Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Navegación General

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. El "Combustible de Contingencia" (Contingency Fuel) que se carga por encima del Trip Fuel en un vuelo IFR comercial, tiene la finalidad operativa legal de proveer margen de seguridad para:

a) Afrontar factores meteorológicos no pronosticados (ej. mayores vientos de cara o formación de hielo) o variaciones de altitud/ruta obligadas por el control de tráfico aéreo (ATC)

b) Realizar la rodadura de vuelta al parking si el aeropuerto está cerrado

c) Que el comandante pueda hacer vuelos de reconocimiento

d) Solventar una fuga masiva en el tanque principal

02. En comunicaciones VHF, ¿qué efecto tiene la altitud de la aeronave sobre el alcance de la señal de radio?

a) A mayor altitud, el alcance disminuye drásticamente

b) A mayor altitud, mayor es el alcance debido a la propagación geométrica en línea de visión (Line of Sight)

c) No tiene efecto, el alcance siempre es de 50 millas náuticas

d) La altitud crea una atenuación magnética que bloquea la señal

03. Las salidas de aeropuertos sensibles al ruido exigen la aplicación de Procedimientos de Atenuación de Ruido. El procedimiento NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedure 1) está diseñado operativamente con el objetivo de mitigar el impacto sonoro en:

a) Poblaciones situadas a más de 20 millas del final de la pista

b) Las áreas y comunidades ubicadas en las inmediaciones o muy próximas a la cabecera de salida del aeropuerto, priorizando ganar la máxima altitud rápidamente antes de acelerar

c) Zonas exclusivamente situadas bajo el patrón de espera

d) La plataforma comercial y rampas de embarque de pasajeros

04. Si la temperatura exterior a 35 000 pies es de -40°C, la velocidad local del sonido es:

a) 247 kt.

b) 307 kt.

c) 595 kt.

d) 686 kt.

05. La regla de CRM conocida como de los "Dos Comandos" (Two-communication rule) significa que:

a) El Primer Oficial solo puede hablar si el Comandante se lo pide dos veces

b) Las comunicaciones con ATC deben repetirse dos veces

c) Si un piloto en los controles (PF) no responde a dos comandos verbales o avisos críticos seguidos, el otro piloto debe asumir inmediatamente que el PF está incapacitado y tomar los controles de la aeronave

d) El piloto automático necesita recibir dos confirmaciones manuales antes de desconectarse

06. En un aeropuerto donde se cuenta con autorización ATC para efectuar una maniobra de "Side-step" (aproximarse a una pista por instrumentos y en el tramo final desviarse visualmente para aterrizar en una pista paralela contigua), el piloto debe iniciar dicha desviación lateral:

a) Al cruzar el FAF

b) Exactamente en la Altitud de Decisión (DH) del ILS de la primera pista

c) Tan pronto como sea posible una vez que la pista paralela o su entorno sean claramente visibles, habitualmente a la altitud de MDA publicada para el procedimiento Side-step

d) A 50 pies sobre el umbral

07. El sistema "Mach Trim" de los reactores comerciales se activa automáticamente a altos números de Mach principalmente para contrarrestar:

a) El flameo (flutter) destructivo de los alerones.

b) Las oscilaciones del Balanceo del Holandés.

c) El momento de picado (Mach tuck) provocado por el movimiento del centro aerodinámico hacia atrás.

d) El despliegue inadvertido de los inversores de empuje.

08. La abreviatura aeronáutica internacional utilizada para definir un 'Informe Meteorológico Aeronáutico Ordinario' (reporte de las condiciones actuales de superficie en un aeródromo) es:

a) TAF

b) SIGMET

c) METAR

d) VOLMET

09. La recarga de una botella de oxígeno a bordo debe hacerse:

a) Con el(los) Motor(es) en Ralentí.

b) Con el(los) motor(es) encendido(s).

c) Con una unidad de potencia en tierra conectada, suministro de energía eléctrica.

d) Con el(los) motor(es) apagado(s).

10. El "Efecto Costero" (Coastal Refraction) que degrada las señales LF/MF de los NDB causa un error en la marcación del ADF debido a que las ondas terrestres:

a) Viajan más lento sobre la superficie del agua que sobre la tierra.

b) Aceleran al pasar de la tierra al agua, provocando que el frente de onda se doble al cruzar la costa con angulo oblicuo.

c) Son bloqueadas por mareas y absorbidas por la arena.

d) Sufren interferencias y cambios de fase que pueden alterar la marcacion.

11. Durante una aproximación de muy baja visibilidad clasificada como ILS de Categoría III, la información de altitud más crítica para la toma de decisión final y el cálculo de la maniobra de enderezamiento automático (Flare) es proporcionada por:

a) El altímetro barométrico calado con el QNH regional

b) El radioaltímetro (Radar Altimeter), que mide la altura absoluta exacta sobre la pista

c) El indicador de velocidad vertical (VSI)

d) El receptor VOR más cercano

12. En la reglamentación EASA OPS (CAT.IDE.A.190) aplicable a aviones de gran tamaño, las cajas negras conocidas como Registrador de Datos de Vuelo (FDR) inician automáticamente la grabación de los parámetros de la aeronave cuando:

a) La aeronave supera los 2000 pies de altura

b) El tren de aterrizaje se retrae en los pozos

c) El avión inicia su movimiento por sus propios medios o antes del mismo, y no se detiene hasta concluir el rodaje final (generalmente operan mientras hay energía o presión de frenos/motores activada)

d) El piloto comandante activa el interruptor de grabación de emergencia

13. ¿Dónde se encuentra la ubicación usual y característica de una baja térmica (Thermal Low)?

a) Sobre la región polar o antártica en pleno invierno

b) En el ojo de un huracán tropical maduro

c) Sobre la superficie de una región continental seca y muy soleada

d) En las áreas de convergencia de masas de aire frío sobre el océano

14. El TCAS II (Sistema de Evitación de Colisiones de Tráfico) utiliza para su funcionamiento:

a) Los ecos del sistema de radar de control de tráfico aéreo en tierra.

b) Los ecos del sistema de radar de evitación de colisiones especialmente instalado a bordo.

c) Las respuestas de los transpondedores de otras aeronaves.

d) Tanto las respuestas de los transpondedores de otras aeronaves como los ecos del radar en tierra.

15. Un indicador de velocidad aérea muestra:

a) EAS.

b) IAS.

c) TAS.

d) CAS.

16. En la creación de un plan de vuelo a través del Sistema de Gestión de Vuelo (FMS) de la aeronave, el marcaje explícito de un punto como "Fly-over waypoint" (Punto de sobrevuelo obligado) instruye internamente a los algoritmos del piloto automático lateral para que:

a) La aeronave vuele y sobrevuele obligatoriamente la posición geográfica exacta del punto de ruta, cruzando su vertical, antes de ordenar y comenzar cualquier maniobra de viraje hacia el siguiente tramo

b) El FMS borre la ruta y entre en un circuito de espera

c) El FMS anticipe el viraje con 5 millas de antelación para no cruzar el punto y ganar tiempo (Fly-by)

d) Se apague la base de datos inercial y se cambie a navegación de NDB puro

17. Según el Convenio de Chicago, en relación con las aeronaves del Estado (aeronaves militares, de aduanas y de policía), ¿qué norma se aplica respecto a su sobrevuelo sobre territorios de otros Estados contratantes?

a) Ninguna aeronave de Estado podrá volar sobre el territorio de otro Estado ni aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización previa y especial

b) Gozan de total inmunidad y libre tránsito sin notificar a nadie

c) Deben volar exclusivamente en la noche

d) Pueden aterrizar solo si pagan tasas de aduana dobles

18. 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

19. El Aparato Vestibular:

a) Está ubicado en el oído interno y contiene los canales semicirculares y los órganos otolíticos

b) Es el sentido capital en la orientación y el equilibrio

c) Está ubicado en el oído medio y es la estructura que detecta la gravedad y el movimiento

d) Está compuesto exclusivamente por el tímpano y la cóclea

20. ¿De qué parámetro depende principalmente la velocidad mínima a la que se inicia el hidroplaneo dinámico de los neumáticos?

a) El coeficiente de fricción estático del pavimento.

b) La masa total de la aeronave al momento del aterrizaje.

c) El desgaste del dibujo en la banda de rodadura.

d) La presión de inflado de los neumáticos.

21. ¿Qué significa la palabra 'cancele'?

a) Se ha realizado un cambio en su última autorización

b) Espere y le llamaré

c) Anule la autorización previamente transmitida

d) Considere esa transmisión como no enviada

22. Se dice que un perfil aerodinámico ha alcanzado su número Mach Crítico (Mcrit) cuando:

a) La aeronave completa viaja a la velocidad del sonido (TAS = Mach 1.0).

b) Se desprende una onda de choque recta delante de la nariz del avión.

c) En algún punto de la superficie del extradós del ala, la velocidad local del aire alcanza por primera vez un valor igual a Mach 1.0.

d) Comienza a producirse el bataneo (buffet) incontrolable por pérdida supersónica.

23. Bajo la normativa europea EASA AIR OPS, la puerta de acceso al compartimiento de la tripulación de vuelo (Cockpit Door) en un avión comercial de transporte de pasajeros con MTOM superior a 45.500 kg:

a) Debe estar cerrada y asegurada (bloqueada) desde el interior durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo

b) Debe permanecer abierta durante el despegue para facilitar la evacuación

c) Puede ser bloqueada opcionalmente solo si el comandante lo considera necesario

d) No requiere de medidas especiales si hay menos de 50 pasajeros

24. La fatiga humana es un peligro constante. El riesgo asociado a la alteración del ritmo circadiano (Jet Lag) es notablemente peor y requiere más días de recuperación fisiológica cuando:

a) Se viaja cruzando múltiples husos horarios hacia el Oeste (alargando el día)

b) Se viaja cruzando múltiples husos horarios hacia el Este (acortando el día)

c) Se vuela en rutas puramente Norte-Sur cruzando el ecuador

d) Se vuela exclusivamente durante horas diurnas

25. ¿Cuál es el indicativo de llamada abreviado de Fastair 2345, si lo hay?

a) Fastair 345

b) Sin forma abreviada

c) 2345

d) Fastair 45

26. La velocidad local del sonido (LSS) en la atmósfera:

a) Permanece constante independientemente de la altitud.

b) Disminuye gradualmente con el aumento de la altitud en la troposfera debido a la reducción de la temperatura.

c) Aumenta al ascender, ya que el aire se vuelve menos denso.

d) Depende exclusivamente de la presión barométrica y no de la temperatura.

27. ¿Qué red de vasos sanguíneos específicos es la responsable directa de suministrar sangre oxigenada y nutrientes al propio músculo cardíaco (miocardio) para que pueda latir?

a) Las arterias pulmonares

b) La vena cava

c) Las arterias carótidas

d) Las arterias coronarias

28. ¿Cómo se pronuncia en radiotelefonía la letra 'Q' en el alfabeto de la OACI?

a) Queen

b) Quebec

c) Quartet

d) Quito

29. Si el radar de a bordo de una aeronave de cabina presión, de transporte público y que transporta pasajeros, está inoperativo y se pronostica tormentas a lo largo de la ruta propuesta, la aeronave podrá ser despachada solamente.....

a) Si se opera de acuerdo con VFR de día

b) Cuando el piloto pueda guiarse visualmente alrededor del tiempo de tormenta, durante vuelos operados bajo IFR o VFR, de día o de noche

c) En operación visual (VFR o IFR con VMC) exclusivamente para condiciones VMC de día

d) Si se vuela estrictamente por debajo de FL100

30. Una aeronave tiene una masa total actual de 3.000 kg y su Centro de Gravedad (CG) se encuentra en la estación 2,0 m. Si se añade un pallet adicional de 1.000 kg en la estación 4,0 m, ¿cuál será la posición exacta del nuevo Centro de Gravedad?

a) 3,0 m

b) 2,5 m

c) 2,8 m

d) 3,5 m

31. Para asegurar que el Sistema de Gestión de Vuelo (FMS) disponga de datos de navegación siempre fiables, vigentes y legales (coordenadas, aerovías, SID, STAR), la base de datos digital a bordo debe ser actualizada:

a) Cada 14 días bajo responsabilidad del piloto al mando

b) Cada 28 días, sincronizándose estrictamente con el ciclo mundial AIRAC

c) Una sola vez al año durante la revisión estructural (C-Check)

d) De forma autónoma y continua por satélite durante la fase de crucero del vuelo

32. En el contexto de la aviación comercial, el término 'Punto de No Retorno' (Point of No Return - PNR) se define como:

a) El punto donde la aeronave debe descender para el aterrizaje

b) El punto más lejano en la ruta desde el cual, con el combustible disponible y los vientos pronosticados, la aeronave aún puede regresar al aeródromo de salida con las reservas legales requeridas

c) El límite de jurisdicción del control de tráfico aéreo nacional

d) El momento exacto en el que se inicia el rodaje

33. El peligroso fenómeno de "Tuck-under" a altas velocidades transónicas se produce fundamentalmente por:

a) La pérdida de tracción de los motores por la formación de ondas de choque en la entrada de aire.

b) El aumento de la sustentación inducida en las puntas de las alas.

c) El desplazamiento hacia atrás del centro aerodinámico del ala y la pérdida de la deflexión descendente del flujo (downwash) sobre la cola.

d) El despliegue automático involuntario del estabilizador horizontal.

34. En el caso de aviones turbohélices, ¿cuál es la técnica aprobada para usar los reversos de hélice (Beta/Reverse pitch) y obtener su máxima efectividad tras la toma de contacto?

a) Seleccionarlos únicamente durante el taxeo hacia la terminal

b) Accionar el paso de reverso y aplicar la máxima potencia permitida lo antes posible después de que el avión esté firme sobre la pista, aprovechando la alta energía cinética disipada

c) Aumentar gradualmente el reverso solo a bajas velocidades

d) Seleccionar el paso de reverso antes de cruzar el umbral a 50 pies

35. En CRM, la fase del modelo TEM denominada "Gestión de Errores" (Error Management) tiene como objetivo principal:

a) Sancionar disciplinariamente al piloto que cometió el fallo

b) Evitar que las amenazas meteorológicas se acerquen a la aeronave

c) Detectar el error humano cometido a tiempo e implementar acciones para mitigar o revertir sus consecuencias antes de que provoquen un Estado No Deseado

d) Rediseñar los manuales de la compañía para la próxima temporada

36. En la pantalla de un TCAS II (Sistema de Alerta y Evitación de Colisiones de Tráfico), un tráfico próximo se representa mediante:

a) Un rombo sólido blanco o cian.

b) Un círculo sólido ámbar.

c) Un cuadrado lleno rojo.

d) Un rombo vacío blanco o cian.

37. Se dice que un actuador de superficie de control de vuelo es "reversible" cuando:

a) El piloto no siente ninguna fuerza al mover esa superficie de control de vuelo en vuelo.

b) Hay retroalimentación a los controles del piloto de las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre la superficie de control.

c) El sistema de control de vuelo tiene un medio alternativo de control en caso de un atasco de control.

d) Es necesario tener un sistema de sensación artificial.

38. Si se le solicita que informe su altura, ¿a qué ajuste de código Q se referiría?

a) QNH

b) QFE

c) QBI

d) QDM

39. Generalmente, para aviones grandes, se utiliza calefacción eléctrica para la protección contra el hielo en:

a) Bordes de ataque de los slats.

b) Tubos pitot.

c) Bordes de ataque del elevador.

d) Bordes de ataque de la deriva.

40. Según la reglamentación operativa EASA, se exige la presencia obligatoria de un Tripulante de Cabina de Pasajeros (TCP) por cada 50 asientos de pasajeros instalados, siempre y cuando la configuración máxima de asientos del avión supere los:

a) 9 asientos instalados

b) 19 asientos instalados

c) 50 asientos instalados

d) 15 asientos si el avión es turbohélice

41. ¿Qué precaución fundamental debe tener el piloto al utilizar el indicador ADF para navegar hacia una estación NDB en medio de fuertes tormentas eléctricas circundantes?

a) La aguja del ADF tenderá a apuntar hacia el centro de las tormentas eléctricas debido a que los relámpagos emiten fuertes interferencias en las bandas LF/MF, provocando errores direccionales graves

b) La frecuencia del NDB cambiará automáticamente a UHF por inducción estática

c) Las descargas borrarán la base de datos de los fijos de la computadora

d) La antena de cuadro se detendrá por precaución electromagnética

42. Una aeronave cuenta con un Computador de Datos de Aire (ADC) acoplado a un transpondedor en Modo C o Modo S. El ADC transmite la información de altitud al transpondedor basándose SIEMPRE en:

a) El ajuste de subescala de presión (QNH) seleccionado por el piloto

b) La presión atmosférica real a nivel del mar (QFF)

c) La presión estándar de 1013.25 hPa (Nivel de Vuelo), independientemente del ajuste del altímetro del piloto

d) La altitud calculada por el radar altímetro

43. El Modo 4 del Sistema de Advertencia de Proximidad al Terreno (GPWS) está diseñado para emitir un aviso sonoro como "TOO LOW GEAR" o "TOO LOW FLAPS" cuando se detecta:

a) Una aproximación por debajo de la senda de planeo en condiciones IMC

b) Una altitud insuficiente con respecto al terreno mientras la aeronave no se encuentra en la configuración correcta de aterrizaje (tren arriba o flaps arriba)

c) Una tasa de descenso excesiva al nivelar para el aterrizaje

d) Que la aeronave ha rebotado en la pista después del contacto

44. El "resbalamiento" o "scorrimento" (slip) de una hélice se define como:

a) El ángulo formado entre la cuerda de la pala y el plano de rotación.

b) La pérdida de tracción debido a la compresibilidad en las puntas de las palas.

c) La diferencia entre el paso geométrico (avance teórico) y el paso efectivo (avance real).

d) El aumento de RPM cuando el regulador (governor) falla.

45. Si durante una aproximación ILS Categoría I el avión llega a la DH (Decision Height) y el piloto solo puede distinguir con claridad el sistema de luces de aproximación y las barras cruzadas de las mismas, la normativa indica que el piloto puede:

a) Aterrizar sin ningún tipo de restricciones en ese momento

b) Continuar la aproximación visualmente por debajo de la DH hasta los 100 pies sobre la elevación de la zona de contacto, requiriendo ver el umbral o sus luces para poder proseguir hacia el aterrizaje definitivo

c) Efectuar de manera inmediata y obligatoria la aproximación frustrada

d) Descender hasta tocar el suelo basándose exclusivamente en el radioaltímetro

46. ¿Cuál es el principal peligro estructural de efectuar un aterrizaje en el que la masa de la aeronave supera la Masa Máxima de Aterrizaje Estructural (MLM)?

a) Que los motores se sobrecalentarán por el uso excesivo de la reversa

b) Que la cabina perderá su presurización

c) Que la energía cinética vertical del impacto excederá el límite de absorción de los amortiguadores, pudiendo quebrar el tren de aterrizaje o causar daños severos a las fijaciones del fuselaje

d) Que el Centro de Gravedad saldrá del límite delantero

47. Asimismo, la temperatura teórica que se alcanza y se mantiene constante (isoterma) en la estratosfera baja según el modelo ISA es de:

a) 0°C

b) -56.5°C

c) -40°C

d) -80.5°C

48. El pack de aire acondicionado de un avión actual consta de varios componentes: estos incluyen dos intercambiadores de calor, el primario (P) y el secundario (S). Las funciones de estos intercambiadores de calor son las siguientes:

a) P: calienta el aire de sangrado del motor S: aumenta la temperatura del aire proveniente del compresor del pack

b) P: calienta el aire de sangrado del motor S: recircula el aire de la cabina, reduciendo su temperatura

c) P: preenfría el aire de sangrado del motor S: aumenta la temperatura del aire utilizado para el aire acondicionado del compartimento de carga (animales)

d) P: preenfría el aire de sangrado del motor S: reduce la temperatura del aire del intercambiador primario o del compresor del pack

49. En el contexto del equipamiento PBN, si una aeronave vuela en espacio aéreo RNAV 1 y ocurre una pérdida de capacidad (falla de sensores GNSS o pérdida de actualización DME/DME), la tripulación debe:

a) Activar el modo inercial y continuar sin notificar, ya que la deriva inercial está certificada para no exceder 1 NM en 10 horas

b) Apagar el transpondedor para evitar alertas automáticas del ATC

c) Notificar inmediatamente al ATC indicando la degradación del equipo y solicitar instrucciones alternativas (vectores radar o ruta convencional VOR)

d) Declarar emergencia Mayday de forma inmediata

50. Por el contrario, un acuerdo de arrendamiento de aeronaves conocido operacionalmente como 'Dry Lease' (Arrendamiento sin Tripulación) implica que:

a) Se alquila la aeronave con tripulación pero sin combustible

b) Se arrienda únicamente la aeronave sin la tripulación comercial ni técnica, y esta pasará a operar formalmente bajo el Certificado de Operador Aéreo (AOC) del arrendatario

c) Se realiza un vuelo de prueba de fábrica sin pasajeros

d) El avión no cuenta con seguro de responsabilidad civil

51. Durante la carrera de detención en pista (Landing roll), la efectividad del sistema de frenado de ruedas (Braking action) alcanza su máximo punto de fricción mecánica y eficiencia cuando:

a) Se ha destruido rápidamente gran parte de la sustentación alar (mediante Spoilers), transfiriendo el peso dinámico del avión firmemente sobre las ruedas del tren principal

b) Se vuela a altas velocidades terrestres levantando el morro

c) Las ruedas se bloquean totalmente y patinan dejando marca de goma

d) Se apagan todos los motores para eliminar empuje residual

52. Al interpretar la aguja del CDI de un indicador VOR estándar que NO es de tipo HSI, el piloto debe ser consciente de que una deflexión total a escala (Full scale deflection) representa un desvío respecto a la ruta seleccionada de al menos:

a) 10 grados

b) 5 grados

c) 2.5 grados

d) 20 grados

53. 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

54. En un sistema de navegación puramente inercial (INS/IRS) de aviación comercial, sin actualización externa, la degradación progresiva de la posición calculada se denomina "deriva" (Drift). Este error de posición aumenta a una tasa aproximada de:

a) 1 a 2 millas náuticas por hora de vuelo

b) 10 millas náuticas por cada 100 millas recorridas

c) 5 a 8 millas náuticas por hora de vuelo

d) 0.1 millas náuticas por hora de vuelo independientemente de la latitud

55. El tipo particular de formación nubosa que se asocia empíricamente con la inminencia de tornados terrestres y turbulencia violenta cerca de las tormentas es:

a) Cumulonimbus mammatus (Mamma clouds), caracterizadas por protuberancias colgantes en la base del yunque o la nube

b) Lenticulares estacionarias de alto nivel (Altocumulus lenticularis)

c) Estrato-cúmulos fractus desgarrados

d) Cirroestratos translúcidos

56. El principal inconveniente operativo de un Indicador de Velocidad Vertical (VSI) clásico no compensado cinemáticamente es:

a) El retraso (Lag) en mostrar la indicación correcta al iniciar, detener o modificar un régimen de ascenso o descenso

b) El error de compresibilidad a velocidades transónicas

c) Su sensibilidad extrema a la formación de hielo en el tubo Pitot

d) Que no funciona en cabinas presurizadas

57. El sistema GPS utiliza constelaciones de satélites en órbitas específicas. ¿A qué altitud aproximada sobre la superficie terrestre se encuentran orbitando los satélites NAVSTAR GPS?

a) Aproximadamente 20.200 km

b) Aproximadamente 36.000 km (Órbita geoestacionaria)

c) Aproximadamente 1.200 km (Órbita terrestre baja)

d) Aproximadamente 400 km

58. Al programar una aproximación RNAV (GNSS) en el FMC, si el procedimiento a ejecutar culmina con una línea de mínimos operacionales tipo LNAV/VNAV, el sistema de navegación a bordo debe poseer la capacidad de generar de forma autónoma:

a) Tanto guía de trayectoria horizontal como guía de trayectoria vertical matemáticamente calculada, generalmente basada en altimetría barométrica (Baro-VNAV)

b) Guía interceptando el localizador VHF del ILS

c) Solo orientación visual hacia la cabecera mediante marcadores de radar

d) Control automático de gases durante el despegue

59. A nivel aerológico, ¿qué condición o evento principal ocurre en la altitud exacta donde la temperatura de una parcela de aire en ascenso (enfriándose por gradiente adiabático seco) alcanza la temperatura de su punto de rocío?

a) Ocurre la condensación del vapor de agua y se forma la base de la nube

b) Comienza automáticamente la precipitación fuerte y el granizo

c) El aire, antes inestable, se vuelve extremadamente estable y cesa su ascenso

d) Se disipan todos los fenómenos convectivos en desarrollo

60. En la evaluación de aborto de despegue (RTO), la 'Velocidad de Máxima Energía de Frenos' (VMBE) indica la velocidad máxima desde la que los frenos pueden absorber la inercia sin prender fuego. Este límite estructural se reducirá peligrosamente (haciendo menor la VMBE) si el avión:

a) Despega en un día extremadamente frío (baja OAT)

b) Despega sometido a un fuerte Viento de Cola (Tailwind) o si la pista tiene una pendiente descendente (Downslope), sumando enorme inercia al freno

c) Despega con el Centro de Gravedad totalmente adelantado

d) Utiliza flaps en menor configuración

61. La rosa de rumbos de un HSI está congelada en 200°. Alineado en el ILS de la pista 25, la aguja del localizador estará:

a) Centrada

b) Centrada con la indicación de 'fallo'

c) A la derecha del centro

d) Deflexión a escala completa a la derecha con indicación 'to'

62. Al detectar una falla persistente de sobretensión en un generador de CA conectado a las barras de CA de la aeronave, el dispositivo de protección a bordo abre:

a) El disyuntor del excitador y el disyuntor del generador.

b) El disyuntor del generador.

c) El disyuntor del generador y el disyuntor de acoplamiento.

d) El disyuntor del excitador, el disyuntor del generador y el disyuntor de acoplamiento.

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

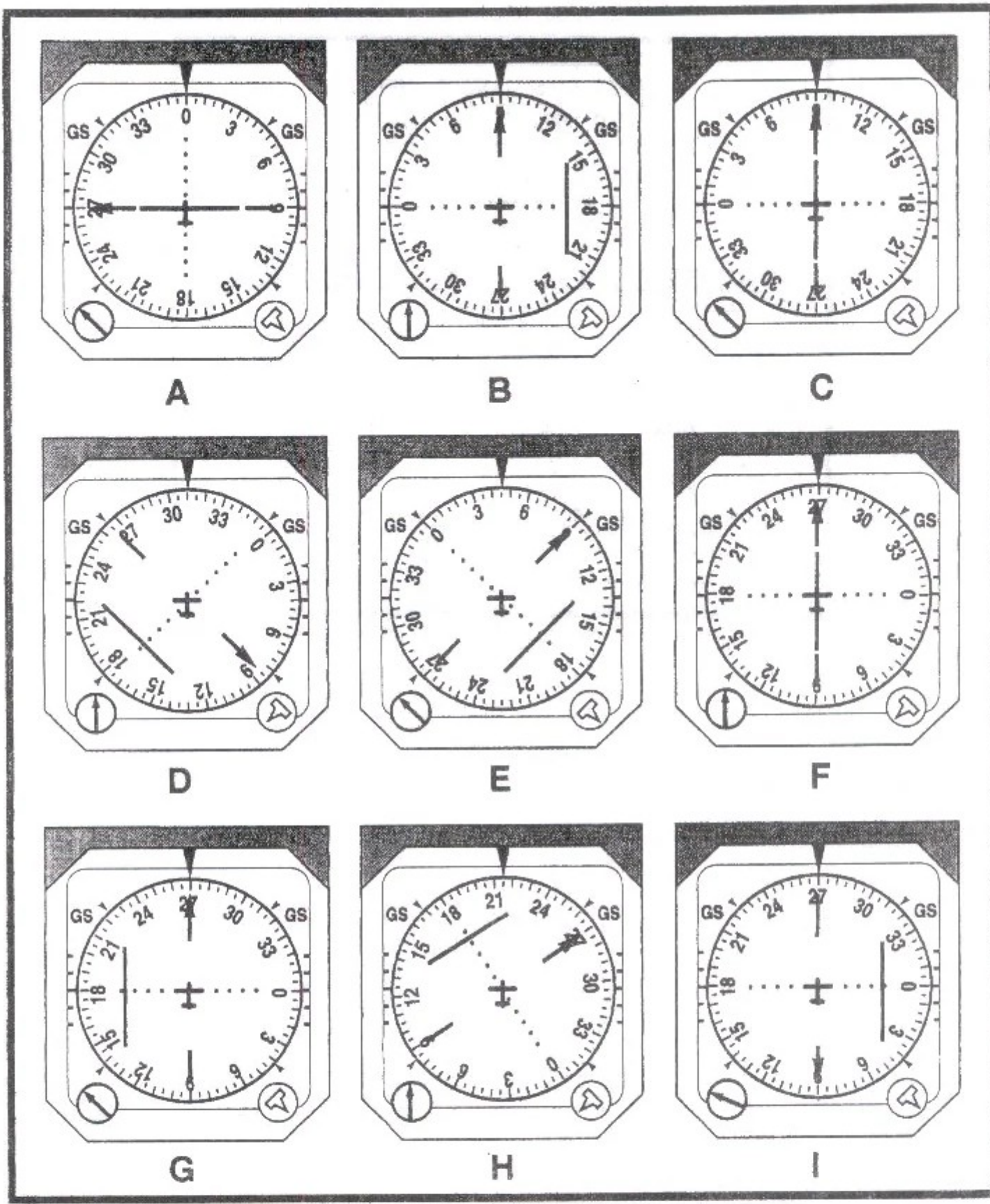


FIGURE 140.—HSI Presentation.

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

64. El radioaltímetro debe indicar altura cero AGL cuando las ruedas principales tocan la pista. Por esta razón, es necesario:

a) Tener un radioaltímetro específico dedicado al aterrizaje automático.
b) Ajustar la altura bruta según el cabeceo instantáneo de la aeronave.
c) Compensar la altura residual y la longitud del cable.
d) Cambiar la escala de visualización en la final corta, para tener una lectura precisa.

65. ¿Qué es la altitud de presión (Pressure Altitude)?

a) La altitud real sobre el terreno cuando el altímetro está calado al QNH.

b) La altitud verdadera ajustada por desviaciones de temperatura de la atmósfera ISA.

c) La altitud indicada por el altímetro cuando está ajustado a la presión de referencia estándar de 1013.25 hPa (Nivel de Vuelo).

d) La indicación del altímetro cuando está calado a la presión del aeródromo (QFE).

66. De acuerdo con la normativa EASA (Part-CAT), el 100% de los pasajeros en un avión no presurizado deben tener una reserva de suministro de oxígeno para todo el tiempo de vuelo a altitudes de presión superiores a:

a) 10000 pies

b) 14000 pies

c) 13000 pies

d) 15000 pies

67. Encuentre la ALTITUD ÓPTIMA para el avión bimotor a reacción. Datos: Masa de crucero = 50000

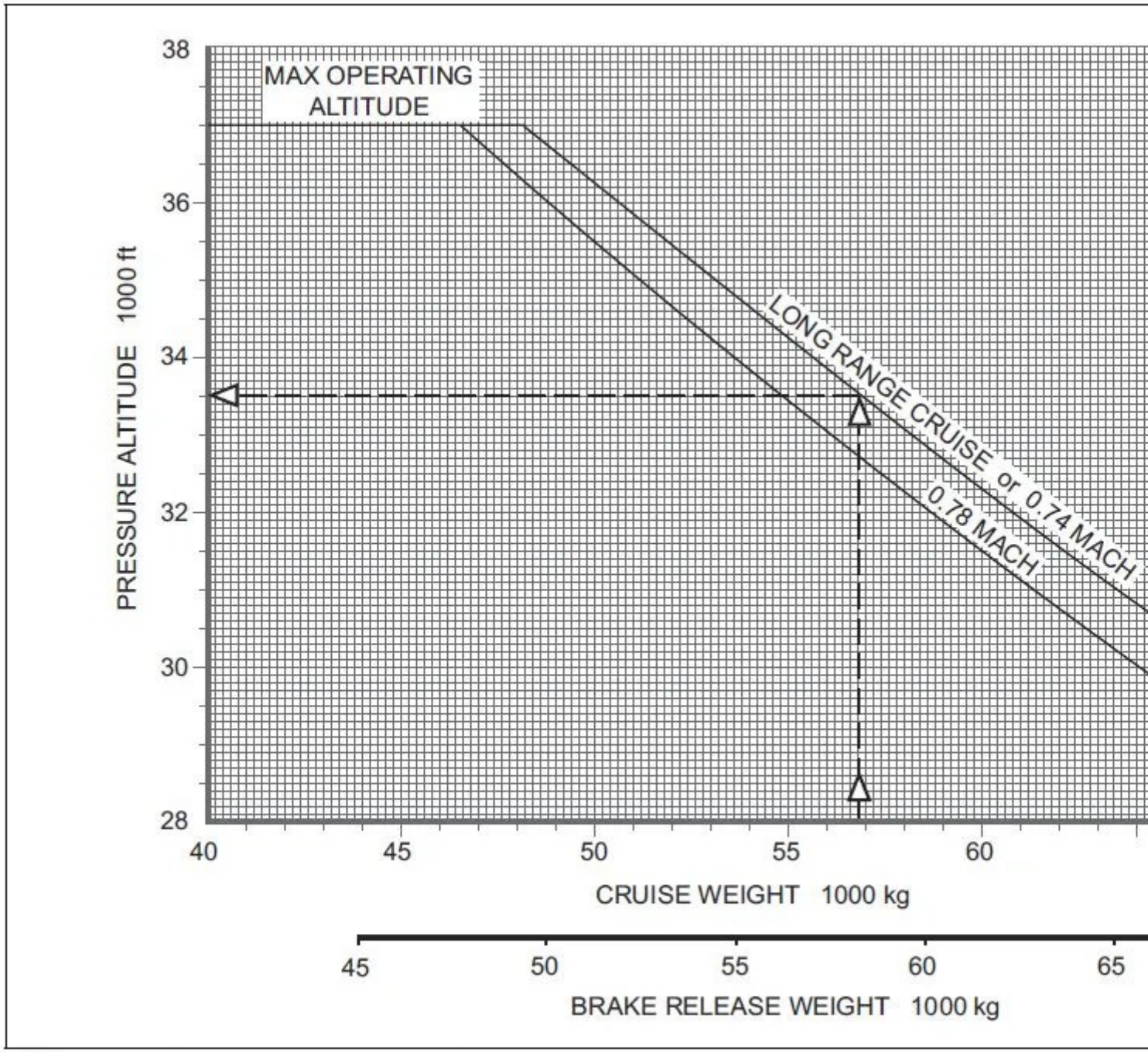


Figure 4.1 Optimum Altitude

a) 36700 pies
b) 36200 pies
c) Altitud máxima de operación
d) 35500 pies

68. El sistema detector de tipo péndulo del giro direccional alimenta:

a) Un motor de par en el eje sensible

b) Una boquilla integral con el anillo de cardán exterior

c) 2 motores de par dispuestos horizontalmente

d) Un motor de par de erección de nivelación

69. El movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluyendo el despegue y el aterrizaje, se denomina normativamente según OACI como:

a) Rodaje (Taxiing)

b) Remolque (Towing)

c) Maniobra de plataforma

d) Desplazamiento terminal

70. El Anexo 13 aborda la investigación de accidentes de aviación. A fin de fomentar la transparencia técnica, ¿qué Estado tiene el derecho inherente de nombrar un representante acreditado para que participe íntegramente en la investigación oficial del accidente?

a) Solamente el Estado donde se produjo el accidente (Estado de Suceso)

b) El Estado de Matrícula, el Estado del Explotador, el Estado de Diseño y el Estado de Fabricación de la aeronave siniestrada

c) Cualquier Estado limítrofe sin excepción

d) Solo el país de nacimiento del comandante

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Navegación General

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ATPL - Licencia de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas - Navegación General

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