

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- 1) El dirigible tiene preferencia sobre el ala delta.
  - a) Verdadero.
  - b) Falso.**
  
- 2) ¿Cuál de estos errores es el más común en la parada de motor real?
  - a) No mantener constante la velocidad de planeo.**
  - b) Elegir el campo para el aterrizaje de emergencia.
  - c) Evitar los virajes muy cerrados a baja altura.
  - d) Todos los anteriores.
  
- 3) Volando a bajas velocidades podemos considerar como absolutamente imprescindible el uso de flaps.
  - a) Verdadero.**
  - b) Falso.
  
- 4) Los cuatro tramos básicos de un circuito de tráfico se llaman:
  - a) Viento cruzado, viento en cola, base, final.**
  - b) Viento en cola, viento en cabeza, base, base corta.
  - c) Final, base, viento cruzado, abeam.
  
- 5) Al cruzar una montaña por el lado de sotavento:
  - a) Debemos rodearla.
  - b) Debemos ganar altura y cruzarla con un ángulo de inclinación.**
  - c) Debemos acercarnos a ella.
  - d) Debemos hacerlo con la máxima velocidad.
  
- 6) Si se vuela detrás de otro avión a corta distancia y al mismo nivel, se produce:
  - a) Fuertes turbulencias.**
  - b) Aumento de la resistencia al avance.
  - c) Disminución de la velocidad con respecto a tierra.
  - d) Aumento de la altura de vuelo.
  
- 7) En el movimiento de encabritado, el timón de profundidad:
  - a) Se desplaza hacia arriba.**
  - b) Se desplaza hacia abajo.
  - c) No se desplaza.
  - d) El timón de profundidad no influye en el cabeceo del avión.
  
- 8) ¿Qué ventajas tiene recuperar una pérdida con motor sobre una recuperación sin motor?
  - a) Ninguna, ya que lo que recupera el avión es el ángulo de cabeceo.
  - b) Un más rígido incremento de la velocidad y el efecto beneficioso del barrido de la hélice sobre el ala.
  - c) Una menor pérdida de altura en la recuperación.
  - d) B y C son ciertas.**
  
- 9) Si salimos de una pista con un obstáculo muy elevado al final. ¿A qué velocidad subiremos?
  - a) A la velocidad de régimen de ascenso.
  - b) A la que nos permita el mayor ángulo de ascenso.**
  - c) A la velocidad que el vario marque más metros por segundo.
  - d) A la mínima, asegurando no entrar en pérdida.
  
- 10) Cualquier aparato en apuros tiene prioridad para aterrizar.
  - a) Verdadero.**
  - b) Falso.

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- 11) Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual la que tenga a la otra a su izquierda cederá el paso:
- Verdadero.
  - Falso**
- 12) Los tramos del modelo de tráfico son:
- Despegue - Viento en cola - Base - Aterrizaje.
  - Despegue - Viraje - Viento en cola- Aproximación final.
  - Despegue - Aterrizaje.
  - Despegue o cara al viento - Viento cruzado - Viento en cola - Base - Aproximación.**
- 13) Para mantener un viraje uniforme y continuo con viento en calma:
- Se debe pisar más pie y ceder menos palanca.
  - Se debe pisar menos pie y ceder más palanca.
  - El ángulo de inclinación debe permanecer constante.**
  - El ángulo de inclinación debe ser cada vez mayor.
- 14) En el caso de realizar un despegue inmediatamente después del aterrizaje de un avión grande, se deberá proyectar el despegue, de modo que el punto de ida al aire este situado, con relación al punto de contacto del otro avión:
- Antes.
  - Después.**
  - Es indiferente.
  - A mitad de camino.
- 15) Si la aeronave interceptara se aleja bruscamente haciendo un viraje ascendente de 90' o más significa:
- Sígame.
  - Prosiga.**
  - Ha sido usted interceptado.
  - Comprendido.
- 16) En el caso de vientos racheados, se deberá variar la velocidad de aproximación, por lo menos en un valor igual:
- Aumentada al doble de la racha.
  - Disminuida al mínimo.
  - Aumentarla en un valor igual al de la racha.
  - Aumentarla a la mitad de la racha.**
- 17) ¿En qué fase de vuelo es necesario extremar las precauciones a la hora de evitar la pérdida?
- Crucero.
  - Cambio de nivel en vuelo.
  - Despegue, aproximación y aterrizaje.**
  - Ninguna de las anteriores.
- 18) La velocidad de mejor régimen ascensional, debe utilizarse después de haber franqueado los obstáculos y mantenerse hasta:
- Alcanzar el nivel de crucero.
  - El aeropuerto alternativo.
  - Reducir potencia.
  - Abandonar el circuito de tráfico.**
- 19) En el tramo base del circuito de tráfico el avión se encuentra.
- Paralelo a la pista.
  - Perpendicular a la pista.**

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

20) Las pruebas de presión estática deben comprobarse:

- a) En vuelo.
- b) Antes del despegue.
- c) En la inspección prevuelo.
- d) Antes del aterrizaje.

21) En condiciones de turbulencia muy fuerte se debe volar a alta velocidad para no entrar en 'pérdida'.

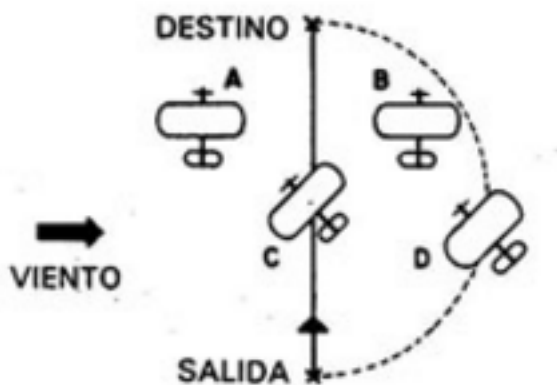
- a) Verdadero.
- b) Falso.

22) Si tras efectuar un viraje el ULM entra en 'pérdida' debemos:

- a) Nivelar y recuperar la pérdida.
- b) Parar el motor y seguir girando en la misma dirección.
- c) Parar el motor y girar en sentido contrario.
- d) Recuperar la pérdida por la misma dirección que indique el morro del ULM.

23) Con viento cruzado, y observando el dibujo que se presenta a continuación, la posición del piloto que se hubiera mantenido sin hacer nada, sería la correspondiente al avión

- a) A
- b) B
- c) C
- d) D



24) Si al efectuar un viraje el avión entra en pérdida, se deberá

- a) Nivelar el avión y recuperar la pérdida
- b) Bajar el morro para ganar velocidad por donde lo solicite el avión a recuperar y nivelar.
- c) Ceñir más el viraje
- d) Cortar motor

25) Cuando un ULM entra en pérdida, la acción más importante para recuperarla es

- a) Aumentar potencia
- b) Levantar el morro para incrementar el ángulo de ataque
- c) Bajar el morro para disminuir el ángulo de ataque
- d) Dejar que el avión se recupere por si mismo

26) La altura utilizada normalmente por los ULM En el tráfico sobre la pista es de

- a) 30 metros
- b) 60 metros
- c) 100 metros
- d) 150 metros

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- 27) ¿Qué se debe hacer para no perder altura en un viraje?
- a) Incrementar el ángulo de ataque, reducir gases y ladear el avión
  - b) Acelerar y ladear el avión
  - c) Ladear el avión, disminuir el ángulo de ataque y aumentar los gases
  - d) Ladear el avión, incrementar el ángulo de ataque y aumentar los gases
- 28) Para realizar un viraje más cerrado se necesitará
- a) Menos inclinación y menos velocidad  
Más inclinación y más velocidad
  - b) Más inclinación y menos velocidad
  - c) Menos inclinación y más velocidad
- 29) El espacio recorrido a lo largo de la pista desde la toma hasta la detención del ULM, se denomina:
- a) Carrera de frenado.
  - b) Carrera de rodaje.
  - c) Carrera de aterrizaje.
  - d) Todas ellas.
- 30) Pueden provocar turbulencias en la pista de un aeródromo:
- a) Los árboles de su perímetro.
  - b) Los edificios aeroportuarios.
  - c) Sólo la dirección y la intensidad del viento predominante influyen.
  - d) A y B.
- 31) ¿De qué forma planeara una mayor distancia sin motor?
- a) Tirando de la palanca para mantener el morro alto,
  - b) Empujando la palanca para mantener la velocidad de crucero
  - c) Empujando la palanca para mantener la mejor velocidad ascensional del ULM
  - d) Reduciendo la velocidad hasta justo antes de entrar en pérdida.
- 32) ¿Cuándo es aceptable volar entre nubes con un ULM
- a) Cuando no se atraviesa un espacio aéreo controlado
  - b) Si se lleva brújula y altímetro
  - c) Cuando se está en contacto radio con una torre de control
  - d) Nunca
- 33) Con viento cruzado es aconsejable para los alumnos de ULM aprender a realizar las operaciones de aproximación y despegue
- a) Con resbale
  - b) Con derrape
  - c) A baja velocidad
  - d) Nada de lo anterior es correcto
- 34) Con respecto a la dirección de los surcos en un terreno arado, ¿Cómo aterrizaríamos con más posibilidades de éxito?
- a) Paralelo a los surcos
  - b) Perpendicular a los surcos
  - c) Oblicuo a los surcos
  - d) Es indiferente
- 35) Se denomina toma de contacto a:
- a) La localización visual de la pista o torre de control.
  - b) Las maniobras encaminadas al aterrizaje.
  - c) El momento en que las ruedas contactan con el suelo.
  - d) B y C.

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- 36) Al realizar un aterrizaje de emergencia en un campo de cultivos crecidos:
- Debemos considerar como pista el suelo sobre el que se encuentran los cultivos.
  - Debemos considerar como pista la parte superior de los cultivos.
- 37) Cuando una aeronave está rodando antes del despegue, si recibe una señal de luz 'roja fija', significa:
- Autorizado a despegar
  - Regrese al aparcamiento
  - Peligro, pare el motor
  - Alto, deténgase
- 38) Cuando una aeronave en vuelo recibe una señal de luz 'verde fija', significa:
- Autorizado a aterrizar
  - Diríjase inmediatamente al norte
  - Permanezca en circuito reglamentario hasta nuevo aviso
  - Ceda el paso a otras aeronaves
- 39) Cuando una aeronave en vuelo recibe una señal de luz a 'destellos blancos', significa:
- Aterrice en este aeródromo y diríjase a plataforma
  - Aléjese con rumbo de la pista en servicio
  - Campo cerrado al tráfico aéreo
  - Ceda el paso a otras aeronaves
- 40) Se define como velocidad de crucero:
- A la velocidad máxima permitida para el vuelo de ULM.
  - A la velocidad mínima permitida para el vuelo de ULM.
  - A la velocidad planeada de vuelo.
  - A la velocidad que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.
- 41) Señala la falsa:
- Las aeronaves con motor dejarán pasar a las que no los tengan (globos, planeadores, etc).
  - Las aeronaves en fase final de aterrizaje o aproximación tienen preferencia.
  - Las aeronaves que se acerquen por la derecha tienen preferencia.
  - Ninguna es falsa.
- 42) Normalmente los giros en los tráficos deben realizarse por la derecha.
- Verdadero.
  - Falso.
- 43) Una luz roja fija desde el control del aeródromo dirigida a una aeronave en tierra, significa:
- Alto.
  - Apártese del área de aterrizaje en uso.
  - No está autorizado para despegar.
  - Regrese al punto de partida en el aeródromo.
- 44) ¿Cuándo hay que inspeccionar o chequear un ULM?
- Una vez al año
  - Todos los días
  - Cada 2, horas
  - Momentos antes del vuelo
- 45) ¿En un viraje cómo se relacionan estos tres factores, alabeo, factor de carga y velocidad de pérdida?
- A menor alabeo, menor factor de carga y mayor velocidad de pérdida
  - A mayor alabeo, mayor factor de carga y mayor velocidad de pérdida
  - A mayor alabeo, menor factor de carga y menor velocidad de pérdida

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- d) A menor alabeo, mayor factor de carga y mayor velocidad de pérdida
- 46)Cuál es la causa principal de los accidentes graves
- Las colisiones
  - Las paradas de motor
  - La entrada en pérdida
  - El perderse
- 47) Rodando con fuerte viento cruzado, ¿qué posición deben llevar los alerones?
- el alerón del ala por donde sopla el viento, hacia arriba
  - Ninguna es correcta
  - Alerones neutros
  - El alerón del ala por donde sopla el viento hacia abajo
- 48) Cuando hay turbulencia fuerte, es recomendable volar a la velocidad de maniobra
- Falso.
  - Verdadero.
- 49) En aproximación final, flap en configuración de aterrizaje, no debemos volar con una velocidad inferior a 1.3 Vs0. Siendo Vs0 la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje
- Falso.
  - Verdadero.
- 50) Queremos practicar pérdidas. Subimos para ello a una altura de seguridad suficiente. Hay viento del norte. Debemos hacer las pérdidas con rumbo norte aproximado, porque de no tener el viento en cara sería peligroso
- Verdadero.
  - Falso. Para unas condiciones determinadas de peso, configuración, etc., el avión entrará en pérdida a una IAS concreta. Independientemente del viento
- 51) ¿Qué ocurrirá en el proceso de recuperación de una pérdida al volver a la condición de vuelo recto y nivelado demasiado rápidamente y sin recuperar la suficiente velocidad?
- Provocarás un bataneo
  - Provocarás una salida de pérdida con mucha velocidad por la inercia
  - Provocarás una salida de pérdida con escasa velocidad
  - Provocarás una pérdida secundaria
- 52) ¿Cuáles son las maniobras básicas fundamentales?
- Resbales, toneles y looping
  - Vuelo recto y nivelado, virajes, ascensos, descensos y planeos
  - Vuelo recto y nivelado, despegues y aterrizajes
  - Pérdidas, vuelo lento y espirales
- 53) Por causas de fuerza mayor, decidimos aterrizar en el aeropuerto de Granada. No somos capaces de contactar con la torre. Nuestro acompañante nos sugiere que intentemos llamar a la torre por teléfono. Eso es una tontería y lo mejor que podemos hacer es descartar esa idea.
- Falso.
  - Verdadero.
- 54) Un altímetro calado con QNH da información de
- altitud
  - elevación
  - nivel de vuelo
  - altura
- 55) Definición de elevación: distancia vertical entre un punto del suelo y el nivel medio del mar

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- a) Falso.  
b) Verdadero.
- 56) Que reglaje de altímetro es más usado en aviación, el QNH o QFE
- a) al 50%  
b) QFE  
c) QNH  
d) ninguna de las anteriores
- 57) Hay un velero volando en las inmediaciones de Cazorla, que tiene 3100 pies de elevación. Nos comunica que está a 1000 metros de altura. Cuál es su altitud
- a) 1000 pies  
b) 1500 metros  
c) Aproximadamente 6100 pies  
d) no puede comunicar la altitud en metros
- 58) Nivel de transición, es el nivel de vuelo mas bajo utilizable
- a) Falso.  
b) Verdadero.
- 59) La altitud de transición no es fija. La determina cada estado para cada aeropuerto
- a) Falso.  
b) Verdadero.
- 60) En vuelo empieza a salir humo por debajo del panel de instrumentos. Cuál es el primer paso que tiene que dar el piloto
- a) sacar el extintor y descargarlo en el panel  
b) apagar la batería  
c) volar el avión  
d) llamar a los bomberos
- 61) En vuelo, tenemos fuego en el compartimento del motor. Cuál es el primer paso que tenemos que dar en esta emergencia
- a) tirar del paracaídas  
b) Nada. Vamos a morir de todas formas  
c) pedir socorro por la radio  
d) Volar el avión
- 62) Se nos para el motor. Cuál es el primer paso que tenemos que dar
- a) Volar el avión  
b) declarar emergencia  
c) sacar todo el flap inmediatamente  
d) Buscar otro mecánico
- 63) Respecto al re arranque de motor en vuelo, usando el procedimiento del "molinete", (picar hasta que la velocidad del aire arranque el motor), hay que tener en cuenta que en muchos aviones ligeros, puede ser que no se consiga la suficiente velocidad para hacer girar la hélice.
- a) Verdadero.  
b) Falso.
- 64) Se nos para el motor, tenemos el avión controlado y altura suficiente. Di que pasos hay que realizar.
- a) Tomar con todo el flap  
b) Todos son correctos  
c) Si el campo tiene surcos, tomar alineado a ellos  
d) Tomar cuesta arriba

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- 65) Las tareas básicas de pilotaje que tiene que realizar cualquier piloto, son Volar, Navegar, Comunicar
- Falso.
  - Verdadero.
- 66) En cuál de los siguientes ejemplos, se puede prescindir de la tarea de navegar
- volando con piloto automático
  - volando después del ocaso
  - Haciendo tomas y despegues
  - volando en aviones muy lentos
- 67)Cuál de las siguientes frases forman parte de lo que llamamos "volar el avión"
- Mantener una separación adecuada con el suelo
  - Mantener el avión dentro de su envolvente de velocidades
  - Todas son correctas
  - Mantener siempre una separación adecuada de otros aviones y pájaros u obstáculos.
- 68) La carrera de aterrizaje en una pista a nivel del mar, será más larga que en una pista elevada, debido a que el avión "flota" más por existir menos resistencia al avance.
- Verdadero.
  - Falso.
- 69) En caso de fuego en el motor en vuelo, el primer paso será cerrar la llave de la gasolina. Se da por sentado que mantendremos el control del avión
- Falso. El volar el avión no se da por sentado. Hay que recordarlo siempre
  - Verdadero.
- 70) Que procedimiento tendremos que realizar si hemos sobrepasado la VNE
- Tirar del paracaídas de seguridad
  - Aterrizar cuanto antes
  - INMEDIATAMENTE, reducir la potencia a ralentí, y nivelar planos - SUAVEMENTE, tirar de la palanca hasta lograr una velocidad inferior a la VNE - Aplicar potencia según sea necesario
  - INMEDIATAMENTE, tirar de la palanca hasta lograr una velocidad inferior a la VNE SUAVEMENTE, reducir la potencia a ralentí, y nivelar planos - Aplicar potencia según sea necesario.
- 71) El arco amarillo indica el margen de velocidades
- Máxima autonomía
  - De precaución
  - Normales
  - Máximo alcance
- 72) Cuando el altímetro se ajusta con 1013 mb, indica
- Altitud de densidad
  - No se puede ajustar
  - Altitud real
  - Altitud de presión
- 73) El variómetro necesita medir presiones
- Dinámicas
  - Absolutas
  - Estáticas
  - Totales
- 74) La certificación de las actuaciones de un avión se realizarán según la atmósfera estándar
- Falso.
  - Verdadero.



## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

75) A efectos de frenar el avión cuanto antes, lo mejor es dejar el flap extendido después de aterrizar, ya que genera más resistencia que si está retraído

- a) Verdadero.
- b) Falso.**

76) En configuración de aterrizaje, cual es la norma general para calcular la velocidad de referencia (mínima para volar con seguridad)

- a) 30 % por encima de la velocidad de pérdida**
- b) 30 km/h por encima de la velocidad de pérdida
- c) la velocidad de pérdida
- d) 90 km/h en caso de los ULM

77) Como debe realizarse la inspección prevuelo

- a) Comprobando presión de neumáticos
- b) Ninguna es correcta
- c) Siguiendo las instrucciones del fabricante**
- d) Comprobando combustible y aceite

78) Qué efectos puede causar las sobrecargas en un avión

- a) Reducción de la tasa de ascenso
- b) Todas son correctas**
- c) Exceso de cargas estructurales
- d) acortamiento del alcance

79) Un motivo que hace que un avión necesite más pista para despegar en una pista elevada, es que la velocidad real a la que despegará será siempre mayor que a nivel del mar

- a) Falso.
- b) Verdadero.**

80) Como podemos saber cuál es la altitud de presión (PA), en el aeródromo donde nos encontremos

- a) mirando un barómetro
- b) Mirando el METAR del aeropuerto más cercano
- c) En el suelo, poniendo 1013 en el altímetro, y leyendo la altitud que nos marque**
- d) mirando un termómetro

81) La velocidad de maniobra es aquella a la cual podemos hacer una deflexión completa de los mandos de vuelo sin riesgo de causar ningún daño al avión

- a) Falso.
- b) Verdadero.**

82) Que significa la raya roja en el anemómetro

- a) No significa nada
- b) Velocidad a la que hay que volar en caso de tener prisa
- c) Depende de la marca del anemómetro
- d) VNE**

83) Si no me acuerdo de la velocidad de maniobra de mi avión, hay alguna forma aproximada de calcularla

- a) Está en el punto medio entre el final del arco blanco, y el principio del arco amarillo**
- b) Está al comienzo del arco amarillo
- c) Hago una maniobra, y miro a que velocidad he hecho esa maniobra
- d) Multiplicando la velocidad de pérdida por 1.5

84) Un caza vuela a 10000 pies. El anemómetro le marca 500 kmh. el GPS le marca 520. Tiene viento en cara o en cola. Cuál es la intensidad de la componente

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- a) En cola. 20 kmh
  - b) No tiene
  - c) En cara. 80 kmh**
  - d) No puede saberse
- 85) "Velocidad del avión respecto al aire" podría ser una buena definición de la TAS
- a) Verdadero.**
  - b) Falso.
- 86) En nuestro anemómetro, el arco blanco acaba a 110, el amarillo empieza a 160, y tiene una raya roja a 210. En aire muy turbulento, podemos volar a 155
- a) No hay ningún problema
  - b) Solo con temperaturas bajas
  - c) Nunca
  - d) No es recomendable**
- 87) Hacer motor y al aire
- a) No debe intentarse una vez se ha iniciado la recogida
  - b) No es aconsejable a no ser que las circunstancias lo hagan absolutamente necesario
  - c) Es preferible a un intento de último minuto de prevenir un mal aterrizaje**
  - d) Se hace solamente cuando lo manda el controlador
- 88) El método más eficaz para buscar otros tráficos para evitar una colisión es
- a) Usar la visión periférica para visualizar pequeños sectores de cielo
  - b) Concentrarse en intervalos regulares en las posiciones de las 3, 9 y 12 en punto
  - c) Realizar una serie de movimientos de cabeza y ojos barriendo sectores de 10 grados**
  - d) Mirar al lado del circuito permanentemente
- 89) En final a la pista 31, la información de viento dice 030/20. ¿Qué componentes nos afectan?
- a) 15 nudos de viento cruzado y 5 en cara
  - b) 15 nudos de viento cruzado y 5 en cara
  - c) 19 nudos de viento cruzado y 6 en cara
  - d) 19 nudos de viento cruzado y 3 en cara**
- 90) Si la presión atmosférica en un aeropuerto es menor que la estándar, un avión
- a) Necesitará más longitud de pista**
  - b) Todas son correctas
  - c) Necesitará mayor velocidad para despegar
  - d) El régimen de ascenso será menor
- 91) Nuestra prioridad ante una parada de motor será:
- a) Llamar a la torre de control más próxima para solicitar ayuda
  - b) Comunicar manday, manday, manday en 121.5
  - c) Volar la aeronave**
  - d) Valorar la situación para confeccionar una lista de prioridades
- 92) Al aterrizar con viento cruzado, manteniendo el eje longitudinal del ULM paralelo al eje de la pista, mientras alabeamos al viento para evitar el desplazamiento lateral, estamos realizando
- a) Un tonel
  - b) Un resbale**
  - c) Un derrape
  - d) Un picado
- 93) Si hacemos la aproximación final a una velocidad por debajo de la recomendada
- a) No pasa nada si la hacemos por encima de la velocidad de pérdida

## PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES-2

- b) Tenemos que tener en cuenta que sólo lo podremos hacer si vamos viento en cara
  - c) Tenemos que tener en cuenta que sólo lo podremos hacer si vamos viento en cola
  - d) Es muy probable que experimentemos un desplome del ULM sobre la pista
- 94) Sobre el ángulo de ataque, señale la correcta:
- a) La mejor velocidad de ascenso se da con un ángulo de ataque concreto
  - b) Cuando se compensa en profundidad el avión, en realidad se está seleccionando un ángulo de ataque
  - c) Todas son correctas
  - d) La pérdida ocurre con un determinado ángulo de ataque
- 95) En un ULM concreto, manteniendo la velocidad indicada (IAS), viento en cola
- a) Tendremos menor ángulo de ataque que viento en cara
  - b) Tendremos mayor ángulo de ataque que viento en cara
  - c) Tendremos el mismo ángulo de ataque que a la misma velocidad viento en cara
  - d) Tendremos menor ground speed que viento en cara
- 96) En un ULM con arranque manual, vigilaremos antes de arrancar:
- a) Que el freno de aparcamiento está aplicado
  - b) que el mando de gases está atrás (gases fuera)
  - c) Que la zona de la hélice está despejada)
  - d) Todas son correctas
- 97) A efectos de planificación del despegue
- a) La humedad se puede considerar despreciable
  - b) La humedad disminuye la carrera de despegue
  - c) La humedad elevada aumenta el régimen de ascenso
  - d) La humedad es un dato muy a tener en cuenta
- 98) Durante la operación de puesta en marcha del motor e inmediatamente antes de oprimir el botón (llave) del arranque eléctrico, debiera comprobarse que:
- a) Las puertas están bloqueadas.
  - b) El altímetro está ajustado.
  - c) La hélice no pueda causar algún daño.
  - d) Las ruedas están calzadas.
- 99) Los grandes aviones generan los remolinos, en el momento de levantar la rueda de morro en el despegue; y los terminan en el aterrizaje al apoyarla:
- a) Verdadero.
  - b) Falso.
- 100) La altitud de transición es aquella a partir de la cual, se empieza a volar por niveles de vuelo
- a) Verdadero.
  - b) Falso.