



MÁRGENES DEL VUELO

1) Un terreno de aterrizaje desconocido debe reconocerse:

- a. En vuelo, poniéndose en vertical para reconocerlo.
- b. **Antes del vuelo.**
- c. En el momento del aterrizaje.

2) ¿A qué altitud mantenida comienzan los síntomas de hipoxia, tales como confusión y lentitud de reflejos?

- a. Apróx. 2000 m/mar.
- b. Apróx. 3000 m/mar.
- c. **Apróx. 4000 m/mar.**

3) ¿Qué consecuencias podría tener el organismo, si no se adaptase a la creciente altura con sus diferentes condiciones?

- a. Dolor de cabeza fuerte y agudo.
- b. **Reducción de la capacidad de juicio y reacción.**
- c. Mareo, náuseas.

4) Los cambios en el organismo humano, provocados por la altitud, se deben principalmente a...

- a. La baja temperatura y la refrigeración excesiva del cuerpo.
- b. Las turbulencias existentes en grandes alturas.
- c. **La presión atmosférica decreciente que crea en el cuerpo insuficiencia de oxígeno.**

5) La preparación óptima de vuelo en un lugar nuevo requiere entre otras cosas...

- a. Inspeccionar el campo de aterrizaje, informarse con respecto a los obstáculos aéreos y avisar del vuelo al jefe del aeropuerto más cercano.
- b. **Informarse con respecto a los obstáculos aéreos, consultar la inexistencia de aerovías en la zona con aeropuerto más cercano y planificar el vuelo según las circunstancias.**

- c. Avisar del vuelo al jefe del aeropuerto más cercano, planificar el vuelo según las circunstancias e inspeccionar el aterrizaje.

6) Ud. inspecciona en un sitio de vuelo, que hasta la fecha desconocía. ¿Qué tiene que tomar en cuenta?

- a. Las posibilidades de acceso y el espacio para plegar el parapente.
- b. La consulta médica más cercana y el teléfono más próximo.
- c. **Cuáles son las direcciones de viento posibles y cuales los obstáculos para las correspondientes aproximaciones.**

7) ¿Cuál es el criterio más importante para la elección de una zona de despegue apropiada?

- a. El despegue tiene que estar equipado con una manga.
- b. **La posibilidad de ejecutar la maniobra de abortar durante un despegue sin peligro.**
- c. El viento tiene que enfrentarse constantemente.

8) Qué consecuencias podría tener olvidarse de cerrar las perneras antes de despegar:

- a. No poder colocarse cómodamente en el arnés.
- b. Tener que soltar los mandos para sentarse bien.
- c. **Deslizarse del arnés y matarse.**

9) El viento en el despegue está en calma, ¿Qué debería cumplir un despegue en estas circunstancias?

- a. Nada en especial.
- b. **El espacio delante del despegue debería estar libre de pequeños obstáculos e irregularidades.**
- c. El espacio detrás del despegue debería estar libre de pequeños obstáculos e irregularidades.



10) Un despegue, situado en un claro del bosque o en unos cortafuegos, podría causar lo siguiente:

- a. A causa de la diferencia de temperatura entre bosque y terreno de despegue, se crean a menudo desprendimientos térmicos y por lo tanto turbulencias.
- b. En el suelo está el viento en calma, mientras que a la altura de las cimas sopla el viento, lo que origina zonas de turbulencias.
- c. El bosque está expuesto al sol, mientras que el claro del bosque no recibe la misma cantidad de calor, eso crea una zona de viento en cola.

11) ¿Cuáles son los posibles signos que nos indican un despegue sotaventado?

- a. Viento constante de descendencia de 5 a 10 km/h.
- b. Cambios bruscos de la velocidad y dirección de viento con temperatura constante.
- c. Cambio continuo entre viento en calma y fases con ascensiones térmicas en forma de ráfagas.

12) En la zona de despegues sopla un viento de ladera constante de 25 Km/h. ¿Qué método de despegue considera como el más adecuado?

- a. En un terreno muy inclinado acercarse lo más posible al borde de fuga y acelerar al máximo para que se infle enérgicamente el aparato.
- b. Mientras las circunstancias lo permitan, despegar siempre de frente, porque es la forma más segura de inflar.
- c. En terreno poco inclinado inflar de espaldas para evitar que el parapente me saque del suelo antes de tiempo.

13) La preparación óptima de vuelo en un lugar nuevo requiere entre otras cosas:

- a. Inspeccionar el campo de aterrizaje e informarse con respecto a los obstáculos aéreos y avisar del vuelo al jefe del aeropuerto más cercano.
- b. Informarse con respecto a los obstáculos aéreos, avisar del vuelo al jefe del aeropuerto más cercano, planificar el vuelo según las circunstancias e inspeccionar el aterrizaje.
- c. Planificar el vuelo según las circunstancias, inspeccionar el aterrizaje e informarse con respecto a los obstáculos aéreos.

14) Sobrevolar el aterrizaje inmediatamente antes de empezar el tráfico:

- a. No está permitido, porque usted podría molestar a otras aeronaves que ya están realizando el tráfico de aterrizaje.
- b. Se debería evitar siempre por la posibilidad de coaliciones.
- c. Se recomienda para la observación de la manga.

15) ¿Qué cambio en el comportamiento, tiene una campana húmeda?

- a. La fineza se reduce considerablemente.
- b. La velocidad de despegue, vuelo y aterrizaje aumenta decisivamente.
- c. La elasticidad en vuelo se reduce considerablemente.

16) ¿Por qué razón se consideran peligrosos los despegues con viento de cola?

- a. El viento de cola implica una velocidad de carrera muy alta.
- b. El viento de cola en el despegue disminuye la fineza del parapente.
- c. "B" y "A" son correctas.

17) Un despegue sin viento, es diferente a una altitud de 3600 mts que a 1400 mts, de



tal forma que la carrera de despegue en 3600 mts...

- a. Se prolonga por la capacidad física reducida del organismo humano.
- b. Se recorta por la densidad inferior del aire, que permite una aceleración más rápida.
- c. Se prolonga por la densidad inferior del aire, que exige una velocidad de despegue superior.

18) Después del despegue no logramos sentarnos en la silla, a causa de no haber apretado suficientemente las cintas de las piernas. ¿Cómo reaccionarías?

- a. Suelto los frenos para colocar bien la tabla de la silla.
- b. Con los frenos en la mano intento inmediatamente colocar la tabla de la silla.
- c. Me alejo un poco del terreno, cojo los dos frenos con una mano y con la otra coloco la tabla de la silla.

19) Inmediatamente después del despegue, te das cuenta de que el freno izquierdo está bloqueado y descubres un nudo del freno en el anillo de la banda trasera. ¿Cuál es el comportamiento correcto?

- a. Con un giro a la derecha inicio un aterrizaje de emergencia.
- b. Con un esfuerzo intento poner en funcionamiento el freno izquierdo.
- c. Utilizo la banda trasera del lado izquierdo, hasta que tenga una distancia de seguridad con respecto al terreno. Después intento soltar el nudo.

20) Con viento 0 queremos volar lo más lejos posible. ¿Cuál es el comportamiento correcto?

- a. Vuelo lo más rápido posible, abro lo trimms (si tengo) y tiro de las bandas A y B hasta el límite que me permitan las turbulencias y el propio aparato.
- b. Dejo volar el parapente sin frenar.

- c. Freno hasta el 20 - 30 %.

21) El despegue se encuentra a 1600 mts, el valle a 400 mts. El fabricante promete un planeo de 6. ¿Cuál es la máxima distancia que se puede recorrer en condiciones tranquilas?

- a. 4.8 km.
- b. 6.0 km.
- c. 7.2 km.

22) Un parapente vuela contra el viento y llega debajo de un cúmulo. ¿Dónde podría esperar la corriente de aire en ascendencia?

- a. En el momento de llegar debajo del cúmulo.
- b. En el centro del cúmulo.
- c. Sobre todo en el barlovento del cúmulo.

23) Un piloto se encuentra con una masa de aire ascendente e intenta girarla. Después de 90° su vario le indica descendencia. ¿Cuál es la mejor maniobra?

- a. Después de un giro de 180° volar recto, porque ahora la ascendencia se encuentra delante del piloto, después tiene que centrar de nuevo.
- b. Seguir girando con la misma inclinación y velocidad.
- c. Cambiar inmediatamente la dirección del giro, porque el piloto empezó probablemente a centrar antes de tiempo.

24) Un piloto gira dentro de una ascendencia térmica, el viento está en calma. La térmica...

- a. Sube verticalmente.
- b. Se inclina hacia el norte.
- c. Se inclina hacia el oeste.

25) Un piloto gira dentro de una ascendencia térmica, sin influencia de vientos. Quiere ganar rápidamente altura. De repente pierde la ascendencia y su vario



le indica fuerte descendencia. ¿Qué remedio suele ser el más adecuado?

- a. Un giro cerrado de 120°-180°, para encontrarse de nuevo en la térmica.
- b. Un giro abierto de 120°-180°, para no perder mucha altura en la zona de descendencia.
- c. Girar ampliamente, hasta que se establezca de nuevo la térmica.

26) ¿Qué medida de seguridad es la adecuada en un vuelo de ladera en una masa de aire térmicamente turbulenta?

- a. No volar debajo de la cresta.
- b. Aumentar la distancia con respecto al relieve y tener una velocidad adecuada a las condiciones.
- c. Abrir los trimms del parapente. Así tendrá una corriente más homogénea, contorneando el perfil. La probabilidad de una pérdida se reducirá.

27) Haciendo un vuelo de ascendencia dinámica (ladera) usted gira.

- a. Hacia el lado del ala que se levanta.
- b. En la misma dirección que la aeronave, que por encima de usted se está aprovechando de la misma ascendencia.
- c. Hacia fuera de la ladera.

28) Los parapentes volando dejan detrás...

- a. A baja velocidad turbulencias que apenas se notan.
- b. Una superficie turbulenta bastante notable para los demás parapentes.
- c. Una banda de ascendencia.

29) Las turbulencias creadas por los parapentes...

- a. Depende de la carga alar del parapente que las provoque.
- b. Tienen más importancia a más altura del suelo.
- c. Son muy peligrosas durante las maniobras de despegue y aterrizaje.

30) ¿Cuáles son los síntomas en un parapente que se encuentra en un parachutaje estable?

- a. Viento favorable de cara, la velocidad horizontal con respecto al suelo es casi nula, el aparato solamente desciende.
- b. No notamos el viento favorable de cara, no existe presión en los mandos, el intradós se destensa y tiene entre las líneas de suspentes una forma cóncava.
- c. El aparato desciende a gran velocidad presión en los mandos es grande.

31) ¿Qué otras causas, provocadas por el piloto pueden llevar a un parachutaje? (A parte de volar demasiado lento)

- a. Demasiado poca carga alar, una salida errónea de la pérdida B.
- b. Una salida errónea de la pérdida B, demasiada carga alar.
- c. Demasiada carga alar, volar contra un viento muy fuerte.

32) ¿Qué consecuencia podría tener un giro, manteniendo el parapente muy frenado?

- a. El parapente se pliega frontalmente de modo que las puntas del ala adelantan al centro, lo que lleva a un colapso de la campana.
- b. La corriente de aire se desprende del perfil y el parapente entra en parachutaje estable.
- c. La corriente de aire se desprende asimétricamente del perfil y el parapente entra en una barrena plana.

33) ¿Cómo reaccionaría en el momento de darse cuenta de un inminente desprendimiento asimétrico de la corriente (pérdida asimétrica)?

- a. Frenaría el aparato en el lado exterior, para estabilizar la dirección.



- b. Bombearía en el lado interior del giro, para aumentar la presión en el parapente.
- c. Soltaría inmediatamente los dos frenos para que el aparato aumente su velocidad.

34) ¿Qué consecuencia podría tener una plegada asimétrica del 50%, si el piloto sigue volando sin intervenir con los frenos?

- a. El aparato se plegaría frontalmente y las puntas del ala podrían adelantar al centro.
- b. La corriente de aire se desprendería del perfil y el parapente entraría en un paracutaje.
- c. La corriente de aire se desprendería asimétricamente del perfil, el parapente entraría en una autorrotación.

35) ¿Cómo reaccionaría si el parapente se plegase asimétricamente en alguna fase del vuelo?

- a. Bombearía en el lado plegado, para recuperar lo antes posible la presión y para evitar una pérdida importante de altura.
- b. Tiraría de los frenos hasta abajo, hasta que se abriese el parapente.
- c. Estabilizar el vuelo frenando, adecuadamente el lado abierto del ala y, si hiciese falta, ayudaría en el lado plegado mediante la aplicación de frenadas largas y alternadas.

36) Atravesamos una zona turbulenta, por la cual nuestro parapente empieza a pendular en el eje longitudinal y transversal ¿Qué haría usted?

- a. Quedarse cómodamente en el arnés y volar ligeramente frenado, sin compensar estos movimientos de penduleo.

- b. Volar sin frenar y acelerar para alejarse lo más rápido posible de la zona turbulenta.
- c. Frenar el parapente en un 50% y sujetarse a las bandas para estabilizar su posición.

37) El concepto "twist" significa...

- a. Un movimiento rápido sobre el eje vertical, por lo cual la mitad del ala vuela hacia delante, la otra hacia atrás.
- b. Un cambio de giro rápido, por lo cual el aparato se inclina más de 90°.
- c. Que el aparato de vueltas sobre los suspentes, provocadas por rápidos movimientos en el eje vertical (autorrotación), por lo cual el piloto no puede seguir este movimiento, a causa de la inercia.

38) El concepto de la barrena plana significa...

- a. Un movimiento rápido sobre el eje vertical, por lo cual la mitad del ala vuela hacia delante, la otra hacia atrás.
- b. Un cambio de giro rápido, por lo cual el aparato se inclina de vez en cuando más de 90°.
- c. Giro muy cerrados sobre el eje vertical, por lo cual la fuerza centrífuga aumenta considerablemente el factor de carga.

39) El concepto de "wingover" significa...

- a. Un movimiento rápido sobre el eje vertical, por lo cual la mitad del ala vuela hacia delante, la otra hacia atrás.
- b. Un cambio de giro rápido, por lo cual el aparato se inclina de vez en cuando más de 90°.
- c. Giro muy cerrados sobre el eje vertical, por lo cual la fuerza centrífuga aumenta considerablemente el factor de carga.



40) El descenso rápido, metiendo las orejas, tiene una ventaja en comparación con otros métodos de descenso, porque...

- a. A pesar de caer más deprisa, seguimos volando con una velocidad horizontal.
- b. No se deforma la campana, y por lo tanto se mantiene toda la maniobrabilidad del parapente.
- c. La entrada es fácil y sin grandes esfuerzos físicos, logramos valores de descendencia altos.

41) El descenso rápido mediante la espiral tiene ventajas en comparación con otras opciones de descenso rápido, porque...

- a. A pesar de caer más deprisa, seguimos volando con una velocidad horizontal.
- b. No se deforma la campana, y por lo tanto se mantiene toda la maniobrabilidad del parapente.
- c. La entrada es fácil y sin grandes esfuerzos físicos, logramos valores de descendencia altos.

42) El descenso rápido mediante las bandas B tiene ventajas en comparación con otras opciones de descenso rápido, porque...

- a. A pesar de caer más deprisa, seguimos volando con una velocidad horizontal.
- b. No se deforma la campana, y por lo tanto se mantiene toda la maniobrabilidad del parapente.
- c. La entrada es fácil y sin grandes esfuerzos físicos, logramos valores de descendencia altos.

43) El descenso rápido mediante orejas, tiene la desventaja en comparación con otros métodos de descenso:

- a. Al salir existe el peligro del parachutaje.
- b. A y C son correctas.
- c. Solamente obtiene valores de descenso moderados.

44) El descenso rápido mediante las bandas B, tiene la desventaja en comparación con otros métodos de descenso:

- a. Iniciallo simétricamente es bastante exigente, según el modelo de parapente y al salir tiene el peligro de parachutaje.
- b. Es muy exigente en condiciones turbulentas y ejerce una gran carga física.
- c. Todas son correctas.

45) Un aterrizaje se encuentra en una pendiente ligeramente inclinada hacia abajo. El aterrizaje solamente le permite aterrizar hacia arriba o hacia abajo, con viento cero ¿Cuál sería la solución correcta?

- a. Es más fácil aterrizar con precisión hacia arriba, pero un aterrizaje suave sería más difícil.
- b. Hacia arriba se aterriza con más precisión y suavidad.
- c. Hacia abajo se aterriza con más precisión y suavidad.

46) ¿Para qué sirve la ejecución de una aproximación (tráfico de aterrizaje)?

- a. Sirve como entrenamiento para los exámenes de alumnos avanzados.
- b. Sirve al principiante como ayuda.
- c. Sirve para un cierto orden entre los pilotos en aproximación y le garantiza una mayor precisión en los aterrizajes.

47) En caso de aterrizaje con viento de cola...

- a. Se reduce el ángulo de trayectoria del tramo final y la velocidad disminuye.
- b. Aumenta el ángulo de trayectoria del tramo final y la velocidad de aterrizaje.
- c. Se reduce el ángulo de trayectoria del tramo final y la velocidad de aterrizaje aumenta.



48) Usted se encuentra en el tramo final y se da cuenta de que está un poco alto ¿Qué decisión sería la más adecuada?

- a. Hacer otro giro de 360°.
- b. Frenar el parapente para reducir su planeo, siempre que no reduzca excesivamente la velocidad.
- c. Prolongar el tramo final, sobre pasar el punto de aterrizaje y hacer un giro de 180° para entrar en dirección opuesta.

49) ¿Qué consecuencias puede tener usted, si frena demasiado un parapente en el tramo final?

- a. Una pérdida y a continuación un parachutaje.
- b. Una pérdida y a continuación un estado de vuelo hacia atrás.
- c. A y B son posibles.

50) Frenar fuertemente es menos peligroso...

- a. Con viento de frente.
- b. Con los trimms cerrados.
- c. Con los "trimms" abiertos.

51) ¿Qué hace usted inmediatamente después de haber aterrizado?

- a. Quitarse el arnés y el caso.
- b. Alejarse de la zona de aterrizaje.
- c. Plegar el parapente y meterlo en la mochila.

52) Usted aterriza contra un viento de 25 km/h ¿Qué haría nada más tocar el suelo con los pies?

- a. Tirar del freno hasta abajo para que el parapente deje de volar.
- b. Darse la vuelta (180°) y tirar de los frenos hasta abajo para que el parapente deje de volar.
- c. Darse la vuelta (180°) y tirar de los suspentes B o C para que el parapente deje de volar.

53) Usted se ve forzado a aterrizar en una pendiente muy inclinada ¿Cómo planificaría su aproximación?

- a. Aterrizando contra la pendiente.
- b. Aterrizando en paralelo a la pendiente.
- c. Aterrizando hacia abajo.

54) Con relación a los aterrizajes encima de árboles ¿Cuál es la causa más frecuente que lleva a lesiones graves?

- a. Las ramas ceden por el peso del piloto y del parapente, el piloto cae al suelo.
- b. El piloto sale del arnés sin haberse asegurado mediante cuerdas, las ramas ceden por el peso del piloto y éste cae al suelo.
- c. El piloto se lesiona por el impacto contra el árbol.

55) Usted vuela junto con un ala delta a la misma altura y en la misma térmica ¿Cómo podría Vd. poner en peligro al piloto del ala?

- a. A través de giros muy cerrados.
- b. A través de cambios de giro muy bruscos.
- c. A través de un vuelo muy lento.

56) El paracaídas tiene que abrirse...

- a. En el caso de un colapso de la campana (frontalmente, en toda su envergadura).
- b. Siempre que la situación parezca incontrolable, dependiendo de la altura y del correspondiente tiempo que quede para actuar.
- c. Cuando el parapente se acerque a un cúmulo y el vario indique 6m/seg.

57) ¿En cuál de las siguientes situaciones hay que abrir el sistema de emergencia?

- a. Si se pliega un tercio de la campana que a su vez se encoge en las suspensiones.
- b. Cuando el parapente entra en un cúmulo y sigue subiendo a 8m/seg.



- c. Después de una autorrotación cuando los suspentes tienen varias vueltas (twist) y el parapente entra independientemente en una espiral.

58) ¿Cómo debería comportarse el piloto después de la apertura del paracaídas de emergencia?

- a. Tirando de las bandas B, C o D para impedir que vuele el parapente y tomando una posición erguida en el arnés.
- b. El piloto debería adoptar una posición horizontal encogiendo brazos y piernas (posición de embrión).
- c. Frenando el parapente para que no se acerque demasiado al paracaídas de emergencia.

59) ¿Cómo debería Vd. aterrizar con el paracaídas para evitar al máximo posible lesiones?

- a. Intentando que el parapente empiece a volar en el último momento.
- b. Mirando hacia el suelo, tensando los músculos y estirando las piernas.
- c. Doblando ligeramente las piernas, uniendo y apretando las rodillas, mirando hacia delante y cruzando los brazos encima del pecho.

60) Si Vd. es el primero en acercarse a una persona accidentada, intentará aclarar la situación con las siguientes preguntas:

- a. ¿Contesta? ¿Respira? ¿Sangra? ¿Es normal su pulso?
- b. ¿Qué ha pasado? ¿Quién es el responsable? ¿Qué medidas hay que tomar?
- c. ¿Tiene conciencia? ¿Puede levantarse? ¿Puede andar?

61) Los lesionados que pudieran tener daños en la espalda, deberían...

- a. Mirar con el abdomen hacia abajo y estar protegidos de las influencias atmosféricas.
- b. Estar impedidos de moverse o sentarse.
- c. Estar sentados y protegidos de las influencias atmosféricas.

62) ¿Qué signos puede indicar una lesión dorsal en una persona accidentada?

- a. Palidez, labios azulados, sudor frío, pulso débil y acelerado y habla confusa
- b. Dolor fuerte en las piernas
- c. Dolor en la espalda y falta de sensibilidad en los pies, piernas, manos o brazos

63) ¿Qué signos pueden indicar una conmoción en una persona accidentada?

- a. Palidez, labios azulados, sudor frío, pulso débil y acelerado y habla confusa.
- b. Dolor fuerte en las piernas.
- c. Dolor en la espalda y falta de sensibilidad en los pies, piernas, manos o brazos.

64) Si es necesario transportar a una persona lesionada en helicóptero, antes de su llegada, habría que...

- a. Dejar de volar inmediatamente en la zona del accidente.
- b. Evacuar el lugar del accidente de todo tipo de objetos sueltos como chaquetas, parapentes, etc.
- c. "A" y "B" son correctas.

65) El reconocimiento de un aterrizaje no habitual y/o nuevo...

- a. Sirve para ver la dirección del viento y la longitud del terreno.
- b. Permite comprobar si el terreno tiene inclinación, si existen obstáculos importantes, ver donde se ubica la manga de viento, y si vemos previamente aterrizar a un



piloto, comprobar desde el suelo como se efectúan las maniobras de aproximación.

- c. A y B son correctas.

66) La aproximación dependerá...

- a. De la proximidad del campo de aterrizaje respecto al despegue, el rendimiento o índice de planeo del ala, de la intensidad y dirección, de la presencia de ascendencias y descendencias, y de las maniobras del piloto.
- b. De la dirección del viento y la longitud del terreno.
- c. A y B son correctas.

67) Los parapentes, son más sensibles al viento en comparación a otras aeronaves, tienen una gama de velocidades limitada y una menor capacidad para variar apreciablemente el ángulo de planeo, pero también gozan de mayor maniobrabilidad.

Teniendo en cuenta la particular orografía de nuestros aterrizajes y paisaje, de los siguientes tipos de aproximación, cual/es emplearías para ampliar los márgenes de seguridad:

- a. En "U" y/o "S".
- b. En "O" y/o "S".
- c. En "S" y/o "8".

68) Realizando la maniobra de aproximación en el tramo final de planeo, nos percatamos que tenemos un exceso de altura (tenemos entre 8 y 12 metros de altura con respecto al suelo). ¿Qué haremos?

- a. Realizamos un giro de 360°.
- b. Llegamos hasta el final de la toma y hacemos un giro de 180° para seguir planeando hasta tocar suelo.
- c. Cualquier corrección con los frenos, la realizaremos de forma suave, e incluso emplearemos el cuerpo para corregir o realizar ejes de los ochos; en cualquier caso, nunca "sobre

mandar" de forma alternante, uno y otro freno.

69) Según la longitud del campo, el punto de contacto o de aterrizaje estará más o menos alejado de la puerta de entrada en el eje del viento. La altura de la puerta dependerá del tamaño del campo, los obstáculos que le rodean y la intensidad del viento.

Ejemplo: Si el campo es muy corto, el eje deberá estar....

- a. fuera del campo y la puerta también, para evitar pasarnos de largo el campo si entramos altos.
- b. dentro del campo, y haciendo la aproximación encima del mismo.
- c. A y B son incorrectas.

70) ¿Cómo corregiremos la "deriva"?

- a. Apuntando en cierto ángulo hacia el viento y esperando que la trayectoria resultante nos lleve precisamente en línea recta hacia el destino que buscamos, sea hacia el frente o hacia cualquiera de los lados independientes del viento.
- b. El ángulo de corrección de la deriva dependerá de la velocidad y dirección del viento y de nuestra velocidad de vuelo.
- c. A y B son correctas.