Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Meteorología

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En caso de que el transpondedor falle antes de la salida para un vuelo IFR, el piloto deberá:

a) Obtener permiso previo del ATC para realizar el vuelo

b) Informar al ATC después de la salida

c) Insertar en el punto 18 del plan de vuelo 'transpondedor fuera de servicio'

d) Informar al FIS para que lo retransmita al AIS

02. La forma geométrica del sistema de referencia para el sistema de navegación por satélite NAVSTAR/GPS, definida como WGS 84, es:

a) Un modelo matemático que describe la forma exacta de la tierra

b) Una esfera

c) Un elipsoide

d) Solo la onda portadora de 1575 MHz y un código

03. El fenómeno adverso de propagación en radionavegación conocido como "Scalloping" o festoneo, que puede degradar la calidad de seguimiento de una señal ILS o VOR, se percibe visualmente en el panel de vuelo de la aeronave como:

a) El giro incontrolable a 360 grados de la brújula esclava

b) Una oscilación o fluctuación rítmica y lenta de la aguja indicadora de desviación de curso (CDI) a ambos lados de la ruta central, producida por reflexiones de la señal en tierra

c) El fallo de los generadores eléctricos vinculados al receptor

d) Una alarma sonora del sistema de advertencia EGPWS

04. ¿Qué mensaje emite el ATC específicamente para anular o revocar una autorización otorgada con anterioridad?

a) CANCELE (CANCEL)

b) ABANDONE (ABANDON)

c) NEGATIVO (NEGATIVE)

d) DESAPROBADO (DISAPPROVED)

05. ¿Cuál es la función del código de identificación "Ruido Pseudoaleatorio" (Pseudo-Random Noise - PRN) en la señal del satélite GPS?

a) Crear interferencia deliberada en receptores no militares

b) Permitir al receptor identificar de qué satélite proviene la señal y medir el tiempo de viaje de la onda con precisión comparando el código recibido con el generado internamente

c) Atenuar el ruido de fondo atmosférico y eliminar tormentas del radar

d) Prevenir que el receptor GPS sufra de multitrayectoria

06. Exceder la Masa Máxima Estructural de Aterrizaje (MLM) al tocar la pista constituye un riesgo muy grave que puede derivar en:

a) Desgaste acelerado de los motores

b) Colapso o fallo estructural catastrófico del tren de aterrizaje y las estructuras de anclaje, debido a que la energía cinética del impacto vertical supera su límite de diseño elástico

c) Incapacidad de usar las máscaras de oxígeno

d) Aumento incontrolado del gradiente de descenso

07. La conexión a masa (bonding) eléctrica de una aeronave se utiliza para: 1. proteger la aeronave contra los efectos de los rayos. 2. restablecer el potencial electrostático de la aeronave a un valor aproximado de 0 voltios. 3. reducir la interferencia en los sistemas de comunicación por radio. 4. establecer la aeronave a un único potencial. La combinación que agrupa todas las afirmaciones correctas es:

a) 1, 2, 3

b) 3, 4

c) 1, 3, 4

d) 2, 4

08. A nivel fisiológico oftalmológico, el concepto de 'Acomodación' visual se define como la capacidad dinámica del ojo humano para:

a) Modificar activamente la curvatura y grosor del cristalino mediante la contracción o relajación del músculo ciliar para poder enfocar objetos situados a diferentes distancias

b) Contraer o dilatar la pupila en función de la cantidad de luz exterior

c) Cambiar el uso de conos en visión diurna por bastones en visión nocturna

d) Producir lágrimas para limpiar y lubricar la córnea

09. La normativa de planificación de rutas en espacio aéreo europeo fuera de zonas RVSM dicta que, para una derrota magnética (Magnetic Track) hacia el OESTE (comprendida entre 180° y 359°), el nivel de vuelo IFR que debe seleccionarse es:

a) Un nivel de vuelo PAR (ej. FL280, FL320, FL360)

b) Un nivel de vuelo IMPAR (ej. FL290, FL330)

c) Un nivel de vuelo PAR más 500 pies

d) Cualquier nivel asignado temporalmente por la autoridad VFR

10. El fenómeno destructivo conocido como 'Stall del Compresor' (Pérdida del compresor) en un turborreactor tiene lugar cuando:

a) El piloto enciende la APU en vuelo de crucero

b) El flujo de combustible al inyector principal se corta súbitamente

c) El avión alcanza velocidades supersónicas sin diseño previo

d) El aire que entra a los álabes del compresor excede su ángulo de ataque aerodinámico crítico, rompiendo el flujo laminar continuo y generando fuertes explosiones, ruidos y pérdida de empuje

11. ¿Cuál de las siguientes informaciones transmitidas por el ATC es absolutamente obligatorio que el piloto colacione (readback) completamente?

a) Autorizaciones de ruta, permisos para entrar/cruzar pistas en uso, instrucciones de rumbo/velocidad, nivel de vuelo, código SSR y reglajes de altímetro

b) El viento en superficie y la temperatura exterior

c) Únicamente las autorizaciones oceánicas

d) Los reportes meteorológicos de aeropuertos de alternativa

12. ¿Cuál es la función del cono de Mach (Mach Cone)?

a) Reducir la fricción estática del aire a altas velocidades.

b) Calcular la relación de mezcla de combustible ideal en vuelo de crucero.

c) Prevenir el sobrecalentamiento del tubo Pitot.

d) Define la región del espacio donde los disturbios sonoros creados por un objeto moviéndose a velocidad supersónica pueden ser percibidos.

13. Para hallar el peso máximo de la "Carga de Pago" (Payload) que se puede transportar legalmente en un vuelo, el despachador debe calcular la capacidad de carga respecto a tres límites estructurales (MZFM, MTOM, MLM) y:

a) Sumar los tres resultados y dividirlos por la masa estándar de los pasajeros

b) Elegir siempre el resultado MÁS RESTRICTIVO (el valor más bajo) de los tres cálculos

c) Elegir el resultado intermedio para optimizar los ingresos

d) Ignorar el límite de aterrizaje si la pista de destino es larga

14. Los errores causados por el efecto de la refracción costera en las marcaciones a altitudes más bajas son máximos cuando el NDB está:

a) Tierra adentro y la marcación cruza la costa en un ángulo agudo

b) Cerca de la costa y la marcación cruza la costa en un ángulo agudo

c) Tierra adentro y la marcación cruza la costa en ángulo recto

d) Cuatro

15. La frecuencia de una transmisión terrestre de SSR es:

a) 1050 +/- 0.5 MHz

b) 1030 +/- 0.2 MHz

c) 1120 +/- 0.6 MHz

d) 1090 +/- 0.3 MHz

16. Según EASA CS25, el peor efecto de un FALLO MAYOR en la tripulación de vuelo podría ser:

a) Ningún efecto en la tripulación de vuelo

b) Angustia física o carga de trabajo excesiva, que perjudica la capacidad para realizar tareas

c) Incomodidad física o un aumento significativo de la carga de trabajo

d) Un ligero aumento de la carga de trabajo

17. El ciclo de sintonización de Schuler es de aproximadamente 84.4 minutos. Este ciclo corresponde matemáticamente al periodo de oscilación de un péndulo que tendría una longitud equivalente a:

a) El radio de la Tierra

b) La circunferencia de la Tierra en el ecuador

c) La distancia entre la superficie terrestre y la tropopausa

d) La altura de la órbita de un satélite GPS estacionario

18. De acuerdo con las normativas de certificación, en caso de falla de un motor a Vmc, ¿qué debe ser capaz de mantener un bimotor de hélices?

a) El rumbo, el alabeo a cero grados y un régimen de ascenso positivo.

b) El control direccional (rumbo) dentro de un margen de 20°, pero no necesariamente la altitud.

c) La altitud constante en condiciones ISA estándar.

d) Un régimen de ascenso mínimo garantizado del 2.4%.

19. La información obtenida de las grabadoras de datos de vuelo y de voz de la cabina de vuelo, podrá ser utilizada sólo para determinar:

a) Quién fue el responsable de cualquier accidente o incidente de aviación

b) Evidencias para la Justicia Civil

c) Causas probables de accidentes o incidentes

d) La eficiencia de consumo de combustible durante el trayecto

20. Los manuales de vuelo dictan que, al aproximarse a una instalación ILS, la aeronave debe interceptar el haz de la senda de planeo (Glidepath) desde una altitud inferior a esta. El motivo principal de esta técnica operativa es:

a) Evitar un impacto temprano contra el terreno o antenas urbanas

b) Ahorrar combustible reduciendo la potencia a la mitad

c) Garantizar que el sistema antideslizante se arme automáticamente

d) Evitar interceptar lóbulos falsos de la senda de planeo (False Glidepaths) que se proyectan erróneamente en ángulos de elevación más pronunciados (ej. 6° o 9°)

21. En caso de aproximaciones frustradas independientes paralelas (Simultaneous Parallel Missed Approaches), los procedimientos diseñados por el Estado deben garantizar que las trayectorias de despegue o escape de ambas pistas diverjan entre sí al menos un ángulo de:

a) 90 grados

b) 30 grados

c) 5 grados

d) 15 grados

22. A Fastair 345 se le ha instruido 'A la escucha en 118.9 para TORRE'. ¿Qué significa esta instrucción?

a) Fastair 345 establecerá contacto por radio con TORRE en la frecuencia 118.9

b) Fastair 345 cambiará a la frecuencia 118.9 en la que se está transmitiendo información

c) Fastair 345 seleccionará standby en el transpondedor y luego establecerá contacto por radio con TORRE en la frecuencia 118.9

d) Fastair cambiará a la frecuencia 118.9 y se mantendrá a la escucha, pero la TORRE iniciará las comunicaciones posteriores

23. Suponiendo que la presión diferencial de la cabina ha alcanzado el valor requerido en condiciones normales de vuelo, si se mantienen la altitud de vuelo y la configuración del sistema de aire acondicionado:

a) Las válvulas de salida se moverán a la posición totalmente abierta.

b) El flujo másico de aire a través de la cabina es constante.

c) Las válvulas de salida se moverán a la posición totalmente cerrada.

d) El sistema de presurización deja de funcionar hasta que las fugas reduzcan la presión.

24. ¿Cuál de las siguientes bandas de frecuencia se utiliza comúnmente para comunicaciones de voz de larga distancia sobre el océano, sujetas a interferencias y ruidos estáticos?

a) VHF (Very High Frequency)

b) UHF (Ultra High Frequency)

c) HF (High Frequency)

d) SHF (Super High Frequency)

25. El Efecto de Pala Asimétrica (Factor P o P-Factor) en un monomotor propulsado por hélice que gira a la derecha (visto desde el asiento del piloto), provoca una fuerte tendencia a guiñar hacia la izquierda especialmente cuando:

a) El avión vuela a alta velocidad de crucero con un ángulo de ataque bajo.

b) El avión vuela con un alto ángulo de ataque y alta potencia (ej. fase de ascenso).

c) El avión realiza un descenso a baja potencia.

d) Se extienden los flaps de aterrizaje al máximo.

26. El 'efecto de la estela de la hélice' (slipstream) es más prominente a:

a) Altas velocidades con baja potencia.

b) Altas velocidades con alta potencia.

c) Bajas velocidades con alta potencia.

d) Bajas velocidades con baja potencia.

27. Para determinar la "Carga Útil" (Useful Load) máxima de un avión para un vuelo determinado, se debe realizar el siguiente cálculo:

a) Masa Máxima Cero Combustible (MZFM) menos la Carga de Pago (Payload)

b) Masa de Aterrizaje menos Masa Vacía Básica

c) Masa Operativa en Seco (DOM) más el Combustible de Bloque

d) Masa Máxima de Despegue (MTOM) menos la Masa Vacía Básica (BEM)

28. ¿Cuál es la diferencia máxima permisible entre dos indicadores de demarcación (RMI) en un sistema VOR dual, cuando se verifica (prueba) la indicación de un VOR respecto al otro VOR instalado a bordo?

a) 4° en tierra y en vuelo

b) 6° en tierra y en vuelo

c) 6° en vuelo y 4° en tierra

d) 2° en vuelo y 4° en tierra

29. Al realizar un aterrizaje bajo fuertes condiciones de Viento en Cara (Headwind), el efecto físico y de performance sobre la aeronave se traduce en que la Distancia de Aterrizaje Requerida:

a) Se multiplica por un factor de 1.50 para compensar ráfagas

b) Aumenta considerablemente por el exceso de sustentación frontal

c) Disminuye de forma efectiva, dado que para la misma Velocidad Calibrada (CAS) requerida de sustentación, la Velocidad sobre el Terreno (Ground Speed) al toque es mucho menor

d) Se mantiene inalterada pues la inercia del avión no cambia

30. La reserva final de combustible para aviones con motores de turbina es

a) Combustible para volar durante 30 minutos a velocidad de espera a 1500 pies (450 m) sobre la elevación del aeródromo en condiciones estándar

b) Combustible para volar durante 60 minutos a velocidad de espera a 1500 pies (450 m) sobre la elevación del aeródromo en condiciones estándar

c) Combustible para volar durante 45 minutos a velocidad de espera a 1000 pies (300 m) sobre la elevación del aeródromo en condiciones estándar

d) Combustible para volar durante 45 minutos a velocidad de espera a 1500 pies (450 m) sobre la elevación del aeródromo en condiciones estándar

31. En las operaciones de despegue de la categoría Transporte (CS-25), ¿cuál es la definición precisa de la velocidad V2?

a) Velocidad de seguridad al despegue (Takeoff Safety Speed), que asegura el gradiente de ascenso requerido con un motor inoperativo

b) Velocidad de decisión de aborto de despegue

c) Velocidad mínima direccional de control en tierra

d) Velocidad límite de extensión del tren de aterrizaje

32. La principal diferencia técnica y operativa entre las especificaciones RNAV y RNP es que los sistemas RNP requieren obligatoriamente:

a) Supervisión del rendimiento a bordo y alerta (On-board performance monitoring and alerting)

b) Un mínimo de tres sistemas inerciales (IRS) instalados y operativos

c) Cobertura de radar primario continua por parte del Control de Tráfico Aéreo (ATC)

d) Un sistema de aumento basado en tierra (GBAS) operativo en el aeropuerto

33. El rumbo leído en el dial de un giro direccional está sujeto a errores, uno de los cuales se debe al movimiento de la aeronave. Este error...

a) Es, a pesar de esto, insignificante y puede ser despreciado

b) Alcanza su valor máximo cuando la aeronave sigue una derrota meridional

c) Depende de la velocidad sobre el suelo de la aeronave, su derrota verdadera y la latitud media del vuelo

d) Se manifiesta por una rotación aparente del eje horizontal del giroscopio que parece girar a 15° por hora hacia la derecha en el hemisferio norte

34. Las reglas del modelo TEM (Threat and Error Management) catalogan la falta de competencia técnica o la fatiga de la tripulación no como Errores en sí mismos, sino como:

a) Fallos inactivos

b) Violaciones rutinarias

c) Amenazas internas (Internal Threats) que predisponen a cometer errores

d) Estados no deseados de la aeronave

35. ¿Qué representa la velocidad aerodinámica 'V2' en un avión de categoría de transporte?

a) La velocidad de seguridad al despegue (Take-off Safety Speed) que debe alcanzarse a los 35 pies de altura sobre la pista con un motor inoperativo

b) La velocidad máxima de operación de los flaps

c) La velocidad de pérdida en configuración limpia

d) La velocidad máxima a la que se pueden usar los limpiaparabrisas

36. En el sistema de notificación de estado de pistas, ¿qué significa un RWYCC de 0?

a) Pista seca

b) Acción de frenado buena

c) Nieve seca sobre la pista

d) Acción de frenado mínima o nula (pista extremadamente deslizante)

37. La 'Altitud Mínima de Sector' (MSA) publicada en las cartas de aproximación proporciona un franqueamiento de obstáculos de al menos 1000 pies (o 2000 en zonas montañosas) dentro de un radio estándar centrado en la radioayuda de:

a) 10 millas náuticas

b) 25 millas náuticas

c) 50 millas náuticas

d) 15 millas náuticas

38. Si lee el código 'FZRA' en un parte meteorológico METAR o TAF, el piloto debe prever condiciones de:

a) Lluvia engelante (Freezing Rain)

b) Niebla densa (Fog)

c) Nieve fuerte (Heavy Snow)

d) Tormentas eléctricas (Thunderstorms)

39. En el perfil transversal de un Jetstream, los vientos máximos asociados y la mayor cizalladura generalmente ocurren en:

a) Las vecindades de los quiebres de la tropopausa, usualmente en el lado frío (polar) y ligeramente por encima y por debajo del núcleo del jet

b) Justo debajo del núcleo donde se ubica una larga franja recta y laminar

c) El lado cálido (ecuatorial) del jetstream, donde la alta humedad atenúa la turbulencia

d) El centro exacto del núcleo, donde la velocidad es nula

40. Bajo las reglas estipuladas en la normativa europea EASA Parte FCL, un piloto titular exclusivamente de una 'Licencia de Piloto Privado' (PPL) tiene legalmente prohibido:

a) Actuar como piloto al mando o copiloto en aviones dedicados a operaciones que conlleven remuneración o fines comerciales

b) Volar fuera del territorio nacional que emitió la licencia

c) Llevar acompañantes a bordo en vuelos locales

d) Obtener la habilitación para vuelo instrumental (IR)

41. En una carta de vientos en altura (Significant Weather Chart), las líneas que delimitan el núcleo del jetstream uniendo puntos de igual velocidad de viento se llaman:

a) Isógonas

b) Isóclinas

c) Isotacas

d) Isobaras

42. ¿A qué aeronave corresponde la indicación "H" de la presentación HSI? (Referencia: Figuras 140 y 141).

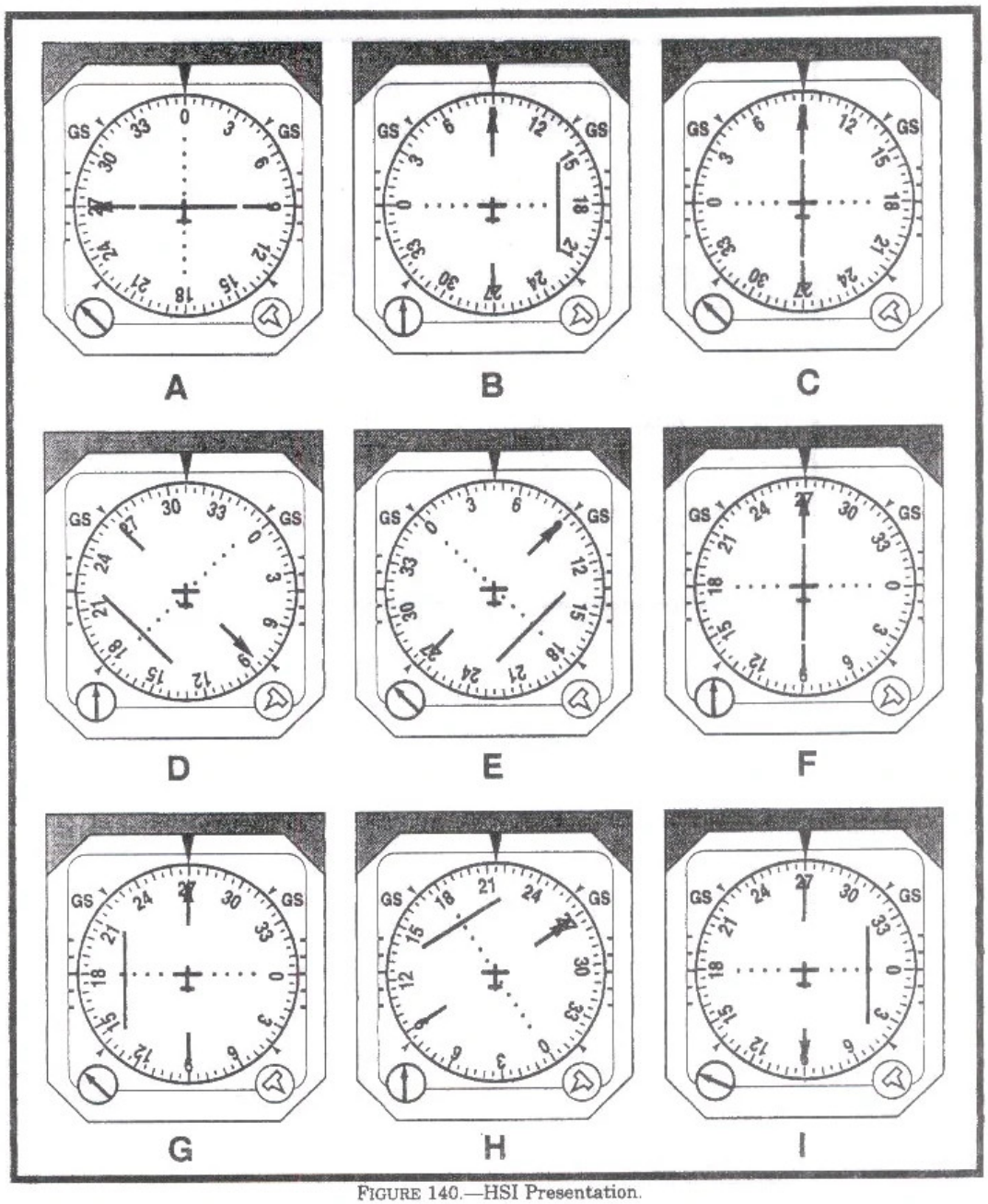


FIGURE 140.—HSI Presentation.

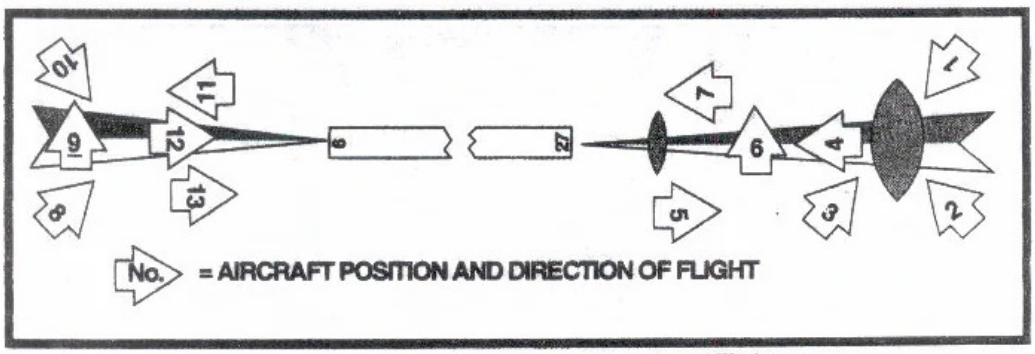


FIGURE 141.—Aircraft Position and Direction of Flight.

a) 8
b) 1
c) 2
d) 6

43. El trastorno visual refractivo caracterizado porque la córnea tiene una forma irregular o asimétrica (más ovalada que esférica), provocando visión borrosa tanto de cerca como de lejos, se llama:

a) Presbicia
b) Miopía
c) Astigmatismo
d) Glaucoma

44. Para poder volar con seguridad una aproximación de alta precisión ILS CAT II o CAT III, ¿qué circunstancia aeroportuaria inhabilitaría de plano la aproximación o aumentaría radicalmente los mínimos operacionales para la tripulación?

a) El cierre del aeródromo alternativo secundario

b) Un retraso de 10 minutos en la salida del vuelo desde origen

c) Que el transmisor localizador o el transmisor de la senda de planeo emitieran de forma irregular o no dispusieran de sistema de energía de respaldo (Backup power) con conmutación inmediata

d) La activación de la iluminación estándar VASI

45. ¿Está permitido normativamente realizar un despegue comercial con empuje reducido (Flex Temp o Derated Thrust) en una pista declarada oficialmente como 'Contaminada'?

a) Sí, siempre que el avión esté muy ligero

b) No, está estrictamente prohibido utilizar métodos de reducción de empuje al despegar en pistas contaminadas

c) Sí, si se utiliza la configuración de flaps máxima

d) Solamente si la contaminación es hielo seco

46. En un sistema de piloto automático, los modos básicos de estabilización son: 1) Mantenimiento de altitud. 2) Mantenimiento de actitud de cabeceo. 3) Mantenimiento de actitud de alabeo. 4) Mantenimiento de IAS. La combinación que agrupa todas las afirmaciones correctas es:

a) 1, 2, 3

b) 2, 3, 4

c) 2, 3

d) 1

47. En el vuelo de crucero de una aeronave de transporte, ¿qué efecto aerodinámico tiene operar con el Centro de Gravedad (CG) situado en su límite más atrasado (Aft CG) en comparación con un CG adelantado?

a) Se reduce la fuerza descendente requerida en el estabilizador horizontal de cola, lo que disminuye la resistencia inducida total y, en consecuencia, reduce el consumo de combustible

b) Aumenta la estabilidad longitudinal haciéndola inmanejable

c) Se incrementa fuertemente la resistencia parásita y el consumo de carburante

d) No existe ningún efecto medible en el rendimiento o resistencia

48. ¿Cuál es la ventaja principal del Machmetro respecto al indicador de velocidad aerodinámica (Anemómetro) convencional cuando se vuela a grandes altitudes?

a) No requiere conexión a la toma estática

b) Funciona exclusivamente con señales satelitales

c) No sufre errores por densidad o variaciones de temperatura, ya que mide una relación pura de presiones (dinámica sobre estática)

d) Puede medir el viento de cola directamente

49. La fuerza aerodinámica de Resistencia Inducida (Induced Drag) alcanza sus valores más críticos y elevados cuando la aeronave se encuentra volando a:

a) Alta velocidad, bajo peso y configuración limpia.

b) Velocidad de crucero supersónico.

c) Velocidad constante máxima estructural (VNE).

d) Baja velocidad, alto peso y alto ángulo de ataque (configuración limpia).

50. Si un avión comercial entra inadvertidamente en una nube de cenizas volcánicas (Volcanic Ash) de noche, la acción operativa inmediata recomendada por los manuales es:

a) Acelerar a Vmo para cruzar la nube rápidamente

b) Activar los reversores de empuje en vuelo

c) Conectar el radar meteorológico a máxima ganancia

d) Reducir el empuje de los motores a ralentí (idle) si es posible, desconectar el autothrottle y salir de la nube virando 180 grados hacia aire limpio

51. Durante la desaceleración después de un aterrizaje en dirección este, una brújula magnética hecha para el hemisferio sur indica:

a) Un rumbo que fluctúa alrededor de 090°.

b) Un giro aparente hacia el norte.

c) Ningún giro aparente.

d) Un giro aparente hacia el sur.

52. El Horizonte Artificial tradicional sufre errores de indicación durante y justo después de efectuar virajes prolongados. El error de cabeceo y alabeo que se observa al nivelar las alas tras un viraje de 180° se debe principalmente a:

a) La fricción en los rodamientos de los ejes del cardán

b) La precesión inducida por el campo magnético

c) El bloqueo total de los cardanes (Gimbal lock)

d) La precesión anómala provocada por el mecanismo pendular de erección que actuó bajo la influencia de la fuerza centrífuga durante el viraje

53. Al planificar un vuelo IFR comercial, si el aeródromo de destino requiere nombrar un aeródromo de alternativa y éste cuenta únicamente con procedimientos de aproximación de NO PRECISIÓN, los mínimos meteorológicos previstos (techo y visibilidad) requeridos en la planificación para dicho aeródromo alterno deben ser:

a) MDH 800 pies y visibilidad 3.2 kilómetros

b) MDH 600 pies y visibilidad 2.2 kilómetros

c) MDH 400 pies y visibilidad 1.6 kilómetros

d) MDH 1000 pies y visibilidad 5.0 kilómetros

54. La diferencia entre (1) un fusible y (2) un disyuntor es:

a) (1) Adecuado para altas corrientes, (2) No adecuado para altas corrientes.

b) (1) no adecuado para altas corrientes, (2) adecuado para altas corrientes.

c) (1) no rearmable, (2) rearmable.

d) (1) No rearmable, (2) No rearmable.

55. El peso del combustible que permanece atrapado en el colector de los tanques y en las cañerías del avión, incapaz de ser bombeado o drenado con seguridad, se denomina "Combustible Inutilizable" (Unusable Fuel) y se contabiliza físicamente como parte de:

a) La Masa Vacía Básica de la Aeronave (BEM)

b) El Combustible de Contingencia (Contingency Fuel)

c) El Combustible de Rodaje (Taxi Fuel)

d) La Carga de Pago (Payload)

56. Si los reportes meteorológicos indican que la pista de destino estará MOJADA (Wet runway) a la hora estimada de llegada, la Distancia de Aterrizaje Requerida (LDR) calculada para la pista seca debe incrementarse reglamentariamente multiplicándola por un factor de:

a) 1.15 (Aumentando un 15% el requerimiento normativo)

b) 1.50

c) 2.0 (El doble)

d) 0.85

57. ¿Dónde se indican las rutas que requieren equipos de navegación especial?

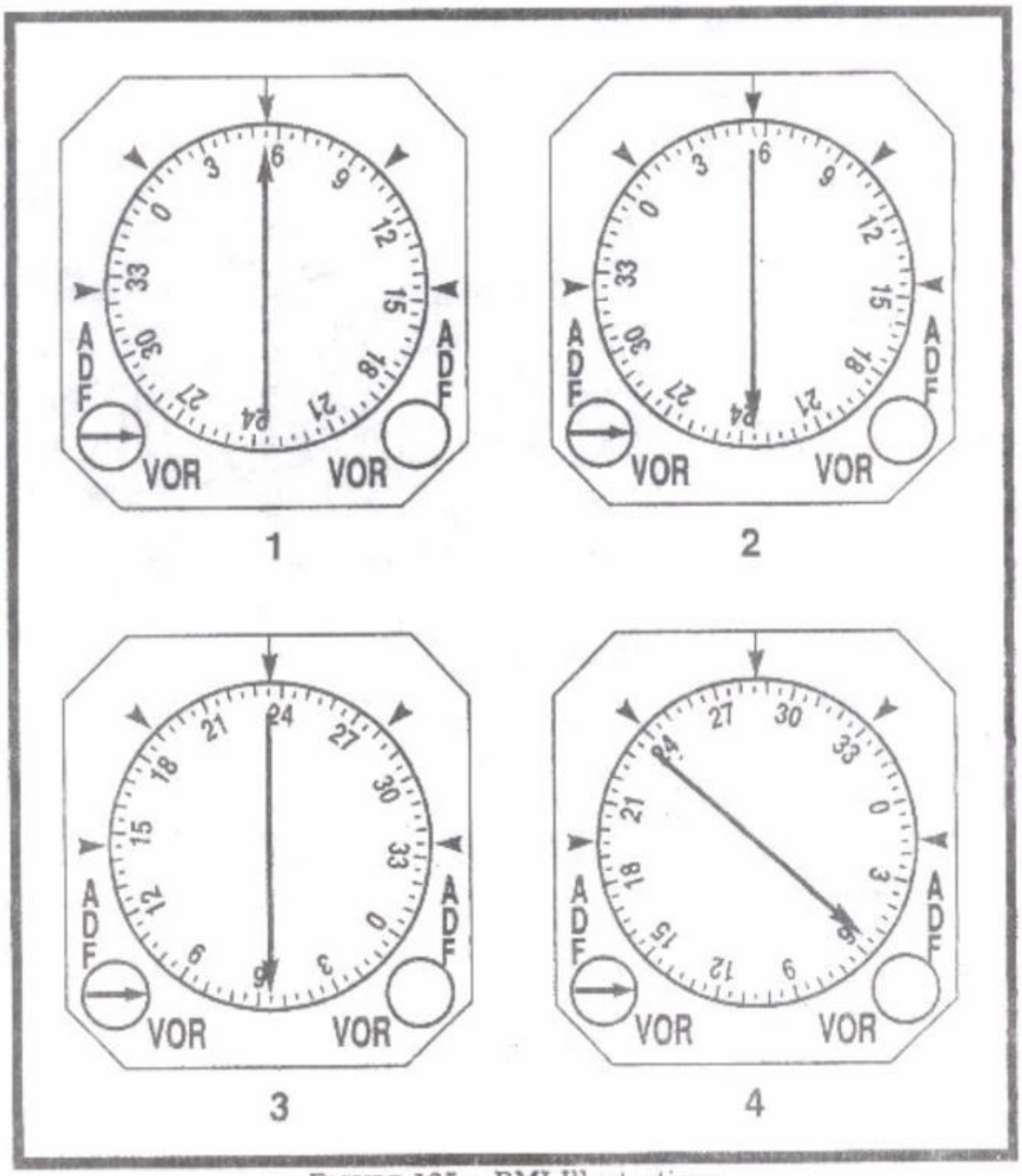


FIGURE 125.—RMI Illustrations.

a) Especificaciones Operativas del titular de la ATO
b) Manual de Información Aeronáutica Internacional
c) Noticias Internacionales para los Aviadores
d) Cartas de Navegación Visual en Ruta (VFR)

58. Para lograr la penetración necesaria y a la vez detectar las zonas de fuerte precipitación y turbulencia severa (gotas de agua grandes), el radar meteorológico aerotransportado utiliza una longitud de onda típica de:

a) 3 cm (Banda X o SHF)

b) 1 metro (Banda UHF)

c) 3 mm (Banda EHF)

d) 10 metros (Banda HF)

59. De manera similar, en el diseño térmico de un turborreactor, el componente que soporta la TEMPERATURA máxima generada por la combustión continua y constante es:

a) Los conductos del sistema anticongelante

b) La turbina de baja presión encargada del Fan

c) La etapa final del compresor axial

d) Los álabes y estatores de entrada a la primera etapa de la turbina de alta presión (Turbine Inlet Temperature - TIT)

60. De acuerdo con los principios físicos del vuelo de la aeronáutica, la fuerza de sustentación total generada por el ala varía dinámicamente en proporción directa con:

a) El coeficiente del ángulo de alabeo en el viraje.

b) El inverso del peso máximo al despegue (MTOW).

c) El cuadrado de la Velocidad Verdadera Aérea (TAS^2) o velocidad de la corriente libre.

d) La temperatura exterior estática de la masa de aire libre.

61. Según las regulaciones operativas de EASA, ¿cada cuánto tiempo debe pesarse físicamente un avión de transporte comercial regular para confirmar su Masa Vacía Básica (BEM) y su Centro de Gravedad?

a) Todos los años durante la revisión anual

b) Antes de su entrada en servicio inicial y, a partir de entonces, a intervalos no superiores a 4 años o después de una modificación mayor

c) Únicamente en el momento en que sale de la fábrica del constructor

d) Cada mes calendario

62. ¿Qué palabra o frase se debe usar si quiere decir: 'Espere y le llamaré'?

a) Recibido

b) Prosiga

c) Wilco

d) Espere

63. Cuando una batería está casi completamente descargada, hay una tendencia a que:

a) El voltaje disminuya bajo carga.

b) El electrolito "hierva".

c) La corriente producida aumente debido a la reducción del voltaje.

d) El voltaje aumente debido a la corriente disponible.

64. En el caso del vuelo acrobático, las normas SERA dictan que ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos:

a) Excepto en condiciones meteorológicas visuales (VMC) y con la aprobación expresa de la autoridad competente si se efectúa en un espacio aéreo regulado

b) Con pasajeros a bordo, salvo que todos tengan licencia de piloto

c) Por encima de 5000 pies de altitud

d) En ningún estado europeo

65. Para mitigar los efectos catastróficos de la estela turbulenta generada por los grandes reactores comerciales, si un avión de estela 'Pesada' (Heavy) despega delante de un avión de estela 'Media' (Medium) de la misma pista, el ATC deberá aplicar una separación por estela turbulenta mínima en el tiempo equivalente a:

a) 2 minutos

b) 3 minutos

c) 1 minuto

d) 5 minutos

66. La peligrosidad de penetrar el núcleo central de un microburst (microrráfaga) a baja altitud radica en la brutalidad de sus corrientes de aire descendentes (Downdrafts), que pueden llegar a superar con facilidad magnitudes de:

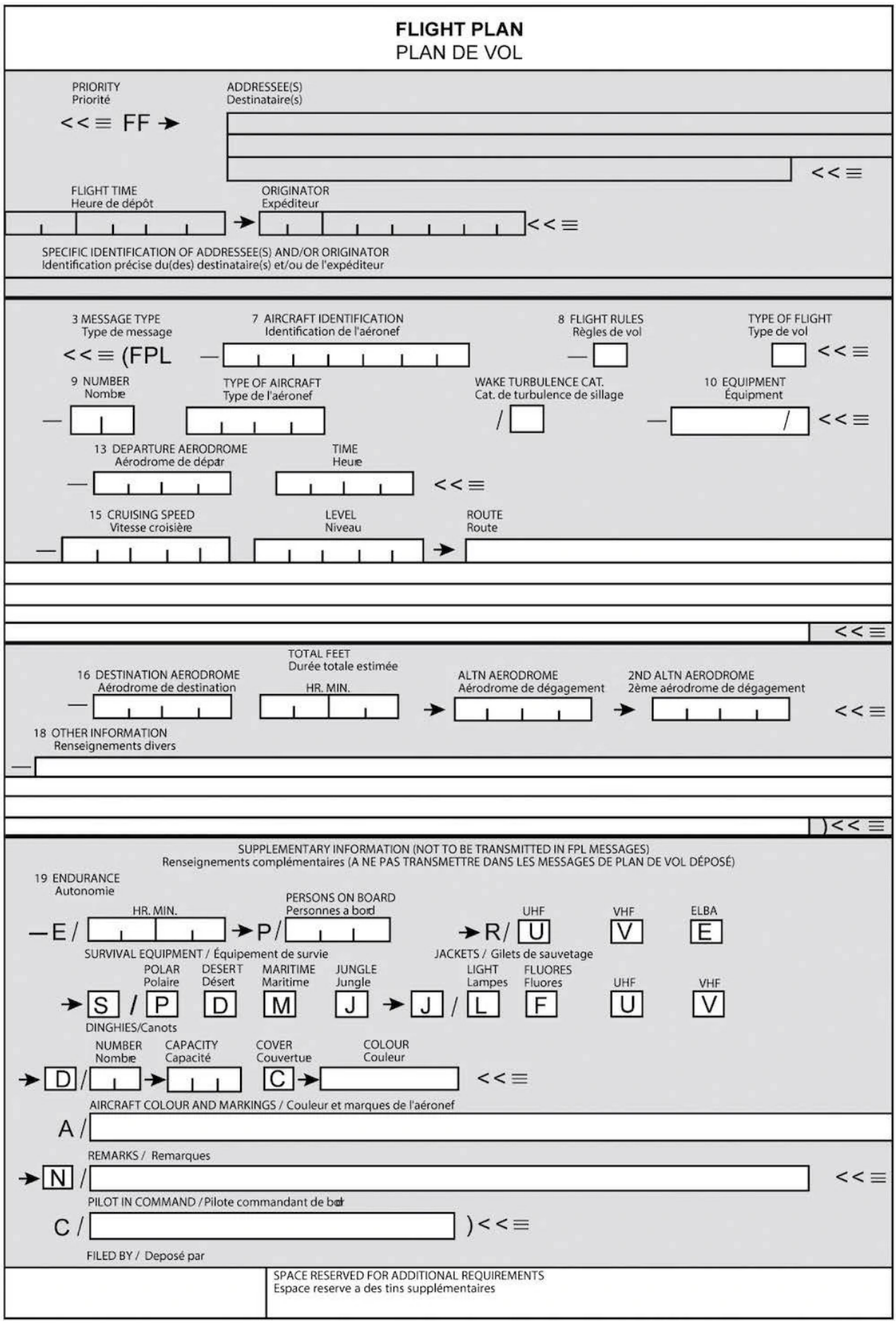
a) 500 a 1.000 pies por minuto

b) Exclusivamente 2.000 pies por minuto

c) Hasta 6.000 pies por minuto (y en casos severos más), lo que supera con creces la capacidad normal de trepada de una aeronave comercial configurada para aterrizar

d) 10 pies por segundo

67. En el plan de vuelo ATC, Ítem 15, una velocidad de crucero de 470 nudos se introducirá como [ver Anexo]:



FLIGHT PLAN
PLAN DE VOL

PRIORITY
Priorité
<< ≡ FF →

ADDRESSEE(S)
Destinataire(s)

FLIGHT TIME
Heure de dépôt

ORIGINATOR
Expéditeur

SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur

3 MESSAGE TYPE
Type de message
<< ≡ (FPL

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
Identification de l'aéronef

8 FLIGHT RULES
Règles de vol

TYPE OF FLIGHT
Type de vol

9 NUMBER
Nombre

TYPE OF AIRCRAFT
Type de l'aéronef

WAKE TURBULENCE CAT.
Cat. de turbulence de sillage

10 EQUIPMENT
Équipment

13 DEPARTURE AERODROME
Aérodrome de départ

TIME
Heure

15 CRUISING SPEED
Vitesse croisière

LEVEL
Niveau

ROUTE
Route

TOTAL FEET
Durée totale estimée

16 DESTINATION AERODROME
Aérodrome de destination

HR. MIN.

ALTN AERODROME
Aérodrome de dégagement

2ND ALTN AERODROME
2ème aérodrome de dégagement

18 OTHER INFORMATION
Renseignements divers

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)
Renseignements complémentaires (A NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)

19 ENDURANCE
Autonomie

HR. MIN.

PERSONS ON BOARD
Personnes a bord

UHF

VHF

ELBA

—E/ →P/ →R/ U V E

SURVIVAL EQUIPMENT / Équipement de survie

JACKETS / Gilets de sauvetage

POLAR
Polaire

DESERT
Désert

MARITIME
Maritime

JUNGLE
Jungle

LIGHT
Lampes

FLUORES
Fluores

UHF

VHF

→ S / P D M J → J / L F U V

DINGHIES/Canots

NUMBER
Nombre

CAPACITY
Capacité

COVER
Couvertue

COLOUR
Couleur

→ D / → → C →

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Couleur et marques de l'aéronef

A /

REMARKS / Remarques

→ N /

PILOT IN COMMAND / Pilote commandant de bord

C /

FILED BY / Deposé par

SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS
Espace reserve a des fins supplémentaires

a) N0470
b) N470
c) 0470K
d) KN470

68. De acuerdo con los requisitos de la normativa europea EASA (Parte FCL), ¿cuál es la edad mínima obligatoria que debe haber cumplido un alumno piloto de avión para poder ser autorizado a realizar su primer vuelo solo (Solo flight) sin instructor a bordo?

a) 17 años
b) 16 años
c) 18 años
d) 15 años

69. Al revisar los reportes invernales europeos de estado de las pistas (SNOWTAM), se utiliza un código de fricción estimado o acción de frenado de la pista (Braking Action). Un código de frenado de valor '5' significa que la acción es:

a) Mala (Poor)
b) Poco fiable o inmedible (Código 9)
c) Buena (Good)
d) Media a Mala (Medium to Poor)

70. El rumbo verdadero es 042°. La variación en la zona es de 6° W y el viento está en calma. La tarjeta de desviación se reproduce en el anexo. Para seguir este rumbo, el piloto debe volar con un rumbo de brújula de [ver Anexo]:

CH	000	045	090	135	...
Dev	-2	-4	-3	-1	

a) 040°
b) 058°
c) 044°
d) 052°

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Meteorología

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

¡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 - Meteorología

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:		