



Parte 5 - OPERAZIONI ED ATTERRAGGI DI EMERGENZA

- 1 **Se una situazione d'emergenza richiede un atterraggio con vento in coda, il pilota deve aspettarsi:**
 - A) una più elevata velocità al suolo, una più lunga corsa d'atterraggio ed una tendenza a superare il programmato punto di contatto
 - B) una più elevata velocità all'aria in soglia pista, una più breve corsa d'atterraggio ed una tendenza ad anticipare il programmato punto di contatto
 - C) una più elevata velocità all'aria in soglia pista ed una più lunga corsa d'atterraggio, compensati da spazi di arresto più brevi
 - D) una più elevata velocità al suolo ed una più breve corsa d'atterraggio, con tendenza ad anticipare il programmato punto di contatto

- 2 **Quale combinazione di condizioni atmosferiche dà luogo ad una riduzione di prestazioni di decollo e di salita di un aeromobile?**
 - A) bassa temperatura, bassa umidità relativa, e bassa altitudine dell'aeroporto
 - B) elevata temperatura, bassa umidità relativa ed elevata altitudine dell'aeroporto
 - C) elevata temperatura, elevata umidità relativa ed elevata altitudine dell'aeroporto
 - D) bassa temperatura, bassa umidità relativa, e elevata altitudine dell'aeroporto

- 3 **A parità di IAS e di ogni altro fattore, su un aeroporto elevato la velocità al suolo in soglia pista sarà:**
 - A) uguale rispetto al livello del mare
 - B) minore che al livello del mare
 - C) maggiore che al livello del mare

- 4 **L'altitudine (Pressure Altitude) è**
 - A) quella che si legge direttamente sull'altimetro
 - B) l'indicazione che si legge sull'altimetro quando viene inserito il QNE
 - C) quella che si legge sull'altimetro quando viene inserito il valore del QNH
 - D) quella che si legge sull'altimetro quando viene inserito il QFE

- 5 **Con aeromobile fermo al parcheggio si può ottenere l'Altitudine:**
 - A) inserendo nella finestrella di regolaggio dell'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo l'altitudine indicata
 - B) portando a zero l'altitudine indicata dell'altimetro e leggendo il valore dell'altitudine di pressione nella finestrella di regolaggio
 - C) inserendo nella finestrella di regolaggio dell'altimetro il QNH e leggendone direttamente sul quadrante il valore
 - D) selezionando sull'altimetro la quota dell'aeroporto e leggendo nella finestrella di regolaggio la PA

- 6 **La Density Altitude (Altitudine di Densità) è:**
 - A) l'altitudine di riferimento rispetto ad un piano standard
 - B) l'altitudine in atmosfera tipo (PA) corretta per la differenza tra temperatura standard e temperatura reale
 - C) l'altitudine letta direttamente sull'altimetro
 - D) l'elevazione dell'aeroporto letta sulle cartine aeroportuali

- 7 **Quali sono i fattori che più pesantemente penalizzano la distanza di decollo da una pista pavimentata e asciutta?**
 - A) il vento, la densità dell'aria, la pendenza di pista, la temperatura
 - B) il vento, la pendenza di pista, il centraggio dell'ultraleggero
 - C) la densità dell'aria, il vento, le condizioni di traffico

- 8 **Pianificando un volo di trasferimento con un ultraleggero**
 - A) E' importante verificare le caratteristiche e l'agibilità del campo di destinazione e degli alternati
 - B) E' importante verificare le caratteristiche e l'agibilità del solo campo di destinazione, tanto se la meteo è buona non c'è ragione di prevedere un alternato
 - C) Si verificano le caratteristiche dei soli campi alternati.
 - D) Non è importante pianificare nulla, anche perché la destinazione viene stabilita dopo essere decollati.

- 9 L'autonomia dell'ultraleggero per un volo di trasferimento deve essere:**
- A) Sufficiente per raggiungere la destinazione
 - B) Sufficiente per raggiungere la destinazione e per arrivare all'alternato con almeno 30 minuti di autonomia residua
 - C) Non me ne preoccupo, tanto decollo sempre con il pieno
 - D) Meglio partire con il carburante appena sufficiente, aiuta a mantenere alta l'attenzione del pilota
- 10 Dovendo scegliere un campo per un atterraggio di emergenza, è da preferirsi:**
- A) Campo coltivato a vigna
 - B) Campo incolto
 - C) Campo coltivato con coltura bassa
 - D) Campo coltivato con coltura alta
- 11 Se il campo prescelto per l'atterraggio di emergenza è in pendenza, conviene:**
- A) Non importa, tanto la pendenza non crea nessun problema in atterraggio se il pilota è avanzato
 - B) E' preferibile atterrare in salita
 - C) E' preferibile atterrare in discesa
 - D) Non importa, tanto se sbaglio l'avvicinamento posso utilizzare il paracadute balistico
- 12 Se all'ingresso del campo prescelto per un'emergenza si notano dei pali, cosa si deve dedurre?**
- A) Non è un problema se la distanza dei pali è maggiore dell'apertura alare dell'ultraleggero
 - B) Se non vedo i fili vuol dire che è una vecchia linea elettrica in disuso, quindi non me ne preoccupo
 - C) I fili solitamente non si vedono, ma in presenza dei pali se ne deve prevedere l'esistenza. Si deve adeguare il circuito di avvicinamento in modo da sorvolare i fili con un margine adeguato, o scegliere un altro campo
 - D) Proseguo l'avvicinamento e se non riesco a passare sopra i fili, ci passo sotto
- 13 In caso di piantata motore, cosa ritenete prioritario:**
- A) avere quota sufficiente per cercare un'emergenza
 - B) assumere la velocità di massima efficienza
 - C) atterrare su di un campo liscio
 - D) chiamare per radio un pilota esperto
- 14 A bassa quota 20/30 metri, vento in coda, il motore pianta e per fortuna siete su un campo di golf piatto:**
- A) mantenete la minima velocità possibile per attutire l'impatto dovuto al vento in coda
 - B) virate immediatamente per atterrare con vento frontale, preoccupandovi di mantenere la velocità di volo
 - C) mantenete la velocità di volo ed atterrate con il vento in coda
 - D) Vi preoccupate di riavviare il motore, senza preoccuparvi troppo dell'atterraggio.
- 15 Il cono di massima efficienza permette di visualizzare quella parte della superficie terrestre:**
- A) raggiungibile con l'apparecchio dopo un'avaria motore
 - B) non raggiungibile con l'apparecchio
 - C) raggiungibile volando alla velocità di massima efficienza dopo un'avaria al motore
 - D) La zona di vento favorevole che permette il risparmio di carburante
- 16 Le dimensioni del cono di massima efficienza sono:**
- A) fisse
 - B) variabili in funzione del vento
 - C) variabili in funzione del peso
- 17 In che cosa consiste la differenza tra cono di sicurezza e cono di massima efficienza:**
- A) non vi sono differenze
 - B) dalla posizione del vertice; in basso, cono di massima efficienza; in alto, cono di sicurezza
 - C) dalla posizione del vertice; in basso, cono di sicurezza; in alto, cono di massima efficienza
- 18 In finale allineati con l'asse pista siete lunghi:**
- A) spegnete il motore e picchiate per ridurre l'efficienza
 - B) riattaccate senza provare ad atterrare
 - C) eseguite degli otto per perdere quota

- 19 **Quali sono per un multiassi le manovre per uscire da una vite:**
- A) manetta al minimo, cloche avanti, piede contrario alla rotazione
 - B) manetta al minimo, piede contrario, cloche dal lato opposto al senso di rotazione e quindi in avanti
 - C) manetta al massimo, piede contrario, cloche dal lato opposto alla rotazione e quindi in avanti
- 20 **Un atterraggio senza flap su un apparecchio munito di tale comando:**
- A) sarà più corto di quello effettuato con flap estratti
 - B) sarà più lungo di quello effettuato con flap estratti
 - C) avverrà ad una velocità inferiore di quello con flap estratti
- 21 **Qualora con un ultraleggero il pilota si rendesse conto che non si riuscirà a raggiungere il campo di destinazione prima dello scadere delle effemeridi, dovrà:**
- A) Proseguire il volo fino a destinazione, coordinando via radio qualcuno che appronti un sistema di illuminazione della pista
 - B) dirottare su altro campo che possa essere raggiunto entro le effemeridi o in mancanza di campi di volo disponibili individuare un campo idoneo per eseguire un atterraggio forzato
 - C) Volare anche di poco al disopra della VNE al fine di raggiungere il campo di destinazione entro le effemeridi
- 22 **Qualora con un ultraleggero il pilota si rendesse conto che il carburante a bordo non sia sufficiente per raggiungere il campo di destinazione né nessun altro campo di volo, dovrà:**
- A) Proseguire il volo per quanto possibile ed eseguire un atterraggio di emergenza all'esaurimento del carburante.
 - B) esegue immediatamente l'estrazione del paracadute balistico.
 - C) Impostare la velocità di massima autonomia chilometrica ed individuare un campo per eseguire un atterraggio forzato.
- 23 **Qual è il significato della sigla S.A.R.**
- A) Search and Rescue
 - B) Società Aeronautiche Riunite
 - C) Superficie aerodinamica resistente
 - D) Nulla, non è una sigla aeronautica
- 24 **L'avvicinamento per l'atterraggio di emergenza senza motore va eseguito:**
- A) Senza flap fino a che non si è certi di raggiungere il campo, poi con tutto flap.
 - B) Con tutto flap per toccare alla minima velocità.
 - C) Con tutto flap fino a che non si è certi di raggiungere il campo, poi senza flap per rendere il contatto più dolce.
- 25 **L'atterraggio precauzionale, per il quale si deve optare ogni volta non si sia certi di arrivare a destinazione in sicurezza, va eseguito:**
- A) Con la tecnica di atterraggio su campo soffice dopo almeno due passaggi di ricognizione.
 - B) Sul primo campo idoneo che si incontra.
 - C) Spiralando in discesa sulla verticale del campo prescelto, per vedere che non ci siano impedimenti.
- 26 **Durante una discesa in volo planato con il motore in avaria è preferibile arrivare in finale:**
- A) Su una traiettoria normale.
 - B) Alti e veloci.
 - C) Compatibilmente con la lunghezza del campo, leggermente più lunghi del normale.
- 27 **Dovendo fare un atterraggio fuori campo precauzionale con motore conviene prima:**
- A) Esaurire il carburante
 - B) Fare un paio di passaggi di ricognizione.
 - C) Cercare di attirare l'attenzione di persone al suolo.

- 28 **La base del cono di massima efficienza delimita l'area:**
- A) Raggiungibile volando alla velocità di massima efficienza.
 - B) Al di là della quale si tocca volando alla velocità di massima efficienza.
 - C) Entro cui bisogna stare per avere la certezza di arrivare a terra volando ad una velocità inferiore a quella di massima efficienza.
- 29 **Se durante la corsa di decollo l'anemometro non indicasse alcun aumento di velocità, cosa potrebbe essere successo e cosa conviene fare?**
- A) La presa dinamica potrebbe essere ostruita; interrompere il decollo se la pista rimanente è sufficiente per l'arresto.
 - B) Potrebbe non essere stato tolto il cappuccio al tubo di pitot; fermarsi a ogni costo.
 - C) Potrebbe essersi guastato il vacuometro; il volo può essere continuato purché ci si mantenga in VMC.
- 30 **Se a decollo avvenuto si verifica un arresto del motore, cosa conviene fare per prima cosa?**
- A) Cercare un campo d'emergenza davanti al muso in un settore di 45°.
 - B) Cercare la possibile causa d'arresto del motore
 - C) Mantenere la velocità di massima efficienza.
- 31 **Che differenza c'è tra atterraggio d'emergenza e atterraggio precauzionale?**
- A) Con il secondo il pilota non ha a disposizione il motore.
 - B) Con il primo il pilota ha a disposizione il motore.
 - C) Con il primo il pilota non ha a disposizione il motore.
- 32 **Come si deve volare in volo planato, per rimanere in volo il più a lungo possibile?**
- A) Alla velocità minima variometrica o di massima autonomia oraria.
 - B) Con gli ipersostentatori completamente estesi.
 - C) Alla velocità di massima efficienza o di massima autonomia chilometrica.
- 33 **Il pilota che osservi un aeromobile o un mezzo di superficie in stato di pericolo, a meno che ciò non pregiudichi la sicurezza del proprio aeromobile, deve:**
- A) Atterrare al più presto e comunicare tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
 - B) Tenere in vista il mezzo in pericolo fin quando la sua presenza non è più necessaria e comunicare via radio tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
 - C) Continuare il volo comunicando subito per radio tutte le informazioni pertinenti di cui è in possesso.
- 34 **In caso di permanenza in acqua indossando un idoneo giubbotto di salvataggio, il pericolo maggiore è costituito:**
- A) Dalla fame e dalla sete.
 - B) Dall'ipotermia.
 - C) Dal non saper nuotare.
- 35 **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
- 36 **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

- 37 **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
- 38 **Quali sono i parametri da considerare, in caso di emergenza in decollo e qualora la quota sia sufficiente per il rientro al campo contropista, per determinare il senso della virata ?**
- A) Il vento; il circuito standard
 - B) Il vento; il contratto di assicurazione
 - C) Gli ostacoli; il vento al traverso
 - D) Gli ostacoli; la lunghezza pista
- 39 **In caso di piantata motore in decollo, la virata di 180° per rientrare in pista è solitamente sconsigliata per gli aeroplani a motore. Per i motoalianti, tenendo conto della elevata efficienza degli stessi, la manovra è invece fattibile, anche se si devono utilizzare le seguenti precauzioni:**
- A) La manovra può essere tentata solo dai piloti che abbiano conseguito la qualifica di avanzato
 - B) La manovra non deve essere tentata, anche se la quota è sufficiente a raggiungere la pista.
 - C) Appruare immediatamente in modo deciso ed abbondante, verificare che la velocità sia stabile e non in diminuzione, eseguire la virata senza esercitare eccessiva trazione sulla barra
 - D) Dipende dalla polizza assicurativa stipulata
- 40 **Per quale motivo, nella virata di rientro in pista eseguita da alianti e motoalianti in caso di emergenza in decollo, seppur la stessa sia eseguita a forti angoli di inclinazione laterale, non è necessario esercitare molta trazione sulla barra così come si farebbe solitamente per virate alla medesima inclinazione?**
- A) perché in emergenza non si deve perdere tempo in cose inutili
 - B) perché la virata di rientro in pista è una virata in discesa e quindi necessita di una minore trazione sulla barra rispetto ad una virata eseguita senza perdita di quota.
 - C) E' in funzione della categoria di immatricolazione dell'ultraleggero
 - D) La domanda è errata in quanto in virata non si esercita mai una trazione sulla barra
- 41 **In un volo veleggiato con un motoaliente non è necessario volare sempre nel cono di planata di un campo atterrabile in quanto il pilota può sempre riavviare il motore**
- A) Si può tranquillamente volare bassi su zone inatterrabili in quanto si può sempre riavviare il motore
 - B) La domanda non è pertinente in quanto è vietato volare con motoalianti a motore spento
 - C) Normalmente è così, ma ogni tanto ci si può concedere qualche rischio.
 - D) No, una volta spento il motore tutto il volo deve essere effettuato senza contare sulla riaccensione del motore, in quanto lo stesso potrebbe non ripartire
- a quale quota deve essere deciso il riavvio del motore?**
- 42
- A) Il motore può essere riavviato a qualsiasi quota
 - B) ad una quota ed in una posizione che consenta comunque l'atterraggio fuoricampo su una superficie idonea. Il riavvio del motore deve essere effettuato ad una quota che permetta di avere il tempo necessario per il riscaldamento dello stesso.
 - C) Il motore non deve mai essere riavviato
 - D) tutte le precedenti risposte sono esatte
- 43 **A quale quota deve essere presa la decisione di atterrare fuori campo**
- A) dipende dalla bravura e dalla fortuna del pilota
 - B) a qualsiasi quota
 - C) 100 mt.
 - D) ad una quota che permetta di esaminare con cura il campo prescelto e che permetta l'esecuzione di un circuito quanto più vicino possibile allo standard

- 44** **E' consentita la riaccensione del motore di un motoaliante in finale?**
- A)** Il circuito di atterraggio di un motoaliante che abbia spento il motore in volo deve essere effettuato con la procedura prevista per l'aliante, senza far quindi conto sulla disponibilità del motore. Comunque, in casi particolari il motore può essere riavviato anche in finale, tenendo però conto e prevedendo l'eventualità che il motore non riparta.
 - B)** E' vietato dal D.P.R. 133
 - C)** Sì, solo se si riceve per radio il parere favorevole di un pilota esperto
 - D)** Dipende dal contratto di assicurazione stipulato
- 45** **Qual è il miglior modo per ridurre il raggio di virata di un aliante per sfruttare con maggiore efficacia una termica**
- A)** Forte inclinazione alare ed elevata velocità per evitare lo stallo
 - B)** Inclinare più possibile fin oltre i 60°
 - C)** Salvo casi particolari conviene mantenere una inclinazione di circa 40° e ridurre quanto possibile la velocità
 - D)** Non c'è relazione tra raggio di virata ed efficienza nello sfruttamento di una termica
- 46** **Quale precauzione di deve tenere quando si aggancia una termica ad una altezza ridotta rispetto al terreno?**
- A)** Nessuna, non c'è alcuna differenza rispetto alla stessa manovra eseguita in quota.
 - B)** Si deve tenere una velocità anemometrica superiore a quella che si terrebbe in quota, al fine di avere un adeguato margine sullo stallo. Quanto sopra anche se riduce l'efficienza nello sfruttamento della termica
 - C)** Siccome le termiche vicino al terreno sono strette occorre girare molto inclinati e quanto più lenti possibile
 - D)** E' preferibile riavviare il motore.



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

Foglio 1/1

Ref. 40-968-206

Data _____

Cognome _____

Nome _____

Firma _____

- 1 a b c d
- 2 a b c d
- 3 a b c
- 4 a b c d
- 5 a b c d
- 6 a b c d
- 7 a b c
- 8 a b c d
- 9 a b c d
- 10 a b c d
- 11 a b c d
- 12 a b c d
- 13 a b c d
- 14 a b c d
- 15 a b c d
- 16 a b c
- 17 a b c
- 18 a b c
- 19 a b c
- 20 a b c
- 21 a b c
- 22 a b c
- 23 a b c d
- 24 a b c
- 25 a b c
- 26 a b c
- 27 a b c
- 28 a b c
- 29 a b c
- 30 a b c

- 31 a b c
- 32 a b c
- 33 a b c
- 34 a b c
- 35 a b c d
- 36 a b c d
- 37 a b c d
- 38 a b c d
- 39 a b c d
- 40 a b c d
- 41 a b c d
- 42 a b c d
- 43 a b c d
- 44 a b c d
- 45 a b c d
- 46 a b c d



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

Foglio 1/1

Ref. 40-968-206

CORRETTORE

1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
2	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
3	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
4	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<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"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
9	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<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"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
13	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
14	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
15	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
16	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
17	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
18	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
20	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
21	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
22	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
26	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
27	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
30	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
31	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>		
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c		
33	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
34	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c		
35	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
36	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
37	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
38	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
39	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
40	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
41	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/>	
42	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
43	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/>	
44	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	
45	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> d	
46	<input type="checkbox"/> a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> d	