

<b>ATB0001</b>	Quale fra gli standard internazionali adottati dall'ICAO (International Civil Aviation Organization), sotto forma di annessi alla convenzione di Chicago, disciplina l'aeronavigabilità degli aeromobili?	<b>a) Annesso 15</b>	<b>b) Annesso 8</b>	<b>c) Annesso 13</b>	<b>d) Le risposte a e b sono entrambe esatte.</b>	b
<b>ATB0002</b>	Quale organo è individuato dal Codice della Navigazione come autorità responsabile per l'ammissione alla navigazione aerea degli aeromobili militari?	<b>a) SMD (Stato Maggiore Difesa)</b>	<b>b) Ministero della Difesa</b>	<b>c) COMLOG (Comando Logistico) mediante il Ministero della Difesa</b>	<b>d) SMD (Stato Maggiore Difesa) mediante il Ministero della Difesa</b>	b
<b>ATB0003</b>	Quali sono le "Part" che implementano le regole di manutenzione per disciplinare il mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze nonché l'approvazione delle organizzazioni delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni in ambito europeo?	<b>a) Part M, Part 145, Part 21, Part 445</b>	<b>b) Part 21, Part M, Part 147, Part 145</b>	<b>c) Part M, Part 245, Part 66, Part 147</b>	<b>d) Part M, Part 145, Part 66, Part 147.</b>	d
<b>ATB0004</b>	Cos'è necessario per l'approvazione di un'impresa preposta alla gestione della continuing airworthiness?	<b>a) Il riconoscimento dell'impresa come CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation)</b>	<b>b) Il riconoscimento dell'impresa come DOA (Design Organisation Approval)</b>	<b>c) Il riconoscimento dell'impresa come MDOA (Military Design Organisation Approval)</b>	<b>d) Tutte le risposte precedenti sono corrette.</b>	a
<b>ATB0005</b>	Quale legge italiana stabilisce, in aderenza a quanto previsto dalla Convenzione di Chicago, qual è l'autorità nazionale competente a disciplinare l'aeronavigabilità degli aeromobili militari?	<b>a) AER(EP).P-2147</b>	<b>b) AER(EP).P-2005</b>	<b>c) Codice della Navigazione - Parte II (della navigazione aerea)</b>	<b>d) Direttiva COMLOG (Comando Logistico) 416</b>	c
<b>ATB0006</b>	Il Ministero della Difesa disciplina l'aeronavigabilità degli aeromobili militari e di quelli ad essi comparati mediante quale organismo?	<b>a) Comando Logistico AM (Aeronautica Militare)</b>	<b>b) SMD (Stato Maggiore Difesa)</b>	<b>c) DAAA (Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità)</b>	<b>d) Ufficio Sicurezza al Volo.</b>	c
<b>ATB0007</b>	La DAAA (Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità), in qualità di National Military Airworthiness Authority, emana regole, direttive ed istruzioni tese ad esaminare:	<b>a) Che l'attività di volo risponda ai requisiti operativi</b>	<b>b) Che le ditte che si occupano di progettazione, produzione e manutenzione di aeromobili militari e relativi componenti rispettino i requisiti contrattuali</b>	<b>c) Che l'attività volativa degli aeromobili militari e quelli a questi equiparati avvenga nel rispetto dei requisiti applicabili di aeronavigabilità</b>	<b>d) Che l'attività volativa degli aeromobili militari e di quelli a questi equiparati sia svolta secondo i programmi di FA (Forza Armata).</b>	c

<b>ATB0008</b>	La DRS (Ditta Responsabile di Sistema) è sempre responsabile dell'uso in sicurezza in un determinato inviluppo di volo?	<b>a) Sempre</b>	<b>b) Ad eccezione del caso in cui lo stato delle conoscenze scientifiche e tecniche, al momento in cui il produttore ha messo in circolazione il prodotto, non permetteva ancora di considerare il prodotto come difettoso</b>	<b>c) Ad eccezione del caso in cui lo stato delle conoscenze scientifiche e tecniche, al momento in cui il produttore ha messo in circolazione il prodotto, permetteva comunque di considerare il prodotto come difettoso</b>	<b>d) Non sempre, in base alle caratteristiche e prestazioni del prodotto.</b>	b
<b>ATB0009</b>	La normativa AER.P-10 per le organizzazioni militari cosa regola?	<b>a) La DOMA (Design Organisation Military Approval)</b>	<b>b) La DOA (Design Organisation Approval)</b>	<b>c) La MOA (Maintenance Organisation Approval)</b>	<b>d) Il MTOE (Maintenance Training Organisation Exposition).</b>	a
<b>ATB0010</b>	Cosa si intende per continuing airworthiness?	<b>a) La capacità di un aeromobile o di un sistema di operare in volo e a terra assicurando i livelli di sicurezza richiesti per l'equipaggio, il personale di terra, i passeggeri, le persone a bordo di altri aeromobili ed il terzo sorvolato</b>	<b>b) Tutti i processi che assicurano che un aeromobile, in ogni momento della sua vita operativa, risponda ai requisiti di aeronavigabilità applicabili e sia in condizione di operare in sicurezza</b>	<b>c) Tutte le attività necessarie per verificare che le condizioni per cui è stato rilasciato un certificato di tipo siano ancora valide per garantire la sicurezza del prodotto in ogni momento</b>	<b>d) Nessuna risposta è esatta</b>	b
<b>ATB0011</b>	Cosa si intende per continued airworthiness?	<b>a) Tutti i processi che assicurano che un aeromobile, in ogni momento della sua vita operativa, risponda ai requisiti di aeronavigabilità applicabili e sia in condizione di operare in sicurezza</b>	<b>b) Tutte le attività necessarie per verificare che le condizioni per cui è stato rilasciato un certificato di tipo siano ancora valide per garantire la sicurezza del prodotto in ogni momento</b>	<b>c) La rispondenza ai requisiti di prestazioni di un aeromobile militare</b>	<b>d) La capacità di un aeromobile o di un sistema di operare in volo e a terra assicurando i livelli di sicurezza richiesti per l'equipaggio, il personale di terra, i passeggeri, le persone a bordo di altri aeromobili ed il terzo sorvolato.</b>	b
<b>ATB0012</b>	Gli APR Micro e Mini:	<b>a) Non sono registrati nel R.A.M.</b>	<b>b) Vengono registrati nel R.A.M. a seguito di assegnazione di specifica M.M.</b>	<b>c) Vengono registrati nel R.A.M. a seguito di assegnazione di un codice alfanumerico identificativo dello specifico P/N</b>	<b>d) Vengono registrati nel R.A.M. solo gli APR Micro e non gli APR Mini.</b>	c

<b>ATB0013</b>	Le Segnalazioni Inconveniente Pubblicazioni:	<b>a) Sono regolamentate dalla AER.0-0-8</b>	<b>b) Costituiscono una delle fonti più importanti per l'aggiornamento continuo dei dati operativi, di manutenzione e logistici contenuti nelle PP.TT.</b>	<b>c) Vengono inoltrate ad ARMAEREO tramite l'apposito modulo SIP 22/SIPE 22</b>	<b>d) Tutte le risposte sono corrette.</b>	d
<b>ATB0014</b>	Un aeromobile iscritto al R.A.M. con Matricola Temporanea:	<b>a) È un aeromobile con configurazione, inviluppo, limitazioni di volo e documentazione tecnica certificate / approvate e identiche a quelle di un aeromobile già in servizio. Tale aeromobile può effettuare attività presso Ditta per voli di produzione (es. collaudo), finalizzati all'accettazione, addestramento e dimostrazione in volo, e attività con equipaggio militare durante l'iter di accettazione</b>	<b>b) È un aeromobile in servizio operativo in custodia alla Forza Armata e/o ai Corpi dello Stato con configurazione definita, inviluppo e limitazioni di volo certificate e documentazione tecnica approvata dalla DAAA</b>	<b>c) È un aeromobile, unico esemplare, non soggetto al processo di certificazione, realizzato in conformità a un progetto di massima, il cui scopo è dimostrare il raggiungimento di prestazioni per attività di ricerca e sperimentazione</b>	<b>d) Nessuna delle precedenti risposte è corretta.</b>	a
<b>ATB0015</b>	Indicare quali, fra i seguenti documenti, rientra nei registri di aeronavigabilità dell'aeromobile:	<b>a) Indice delle PP.TTA. applicabili</b>	<b>b) Libretto rapporti di volo e registro della manutenzione dell'aeromobile (mod. DP5069), Libretto di identità del velivolo (mod. DP5068) e relative schede accessorio (mod. DP5243)</b>	<b>c) Rubrica inventariale</b>	<b>d) Manuale per l'Identificazione e la Registrazione della Configurazione (MIRC).</b>	b
<b>ATB0016</b>	Il MAWA Forum emette la normativa ed i regolamenti sotto forma di:	<b>a) AACP, Allied Acquisition Practices Publication</b>	<b>b) STANAG, Standardization Agreement</b>	<b>c) AQAP, Allied Quality Assurance Publication</b>	<b>d) EMAR, European Military Airworthiness Requirement.</b>	d

<b>ATB0017</b>	Il Mission Design Series (MDS), per quanto disposto dalla AER(EP).0-0-12, è:	<b>a) Un nomenclatura popolare che da un'idea della missione dell'aeromobile, ne aiuta l'identificazione e l'impatto con i media</b>	<b>b) La nomenclatura ufficiale per gli aeromobili, rappresenta una specifica categoria di aeromobili e va sempre utilizzato quando ci si riferisce ad operazioni, supporto e documentazione ufficiale</b>	<b>c) Una codifica NATO per facilitare l'identificazione di una specifica tipologia di aeromobili</b>	<b>d) Un codice alfanumerico da utilizzare per assegnare le mansioni degli equipaggi di volo.</b>	b
<b>ATB0018</b>	Nella Parte III del Libretto di Volo e Registro della Manutenzione vengono riportati:	<b>a) I provvedimenti correttivi differiti</b>	<b>b) I dati caratteristici generali dell'aeromobile</b>	<b>c) Le registrazioni delle ispezioni e manutenzioni eseguite</b>	<b>d) I rapporti di volo.</b>	a
<b>ATB0019</b>	La norma AER(EP).P-2005 stabilisce:	<b>a) Le modalità di compilazione di una S.I.P.</b>	<b>b) Le misure da intraprendere per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità, esclusa la manutenzione, degli aeromobili militari</b>	<b>c) Le misure da intraprendere per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità, inclusa la manutenzione, degli aeromobili militari</b>	<b>d) I requisiti e le procedure generali da attuare per assicurare un corretto bilanciamento dell'aeromobile.</b>	c
<b>ATB0020</b>	Nella simbologia usata sul DP/5069, la linea diagonale rossa indica che:	<b>a) L'aeromobile si trova in condizioni tali per cui il volo sarebbe pericoloso per le inefficienze riscontrate</b>	<b>b) Una lavorazione programmata non è stata eseguita sebbene siano scaduti i termini di esecuzione</b>	<b>c) L'aeromobile non è in condizione di intraprendere un volo</b>	<b>d) L'aeromobile presenta un'avaria grave, ma può essere rilasciata un'autorizzazione eccezionale per l'esecuzione dell'attività operativa.</b>	d
<b>ATB0021</b>	La P.T. AER(EP).0-0-2:	<b>a) Disciplina l'approvazione dei manuali in ambito civile</b>	<b>b) Contiene l'indice generale dei manuali tecnici commerciali (CMM) di competenza della DAAA</b>	<b>c) Definisce e regola il sistema delle pubblicazioni tecniche della DAAA</b>	<b>d) Contiene l'indice generale delle pubblicazioni tecniche (AER) emesse dalla DAAA.</b>	c
<b>ATB0022</b>	Le norme che regolano il processo di controllo e gestione della configurazione sono:	<b>a) CL-2DV-003 e CL-1DV-001</b>	<b>b) AER(EP).P-2005, UNI EN ISO 9001:2015 e SMA-ORD-034</b>	<b>c) AER(EP).00-00-05 e AER.00-00-6</b>	<b>d) Tutte le norme emesse dalla DAAA appartenenti alla 5^ Categoria.</b>	c
<b>ATB0023</b>	Dal codice alfanumerico che la DAAA assegna ad ognuna delle proprie PP.TT. si evince:	<b>a) La classe di appartenenza e l'argomento della P.T.</b>	<b>b) L'argomento e la data di emissione della P.T.</b>	<b>c) La data di emissione e la data di rescissione della P.T.</b>	<b>d) La classe di appartenenza e la data di rescissione della P.T..</b>	a

<b>ATB0024</b>	Per ammettere un aeromobile militare alla navigazione aerea è necessario, fra l'altro:	<b>a) L'assegnazione di una matricola transitoria</b>	<b>b) L'approvazione dei dati di progettazione da parte dello SMA</b>	<b>c) L'iscrizione al R.A.M.</b>	<b>d) È sufficiente una dichiarazione di ammissibilità da parte della Ditta costruttrice, adeguatamente vidimata dalla VDT della DAAA.</b>	c
<b>ATB0025</b>	Le SS.II. si suddividono in:	<b>a) 2 categorie: S.I. Ca.1 e S.I. Ca.2</b>	<b>b) 3 categorie: S.I. ad azione normale, S.I. ad azione urgente e S.I. ad azione immediata</b>	<b>c) 3 categorie: R.S.I. e S.S.I.</b>	<b>d) 2 categorie: S.I. ad interim e S.I. fonte.</b>	a
<b>ATB0026</b>	L'emissione di una PTA:	<b>a) Precede l'emissione di una PTD</b>	<b>b) Precede l'emissione di una PMRI</b>	<b>c) Può essere preceduta dall'emissione di una PTD</b>	<b>d) È conseguente all'emissione di una PTO.</b>	c
<b>ATB0027</b>	Quali pubblicazioni della DAAA trattano omologazione, certificazione e qualificazione di tipo militare?	<b>a) Nessuna, la materia è competenza esclusiva del Comando Logistico dell'AM</b>	<b>b) AER(EP).P-21 e AER(EP).P-2</b>	<b>c) AER-V.1 e AER.Q-5A</b>	<b>d) AER(EP).P-2005 e AER(EP).P-2147.</b>	b
<b>ATB0028</b>	Fra i compiti istituzionali, ARMAEREO deve:	<b>a) Provvedere all'emissione della normativa tecnica relativa agli aeromobili militari ed alla loro ammissione alla navigazione aerea, certificazione ed immatricolazione nel R.A.M.</b>	<b>b) Assicurare il supporto tecnico-logistico necessario a conseguire la massima operatività delle FFAA e CCdS, compatibilmente con le risorse assegnate, per garantire in particolare l'efficienza dei sistemi d'arma, degli equipaggiamenti, dei mezzi, delle infrastrutture, dei materiali, dei beni e servizi</b>	<b>c) Approntare e addestrare i Reparti e le Unità operative affinché acquisiscano e mantengano i livelli di prontezza, capacità operativa e correlata autonomia logistica, necessaria al conseguimento degli obiettivi definiti da ogni FA</b>	<b>d) Emanare direttive in materia di antinfortunistica e di prevenzione e coordinare le relative attività negli ambienti di lavoro della Difesa, in attuazione delle vigenti prescrizioni.</b>	a
<b>ATB0029</b>	Le "5 libertà dell'aria" sono sancite:	<b>a) Nella Convenzione di Ginevra (1949)</b>	<b>b) Nella Convenzione di Parigi (1919)</b>	<b>c) Nella Convenzione di Chicago (1944)</b>	<b>d) Nella Convenzione dell'Avana (1928).</b>	c
<b>ATB0030</b>	Con quale norma la DAAA ha introdotto in ambito nazionale la Licenza di Manutentore Aeronautico Militare?	<b>a) AER(EP).P-2005</b>	<b>b) AER(EP).P-M</b>	<b>c) AER(EP).00-01-06</b>	<b>d) AER(EP).P-66.</b>	d
<b>ATB0031</b>	L'autorizzazione eccezionale (Parte II, Quadro 17):	<b>a) Può essere rilasciata da un ufficiale pilota con validità per un solo volo, a condizione però che lui non partecipi al volo autorizzato</b>	<b>b) Può essere rilasciata da un ufficiale pilota con validità per un solo volo, a condizione però che lui partecipi al volo autorizzato</b>	<b>c) Può essere rilasciata da un ufficiale tecnico con validità per l'intera settimana volativa</b>	<b>d) Può essere rilasciata da un ufficiale tecnico ed è valida fino alla risoluzione dell'avaria / inconveniente registrato.</b>	b

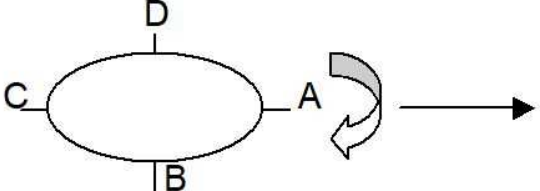
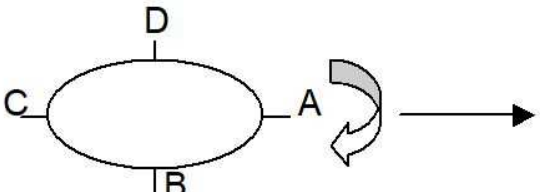
<b>ATB0032</b>	La “ <i>Certification Authorisation</i> ” è:	a) il nulla osta con il quale l'impresa conferisce al personale autorizzato a certificare la facoltà di emettere certificati di riammissione in servizio per conto dell'impresa approvata, nei limiti stabiliti dall'autorizzazione stessa	b) l'atto con cui l'impresa autorizza il proprio personale, debitamente abilitato e qualificato, ad effettuare attività manutentiva su determinati tipologie di aeromobili e/o componenti	c) il nulla osta con il quale l'Autorità militare o civile (DAAA o ENAC) conferisce al personale autorizzato a certificare la facoltà di emettere certificati di riammissione in servizio per conto dell'impresa approvata, nei limiti stabiliti dall'autorizzazione stessa	d) un attestato rilasciato al personale tecnico manutentore dalla competente Autorità contenente l'autorizzazione ad effettuare attività manutentiva in ambito aeronautico.	a
<b>ATB0033</b>	La Scheda Identità Accessorio:	a) Deve essere impiantata per tutti gli accessori per i quali ne è stata prescritta l'istituzione a mezzo P.T.A.	b) Deve seguire l'accessorio in tutti i suoi movimenti/trasferimenti	c) Contiene le registrazioni relative all'ottemperanza di eventuali P.T.A. riguardanti l'accessorio	d) Tutte le precedenti risposte sono corrette.	d
<b>ATB0034</b>	La Parte IV del Libretto di Volo e Registro della Manutenzione (Mod. DP/5068):	a) Contiene le registrazioni degli inconvenienti che non hanno alcuna influenza sulla idoneità al volo dell'aeromobile e la cui eliminazione può essere rimandata alla prima occasione favorevole	b) Viene impiegata per riportare tutte quelle notizie che possono essere di eventuale futuro interesse come ad esempio: descrizione di incidente o avarie, motivi di sostituzione dell'accessorio prima del tempo prescritto, eventuali controlli di carattere speciale, ecc.	c) Riporta, fra l'altro, i dati caratteristici generali dell'aeromobile come ad esempio capacità dei serbatoi, peso a vuoto, dati sul motore, ecc.	d) Le risposte a e c sono entrambe corrette.	c
<b>ATB0035</b>	Le Pubblicazioni Tecniche appartenenti alla 6 <sup>a</sup> Categoria sono:	a) Norme, Disposizioni, Direttive ed Istruzioni che regolano le attività di approvvigionamento dei materiali di competenza della DAAA	b) Norme e Specifiche della DAAA sui requisiti tecnici dei materiali oggetto di approvvigionamento	c) Direttive Tecniche e Circolari emesse dalla 2 <sup>a</sup> Divisione del Comando Logistico AM su richiesta della DRS competente ed approvate dalla DAAA	d) Manuali Tecnici Operativi che contengono istruzioni attinenti all'operatività di un SdA nel suo insieme.	a
<b>ATB0036</b>	Il riporto da Parte II a Parte III:	a) È sempre e comunque vietato, salvo in caso di CTO	b) È possibile solo per le PTA ad azione “normale”, se autorizzato dal Comandante dell'Ente	c) È consentito per tutti gli inconvenienti e le avarie riscontrate ma deve essere sempre e comunque autorizzato da un ufficiale tecnico	d) È consentito solo per problematiche/avarie/inefficienze non aventi implicazioni su operatività e sicurezza dell'aeromobile e la cui risoluzione è prorogabile nel tempo.	d

<b>ATB0037</b>	Cos'è una P.T.O.?	<b>a) È una Prescrizione Tecnica Operativa emessa dalla DRS</b>	<b>b) È una Prescrizione Tecnica Operativa approvata dalla DAAA</b>	<b>c) È una Prescrizione Temporanea Operativa emessa dalla FA</b>	<b>d) È una Prescrizione Tecnica Operativa emessa dalla FA.</b>	d
<b>ATB0038</b>	La crocetta rossa circoscritta si usa per registrare in Parte II:	<b>a) Una P.T.D.I. ad azione "urgente" i cui limiti di tempo sono scaduti</b>	<b>b) Una P.T.A. ad azione "urgente" i cui limiti di tempo non sono scaduti</b>	<b>c) Una P.T.A. ad azione "urgente" i cui limiti di tempo sono scaduti</b>	<b>d) Una P.T.A. ad azione "immediata" i cui limiti di tempo sono scaduti.</b>	c
<b>ATB0039</b>	Le avarie gravi che inficiano la possibilità di autorizzare il volo:	<b>a) Sono registrate in Parte II, con simbolo rosso</b>	<b>b) Sono registrate in Parte II, con simbolo rosso o nero, indistintamente</b>	<b>c) Sono registrate in Parte III, con simbolo rosso</b>	<b>d) Sono registrate in Parte II, con simbolo nero o blu, indistintamente.</b>	a
<b>ATB0040</b>	Le avarie e/o i difetti lievi (che non hanno quindi alcuna influenza sull'idoneità al volo dell'aeromobile) possono essere registrati:	<b>a) In Parte II, a matita</b>	<b>b) In Parte III, con penna blu o nera</b>	<b>c) In Parte IV, nel riquadro 40</b>	<b>d) In Parte I, con penna rossa.</b>	a
<b>ATB0041</b>	Il R.A.M. (Registro degli Aeromobili Militari) è:	<b>a) Custodito e gestito da ogni FA o CdS per le parti di propria competenza</b>	<b>b) Custodito e gestito dalla VDT della DAAA</b>	<b>c) Custodito e gestito dal Comando Logistico dell'Aeronautica Militare</b>	<b>d) Tutte le precedenti risposte sono errate.</b>	b
<b>ATB0042</b>	Le Licenze di Manutentore Aeronautico Militare (MAML) si suddividono nelle categorie:	<b>a) A, B, C1, C2 e D</b>	<b>b) A1, B2 e C3</b>	<b>c) A, B1, B2, Bmil e C</b>	<b>d) A, B1, B2 e C.</b>	d
<b>ATB0043</b>	Le Organizzazioni che erogano l'addestramento dei manutentori di aeromobili militari devono:	<b>a) Essere conformi ai sensi della AER(EP).P-2147</b>	<b>b) Essere conformi ai sensi dell'EMAR 21</b>	<b>c) Essere conformi ai sensi della AER(EP).P-1-2</b>	<b>d) Essere conformi ai sensi della JAR-147.</b>	a
<b>ATB0044</b>	Lo scopo della AER(EP).P-12 è di:	<b>a) Disciplinare e regolamentare le attività e responsabilità nel caso in cui sussistano le particolari condizioni per la Certificazione e Omologazione tecnica-operativa dei Sistemi d'Arma</b>	<b>b) Stabilire i requisiti che devono essere soddisfatti per assicurare il mantenimento in efficienza e la messa a punto delle apparecchiature per misurazione utilizzate dalle Organizzazioni di manutenzione delle FFAA e CCdS</b>	<b>c) Fornire le linee guida per effettuare l'attività del Controllo di Configurazione, da parte delle FFAA e CCdS, degli a.c. durante l'esercizio degli Aeromobili Militari</b>	<b>d) Formalizzare, per gli APR di peso superiore a 20 Kg, l'uso del Libretto di Volo/Utilizzo e Registro della Manutenzione della Stazione Remota di Comando e Controllo.</b>	b
<b>ATB0045</b>	L'applicabilità della norma AER(EP).P-145 è riferita a:	<b>a) Reparti/Enti militari che operano manutenzione su aeromobili militari</b>	<b>b) Reparti/Enti militari che operano manutenzione su aeromobili civili</b>	<b>c) Organizzazioni civili che operano manutenzione su aeromobili civili</b>	<b>d) Organizzazioni civili che operano manutenzione su aeromobili militari.</b>	d
<b>ATB0046</b>	Il Certificato di Approvazione dell'Ente rilasciato ai sensi dell'AER(EP).P-2005:	<b>a) È concesso con validità triennale, previo superamento delle visite annuali di mantenimento</b>	<b>b) È concesso a tempo indeterminato, senza alcuna visita periodica di mantenimento</b>	<b>c) È concesso a tempo indeterminato, previo superamento delle visite triennali di mantenimento</b>	<b>d) È valido per un anno, da rinnovare di volta in volta.</b>	c
<b>ATB0047</b>	Quando un aeromobile militare è interessato da CTO (Certificazione Tecnica Operativa), e quindi in condizione FCS (Fuori Configurazione Standard), le attività operative vengono svolte tenendo conto che:	<b>a) La responsabilità diretta è esclusivamente della FA utilizzatrice</b>	<b>b) La responsabilità diretta è esclusivamente della DAAA</b>	<b>c) La responsabilità viene equamente ripartita fra FA utilizzatrice e DAAA</b>	<b>d) Ne risponde esclusivamente il Pilota Capo Equipaggio.</b>	a

<b>ATB0048</b>	Il Direttore della DAAA dipende gerarchicamente da:	<b>a) Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti</b>	<b>b) Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare</b>	<b>c) Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa</b>	<b>d) Comandante del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare.</b>	a
<b>ATB0049</b>	Le Pubblicazioni Tecniche emessa dalla DAAA si dividono in:	<b>a) Tante tipologie per quanti sono i SSdA in uso</b>	<b>b) 7 categorie</b>	<b>c) 6 livelli</b>	<b>d) 8 classi.</b>	b
<b>ATB0050</b>	Con quale norma la DAAA definisce la validità legale e le generalità dei "registri di aeronavigabilità" in formato elettronico?	<b>a) AER(EP).00-01-72</b>	<b>b) AER(EP).P-2005</b>	<b>c) AER(EP).P-12</b>	<b>d) Non esiste, ad oggi, alcuna norma della DAAA che riconosca la valenza giuridica dei documenti informatici sottoscritti con firma digitale.</b>	a
<b>ATB0051</b>	La Ripetizione di S.I. (R.S.I.):	<b>a) È una segnalazione con cui l'E.O. di una S.I. comunica alla D.C. che non procederà all'emissione di un'ulteriore S.I. analoga alle precedenti</b>	<b>b) È emessa solo a scopi statistici per segnalare un inconveniente giudicato identico ad uno già oggetto di S.I. per le quali le indagini sono ancora in corso e, pertanto, non introduce alcun nuovo elemento utile all'indagine stessa</b>	<b>c) Viene emessa per segnalare un inconveniente che si riconosce identico ad uno già oggetto di S.I. nel caso siano emersi ulteriori elementi aggiuntivi ed utili ai fini dell'indagine in corso</b>	<b>d) È l'atto con cui la D.C. della DAAA nomina l'incaricato all'indagine suppletiva o integrativa.</b>	b
<b>ATB0052</b>	Qual è l'Autorità Europea deputata alla standardizzazione dei requisiti atti a garantire l'aeronavigabilità in ambito militare?	<b>a) La FAA in seno all'ICAO</b>	<b>b) La DAAA in seno al SGD-DNA</b>	<b>c) Il MAWA Forum in seno all'EDA</b>	<b>d) L'EASA in seno alla NATO.</b>	c
<b>ATB0053</b>	L'elicottero è definito:	<b>a) Un velivolo.</b>	<b>b) Un aerodina.</b>	<b>c) Un aerogiro.</b>	<b>d) Un aerostato</b>	b
<b>ATB0054</b>	Delle seguenti definizioni è corretta:	<b>a) Il movimento intorno all'asse longitudinale è il beccheggio, il movimento intorno all'asse verticale è l'imbardata, il movimento intorno all'asse trasversale è il rollio.</b>	<b>b) Il movimento intorno all'asse longitudinale è l'imbardata, il movimento intorno all'asse verticale è il rollio, il movimento intorno all'asse trasversale è il beccheggio.</b>	<b>c) Il movimento intorno all'asse longitudinale è il rollio, il movimento intorno all'asse verticale è il beccheggio, il movimento intorno all'asse trasversale è l'imbardata.</b>	<b>d) Il movimento intorno all'asse longitudinale è il rollio, il movimento intorno all'asse verticale è l'imbardata, il movimento intorno all'asse trasversale è il beccheggio.</b>	d
<b>ATB0055</b>	Le principali caratteristiche dell'atmosfera tipo sono:	<b>a) Pressione al livello del mare di 1003,2 hectopascal, gradiente termico verticale 6,5° ogni 1000 metri, gradiente barico verticale 1 millibar ogni 8 metri.</b>	<b>b) Pressione al livello del mare di 1013,2 hectopascal, gradiente termico verticale 6,5° ogni 2000 piedi, gradiente barico verticale 1 millibar ogni 8 metri.</b>	<b>c) A 45° di latitudine, pressione al livello del mare di 1013,2 hectopascal, gradiente termico verticale 6,5° ogni 1000 metri, gradiente barico verticale 1 millibar ogni 8 metri.</b>	<b>d) Nessuna delle risposte è completa.</b>	b



<b>ATB0056</b>	L'equazione di Bernulli è:	a) $P_s + 1/2\rho V^2 = \text{cost}$	b) $P_s + 1/2\rho V^2 = 0$	c) $p = 1/2 \rho q V^2$	d) $q = 1/2\rho V^2$	a
<b>ATB0057</b>	La Tas è:	a) La IAS corretta dell'errore di postazione e di densità.	b) La velocità corretta dell'errore di postazione.	c) La velocità corretta dell'errore di densità dell'aria.	d) Negli elicotteri è come la IAS.	a
<b>ATB0058</b>	La formula " $p = F/S$ " rappresenta:	a) La formula di riferimento in fisica della pressione.	b) Un'equazione generica priva di significato aerodinamico.	c) La formula della pressione statica ambiente.	d) La formula della seconda legge della dinamica.	a
<b>ATB0059</b>	Un corpo è in equilibrio:	a) Quando il momento è nullo.	b) Quando la risultante delle forze applicate è nulla.	c) Quando la velocità angolare aumenta in maniera costante.	d) Risposta a + b.	b
<b>ATB0060</b>	La formula $F = m \times a$ è:	a) La seconda legge della dinamica.	b) La 3 legge della dinamica.	c) La 1 legge della dinamica.	d) Nessuna delle risposte è corretta.	a
<b>ATB0061</b>	L'accelerazione di gravità è:	a) $g = 9,81 \text{ m/sec}$	b) $g = 9,81 \text{ m/sec}^2$	c) $g = 9,81 \text{ cm/sec}^2$	d) $g = 8,91 \text{ m/sec}^2$	b
<b>ATB0062</b>	L'umidità assoluta è:	a) La quantità di vapore contenuta in un metro cubo di aria.	b) La quantità di vapore espressa in grammi contenuta in un decimetro cubo di aria.	c) La quantità di vapore espressa in grammi contenuta in un metro cubo di aria.	d) La quantità di vapore espressa in chilogrammi contenuta in un metro cubo di aria.	c
<b>ATB0063</b>	Il tubo di pitot misura:	a) La pressione totale.	b) La pressione dinamica.	c) La velocità dell'elicottero IAS.	d) La CAS	c
<b>ATB0064</b>	La formula della portanza è:	a) $P = 1/2 C_p \rho S V^2$	b) $P = 2C_p \rho s v^2$	c) $P = C_p \rho s v^2$	d) $P = 1/4 C_p \rho S V^2$	b
<b>ATB0065</b>	La formula della resistenza è	a) $R = 1/2 C_r \rho S V^2 r$	b) $R = 2C_p \rho s v^2$	c) $R = C_p \rho s v^2$	d) $R = 1/4 C_p \rho S V^2$	b
<b>ATB0066</b>	L'angolo di incidenza è:	a) L'angolo formato tra il vento relativo e la corda del profilo.	b) L'angolo formato tra il vento relativo e la linea mediana del profilo.	c) L'angolo formato tra il vento relativo e il centro di pressione del profilo.	d) L'angolo formato tra il vento relativo e la freccia del profilo.	b
<b>ATB0067</b>	Aumentando l'incidenza, il centro di pressione:	a) Rimane costante nella sua posizione.	b) Si sposta verso il bordo di uscita.	c) Si sposta in senso longitudinale lungo la corda del profilo.	d) Si sposta verso il bordo di attacco.	d
<b>ATB0068</b>	La velocità letta sull'anemometro di bordo è:	a) CAS	b) TAS	c) IAS	d) GS	b
<b>ATB0069</b>	L'efficienza è data:	a) Dal rapporto P/R.	b) Dall'aumento dell'angolo di rampa.	c) Dall'angolo di incidenza uguale $15^\circ$ .	d) Dal minimo peso del velivolo.	a
<b>ATB0070</b>	Le pale di un elicottero sono svergolate intorno al loro asse longitudinale per:	a) Avere una distribuzione di carichi più uniformi e ridurre i momenti flettenti.	b) Avere un angolo di calettamento uguale in tutte le pale.	c) Diminuire la resistenza di attrito.	d) Migliorare la portanza del rotore.	a
<b>ATB0071</b>	L'angolo di calettamento è:	a) Piccolo alla radice della pala.	b) Elevato alla radice della pala.	c) Uguale per tutte le pale.	d) Funzione dell'incidenza.	d
<b>ATB0072</b>	Quando l'angolo di passo varia:	a) Varia anche l'angolo di incidenza in senso opposto della pala retrocedente.	b) Varia anche l'angolo di incidenza nello stesso senso.	c) L'angolo di incidenza non è influenzato.	d) Aumenta la resistenza di attrito.	a
<b>ATB0073</b>	Quali sono le forze principali agenti sulla pala:	a) La forza peso e centrifuga.	b) La portanza e la resistenza.	c) La forza centrifuga, portanza e peso.	d) Le forze di Coriolis e forza centrifuga.	b

<b>ATB0074</b>	Il movimento di flappeggio della pala serve:	<b>a) Ad eliminare la dissimmetria di portanza.</b>	<b>b) Ad aumentare la portanza.</b>	<b>c) A ridurre il livello vibratorio.</b>	<b>d) A diminuire la forza centrifuga.</b>	a
<b>ATB0075</b>	Quali di questi elementi influenza l'angolo di conicità del rotore:	<b>a) Il peso dell'elicottero e la velocità.</b>	<b>b) La forza centrifuga delle pale.</b>	<b>c) La portanza totale del rotore principale.</b>	<b>d) La densità dell'aria.</b>	c
<b>ATB0076</b>	A cosa si intende per massima autonomia oraria	<b>a) La massima distanza all'aria possibile</b>	<b>b) La massima durata del tempo di volo indipendentemente dalla distanza</b>	<b>c) La massima durata del tempo di volo in funzione della distanza percorsa</b>	<b>d) Nessuna delle risposte è esatta</b>	b
<b>ATB0077</b>	Quale di queste definizioni è corretta:	<b>a) La portanza totale del rotore è la risultante delle forze di portanza delle singole pale</b>	<b>b) La portanza totale del rotore è la risultante della forza di sostentamento verticale e della forza di propulsione orizzontale</b>	<b>c) Sono entrambe esatte</b>	<b>d) Sono entrambi sbagliate</b>	a
<b>ATB0078</b>	In un rotore rigido, una pala in un suo giro completo ad una velocità di traslazione V, produce il suo massimo valore di velocità: 	<b>a) In A</b>	<b>b) In B</b>	<b>c) In C</b>	<b>d) In D</b>	d
<b>ATB0079</b>	In un giro completo della pala, la portanza ha il suo massimo effetto: 	<b>a) In A</b>	<b>b) In B</b>	<b>c) In C</b>	<b>d) In D</b>	d
<b>ATB0080</b>	A causa del moto di flappeggio è corretto dire che:	<b>a) L'angolo di incidenza sulla pala retrocedente aumenta.</b>	<b>b) L'angolo di incidenza sulla pala avanzate aumenta.</b>	<b>c) L'angolo di incidenza è influenzato solo dall'angolo di passo.</b>	<b>d) Nessuna delle affermazioni è corretta.</b>	c
<b>ATB0081</b>	Le forze di Coriolis sono:	<b>a) Causate dall'accelerazione di gravità.</b>	<b>b) Causate dal moto di flappeggio della pala.</b>	<b>c) Ininfluenti nella portanza del rotore principale.</b>	<b>d) Migliorative del moto di flappeggio.</b>	a
<b>ATB0082</b>	Cos'è il movimento di brandeggio:	<b>a) Il movimento della pala libera di oscillare nel suo piano intorno alla posizione di equilibrio.</b>	<b>b) Il movimento della pala libera di alzarsi ed abbassarsi nel suo giro.</b>	<b>c) Il movimento della pala capace di variare l'angolo di calettamento.</b>	<b>d) Il movimento della pala che si genera variando l'incidenza.</b>	a

<b>ATB0083</b>	Quali di queste prerogative appartengono ai rotori articolati:	<b>a) Una sola cerniera di passo.</b>	<b>b) Una cerniera di passo ed una di brandeggio.</b>	<b>c) Una cerniera di passo, una di flappeggio ed una di brandeggio.</b>	<b>d) Una cerniera di passo ed una di flappeggio.</b>	c
<b>ATB0084</b>	La formazione di ghiaccio al rotore interessa:	<b>a) La sezione interna del rotore.</b>	<b>b) Tutte le pale in maniera uniforme.</b>	<b>c) La sezione esterna del rotore.</b>	<b>d) Indifferentemente qualsiasi parte del rotore, dipende dalle condizioni meteo.</b>	d
<b>ATB0085</b>	Cos'è il Blowback del rotore principale:	<b>a) La capacità di reagire 90° dopo l'impulso</b>	<b>b) Il nome in inglese del movimento di flappeggio</b>	<b>c) Il fenomeno dello stallo dell'elemento di pala</b>	<b>d) Quando il piano di rotazione si inclina dalla parte opposta alla direzione di avanzamento</b>	d
<b>ATB0086</b>	In quale condizione di volo la velocità dell'aria indotta dal rotore può causare fenomeni pericolosi:	<b>a) In salita.</b>	<b>b) In hover.</b>	<b>c) In discesa veloce.</b>	<b>d) In discesa lenta.</b>	d
<b>ATB0087</b>	La zona di flusso inverso è:	<b>a) Un fenomeno che si verifica sul rotore nella discesa.</b>	<b>b) Un fenomeno che avviene sulla pala retrocedente e che causa una limitazione di velocità dell'elicottero.</b>	<b>c) Rappresenta lo stallo della pala retrocedente.</b>	<b>d) Non riguarda il rotore principale.</b>	a
<b>ATB0088</b>	Lo stallo della pala retrocedente:	<b>a) Avviene alle alte velocità di volo.</b>	<b>b) E' funzione della temperatura ambiente.</b>	<b>c) E' causato dal supergiri del rotore.</b>	<b>d) E' causato dal blocco della cerniera di brandeggio.</b>	c
<b>ATB0089</b>	L'altitudine ed il peso dell'elicottero influenzano la VNE:	<b>a) Si.</b>	<b>b) No.</b>	<b>c) Solamente il peso.</b>	<b>d) Soltanto l'altitudine.</b>	a
<b>ATB0090</b>	Quando si può verificare l'over-pitch.	<b>a) Durante una salita rapida</b>	<b>b) Sia durante una salita che una discesa rapida</b>	<b>c) Durante una salita ripida o discesa rapida a bassa velocità</b>	<b>d) Durante una discesa con una elevata velocità di avanzamento</b>	c
<b>ATB0091</b>	La stabilità statica longitudinale si riferisce:	<b>a) All'asse di roll.</b>	<b>b) All'asse di yaw.</b>	<b>c) All'asse di pitch.</b>	<b>d) Ad entrambi gli assi di roll e yaw.</b>	c
<b>ATB0092</b>	Un elicottero staticamente stabile, lo sarà anche dinamicamente:	<b>a) Si</b>	<b>b) No</b>	<b>c) Dipende dal tipo di elicottero</b>	<b>d) Dipende dal sistema di stabilizzazione dell'elicottero</b>	d
<b>ATB0093</b>	Un elicottero si considera maneggevole:	<b>a) Quando il suo peso è basso.</b>	<b>b) Quando non c'è vento.</b>	<b>c) Quando risponde agli inputs del pilota con poco sforzo sui comandi di volo.</b>	<b>d) Quando i comandi si spostano poco per effettuare variazione di assetto.</b>	c
<b>ATB0094</b>	Un rotore quadripala può avere vibrazioni:	<b>a) 1 X REV</b>	<b>b) 1 X REV    2 X REV                     4 X REV</b>	<b>c) 1 X REV    4 X REV</b>	<b>d) A media frequenza.</b>	b
<b>ATB0095</b>	La potenza di un turbo motore, fornita nelle varie condizioni di impiego, è:	<b>a) La potenza disponibile.</b>	<b>b) La potenza di decollo.</b>	<b>c) La potenza necessaria.</b>	<b>d) La potenza limitata dalla coppia motore.</b>	a
<b>ATB0096</b>	Teoricamente in quale percentuale si considera l'assorbimento di potenza del rotore principale rispetto all'intera potenza disponibile:	<b>a) 100%</b>	<b>b) 90%</b>	<b>c) 85%</b>	<b>d) 50%</b>	a

<b>ATB0097</b>	Cosa si intende per “Mast bumping”:	<b>a)hUna oscillazione forzata indotta da un rapido spostamento dei comandi in condizione di rotore scarsamente caricato</b>	<b>b) Il ribaltamento dinamico dell’elicottero al suolo</b>	<b>c) Una oscillazione forzata indotta da un rapido spostamento dei comandi in condizione di rotore eccessivamente caricato</b>	<b>d) Perdita della portanza di traslazione.</b>	d
<b>ATB0098</b>	Cosa si intende per “Dinamic rollover”:	<b>a) Una oscillazione forzata indotta da un rapido spostamento dei comandi in condizione di rotore scarsamente caricato</b>	<b>b) Il ribaltamento dinamico dell’elicottero al suolo</b>	<b>c) Il ribaltamento dell’elicottero al suolo con rotore fermo</b>	<b>d) Una variazione rapida del passo collettivo.</b>	d
<b>ATB0099</b>	Cosa si intende per “Blade strike”	<b>a) Una oscillazione forzata indotta da un rapido spostamento dei comandi in condizione di rotore scarsamente caricato</b>	<b>b) Il ribaltamento dinamico dell’elicottero al suolo</b>	<b>c) Il flappeggio elevato a causa di una brusca manovra che porta le pale del rotore principale ad urtare con la trave di coda</b>	<b>d) Una variazione rapida del passo collettivo.</b>	c
<b>ATB0100</b>	Le vibrazioni a bassa frequenza (100 – 400 cicli al minuto) possono essere causate da:	<b>a) Rotore di coda</b>	<b>b) Rotore principale</b>	<b>c) Motore</b>	<b>d)Trasmissione.</b>	b
<b>ATB0101</b>	Le vibrazioni ad alta frequenza (oltre 2000 cicli al minuto) possono essere causate da:	<b>a) Rotore di coda</b>	<b>b) Rotore principale</b>	<b>c) Motore</b>	<b>d) Nessuna delle precedenti.</b>	a
<b>ATB0102</b>	La prima legge della dinamica afferma che:	<b>a) Un corpo permane nel suo stato di quiete o di moto rettilineo uniforme fino a che non interviene una causa esterna ad alterare tale stato</b>	<b>b) Un corpo permane nel suo stato di quiete fino a che non interviene una causa esterna ad alterare tale stato</b>	<b>c) Una forza applicata ad un corpo gli imprime una accelerazione proporzionale all’intensità della forza stessa</b>	<b>d) Ad ogni azione ne corrisponde una inversa.</b>	a
<b>ATB0103</b>	La seconda legge della dinamica afferma che:	<b>a) Nulla si crea e nulla si distrugge</b>	<b>b) Una forza applicata ad un corpo gli imprime una accelerazione proporzionale all’intensità della forza stessa ed orientata nella stessa direzione</b>	<b>c) Una forza applicata ad un corpo gli imprime una accelerazione proporzionale all’intensità della forza stessa</b>	<b>d) In un corpo rigido le forze agenti e quelle resistenti si equivalgono.</b>	b
<b>ATB0104</b>	La terza legge della dinamica afferma che:	<b>a)Ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria</b>	<b>b) Ad ogni azione ne corrisponde una inversa</b>	<b>c) Una forza applicata ad un corpo gli imprime una accelerazione proporzionale all’intensità della forza stessa ed orientata nella direzione opposta</b>	<b>d) <math>F = m \times a</math></b>	a

<b>ATB0105</b>	La potenza necessaria è:	<b>a) La potenza sviluppata dal turbomotore</b>	<b>b) La potenza assorbita dal rotore per tenere l'elicottero in volo</b>	<b>c) La potenza per vincere la resistenza di profilo</b>	<b>d) Nessuna delle risposte è corretta</b>	a
<b>ATB0106</b>	La spinta anticoppia del rotore di coda è massima:	<b>a) Alla velocità di miglior sostentamento</b>	<b>b) Nel volo in discesa</b>	<b>c) In hovering IGE</b>	<b>d) In hovering OGE.</b>	a
<b>ATB0107</b>	I regimi di volo dell'elicottero sono:	<b>a) Volo traslato – volo verticale</b>	<b>b) Volo traslato – volo verticale – volo stazionario</b>	<b>c) Volo stazionario – volo traslato – volo verticale – autorotazione</b>	<b>d) Volo stazionario – volo traslato.</b>	c
<b>ATB0108</b>	I rotori possono essere:	<b>a) Articolati – semirigidi – rigidi</b>	<b>b) Articolati – rigidi</b>	<b>c) Semirigidi - rigidi</b>	<b>d) Articolati – semirigidi – rigidi – a bilanciare.</b>	a
<b>ATB0109</b>	Se entrando in effetto suolo durante l'atterraggio si mantiene lo stesso angolo d'incidenza la portanza:	<b>a) Aumenta, la resistenza indotta diminuisce.</b>	<b>b) Diminuisce come pure la resistenza di profilo.</b>	<b>c) Aumenta come pure la resistenza di profilo.</b>	<b>d) Diminuisce e la resistenza di profilo aumenta.</b>	d
<b>ATB0110</b>	Cos'è la quota di tangenza teorica?	<b>a) Quota a cui la velocità variometrica è nulla.</b>	<b>b) Quota massima di volo raggiungibile.</b>	<b>c) Quota in corrispondenza della quale le curve delle potenze necessarie e disponibili sono tangenti.</b>	<b>d) Come specificato in tutte e tre le risposte precedenti.</b>	d
<b>ATB0111</b>	La resistenza indotta è originata:	<b>a) Dall'attrito dell'aria sulle superfici ruvide dell'ala.</b>	<b>b) Dalle ali che hanno un profilo biconvesso simmetrico.</b>	<b>c) Dallo spessore massimo del profilo.</b>	<b>d) Dalla presenza dei vortici marginali.</b>	a
<b>ATB0112</b>	L'efficienza aerodinamica è:	<b>a) Il rapporto fra la velocità e la potenza.</b>	<b>b) Un rapporto numerico che indica la capacità del velivolo a cabrare.</b>	<b>c) Il rapporto fra la portanza e la resistenza.</b>	<b>d) Il valore a cui corrisponde la massima portanza e la massima velocità.</b>	c
<b>ATB0113</b>	Il raggio di una virata corretta è tanto minore quanto:	<b>a) Maggiori risultano sia la velocità che l'angolo d'inclinazione laterale.</b>	<b>b) Maggiore è la velocità e minore è l'angolo d'inclinazione laterale.</b>	<b>c) Minore è la velocità e maggiore è l'angolo d'inclinazione laterale</b>	<b>d) Minori risultano sia la velocità che l'angolo d'inclinazione laterale.</b>	d