Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. El radioaltímetro (Radar Altimeter) proporciona a la tripulación una medición directa y precisa de la altura libre sobre el terreno. Para emitir y recibir su señal FMCW o de pulsos en el espectro SHF, utiliza habitualmente:

a) Antenas direccionales de tipo placa (Patch antennas) orientadas hacia abajo, enrasadas en el vientre del fuselaje

b) Una antena de varilla (Whip antenna) flexible ubicada en la cola

c) Una antena giratoria parabólica oculta dentro del radomo del morro

d) Antenas de cuadro motorizadas

02. Los extintores de incendios de la planta motriz son operados por:

a) Una cápsula calentada eléctricamente que rompe un sello en la tubería en el motor.

b) Un control remoto manual que abre una válvula de descarga.

c) Un cartucho disparado eléctricamente que rompe un sello en la cabeza de la botella.

d) Un enlace mecánico que retira un pasador de seguridad y permite que un émbolo accionado por resorte rompa el sello de la botella.

03. Según EASA AIR OPS, indique cuál de los siguientes requerimientos constituye el requisito básico de 'Experiencia Reciente' para que un piloto pueda actuar como Piloto al Mando o Copiloto en un vuelo comercial de transporte de pasajeros:

a) Haber efectuado como mínimo un aterrizaje con fallo de motor simulado en los últimos 90 días

b) Haber efectuado como mínimo una aproximación ILS hasta los mínimos en los últimos seis meses

c) Haber efectuado como mínimo tres despegues, aproximaciones y aterrizajes en el mismo tipo o clase de avión (o simulador FFS calificado) en los últimos 90 días

d) Haber volado al menos 15 horas en el mismo tipo de aeronave durante los últimos 30 días

04. El hígado humano metaboliza y elimina el alcohol de la sangre a una tasa constante aproximada que NO se puede acelerar bebiendo café o transpirando. Esta tasa de eliminación es de aproximadamente:

a) 15 miligramos por cada 100 mililitros de sangre por hora (alrededor de 1 unidad de alcohol por hora)

b) 50 miligramos por hora

c) 3 unidades de alcohol por hora

d) 5 miligramos por cada 100 mililitros de sangre por hora

05. En las aeronaves comerciales modernas, los sistemas de alerta generan advertencias que pueden entrar en conflicto. ¿Cuál es el orden jerárquico correcto de prioridad (de mayor a menor) de las siguientes alarmas de cabina?

a) TCAS RA, GPWS, Stall Warning (Pérdida)

b) GPWS, TCAS RA, Stall Warning (Pérdida)

c) Stall Warning (Pérdida), GPWS/Windshear, TCAS RA

d) Overspeed (Sobrevelocidad), TCAS RA, GPWS

06. Para contrarrestar y prevenir el fenómeno de 'Pérdida del Compresor' (Compressor Stall / Surge) durante aceleraciones rápidas o a bajos regímenes de giro, los motores a reacción modernos incorporan:

a) Bujías incandescentes de flujo reverso

b) Válvulas de sangrado automáticas (Bleed Valves) que descargan presión excedente y álabes de estator de geometría variable (VSV) que orientan el ángulo del aire

c) Reversores de empuje vectoriales

d) Sistemas de inyección de agua desmineralizada pura

07. ¿Qué representa exactamente el ajuste altimétrico 'QNE'?

a) La presión barométrica en la estación reducida al nivel del mar según la atmósfera real

b) La altura por encima de la zona de toma de contacto

c) El ajuste de presión a la atmósfera estándar (1013.25 hPa o 29.92 inHg), utilizado para volar en Niveles de Vuelo (Flight Levels)

d) La presión local exacta que hay en el umbral de la pista

08. Los propósitos del aceite y el nitrógeno en un amortiguador oleoneumático son:

a) El aceite proporciona la función de resorte y el nitrógeno proporciona la función de amortiguación.

b) El aceite proporciona la función de amortiguación y el nitrógeno proporciona la función de resorte.

c) El aceite proporciona la función de amortiguación y lubricación, el nitrógeno proporciona la función de disipación de calor.

d) El aceite proporciona la función de sellado y lubricación, el nitrógeno proporciona la función de amortiguación.

09. ¿Qué elementos de las instrucciones o información deben siempre colacionarse?

a) Pista en uso, ajustes de altímetro, códigos SSR, instrucciones de nivel, instrucciones de rumbo y velocidad

b) Comprobación de hora, pista en uso, ajustes de altímetro, instrucciones de nivel, códigos SSR

c) Viento en superficie, visibilidad, temperatura en el suelo, pista en uso, ajustes de altímetro, instrucciones de rumbo y velocidad

d) Pista en uso, visibilidad, viento en superficie, instrucciones de rumbo, ajustes de altímetro

10. Si una pista dispone y certifica un área denominada 'Clearway' (CWY), ¿qué restricción legal sobre su gradiente geográfico ascendente impone la autoridad aeroportuaria para considerarlo válido y libre como extensión aérea del TODA?:

a) El terreno de maleza puede elevarse libremente con ángulo de hasta un quince por ciento (15%) cónico

b) El plano estricto proyectado desde el final de la TORA sobre el Clearway no debe, en ninguna circunstancia o montículo, poseer un gradiente o pendiente positiva superior a un estricto 1.25% sobre el nivel de franqueamiento libre horizontal

c) Su gradiente físico plano real es ilimitado siempre y cuando esté cubierto de tierra lisa y agua

d) Requiere un descenso negativo obligatorio o valle de al menos -5% geométrico real

11. Está realizando una aproximación directa y larga para aterrizar, ¿a qué distancia haría la llamada "FINAL LARGA"?

a) 3 NM

b) 2 NM

c) 4 NM

d) Entre 8 y 4 NM

12. El Consejo de la OACI es un órgano permanente responsable ante la Asamblea. ¿Por cuántos Estados contratantes está compuesto el Consejo en la actualidad?

a) 15 Estados

b) 36 Estados elegidos por la Asamblea por un período de tres años

c) Todos los Estados miembros de la OACI

d) 50 Estados elegidos anualmente

13. Cuando el controlador de tránsito aéreo emite la instrucción 'SQUAWK CHARLIE', el piloto debe:

a) Apagar el transpondedor

b) Activar o asegurarse de que la transmisión de altitud de presión (Modo C) del transpondedor esté encendida

c) Pulsar el botón de identificación (IDENT)

d) Cambiar al código 7000

14. En el contexto de la 'Masa y Centrado' (Weight and Balance), el término 'Zero Fuel Mass' (ZFM) incluye el peso básico de la aeronave más la carga útil (pasajeros y carga), pero excluye siempre:

a) Todo el combustible utilizable en los tanques

b) El equipaje de mano de los pasajeros

c) El peso de la tripulación de vuelo

d) El combustible no utilizable (Unusable Fuel)

15. ¿Qué color en un VASI de tres colores es una indicación de trayectoria de planeo correcta (on course)?

a) Rojo

b) Verde

c) Ámbar

d) Blanco

16. En la matemática de las actuaciones del despegue, la Distancia de Aceleración y Parada (ASDA) se obtiene de la suma exacta de:

a) TORA más la zona libre de obstáculos (Clearway)

b) El Recorrido de Despegue Disponible (TORA) más la longitud de la Zona de Parada (Stopway) si está declarada y disponible

c) LDA más el umbral desplazado

d) La longitud física del hormigón multiplicada por 1.15

17. El Peso Máximo de Despegue limitado por la Energía de Frenos (Brake Energy Limit MTOM) es una restricción severa que protege al sistema de frenado en abortos a alta velocidad. Este límite de peso permitido DISMINUIRÁ si:

a) La pista presenta una fuerte pendiente descendente (Downslope) o se despega con viento de cola (Tailwind)

b) Se utiliza mayor grado de Flaps en la salida

c) La temperatura exterior (OAT) es extremadamente baja

d) Se opera en una pista con pendiente ascendente muy empinada

18. La "Ilusión Somatográvica" es especialmente letal durante frustradas o despegues sin referencias visuales. Ocurre porque el sistema otolítico del oído interno:

a) Detecta una fuerte aceleración lineal hacia adelante y la interpreta erróneamente como un cabeceo hacia arriba (pitch up) de la aeronave

b) Se estimula por las fuerzas magnéticas de la tormenta

c) Confunde la desaceleración con un alabeo hacia la derecha

d) Falla debido a la baja presión estática de la cabina

19. En el caso de calcular la masa de los pasajeros utilizando los valores estándar de la EASA, el término "Adulto" (Adult) se define normativamente como una persona que ha cumplido la edad de:

a) 16 años

b) 18 años

c) 12 años

d) 21 años

20. El peso de la aeronave sin combustible (ZFW) para cada vuelo en particular, está constituído por:

a) El peso básico de operación más la carga de pago

b) El peso de operación más los líquidos que no se pueden drenar (residuales): hidráulico, aceite, combustible no utilizable, etc

c) El peso vacío de la aeronave más la carga de pago

d) Peso de Despegue menos el combustible de reserva

21. En un sistema provisto de turbocompresor (Turbocharger) de motor a pistón, el mecanismo de control fundamental que regula la cantidad de gases de escape que pasan por la turbina para controlar la presión de sobrealimentación y evitar daños se denomina:

a) Magneto de impulso

b) Inyector de arranque

c) Válvula de derivación o de alivio (Wastegate)

d) Mariposa del carburador principal

22. En el proceso de certificación de un avión de transporte bajo normativa EASA CS-25, la Velocidad Mínima de Control en el Aire (Vmca) se determina con el motor crítico inoperativo, asumiendo un alabeo dinámico (bank angle) máximo de:

a) 0 grados, alas estrictamente niveladas al horizonte.

b) 15 grados hacia el motor operativo.

c) 5 grados hacia el lado del motor inoperativo.

d) 5 grados hacia el lado del motor operativo (vivo), lo que ayuda a reducir la velocidad Vmca documentada.

23. En un avión bimotor convencional con motores de pistón sin sobrealimentar, a medida que la altitud aumenta, la Vmca (Velocidad Mínima de Control en el Aire):

a) Aumenta proporcionalmente a la disminución de la temperatura.

b) Disminuye constantemente, ya que el motor operativo de aspiración natural pierde rendimiento, produciendo un momento de guiñada asimétrica menor.

c) Permanece fija en nudos indicados (IAS) independientemente del nivel de vuelo.

d) Aumenta, porque el timón de dirección tiene menos eficacia en aire menos denso (IAS constante).

24. Por el contrario, la fase en la cual existe una certeza razonable de que la aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro inminente y grave, y necesitan auxilio inmediato (como cuando se confirma que el combustible se ha agotado o que ha ocurrido un accidente), se denomina:

a) ALERFA

b) INCERFA

c) DETRESFA (Fase de Peligro)

d) SAR-ALERT

25. Un mensaje que contiene información sobre un cambio en la operatividad de una radioayuda (ej. VOR fuera de servicio) se clasifica como:

a) Mensaje de regularidad de vuelo

b) Mensaje de seguridad de vuelo

c) Mensaje de socorro

d) Mensaje de servicio

26. La diferencia técnica y normativa principal entre la "Carga de Tráfico" (Traffic Load) y la "Carga de Pago" (Payload) es:

a) No hay diferencia; ambos términos significan exactamente lo mismo en las operaciones comerciales (pasajeros, equipaje y carga que generan ingresos)

b) La Carga de Tráfico incluye a la tripulación de vuelo operativa

c) La Carga de Pago (Payload) incluye siempre el combustible de reserva

d) La Carga de Tráfico se refiere estrictamente a la carga paletizada en la bodega, excluyendo a los pasajeros en la cabina

27. Un bulto cúbico de carga que pesa 1.500 kg tiene una base plana que mide 2 metros de largo por 1,5 metros de ancho. Si la limitación estructural del piso de la bodega (Floor Load Limit) es de 400 kg/m², ¿es seguro cargar este bulto directamente sobre el suelo?

a) Sí, porque su carga superficial es de 300 kg/m²

b) No, porque su carga superficial es de 500 kg/m², lo que excede el límite de 400 kg/m²

c) Sí, siempre que se cargue exactamente en el Centro de Gravedad

d) No, porque excede el límite lineal de masa de la aeronave

28. Una estación de aeronave no logra establecer contacto por radio con una estación aeronáutica en la frecuencia designada. ¿Qué acción requiere el piloto?

a) Regresar al aeropuerto de salida

b) Continuar el vuelo hacia el aeropuerto de destino sin ninguna comunicación

c) Aterrizar en el aeropuerto más cercano sin una unidad ATC

d) Intentar establecer contacto con la estación en una frecuencia alternativa

29. ¿Cuáles de estas afirmaciones sobre un sistema de bloqueo de ráfagas son correctas o incorrectas? 1) Un bloqueo de ráfagas se puede usar en vuelo para reducir los efectos de la turbulencia. 2) No es necesario un bloqueo de ráfagas en los controles de vuelo reversibles.

a) 1) es incorrecta, 2) es incorrecta.

b) 1) es correcta, 2) es correcta.

c) 1) es incorrecta, 2) es correcta.

d) 1) es correcta, 2) es incorrecta.

30. En condiciones operativas reales, para que un avión a reacción comercial inicie su viaje amparado legalmente, el parte meteorológico pronosticado (TAF) del aeródromo de destino debe mostrar:

a) Cielo completamente limpio (SKC) 2 horas antes de la llegada

b) Vientos inferiores a 10 nudos

c) Cualquier condición, ya que siempre se cuenta con el aeropuerto alternativo

d) Visibilidad y nubes (si la aproximación exige techo) que se encuentren iguales o por encima de los mínimos operativos de aterrizaje exigidos, desde 1 hora antes hasta 1 hora después de la hora estimada de llegada (ETA)

31. En la normativa EASA CAT.POL, si un operador implementa un programa de control de consumo de combustible avanzado basado en el monitoreo de datos estadísticos propios, el combustible de contingencia puede reducirse a un mínimo absoluto de:

a) El 3% del combustible de viaje planificado, o el equivalente para volar 5 minutos a la velocidad de espera a 1500 pies, el valor que resulte mayor

b) El 1% del combustible de bloque

c) 0% si el vuelo dura menos de 2 horas

d) 100 kilogramos fijos por motor

32. Son las 11:23. El Control Radar solicita su estimado para el próximo punto de notificación, que es AAL VOR/DME. Usted mira su plan de vuelo operativo y estima 12 minutos (36 NM) para llegar al punto de notificación. Su transmisión es:

a) Estimo AAL a las tres cinco

b) Estimo AAL VOR/DME en uno dos minutos

c) Tengo uno dos minutos para llegar a AAL

d) Estimo AAL a las once treinta y cinco

33. ¿Cuál es la función principal de la estación de control maestro (Master Control Station) dentro del segmento de control del sistema NAVSTAR GPS?

a) Recopilar datos de seguimiento de las estaciones monitoras, calcular las efemérides y las correcciones de los relojes atómicos, y enviar esta información a los satélites

b) Transmitir la señal portadora L1 y L2 directamente a los receptores de los usuarios

c) Controlar el tráfico aéreo global basándose en las posiciones GPS de todas las aeronaves

d) Desplegar satélites de reemplazo en caso de falla orbital

34. Terminológicamente, en la instrumentación estática, la Velocidad Calibrada (Calibrated Airspeed - CAS) es matemáticamente el valor de la Velocidad Indicada (IAS) obtenida del tubo pitot pero corregida para anular:

a) Las variaciones de la temperatura estándar según altitud

b) Los errores de instalación del instrumento y los errores de posición en la toma estática (debido al flujo aerodinámico alrededor del fuselaje a ciertas actitudes o velocidades)

c) La presión del viento de cara o viento de cola

d) La desviación de la brújula y la fricción de la pista

35. En el análisis de contaminación en rampa, la nieve acumulada en el ala del avión que yace sobre una capa previa de fluido antihielo (Anti-icing fluid) que ha superado su Holdover Time:

a) No debe considerarse como adherida al avión ya que el fluido la hará resbalar

b) Debe considerarse como un contaminante adherido al avión y requiere un nuevo tratamiento de deshielo completo antes del despegue

c) Debe considerarse adherida, pero la normativa permite un despegue seguro pues ésta se desprenderá durante la carrera antes de Vr

d) Se sublimará inmediatamente al encender los motores

36. Si al aproximarse a un aeródromo el piloto ajusta el altímetro barométrico al valor del QFE, el instrumento indicará:

a) Cero pies al momento de posar las ruedas en la pista, ya qué indica la altura sobre la estación

b) La elevación topográfica del aeropuerto sobre el nivel medio del mar (MSL)

c) La altitud de presión estándar

d) La altitud de densidad corregida por la temperatura local

37. Según el Convenio de Chicago, en relación a la nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles, ¿es posible que una aeronave esté matriculada válidamente en dos Estados simultáneamente?

a) No, una aeronave no puede estar válidamente matriculada en más de un Estado

b) Sí, siempre que ambos Estados pertenezcan a la Unión Europea

c) Sí, mediante el pago de un canon internacional de doble bandera

d) No, a menos que sea una aeronave de Estado

38. De acuerdo con el reglamento europeo EASA (CAT.OP.MPA.150), la planificación legal del 'Combustible de Contingencia' para un avión comercial debe ser siempre el valor que resulte mayor entre una cantidad suficiente para volar 5 minutos a velocidad de espera a 1500 pies, o el equivalente al:

a) 5% del combustible de viaje programado

b) 10% del combustible de bloque

c) 1% del peso total al despegue

d) 15% del combustible gastado en ruta

39. Los sistemas de navegación autónomos Doppler instalados a bordo determinan matemáticamente la velocidad sobre el suelo (Ground Speed) y el ángulo de deriva de la aeronave basándose en:

a) El desfase magnético registrado por giróscopos de anillo láser

b) El cambio o desplazamiento de frecuencia que sufren cuatro finos haces de radar de microondas al ser emitidos hacia el terreno y regresar reflejados a la aeronave en movimiento

c) La atenuación barométrica comparada con satélites GPS

d) La recepción de ondas VLF provenientes de estaciones costeras

40. En caso de que un piloto deba realizar una transmisión a ciegas, esta deberá hacerse:

a) Dos veces en la frecuencia designada

b) Solo durante vuelos VFR

c) Solo en la frecuencia de emergencia

d) Solo una vez en la frecuencia designada

41. ¿Qué representa la velocidad 'Vref' en el perfil de operación de un avión de transporte comercial?

a) La máxima velocidad demostrada de despliegue de los reversores

b) La velocidad del viento requerida para el despegue

c) La velocidad de mejor ángulo de ascenso con un motor inoperativo

d) La Velocidad de Referencia de Aterrizaje en el umbral, calculada normalmente como 1.3 veces la velocidad de pérdida en configuración completa de aterrizaje (Vs0)

42. Las radiobalizas no direccionales (NDB) para navegación en ruta o aproximación transmiten habitualmente en las bandas de frecuencia:

a) VHF y UHF

b) SHF y EHF

c) LF y MF (usualmente entre 190 y 1750 kHz)

d) HF y banda ciudadana

43. En la anatomía del sistema respiratorio humano, el intercambio real de gases (oxígeno y dióxido de carbono) entre el aire inhalado y el torrente sanguíneo tiene lugar de forma exclusiva en:

a) Los bronquios principales

b) La tráquea

c) Los alvéolos pulmonares

d) Los capilares de la laringe

44. ¿Qué información transmite el servicio de radiodifusión VOLMET a las aeronaves en vuelo?

a) Avisos exclusivos de ceniza volcánica

b) Autorizaciones de control de tránsito aéreo

c) Información meteorológica regular, pronósticos y reportes (METAR/TAF/SIGMET) de aeródromos a lo largo de diversas rutas

d) El plan de vuelo operativo de la compañía

45. Según el modelo de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) adoptado por la OACI, el valor de la presión atmosférica estándar al nivel medio del mar (MSL) es exactamente de:

a) 1000.00 hPa

b) 1020.50 hPa

c) 29.80 inHg

d) 1013.25 hPa (o 29.92 inHg)

46. En un aeropuerto de gran densidad con pistas paralelas cercanas (por ejemplo, 27L y 27R), si se están efectuando 'Aproximaciones Paralelas Independientes', la responsabilidad principal de asegurar que una aeronave no invada el espacio aéreo de la otra recae en:

a) Los pilotos usando contacto visual mutuo

b) El controlador de radar dedicado que monitorea continuamente la 'Zona de No Transgresión' (NTZ - No Transgression Zone) entre las dos sendas de aproximación

c) El sistema ILS, que desvía automáticamente a los aviones

d) El servicio de control terrestre

47. ¿Cuál de las siguientes combinaciones de sistemas de navegación por satélite proporciona las posiciones más precisas en la navegación aérea?

a) NNSS-Transit y GLONASS

b) GLONASS y COSPAS-SARSAT

c) NAVSTAR/GPS y NNSS-Transit

d) 260°(M)

48. Indique en cuál de las siguientes zonas de la atmósfera las variaciones de presión son mayores:

a) Tropósfera

b) Estratósfera

c) Ionósfera

d) Mesósfera

49. Para que un vuelo se considere operativamente como 'Vuelo Nocturno' de acuerdo con la reglamentación EASA (SERA), la duración de la noche se define rígidamente como:

a) El tiempo comprendido entre la puesta del sol y la salida del mismo en el horizonte

b) Desde 30 minutos después de la puesta del sol hasta 30 minutos antes de su salida

c) Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino (o cualquier otro período estipulado por la autoridad competente)

d) El período en que las luces de pista deben estar forzosamente encendidas por el controlador

50. El sistema FADEC (Full Authority Digital Engine Control) que gestiona los motores a reacción modernos posee 'Autoridad Total', lo que significa que:

a) El piloto no tiene control manual directo ni conexión física (cables o varillas) hacia las válvulas de combustible del motor; la computadora decide y controla de forma autónoma y electrónica el régimen óptimo protegiendo los límites mecánicos del motor

b) El sistema puede aterrizar el avión sin comandos del piloto

c) La computadora gobierna la radiobaliza de emergencia

d) El mecánico de rampa puede arrancar los motores desde la torre de control

51. Cuando la temperatura ambiente es igual a la temperatura del punto de rocío, la humedad relativa es del:

a) 50%

b) 0%

c) 100%, lo que favorece la formación de niebla o nubes bajas

d) Depende de la presión barométrica

52. En el cálculo del centrado, la posición del Centro de Gravedad expresada como un porcentaje de la MAC (%MAC) se utiliza comúnmente en la aviación comercial porque:

a) Proporciona una relación directa e intuitiva de la posición del CG respecto al área que genera la sustentación aerodinámica, facilitando el ajuste del compensador (trim) de despegue

b) Convierte el peso a libras

c) Anula la resistencia inducida

d) Mide el peso de los pasajeros

53. En la preparación del vuelo, la Masa Regulada de Despegue (RTOM - Regulated Take-Off Mass) se define invariablemente como:

a) El promedio entre la masa estructural y la masa de rampa

b) La cifra que sea MENOR entre la Masa Máxima Estructural de Despegue (MTOM) y la masa máxima limitada por el rendimiento aerodinámico (Performance Limit) para las condiciones actuales de pista y clima

c) La cifra más alta calculada por la computadora de vuelo (FMS)

d) La suma total del Payload más la Tripulación

54. La "Carga de Tráfico" (Traffic Load) se puede determinar matemáticamente restando:

a) La Masa Cero Combustible (ZFM) de la Masa Máxima de Despegue (MTOM)

b) La Masa Operativa en Seco (DOM) de la Masa Cero Combustible (ZFM)

c) La Masa de Aterrizaje del Combustible de Bloque

d) La Carga Útil de la Masa Vacía Básica

55. En un adulto sano en estado de reposo a nivel del mar, la frecuencia cardíaca (pulso) normal oscila aproximadamente entre:

a) 60 y 100 latidos por minuto

b) 30 y 50 latidos por minuto

c) 110 y 140 latidos por minuto

d) 10 y 20 latidos por minuto

56. ¿Cuál de estas frases se utiliza para informar a la torre de control que un piloto realiza una aproximación frustrada?

a) Pasada y subida

b) Motor y al aire

c) Subiendo

d) Haré otra aproximación

57. En un plan de vuelo ATC, Ítem 15 (ruta), en términos de latitud y longitud, un punto significativo en 41°35' norte 4°15' este debe introducirse como:

a) 4135N00415E

b) N4135 E00415

c) N04135E0415

d) 41°35' N 04° 15'E

58. Una aeronave que transmite un mensaje de socorro debe indicar su posición como:

a) La más precisa posible usando GPS si está equipado

b) Posición actual o última conocida, altitud o nivel y rumbo

c) Posición relativa a un VRP

d) Latitud y longitud

59. La principal ventaja de una hélice de velocidad constante en comparación con una hélice de paso fijo es:

a) Una eficiencia constante en todo el rango de velocidad de la aeronave.

b) Menor tensión en las palas de la hélice.

c) Alta eficiencia en un rango de velocidad mucho más amplio de la aeronave.

d) Mayor eficiencia en el rango de crucero.

60. Si durante un despegue en aeropuerto contaminado de aguanieve, las ruedas del tren bloquean bruscamente a muy alta velocidad por un frenazo asimétrico de pánico, y el asfalto mojado comienza a hervir debajo desgarrando la capa de neumáticos creando un cojín incontrolable de deslizamiento. El piloto está presenciando el fenómeno fatal de:

a) Acuaplaning inercial o centrífugo de hielo blanco

b) Acuaplaning por Revenido de Goma o Caucho Fundido (Reverted Rubber Aquaplaning)

c) Acuaplaning de niebla o hidroplaneo dinámico primario inofensivo

d) Hidroplaneo seco con derrape laminar

61. Los factores que pueden afectar el rendimiento y la fiabilidad de la mayoría de los sistemas NDB/ADF incluyen:

a) Interferencia estática - efecto nocturno - ausencia de sistema de advertencia de fallos

b) Refracción costera - deslizamiento de carril - efecto de montaña

c) Error de altura - interferencia de estación - efecto de montaña

d) Interferencia estática - interferencia de estación - error de latitud

62. Según el reglamento de operaciones EASA (CAT.IDE.A.270), la cantidad mínima de megáfonos portátiles requerida en la cabina de pasajeros para un avión comercial que posee una configuración máxima aprobada de 100 a 199 asientos es de:

a) Un megáfono portátil

b) Dos megáfonos portátiles

c) Tres megáfonos

d) Ninguno, ya que los PA (Public Address) son siempre redundantes

63. Durante una autorrotación continua conocida como Barrena (Spin), el eje alrededor del cual rota dinámicamente la aeronave se encuentra situado:

a) Fuera del avión, proyectado por encima del ala exterior.

b) Exactamente sobre el Centro Aerodinámico.

c) Dentro del avión, pasando muy cerca o a través del Centro de Gravedad (C.G.).

d) En el borde de ataque del estabilizador horizontal.

64. En el fenómeno crítico del hidroplaneo o acuaplaning dinámico, se asume que un neumático liso tenderá a elevarse completamente sobre la capa de agua a una velocidad mínima predecible en función exclusiva de:

a) La presión de inflado del neumático (PSI), comúnmente estimada con la fórmula empírica 9 veces la raíz cuadrada de dicha presión

b) El peso total de la aeronave dividido por el empuje reverso

c) La carga de combustible en el ala principal

d) El ancho de vía del tren principal

65. En un sistema de luces de aproximación visual PAPI (Precision Approach Path Indicator), si un piloto durante la corta final observa en el conjunto de focos "Dos luces rojas y Dos luces blancas", la indicación visual asegura que la aeronave:

a) Se encuentra peligrosamente por debajo de la senda óptima de planeo

b) Se encuentra perfectamente centrada "en curso" sobre la senda de planeo óptima (generalmente 3 grados)

c) Se encuentra muy alta respecto a la senda de planeo

d) Debe realizar una aproximación frustrada (motor y al aire)

66. El Centro de Gravedad (CG) de una aeronave comercial nunca es estático durante el vuelo de crucero, principalmente debido a:

a) El consumo continuo del combustible en los tanques que cambia la distribución de masa y modifica el balance de la aeronave

b) El movimiento de las azafatas en la cabina

c) Las fuerzas electromagnéticas de la tierra

d) La temperatura del aire exterior

67. ¿Qué ocurre matemáticamente con la distancia horizontal máxima de planeo (Glide Distance) sin motores si una aeronave pesada vuela al MTOW en lugar de volar vacía, asumiendo aire en calma?

a) La distancia total de planeo se reduce drásticamente en un 50%

b) El avión pesado planeará muchísimo más lejos gracias a su inercia

c) El planeo se convierte obligatoriamente en barrena irrecuperable

d) La distancia total recorrida será exactamente la misma, pero debido al mayor peso, deberá volar la senda óptima a una velocidad IAS mayor y llegará al suelo en mucho menos tiempo

68. Según la reglamentación internacional del Anexo 6 de la OACI, ¿a quién le corresponde en última instancia la decisión final e inapelable sobre la aceptabilidad operativa de la aeronave, la cantidad de combustible requerida y la seguridad general para iniciar el vuelo?

a) Al técnico de mantenimiento que firma el libro de registro (Tech Log)

b) Al jefe de la torre de control de aeródromo en turno

c) Al Director Ejecutivo (CEO) de la compañía de aviación o su representante legal

d) Al Piloto al Mando o Comandante de la aeronave (Pilot In Command - PIC)

69. Si la toma de presión estática se obstruye durante el vuelo, y posteriormente la aeronave asciende, ¿cómo reaccionará el indicador de velocidad vertical (VSI)?

a) Indicará cero pies por minuto constantemente, ya que no hay variación de presión entrando al instrumento

b) Indicará un ascenso constante e irreal hasta que se destape la toma

c) Indicará la máxima tasa de ascenso de la escala

d) Actuará en sentido inverso, indicando descenso

70. ¿Cuál de las siguientes listas contiene todos los errores que afectan la precisión y fiabilidad del sistema de Navegación Asistida por Satélite (GNSS/GPS)?

a) Interferencia mutua de satélites

b) Efemérides de los satélites

c) Propagación atmosférica

d) Sistema de Posicionamiento Global (GPS)

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

¡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