

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

1. Vamos a aterrizar en un aeródromo con viento en cara decreciente. ¿Cómo procederemos?
 - a) Aumentaremos la potencia para mantenernos en la senda de planeo.
 - b) Aumentaremos el ángulo de ataque.
 - c) Disminuiremos la potencia para mantenernos en la senda de planeo.
 - d) El viento en cara decreciente no afectará a la actitud de vuelo.

2. Vamos a aterrizar con viento en cara creciente. ¿Cómo lo tendremos que hacer?
 - a) Seguiremos el mismo procedimiento que si no hubiera viento.
 - b) Aumentaremos la potencia para no desviarnos de nuestra senda de planeo.
 - c) Disminuiremos la potencia para mantener la senda de planeo.
 - d) Aumentaremos el ángulo de ataque conforme nos vayamos acercando a la pista.

3. ¿Qué consideramos como carrera de aterrizaje?
 - a) Desde que entramos en tramo final hasta que se para el ULM en la pista.
 - b) Desde que el tren de aterrizaje principal toma contacto con la pista hasta que el ULM se para.
 - c) Desde que estamos en tramo final hasta que el tren principal de aterrizaje toma contacto con la pista.
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.

4. Una pista VFR básica, ¿qué marcas debe llevar?
 - a) Marcas de calle de rodaje, de bordes de calle de rodaje y números de pista.
 - b) Marca de calle de rodaje y línea de detención.
 - c) Marcas de posición y números de pista.
 - d) Línea central y números de pista.

5. ¿Cuál es el criterio para orientar las pistas de los aeródromos?
 - a) La pendiente del terreno en el que está situado.
 - b) Según los vientos predominantes locales.
 - c) Según cuáles sean las rutas más utilizadas, para que las aeronaves se tengan que desviar lo menos posible tras el despegue.
 - d) Según la actividad para la que esté destinado el aeródromo.

6. Vamos a despegar de un aeródromo, ¿qué tenemos que pedir para calar en el altímetro?
 - a) El QFE.
 - b) El QNE.
 - c) El QNH.
 - d) El QMS.

7. Si calamos el QNH estando en tierra en un aeródromo, ¿qué marcará el altímetro?
 - a) La altitud del campo, corregida al nivel del mar.
 - b) Marcará 0 ft.
 - c) La altitud real sobre el nivel del mar.
 - d) Marcará el nivel de vuelo.

8. Si nos dan el QFE estando en la pista de un aeródromo y lo calamos en el altímetro:
 - a) Marcará la altitud del campo, corregida al nivel del mar.
 - b) Indicará 0 ft.
 - c) Marcará la altitud real sobre el nivel del mar.
 - d) El QFE no es un código que se pueda calar en el altímetro.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

9. ¿Qué calaremos en el altímetro una vez superado el nivel de transición?
- El QFE.
 - El QNE.
 - 1.013 mb.
 - B y C son correctas.
10. Estamos en nivel de vuelo. ¿Qué debemos llevar en nuestro altímetro?
- El QNH del aeródromo más cercano.
 - El QFE.
 - El QNE.
 - Podemos llevar tanto el QNH como el QNE.
11. Si queremos conocer la altitud de presión en un aeródromo, ¿cómo lo haremos?
- Pidiendo el QFE y calándolo en el altímetro. Lo que marquen las agujas será la altitud de presión.
 - Consultando el NOTAM.
 - Calando 1.013 mb en el altímetro. Lo que marquen las agujas será la altitud de presión.
 - No podemos conocer esta altitud por nosotros mismos.
12. Durante un ascenso, la mezcla de aire y combustible:
- Se empobrece.
 - Se mantendrá estable.
 - La debemos enriquecer paulatinamente.
 - La debemos empobrecer poco a poco.
13. En un descenso, ¿qué ocurre con la mezcla de aire y combustible?
- Se empobrece.
 - Se enriquece.
 - Si no la cambia el piloto, se mantendrá estable.
 - La mezcla siempre será la misma.
14. ¿Qué debemos hacer con la mezcla de aire y combustible si estamos descendiendo?
- Dejarla igual.
 - Empobrecerla.
 - Enriquecerla.
 - Depende del criterio del piloto.
15. ¿Qué le ocurre a la mezcla de aire y combustible si dejamos de aplicar calor al carburador?
- Se enriquece.
 - Se empobrece.
 - No le pasa nada.
 - Se ajustará sola.
16. En un ascenso, la mezcla de aire y combustible se empobrece.
- Falso.
 - Verdadero.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

17. Vamos a despegar de un mismo campo un primer día con 12º C y un segundo día con 34º C. Indique la correcta:
- El segundo día necesitaremos más longitud de pista.
 - El primer día necesitaremos más longitud de pista.
 - El primer día saldremos al aire con mayor velocidad.
 - A y C son correctas.
18. Cuando estamos volando en una zona de altas presiones y pasamos a una de bajas:
- Nos mantenemos al mismo nivel pero el altímetro indica que descendemos.
 - Ascendemos pero la lectura del altímetro es la misma.
 - Nos mantenemos en el mismo nivel pero el altímetro indica que ascendemos.
 - Descendemos pero la lectura del altímetro es la misma.
19. ¿Qué indicará el altímetro si volamos de una zona de bajas presiones a una de altas?
- El altímetro indicará lo mismo aunque nosotros ascenderemos.
 - El altímetro indicará que ascendemos aunque seguiremos al mismo nivel.
 - El altímetro indicará lo mismo aunque nosotros descenderemos.
 - El altímetro indicará que descendemos aunque seguiremos al mismo nivel.
20. ¿Cuál de las siguientes situaciones será más comprometida para el vuelo?
- Cuando volamos de una zona de baja presión a una de alta.
 - Cuando volamos de una zona de alta presión a una de baja.
 - Las dos situaciones anteriores son igual de comprometidas.
 - Ninguna de las situaciones anteriores tiene algún riesgo para el vuelo.
21. Volando en una zona de altas presiones, el altímetro:
- Indicará que vamos más bajo.
 - Indicará que vamos más alto.
 - Indicará lo mismo que si vamos en una zona de bajas presiones.
 - Iremos más bajo de lo que marca el altímetro.
22. La velocidad de mejor régimen de ascenso debe utilizarse desde que despegamos hasta:
- Que hayamos superado todos los obstáculos de las proximidades.
 - Que hayamos pasado el nivel de transición.
 - La velocidad que hay que llevar después del despegue es la de mejor ángulo de ascenso.
 - Hasta que hayamos salido de la zona de tránsito del aeródromo.
23. La velocidad de mejor régimen de ascenso:
- Está prevista para utilizarla durante largos periodos de tiempo.
 - Debemos usarla nada más despegar de la pista.
 - Es la que usaremos hasta que hayamos superado todos los obstáculos de las proximidades.
 - La usaremos una vez superados los obstáculos tras el despegue.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

24. Una vez que estamos en ruta tenemos que ascender durante un largo periodo de tiempo. ¿Qué velocidad usaremos?
- Velocidad de mejor ángulo de ascenso.
 - Velocidad normal de ascenso.
 - Velocidad de crucero.
 - Velocidad de mejor régimen de ascenso.
25. En un campo que tiene obstáculos cerca, ¿qué velocidad utilizaremos tras el despegue?
- Velocidad de mejor ángulo de ascenso y la normal de ascenso una vez superados.
 - Velocidad de mejor régimen de ascenso y la normal de ascenso una vez superados.
 - Velocidad normal de ascenso.
 - Velocidad de mejor ángulo de ascenso y la de mejor régimen de ascenso una vez superados.
26. El piloto deberá drenar los depósitos de combustible:
- Durante el chequeo prevuelo.
 - Siempre que el avión lleve varios días aparcado.
 - Después de cada vuelo.
 - A y B son correctas.
27. Durante la inspección prevuelo de nuestra aeronave:
- Drenaremos los depósitos de combustible.
 - Nos aseguraremos de quitar la funda del tubo pitot.
 - Comprobaremos que las tomas de presión estática no están obstruidas.
 - Todas son correctas.
28. Queremos terminar nuestro viraje orientados hacia rumbo 180° y estamos virando hacia la derecha. Debemos parar cuando la brújula indique:
- 180° .
 - 150° .
 - 210° .
 - 90° .
29. Virando hacia la izquierda queremos orientarnos hacia el rumbo 360° . Sacaremos nuestro viraje cuando la brújula indique:
- 030° .
 - 360° .
 - 330° .
 - 270° .
30. Estamos realizando un viraje hacia la derecha y queremos orientarnos al rumbo 360° . ¿Cuándo sacaremos el viraje?
- En 360° .
 - En 330° .
 - En 030° .
 - En 010° .

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

31. Estamos virando hacia la izquierda y queremos orientarnos al rumbo 180°. Sacaremos el viraje cuando la brújula indique:
- 170°
 - 210°
 - 180°.
 - 150°.
32. Si para nivelarnos tras recuperar una pérdida tiramos fuertemente de la palanca:
- Entraremos en barrena.
 - Causaremos un daño estructural irreparable en la aeronave.
 - Tendremos pérdidas secundarias.
 - A y B son correctas.
33. Mientras volamos para llegar a un punto concreto, vemos que nos estamos desplazando hacia la izquierda. ¿Qué significa?
- Que nuestra brújula tiene una desviación y ha dejado de funcionar correctamente.
 - Que el viento viene por la derecha.
 - Que el viento viene por la izquierda.
 - Que nuestra brújula no está bien calibrada.
34. Si en nuestra ruta queremos llegar a un punto concreto pero vemos que cada vez nos desviamos más hacia la izquierda. ¿Qué debemos hacer?
- Poner un rumbo mayor en la brújula.
 - Continuar con el mismo rumbo y aumentar la potencia.
 - Poner un rumbo menor en la brújula.
 - Ir haciendo virajes hacia la derecha para corregir la trayectoria.
35. Acabamos de entrar en pérdida. ¿Qué será lo primero que haremos?
- Aumentar la potencia.
 - Tirar de la palanca para aumentar el ángulo de ataque.
 - Empujar la palanca para disminuir el ángulo de ataque.
 - Disminuir la potencia.
36. Una pendiente de pista negativa:
- Acorta la carrera de despegue.
 - Alarga la carrera de aterrizaje.
 - Una pista no puede tener pendiente negativa.
 - A y B son correctas.
37. ¿En cuál de las siguientes situaciones se alargará la carrera de despegue?
- En gran altitud de densidad.
 - En un día con altas temperaturas.
 - En una pista con pendiente positiva.
 - En todas las anteriores se alargará la carrera.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

38. Si antes que nosotros ha despegado un avión de grandes características:
- Nos iremos al aire después del punto en que se fue el otro avión.
 - Tendremos que esperar al menos 20 minutos para usar la pista.
 - Nos iremos al aire antes del punto en que despegó el otro avión.
 - El uso previo de la pista no nos afectará a nosotros.
39. ¿Cuándo tendremos que irnos al aire si antes ha aterrizado un avión de grandes dimensiones en la pista?
- Justo antes del punto en el que el otro puso las ruedas.
 - Después del punto en el que el otro puso las ruedas.
 - Bastante antes del punto en el que el otro puso las ruedas.
 - Es indiferente.
40. ¿Por qué no debemos despegar desde intersecciones de pista si antes ha despegado un avión grande?
- Porque en caso de emergencia podría volver a necesitar la pista.
 - Porque las turbinas de los aviones grandes generan turbulencias.
 - Por las turbulencias que generan en la punta de sus alas.
 - Porque podemos entorpecer el tráfico de otras aeronaves.
41. Despegamos con flaps. ¿Cuándo debemos dejar de usarlos?
- Cuando hayamos salido del circuito de tráfico de aeródromo.
 - Tras asegurarnos que hemos alcanzado la velocidad adecuada de operación sin flaps.
 - Cuando superemos el nivel de transición.
 - Justo después de despegar.
42. Las marcas de nuestro anemómetro son $V_{s0}=50$, $V_{s1}=70$, $V_{fe}=100$, $V_{no}=150$, $V_{ne}=180$. ¿A cuál de las siguientes velocidades podremos usar flaps?
- 65.
 - 90.
 - 130.
 - A y B son correctas.
43. Las marcas de nuestro anemómetro son $V_{s0}=50$, $V_{s1}=70$, $V_{fe}=100$, $V_{no}=150$, $V_{ne}=180$. ¿Podremos llevar flaps sin volamos a 65?
- No.
 - Sí, a esa velocidad podemos volar tanto con flaps como sin ellos.
 - Sí, a esa velocidad solo podremos volar si usamos flaps.
 - Sí, siempre que llevemos muy poco calado.
44. ¿Cómo se consigue realizar un viraje hacia la derecha?
- Con el alerón de la derecha subido y el de la izquierda bajado.
 - Con el alerón de la derecha abajo y el de la izquierda arriba.
 - Moviendo el timón de dirección hacia la izquierda.
 - Moviendo el timón de dirección hacia la derecha.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

45. Si movemos el volante hacia la izquierda:
- El timón de dirección se moverá hacia la izquierda.
 - El alerón izquierdo bajará y el derecho subirá.
 - El timón de dirección se moverá hacia la derecha.
 - El alerón derecho bajará y el izquierdo subirá.
46. ¿De qué forma conseguiremos un viraje más cerrado?
- Con más inclinación y menos velocidad.
 - Con menos inclinación y más velocidad.
 - Realizando un derrape.
 - Realizando un resbale.
47. En caso de la parada de uno de los dos motores, la bola acusa ese movimiento instantáneamente. ¿Qué haremos?
- Pisaremos con el pie contrario de donde esté la bola.
 - Pisaremos con el pie del lado en el que esté la bola.
 - Viraremos hacia el lado contrario en el que esté la bola.
 - Viraremos hacia el lado contrario de la bola.
48. ¿Cómo realizamos un viraje coordinado?
- Utilizando el volante para la inclinación y el timón de dirección para centrar la bola.
 - Utilizando el timón de dirección para la inclinación y el volante para centrar la bola.
 - Utilizando el timón de dirección para llevar la bola hacia el lado de inclinación.
 - Utilizando el volante para llevar la bola hacia el lado de inclinación.
49. Cuando el bastón esté en la "caseta de perro" y la bola centrada:
- Estamos haciendo un viraje con una inclinación de 60° .
 - Estaremos virando a 1° por segundo.
 - Estaremos realizando un viraje coordinado.
 - B y C son correctas.
50. Las marcas de nuestro anemómetro son $V_{s0}=50$, $V_{s1}=70$, $V_{fe}=100$, $V_{no}=150$, $V_{ne}=180$. ¿En cuál de las siguientes velocidades podríamos tanto usar flaps como no hacerlo?
- 80.
 - 55.
 - 110.
 - 170.
51. Las marcas de nuestro anemómetro son $V_{s0}=50$, $V_{s1}=70$, $V_{fe}=100$, $V_{no}=150$, $V_{ne}=180$. ¿A qué velocidad podríamos ir en caso de turbulencia fuerte?
- A cualquiera que no sobrepase 180.
 - A 130.
 - A 160.
 - A 60.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

52. ¿Cuándo será mayor la TAS que la IAS?
- A nivel del mar.
 - En un día con atmósfera estándar.
 - En gran altitud de densidad.
 - La TAS siempre será menor que la IAS.
53. Indique la correcta. La IAS y la TAS serán iguales:
- Un día con atmósfera estándar a nivel del mar.
 - Nunca.
 - Un día con atmósfera estándar a cualquier altitud.
 - A gran altitud de densidad.
54. La relación entre las resistencias y la velocidad es:
- La inducida y la parásita aumentan cuando aumenta la velocidad.
 - Con aumento de velocidad, la inducida aumenta y la parásita disminuye.
 - La inducida y la parásita disminuyen cuando aumenta la velocidad.
 - Con aumento de velocidad, la parásita aumenta y la inducida disminuye.
55. El despegue en una pista con hierba corta:
- Necesitará la misma carrera que en una pista asfaltada.
 - La carrera de despegue será mayor que en una pista con hierba alta.
 - Necesitará mayor carrera de despegue que en una pista asfaltada.
 - Será prácticamente imposible.
56. El jefe vuelos decide cuál es la pista en uso desde la que tenemos que despegar:
- Verdadero, y tendremos que acatar su decisión en cualquier caso.
 - Falso, esa decisión no la toma el jefe de vuelos.
 - Verdadero, pero la responsabilidad última de comprobar que las condiciones sean las adecuadas es del comandante de la aeronave.
 - Falso, es el comandante de la aeronave quien decide qué pista usar en cada momento.
57. En un aterrizaje, ¿cómo podemos acabar con el efecto suelo?
- Bajando el morro para disminuir el ángulo de ataque.
 - Aumentando el ángulo de ataque.
 - Quitando todo el calado de flaps.
 - A y C son correctas.
58. Indique la correcta. El efecto suelo:
- Se produce solo en despegues.
 - Se produce cuando la aeronave está a una altura del suelo menor de $\frac{1}{4}$ de la extensión del ala.
 - Es proporcional al peso de la aeronave.
 - Aumenta la resistencia inducida.
59. ¿A qué se debe el efecto suelo?
- A un aumento de la sustentación.
 - A la disminución de la resistencia inducida.
 - A la disminución de la resistencia parásita.
 - A y B son correctas.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

60. ¿Qué ocurre cuando aumenta el factor de carga?
- Disminuye la velocidad de pérdida.
 - Disminuyen la resistencia inducida y la parásita.
 - Aumenta la velocidad de pérdida.
 - Entraremos en pérdida a un mayor ángulo de ataque.
61. ¿En qué arco del anemómetro debemos volar si nos encontramos con turbulencias en vuelo?
- En el amarillo.
 - En el verde.
 - En el blanco.
 - Muy cerca de Vne, pero con precaución de no sobrepasarla.
62. Con hélice de paso variable, en despegues:
- Llevaremos paso corto.
 - Llevaremos paso largo.
 - Llevaremos paso corto si estamos a poca altitud de densidad y paso largo si el campo está muy elevado.
 - Llevaremos paso en bandera.
63. Con hélice de paso variable, a altas velocidades en vuelo:
- Llevaremos paso corto.
 - Llevaremos en bandera, para disminuir al máximo la resistencia generada por la hélice.
 - Llevaremos paso largo.
 - A grandes velocidades el paso que llevemos es indiferente.
64. ¿Cómo podemos evitar la contaminación de agua en los depósitos de combustible?
- Poniendo la calefacción durante un rato antes de aparcar la aeronave.
 - Drenando los depósitos después de cada vuelo.
 - Comprobando que estén bien cerrados para que no entre humedad.
 - Llenando los depósitos completamente después del último vuelo.
65. ¿Cuándo necesitaremos mayor longitud de pista de lo normal?
- Cuando una aeronave tiene el centro de gravedad muy adelantado.
 - En un aeródromo a gran altitud de densidad.
 - En un aterrizaje en una pista con pendiente negativa.
 - Todas son correctas.
66. Si superamos la Vne de nuestra aeronave, ¿qué ocurre?
- Nada, es la velocidad normal de operación.
 - Que podrá sufrir daños estructurales.
 - No es recomendable pero podremos seguir volándolo sin problemas.
 - No la podemos superar aunque quisiéramos porque es el tope que tiene nuestra aeronave.
67. ¿Qué ocurre si superamos la Vno de nuestra aeronave?
- Que podrá sufrir daños estructurales.
 - Nada, porque es la velocidad normal de operación.
 - Que habrá que revisarlo antes de volver a volar.
 - A y C son correctas.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

68. Si superamos la Vne de nuestra aeronave habrá que revisarla antes de volver a volar.
- Falso.
 - Verdadero.
69. Cualquier aeronave puede entrar en pérdida a cualquier velocidad.
- Verdadero.
 - Falso.
70. La velocidad máxima a la que un avión puede entrar en pérdida sin sobrepasar los límites de factor de carga soportados por la aeronave es:
- La velocidad de maniobra.
 - La velocidad de crucero.
 - La velocidad normal de operación (Vno).
 - La velocidad que nunca debemos exceder (Vne).
71. ¿Cómo podemos conocer la velocidad de maniobra de nuestra aeronave?
- Mirándola en el anemómetro.
 - Realizando pruebas de vuelo.
 - Consultándola en el manual de vuelo.
 - Consultándola en el libro de mantenimiento.
72. Si no podemos consultar la velocidad de maniobra de la aeronave, ¿hay alguna forma de conocerla?
- La única forma es mirando el manual de vuelo.
 - Sí. Coincide con la línea que separa el arco verde del arco amarillo.
 - Sí. Coincide con la línea que separa el arco blanco del arco verde.
 - Sí. Se encuentra a la mitad entre el final del arco blanco y el final del arco verde.
73. ¿Cuáles son las siglas de velocidad de maniobra?
- Vno.
 - Vm.
 - Vx.
 - Va.
74. ¿Cuál es la máxima velocidad a la que un avión debe volar con turbulencias?
- Velocidad normal de operación.
 - Velocidad de maniobra.
 - Velocidad de crucero.
 - Velocidad de turbulencia.
75. ¿Cuál es el factor de carga que tenemos durante el vuelo recto y nivelado?
- 1G.
 - 1G.
 - 1'5G.
 - Depende del peso de la aeronave.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

76. El factor de carga mínimo que debe poder soportar nuestro ULM es:
- +3 y -2.
 - +3 y -3.
 - +2 y -2.
 - +4 y -2.
77. La aplicación de la máxima deflexión de los controles de cabeceo, alabeo o dirección debe estar limitada a:
- La velocidad de maniobra.
 - La velocidad de crucero.
 - Los límites del arco verde del anemómetro.
 - La Vne.
78. Mientras no se supere la velocidad de maniobra, el avión podrá entrar en pérdida antes de experimentar un aumento en el factor de carga que exceda su carga límite.
- Falso.
 - Verdadero.
79. El anemómetro nos marca la velocidad indicada. ¿Cuál es la que nos marca el GPS?
- TAS o verdadera.
 - IAS o indicada.
 - GS o sobre el suelo.
 - EAS o equivalente.
80. Levamos una TAS de 160kt, y tenemos viento en cola a 15kt. ¿Cuánto marcará el GPS?
- 160kt.
 - 175kt.
 - 145kt.
 - El GPS marcará la misma que la indicada en el anemómetro.
81. Estamos volando con una TAS de 135kt, con viento en cara a 5kt. ¿Qué velocidad marcará el GPS?
- El GPS marcará la misma que el anemómetro, es decir, la indicada.
 - 135kt.
 - 140kt.
 - 130kt.
82. Si tenemos que cruzar una montaña por sotavento:
- No debemos cruzarla bajo ningún concepto.
 - Tendremos que ganar altura y cruzarla con un ángulo de inclinación.
 - Deberemos hacerlo lo más cerca posible a la ladera.
 - Lo haremos pero a velocidad de maniobra.
83. Si estamos en aproximación y notamos que algo no va bien respecto al aterrizaje:
- Será mejor hacer un motor y al aire.
 - Aterrizaremos de todas formas.
 - Cortaremos motor y continuaremos con el aterrizaje.
 - Aumentaremos la potencia para aterrizar cuanto antes.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

84. Indique la correcta. A la velocidad de crucero:
- La resistencia inducida es muy grande.
 - El motor se puede recalentar.
 - Disminuye el consumo de combustible.
 - La resistencia parásita se reduce mucho.
85. ¿Cuál es la velocidad a la que el motor del avión funciona a niveles óptimos de presión y temperatura?
- Velocidad de maniobra.
 - Velocidad normal de operación.
 - Velocidad de mejor régimen de ascenso.
 - Velocidad de crucero.
86. La inspección o el chequeo prevuelo debe hacerse:
- Según el método que el piloto crea conveniente.
 - Siguiendo la lista de instrucciones del fabricante de la aeronave.
 - Una vez al mes.
 - Una vez cada dos semanas.
87. El objetivo del chequeo prevuelo es:
- Determinar si la aeronave está en condiciones de realizar un vuelo seguro.
 - Comprobar que el motor se encuentra en buen estado.
 - Comprobar si la pista está en buen estado para su uso y que no haya elementos peligrosos en ella.
 - Comprobar que el sistema de comunicaciones funciona correctamente.
88. Aunque debemos seguir las instrucciones del fabricante, una forma de hacer el chequeo prevuelo para evitar que se nos pase algo es:
- Realizando nosotros mismo una lista antes de empezar.
 - Empezar por el morro y dar una vuelta completa por la derecha.
 - Empezar por la cola y dar una vuelta completa por la derecha.
 - Empezando por el morro y dar una vuelta completa por la izquierda.
89. ¿Cuál de las siguientes puede ser una definición de GS?
- IAS +/- viento.
 - EAS +/- viento.
 - TAS +/- viento.
 - CAS +/- viento.
90. ¿Qué operación podemos usar para aterrizar con viento cruzado?
- Un resbale.
 - Un derrape.
 - Un aumento significativo de la potencia.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
91. ¿Cuándo no es recomendable el uso de flaps, o lo es su uso con poco calado?
- Cuando la longitud de la pista es suficiente para no tener que usarlos.
 - Cuando estemos en una alta presión.
 - Cuando haya atmósfera estándar.
 - Cuando haya viento fuerte o racheado.

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES (5)

92. De las siguientes situaciones, ¿cuál elegiría para el despegue?
- Pista con pendiente positiva y viento en cara.
 - Pista con pendiente negativa y viento en cara.
 - Pista con pendiente negativa y viento en cola.
 - Pista con pendiente positiva y viento en cola.
93. Si en las proximidades de una pista hay obstáculos, en el despegue:
- El viento en cara nos acercará a ellos.
 - El viento en cola nos acercará a ellos.
 - Usaremos velocidad de mejor régimen de ascenso hasta que los hayamos superado.
 - Usaremos velocidad normal de ascenso.
94. En configuración de aterrizaje, nuestra aeronave tiene una velocidad de pérdida de 50 km/h. ¿A qué velocidad mínima volaremos en aproximación final?
- 50 km/h.
 - 55 km/h.
 - 65 km/h.
 - 70 km/h.
95. ¿Cuál es la velocidad de referencia que debemos llevar en configuración de aterrizaje para volar con seguridad?
- La velocidad de pérdida, como mínimo.
 - Un 50% más de la velocidad de pérdida.
 - Un 30% más de la velocidad de pérdida.
 - La velocidad normal de descenso.
96. ¿Cómo controlamos la actitud de la aeronave?
- Con los controles de vuelo.
 - Con la potencia.
 - Con los compensadores.
 - Con los dispositivos hipersustentadores.
97. El instrumento que nos indica cuál es la actitud del avión es:
- El indicador de virajes.
 - El giro direccional.
 - La brújula.
 - El horizonte artificial.
98. ¿Por qué en aproximaciones, con tiempo frío, hay que poner la calefacción del carburador antes de cortar motor?
- Para no dejar la aeronave aparcada con hielo en el carburador.
 - Para que no se forme hielo por sí al final tenemos que hacer un motor y al aire.
 - Porque necesitamos la máxima potencia del motor en ese momento.
 - Porque en la senda de aproximación es más fácil que se forme hielo.

99. Nos estamos aproximando a un aeródromo con obstáculos en las proximidades. ¿Cómo conseguimos un mayor ángulo de descenso?
- a) Bajando el morro.
 - b) Aumentando la velocidad.
 - c) Usando flaps.
 - d) Aterrizando con viento en cola.
100. ¿De qué forma conseguiremos mayor velocidad?
- a) Bajando el morro para disminuir el ángulo de ataque.
 - b) Aplicando palanca de gases al máximo sin modificar el ángulo de ataque.
 - c) Aplicando palanca de gases al máximo y bajando el morro.
 - d) Aplicando palanca de gases al máximo y subiendo el morro.

aeroleba.com.es