



Examen Teórico de Ultraliviano (UL) Parapente – 2011

Materia : ULTRALIVIANO (UL) PARAPENTE

Cantidad de Preguntas : 200

1.- Un Vehículo Ultraliviano podrá operar:

A.- Sin restricción de día o de noche.

B.- Sólo durante el comienzo del crepúsculo civil matutino y el fin del crepúsculo civil vespertino.

C.- Cuando las condiciones meteorológicas sean las indicadas para vuelos V.F.R., es decir; 5 Km., de visibilidad y 450 metros mínimo de techo de nubes.

D.- Las respuestas B y C son correctas.

2.- Atribuciones del titular de la autorización de Piloto de Vehículo Ultraliviano.

A.- Actuar como Piloto al mando en cualquier tipo de vehículo ultraliviano.

B.- Actuar como Piloto al mando sólo en el material autorizado.

C.- Actuar en cualquier tipo de Vehículo Ultraliviano Motorizado si es de este tipo de material su credencial.

D.- Actuar en cualquier tipo de Vehículo Ultraliviano no Motorizado si está autorizado a volar Vehículos Ultralivianos Motorizados.

- 3.- Operación negligente o temeraria de aeronaves.**
- A.- Ninguna aeronave podrá ser operada negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajena.
 - B.- Cualquier aeronave podrá ser operada de acuerdo al criterio del operador.
 - C.- No existe limitación de operación en la medida que el operador lo efectúe fuera de los espacios aéreos controlados.
 - D.- Ninguna de las respuestas anteriores es correcta.
- 4.- La Licencia de Piloto de Ultraliviano, deberá ser portada por el titular cada vez que opere un Vehículo Ultraliviano.**
- A.- VERDADERO
 - B.- FALSO
- 5.- Se entenderá como Vehículo Ultraliviano a los siguientes vehículos**
- A.- Alas Delta
 - B.- Parapentes
 - C.- Otros no propulsados
 - D.- Todas las anteriores
- 6.- Sobrevolar zonas urbanizadas o aglomeración de personas debe hacerse con un margen mínimo de:**
- A.- 50 metros en vertical y 100 metros en horizontal
 - B.- 100 metros en vertical y 200 metros en horizontal.
 - C.- 300 metros en vertical y 600 metros en horizontal.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 7.- La hipoxia:**
- A.- Se debe a un déficit de oxígeno en la sangre.
 - B.- Se puede manifestar como una sensación de bienestar.
 - C.- Provoca alteración del juicio y una disminución de la coordinación muscular.
 - D.- Todas las anteriores.

- 8.- **El vuelo en el interior de las nubes esta permitido:**
A.- A más de 300 metros por encima de todo relieve.
B.- A más de 900 metros por encima del nivel del mar.
C.- En ninguna parte.
D.- Sólo en llano.
- 9.- **Prioridades entre aeronaves no motorizadas:**
A.- Los Pilotos de Ultraliviano tienen prioridad sobre los planeadores.
B.- Los Pilotos de Ultraliviano deben dar prioridad a los planeadores.
C.- Los Pilotos de Ultraliviano tienen prioridad sobre el avión, planeador ULM. Alas Delta etc.)
D.- A y C.
- 10.- **Prioridades entre Pilotos de Ultraliviano:**
A.- El delta debe dar prioridad al parapente.
B.- El parapente debe dar prioridad al delta.
C.- Delta y parapente deben observar las mismas reglas de prioridad en el aire.
D.- Ninguna de las anteriores.
- 11.- **Ninguna persona operará un Vehículo Ultraliviano de tal forma que ocasione peligro a otra persona o propiedad, ni lanzará objetos desde este tipo de vehículos.**
A.- VERDADERO
B.- FALSO
- 12.- **Se requerirá certificación de aeronavegabilidad para estos vehículos, sus partes, componentes y equipos.**
A.- VERDADERO
B.- FALSO

13.- Requisitos para el otorgamiento de Autorización de Instructor de Vehículo Ultraliviano.

- A.- Deberá tener como mínimo 21 años de edad.
- B.- El solicitante demostrará a satisfacción del Club o Instructor de vuelo, bajo la supervisión de la DGAC, sus conocimientos mediante exámenes.
- C.- Ser titular de una Autorización de Operador de Vehículo Ultraliviano.
- D.- Todas las anteriores.

14.- Requisitos de edad para el otorgamiento de la Licencia de Vehículo Ultraliviano (Parapente).

- A.- Mínimo diecisiete años.
- B.- Cuando el solicitante sea menor de dieciocho años deberá contar con un consentimiento notarial de sus representantes legales.
- C.- No existe restricción de edad.
- D.- Sólo A y B son correctas.

15.- Los Pilotos de Vehículo Ultraliviano podrán operar sobre áreas congestionadas de ciudades, pueblos, lugares habitados o sobre una reunión de personas al aire libre.

- A.- VERDADERO
- B.- FALSO

16.- Los Vehículos Ultralivianos sólo podrán operar entre las horas de salida y puesta del sol y de acuerdo a las Reglas de Vuelo Visual.

- A.- VERDADERO
- B.- FALSO

17.- Los Parapentes podrán operar en el siguiente tipo de Espacio Aéreo.

- A.- Espacio Aéreo Clase A
- B.- Espacio Aéreo Clase B y C
- C.- Espacio Aéreo Clase G
- D.- Espacio Aéreo Clase E

- 18.- Los vehículos ultralivianos (parapente) no estarán afectos a inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, pero deberán llevar las marcas distintivas que determine la DGAC.**
A.- VERDADERO
B.- FALSO
- 19.- Los cultores de este deporte deberán poseer Licencia de Piloto de Vehículos Ultralivianos otorgada por la DGAC. Para obtener esta autorización, los interesados deberán registrarse en la DGAC; rendir un examen y demostrar condiciones psicofísicas de aptitud.**
A.- VERDADERO
B.- FALSO
- 20.- Un vehículo ultraliviano no propulsado es una aeronave que cumple todos y cada uno de los siguientes requisitos:**
A.- Tiene una masa vacía máxima de 71 kilos.
B.- Se utiliza en operaciones aéreas, solamente con fines deportivos o de recreación.
C.- Lleva a bordo uno o dos ocupantes.
D.- Todas las anteriores.
- 21.- La forma del perfil de un ala:**
A.- Es prácticamente la misma para todas las alas.
B.- Es estudiada para cada ala en función del rendimiento deseado.
C.- Tiene muy poca influencia sobre el rendimiento ya que solo la habilidad del piloto lo puede mejorar.
D.- Ninguna de las anteriores.

- 22.- Usted usa el ala de un piloto mas pesado:**
- A.- Los comandos serán menos eficaces.
 - B.- Ésta ser mas maniobrable.
 - C.- Ésta se plegar mas fácilmente en las turbulencias.
 - D.- A y C.
- 23.- Para un ala determinada, el uso de una silla de pilotaje en vez de una silla clásica:**
- A.- Disminuye la estabilidad sobre todos los ejes.
 - B.- Complica las maniobras de despegue.
 - C.- Necesita un aprendizaje particular.
 - D.- Todas las anteriores.
- 24.- Para una máxima seguridad, desplegar y plegar el paracaídas de reserva, debe hacerse:**
- A.- Dos veces por año.
 - B.- Una vez por año.
 - C.- Dejarlo tal cual nos lo vendieron.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 25.- Los comandos regulados demasiado tensos:**
- A.- Pueden impedir el ascenso del ala en el inflado.
 - B.- Disminuyen la posibilidad de toma de velocidad en vuelo en caso de necesidad.
 - C.- Aumentan el riesgo de pérdida.
 - D.- Todas las anteriores.
- 26.- Las partes de un ala que sufren el mayor esfuerzo en vuelo son:**
- A.- Las suspensiones delanteras (A y B).
 - B.- La parte trasera del ala.
 - C.- La parte delantera del ala.
 - D.- A y C.

- 27.- Un paracaídas de reserva es:**
- A.- Un planeador ultraligero.
 - B.- Un freno aerodinámico.
 - C.- Un 100% de garantía de salvarse en caso de accidente.
 - D.- A y C.
- 28.- La utilización de trims y/o aceleradores puede:**
- A.- Aumentar los riesgos de plegada.
 - B.- Mejorar la penetración.
 - C.- Facilitar el inflado.
 - D.- Todas las anteriores.
- 29.- Un variómetro de vuelo libre mide:**
- A.- La velocidad del viento si se utiliza en el suelo.
 - B.- La componente vertical de la velocidad / suelo del ala.
 - C.- La componente vertical de la velocidad / aire del ala.
 - D.- La velocidad de subida de la masa de aire en una térmica.
- 30.- Un altímetro:**
- A.- Puede estar regulado a valores diferentes (nivel del mar, del despegue, del aterrizaje, etc.)
 - B.- Da una indicación que varía según las condiciones atmosféricas.
 - C.- Es calibrado definitivamente al momento de su construcción.
 - D.- A y B.
- 31.- El altímetro:**
- A.- Mide la velocidad con que varía la presión.
 - B.- Incluso en buen estado puede mostrar para una determinada altura valores que varían según la hora y el lugar.
 - C.- Utiliza una escala de altura calibrada para los valores meteorológicos promedio (atmósfera estándar).
 - D.- B y C.

- 32.- Un casco de vuelo libre debe:**
- A.- Permitir una buena audición y visibilidad.
 - B.- Ser sólido y absorber los golpes.
 - C.- Ser liviano para no perjudicar el cuello.
 - D.- Todas las anteriores.
- 33.- Alargar los elevadores traseros:**
- A.- Aumenta la penetración del ala.
 - B.- Favorece las plegadas en turbulencia.
 - C.- Torna el ala más lenta en el inflado.
 - D.- A y B.
- 34.- Un variómetro de vuelo libre mide:**
- A.- La velocidad del viento si se utiliza en el suelo.
 - B.- La componente vertical de la velocidad / suelo del ala.
 - C.- La componente vertical de la velocidad / aire del ala.
 - D.- La velocidad de subida de la masa de aire en una térmica.
- 35.- Un ala de vuelo libre es:**
- A.- Un freno aerodinámico.
 - B.- Un planeador ultraliviano.
 - C.- Una aeronave no sometida a matriculación.
 - D.- B y C.
- 36.- Las sillas de parapente:**
- A.- Son todas parecidas.
 - B.- Son de diferentes tipos (estándar, cruzadas, de pilotaje, etc.)
 - C.- Influyen sobre las características del pilotaje.
 - D.- B y C.

- 37.- Cuando transportamos o guardamos un parapente o un paracaídas de reserva lo protegemos del contacto o cercanía de:**
- A.- Solventes y cuerpos grasos.
 - B.- Humedad y calor.
 - C.- Los rayos del sol.
 - D.- Todas las anteriores.
- 38.- Los agujeros en las costillas entre los cajones sirven:**
- A.- Para repartir la presión entre los cajones.
 - B.- Acelerar el inflado.
 - C.- Dar flexibilidad al perfil.
 - D.- A y B.
- 39.- Los estabilos:**
- A.- Reducen los torbellinos marginales.
 - B.- Crean resistencia parásita.
 - C.- Pueden mejorar el rendimiento.
 - D.- Todas las anteriores.
- 40.- Un altímetro mide:**
- A.- El gradiente vertical de presión atmosférica.
 - B.- La variación de la tasa de humedad.
 - C.- La altura.
 - D.- A y B.
- 41.- En giro, un aparato entra en pérdida:**
- A.- A la misma velocidad y con la misma incidencia que en línea recta.
 - B.- Con la misma incidencia pero con una velocidad mayor que en línea recta.
 - C.- Con la misma velocidad pero con una incidencia menor que en línea recta.
 - D.- Ninguna de las anteriores.

- 42.- Para ser preciso en el aterrizaje, la visualización correcta de la inclinación de la trayectoria en final es indispensable. Esta inclinación:**
- A.- Varía en función de la incidencia.
 - B.- Varía en función de la dirección y de la velocidad del viento.
 - C.- No depende de las características aerodinámicas del ala.
 - D.- A y B.
- 43.- Aplicar la regla de la adición es:**
- A.- Evitar la acumulación de factores estresantes que por separado no conducen a accidentes pero sumados tornan el riesgo inaceptable.
 - B.- Medir los riesgos y no sumarlos.
 - C.- Identificar los elementos nuevos de una situación y no aceptar más que uno por vez.
 - D.- Todas las anteriores.
- 44.- Si por una determinada incidencia, el punto de impacto del perfil se ubica por encima de la boca de entrada del cajón, mi ala puede:**
- A.- Entrar en pérdida.
 - B.- Plegarse.
 - C.- No se puede dar esta situación nunca.
 - D.- A y B.
- 45.- El despegue en alta montaña:**
- A.- Esta facilitado por la menor densidad del aire.
 - B.- Es paralpinismo y no vuelo libre.
 - C.- Necesita de un nivel de experiencia alto.
 - D.- No requiere ningún conocimiento particular del alpinismo.

- 46.- Usted toma el ala de un piloto más liviano:**
- A.- Con la misma incidencia, vuela más rápido que él.
 - B.- Con la misma incidencia, vuela más lento que él.
 - C.- Usted debe correr más lento en el despegue.
 - D.- Usted tendrá mas dificultad en mantener el ala en turbulencia.
- 47.- Factores que favorecen la entrada en auto-rotación luego de una plegada:**
- A.- Un gran alargamiento.
 - B.- Un bajo alargamiento.
 - C.- Mucha velocidad.
 - D.- A y C.
- 48.- Dos alas se siguen cerca de un relieve situado a su derecha, la segunda ala es más rápida:**
- A.- Debe sobrepasar por la izquierda.
 - B.- Debe sobrepasar por la derecha entre el relieve y la otra ala.
 - C.- Da media vuelta.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 49.- En el caso que el viento meteo cambie de orientación o de intensidad durante el vuelo, conviene:**
- A.- Cambiar a tiempo el plan de vuelo para tener mejor chance de un aterrizaje seguro.
 - B.- Poner rumbo inmediatamente hacia el terreno para volver cuate lo que cuate.
 - C.- Localizar inmediatamente terrenos alternativos para prepararse ante la eventualidad de un aterrizaje de emergencia.
 - D.- A y C.

- 50.- El despegue en parapente se compone de:**
- A.- Inflado del ala (aceleración y vista hacia adelante).
 - B.- Estabilización y control del ala (temporización y vista hacia el ala).
 - C.- Despegue (aceleración y vista hacia adelante).
 - D.- Todas las anteriores.
- 51.- Volando, con los brazos arriba, los comandos están tensos y el borde de fuga esta un poco bajo:**
- A.- Esto mejora la fineza sin acción sobre los comandos.
 - B.- Tiene poca influencia sobre el ala.
 - C.- Es mejor para el inflado.
 - D.- Se deben alargar y regular los comandos para el próximo vuelo.
- 52.- Usted quiere entrar en una ascendente mientras que otra ala gira 50 mts. por debajo:**
- A.- Usted gira en el mismo sentido que la otra ala.
 - B.- Gira en sentido inverso para poder vigilarlo.
 - C.- A o B.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 53.- En final, cuando el piloto se incorpora:**
- A.- Mejora su penetración.
 - B.- Deteriora su penetración.
 - C.- Aumenta su tasa de caída.
 - D.- B y C.
- 54.- En final, si el objetivo fijado desciende en el campo de visión, usted:**
- A.- Se está quedando corto.
 - B.- Se está pasando de largo.
 - C.- Debe desacelerar al máximo.
 - D.- A y C.

- 55.- Lejos del relieve usted sigue la misma ruta y al mismo nivel que un ala mas lenta, usted la sobrepasa por:**
- A.- La izquierda.
 - B.- Arriba.
 - C.- La derecha.
 - D.- A ó B.
- 56.- Usted quiere entrar en una ascendente mientras que otra ala gira 50 mts. por debajo:**
- A.- Usted gira en el mismo sentido que la otra ala.
 - B.- Gira en sentido inverso para poder vigilarlo.
 - C.- A ó B.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 57.- Usted está en vuelo de ladera, el relieve esta a su izquierda. Un ala llega de frente a la misma altura:**
- A.- El otro tiene prioridad.
 - B.- Usted tiene prioridad y mantiene su rumbo.
 - C.- Usted intenta pasarla por debajo.
 - D.- A y C.
- 58.- Al establecer un plan de vuelo se tiene en cuenta:**
- A.- La situación de los terrenos de despegue y aterrizaje.
 - B.- Las performances del ala.
 - C.- El viento en altura.
 - D.- Todas las anteriores.

- 59.- Usted llega a colocarse debajo de un gran cúmulo, observa algunas nubes deshilachadas y una marca de variómetro fuertemente positiva, usted:**
- A.- Aprovecha para ganar altura.
 - B.- Aumenta la velocidad para llevar el variómetro a cero.
 - C.- Acelera para ir hacia el lado mas claro escapando de la influencia de la nube.
 - D.- Busca la descendente del lado de barlovento de la nube.
- 60.- Un buen aterrizaje comprende:**
- A.- Un reconocimiento a buena altura (viento en suelo, problemas, circuito previsto, etc).
 - B.- Giros en S para apreciar las condiciones y ser preciso.
 - C.- Un último giro no demasiado cerca del suelo y un segmento en final estabilizado.
 - D.- Todas las anteriores.
- 61.- El despegue sin viento:**
- A.- Es peligroso.
 - B.- Obliga a correr, al menos a la velocidad de tasa de caída mínima del ala.
 - C.- Necesita de un control importante con los comandos.
 - D.- A y C.
- 62.- En el suelo su ala se desvía de la trayectoria prevista:**
- A.- Ud. corrige trayendo el ala con el cuerpo y frenando del lado hacia el que la quiere traer.
 - B.- Sigue al ala para quedarse en el centro y traerla frenando del lado adonde quiere ir.
 - C.- Ud. corrige con los delanteros.
 - D.- Todas las anteriores.

- 63.- Usted hace las orejas:**
- A.- Teniendo los comandos en las manos.
 - B.- Tirando las bandas delanteras.
 - C.- Tirando simétricamente una o varias suspensiones delanteras exteriores (leer las indicaciones técnicas de su ala).
 - D.- Tirando de las suspensiones B exteriores.
- 64.- Volando a la misma altura la prioridad la tiene:**
- A.- El ala que llega por la derecha.
 - B.- El biplaza sobre el monoplaza.
 - C.- El ala que llega primero a la ascendente.
 - D.- A y C.
- 65.- En vuelo, la posición de manos arriba corresponde:**
- A.- La velocidad mínima.
 - B.- A la tasa de caída mínima.
 - C.- A la fineza / aire máxima.
 - D.- A la velocidad máxima.
- 66.- Un ala viene de frente a usted, usted efectúa:**
- A.- Un giro a la izquierda (el otro también gira a la izquierda).
 - B.- Un giro a la derecha (el otro también gira a la derecha).
 - C.- Un descenso (el otro queda en el mismo nivel).
 - D.- B y C.
- 67.- La entrada en pérdida puede ser peligrosa:**
- A.- Cerca del suelo.
 - B.- En un ala mal regulada.
 - C.- En condiciones turbulentas.
 - D.- Todas las anteriores.

- 68.- En vuelo turbulento, su ala se pliega adelante en la mayor parte del borde de ataque, usted:**
- A.- Tira violentamente de los dos comandos.
 - B.- Hace un frenado moderado.
 - C.- Levanta las manos para conseguir velocidad máxima.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 69.- Usted esta en su aproximación, hay un ala debajo suyo:**
- A.- Ud. la observa esperándola ya que usted le debe dar prioridad.
 - B.- Ud. tiene prioridad sobre la otra ala.
 - C.- Ud. hace algunos espirales cerrados para aterrizar antes.
 - D.- Ud. realiza su vuelo, ya que en la aproximación no hay prioridades.
- 70.- Para evitar las plegadas, es mejor:**
- A.- Frenar al máximo para dar más presión.
 - B.- Desfrenar al máximo ya que la presión es proporcional al cuadrado de velocidad / aire aire.
 - C.- Volar con incidencias alejadas de aquellas coincidentes con los límites en los que el parapente deja de volar.
 - D.- A y B.
- 71.- En vuelo de ladera, usted gira:**
- A.- Hacia el lado en que el ala se levanta.
 - B.- Hacia el lado del relieve.
 - C.- Hacia el lado opuesto al relieve.
 - D.- A y B

- 72.- Luego de un vuelo de duración, conviene relajar y preparar los brazos y piernas para la carrera del aterrizaje:**
- A.- Antes de la aproximación.
 - B.- Durante la aproximación.
 - C.- En final.
 - D.- Haciendo algunas locuras aéreas durante la aproximación.
- 73.- Luego de un vuelo de duración, conviene relajar y preparar los brazos y piernas para la carrera del aterrizaje:**
- A.- Antes de la aproximación.
 - B.- Durante la aproximación.
 - C.- En final.
 - D.- Haciendo algunas locuras aéreas durante la aproximación.
- 74.- Después de una carrera de despegue rozando el suelo con la silla, usted logra despegar por muy poco:**
- A.- Está seguramente en régimen de vuelo rápido, puede disminuir la velocidad para entrar en tasa de caída mínima.
 - B.- Está en régimen de vuelo lento y debe rasar el relieve tomando velocidad para pasar a régimen de vuelo normal.
 - C.- Está probablemente en peligro, si no toma inmediatamente velocidad / aire, puede caer.
 - D.- B y C.
- 75.- Usted está en vuelo de ladera, el relieve esta a su izquierda. Un ala llega de frente a la misma altura:**
- A.- El otro tiene prioridad.
 - B.- Usted tiene prioridad y mantiene su rumbo.
 - C.- Usted intenta pasarla por debajo.
 - D.- A y C.

- 76.- Su despegue esta orientado hacia el este, hay buen tiempo. Para encontrar las mejores condiciones, es mejor despegar:**
- A.- En la mañana.
 - B.- El momento del día no importa.
 - C.- Durante la tarde.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 77.- Usted entra en una térmica y comienza un giro de 360 grados. Luego de 90 grados de giro el variómetro se pone en negativo, usted:**
- A.- Disminuye la inclinación.
 - B.- Invierte el sentido del giro.
 - C.- Continúa el giro hasta los 270 grados luego toma una línea recta para retomar la ascendencia.
 - D.- B y C.
- 78.- Usted es el primero en entrar en una ascendente:**
- A.- Las alas que llegan después deben adoptar su sentido de giro.
 - B.- Un ala que entra en la ascendente al mismo nivel que usted debe girar a 180 grados y en el mismo sentido.
 - C.- Usted tiene prioridad sobre un ala situada por debajo y que lo alcanza.
 - D.- A y B.
- 79.- Volar asegurándose un lugar de aterrizaje es:**
- A.- Tener una autonomía que permite alcanzarlo en todo momento sin importar las condiciones aerológicas encontradas.
 - B.- Quedarse sobre el sitio habitual sin hacer distancia.
 - C.- A y B.
 - D.- Ninguna de las anteriores.

- 80.- Factores que favorecen la entrada en barrena o giro en negativo:**
- A.- Un gran alargamiento.
 - B.- Un bajo alargamiento.
 - C.- Poca incidencia.
 - D.- Todas las anteriores.
- 81.- Viento de 10 Km. /h cruzado en el despegue:**
- A.- Ud. espera mejores condiciones.
 - B.- Una buena carrera y listo.
 - C.- Ud. busca un despegue mejor orientado.
 - D.- A y C.
- 82.- Usted vuela con tasa de caída mínima, va a entrar en una ascendente:**
- A.- Se prepara a frenar.
 - B.- Se agarra firmemente de la silla para pilotear con el cuerpo.
 - C.- Se prepara a soltar los comandos.
 - D.- Aumenta su velocidad.
- 83.- Con una posición de los comandos igual que en aire inmóvil, en una ascendente regular:**
- A.- Mi velocidad es más elevada.
 - B.- Mi velocidad / aire es la misma.
 - C.- Mi incidencia es la misma.
 - D.- B y C.
- 84.- Cuando hace las orejas usted:**
- A.- Aumenta la tasa de caída.
 - B.- Disminuye la fineza / aire.
 - C.- Aumenta la maniobrabilidad del ala.
 - D.- A y B.

- 85.- Las reglas de vuelo obligan a cada piloto:**
- A.- A respetar una distancia suficiente para prevenir las colisiones.
 - B.- A tomar por la derecha en caso de cruce a la misma altura.
 - C.- A girar en el mismo sentido que la primera ala que entra en la ascendencia térmica.
 - D.- Todas las anteriores.
- 86.- Durante un inflado el ala se coloca en medialuna, usted debe:**
- A.- Acelerar a fondo en la pendiente.
 - B.- Tirar las bandas B.
 - C.- Parar y empezar de nuevo.
 - D.- Tirar de las bandas delanteras.
- 87.- En el despegue el viento es de costado (30 grados, 3 m/s):**
- A.- Ud. infla de cara al viento, toma velocidad y orienta progresivamente la carrera de cara a la pendiente.
 - B.- Corre en el eje de máxima pendiente tirando de las bandas delanteras.
 - C.- Ud. infla tomando las bandas (elevadores) A y B.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 88.- Volando a la misma altura la prioridad la tiene:**
- A.- El ala que llega por la derecha.
 - B.- El biplaza sobre el monoplaza.
 - C.- El ala que llega primero a la ascendente.
 - D.- A y C.
- 89.- En vuelo de ladera usted:**
- A.- Gira de espaldas a la ladera.
 - B.- Gira de cara a la ladera.
 - C.- Conserva un margen de velocidad suficiente para conseguir alejarse de la ladera en caso de urgencia.
 - D.- A y C.

- 90.- Darle a un ala un calado picado:**
- A.- Aumenta el riesgo de plegada.
 - B.- Aumenta el riesgo de entrada en parachutaje estabilizado.
 - C.- Torna el ala más lenta para el inflado.
 - D.- Torna el ala más nerviosa en el despegue.
- 91.- Hacer un descenso rápido en espiral cerrado encadenado:**
- A.- Lo expone a importantes factores de carga.
 - B.- Le hace perder todas las referencias exteriores.
 - C.- Puede traer pérdida del conocimiento.
 - D.- Todas las anteriores.
- 92.- En una térmica:**
- A.- Ud. aumenta la inclinación cuando la ascendencia aumenta.
 - B.- Ud. disminuye la inclinación cuando la ascendencia aumenta.
 - C.- Aumenta la inclinación cuando la ascendencia disminuye.
 - D.- B y C.
- 93.- Sobrevolar obstáculos aislados debe efectuarse con un margen vertical y horizontal mínimo de:**
- A.- 50 metros.
 - B.- 100 metros.
 - C.- 150 metros.
 - D.- 200 metros.
- 94.- En régimen turbulento es mejor:**
- A.- No efectuar maniobras que requieran mucha precisión.
 - B.- No jugar con las velocidades demasiado bajas.
 - C.- No jugar con las velocidades demasiado altas.
 - D.- Todas las anteriores.

- 95.- En el despegue hay 20 Km./h sobre la ladera, su ala vuela a partir de los 30 km/h, en su trayectoria para despegar usted debe correr a:**
- A.- 10 km/h.
 - B.- 20 km/h.
 - C.- 30 km/h.
 - D.- 40 km/h.
- 96.- Un ala viene de frente a usted, usted efectúa:**
- A.- Un giro a la izquierda (el otro también gira a la izquierda).
 - B.- Un giro a la derecha (el otro también gira a la derecha).
 - C.- Un descenso (el otro queda en el mismo nivel).
 - D.- B y C.
- 97.- En el despegue, con 20 Km. /h de cara, puede inflarse el ala:**
- A.- Cara a la pendiente como de costumbre.
 - B.- Cara a la pendiente haciendo que otra persona nos asegure para no recular en el momento en que el ala se eleva.
 - C.- De espaldas a la pendiente dándose vuelta el piloto para despegar.
 - D.- B y C.
- 98.- En el despegue, con 20 Km. /h de cara, puede inflarse el ala:**
- A.- Cara a la pendiente como de costumbre.
 - B.- Cara a la pendiente haciendo que otra persona nos asegure para no recular en el momento en que el ala se eleva.
 - C.- De espaldas a la pendiente dándose vuelta el piloto para despegar.
 - D.- B y C.
- 99.- Cuando un piloto, aprovecha una burbuja térmica para ganar altura:**
- A.- Se eleva a la misma velocidad que la burbuja.
 - B.- Aborda la burbuja por su parte inferior y sale en la cima.
 - C.- Desciende continuamente en el interior de la burbuja.
 - D.- A y B.

100.- En vuelo, un Piloto de Ultraliviano viene de su derecha con una ruta convergente:

- A.- Usted tiene prioridad.
- B.- Usted debe ceder la prioridad.
- C.- La prioridad es en función del tamaño de las aeronaves.
- D.- A y C.

101.- Durante la estabilización, su ala queda a la izquierda:

- A.- Ud. corrige desplazándose a la derecha para recuperar el ala.
- B.- Sigue al ala desplazándose hacia la izquierda frenando suavemente a la derecha para traerla de nuevo a la línea de máxima pendiente.
- C.- Conserva la velocidad tirando de las bandas delanteras.
- D.- Acelera y frena a la izquierda.

102.- Un terreno de aterrizaje desconocido debe reconocerse:

- A.- En vuelo, poniéndose en la vertical para observarlo.
- B.- Antes del vuelo.
- C.- En el momento de aterrizar.
- D.- Ninguna de las anteriores.

103.- Usted recorre una parte del circuito donde el viento esta bien de costado con respecto a su ruta. Elige preferentemente los cúmulos:

- A.- A barlovento de la ruta a seguir.
- B.- A sotavento de la ruta a seguir.
- C.- Sobre la ruta a seguir.
- D.- Da lo mismo.

104.- La pérdida se produce en general:

- A.- A la velocidad de tasa de caída mínima.
- B.- A una velocidad inferior a la de la tasa de caída mínima.
- C.- A una velocidad superior a la de la tasa de caída mínima.
- D.- Ninguna de las anteriores.

- 105.- Su despegue esta orientado hacia el oeste, hay buen tiempo. Para encontrar las mejores condiciones de partida, es mejor despegar:**
- A.- En la mañana.
 - B.- El momento del día no importa.
 - C.- Al comienzo de la tarde.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 106.- La utilización de trims y/o aceleradores:**
- A.- Sólo presenta ventajas.
 - B.- No tiene efectos.
 - C.- Debe realizarse con precaución y en modelos previstos por el constructor.
 - D.- Todas las anteriores.
- 107.- En vuelo de ladera, la prioridad la tiene el ala que:**
- A.- Tiene la ladera a su derecha.
 - B.- Tiene la ladera a su izquierda.
 - C.- Está situada a barlovento del relieve.
 - D.- Está situada a sotavento del relieve.
- 108.- Un amigo acaba de despegar, usted lo alcanza para volar juntos:**
- A.- Es peligroso porque se encontrar con la turbulencia de su ala.
 - B.- Es la única manera de hacer buenas fotos.
 - C.- Es delicado pero posible.
 - D.- B y C.
- 109.- Cuando el ala entra en una descendente:**
- A.- La incidencia aumenta.
 - B.- La incidencia disminuye.
 - C.- La R.F.A. disminuye, el ala acelera hacia abajo.
 - D.- B y C.

- 110.- La turbulencia:**
- A.- Es un movimiento desordenado de partículas de aire.
 - B.- Provoca variaciones de incidencia y de velocidad de vuelo.
 - C.- Siempre es visible.
 - D.- A y B.
- 111.- Las mínimas V.M.C. (Visual Meteorologic Condition) de visibilidad y distancia a las nubes en espacio aéreo clase G bajo nivel de vuelo 100 (10.000' ASL).**
- A.- Visibilidad en Vuelo 5 Km., y distancia de las nubes 1.500 metros horizontal y 300 metros vertical por encima de 2.000' A.G.L. (Above Ground Level).
 - B.- Visibilidad en Vuelo 5 Km. y distancia de las nubes 2.000 metros horizontal y libre de nubes y a la vista de tierra o agua, cuando vuelo por debajo de 2.000' A.G.L.
 - C.- Las respuestas A y B son correctas.
 - D.- Ninguna de las respuestas anteriores son correctas.
- 112.- Cuando usted vuela una ladera a sotavento podrá encontrar las siguientes condiciones de vuelo.**
- A.- Fuertes descendentes.
 - B.- Fuertes ascendentes.
 - C.- Ninguna variación en su vuelo porque el cerro o la montaña lo protege del viento.
 - D.- Ninguna alternativa es correcta.
- 113.- ¿Cuántos grados disminuye la temperatura por cada 1.000 pies de ascenso en altura?**
- A.- 1° por cada 1.000 pies.
 - B.- 2° por cada 1.000 pies
 - C.- 3° por cada 1.000 pies
 - D.- 4° por cada 1.000 pies

- 114.- Delante de un frente frío la presión:**
- A.- Baja.
 - B.- Sube.
 - C.- Se mantiene constante.
 - D.- Varía según la temperatura.
- 115.- ¿Cuáles de las siguientes características en la masa de aire podemos encontrar en vuelos en aire inestable?**
- A.- Turbulencia originada por las corrientes verticales.
 - B.- Buena visibilidad fuera de las nubes.
 - C.- Vientos arrachados.
 - D.- Todas las alternativas anteriores son correctas.
- 116.- Las Performances de un vehículo ultraliviano disminuirán con la altura debido a que:**
- A.- La densidad aumenta con la altura.
 - B.- La densidad disminuye con la altura.
 - C.- La presión aumenta con la altura.
 - D.- La temperatura disminuye con la altura.
- 117.- Cuando la temperatura del punto de rocío está próxima a la temperatura ambiente se podrá esperar:**
- A.- Lluvia o neblina.
 - B.- Hielo.
 - C.- Escarcha.
 - D.- Mayor viento.
- 118.- ¿Cómo se clasifican los Frentes Meteorológicos?**
- A.- Frente cálido.
 - B.- Frente frío.
 - C.- Frente ocluido y estacionario.
 - D.- Todas las alternativas anteriores son correctas.

119.- La dirección del viento dada por los Servicios Meteorológicos siempre es:

- A.- La dirección de donde viene el viento.
- B.- La dirección a donde va el viento.
- C.- La dirección respecto a un punto, previamente acordado.
- D.- Ninguna de las anteriores.

120.- La cola de una perturbación:

- A.- Es siempre favorable para el vuelo libre.
- B.- A veces provoca condiciones demasiado violentas para el vuelo libre al principio del período.
- C.- Es generalmente muy favorable en verano.
- D.- B y C.

121.- En turbulencia:

- A.- Los esfuerzos sobre la estructura aumentan con la velocidad del vuelo.
- B.- Se debe volar lo más lento posible para no fatigar la estructura.
- C.- Se debe volar lo más rápido posible para salir de la zona.
- D.- Ninguna de las anteriores.

122.- Se pueden encontrar turbulencias peligrosas bajo nubes de tipo:

- A.- Rotores de onda de resalte.
- B.- Cúmulos.
- C.- Estratos.
- D.- A y B.

123.- La atmósfera está formada por capas. La capa en la que vivimos se llama:

- A.- Ionosfera.
- B.- Troposfera.
- C.- Estratosfera.
- D.- Ninguna de las anteriores.

124.- Un gran cúmulo aislado siempre es inofensivo:

- A.- Falso, puede tener una ascendencia superior a sus posibilidades de fuga y convertirse en Cúmulo nimbo.
- B.- Falso, puede esconder otras aeronaves.
- C.- Verdadero.
- D.- A y B.

125.- Marque las afirmaciones exactas:

- A.- Los estratos están constituidos por cristales de hielo.
- B.- Los cirros están constituidos por cristales de hielo.
- C.- Los nimboestratos originan precipitaciones de granizo.
- D.- Ninguna de las anteriores.

126.- Cuando se forma una nube:

- A.- Se genera frío.
- B.- Se genera calor.
- C.- Se detiene la ascendencia.
- D.- Ninguna de las anteriores.

127.- Las nubes del tipo cúmulos:

- A.- Caracterizan capas mas bien estables.
- B.- Caracterizan capas mas bien inestables.
- C.- Se desarrollan verticalmente.
- D.- B y C.

128.- Las nubes de tipo estratos:

- A.- Caracterizan capas mas bien estables.
- B.- Caracterizan capas mas bien inestables.
- C.- Se desarrollan verticalmente.
- D.- Ninguna de las anteriores.

- 129.- Factores que favorecen la inestabilidad:**
- A.- El calentamiento del suelo.
 - B.- El enfriamiento del suelo.
 - C.- La llegada de aire caliente en los niveles inferiores.
 - D.- A y C.
- 130.- El gradiente de viento existe:**
- A.- Con viento fuerte.
 - B.- Sobre terreno plano y despejado.
 - C.- Sobre terreno accidentado donde se mezcla con las turbulencias.
 - D.- Todas las anteriores.
- 131.- Altocúmulos y altoestratos son nubes:**
- A.- Del nivel inferior.
 - B.- Del nivel medio.
 - C.- Del nivel superior.
 - D.- A y C
- 132.- El fenómeno de restitución se encuentra en general:**
- A.- Por la tarde.
 - B.- Por la mañana en el centro del valle.
 - C.- En el centro de los valles durante todo el día.
 - D.- A y C.
- 133.- Una brisa de valle:**
- A.- Aumenta cuando se desciende a las capas bajas.
 - B.- A veces se manifiesta en varios miles de metros de espesor.
 - C.- Acelera cuando el valle se cierra.
 - D.- A y C.

- 134.- La restitución es un fenómeno:**
- A.- De inversión de brisas de pendientes por la tarde.
 - B.- De inversión de brisas del valle por la tarde.
 - C.- De ascendentes suaves, por la tarde, en lugares donde no hubo ascendentes durante el día.
 - D.- A y B.
- 135.- Estratos y estratocúmulos pertenecen:**
- A.- Al nivel inferior.
 - B.- Al nivel medio.
 - C.- Al nivel superior.
 - D.- A y C
- 136.- Dentro de una masa de aire sin nubes, la temperatura es de 15 grados a ras del suelo y de 12 grados a 500 mts. Esta franja de aire es:**
- A.- Mas bien estable.
 - B.- Más bien inestable.
 - C.- Probablemente el asentamiento de una inversión.
 - D.- B y C.
- 137.- Las nubes pueden estar constituidas:**
- A.- De vapor de agua en suspensión.
 - B.- De cristales de hielo.
 - C.- De gotitas de agua.
 - D.- B y C.
- 138.- La presión atmosférica se debe:**
- A.- A la rotación de la tierra sobre si misma.
 - B.- Al peso de la columna de aire situada encima.
 - C.- Al calentamiento solar.
 - D.- Ninguna de las anteriores.

- 139.- Entre estas nubes, algunas anuncian mal tiempo:**
- A.- Cirros tratos.
 - B.- Altos cúmulos.
 - C.- Altos tratos.
 - D.- A y C.
- 140.- Cuando la inversión nocturna es muy neta, los vuelos de la mañana serán:**
- A.- Probablemente calmos.
 - B.- Perturbados muy temprano por la actividad térmica.
 - C.- Favorables para los amantes de las performances.
 - D.- B y C.
- 141.- El calor solar se propaga dentro de la atmósfera según los siguientes procesos:**
- A.- Conducción, radiación y convección.
 - B.- Vibración y gradiente.
 - C.- Evaporación / condensación y turbulencia.
 - D.- A y C.
- 142.- Un viento de 20kt (nudos) sopla a:**
- A.- 18 km/h.
 - B.- 36 km/h.
 - C.- 20 km/h.
 - D.- 52 km/h.
- 143.- Las nubes favorables para los vuelos de performance son:**
- A.- Nimboestratos, altostratos y cumulonimbos.
 - B.- Estratos.
 - C.- Cúmulos.
 - D.- Cirrocúmulos, nimboestratos y estratocúmulos.

- 144.- Hay una inversión de temperatura entre estos tres relevamientos:**
- A.- -2 grados a 500 mts./-10 grados a 1200 mts. de altura.
 - B.- +22 grados a 500 mts./+18 grados a 1000 mts. de altura.
 - C.- +18 grados a 500 mts./+22 grados a 1000 mts. de altura.
 - D.- A y B.
- 145.- Cirros, cirrocúmulos y cirrostratos son nubes:**
- A.- Del nivel inferior.
 - B.- Del nivel medio.
 - C.- Del nivel superior.
 - D.- A y C.
- 146.- Cuando una partícula atmosférica no saturada se eleva sin intercambiar calor con el aire circundante, su temperatura:**
- A.- Disminuye 1 grado cada 100 mts.
 - B.- Aumenta 1 grado cada 100 mts.
 - C.- Queda constante.
 - D.- Disminuye 1 grado cada 10 mts.
- 147.- La causa de la formación de las nubes es:**
- A.- El enfriamiento del aire hasta su punto de condensación.
 - B.- Una fuerte descendente.
 - C.- Calentamiento del aire ascendente.
 - D.- A y B.
- 148.- Se llama anticiclón a una zona:**
- A.- De alta presión.
 - B.- De baja presión.
 - C.- De vientos débiles.
 - D.- B y C.

- 149.- Una nube orográfica:**
- A.- Esta fija con respecto al suelo.
 - B.- Se debe a una ascendente térmica.
 - C.- Se debe a una ascendente dinámica.
 - D.- A y C.
- 150.- Las nubes que materializan las ondas de resalte son:**
- A.- Cúmulos Congestus y Cumulonimbos.
 - B.- Cirrostratos y Nimboestratos.
 - C.- Altocúmulos lenticulares y Cúmulos rotores.
 - D.- B y C.
- 151.- A igual superficie de ala un piloto mas pesado tendrá:**
- A.- Una velocidad máxima superior.
 - B.- Una penetración menor.
 - C.- A y C.
 - D.- Una tasa de caída más elevada.
- 152.- Usted se cruza de frente con otra ala, su velocidad de cruce es igual a:**
- A.- Su velocidad / aire.
 - B.- La suma de las dos velocidades / aire.
 - C.- La mitad de su velocidad / aire.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 153.- En la última parte de una trepada importante:**
- A.- El factor de carga es inferior a 1.
 - B.- El ángulo de incidencia no varía.
 - C.- La aparición de una fuerza de inercia hacia arriba aligera el ala.
 - D.- A y C.

154.- La velocidad de pérdida:

- A.- Disminuye cuando el peso del piloto aumenta.
- B.- Aumenta cuando el peso del piloto aumenta.
- C.- Disminuye cuando el factor de carga aumenta.
- D.- B y C.

155.- En vuelo con viento de costado:

- A.- La cuerda central del ala se pone en la dirección del viento, es el efecto veleta.
- B.- Se debe adoptar un ángulo de contra-deriva si se dirige hacia un punto que no esta en el eje del viento.
- C.- La cuerda central del ala forma un ángulo con la trayectoria / suelo.
- D.- B y C.

156.- El factor de carga:

- A.- Puede hacer que el ala se rompa si es muy elevado.
- B.- No cambia la velocidad de pérdida.
- C.- Puede pasar de 2 en los giros muy cerrados.
- D.- A y C.

157.- La turbulencia que provoca otra ala es peligrosa:

- A.- Varios minutos después de su paso.
- B.- Sobre algunas decenas de metros detrás en su trayectoria/aire.
- C.- Porque puede provocar plegadas en la propia.
- D.- B y C.

158.- La resistencia parásita se debe:

- A.- A todo aquello que no sustenta.
- B.- A las irregularidades de la superficie del ala.
- C.- A los torbellinos marginales.
- D.- B y C.

- 159.- La forma del perfil de un ala:**
- A.- Es prácticamente la misma para todas las alas.
 - B.- Es estudiada para cada ala en función del rendimiento deseado.
 - C.- Tiene muy poca influencia sobre el rendimiento ya que sólo la habilidad del piloto lo puede mejorar.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 160.- Sobre un ala en vuelo rectilíneo estabilizado, cuando el piloto provoca un incremento de la incidencia:**
- A.- La trayectoria se curva hacia arriba.
 - B.- La velocidad aumenta.
 - C.- La velocidad disminuye.
 - D.- A y C.
- 161.- La resistencia inducida se debe:**
- A.- Al piloto y a las suspensiones.
 - B.- A las turbulencias del borde de fuga del ala.
 - C.- A las irregularidades de la superficie del ala.
 - D.- A los torbellinos de punta de ala.
- 162.- La velocidad relativa aire se define con respecto:**
- A.- Al aire atravesado.
 - B.- Al piso.
 - C.- A y B.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 163.- En la pérdida:**
- A.- La sustentación disminuye.
 - B.- La sustentación aumenta.
 - C.- La resistencia disminuye.
 - D.- A y C.

- 164.- Sobre un perfil alar, la circulación del flujo de aire al ras del suelo puede ser:**
- A.- Turbulenta.
 - B.- Laminar.
 - C.- Turbulenta despegada.
 - D.- Todas las anteriores.
- 165.- El factor de carga:**
- A.- Es igual a 1 en vuelo rectilíneo estabilizado.
 - B.- Es superior a 1 en los giros.
 - C.- Es inferior a 1 en el pico de una trepada.
 - D.- Todas las anteriores.
- 166.- Al atravesar una masa de aire turbulento, el conjunto ala + piloto se somete a variaciones:**
- A.- De incidencia.
 - B.- De velocidad / aire.
 - C.- De R.F.A.
 - D.- Todas las anteriores.
- 167.- La tasa de caída:**
- A.- Es la velocidad vertical del parapente con respecto al aire.
 - B.- Es la velocidad vertical del parapente con respecto al suelo.
 - C.- Tiene un valor mínimo para cada ala que depende del peso del piloto.
 - D.- A y C.
- 168.- Los torbellinos marginales responsables de la resistencia inducida:**
- A.- Existen sólo detrás de las alas grandes.
 - B.- Existen sobre todo con viento fuerte.
 - C.- Existen detrás de todas las alas.
 - D.- A y C.

- 169.- La envergadura es:**
- A.- La mayor distancia entre los extremos del ala.
 - B.- El número de cajones o alvéolos.
 - C.- La distancia entre el borde de ataque y el borde de fuga.
 - D.- El largo de los suspentes en la banda B.
- 170.- Su trayectoria / suelo es perpendicular al sentido del viento:**
- A.- La cuerda central del ala es perpendicular al sentido del viento.
 - B.- Ud. está necesariamente en derrapaje.
 - C.- Ud. está derivando.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 171.- Llamamos pérdida dinámica a la pérdida:**
- A.- Seguida de una trepada.
 - B.- Precedida por una trepada.
 - C.- Provocada por un aumento brusco de la incidencia.
 - D.- B y C.
- 172.- La velocidad de pérdida para un ala determinada:**
- A.- Es independiente del peso del piloto.
 - B.- Es más elevada durante el remolque.
 - C.- Es más elevada en giro.
 - D.- B y C.
- 173.- Llamamos carga alar a la relación:**
- A.- Superficie del ala sobre peso total (ala + piloto).
 - B.- Peso total (ala + piloto) sobre superficie del ala.
 - C.- Peso del piloto sobre la superficie del ala.
 - D.- Peso del piloto sobre peso del ala.

- 174.- Todos los regímenes de vuelo con un ángulo de incidencia superior al de la tasa de caída mínima:**
- A.- Corresponden a bajos rendimientos para el ala.
 - B.- Son los más alejados de la pérdida.
 - C.- Corresponden a la mejor manejabilidad del ala.
 - D.- Están aconsejados para volar cerca del suelo.
- 175.- Sobre un ala en vuelo, hay varias fuentes de resistencia de naturalezas bien distintas:**
- A.- La fricción.
 - B.- Las turbulencias detrás del borde de fuga.
 - C.- Los torbellinos en las puntas del ala.
 - D.- Todas las anteriores.
- 176.- La sustentación en vuelo planeado estabilizado, siempre es:**
- A.- Mas débil que el peso total ala/piloto.
 - B.- Perpendicular a la trayectoria.
 - C.- Constante cualquiera sea la velocidad del ala.
 - D.- A y B.
- 177.- El factor de carga es la relación:**
- A.- Peso total (ala + piloto) sobre peso aparente.
 - B.- Peso del piloto sobre peso total (ala + piloto).
 - C.- Peso aparente sobre peso total (ala + piloto).
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 178.- La resistencia total de una aeronave se divide en:**
- A.- Resistencia inducida.
 - B.- Resistencia de forma.
 - C.- Resistencia de fricción.
 - D.- Todas las anteriores.

- 179.- La fineza/aire máxima es:**
- A.- Una característica propia del aparato.
 - B.- Proporcional a la carga alar.
 - C.- Obtenida a una velocidad superior a aquella correspondiente a la de tasa de caída mínima.
 - D.- A y C.
- 180.- Para la misma ala, un aumento de la carga alar produce un aumento:**
- A.- De la velocidad horizontal.
 - B.- De la fineza.
 - C.- De tasa de caída.
 - D.- A y C.
- 181.- El gradiente del viento de cara al aterrizaje:**
- A.- No tiene efecto sobre la velocidad / aire.
 - B.- Es peligroso, puede conducir a una situación de pérdida.
 - C.- Aumenta la tasa de caída.
 - D.- B y C.
- 182.- Cuanto más se reduce la carga alar, el ala:**
- A.- Despega a más velocidad.
 - B.- Tiene una tasa de caída mínima menor.
 - C.- Es menos estable.
 - D.- B y C.
- 183.- La caída que sigue a la pérdida se debe a:**
- A.- Un avance transitorio del centro de presión.
 - B.- Un retroceso transitorio del centro de presión.
 - C.- La caída del piloto en la vela.
 - D.- A y C.

184.- Dos alas idénticas sometidas a cargas alares diferentes despegan:

- A.- Con la misma incidencia pero con velocidades diferentes.
- B.- Con la misma velocidad pero con incidencias diferentes.
- C.- Con la misma velocidad e incidencia.
- D.- Ninguna de las anteriores.

185.- Con una incidencia dada, la fineza / aire es independiente:

- A.- Del viento meteo.
- B.- Del peso del piloto.
- C.- De la velocidad / aire.
- D.- A y B.

186.- Cuando el ala entra en una ascendente:

- A.- La incidencia disminuye.
- B.- La R.F.A. aumenta y el ala acelera hacia arriba.
- C.- La incidencia aumenta.
- D.- B y C.

187.- El extradós del ala es la parte:

- A.- Delantera del ala.
- B.- Superior del ala.
- C.- Inferior del ala.
- D.- Posterior del ala.

188.- La resistencia de fricción se debe:

- A.- Al piloto y a las suspensiones.
- B.- A las turbulencias del borde de fuga del ala.
- C.- A las irregularidades de la superficie del ala.
- D.- A Y C.

- 189.- La sustentación de un ala esta dada por:**
- A.- La desviación de filetes de aire por el perfil del ala.
 - B.- Una depresión que aparece debajo del perfil y una sobrepresión encima.
 - C.- Una depresión que aparece encima del perfil y una sobrepresión debajo.
 - D.- A y C.
- 190.- En vuelo rectilíneo estabilizado:**
- A.- La resistencia se opone al desplazamiento del ala en su trayectoria.
 - B.- La sustentación es perpendicular a la trayectoria.
 - C.- La R.F.A. es ligeramente inferior al peso ala + piloto.
 - D.- A y B.
- 191.- Un viento regular en fuerza y dirección no tiene influencia:**
- A.- Sobre la velocidad/suelo.
 - B.- Sobre la velocidad / aire.
 - C.- Sobre la fineza / suelo.
 - D.- A y C.
- 192.- La fineza es la relación:**
- A.- Sustentación sobre resistencia.
 - B.- Resistencia sobre sustentación.
 - C.- Distancia recorrida horizontalmente sobre distancia recorrida verticalmente.
 - D.- A y C.
- 193.- La resistencia de forma se debe:**
- A.- Al piloto y a las suspensiones.
 - B.- A las turbulencias del borde de fuga del ala.
 - C.- A las irregularidades de la superficie del ala.
 - D.- A y B.

- 194.- El viento relativo:**
- A.- No varía nunca.
 - B.- Tiene por eje la trayectoria/aire del ala.
 - C.- Tiene por eje la trayectoria/suelo del ala.
 - D.- A y C.
- 195.- El punto de impacto de un perfil:**
- A.- Separa el flujo de aire del intradós y del extradós.
 - B.- Varía en función de la incidencia.
 - C.- Es el punto del perfil donde la presión de aire es máxima.
 - D.- Todas las anteriores
- 196.- Si vuela de cara a un viento meteo, para conservar la fineza/suelo máxima, con respecto a la velocidad correspondiente a la fineza / aire máxima, usted debe:**
- A.- Volar más rápido.
 - B.- Volar menos rápido.
 - C.- Buscar la menor tasa de caída.
 - D.- Ninguna de las anteriores.
- 197.- La fineza/aire:**
- A.- Varía con la incidencia del aparato.
 - B.- Pasa por un máximo para un cierto valor de incidencia.
 - C.- Es máxima cuando la tasa de caída es mínima.
 - D.- A y B.
- 198.- El centro de presión de un ala en vuelo se encuentra aproximadamente:**
- A.- En el centro geométrico del ala.
 - B.- En la parte posterior del ala.
 - C.- En la parte delantera del ala.
 - D.- Ninguna de las anteriores.

199.- El centro de presión de un ala en vuelo se encuentra aproximadamente:

- A.- En el centro geométrico del ala.
- B.- En la parte posterior del ala.
- C.- En la parte delantera del ala.
- D.- Ninguna de las anteriores.

200.- La velocidad del viento relativo es:

- A.- Igual a la velocidad del aparato en su trayectoria.
- B.- Influenciada por el viento meteorológico.
- C.- Siempre la misma.
- D.- A y B.