Simulazione di Esame

Materiali - Deltaplano & Parapendio, 70 domande in 70 minuti!

QuizVds.it

NOME ALLIEVO:	DATA & ORA:

01. Tra un apparecchio per il volo libero ed un apparecchio a motore, chi ha la precedenza in caso di rotte convergenti?

a) L'apparecchio a motore, in quanto più veloce.

b) L'apparecchio a motore, in quanto meno manovrabile

c) L'apparecchio per il volo libero.

02. Qual è il criterio generale di precedenza per deltaplani e parapendio in atterraggio?

a) Dare la precedenza a tutti i deltaplani o parapendio più lenti indipendentemente dalla quota cui si trovano.

b) L'apparecchio più basso ha la precedenza

c) Dare la precedenza a tutti i piloti più esperti.

03. Con il GPS è possibile volare con tranquillità nelle nubi?

a) . Si, in quanto il GPS indica la direzione in cui mi sto muovendo con esattezza.

b) No, anche perchè nella nube la ricezione del segnale inviato dai satelliti GPS può essere disturbata, rendendo inaffidabile lo strumento.

c) Si, ma solo se affianchiamo al GPS una bussola di tipo nautico.

04. Qual è il risultato di una simmetrica e leggera tensione esercitata sugli elevatori posteriori del parapendio?

a) Aumento della velocità e diminuzione della portanza.

b) Variazione dell'assetto, dell'incidenza, della velocità.

c) Diminuzione della sola incidenza

05. Alla presenza di una catena montuosa alta 3000 m aria umida ad una temperatura di pianura di 10°C si solleva dando luogo a Stau sino in cresta e Foehn sottovento. Se la quota di condensazione sopravento è di 2000 m quale sarà la temperatura dell'aria all'arrivo in pianura appena sotto alla catena montuosa?

a) La stessa che sopravvento, cioè 10°C.

b) Circa 15°C.

c) 20°C.

QuizVds.it offre risorse per lo studio di VDS, PPL(A),PPL(H), Droni, Fonia aeronautica, Parapendio e Deltaplano.
Visita il sito e scarica l'App per Android o iOS!

QuizVds.it

06. In un tubo di Venturi avente portata costante la somma della pressione statica e della pressione dinamica del fluido (pressione totale):

a) è variabile al variare della sezione

b) è costante al variare della sezione.

c) Dipende dalla densità del fluido

07. Se in corrispondenza di qualche elemento costituente il corredo di tiranteria o bulloneria del deltaplano si riscontra presenza di ruggine:

a) è necessario prima di volare rimuoverla prontamente usando appositi prodotti antiruggine sul particolare interessato

b) è possibile comunque intraprendere il volo purché si sia accertata l'integrità del particolare interessato.

c) è indispensabile sostituire il particolare in questione con altro idoneo di identiche caratteristiche, prima di intraprendere qualsiasi tipo di volo.

08. Durante il volo in parapendio sono sottoposti al maggior carico i cordini:

a) Anteriori

b) Posteriori

c) Laterali

09. E' possibile con il deltaplano e il parapendio andare in stallo ad alta velocità?

a) No

b) Solo in virata.

c) Si, se si raggiunge e si supera il valore critico dell'angolo di incidenza.

10. Che cosa s'intende per inversione termica?

a) Una diminuzione anomala della temperatura dell'aria ad una certa quota.

b) Un andamento anomalo della temperatura dell'aria, quando essa aumenta con l'aumentare della quota.

c) L'inversione di moto di una bolla la cui temperatura ha raggiunto il valore di quella dell'aria circostante.

11. Che cosa è un CTR?

a) Una porzione di spazio aereo controllato all'interno del quale si svolge attività di volo di ae romobili e i mezzi del VDS devono avere pre ventiva autorizzazi

b) Una porzione di spazio aereo, non necessariamente controllato, all'interno del quale si svolge attività di aeromobili civili e/o militari in arrivo o partenza su uno o più aeroporti

c) Una porzione di spazio aereo controllato riservata all'arrivo o partenza di aeromobili milita

12. Come s'interviene provvisoriamente in caso di grave scottatura?

a) Si mantiene pulita e detersa la parte ustionata sino al momento in cui sono possibili interventi specialistici qualificati.

b) Non si tocca assolutamente la parte ustionata anche se è sporca trasportando l'infortunato dal medico più vicino.

c) Si pone sulla parte ustionata un qualsiasi unguento disponibile.

13. Che cosa è una TMA?

a) Una porzione di spazio aereo riservata all' attività di velivoli militari

b) Una porzione di spazio aereo controllato.

c) Una porzione di spazio aereo non controllato.

14. Come può in volo il pilota variare la portanza?

a) Diminuendo la resistenza aerodinamica.

b) Variando l'angolo d'incidenza entro certi limiti.

c) Mantenendo lo stesso angolo di assetto.

15. Come si deve intervenire alla presenza di una persona colpita da soffocamento?

a) Lasciare che l'infortunato riprenda a respirare dopo averlo adagiato supino

b) . Rimuovere le più evidenti cause di soffocamento, accertare che il soffocamento non sia dovuto all'ingestione di vomito e che la lingua non sia motivo d'impedimento alla ventilazione.

c) Tentare la respirazione artificiale prima di tutto, premendo sull'addome dell'infortunato in ma niera decisa e ritmica.

16. Volendo sfruttare al meglio le prestazioni del parapendio, sarà opportuno che il pilota esegua virate utilizzando il peso e successivamente

a) Volendo sfruttare al meglio le prestazioni del parapendio, sarà opportuno che il pilota ese gua virate utilizzando il peso e successivamente

b) Rilasci, se trazionato, il freno situato dalla parte opposta al senso di virata per poi modulare l'inclinazione con entrambi i comandi.

c) Trazioni il freno interno per impostare la massima inclinazione.

17. L'unica resistenza che diminuisce all'aumentare della velocità è:

a) Quella d'attrito.

b) Quella indotta.

c) Quella di forma.

18. Quando è necessario tenere particolarmente conto del gradiente del vento?

a) Volando in termica.

b) In atterraggio o durante il volo in prossimità del pendio.

c) In decollo perché la velocità del vento sicuramente diminuisce allontanandosi dal suolo.

19. Quale inclinazione del pendio, assicurata la possibilità di una graduale e corretta rincorsa, è da considerarsi ottimale e sicura per il decollo?

a) Oltre i 20° e sino a 35°, risultando già così nettamente superiore alla pendenza della traiettoria di volo realizzabile.

b) Dai 35° ai 45°, in quanto solo così risulta nettamente superiore alla pendenza della traiettoria di volo realizzabile.

c) Oltre i 45°, per ottenere un rapido distacco dal terreno con garanzia di sorvolo degli ostacoli sulla traiettoria.

20. Nelle zone alpine del versante italiano, alla presenza del fenomeno di Foehn, sarà presente:

a) Aumento della temperatura, forte vento laminare caldo e secco, assenza di rotori e turbolenza

b) Aumento della temperatura, forte vento a raffiche caldo e secco, presenza di rotori e turbolenza.

c) Aumento della temperatura, forte vento laminare caldo e umido, assenza di rotori e turbolenza.

21. Che cosa è una zona R “ROMEO“?

a) Una porzione di spazio aereo all’interno della quale il volo è raccomandato per tutti i tipi di aeromobile.

b) Una porzione di spazio aereo all’interno della quale il volo è vietato.

c) Una porzione di spazio aereo all’interno della quale il VDS deve essere espressamente auto rizzato poiché sono svolte specifiche attività di volo civile o militare.

22. E’ possibile svolgere attività di volo libero a meno di 4 km dai confini di Stato?

a) No

b) . Si.

c) Dipende dalle leggi vigenti nei Paesi confinanti.

23. Generalmente si può affermare che i processi di condensazione e di evaporazione dell’acqua:

a) Rispettivamente forniscono e sottraggono calore alla massa d’aria interessata.

b) Non forniscono né sottraggono calore alla massa d’aria interessata.

c) Sono solo in grado di fornire calore alla massa d’aria interessata.

24. Al variare dell’incidenza varia l’efficienza di un’ala perché:

a) Varia solo il coefficiente di portanza Cp dell'ala.

b) Varia solo il coefficiente di resistenza Cr dell'ala.

c) Variano i coefficienti di portanza e resistenza Cp e Cr.

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

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

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

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

26. La sicurezza del volo in deltaplano e parapendio dipende moltissimo dal rapporto esistente tra esperienza del pilota e caratteristiche del mezzo utilizzato?

a) Si

b) Assolutamente no.

c) Si, ma solo se si tratta di volo in condizioni forti.

27. E' vero che praticando il Volo Libero il pilota deve usare il paracadute di soccorso solo in ultima analisi e cioè quando non è possibile ripri stinare altrimenti condizioni di volo nelle quali il mezzo risulti pilotabile sino a un atterraggio sicuro?

a) No, questa è una credenza sbagliata perché il paracadute di soccorso va usato sempre e al più presto possibile quando l'ala assume una configurazione inusuale.

b) Si, tenendo presente che non c'è alcuna fretta nell'utilizzarlo perché non ha limiti per l'apertura

c) Si, tenendo presente comunque che dal momento in cui si decide di usarlo è bene farlo al più presto per consentirgli di aprirsi in tempo utile ed entro i suoi limiti strutturali.

28. Come s'interviene nel caso che una persona presenti un trauma all'addome?

a) . Si provvede a chiamare idonei mezzi di soccorso, mettendola in piedi per alleviarle il do lore.

b) Si provvede a chiamare idonei mezzi di soccorso, evitando di muoverla e di comprimerle l'addome.

c) Si provvede a chiamare idonei mezzi di soccorso, nel frattempo le si praticano massaggi all'addome.

29. Se deltaplano e parapendio sono particolarmente soggetti agli effetti negativi del wind shear, come può essere giudicato un atterraggio effettuato sottovento a ostacoli rilevanti in condizione di vento sostenuto?

a) Fattibile, ma con qualche difficoltà da piloti con poca esperienza.

b) Molto tecnico e quindi fattibile in sicurezza totale solo da piloti esperti.

c) Pericoloso in assoluto per qualsiasi pilota per l'imprevedibilità dei fenomeni aerologici associati a questa situazione.

30. Durante il volo, che cosa ci permette di misurare il GPS?

a) La velocità al suolo.

b) La velocità all'aria.

c) . L'umidità relativa.

31. Durante il volo il corpo umano è sotto posto a vari tipi di accelerazione. Quali sono meglio sopportate tra quelle positive (testa-piedi) e quelle negative (piedi-testa)?

a) Entrambe in uguale misura.

b) Quelle negative.

c) Quelle positive

32. In quale caso l'anemometro può indicare la velocità al suolo con buona approssimazione?

a) Quando il volo è effettuato in aria calma, in assenza di vento e su traiettoria poco inclinata.

b) In tutti i casi, indipendentemente dalla traiettoria.

c) In nessun caso.

33. Le accelerazioni negative (piedi-testa) corrispondono a una diminuzione dei "G" o meglio a una diminuzione fittizia della accelerazione di gravità. Quando si possono manifestare in volo?

a) Durante una brusca richiamata.

b) Durante brusche manovre di picchiata.

c) Durante il volo su traiettoria rettilinea con forte pendenza.

34. Se durante un volo in parapendio si rompe il cordino di un freno, si è in una situazione di emergenza. Come ci si deve comportare?

a) Pilotare con entrambi gli elevatori posteriori trazionandoli con dolcezza e limitatamente allo stretto indispensabile per arrivare in atterraggio.

b) Pilotare solo con il freno restante e manovrando meno possibile atterrare immediatamente sul pendio.

c) Pilotare con l'elevatore posteriore dalla parte del freno inefficiente e con il freno efficiente dall'altra.

35. Come funziona la bussola?

a) Rileva mediante una calamita la posizione in cui si trova il Nord geografico.

b) Rileva mediante una calamita la direzione del campo magnetico terrestre e il Nord magnetico.

c) Rileva mediante un sistema meccanico la direzione dei meridiani terrestri.

36. Nel Volo Libero è obbligatoria l’assicura zione RCT del mezzo?

a) No

b) Si

c) Si, ma solo se si vola in luoghi molto frequentati

37. Se regoliamo il nostro altimetro in base alla pressione presente al livello del mare (QNH), andando in volo potremo conoscere:

a) L’altezza geometrica sul terreno sottostante.

b) L’altitudine sul livello medio del mare

c) L’elevazione sul livello medio della terra.

38. Oltre al caso di malore del pilota, in quale di queste situazioni è utile l’apertura del paraca dute di emergenza e come deve essere fatta?

a) In forte turbolenza qualora risulti difficile il controllo del deltaplano o del parapendio, tirando con decisione la maniglia verso l’alto

b) In caso ci si trovi all’interno di una corrente ascensionale tanto forte da trascinarci in nube, tirando la maniglia con decisione verso il basso in modo che il paracadute si allontani più possibile dall’ala.

c) In caso di rottura strutturale non potendo più controllare l’apparecchio o a seguito di configurazione inusuale che si riveli totalmente irrecu perabile con l’uso dei comandi e del peso, tirando con decisione la maniglia in modo che il paracadute si allontani più possibile dall’ala.

39. Che cosa è l’ipossia?

a) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente pressione sanguigna dovuta alla quota.

b) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente temperatura corporea dovuta alla quota.

c) È lo stato in cui l’organismo viene a trovarsi a causa dell’insufficiente pressione dell’ossigeno a livello degli alveoli polmonari dovuta alla quota.

40. Il vento è aumentato tanto da impedirci di atterrare normalmente. Ci vediamo costretti a farlo in un bosco. Quale tecnica è bene adottare?

a) Atterrare controvento sulla chioma degli alberi, proteggersi il busto e il capo con braccia e mani nella successiva caduta, appena arrestata quest’ultima afferrare saldamente il ramo più vicino.

b) Atterrare controvento scegliendo di farlo in prossimità del suolo quanto possibile e nello spazio compreso tra due tronchi d’albero, iniziare a raccordare solo all’ultimo momento.

c) Spiralare sopra un’eventuale radura sino in prossimità del suolo, cercando di atterrare nel suo interno indipendentemente dalla direzione del vento anche a costo di assumere alti angoli di rollio in prossimità del suolo.

41. I moti termo-convettivi sono determinati principalmente:

a) Da condizioni di stabilità dell'aria

b) Da condizioni di forte umidità dell'aria

c) Da forte riscaldamento del terreno e dal conseguente riscaldamento per conduzione dell'aria sovrastante

42. È possibile in parapendio pilotare facendo uso dei soli elevatori posteriori?

a) Si

b) Si, ma non è possibile variare la velocità sulla traiettoria.

c) No

43. La decompressione da alta quota può dar luogo a liberazione di bolle gassose nel sangue, detti emboli. Qual è la condizione in cui questo pericoloso fenomeno può verificarsi con maggiore facilità?

a) Lenta ascensione oltre i 7000 metri.

b) Rapida ascensione a 7000 metri ed oltre.

c) Permanenza ad alta quota dopo lungo periodo di ambientamento.

44. Quali elementi, tra i seguenti, contribuiscono a provocare il tumbling del deltaplano?

a) Un angolo d'incidenza troppo elevato associato a condizioni di turbolenza.

b) Una velocità troppo elevata in condizioni di forte turbolenza

c) Virate in condizioni di ascendenza.

45. Quando sussiste in volo il rischio che il pilota soffra di un oscuramento della vista a seguito di manovre che inducono forti accelerazioni?

a) Quando le accelerazioni indotte sono del tipo positivo (testa-piedi) e superano i 4 "G" per un tempo superiore a 4 secondi.

b) Quando comunque sono del tipo negativo (piedi-testa).

c) Quando si passa da accelerazioni positive ad accelerazioni negative senza soluzione di continuità in meno di 4 secondi.

46. Considerate le caratteristiche fisiologiche dell'uomo, è possibile eseguire correttamente un volo in nube, facendo affidamento sul solo senso dell'equilibrio?

a) No

b) Si

c) Si, se l'equilibrio è affinato da adeguato addestramento.

47. Come intervenire su un infortunato che presenta una copiosa perdita di sangue da una ferita?

a) Lasciare uscire più sangue possibile onde lavare la ferita.

b) Interrompere il flusso sanguigno con laccio emostatico posto tra la lesione ed il cuore o con idoneo tampone posto sulla ferita.

c) Distendere l'infortunato con la ferita posta verso l'alto.

48. Configurazioni inusuali del parapendio. Chiusura asimmetrica spontanea, tendenza dell'ala all'autorotazione. Il pilota dovrà in ogni caso prima ristabilire il controllo direzionale dell'ala e solo dopo averlo ristabilito intervenire con il freno dalla parte della chiusura per riaprire l'ala:

a) Errato. E' fondamentale la riapertura dell'ala che quindi va fatta prima.

b) Corretto. Usando per ristabilire il controllo direzionale prima il peso e poi il freno per evitare lo stallo dovuto all'aumento del carico alare prodotto dalla chiusura.

c) Errato. E' opportuno cercare prima di riaprire l'ala e se ciò non fosse possibile usare subito il paracadute di soccorso.

49. È più preoccupante un taglio sulla superficie del parapendio in corrispondenza:

a) Della parte anteriore centrale dell'estradosso.

b) Della parte posteriore laterale dell'estradosso.

c) Della parte posteriore laterale dell'intradosso.

50. E' possibile provare l'avvicinamento allo stallo in parapendio e con quale tecnica per garantirsi adeguati margini di sicurezza?

a) Si, effettuandolo solo in quota indipendentemente dal modo in cui si interviene sui co mandi.

b) No, tutto ciò che ha a che vedere con lo stallo comunque non può essere effettuato mantenendo adeguati margini di sicurezza in quanto induce sicuramente configurazioni inusualià

c) Si, durante un corso SIV, seguiti da istruttore qualificato volando sull'acqua ed effettuandolo con azione dolce e progressiva sui comandi sino al limite dello stallo, provvedendo ad un immediato ricupero delle condizioni normali di volo prima che l'ala collassi bruscamente dietro al pilota.

51. La Legge italiana stabilisce che:

a) All'interno degli spazi aerei controllati si svolga normalmente solo attività di volo di aeromobili esclusi gli apparecchi VDS/VL se non preventi vamente autorizzati.

b) All'interno degli spazi aerei controllati si svolga normalmente attività di volo di aeromobili civili e/o militari e di apparecchi VDS/VL.

c) All'interno degli spazi aerei controllati si svolga sempre attività di volo di aeromobili civili e/o militari e nei giorni festivi anche attività di volo di apparecchi VDS/VL

52. Se dopo il decollo si constata una chiusura laterale del parapendio, come deve comportarsi il pilota?

a) Mantenere o ristabilire il controllo direzionale dell'ala e solo dopo averlo fatto intervenire opportunamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata.

b) . Intervenire immediatamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata trazionando e rilasciando alternativamente il freno dalla parte della chiusura.

c) Intervenire immediatamente per provocare la riapertura dell'estremità collassata mantenendo trazionato a fondo il freno dalla parte della chiusura.

53. Lo spessore del profilo influisce normalmente sul valore della portanza e della resistenza che esso genera?

a) Si, la portanza mediamente aumenta mentre la resistenza diminuisce con l'aumentare dello spessore.

b) Si, portanza e resistenza aumentano a parità di altre condizioni con l'aumentare dello spessore.

c) Si, la portanza diminuisce mentre la resistenza mediamente aumenta con l'aumentare dello spessore.

54. Se per avaria strutturale il dispositivo antidrappo non dovesse entrare in funzione quando necessario, una volta innescata la caduta a drappo:

a) è bene cercare prima di uscirne con l'uso dei comandi e del peso, non c'è fretta per l'uso del paracadute di soccorso.

b) è bene fare uso immediato del paracadute di soccorso, prima che la velocità verticale sia troppo elevata.

c) è bene attendere che la velocità di caduta sia molto elevata prima di aprire il paracadute di soccorso, al fine di ottenerne l'immediata apertura.

55. Per quale motivo un paracadute di soccorso che non sia stato sottoposto a periodica ispezione non garantisce sufficiente affidabilità?

a) Perché il materiale con cui è fabbricato si deteriora rapidamente se non gli si fa prendere aria ogni tanto.

b) Perché il materiale con cui è fabbricato può "incollarsi" per effetto del ripiegamento nella sacca, non garantendo una corretta e pronta apertura in caso di bisogno.

c) Perché la fune di vincolo deve essere verificata ogni tanto in quanto può deteriorarsi con il rischio che si strappi in caso di utilizzo.

56. Nel caso che una persona sia colpita da scarica elettrica e che rimanga a contatto con il cavo a bassa tensione, il soccorritore dovrà:

a) Rimanere a distanza di sicurezza.

b) Prenderla per un braccio e tentare di staccarla dalla sorgente elettrica.

c) Staccarla dalla sorgente elettrica facendo uso di un attrezzo di materiale isolante come ad esempio il legno.

57. Quali agenti esterni danneggiano maggiormente il tessuto di un parapendio rendendolo fragile e gas-permeabile?

a) I raggi ultravioletti e l'umidità.

b) I raggi infrarossi e l'umidità.

c) I raggi infrarossi ed il caldo secco

58. Adottando un profilo sottilissimo:

a) La resistenza assume valore zero con incidenza zero.

b) La resistenza non si annulla comunque.

c) A resistenza si annulla se la superficie alare è perfettamente levigata.

59. Come s'interviene su una persona svenuta a seguito di trauma?

a) Si prova a rianimarla energicamente scuotendola dopo aver chiamato idonei mezzi di soc corso.

b) Si tiene sotto monitoraggio il battito cardiaco e la frequenza respiratoria, chiamando con urgenza idonei mezzi di soccorso.

c) Si adagia in posizione supina, le si pratica la respirazione, si chiamano se necessario idonei mezzi di soccorso.

60. Il Certificato Medico ha normalmente validità di

a) 18 mesi.

b) 24 mesi.

c) 36 mesi.

61. Se il tessuto di un parapendio è divenuto poroso:

a) Risulta compromesso solo il suo aspetto.

b) Risultano un poco degradate solo le sue prestazioni

c) Risultano degradate le sue prestazioni e compromessa la sua affidabilità.

62. Come varia la pressione parziale dell'ossigeno a livello polmonare, al variare dell'altitudine?

a) Diminuisce all'aumentare dell'altitudine.

b) Diminuisce all'aumentare dell'altitudine, ma non scende mai sotto valori di guardia

c) Aumenta all'aumentare dell'altitudine.

63. Decollo in deltaplano. Tra i controlli di sicurezza pre-decollo, uno in particolare risulta essenziale e deve essere eseguito con una tecnica ed una cura particolare perché ha causato svariati e gravi incidenti:

a) Il controllo del posizionamento del deltaplano.

b) Il controllo dell'avvenuto aggancio del pilota al deltaplano.

c) Il controllo del corretto ripiegamento del paracadute di emergenza

64. Le accelerazioni positive (testa-piedi) corrispondono a un aumento dei "G" o meglio a un aumento fittizio dell'accelerazione di gravità. Quando si possono manifestare in volo?

a) Durante virate corrette.

b) Durante il volo su traiettoria rettilinea con forte pendenza.

c) Durante brusche manovre di picchiata.

65. Quale errore di manovra causa generalmente una scivolata d'ala del deltaplano?

a) Mancata coordinazione dei movimenti durante l'esecuzione di una virata.

b) Mancata coordinazione dei movimenti ed insufficiente spinta sulla barra durante l'esecuzione di una virata.

c) Eccessiva spinta sulla barra durante una virata.

66. Il cordino di un parapendio è rimasto impigliato ed il kevlar che ne costituisce l'anima è ora privo di rivestimento, ma integro:

a) Provvisoriamente lo accorciamo annodandolo per evitare che la parte scoperta sia soggetta a trazione.

b) Provvisoriamente lo rivestiamo con nastro isolante onde evitare di esporre alla luce il tratto di kevlar scoperto.

c) Provvisoriamente aggiungiamo con opportuni nodi un altro pezzo di cordino al tratto scoperto per creare un rinforzo.

67. Quali sono gli effetti dell'ipossia?

a) Diminuzione dell'efficienza mentale, nausea, euforia, aumento del ritmo di ventilazione polmonare

b) Vasodilatazione periferica, secchezza delle fauci, rigidità muscolare, diminuzione del ritmo di ventilazione polmonare.

c) Diminuzione della pressione arteriosa, ischemia periferica, paralisi dei centri respiratori.

68. La resistenza d'attrito:

a) Dipende anche dalla natura dello strato limite.

b) Non dipende dalla natura dello strato limite.

c) Dipende dalla forma e dalle dimensioni dell'ala.

69. Il processo di trasmissione di energia termica secondo il quale il Sole riscalda la troposfera è:

a) Irraggiamento del suolo, conduzione di calore dal suolo all'aria sovrastante, circolazione convettiva di aria calda verso l'alto.

b) Irraggiamento degli strati bassi dell'atmosfera per riflessione del suolo, circolazione convettiva di aria calda verso l'alto

c) Conduzione diretta di calore dal sole agli strati bassi dell'atmosfera con successiva circolazione convettiva di aria calda verso l'alto.

70. Durante la fase finale dell'atterraggio con vento forte in deltaplano o parapendio il pilota deve:

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

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

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

Simulazione di Esame

Materiali - Deltaplano & Parapendio, 70 domande in 70 minuti!

QuizVds.it

Schema Risposte

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

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

QuizVds.it offre risorse per lo studio di VDS, PPL(A),PPL(H), Droni, Fonia aeronautica, Parapendio e Deltaplano.
Visita il sito e scarica l'App per Android o iOS!

QuizVds.it