si tenga ferma la testa
 - B) ogni volta che si gira di colpo la testa, anche in VRO
 - C) in virata stretta, quando si ruota improvvisamente il capo da un lato
 - D) solo in volo strumentale, in fase di avvicinamento intermedio
- 14 **Quali sono gli effetti che l'alcool produce sulla mente?**
- A) diminuzione delle capacità di giudizio, d'attenzione, di coordinazione, compensata da una maggiore consapevolezza generale della situazione
 - B) diminuzione delle capacità di giudizio, d'attenzione, di coordinazione riduzione delle capacità mnemoniche, dei riflessi, della capacità visiva e della resistenza alla fatica
 - C) aumento delle capacità di giudizio, d'attenzione, di coordinazione, miglioramento delle capacità mnemoniche, dei riflessi, della capacità visiva e della resistenza alla fatica
 - D) riduzione delle capacità di giudizio, d'attenzione, di coordinazione, compensato da un aumento del senso generale di benessere e di fiducia in se stessi, ben giustificato
- 15 **L'uso di droghe medicinali prima di un volo è accettabile. Vero o falso?**
- A) VERO
 - B) FALSO

- 16 **L'aria secca del volo induce il corpo a consumare le proprie riserve di acqua. In tal caso viene avvertita la sete oppure no?**
- A) Sì
 - B) No
 - C) Solo su aerei pressurizzati
- 17 **La tensione emotiva (stress) può raggiungere livelli tali da compromettere la capacità di giudizio del pilota. Vero o falso?**
- A) VERO
 - B) FALSO
- 18 **Qual è una delle caratteristiche della catena degli eventi?**
- A) Che, permettendo di assicurare l'ultraleggero al terreno, ne previene il furto o la manomissione.
 - B) Non è di interesse alcuno per il pilota, in quanto se ne occupa il meccanico in sede di manutenzione periodica.
 - C) che un anello debole generalmente comporta la debolezza di tutti gli anelli che seguono, talvolta fino alla rottura
- 19 **Nella pianificazione di un volo il pilota deve valutare tutti i fattori di rischio connessi con il volo.**
- A) occorre che ciascuno di essi corrisponda almeno ai requisiti minimi richiesti
 - B) occorre che almeno il 90% di essi corrisponda ai requisiti minimi richiesti
 - C) occorre che almeno il 51% di essi corrisponda ai requisiti minimi richiesti
- 20 **La molla che spinge l'uomo all'azione è la motivazione. E' corretto affermare che una motivazione (necessità, lavoro, sport, divertimento, sfida, passione) troppo forte può provocare anche distorsioni della percezione?**
- A) Sì
 - B) No
- 21 **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
- 22 **La rappresentazione delle ipotesi d'azione per indirizzare un volo in un senso piuttosto che in un altro è un prerequisito per poter adottare una scelta decisionale. La decisione è più facile in presenza di molte o di poche ipotesi?**
- A) di molte ipotesi; almeno 4 o 5
 - B) di poche ipotesi; meglio se 2
 - C) indifferente
- 23 **Quale è l'effetto principale di una scelta decisionale, una volta che sia stata effettuata?**
- A) risolve tutti i problemi
 - B) libera dalla noia dell'analisi
 - C) guida tutti i comportamenti successivi
- 24 **Le risposte di tipo riflesso (livellare, impostare una virata, correggere un angolo di banco) sono attivate automaticamente dagli stimoli percepiti. Vero o falso?**
- A) FALSO
 - B) VERO
- 25 **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

- 26** **Quale è la differenza sostanziale tra i comportamenti non automatici (top-down) e quelli automatici (bottom-up)?**
- A) quelli non automatici (top-down) sono più lenti, ma svolti a livello di alta consapevolezza; quelli automatici (bottom-up) sono molto veloci, ma svolti a livello di bassa o nessuna consapevolezza
 - B) quelli non automatici (top-down) sono più veloci, e svolti a livello di alta consapevolezza; quelli automatici (bottom-up) sono molto lenti e passano inosservati
 - C) non c'è una sostanziale differenza di velocità tra i due tipi di comportamenti
- 27** **A quali inconvenienti sono esposti i comportamenti non automatici (top-down)?**
- A) possono richiedere tempi eccessivi per la loro definizione ed attuazione
 - B) possono contenere errori che passano inosservati
 - C) nessun inconveniente: sarebbe opportuno assumere sempre comportamenti non automatici
- 28** **A quali inconvenienti sono esposti i comportamenti automatici (bottom-up)?**
- A) possono richiedere tempi eccessivi per la loro definizione ed attuazione
 - B) possono contenere errori che passano inosservati
 - C) nessun inconveniente: sarebbe opportuno assumere sempre comportamenti automatici
- 29** **Come ci si può difendere dal rischio di errore, quando si preveda di dover assumere, in volo, comportamenti da decidere di volta in volta sulla base di condizioni che dovranno essere valutate sul momento?**
- A) mediante un'accurata pianificazione del volo e tenendo a bordo un apparato di comunicazione che permetta di richiedere consigli all'istruttore a terra.
 - B) mediante il rallentamento e la sistematizzazione dello scanning, la moltiplicazione delle fonti d'informazione, il loro controllo incrociato e l'uso costante della Check List, sia nelle situazioni normali sia anormali
- 30** **Come ci si può difendere dal rischio che l'errore possa inserirsi nei comportamenti largamente automatizzati?**
- A) mediante una buona preparazione psicofisica, teorica e cercando di rendere il volo vario e non noioso
 - B) mediante un'accurata pianificazione del volo, la moltiplicazione delle fonti d'informazione e il loro controllo incrociato; possibilmente predisponendo soluzioni alternate già valutate a terra prima del volo
- 31** **L'attenzione volontaria è una funzione:**
- A) multicanale
 - B) diffusa
 - C) legata alla sola vista
 - D) monocanale
- 32** **Quale accorgimento viene adottato per sfruttare al meglio l'attenzione?**
- A) fissarla sull'oggetto di maggior interesse
 - B) impiegarla per discriminare prevalentemente i suoni
 - C) organizzare razionalmente la scansione (scanning)
- 33** **Vi sono tratti del carattere che possono influire negativamente sulla decisione. Vero o falso?**
- A) VERO
 - B) FALSO
- 34** **L'uso della lista dei controlli (check list) è obbligatorio:**
- A) Sempre
 - B) Solo quando non voliamo da molto tempo
 - C) Solo se non ci ricordiamo i controlli a memoria
- 35** **L'insieme delle circostanze che conducono ad un incidente di volo viene definito:**
- A) Casualità
 - B) Catena degli eventi, ovvero una serie di concause che, se si fossero verificate singolarmente, non avrebbero dato origine all'incidente
 - C) Fattore di rischio

- 36 Si definisce rischio:**
- A) La difficoltà nel 'affrontare una situazione difficile ed imponderabile
 - B) Il prodotto tra la probabilità che un evento si verifichi e la gravità dello stesso evento, qualora esso si verifichi
 - C) L'affrontare una situazione sconosciuta senza opportuna preparazione
- 37 Negli atteggiamenti a rischio, quello definito "macho" è caratterizzato da:**
- A) Convinzione che certe cose possono accadere soltanto agli "altri"
 - B) Esibizione di sicurezza sproporzionata alle proprie effettive capacità
 - C) Tendenza ad agire senza pensare
- 38 I fattori di rischio sono:**
- A) Il fattore umano, il fattore ambiente, il fattore macchina
 - B) Il fattore umano, il fattore psicologico, il fattore macchina
 - C) Il fattore ambiente, il fattore esperienza, il fattore psicologico
- 39 Elementi principali della sicurezza del volo sono:**
- A) Volare raramente e solo in ottime condizioni meteo
 - B) La pianificazione e la prevenzione
 - C) La prudenza e la calma
- 40 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
- 41 Superare il limite di carico del vostro ULM:**
- A) E' pericoloso, ma se di pochi grammi non ha conseguenze rilevabili
 - B) Il costruttore prevede un margine di sicurezza che per legge è del 9%, per cui entro tale limite non ci sono problemi
 - C) E' pericoloso perché può portare a cedimento strutturale
- 42 Le ispezioni periodiche devono essere fatte:**
- A) Solo se l'aereo manifesta dei problemi
 - B) Ad un intervallo di tempo regolare
 - C) Ad intervalli di tempo o a scadenze orarie prestabilite dal costruttore
- 43 La contaminazione del carburante (presenza di acqua e/o impurità) è una frequente causa di avaria al motore:**
- A) Si suggerisce di adottare appropriate precauzioni nella conservazione del carburante, di drenare periodicamente l'acqua e di filtrare sempre il carburante durante il rifornimento
 - B) Non vi sono precauzioni da adottare in quanto è il filtro installato nel circuito di alimentazione che provvede a decontaminare il carburante
 - C) Si consiglia l'aggiunta di additivi specifici
- 44 Il paracadute balistico deve essere azionato (entro i limiti imposti della casa costruttrice):**
- A) In caso di cedimento strutturale
 - B) Quando l'aereo diventa ingovernabile o in caso di piantata motore su superficie impervia o ostile
 - C) Le risposte a e b sono corrette
- 45 Durante l'estate l'abbigliamento di volo deve prevedere:**
- A) Una maglietta a maniche corte, calzoncini e ciabatte
 - B) Un giubbotto di pelo e cappello di pile
 - C) Una maglia leggera che copra le braccia, pantaloni lunghi o preferibilmente una combinazione di volo
- 46 L'ossidazione di un materiale è:**
- A) Un procedimento tecnologico che lo preserva dall'usura
 - B) Una forma di corrosione molto insidiosa
 - C) Un fenomeno superficiale di scarsa rilevanza

- 47 La successione delle singole cause o inconvenienti che conducono ad un incidente di volo viene definita:**
- A) Casualità
 - B) Catena degli eventi, ovvero una serie di concause che, se si fossero verificate singolarmente non avrebbero dato origine all'incidente
 - C) Fattore di controllo delle 5 M
- 48 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
- 49 La Complacency o Auto Referenza è:**
- A) La carenza di giudizio critico
 - B) L'aspettativa circoscritta a quanto si vuole che accada
 - C) Una forma di auto compiacimento che conduce facilmente ad un grave errore di giudizio
- 50 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
- 51 Quali sono gli obiettivi della Sicurezza Volo?**
- A) ridurre progressivamente il numero degli incidenti attraverso una costante attività di prevenzione;
 - B) consentire lo svolgimento dell'attività di volo entro margini di rischio accettabili;
 - C) le risposte a e b sono corrette.
- 52 Qual è il compito della Sicurezza Volo?**
- A) verificare e monitorare costantemente il livello di sicurezza, individuare i pericoli ed i rischi esaminando tutti i settori pertinenti il volo;
 - B) gestire i pericoli ed i rischi con opportuni provvedimenti, eliminandoli ove possibile;
 - C) le risposte a e b sono corrette
- 53 Su che cosa si basa la Sicurezza Volo?**
- A) sulla Prevenzione;
 - B) sul Risk Management (gestione del rischio);
 - C) le risposte a e b sono corrette.
- 54 Quali sono gli step del Risk Management (gestione del rischio)?**
- A) individuazione di tutti i possibili pericoli, valutazione obiettiva dei fattori che incidono sullo svolgimento del volo;
 - B) determinazione della loro accettabilità, azione correttiva per renderli accettabili;
 - C) le risposte a e b sono corrette
- 55 Il "cambiamento" è uno dei principi fondamentali della Sicurezza Volo, perché?**
- A) se si vuole diminuire il rateo attuale degli incidenti occorre modificare la situazione corrente nel rispetto dei principi della prevenzione (il principio "si è sempre fatto così" deve essere cancellato dalla mente);
 - B) è richiesto dai nuovi apparecchi;
 - C) è imposto dai regolamenti sul VDS.
- 56 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.
- 57 Qual è il fattore statisticamente predominante negli incidenti?**
- A) fattore tecnico;
 - B) fattore umano (circa il 75-80 %);
 - C) fattore ambientale.

- 58 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.
- 59 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;
- 60 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 obiettivi previsti;
 - C) le risposte a e b in sequenza sono corrette.
- 61 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;
- 62 Che cos’è un inconveniente di volo grave?**
- A) un inconveniente che si verifica durante l’atterraggio;
 - B) non esistono gli inconvenienti di volo grave.
 - C) un evento in cui le circostanze rivelano che è stato sfiorato l’incidente;
- 63 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.
- 64 Il principio del “Precedente Conosciuto” afferma che:**
- A) i fattori causali dell’incidente, pur presentandosi in combinazioni e circostanze diverse, tendono a ripetersi;
 - B) l’esame approfondito delle cause dei precedenti incidenti ed eventi di pericolo è un validissimo strumento per l’attività di prevenzione;
 - C) le risposte a e b sono corrette.
- 65 Chi deve segnalare gli inconvenienti di volo ?**
- A) tutti i Piloti e tutti coloro che sono coinvolti con il volo;
 - B) gli inconvenienti di volo non devono mai essere segnalati;
 - C) gli inconvenienti di volo si segnalano solo se riguardano gli altri;
- 66 È disdicevole raccontare un inconveniente di volo?**
- A) Sì. Gli inconvenienti di volo devono essere tenuti nascosti per non fare brutta figura;
 - B) no. Non è affatto vergognoso raccontare quello che di anomalo accade durante il volo, anche gli errori, nella consapevolezza che chiunque, per quanto preparato ed esperto possa essere, può sbagliare e che gli errori, le dimenticanze e le errate valutazioni si ripetono e possono capitare ad altri con conseguenze peggiori;
 - C) sì. Perché raccontare gli inconvenienti di volo non risulta di alcun interesse per la sicurezza volo e costituisce un inutile appesantimento per il sistema di comunicazione.
- 67 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

- 68 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 AECI" (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
- 69 Com'è la rappresentazione grafica della statistica degli inconvenienti di volo, inconvenienti di volo gravi, incidenti lievi ed incidenti gravi?**
- A) è come una piramide rovesciata dove gli inconvenienti sono solitamente in numero inferiori agli incidenti;
 - B) è come una piramide in cui per ogni incidente grave (posizionato in cima alla piramide) ci sono circa 1500 inconvenienti di volo (posizionati alla base della piramide), seguono circa 300 inconvenienti di volo gravi e circa 15 incidenti di volo lievi (fonte: N.T.S.B. – National Transportation Safety Board – U.S.A.);
 - C) non c'è una rappresentazione grafica perché il rapporto tra questi eventi è molto vario e non permette di evidenziare una tendenza.
- 70 Che cosa si intende per "margine" di sicurezza?**
- A) la "buffer zone" tra un pericolo ed un rischio sconosciuto che riteniamo di poter correre;
 - B) ogni misura che permette di operare in condizioni di rischio "inaccettabile";
 - C) un "buffer" di sicurezza da aggiungere al livello minimo che consente di aumentare la "sopravvivenza" in caso di errore;
- 71 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;
- 72 Che cosa fare per condurre un volo in sicurezza?**
- A) pianificazione accurata (rotta, spazio aereo, frequenze - ove applicabile, carburante), verifica delle condizioni meteo (base di partenza, in rotta, base d'atterraggio), scelta di un campo di atterraggio alternato (da utilizzarsi qualora il campo di destinazione venga chiuso una volta in volo);
 - B) controllo dell'efficienza del mezzo aereo, rispetto del peso al decollo, rispetto delle previste velocità e configurazioni per le varie fasi del volo, rispetto delle regole del volo, rispetto dei limiti strutturali, rispetto dei propri limiti, attenersi alla pianificazione;
 - C) le risposte a e b sono corrette.
- 73 È consentito volare dentro le nubi?**
- A) no, al VDS non è mai consentito volare dentro le nubi;
 - B) solo con l'orizzonte artificiale installato sull'apparecchio;
 - C) solo con l'orizzonte artificiale installato sull'apparecchio ed appositamente addestrati a volare dentro le nubi;
- 74 che cos'è il disorientamento spaziale**
- A) l'incapacità temporanea di discernere la propria posizione nello spazio e di conseguenza l'assetto dell'apparecchio;
 - B) una particolare percezione dell'assetto che non pregiudica la continuazione del volo;
 - C) una normale condizione che si desume dagli strumenti di bordo;
- 75 quando si può incorrere nel disorientamento spaziale**
- A) entrando dentro le nubi anche per pochi secondi;
 - B) con riferimenti naturali e l'orizzonte poco chiari, sebbene la visibilità sia ancora sopra le minime;
 - C) le risposte a e b sono corrette
- 76 che cosa comporta il disorientamento spaziale**
- A) assetti inusuali e l'incapacità di continuare il volo livellato con conseguente elevate probabilità di incorrere in un incidente fatale
 - B) nessun problema per il pilota;
 - C) maggiore impegno per continuare il volo



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

Foglio 1/1

Data _____

Cognome _____

Nome _____

Firma _____

- | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 31 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 61 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 2 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 32 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 62 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 3 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 33 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 63 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 4 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 34 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 64 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 5 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 35 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 65 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 6 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 36 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 66 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 7 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 37 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 67 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 8 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 38 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 68 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 9 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 39 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 69 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 10 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 40 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 70 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 11 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 41 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 71 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 12 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 42 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 72 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 13 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 43 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 73 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 14 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 44 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 74 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 15 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 45 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 75 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 16 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 46 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 76 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c |
| 17 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 47 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 18 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 48 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 19 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 49 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 20 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 50 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 21 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 51 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 22 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 52 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 23 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 53 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 24 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 54 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 25 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | <input type="checkbox"/> d | 55 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 26 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 56 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 27 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 57 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 28 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | 58 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 29 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 59 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> c | | | | | |
| 30 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | | | 60 | <input type="checkbox"/> a | <input type="checkbox"/> b | <input type="checkbox"/> 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			
2	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
3	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
5	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
6	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
7	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
8	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
9	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<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"/>			
13	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
14	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
15	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>			
16	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b			
18	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b			
21	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
22	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
23	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
24	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>			
25	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
28	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
29	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>			
30	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>			
31	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/>	
32	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b			
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
35	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
36	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
37	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
39	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
40	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
41	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
42	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
43	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
44	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
45	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
46	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
47	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
48	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
49	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
50	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
51	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
52	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
53	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
54	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
55	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
56	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
57	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
58	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
59	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
60	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
61	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
62	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
63	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
64	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
65	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
66	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
67	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
68	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
69	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
70	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
71	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
72	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
73	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
74	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
75	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
76	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		