Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Según el reglamento europeo de licencias FCL, para revalidar con éxito una habilitación de instrumentos (IR) de un avión, el piloto debe superar una prueba de pericia en vuelo o simulador que deberá realizarse dentro de:

a) Los 6 meses anteriores a la fecha de caducidad

b) Los 3 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación

c) El mes exacto de su vencimiento

d) Los 14 días posteriores a su caducidad sin penalización

02. Datos: W/V (T) 230/20 nudos, Var. 6E, TAS 80 nudos. ¿Qué marcación relativa desde un NDB se debe mantener para lograr un rumbo de salida de 257°(M) desde la vertical de la baliza?

a) 172

b) 008

c) 188

d) 352

03. El fenómeno dinámico de inestabilidad conocido como Balanceo del Holandés (Dutch Roll) consiste fundamentalmente en una oscilación acoplada y continua de:

a) Cabeceo y factor de carga.

b) Resbalamiento lateral y actitud de morro.

c) Guiñada y cambios de empuje del motor.

d) Alabeo (roll) y Guiñada (yaw).

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

a) Ningún giro aparente.

b) Un giro aparente hacia el sur.

c) Ningún giro aparente solo en latitudes del sur.

d) Un giro aparente hacia el norte.

05. Según el modelo físico de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) de la OACI, los valores de la temperatura estándar al Nivel Medio del Mar (MSL) y el gradiente térmico vertical medio son teóricamente de:

a) 0°C y una disminución perfecta de 1°C por cada 1000 pies

b) +25°C y una disminución de 3°C por cada 1000 pies

c) -56.5°C estáticos y fijos desde la rampa

d) +15°C de temperatura base y una disminución térmica aproximada de 2°C (exactamente 1.98°C) por cada 1.000 pies de ganancia de altitud

06. ¿Qué modo específico del Sistema de Advertencia de Proximidad al Terreno (GPWS) emitirá la alarma auditiva "SINK RATE" seguida de "PULL UP" en la cabina?

a) Modo 4 (Configuración incorrecta)

b) Modo 3 (Pérdida de altitud tras el despegue)

c) Modo 1 (Tasa de descenso excesiva)

d) Modo 5 (Desviación debajo de la senda de planeo)

07. En las pantallas modernas EFIS (Electronic Flight Instrument System), ¿qué información crítica proporciona de forma estandarizada la cinta vertical situada en el extremo derecho del PFD (Primary Flight Display)?

a) La velocidad indicada (IAS) y el límite de Mach

b) La variación del rumbo magnético actual

c) La altitud barométrica de la aeronave

d) La cantidad de combustible total remanente

08. De acuerdo al modelo del Síndrome de Adaptación General (SAG) de Hans Selye, la fase prolongada en la que el cuerpo intenta reparar el daño del estrés agudo y adaptarse al estrés continuo (manteniendo niveles altos de cortisol) se denomina:

a) Fase de alarma

b) Fase de resistencia

c) Fase de agotamiento

d) Fase de homeostasis

09. ¿Cuál es la demarcación magnética hacia la estación (To) que se indica en la ilustración? (Referencia Figura 125).

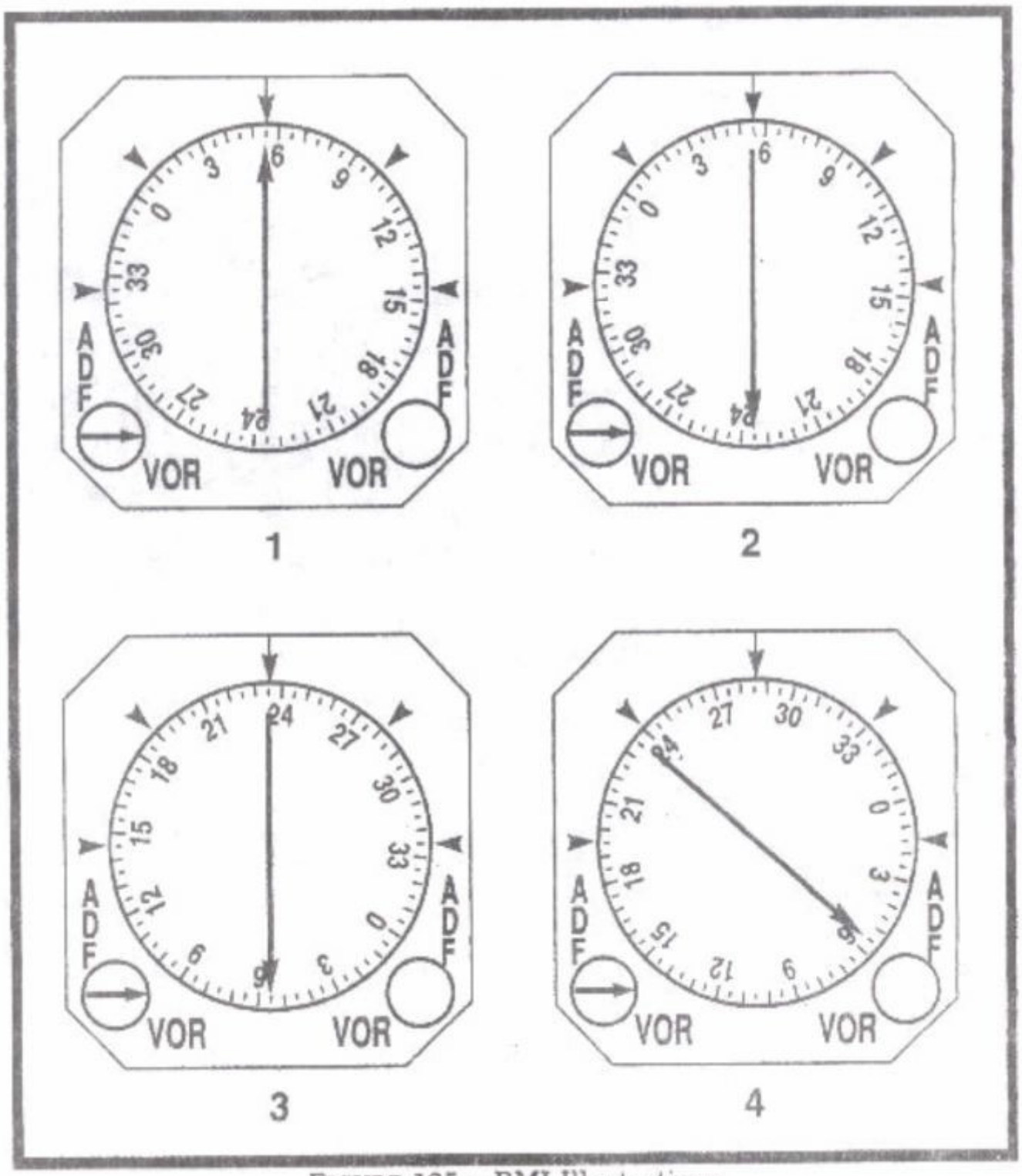


FIGURE 125.—RMI Illustrations.

a) 285°
b) 055°
c) 235°
d) 105°

10. La información meteorológica SIGMET se refiere a:

a) Fenómenos meteorológicos significativos en ruta que pueden afectar la seguridad de todas las aeronaves

b) Previsiones de aeródromo para las próximas 24 horas

c) Informes de visibilidad reducida únicamente

d) Información sobre el estado de las pistas

11. Cuando una parte de un sistema de detección de incendios de bucle continuo se calienta 1. su resistencia disminuye. 2. su resistencia aumenta. 3. la corriente de fuga aumenta. 4. la corriente de fuga disminuye. La combinación que agrupa todas las afirmaciones correctas es:

a) 1, 3

b) 2, 4

c) 1, 4

d) 2, 3

12. Un receptor GNSS que aplica técnicas de 'Correlador de Espaciamiento Estrecho' (Narrow Correlator Spacing) o antenas tipo "Choke Ring" tiene como objetivo técnico:

a) Bloquear la recepción militar de códigos P

b) Evitar interferencias de radares de tierra

c) Reducir significativamente la vulnerabilidad del sistema ante los errores introducidos por señales rebotadas (Trayectoria Múltiple o Multipath)

d) Captar simultáneamente los satélites europeos Galileo

13. En la estructura interna de un motor turborreactor o turbofán, ¿qué componente o sección está sujeta de manera continua a las más altas temperaturas de todo el motor?

a) La válvula de descarga de aire del compresor neumático

b) Las toberas de inyección de combustible en la sección trasera

c) La entrada de la turbina o álabes del estator de la turbina de alta presión (TIT - Turbine Inlet Temperature / NGV)

d) El difusor del fan delantero

14. ¿A qué posición de la aeronave corresponde la indicación "E" del HSI? (Referencia: Figuras 142 y 143).

Simulacro de examen

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

Quizvds.it

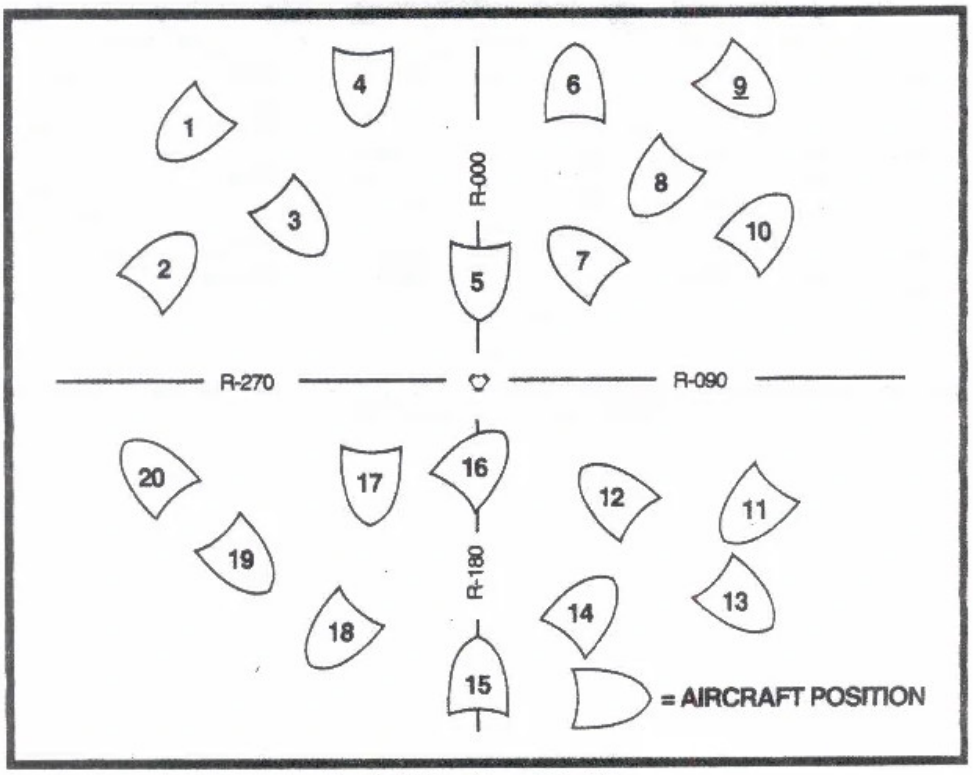


FIGURE 142.—Aircraft Position.

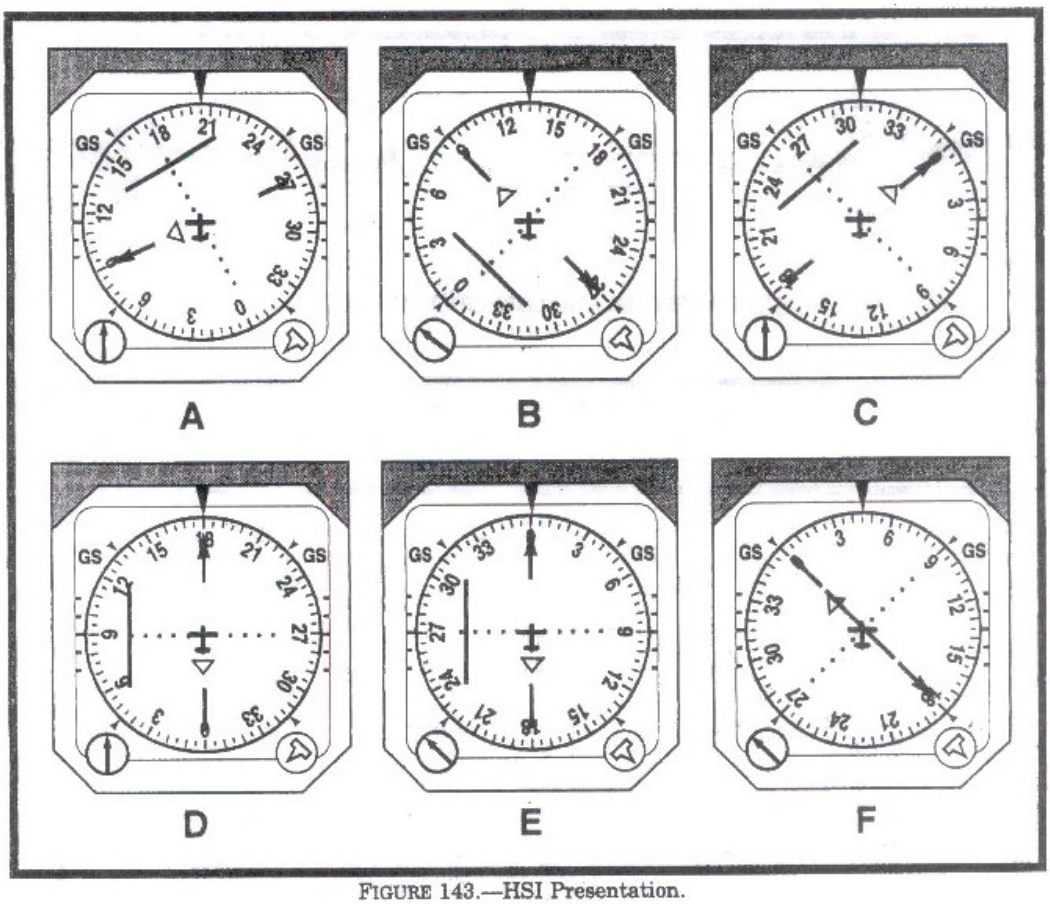


FIGURE 143.—HSI Presentation.

a) 5
b) 6
c) 15
d) 12

15. La precipitación reportada como 'Llovizna' (Drizzle - DZ) en la información METAR se diferencia técnicamente de la Lluvia verdadera (Rain - RA) debido a que:

a) La llovizna siempre contiene cristales de hielo mezclados en su caída

b) Consiste exclusiva y característicamente en minúsculas y numerosas gotitas de agua con un diámetro inferior a 0.5 milímetros cayendo desde nubes tipo Estratos (St), lo que produce escasas salpicaduras al golpear y tiende a flotar

c) Solo ocurre sobre la superficie oceánica tropical

d) Está siempre acompañada de tornados y embudos severos

16. ¿Cuál de las siguientes es una pieza semiconductora típica?

a) Transistor

b) Bobina

c) Relé

d) Resistor

17. En la región de Europa bajo la normativa SERA, si un vuelo VFR no ha recibido una asignación de código transpondedor discreto por parte de una dependencia ATC, el piloto debe ajustar el código general para vuelos visuales, que es:

a) 1200

b) 7000

c) 2000

d) 7777

18. En la escala de legibilidad radiotelefónica, ¿qué representa el número 5?

a) Fallo total de equipo

b) Señal ruidosa pero inteligible

c) Legible con gran dificultad

d) Perfectamente legible (Perfectly readable)

19. En una aeronave moderna, los modos del director de vuelo se muestran en:

a) La franja superior del ND (Pantalla de Navegación).

b) La franja superior del ECAM (Gestión Centralizada Electrónica de la Aeronave).

c) La franja superior del PFD (Pantalla Principal de Vuelo).

d) Solo el panel de control del director de vuelo.

20. ¿Cómo debe un piloto solicitar un QFE?

a) Solicito Queen Fox Easy
b) Solicito Quebec Foxtrot Echo
c) Solicito Quebec Fox Echo
d) Solicito Quebec Fox Easy

21. Los spoilers instalados en un avión de transporte grande típico son:

a) Dispositivos de la superficie inferior del ala y su deflexión puede ser simétrica o asimétrica.
b) Dispositivos de la superficie superior del ala y su deflexión puede ser simétrica o asimétrica.
c) Dispositivos de la superficie superior del ala y su deflexión es siempre asimétrica.
d) Dispositivos de la superficie inferior del ala y su deflexión es siempre asimétrica.

22. Para un plan de vuelo ATC presentado antes del vuelo, la hora de salida indicada es:

a) La hora en que se presenta el plan de vuelo.
b) La hora estimada fuera de calzos.
c) La hora de sobrevuelo del primer punto de notificación después del despegue.
d) La hora de despegue.

23. El 'Gradiente Térmico Vertical' (Temperature Lapse Rate) definido en la Troposfera bajo el modelo de Atmósfera Estándar Internacional (ISA) es de:

a) 1.0°C por cada 1.000 pies
b) 3.5°C por cada 1.000 pies
c) 1.98°C (comúnmente redondeado a 2°C) por cada 1.000 pies de ganancia de altitud
d) 5.0°C por cada 1.000 pies

24. ¿Cuál es el peso máximo que puede transportarse en un pallet que mide 143 x 125.2 pulgadas? Límite de resistencia de piso -209 lbs./pie2; Peso del pallet -197 lbs.; Elementos de amarre -66 lbs.

a) 25984.9 libras
b) 25787.9 libras
c) 25721.9 libras
d) 26150.5 libras

25. En el marco de la normativa EASA de Limitaciones del Tiempo de Vuelo (FTL), para proteger la salud de las tripulaciones de vuelo y cabina contra la fatiga acumulativa, el Tiempo de Vuelo total (Block Time) en 28 días consecutivos NO puede exceder de:

a) 90 horas

b) 100 horas

c) 120 horas

d) 150 horas

26. En el código OACI para reportes meteorológicos (METAR), la abreviatura 'BR' (Mist/Neblina) se asigna exclusivamente cuando el fenómeno reduce la visibilidad, pero ésta se mantiene dentro del rango de:

a) Menos de 1.000 metros

b) Entre 1.000 metros y 5.000 metros inclusive

c) 50 a 100 metros máximos

d) 10 km en adelante

27. La Resistencia Inducida (Induced Drag) de una aeronave de ala fija en vuelo nivelado y peso constante:

a) Es directamente proporcional al cuadrado de la Velocidad Equivalente (EAS).

b) Es independiente de la velocidad de vuelo.

c) Varía inversamente con el cuadrado de la Velocidad Equivalente (EAS).

d) Aumenta linealmente con el Número Mach.

28. La potencia de un motor de pistón disminuye durante un ascenso con un ajuste constante de la palanca de potencia debido a la disminución de:

a) La Temperatura del Motor.

b) La humedad.

c) La densidad del aire.

d) La temperatura.

29. El efecto de "Modulación de la Hélice" (Propeller modulation) puede afectar la señal recibida y provocar que la aguja del indicador VOR oscile rápidamente a ritmo del motor. Esto ocurre físicamente porque:

a) Las chispas de las bujías emiten en VHF

b) El sistema eléctrico del motor reduce el voltaje de los instrumentos

c) Las palas metálicas de la hélice, al girar, interfieren, difractan o reflejan periódicamente la señal de radio VHF antes de que llegue a la antena de recepción

d) Las vibraciones del motor alteran la gravedad local

30. De acuerdo con el documento normativo SERA (Reglamento del Aire Europeo), la definición técnica de un 'Vuelo IFR' se refiere a:

a) Un vuelo efectuado y conducido íntegramente de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos (Instrument Flight Rules)

b) Cualquier vuelo que se realice sin excepción en horas de oscuridad o noche

c) Un vuelo que sobrevuela espacios aéreos puramente oceánicos sin radar

d) Un vuelo operado por un solo piloto en condiciones visuales marginales

31. El combustible que quema la aeronave durante el arranque del APU, el encendido de los motores principales y todo el trayecto desde el aparcamiento hasta la cabecera de la pista activa se denomina:

a) Combustible de Bloque (Block fuel)

b) Combustible de Rodaje (Taxi fuel)

c) Combustible de Contingencia (Contingency fuel)

d) Combustible de Despegue (Take-off fuel)

32. En la interpretación de una carta de tiempo significativo en ruta (SIGWX), si observa áreas delimitadas con líneas gruesas punteadas o festoneadas (scalloped lines), esto advierte de la presencia de:

a) Áreas con nubes Cumulonimbus (CB) frecuentes, aisladas o embebidas, usualmente acompañadas de turbulencia y formación de hielo

b) Exclusivamente zonas de alta presión anticiclónica clara

c) Espacios aéreos cerrados por maniobras militares

d) Áreas con vientos superficiales inferiores a 5 nudos

33. Legalmente, se considera que una pista está 'Contaminada' cuando el porcentaje de su superficie utilizable cubierta por agua (más de 3 mm), nieve o hielo es superior al:

a) 10%

b) 50%

c) 25%

d) 15%

34. En una aproximación ILS, la aguja de la senda de planeo está completamente abajo. ¿Cuánta desviación indica esto?

a) 0.7°

b) 5°

c) 10°

d) 2.5°

35. La instrucción y entrenamiento que debe cumplir un copiloto de un avión determinado (ej. A320) para poder ascender y desempeñarse como Piloto al Mando (Comandante) de ese mismo avión, se denomina:

a) Instrucción de diferencias (Differences training)

b) Curso de ascenso al mando (Command course)

c) Instrucción periódica recurrente (Recurrent training)

d) Habilitación de clase (Class rating)

36. En navegación GNSS, cual es la función principal de RAIM?

a) Comprobar autonomamente la integridad de las señales de satelite recibidas y advertir si la solucion no es fiable.

b) Aumentar la potencia transmitida por los satelites GPS.

c) Sustituir el altimetro barometrico en aproximaciones convencionales.

d) Calcular la frecuencia del localizador ILS automáticamente.

37. Para evitar los severos peligros de la turbulencia, granizo y viento que existen por encima del tope de una tormenta madura (Thunderstorm), si el piloto se ve forzado a sobrevolarla, deberá despejar el tope por un margen de altura de por lo menos:

a) 1.000 pies de separación libre por cada 10 nudos de viento pronosticado al nivel del tope

b) Siempre y fijamente 2.500 pies, independientemente de la velocidad del viento

c) Al menos 5.000 pies o volar directamente sobre el centro del yunque

d) 500 pies sobre el límite donde la temperatura cae a -10°C

38. Una ubicación en una aeronave, que se identifica por un número que representa su distancia a la línea de referencia o datum, se conoce como:

a) Estación (Station)

b) Línea de Referencia (Datum)

c) Brazo (Arm)

d) Índice de Carga (Load Index)

39. Una aeronave que sufre un fallo de comunicación por radio en un vuelo IFR en IMC debe aterrizar, si es posible, dentro de:

a) 30 minutos después de notar el fallo de radio

b) 30 minutos después de la ETA o la última EAT, lo que sea posterior

c) 15 minutos después de abandonar la capa de transición

d) 30 minutos después de esperar la EAT

40. La Masa Máxima de Despegue Estructural (Maximum Structural Take-Off Mass - MTOM) representa el límite límite de peso de diseño de la aeronave. ¿Se permite a un avión comercial despachar por encima de este peso para quemar combustible rodando (Taxi Fuel)?

a) Sí, sin límite siempre que la pista sea suficientemente larga

b) Sí, el peso en la rampa (Maximum Ramp Mass o Taxi Mass) puede ser superior a la MTOM exactamente por el peso asignado al combustible de rodaje (Taxi Fuel), debiendo iniciarse la carrera de despegue con la MTOM o inferior

c) No, el peso en plataforma no puede superar nunca la MTOM bajo ninguna excepción

d) Sí, hasta un 5% de la masa cero combustible

41. En las estadísticas de seguridad aérea de la OACI (Anexo 13), una lesión sufrida por una persona en un accidente aéreo se considera y clasifica formalmente como 'Lesión Mortal' (accidente fatal) si provoca la muerte de la víctima en un plazo de:

a) 24 horas

b) 7 días

c) 30 días contados a partir de la fecha del accidente

d) 12 meses tras el suceso

42. El diseño moderno de perfil alar "supercrítico" (supercritical airfoil), que se caracteriza visualmente por tener un extradós mucho más aplanado, tiene como objetivo aerodinámico principal:

a) Aumentar drásticamente la curvatura para maximizar el coeficiente de sustentación a velocidades muy bajas de aproximación.

b) Retrasar la aparición y formación de la onda de choque transónica y reducir la resistencia de onda (wave drag), permitiendo volar a un Mach de crucero más elevado de forma eficiente.

c) Trasladar el centro aerodinámico al 50% de la cuerda para vuelos hipersónicos estables.

d) Mantener un flujo 100% laminar a lo largo de toda la cuerda del ala bajo cualquier condición meteorológica.

43. El tipo de hielo que se forma al volar a través de nubes con gotas de agua superenfriadas grandes (usualmente entre 0°C y -10°C), y que fluye hacia atrás sobre el perfil alar formando una capa dura, pesada y muy difícil de desprender, se conoce como:

a) Escarcha o hielo blanco (Hoar frost)

b) Hielo claro o transparente (Clear ice)

c) Hielo opaco o granulado (Rime ice)

d) Nieve húmeda (Wet snow)

44. En un diagrama meteorológico TAF de larga duración, la designación oficial abreviada 'NOSIG' en la línea del texto TAF significa en su literalidad:

a) No Signals. Advierte de pérdida de radio en la zona

b) Normal Operations Sight. Advierte que no hay visibilidad instrumental y las luces de pista (ALS) estarán inoperativas durante los aterrizajes

c) Night Operations Suspend In Ground. Reclama detención absoluta de aeropuertos de uso diurno a partir del atardecer del día

d) No Significant Change. Esta sigla (habitual al final de un METAR que sirve de Trend) advierte que no se prevén cambios significativos a los fenómenos reportados dentro de las próximas 2 horas de validez

45. En el contexto de las sondas estáticas y dinámicas, el fenómeno llamado "Error de Estela" (Wake Error) o alteración local del flujo, se previene típicamente:

a) Colocando las tomas estáticas dentro de las tomas de aire de los motores

b) Montando las sondas únicamente en la punta de la cola (empenaje)

c) Usando sensores láser en lugar de tomas físicas

d) Instalando las sondas Pitot y puertos estáticos en áreas del morro delantero del fuselaje donde el flujo de aire está "limpio" y menos perturbado por alas, puertas y hélices

46. Las distancias declaradas en un aeródromo incluyen la Zona de Parada (Stopway). ¿Cuál es su definición funcional?

a) Un área rectangular definida en el terreno al final del recorrido de despegue disponible, preparada como una zona adecuada en la que puede detenerse la aeronave en el caso de un despegue interrumpido (Rejected Take-Off)

b) El área donde los motores deben apagarse tras aterrizar

c) La porción de la calle de rodaje antes del punto de espera

d) Una zona sin pavimentar para aterrizajes de emergencia exclusivamente

47. En el análisis del calentamiento y enfriamiento diurno de la superficie bajo cielos despejados, en un período normal de 24 horas la temperatura mínima ambiental suele registrarse:

a) Exactamente a la medianoche (24:00 horas locales)

b) Poco tiempo después de la salida del sol, o justo al amanecer, cuando el enfriamiento radiativo terrestre llega a su punto máximo acumulado

c) Aproximadamente tres horas después del atardecer

d) En el momento de mayor humedad a mediodía

48. Un mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia radiotelefónica:

a) URGENCIA, dicho tres veces

b) PAN PAN, dicho tres veces

c) ALERFA, dicho tres veces

d) MAYDAY, dicho tres veces

49. Un convertidor estático es alimentado por:

a) Corriente Continua en la Entrada, Corriente Continua en la Salida.

b) Corriente alterna en la entrada, corriente alterna en la salida.

c) Corriente alterna en la entrada, corriente continua en la salida.

d) Corriente continua en la entrada, salida de corriente alterna.

50. En la reglamentación EASA AIR OPS, para los aviones NO presurizados que vuelan a gran altitud, es obligatorio proporcionar oxígeno suplementario a todos los miembros de la tripulación de vuelo durante el período de tiempo de vuelo en el que la altitud de presión oscile entre 10.000 y 13.000 pies, siempre que dicho período exceda de:

a) 30 minutos

b) 15 minutos

c) 45 minutos

d) 60 minutos

51. ¿Cuál es el equivalente del sistema WAAS (estadounidense) que se utiliza en Europa para proporcionar aumentación basada en satélites (SBAS)?

a) GLONASS

b) LAAS

c) EGNOS

d) Galileo

52. El rendimiento máximo de planeo, representado por la mayor relación Sustentación/Resistencia (L/D max) de una aeronave, se obtiene siempre volando a la velocidad donde:

a) La resistencia inducida se reduce a cero absoluto.

b) La resistencia parásita alcanza su valor mínimo absoluto en la polar.

c) La resistencia total de la aeronave es mínima (punto donde la curva de resistencia inducida y resistencia parásita se cruzan).

d) Se alcanza el coeficiente máximo de sustentación justo antes de la pérdida.

53. De acuerdo con lo prescrito en la normativa europea EASA AIR OPS para aviones de Transporte Aéreo Comercial (CAT), el piloto al mando podrá permitir que los pasajeros utilicen dispositivos electrónicos portátiles (PED):

a) Solo durante la fase de vuelo de crucero nivelado

b) Siempre que se haya comprobado que dichos dispositivos no afectarán negativamente al funcionamiento de los sistemas de navegación y comunicación de la aeronave

c) Únicamente si el avión se encuentra estacionado en la rampa con los motores apagados

d) En ningún momento del vuelo, estando prohibidos bajo cualquier circunstancia

54. Si la OAT aumenta a una TAS constante:

a) El número de Mach disminuye.

b) Se debe conocer la diferencia entre las condiciones del entorno y la ISA para deducir la variación del número de Mach.

c) El número de Mach permanece constante.

d) El número de Mach aumenta.

55. Bajo la interpretación precisa de terminología meteorológica para tripulaciones en cabina y al analizar las cartas operativas visuales de un ILS, el acrónimo 'RVR' se reporta para advertir el alcance máximo visivo físico garantizado sobre la senda asfaltada bajo los techos. El RVR contrasta en fiabilidad con la visibilidad meteorológica tradicional notificada debido principal e indiscutiblemente a que su medición en pista expresa:

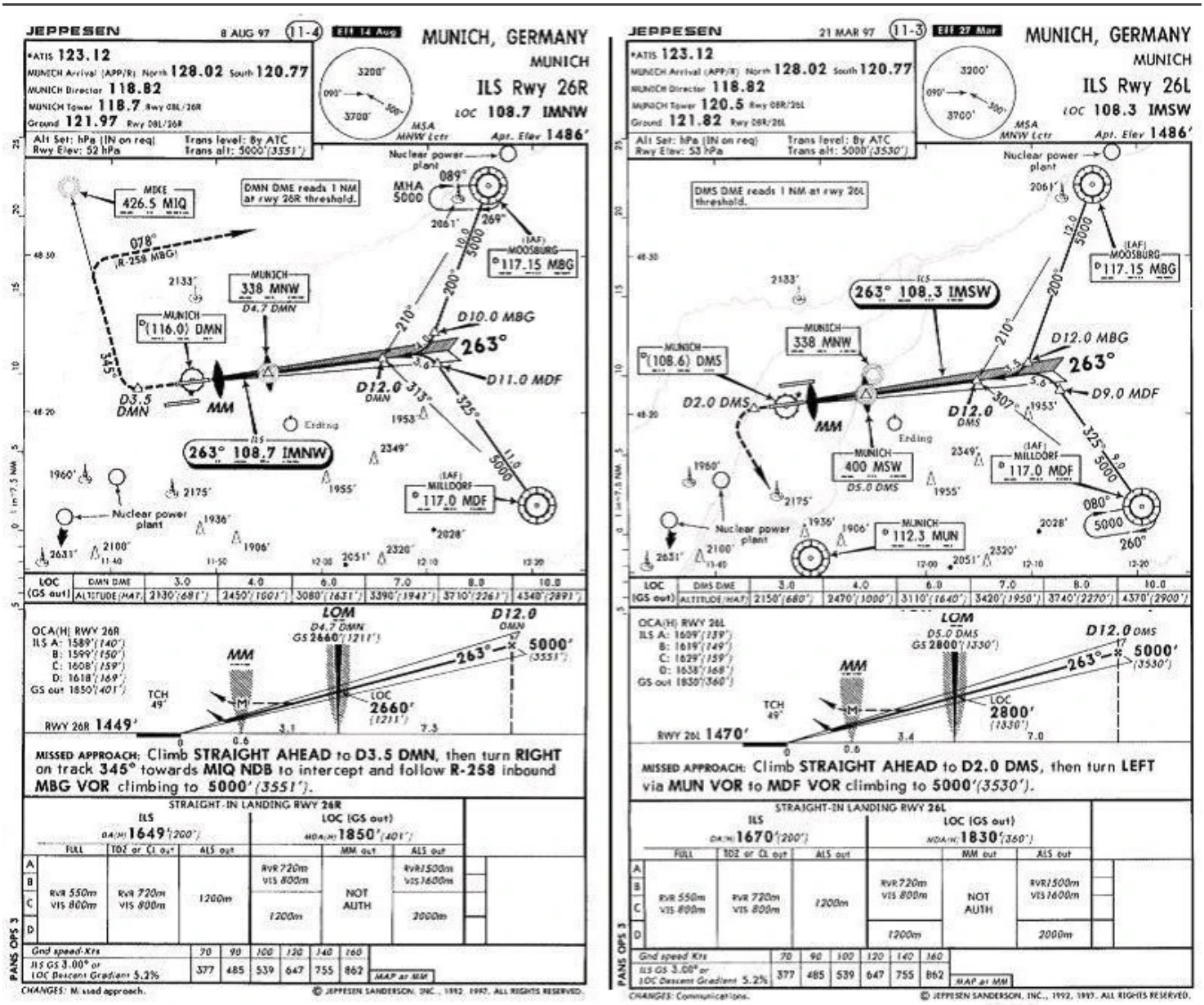
a) Solamente la capacidad empírica visual del observador situado arriba de la torre de mando enfocando con vista panorámica y directa sobre la nubosidad dispersa o las tormentas formadas

b) Una simple y gruesa aproximación vertical basada en cuan alto o lejos un escáner y sensor de radar meteorológico aéreo puede sondear sin perturbaciones sobre estelas terminales aéreas en vuelo

c) La distancia límite, concreta y certera en metros (Runway Visual Range), orientada longitudinalmente sobre el centro y bordes propios físicos del umbral de la pista de toma, hasta la que el observador posicionado al mando visual de aterrizaje logra percibir las líneas delineadoras lumínicas que demarcan asfalto y pista de concreto en bancos neblinosos bajos

d) Exclusivamente un indicador de ángulo ciego del planeo (Glide scope y PAPI luminosos) sin conexión directa con límites reales y restricciones legales OACI requeridas al autorizar las fases y maniobras del aproximamiento ILS Categoría 1 a la hora del despegue local de despegues VFR marginales

56. La frecuencia e identificador del ILS para la RWY 26R son: [ver Anexo]



a) 108.7 IMSW
b) 108.3 IMNW
c) 108.7 IMNW
d) 108.3 IMSW

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

a) Comunicación satelital (SATCOM) bidireccional

b) Conexión a un radar secundario militar

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

d) Dos pilotos automáticos operando simultáneamente

58. Si durante los cálculos de planificación y carga un despachador ajusta deliberadamente y de forma muy baja la velocidad V1, empujándola hasta colocarla lo más cerca posible de la VMCG, el despachador estará favoreciendo un balance aerodinámico que optimiza y prioriza fuertemente:

a) Un ascenso abrupto trepando con un motor sin riesgo de caída

b) La distancia requerida de aceleración y parada (ASDA), ya que un aborto de despegue temprano requiere mucha menos distancia y energía de freno, aunque penaliza y alarga masivamente la distancia requerida de despegue con fallo continuado al aire (TODR)

c) La V2 o velocidad óptima de control vertical puro y empuje

d) El cruce de pista mojada con fuerte brisa lateral en la aleta opuesta de motor muerto

59. En el sistema global GPS, ¿qué error de cálculo no puede ser mitigado ni corregido completamente por un receptor civil estándar de frecuencia única (solo L1)?

a) El error de retardo introducido por la refracción en la ionosfera

b) El error del reloj atómico de los satélites

c) El error de efemérides (Ephemeris error)

d) El error de disponibilidad selectiva (SA)

60. En el Ítem 10 del plan de vuelo, la presencia de la letra 'Z' requiere que el despachador:

a) Añada información adicional detallada en el Ítem 18 bajo el designador COM/ o NAV/ u otros correspondientes (ej. RNAV avanzado)

b) Cancele el plan de vuelo visual de inmediato

c) Vuele con un transpondedor inoperativo

d) Declare el vuelo como militar o aduanero

61. Según las normativas internacionales de OACI y EASA, el código transpondedor general estandarizado qué indica que una aeronave opera bajo reglas VFR (Visual Flight Rules) sin haber recibido ningún otro código discreto del ATC es:

a) 2000

b) 7700

c) 1200

d) 7000

62. La unidad de aviónica encargada de recopilar, acondicionar y formatear los datos de los diferentes sensores antes de enviarlos al Registrador de Datos de Vuelo (FDR) se denomina:

a) FMC (Flight Management Computer)

b) ADC (Air Data Computer)

c) FDAU (Flight Data Acquisition Unit)

d) EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System)

63. Cuando, en vuelo, la aguja y la bola de un indicador de aguja y bola están a la derecha, la aeronave está:

a) Virando a la derecha con insuficiente inclinación.

b) Virando a la derecha con demasiada inclinación.

c) Virando a la izquierda con insuficiente inclinación.

d) Virando a la izquierda con demasiada inclinación.

64. En el contexto de la documentación técnica para el centrado manual de grandes aeronaves, el término "Índice" (Index o Index Unit) significa:

a) Un valor matemático de momento que ha sido dividido por una constante (como 100 o 1.000) y a menudo modificado con una base para facilitar su manejo numérico sin cometer errores de dígitos

b) El porcentaje exacto del tanque de combustible

c) El nivel de empuje asimétrico del avión

d) La velocidad indicada en nudos

65. ¿Cuál es la mínima resistencia de piso que debe tener un avión para transportar un pallet con los siguientes pesos? Dimensiones del pallet: 78.9 por 98.7 pulgadas; Peso del pallet: 161 libras; Elementos de amarre de carga: 54 libras; Peso de la carga: 9681.5 libras.

a) 180 lb/pie2

b) 186 lb/pie2

c) 183 lb/pie2

d) 189 lb/pie2

66. ¿De qué parámetro aerodinámico depende la magnitud de la resistencia inducida (Induced Drag)?

a) Disminuye proporcionalmente al cuadrado del coeficiente de sustentación.

b) Es directamente proporcional a la velocidad aerodinámica al cuadrado.

c) Aumenta exponencialmente al superar el Mach crítico.

d) Es directamente proporcional al cuadrado del coeficiente de sustentación (Cl^2) e inversamente proporcional al alargamiento (Aspect Ratio).

67. 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

68. En la pantalla de navegación (Navigation Display - ND) de un sistema EFIS estándar, ¿en qué modo de visualización NO es físicamente posible superponer o visualizar la información del radar meteorológico?

a) Modo MAP

b) Modo PLAN

c) Modo VOR EXP (Expandido)

d) Modo APP EXP (Aproximación Expandida)

69. Un 'Microburst' (Microrráfaga) es un fenómeno extremadamente peligroso a baja cota, el cual se compone aerodinámicamente de:

a) Una intensa, localizada y breve corriente de aire descendente (downdraft) que, al chocar con la superficie, se esparce radialmente generando una severa cizalladura del viento

b) Un huracán a escala miniatura

c) Corrientes térmicas ascendentes que succionan la aeronave

d) Una nube lenticular inofensiva en las montañas

70. En la pantalla de un radar meteorológico aerotransportado, el crítico fenómeno de "atenuación" (Radar attenuation) tiene lugar cuando:

a) La señal de radiofrecuencia es absorbida o fuertemente dispersada por una precipitación muy intensa en primer plano, dejando un área oscura detrás que puede ocultar tormentas más severas

b) El ángulo de inclinación de la antena (Tilt) se ajusta excesivamente hacia arriba

c) El avión atraviesa densas nubes cirros a gran altitud

d) El sistema anti-hielo interfiere electromagnéticamente con la onda del radar

Simulacro de examen

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

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Quizvds.it

Simulacro de examen

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

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