



Ministero dei Trasporti

**Questionario di Esame
per LICENZA
di PILOTA
di ALIANTE**

**Glider Pilot Licence
G.P.L.**

Parte 7

PROCEDURE OPERATIVE



GPL: 7.1 Per volare in alianti è obbligatorio un tipo di equipaggiamento personale che, tra l'altro, bisogna controllare scrupolosamente prima del volo. Che cosa è ?

- A) Il paracadute
- B) La tuta di volo
- C) La zavorra
- D) Il piano di volo

GPL: 7.2 E' obbligatorio sugli alianti l'uso del paracadute ?

- A) No, l'uso del paracadute è a discrezione
- B) Sì, su tutti i voli
- C) Sì, sui voli che si protraggono oltre un'ora
- D) Sì, sui voli che superano una certa quota

GPL: 7.3 Quale di questi accessori è obbligatorio indossare per ogni volo su alianti ?

- A) Il casco
- B) La tuta protettiva
- C) Il paracadute
- D) La maschera dell'ossigeno

GPL: 7.4 I controlli prevolo dell'aliante comprendono:

- A) controlli esterni; controlli interni; controlli generali
- B) controlli abitacolo; controlli esterni; controlli attrezzatura di traino
- C) controlli abitacolo; controlli esterni; controlli interni; controlli predecollo
- D) controllo strumenti; prova radio; prova di aggancio

GPL: 7.5 Quali sono le operazioni che spettano ad ogni volovelista prima dell'inizio della giornata ?

- A) I controlli amministrativi
- B) La manutenzione spicciola
- C) La revisione generale
- D) I controlli prevolo

GPL: 7.6 Nei riguardi della traiettoria rispetto alla terra, un certo spostamento dei comandi ottiene sempre lo stesso effetto ?

- A) No, dipende dalla posizione reciproca aliante / terra
- B) Sì, l'effetto dei comandi è sempre uguale
- C) No, dipende dalla velocità
- D) Sì, se si prendono alcune precauzioni

GPL: 7.7 Nei riguardi della traiettoria rispetto allo spazio infinito, un certo spostamento dei comandi ottiene sempre lo stesso effetto ?

- A) No
- B) Sì
- C) E' indifferente
- D) Nessuna delle tre precedenti risposte è esatta

GPL: 7.8 Nell'effettuare una correzione di traiettoria non bisogna mai applicare una piccola e costante forza, bensì una certa azione seguita dalla "centralizzazione" dei comandi. Ciò per tenere conto di un comportamento dei comandi che si può chiamare:

- A) effetto bandiera
- B) effetto secondario dei comandi
- C) effetto continuato dei comandi
- D) scoordinazione dei comandi



GPL: 7.9 Quasi sempre è necessario l'intervento su due o tutti e tre i comandi per effettuare una manovra.

Il giusto dosaggio delle rispettive azioni sui comandi da parte del pilota si chiama:

- A) coordinazione dei comandi
- B) coordinazione degli effetti
- C) controllo della velocità
- D) effetto continuato sui comandi

GPL: 7.10 Per ottenere l'esatto effetto desiderato, specie nelle correzioni di traiettoria, basta agire sui comandi nel senso e nella quantità giusta oppure occorre qualcosa d'altro ?

- A) Non occorre nient'altro
- B) Occorre il tempismo, cioè agire al momento giusto
- C) Ocorre un certo sforzo
- D) Dipende dalla velocità

GPL: 7.11 A bassa velocità, agendo sui comandi per ottenere un certo risultato, il pilota noterà che deve esercitare:

- A) grandi sforzi ma piccoli spostamenti
- B) grandi sforzi e grandi spostamenti
- C) piccoli sforzi ma grandi spostamenti
- D) sforzi e spostamenti moderati

GPL: 7.12 Ad alta velocità, agendo sui comandi per ottenere un certo risultato, il pilota noterà che deve esercitare:

- A) grandi sforzi ma piccoli spostamenti
- B) grandi sforzi e grandi spostamenti
- C) piccoli sforzi ma grandi spostamenti
- D) sforzi e spostamenti notevoli

GPL: 7.13 Quale è la tecnica corretta per usare il trim nelle variazioni di velocità ?

- A) Intervenire prima sulla barra e quindi regolare il trim
- B) Intervenire prima sul trim e quindi sulla barra
- C) Intervenire contemporaneamente sulla barra e sul trim
- D) Intervenire sulla barra ma non toccare il trim

GPL: 7.14 Nel volo planato rettilineo il vento laterale provoca uno spostamento della traiettoria dell'aliante.

Questo spostamento si chiama:

- A) correzione di deriva
- B) deriva
- C) rapporto di planata
- D) nessuna delle precedenti risposte è esatta

GPL: 7.15 Per mantenere costante la velocità durante l'ingresso in una normale virata corretta, rispetto al volo rettilineo il pilota dovrà:

- A) diminuire leggermente la pendenza della traiettoria
- B) aumentare leggermente la pendenza della traiettoria
- C) dare un po' di piede dalla parte della virata e cabrare
- D) dare un po' di piede opposto alla virata



GPL: 7.16 E' possibile effettuare una virata coordinata di 60° di inclinazione mantenendo una velocità pari alla $1,3 V_s 1g$?
Perché ?

- A) Sì, purché sia fatta dolcemente
- B) Sì, purché vi sia un margine sufficiente
- C) No, perché l'aliante scenderebbe troppo
- D) No, perché l'aliante andrebbe in stallo

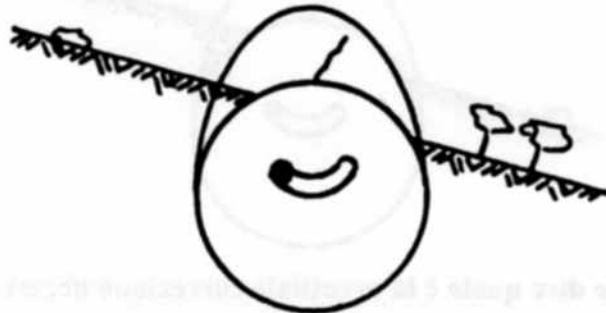
GPL: 7.17 Per iniziare una virata a sinistra la posizione degli alettoni è la seguente:

- A) alettone destro alzato; alettone sinistro abbassato
- B) alettone destro abbassato; alettone sinistro alzato
- C) alettone destro alzato; alettone sinistro in posizione neutra
- D) entrambi gli alettoni in posizione neutra

GPL: 7.18 Durante una virata costante, le variazioni di inclinazione laterale influiscono sugli altri parametri se non vengono corrette ?

- A) No, non hanno alcuna influenza
- B) Sì, sulle variazioni di assetto e quindi velocità
- C) Sì, influiscono sulle variazioni di prua
- D) Tutto dipende dall'abilità del pilota

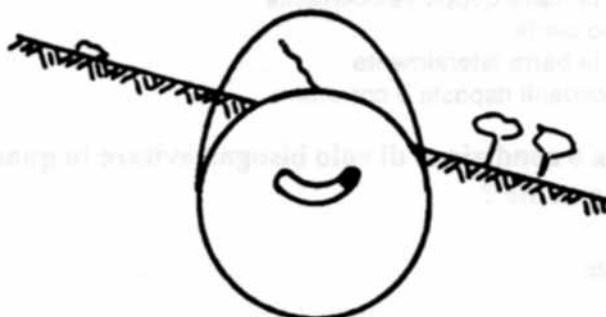
GPL: 7.19 Con riferimento alla figura seguente,



definire la manovra e dire quale è la eventuale correzione necessaria.

- A) Virata a sinistra scivolata; piede sinistro
- B) Virata a sinistra scivolata; piede destro
- C) Virata a sinistra derapata; piede destro
- D) Virata a sinistra corretta; nessuna correzione

GPL: 7.20 Con riferimento alla figura seguente,

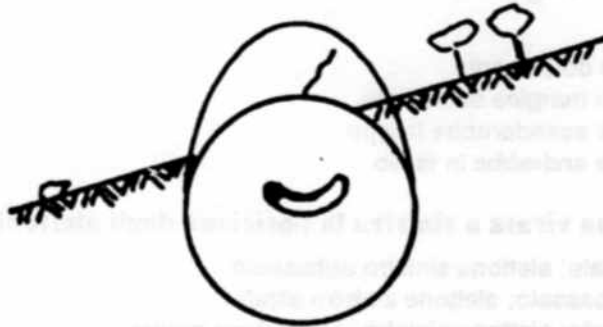


definire la manovra e dire quale è la eventuale correzione necessaria.

- A) Virata a sinistra scivolata; piede sinistro
- B) Virata a sinistra scivolata; piede destro
- C) Virata a sinistra derapata; piede destro
- D) Virata a sinistra corretta; nessuna correzione



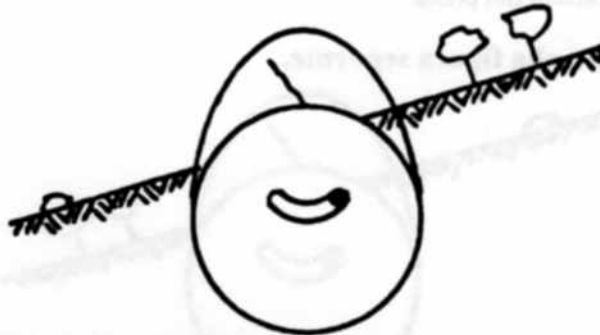
GPL: 7.21 Con riferimento alla figura seguente,



definire la manovra e dire quale è la eventuale correzione necessaria.

- A) Virata a sinistra derapata; piede destro
- B) Virata a sinistra scivolata; piede sinistro
- C) Virata a destra derapata; piede destro
- D) Virata a destra derapata; piede sinistro

GPL: 7.22 Con riferimento alla figura seguente,



definire la manovra e dire quale è la eventuale correzione necessaria.

- A) Virata a destra derapata; piede sinistro
- B) Virata a destra derapata; piede destro
- C) Virata a destra scivolata; piede sinistro
- D) Virata a destra scivolata; piede destro

GPL: 7.23 Quale azione bisogna assolutamente evitare durante la vite o nella prima fase della rimessa dalla vite ?

- A) Quella di spostare la barra troppo velocemente
- B) Quella di dar troppo piede
- C) Quella di spostare la barra lateralmente
- D) Nessuna delle precedenti risposte è corretta

GPL: 7.24 Quale manovra o condizione di volo bisogna evitare in quanto inutile e suscettibile di degenerare pericolosamente ?

- A) La scivolata
- B) La virata accentuata
- C) La derapata
- D) La virata picchiata



GPL: 7.25 Una regoletta mnemonica, ad uso del pilota, dice che per correggere derapate o scivolate:

- A) piede scaccia pallina e richiama filo di lana
- B) piede richiama pallina e scaccia filo di lana
- C) piede scaccia pallina e scaccia filo di lana
- D) piede richiama pallina e filo di lana

GPL: 7.26 Come si comporta l'indicatore di velocità durante una scivolata, specie se accentuata?

- A) Continua ad essere perfettamente attendibile
- B) Indica un eccesso
- C) Diventa completamente inattendibile
- D) Nessuna delle precedenti risposte è esatta

GPL: 7.27 Con gli alianti è possibile usare la scivolata come manovra? Perché?

- A) Sì, per guadagnare quota in termica
- B) Sì, per perdere rapidamente quota senza aumentare la velocità
- C) No, perché l'aliante si romperebbe
- D) No, per il pericolo di stallo per comandi incrociati

GPL: 7.28 Quando l'aliante viene investito lateralmente dal vento relativo, il punto di applicazione della resistenza si chiama:

- A) baricentro
- B) centro di spinta longitudinale
- C) centro di spinta laterale
- D) punto di rottura

GPL: 7.29 In un normale aliante, il centro di spinta laterale si trova:

- A) sempre dietro al baricentro
- B) sempre avanti al baricentro
- C) esattamente sul baricentro
- D) avanti o dietro al baricentro, dipende dai flaps

GPL: 7.30 Riguardo agli spostamenti della barra, quale è la cosa importante da osservare durante la rimessa dagli stalli?

- A) Che va spostata molto lentamente
- B) Che non deve essere spostata in alcun senso
- C) Che deve essere spostata lateralmente quanto basta
- D) Che non deve essere spostata lateralmente

GPL: 7.31 A che cosa corrisponde la velocità di stallo riportata sul Manuale di Volo di un aliante?

- A) Alla velocità di stallo a 0g
- B) Alla velocità di stallo ad 1g
- C) Alla velocità di stallo minima
- D) Alla velocità di stallo sotto carico

GPL: 7.32 A che cosa può portare una rimessa dallo stallo troppo rapida?

- A) Ad un'eccessiva velocità di uscita
- B) Ad uno sforzo eccessivo sui comandi
- C) Ad uno stallo secondario
- D) Ad uno stallo profondo



GPL: 7.33 A che cosa può portare una rimessa dallo stallo troppo lenta ?

- A) Ad un'eccessiva velocità di uscita
- B) Ad uno sforzo eccessivo sui comandi
- C) Ad uno stallo secondario, peggiore del primo
- D) Ad uno stallo profondo

GPL: 7.34 Quale è il più pericoloso tipo di stallo, specie se effettuato a bassa quota ?

- A) Lo stallo normale
- B) Lo stallo con diruttori
- C) Lo stallo con flaps estesi
- D) Lo stallo per comandi incrociati

GPL: 7.35 Come si arriva, nella maggioranza dei casi, ad entrare in vite ?

- A) Effettuando uno stallo qualsiasi
- B) Effettuando uno stallo scoordinato, cioè con la pallina fuori centro
- C) Insistendo in uno stallo prolungato
- D) Dopo una spirale picchiata

GPL: 7.36 Tutti i tipi di aliante eseguono la vite allo stesso modo ?

- A) No, vi possono essere sensibili differenze tra tipo e tipo
- B) No, ma vi è poca differenza tra tipo e tipo
- C) Sì, non vi è alcuna differenza tra tipo e tipo
- D) Ciò dipende dall'abilità del pilota

GPL: 7.37 Quali sono, nell'ordine, le manovre da effettuare per la rimessa dalla vite ?

- A) 1°, barra avanti; 2°, piede contrario; 3°, centralizzazione; 4°, richiamata
- B) 1°, piede contrario; 2°, barra avanti; 3°, centralizzazione; 4°, richiamata
- C) 1°, piede contrario; 2°, barra opposta; 3°, centralizzazione; 4°, richiamata
- D) 1°, barra avanti; 2°, piedi al centro; 3°, richiamata; 4°, volo livellato

GPL: 7.38 Quale azione bisogna assolutamente evitare nella prima fase della rimessa dalla vite?

- A) Quella di dare troppo piede
- B) Quella di spostare la barra troppo velocemente
- C) Quella di spostare la barra lateralmente
- D) Nessuna delle precedenti risposte è pertinente

GPL: 7.39 Esiste una manovra che il pilota inesperto può confondere con la vite.
Quale è ?

- A) La vite rovescia
- B) La scampanata
- C) La spirale picchiata
- D) Non esiste tale manovra

GPL: 7.40 Si può uscire dalla spirale picchiata semplicemente tirando la barra ?

- A) No, perché in questo modo si peggiora la situazione
- B) No, perché occorrerebbe troppo tempo
- C) Sì, basta insistere
- D) Sì, purché si tiri con forza

GPL: 7.41 Quanto deve essere normalmente la velocità in circuito ?

- A) Almeno 2 volte la velocità di stallo ad 1g
- B) Almeno 1,5 volte la velocità di stallo ad 1g
- C) Almeno 1,2 volte la velocità di stallo ad 1g
- D) Leggermente superiore alla velocità di stallo

