



**CLASSE A014 - CIRCOLAZIONE AEREA, TELECOMUNICAZIONI AERONAUTICHE ED
ESERCITAZIONI**

Anno Accademico 2014/2015

- 1. Cosa si intende per “OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE/HEIGHT” (OCA/OCH)?**
 - A) L'altitudine più bassa (OCA), o l'altezza (OCH) al di sopra dell'elevazione della soglia di pista o dell'aeroporto, se applicabile, stabilita in relazione agli ostacoli presenti nella zona per assicurare la minima separazione rispetto ad essi
 - B) L'altitudine più bassa (OCA), o l'altezza (OCH) al di sopra dell'elevazione di pista in uso o di aeroporto, se impiegabile, per garantire la prescritta separazione di sicurezza rispetto al suolo
 - C) L'altitudine più bassa (OCA), o l'altezza (OCH), al di sopra dell'elevazione della soglia di pista in uso adoperata per garantire la separazione minima dagli ostacoli
 - D) L'altitudine più bassa (OCA), o l'altezza (OCH), al di sopra dell'elevazione dell'aerodromo adoperata per garantire la separazione massima dagli ostacoli

- 2. Qual è il significato di (DA/DH) “DECISION ALTITUDE/HEIGHT”?**
 - A) Determinata altitudine o altezza, per avvicinamenti strumentali di precisione, in corrispondenza della quale il pilota dovrà iniziare una procedura di mancato avvicinamento se non ha stabilito il richiesto contatto visivo per proseguire l'avvicinamento per l'atterraggio
 - B) Determinata altitudine o altezza, per avvicinamenti di precisione e non, in corrispondenza della quale deve essere iniziata la procedura di mancato avvicinamento, se non si è stabilito il richiesto contatto visivo per continuare la manovra di atterraggio
 - C) Determinata altitudine o altezza, per avvicinamenti strumentali, alla quale si dovrà iniziare la procedura di mancato avvicinamento, se non si è ottenuto il previsto riferimento visivo per continuare l'avvicinamento
 - D) Determinata altitudine o altezza, fissata dalla compagnia di navigazione, per avvicinamenti di precisione e non, in corrispondenza della quale deve essere iniziata la procedura di mancato avvicinamento, se non si è stabilito il richiesto contatto visivo

- 3. Come può avvenire il trasferimento di responsabilità tra due enti ACC?**
 - A) Al momento dell'attraversamento del confine comune delle regioni di controllo, su di un punto oppure a un orario concordato
 - B) Al momento dell'attraversamento del confine FIR, su di un punto oppure a un orario concordato
 - C) Al momento dell'attraversamento di un livello, su di un punto oppure a un orario concordato
 - D) Al momento dell'attraversamento delle TMA, su di un punto oppure a un orario concordato

- 4. Che FL può impiegare un volo con rotta magnetica 245° nello spazio aereo italiano?**
 - A) Se vola fuori rotte ATS dovrà, in IFR, scegliere un FL con decine dispari mentre nelle rotte ATS dovrà consultare la documentazione ufficiale riportata nell'AIP nazionale
 - B) Se vola fuori rotte ATS dovrà, in IFR, consultare la documentazione ufficiale riportata nell'AIP nazionale mentre nelle rotte ATS dovrà uniformarsi alla tabella dei livelli di volo semicircolari riportati nell'annesso 2
 - C) Se vola fuori rotte ATS dovrà, in IFR, scegliere un FL che termina con lo zero mentre nelle rotte ATS dovrà consultare la documentazione ufficiale riportata nell'AIP nazionale
 - D) Se vola fuori rotte ATS dovrà, in IFR, scegliere un FL con decine pari mentre nelle rotte ATS dovrà consultare la documentazione ufficiale riportata nell'AIP nazionale

5. **Dalla carta delle STAR è pubblicato un Holding Pattern non standard con inbound 225° sul FIX PUNTO. Dirigendosi su PUNTO con rotta magnetica 095°, che tipo di manovra si effettua per entrare in circuito?**
- A) Una procedura racetrack di tipo offset entry dal II settore
 - B) Una procedura racetrack di tipo parallel entry dal I settore
 - C) Una procedura racetrack di tipo direct entry dal III settore
 - D) Una procedura reversal di qualsiasi tipo
6. **Negli spazi aerei italiani, un aeromobile in VFR in contatto radio con un centro di controllo d'avvicinamento potrà usufruire della separazione da un volo IFR?**
- A) Sì, se la CTR è di classe C
 - B) Sì, se la CTR è di classe C o D
 - C) No
 - D) Sì, se la CTR è di classe A
7. **Qual è l'attuale sistema utilizzato per pubblicare la resistenza della pavimentazione della RWY?**
- A) PCN
 - B) SIWL
 - C) LCN
 - D) MTOW
8. **Un aeromobile al quale è stato comunicato un EAT per le 14.45 sta effettuando l'attesa sulla radioassistenza che definisce il FIX di avvicinamento iniziale (IAF). Quale azione sarà intrapresa dal pilota alle ore 14.45?**
- A) Manterrà il circuito di attesa aspettando istruzioni
 - B) Inizierà la procedura di avvicinamento iniziale
 - C) Lascerà il radioaiuto e richiederà ulteriori istruzioni all'ATC per il proseguimento della discesa
 - D) Inizierà la procedura di avvicinamento solo nel caso che l'EAT risulti, in ordine di tempo, superiore all'ETA
9. **Le lettere A, B, C e D indicate sulle carte d'avvicinamento strumentali si riferiscono alle categorie degli aeromobili in funzione:**
- A) della velocità di stallo al peso massimo d'atterraggio in configurazione d'atterraggio
 - B) del peso massimo d'atterraggio
 - C) della velocità massima
 - D) della strumentazione installata a bordo
10. **Per voli che usufruiscono del Servizio di Controllo del Traffico Aereo, il Piano di Volo deve essere presentato:**
- A) almeno 3 ore prima dell'EOBT per i voli IFR e misti (DOC 7030-EUR, Capitolo 2, 2.3); 30 minuti prima dell'EOBT per voli soggetti a misure ATFCM che optino per una rotta alternata (Piani di Volo Sostitutivi)
 - B) almeno 3 ore prima dell'EOBT per i voli IFR e misti (DOC 7030-EUR, Capitolo 2, 2.3)
 - C) 60 minuti prima dell'EOBT per voli soggetti a misure ATFCM che optino per una rotta alternata (Piani di Volo Sostitutivi)
 - D) almeno 3 ore prima dell'EOBT per i voli IFR e misti (DOC 7030-EUR, Capitolo 2, 2.3); 90 minuti prima dell'EOBT per voli soggetti a misure ATFCM che optino per una rotta alternata (Piani di Volo Sostitutivi)

***** FINE DELLE DOMANDE *****

In tutti i quesiti proposti la soluzione è la risposta alla lettera A)