Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Derecho Aéreo

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. ¿Qué componente del peso de una aeronave varía de forma continua e ininterrumpida durante un vuelo comercial normal, alterando la masa total y la posición del Centro de Gravedad?

a) El equipaje facturado debido al diferencial de presión

b) La Masa Vacía Básica

c) El combustible de viaje (Trip fuel) a medida que es consumido por los motores

d) Los carritos de catering

02. ¿Cuál es la altitud mínima recomendada por la OACI para que una aeronave realice el procedimiento de vaciado o expulsión de combustible en vuelo (Fuel Jettisoning)?

a) 10.000 pies AGL

b) 1.000 pies AGL

c) 6.000 pies AGL (o más, si es posible, para permitir la evaporación del combustible antes de llegar al suelo)

d) 15.000 pies AGL

03. En un avión equipado con hélices convencionales, el efecto giroscópico generado por una hélice de rotación a derechas al rotar bruscamente el morro del avión hacia arriba (pitch up) durante el despegue causará una tendencia de guiñada a:

a) La izquierda.

b) Arriba.

c) Abajo.

d) La derecha (debido a la precesión giroscópica aplicada a 90 grados en la dirección de rotación).

04. En un TAF usado para planificación, el grupo TEMPO indica que las condiciones pronosticadas:

a) Son permanentes durante todo el periodo de validez.

b) Solo se aplican al viento en superficie.

c) Pueden ocurrir temporalmente dentro del periodo indicado.

d) Cancelan automáticamente el METAR.

05. Según el Artículo 29 del Convenio de Chicago, si una aeronave civil de un Estado contratante aterriza por razones de emergencia técnica o meteorológica en el territorio de otro Estado contratante, las autoridades de este último:

a) Pueden confiscar la aeronave de inmediato

b) No impondrán derechos ni tasas de aduana por la introducción temporal de piezas de repuesto y equipo necesarios para reparar la aeronave

c) Cobrarán el doble de las tasas aeroportuarias normales

d) Arrestarán al comandante para investigar el fallo

06. En el caso de ser objeto de 'Interferencia Ilícita' (secuestro), el piloto debe seleccionar discretamente en su transpondedor el código:

a) 7500

b) 7600

c) 7700

d) 1200

07. ¿Cuál es la forma correcta de transmitir 1001 como un QNH?

a) QNH uno doble 'O' uno

b) QNH uno cero cero uno

c) QNH uno doble cero uno

d) QNH mil uno

08. ¿Qué significa QDR?

a) Rumbo magnético hacia la estación (sin viento)

b) Marcación magnética desde la estación

c) Rumbo verdadero hacia la estación

d) Marcación verdadera desde la estación

09. Si una tripulación vuela cruzando un sistema de frentes en ruta sobre el hemisferio norte y de repente el viento cambia de rumbo bruscamente desde el Suroeste rotando decididamente hacia la dirección Noroeste mientras que la presión y temperatura inician fuertes fluctuaciones de descenso, es casi seguro el cruce reciente de:

a) La línea superficial e inestable típica del paso violento de un Frente Frío (Cold Front) en desplazamiento activo

b) La formación nocturna inofensiva de un frente cálido estacionario inamovible de largo radio de acción

c) El encuentro directo del ojo del huracán o un centro barométrico bajo

d) El Jetstream del ecuador magnético fluyendo de reversa a sotavento

10. ¿Cuál es el propósito primario del sistema calentador del tubo pitot (Pitot heat) en las aeronaves instrumentales?

a) Prevenir la acumulación de hielo que bloquearía el orificio de presión dinámica, asegurando lecturas fiables del velocímetro

b) Calentar el aire de impacto para que el Computador de Datos de Aire calcule la Temperatura del Aire Exterior (OAT)

c) Evitar que los insectos aniden dentro del tubo en altitudes bajas

d) Prevenir la congelación de los giroscopios neumáticos

11. Bajo la normativa de licencias EASA (Parte FCL), antes de comenzar el primer curso de habilitación de tipo para un avión de tripulación múltiple (Multi-Pilot Aeroplane - MPA), el aspirante deberá haber completado un curso específico de:

a) Cooperación en Tripulación Múltiple (MCC - Multi-Crew Cooperation)

b) Vuelo Acrobático Avanzado

c) Supervivencia en Alta Mar (Ditching)

d) Navegación Astronómica

12. Los satélites del sistema GPS transmiten sus señales en dos ondas portadoras de 1575 MHz y 1227 MHz y suministran dos códigos posibles accesibles según el usuario (civil o militar). La aviación comercial puede utilizar actualmente:

a) Solo la onda portadora de 1575 MHz y dos códigos

b) Solo la onda portadora de 1227 MHz y un código

c) Las dos ondas portadoras y un código público

d) SHF

13. ¿Cuál es el indicativo de llamada radiotelefónico para la estación aeronáutica que proporciona el control de movimiento en superficie de las aeronaves en el área de maniobras?

a) APROXIMACIÓN

b) TORRE

c) TIERRA

d) CONTROL

14. En las reglas de planificación operacional (CAT.POL), si un operador comercial vuela hacia un destino donde no hay ningún servicio meteorológico y no se puede conseguir parte alguno (ni METAR ni TAF), ¿cuál es el requisito legal para despachar el vuelo?

a) El vuelo solo puede ser despachado si se designan como mínimo dos (2) aeródromos alternativos de destino cuyas meteorologías pronosticadas sean fiables y estén por encima de los mínimos legales

b) El vuelo debe cancelarse irrevocablemente bajo cualquier circunstancia

c) Basta con añadir un 5% de combustible extra

d) Solo se puede volar si la pista es superior a 3000 metros

15. En un circuito de espera estándar (Holding), si la aeronave se encuentra volando a FL 180, el tiempo de vuelo en el tramo de alejamiento (outbound leg) en aire en calma debe ser de:

a) 1 minuto y medio (90 segundos)

b) 1 minuto (60 segundos)

c) 2 minutos

d) 2 minutos y medio

16. La principal diferencia mecánica que hace superior al Indicador de Velocidad Vertical Instantánea (IVSI) sobre el VSI clásico neumático es la incorporación en su diseño de:

a) Un medidor de presión de tubo pitot adicional

b) Una aguja con amortiguación de aceite pesado

c) Una conexión directa al sistema GPS de la aeronave

d) Pequeños acelerómetros (bombas acelerométricas) que reaccionan inmediatamente a los cambios de cabeceo, inyectando o extrayendo aire para mover la aguja al instante y anular el retraso inicial (lag)

17. Durante la travesía de una aeronave de reacción comercial, la 'Altitud Óptima' (Optimum Altitude) es un valor dinámico que se define específicamente como:

a) La altitud geométrica en la que, para un peso y velocidad Mach dados, el avión obtiene el Alcance Específico máximo (mayor número de millas por kilo de combustible)

b) El límite absoluto antes de que los motores se apaguen por falta de oxígeno

c) La altitud a la que la temperatura exterior es exactamente isoterma a cero grados

d) La altitud mínima segura para librar montañas

18. Usted está volando un rumbo constante con la aguja ADF en una marcación relativa constante de 270°. Seleccione la afirmación correcta:

a) La aeronave volará en línea recta directamente al NDB

b) La aeronave volará en una curva alejándose del NDB y el viento vendrá de la izquierda

c) La aeronave volará en una curva hacia el NDB y el viento vendrá de la derecha

d) El plano orbital y el plano ecuatorial

19. ¿Cuál es la fraseología estándar para indicar que un mensaje de socorro ha sido interceptado por una estación que no puede prestar ayuda inmediata?

a) [Indicativo de la estación en peligro] AQUÍ [Mi indicativo] RECIBIDO MAYDAY

b) ROGER MAYDAY

c) [Indicativo] COPIADO SOCORRO

d) RECIBIDO EMERGENCIA

20. De acuerdo con las reglas de operación de Transporte Comercial CAT (ej. EASA OPS), para una aeronave bimotor, ¿a qué distancia operativa máxima debe situarse un Aeródromo de Alternativa de Despegue (Take-off Alternate) cuando las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo de los mínimos de aterrizaje?

a) A una hora de vuelo a velocidad de crucero con los dos motores operando

b) A dos horas de vuelo a velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI)

c) A no más de una (1) hora de vuelo a velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), calculado en condiciones de atmósfera estándar y aire en calma

d) No se permite designar alternativa de despegue para bimotores

21. Si el ATC ordena 'ESPERE' (STANDBY), el piloto debe:

a) Seleccionar el modo Standby en el transpondedor SSR

b) Mantener la aeronave en un patrón de espera inmediatamente

c) Repetir el último mensaje

d) Mantenerse a la escucha en la frecuencia porque el ATC le llamará en breve

22. Para calcular adecuadamente la Distancia de Aterrizaje Requerida (LDR) de un avión comercial pesado en el aeropuerto de destino, los manuales EASA y los perfiles de certificación asumen normativamente que el tren de aterrizaje cruzará el umbral de la pista a una altura libre de:

a) 50 pies exactos

b) 35 pies libres de obstáculos

c) 15 pies sobre el asfalto

d) 100 pies antes del toque

23. En caso de que un piloto sea consciente de una disminución de su aptitud médica (Decrease in medical fitness) producida por una lesión grave o enfermedad que le impida ejercer con seguridad sus funciones, la normativa EASA le exige:

a) Abstenerse inmediatamente de ejercer las atribuciones de su licencia y consultar a un Examinador Médico Aéreo (AME) o a la autoridad competente

b) Notificar a la torre de control y volar con un médico a bordo

c) Seguir volando pero reduciendo su cuota a la mitad

d) Tomar medicación de libre venta y mantener el secreto profesional

24. El sistema EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System) está diseñado principalmente para:

a) Reemplazar al FMS en el cálculo de las velocidades de despegue

b) Monitorizar los parámetros del motor y centralizar los mensajes de alerta para la tripulación

c) Proporcionar guía lateral y vertical al piloto automático

d) Mostrar únicamente los parámetros de navegación de respaldo

25. ¿Qué Anexo de la OACI establece las normas y métodos recomendados internacionales para el 'Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea'?

a) Anexo 12

b) Anexo 16

c) Anexo 9

d) Anexo 18

26. ¿Qué efecto tiene sobre el límite delantero del Centro de Gravedad (Forward CG limit) el despliegue de los flaps para el despegue o el aterrizaje en la mayoría de aviones de transporte?

a) Mueve el límite delantero más hacia adelante

b) Anula el límite delantero

c) Desplaza el centro de presiones hacia atrás, lo que a menudo requiere que el límite delantero del CG sea restringido o movido ligeramente hacia atrás para garantizar suficiente autoridad del elevador

d) Mantiene el límite exactamente igual en todas las configuraciones

27. Los límites de la escala amarilla de un indicador de velocidad aerodinámica son:

a) VLO para el límite inferior y VNE para el límite superior.

b) VNO para el límite inferior y VNE para el límite superior.

c) VFE para el límite inferior y VNE para el límite superior.

d) VLE para el límite inferior y VNE para el límite superior.

28. La maniobra de ascenso inicial requerida tras un motor inoperativo asume que en el 'Tercer Segmento' la aeronave:

a) Vuela en trayectoria casi nivelada para ganar velocidad cinética, retractando progresivamente los dispositivos hipersustentadores (Flaps/Slats) hasta la velocidad final

b) Gana 1500 pies con el tren abajo

c) Vira inmediatamente hacia el viento cruzado para frenar

d) Aterriza en la pista opuesta mediante vectores radar

29. Un mensaje de urgencia transmitido con el prefijo radiotelefónico 'PAN PAN MEDICAL' goza de prioridad sobre:

a) Los mensajes de socorro y alarma MAYDAY

b) Únicamente sobre transmisiones VFR no controladas

c) Mensajes meteorológicos locales solamente

d) Los mensajes de regularidad de vuelo, meteorológicos y llamadas generales, pero NO sobre los mensajes de socorro (Mayday)

30. ¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a un avión grande equipado con alerones tanto interiores como exteriores?

a) Los alerones exteriores se usan típicamente solo cuando los flaps están retraídos.

b) Los alerones exteriores se usan típicamente solo cuando el tren de aterrizaje está seleccionado abajo.

c) Los alerones interiores se usan típicamente solo cuando los flaps están extendidos.

d) Los alerones exteriores se usan típicamente solo cuando los flaps están extendidos.

31. En el régimen de vuelo transónico o supersónico, el fenómeno conocido como bataneo de alta velocidad (high-speed buffet) es originado primeramente por:

a) La cavitación del aire en las puntas de las hélices o alabes del compresor.

b) La turbulencia de estela del estabilizador horizontal golpeando el timón vertical.

c) La separación abrupta del flujo de aire detrás de la fuerte onda de choque generada sobre el ala.

d) El excesivo flujo laminar transicional a bajos ángulos de ataque.

32. Volando en el hemisferio norte con un compás magnético directo, el "Error de Aceleración" se rige por la regla ANDS (Accelerate North, Decelerate South). Esto significa que si el avión vuela con un rumbo Oeste (270°) y decelera reduciendo potencia, el compás indicará temporalmente un falso viraje hacia:

a) El Oeste

b) El Este

c) El Norte

d) El Sur

33. Las 'Marcas de Zona de Contacto' (Touchdown Zone Markings) en una pista de aterrizaje instrumental proporcionan información visual crítica. Para una pista estándar de más de 2400 metros de longitud, estas marcas inician a:

a) 150 metros (500 pies) después del umbral de la pista

b) 500 metros desde el umbral

c) 1.000 metros (3000 pies) del umbral

d) El inicio de la zona de parada

34. Durante un viraje coordinado a altitud y velocidad verdadera (TAS) constantes, si el piloto incrementa el ángulo de alabeo (bank angle):

a) El radio de viraje disminuye y la tasa de viraje (rate of turn) aumenta.

b) El radio de viraje aumenta y la tasa de viraje disminuye.

c) Ambos, el radio y la tasa de viraje, aumentan.

d) El factor de carga disminuye temporalmente.

35. En la misma pantalla del TCAS II, si la amenaza se vuelve inminente (entre 15 y 35 segundos para el impacto) y el sistema emite un "Aviso de Resolución" (Resolution Advisory - RA), el intruso cambia su simbología a:

a) Un triángulo equilátero invertido

b) Un cuadrado sólido de color rojo

c) Una X roja parpadeante gigante

d) Un círculo azul con una flecha de descenso

36. La reglamentación europea (EASA CAT.GEN.MPA.100) prohíbe taxativamente a los miembros de la tripulación de vuelo el consumo de bebidas alcohólicas dentro de un período mínimo previo a la hora de presentación para el servicio (Reporting time). Este período legal no debe ser inferior a:

a) 12 horas

b) 24 horas

c) 8 horas

d) 4 horas

37. En la certificación EASA CS-25, el parámetro de rendimiento 'TODA' (Take-Off Distance Available) representa la longitud máxima de que dispone un avión para completar su distancia de despegue. Operativamente se calcula como:

a) La longitud de la pista pavimentada más la longitud de la zona de parada (Stopway)

b) La longitud del Recorrido de Despegue Disponible (TORA) más la longitud de la Zona Libre de Obstáculos (Clearway) declarada

c) La distancia entre los umbrales físicos de la pista

d) La distancia de aceleración-parada menos la zona de franqueamiento

38. En la reglamentación EASA AIR OPS, la regla conocida comúnmente como 'Cabina Estéril' (Sterile Flight Deck) exige que la tripulación técnica se abstenga de cualquier actividad no esencial para la operación segura de la aeronave. Generalmente, esta regla se aplica rígidamente:

a) En todas las fases críticas del vuelo, que incluyen el rodaje, despegue, aproximación, aterrizaje y cualquier operación de vuelo por debajo de los 10.000 pies (excepto en el crucero)

b) Solo cuando haya mal tiempo o turbulencia

c) Durante todo el vuelo sin excepción, hasta apagar motores

d) Exclusivamente en los últimos 3000 pies de descenso

39. ¿Cuál de los mensajes enumerados a continuación no será gestionado por el servicio móvil aeronáutico?

a) Mensajes de radioteletipo

b) Mensajes de urgencia

c) Mensajes de seguridad de vuelo

d) Mensajes meteorológicos

40. ¿Cuál es la frecuencia de emergencia VHF secundaria, utilizada predominantemente con fines de Búsqueda y Salvamento (SAR) y coordinación marítima/aérea?

a) 121.500 MHz

b) 122.800 MHz

c) 121.000 MHz

d) 123.100 MHz

41. Un piloto aproximando para aterrizar en una aeronave propulsada por turbinas en una pista que cuenta con sistema VASI (Visual Approach Slope Indicador), deberá:

a) Mantener una altitud en, o bajo la trayectoria de planeo, hasta alcanzar el "threshold"

b) Mantener una altitud en, o por sobre la de trayectoria del planeo hasta no menor a la indicada

c) En VFR mantener una altitud que no deba estar en o sobre la trayectoria de planeo hasta el "threshold"

d) Mantenerse en o ligeramente por debajo de la trayectoria de planeo

42. La peligrosa ilusión espacial conocida como "Leans" (Inclinación) ocurre típicamente cuando:

a) El piloto confía ciegamente en sus instrumentos bajo turbulencia severa

b) Una recuperación rápida tras un alabeo prolongado (que no fue percibido) estimula el líquido en los canales semicirculares, creando la falsa ilusión de estar alabando en dirección opuesta

c) Una aceleración lineal brusca crea la ilusión de cabeceo hacia arriba

d) La aeronave vuela en la cima de una capa de nubes inclinada

43. En el entorno PBN (Performance Based Navigation), la distinción operativa y técnica más grande entre una ruta RNAV y una ruta RNP es que la especificación RNP requiere obligatoriamente que el avión cuente con:

a) Comunicación satelital (SATCOM) bidireccional

b) Conexión a un radar secundario militar

c) Un sistema integrado de supervisión del rendimiento y alerta a la tripulación (On-board performance monitoring and alerting)

d) Dos pilotos automáticos operando simultáneamente

44. El error de "Trayectoria Múltiple" o Multitrayecto (Multipath) en la recepción de señales de un satélite GPS se produce operativamente cuando:

a) La señal del satélite llega a la antena del receptor tanto de forma directa como después de haber rebotado o reflejado en superficies cercanas, provocando interferencia y desfase

b) El receptor intenta rastrear más de 12 satélites al mismo tiempo

c) La señal atraviesa nubes de tormenta excepcionalmente densas

d) Dos satélites distintos transmiten exactamente en la misma frecuencia portadora L2

45. Después de volar durante 16 min a 100 nudos de TAS con un componente de viento de cola de 20 nudos, tiene que regresar al aeródromo de partida. Llegará después de:

a) 10 min 40 seg

b) 20 min

c) 16 min

d) 24 min

46. El Despachador de vuelo necesita determinar la Carga de Pago (Payload) máxima permitida. Para ello, calcula que la MZFM limita a 15.000 kg, la MTOM limita a 17.500 kg, y la MLM limita a 12.000 kg de Payload. ¿Cuál es el valor legal final que puede embarcar?

a) 17.500 kg

b) 12.000 kg, ya que por razones de seguridad se debe seleccionar siempre el límite MÁS RESTRICTIVO o bajo que arrojen los tres cálculos estructurales

c) 15.000 kg

d) La suma de los tres límites

47. La 'Velocidad Mínima de Control en el Suelo' (VMCG) es una restricción vital en el despegue. Según los criterios de certificación, la V1:

a) No puede ser nunca menor que la VMCG

b) Debe ser igual o menor que la VMCG

c) Debe igualar la velocidad de rotación

d) No tiene ninguna relación con la VMCG

48. ¿En qué configuración y fase de vuelo es esperable que se active el Aviso Sonoro "BANK ANGLE" (Ángulo de Alabeo) generado comúnmente por el GPWS/E-GPWS?

a) Solo cuando la aeronave excede los 60° de alabeo a nivel de crucero

b) Al intentar acoplar el piloto automático en condiciones de turbulencia

c) Cuando la aeronave excede un ángulo de alabeo excesivo (generalmente entre 35° y 45° a nivel de crucero, y mucho menor a baja altitud) amenazando la seguridad del vuelo

d) Al seleccionar una aproximación ILS Categoría III

49. Bajo las reglas de la OACI, si una aeronave de Estado (militar, aduana, policía) participa en el tráfico civil, la comunicación debe informar al ATC su condición utilizando la palabra:

a) STATE (Estado)

b) MILITARY (Militar)

c) VIP

d) PRIORITY (Prioridad)

50. En el marco de la seguridad de las tripulaciones para evitar la fatiga crónica (EASA FTL), el 'Período Máximo de Servicio de Vuelo' (FDP) básico normativo para una tripulación no aumentada de dos pilotos que operan un solo sector en la franja horaria diurna óptima es de:

a) 15 horas ininterrumpidas

b) 10 horas y media

c) 13 horas máximas

d) 8 horas sin posibilidad de extensión

51. ¿Qué efecto geométrico tiene sobre el "Brazo" (Arm) de una estación el hecho de que el fabricante decida establecer el Datum de referencia muy por delante del morro del avión (ej. 100 pulgadas delante de la nariz)?

a) Crea brazos negativos para los pasajeros de primera clase

b) Asegura que todos los brazos (distancias) y momentos de la aeronave resulten matemáticamente en valores POSITIVOS, simplificando los cálculos y evitando errores de signos

c) El centro de gravedad del avión se situará permanentemente fuera del fuselaje

d) Hace que el momento índice sea siempre igual a cero

52. ¿Cómo se indica una altitud de 12.000 pies si se requiere reglaje QNH estándar internacional?

a) Doce mil pies QNH

b) Nivel de vuelo uno dos cero (FL 120)

c) Doce cero pies

d) Nivel doce mil

53. ¿Cuál es el rango de velocidad de referencia (Vat) estipulado por la OACI para clasificar a una aeronave dentro de la Categoría de Aproximación C (típicamente aviones comerciales de medio alcance como el A320 o B737)?

a) De 91 nudos a 120 nudos

b) De 121 nudos a 140 nudos

c) De 141 nudos a 165 nudos

d) Más de 166 nudos

54. Datos: Rumbo verdadero (TC) 017°, W/V 340°/30 nudos, Velocidad verdadera (TAS) 420 nudos. Encontrar: Ángulo de corrección de viento (WCA) y velocidad sobre el suelo (GS):

a) WCA -2°, GS 396 nudos

b) WCA +2°, GS 416 nudos

c) WCA -2°, GS 426 nudos

d) WCA +2°, GS 396 nudos

55. Durante una aproximación visual a un aeropuerto desconocido, si la pista de aterrizaje es inusualmente ESTRECHA en comparación con las pistas a las que el piloto está habituado, sufrirá la ilusión óptica de estar:

a) Más bajo de lo real, volando una aproximación demasiado alta

b) Más alto de lo real, lo que le inducirá instintivamente a volar una aproximación peligrosamente baja

c) Desplazado a la izquierda del eje central

d) Volando a una velocidad de pérdida

56. En el contexto de la normativa RVSM, si una aeronave sufre la pérdida de uno de sus dos altímetros principales en vuelo, la tripulación debe:

a) Declarar emergencia MAYDAY inmediatamente

b) Continuar el vuelo normalmente usando el altímetro de reserva mecánico

c) Notificar al ATC la pérdida de redundancia y evaluar si es necesario abandonar el espacio aéreo RVSM

d) Descender de inmediato por debajo de FL 100

57. Para calcular el 'Punto de Retorno Seguro' (PSR - Point of Safe Return), la fórmula matemática esencial emplea:

a) El combustible de reserva final y la velocidad de descenso

b) La autonomía segura (Safe Endurance) disponible y las velocidades sobre el suelo (GS) de salida y de retorno

c) Únicamente la Distancia Verdadera (True Distance) al destino

d) El Cost Index y el peso en rampa

58. Bajo las reglas de despacho CAT.POL de EASA, si la meteorología en salida imposibilita el retorno, el 'Aeródromo Alternativo de Despegue' (Take-off Alternate) designado para un avión bimotor de transporte comercial debe estar situado a una distancia operativa no superior a:

a) 2 horas de vuelo calculadas a la velocidad Mach máxima de la aeronave

b) 1 hora de vuelo a la velocidad de crucero aprobada con un motor inoperativo (OEI), calculada asumiendo un entorno en aire en calma

c) 30 minutos medidos a la velocidad de seguridad al despegue V2

d) 400 millas náuticas en línea recta sobre el agua

59. En caso de abortar el despegue a muy alta velocidad, se genera una ingente acumulación térmica en los discos de freno. El límite certificado que protege contra el estallido o incendio en la maniobra, se conoce como 'Energía Máxima de Frenado'. De este modo, la Velocidad de Decisión V1 programada en los cálculos del FMS:

a) Deberá ser limitada rígidamente para que NUNCA sea mayor ni exceda en ningún momento el valor de la Velocidad Máxima de Energía de Frenos (VMBE) del modelo de aeronave en las condiciones de pista del día

b) Debe superar la VMBE en al menos 10 nudos para purgar arrastre

c) Se compensará desplegando el paracaídas de carga

d) Es inmune al fallo térmico si se abren los inversores

60. En relación al peso del equipamiento de emergencia suelto (como chalecos salvavidas portátiles, balsas, botiquines), este debe sumarse a:

a) La Masa Operativa en Seco (DOM), formando parte del equipo básico requerido para realizar la operación segura, pero no es Carga de Pago (Payload)

b) El Combustible de Contingencia

c) El MTOM de forma exclusiva

d) La Masa Vacía Básica (BEM) de fábrica

61. En la teoría de los Factores Humanos y CRM, el "Muro de cristal" (Glass Wall) o barrera en la cabina de cristal hace referencia a:

a) El blindaje de la puerta de la cabina post-11S

b) El aislamiento comunicativo o "aislamiento de la automatización" que sufren los pilotos cuando ambos están absortos mirando y programando sus respectivas pantallas (FMS/CDU) sin hablarse ni monitorizar el vuelo real

c) El efecto de las nubes translúcidas que causan desorientación

d) El punto en el que el estrés bloquea la memoria a corto plazo

62. Las barras de comando de un director de vuelo:

a) Se muestran solo cuando se vuela manualmente.

b) Se muestran solo cuando el piloto automático está activado.

c) Pueden mostrarse cuando se vuela manualmente o con el piloto automático activado.

d) Siempre se muestran durante el despegue.

63. Un fenómeno que merma la visibilidad visual y genera horizontes indefinidos es la 'Bruma', causada por la suspensión de partículas secas microscópicas de polvo o salinidad. ¿Cuál es su código identificativo en el METAR?

a) HZ (Haze)

b) FU (Fumé)

c) BR (Brume)

d) DS (Duststorm)

64. La regla mnemotécnica "IMSAFE" utilizada por los pilotos para evaluar su idoneidad personal antes de volar incluye la letra 'M', que se refiere a:

a) Motivación

b) Mantenimiento del avión

c) Meteorología

d) Medicación (¿Estoy tomando fármacos que afecten a mi rendimiento?)

65. Durante un vuelo ETOPS, el 'Punto de Igual Tiempo' (ETP) cambiará su posición geográfica si:

a) La aeronave asciende 1000 pies para evitar nubes

b) Se utilizan los frenos aerodinámicos

c) Hay un cambio significativo en la componente del viento en ruta respecto al pronosticado

d) Se conectan las bombas auxiliares de combustible

66. El sistema de Autopilot Flight Director System (AFDS) puede operar en diferentes modos de alabeo (Roll). Si el piloto selecciona el modo "Heading Hold" (HDG HLD), el sistema intentará mantener:

a) El rumbo magnético exacto al que apuntaba el morro en el momento de presionar el botón

b) El rumbo seleccionado previamente en la ventanilla (bug) del HDG SEL

c) La derrota inercial sobre el suelo (Track Hold)

d) El seguimiento de la ruta del FMS (LNAV)

67. Según las reglas operativas para masas de pasajeros (EASA), la definición legal de un infante o bebé (Infant), cuya masa se asume integrada en la del adulto que lo lleva en su regazo, comprende a aquellos menores de:

a) 2 años de edad

b) 5 años de edad

c) 12 años de edad

d) 6 meses de edad

68. La regla mnemotécnica DODAR es ampliamente utilizada en la toma de decisiones en la cabina. La letra "O" en este acrónimo corresponde a:

a) Operate (Operar)

b) Observe (Observar)

c) Options (Opciones)

d) Organize (Organizar)

69. De acuerdo con las especificaciones de la OACI, la cobertura de señal fiable de un localizador ILS estándar en el plano horizontal hasta una distancia de 17 NM desde la antena transmisora es de:

a) ± 10° a cada lado de la línea central de la pista

b) ± 35° a cada lado de la línea central de la pista

c) ± 25° a cada lado de la línea central de la pista

d) ± 45° a cada lado de la línea central de la pista

70. Las marcas de un 'Umbral Desplazado' (Displaced Threshold) en una pista pavimentada se indican visualmente mediante:

a) Flechas blancas a lo largo del eje apuntando hacia la gruesa línea transversal blanca que marca el umbral utilizable para el aterrizaje

b) Cruces amarillas gigantes pintadas cada 50 metros

c) Líneas diagonales rojas que prohíben el paso

d) Una serie de chevrones (V invertidas) de color amarillo

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Derecho Aéreo

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

¡Compara tus respuestas con la plantilla y calcula tu puntuación!

01: **C**	02: **C**	03: **D**	04: **C**
05: **B**	06: **A**	07: **B**	08: **B**
09: **A**	10: **A**	11: **A**	12: **A**
13: **C**	14: **A**	15: **A**	16: **D**
17: **A**	18: **C**	19: **A**	20: **C**
21: **D**	22: **A**	23: **A**	24: **B**
25: **D**	26: **C**	27: **B**	28: **A**
29: **D**	30: **D**	31: **C**	32: **D**
33: **A**	34: **A**	35: **B**	36: **C**
37: **B**	38: **A**	39: **A**	40: **D**
41: **B**	42: **B**	43: **C**	44: **A**
45: **D**	46: **B**	47: **A**	48: **C**
49: **A**	50: **C**	51: **B**	52: **B**
53: **B**	54: **A**	55: **B**	56: **C**
57: **B**	58: **B**	59: **A**	60: **A**
61: **B**	62: **C**	63: **A**	64: **D**
65: **C**	66: **A**	67: **A**	68: **C**
69: **B**	70: **A**		

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android! Quizvds.it

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Derecho Aéreo

Quizvds.it

Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android!

Quizvds.it