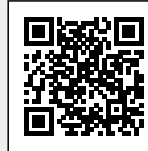


Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. En el caso de que la pista se encuentre contaminada con Nieve, aguanieve (Slush) o hielo, el coeficiente de frenado se reportará como BAJO (Poor Braking Action). En esta situación, el piloto debe:

- a) No sacar los flaps.
- b) Aterrizar a la velocidad máxima posible.
- c) Pisar los frenos a fondo nada más tocar.
- d) Prever que la distancia de aterrizaje (LDA) se multiplicará drásticamente, evitar frenazos bruscos que puedan bloquear las ruedas, y usar todo el freno aerodinámico disponible.

02. La 'Niebla de Advección' se forma clásicamente cuando:

- a) El aire frío desciende desde las montañas a los valles.
- b) Una masa de aire cálido y húmedo se desplaza (advección) sobre una superficie más fría, enfriándose el aire hasta alcanzar su punto de rocío (ej. aire cálido marino sobre la costa fría).
- c) Se produce irradiación nocturna con el cielo despejado y viento en calma.
- d) El vapor de agua sublima a más de 10.000 pies.

03. ¿Cómo se indica visualmente en el anemómetro la velocidad Vs1 (Velocidad de pérdida en configuración limpia)?

- a) Con una marca azul.
- b) En el extremo inferior del arco blanco.
- c) En el inicio del arco rojo.
- d) Es el límite inferior del arco VERDE.

04. Cuando una masa de aire caliente, de mayor actividad, arremete contra una masa de aire frío haciéndola retirarse, se produce un frente:

- a) Cálido.
- b) Frío.
- c) Ocluido.
- d) Estacionario.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

05. ¿Cuál es la función principal de las aletas compensadoras (trim tabs) instaladas en las superficies de control?

- a) Aumentar la resistencia aerodinámica para frenar el avión.
- b) Aliviar y eliminar las presiones continuas que el piloto debe ejercer sobre los mandos de vuelo para mantener una actitud determinada.
- c) Cambiar radicalmente las características sustentadoras del perfil alar.
- d) Evitar la formación de hielo en el borde de fuga.

06. Aerodinámicamente, al extender los flaps durante una aproximación se produce un aumento de:

- a) La sustentación y el empuje del motor.
- b) La sustentación y la resistencia inducida y parásita.
- c) La velocidad indicada y la sustentación.
- d) La resistencia estructural y el peso real de la aeronave.

07. Según el Anexo 2, cuando un vuelo VFR operado como vuelo controlado sufra un fallo total de radiocomunicaciones en el espacio aéreo, el piloto deberá:

- a) Pasar a volar bajo las reglas IFR.
- b) Apagar todas las luces de la aeronave.
- c) Continuar en condiciones meteorológicas visuales (VMC), aterrizar en el aeródromo adecuado más próximo e informar al servicio de tránsito aéreo sin demora.
- d) Ascender al nivel de vuelo mínimo del sector.

08. En el alfabeto fonético, ¿qué palabra se asocia a la letra 'N'?

- a) Nilo.
- b) Nancy.
- c) North.
- d) November.

09. Si usted se encuentra en una situación de urgencia relativa, como un pasajero enfermo o un problema mecánico controlable pero que requiere prioridad, transmitirá la señal de urgencia:

- a) PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN.
- b) MAYDAY.
- c) URGENCY, URGENCY.
- d) HELP, HELP.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

10. Un avión recuperándose de un picado a gran velocidad experimentará:

- a) Un aumento considerable del factor de carga positivo (+G).
- b) Un factor de carga negativo intenso.
- c) Una disminución en la resistencia aerodinámica.
- d) Una pérdida inmediata por falta de sustentación.

11. Durante el rodaje de un avión con tren convencional (patín de cola), si se rueda con un viento de CARA, el mando de profundidad (elevador) debe mantenerse:

- a) Totalmente tirado HACIA ATRÁS (up elevator) para forzar la rueda de cola contra el suelo y mantener el control direccional.
- b) Empujado totalmente hacia adelante.
- c) En posición neutral.
- d) Moviéndose rítmicamente.

12. ¿Cuál es la señal radiotelefónica internacional de URGENCIA, referida a la seguridad de una aeronave u ocupante, pero que no requiere asistencia inmediata?

- a) SECURITE.
- b) MAYDAY.
- c) PAN PAN (repetida tres veces).
- d) URGENT.

13. La ilusión óptica del 'falso horizonte' en vuelo nocturno o con poca visibilidad puede ser causada por:

- a) Luces estroboscópicas reflejadas en la propia hélice.
- b) Estar bajo los efectos del alcohol.
- c) Bancos de nubes inclinadas o una línea de luces de la costa confundiendo con las estrellas.
- d) Un exceso de iluminación en el panel de instrumentos.

14. Si una dependencia de tráfico aéreo utiliza el identificativo de llamada '[Nombre] Radio', se trata de:

- a) Un servicio de control de área.
- b) Una estación aeronáutica que proporciona servicios de comunicaciones aire-tierra (generalmente sin servicio de control de tránsito aéreo).
- c) Una torre de control de aeródromo operando en HF.
- d) El servicio de salvamento y extinción de incendios.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

15. ¿Debe el piloto purgar los tanques de combustible solo al primer vuelo del día, o debe hacerlo también después de un repostaje?

- a) Solo en el primer vuelo del día.
- b) Antes del primer vuelo y después de cada repostaje (esperando unos minutos para que el agua y sedimentos se asienten en el fondo), asegurándose de que la gasolina introducida no estaba contaminada.
- c) No es necesario si hay nubes altas.
- d) Solo en caso de vuelo acrobático.

16. El modelo fisiológico de procesamiento de información humana asume que nuestro cerebro actúa como un canal de transmisión de datos. Cuando este canal se satura, el individuo:

- a) Se vuelve capaz de hacer 10 cosas simultáneas con total eficiencia.
- b) Comienza a filtrar, ignorar señales de alarma, o procesar la información de forma errónea o retrasada (saturación mental).
- c) Desarrolla memoria fotográfica automática.
- d) Pierde automáticamente la visión pero aumenta la audición.

17. Si aumentamos el ángulo de ataque en un perfil alar, la sustentación:

- a) Aumentará.
- b) Disminuirá.
- c) Se mantendrá igual.
- d) Desaparecerá inmediatamente.

18. En el rodaje por tierra con un avión de tren triciclo, si sopla un fuerte viento en contra desde la IZQUIERDA (cuarto frontal izquierdo), la posición correcta de los mandos de vuelo (cuernos/bastón) es:

- a) Alerón derecho arriba y elevador empujado.
- b) Mandos completamente neutrales.
- c) Alerón izquierdo ARRIBA (girando el volante hacia el viento) y elevador NEUTRAL, para evitar que el viento levante el ala izquierda.
- d) Elevador tirado totalmente hacia atrás.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

19. Físicamente, ¿cómo se mueven los vórtices de estela una vez generados por una aeronave pesada?

- a) Tienden a descender a una velocidad de 400-500 pies por minuto por debajo de la trayectoria de la aeronave generadora, y al acercarse al suelo se expanden lateralmente.
- b) Ascenden rápidamente hacia las nubes altas.
- c) Se quedan flotando exactamente a la misma altitud.
- d) Son absorbidos por los motores de las aeronaves que van detrás.

20. Las hélices de 'paso fijo' están moldeadas sin posibilidad de alterar el ángulo en vuelo. Un avión equipado con una hélice diseñada con menor ángulo de pala (paso corto), obtendrá:

- a) Mejores rendimientos en el despegue y en el ascenso, al permitir mayores RPM, pero menor velocidad máxima de crucero.
- b) Peor rendimiento en despegue pero altísimas velocidades de crucero.
- c) Un consumo de combustible ínfimo en crucero a altas RPM.
- d) Imposibilidad de volar en aeródromos altos.

21. Los efectos deletéreos de la hipoxia son más severos y aparecen más rápidamente si el piloto:

- a) Está excelentemente hidratado.
- b) Vuela de forma totalmente recta y nivelada.
- c) Ha ingerido comida con altos niveles de azúcares complejos.
- d) Está fumando activamente, ingirió alcohol recientemente o sufre fatiga extrema.

22. En relación con la altitud de la tropopausa, se puede afirmar que:

- a) Es constante en toda la Tierra, situándose siempre a 11 km.
- b) Es mayor en el ecuador (unos 16-18 km) que en los polos (unos 8 km) debido al mayor calentamiento y expansión del aire en las zonas ecuatoriales.
- c) Es mayor en los polos debido a la fuerza centrífuga terrestre.
- d) Desciende durante el verano y asciende durante el invierno.

23. Un ADF (Automatic Direction Finder) es el instrumento a bordo de la cabina que se sintoniza con una estación terrestre NDB (Non-Directional Beacon). El funcionamiento básico del instrumento ADF indica al piloto:

- a) La distancia exacta en metros hasta la antena transmisora.
- b) La velocidad del viento a esa altitud.
- c) Única y exclusivamente la 'Marcación Relativa' de la estación transmisora (una aguja que apunta físicamente a la antena, independientemente de la dirección de vuelo de la aeronave).
- d) El error de declinación de la brújula.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

24. En los diagramas de envolvente de vuelo (V-n diagram), el Factor de Carga 'G' (carga aparente de la estructura) aumenta exponencialmente cuando:

- a) Se vuela en línea recta y nivelada.
- b) Se desciende en un planeo a baja velocidad.
- c) El avión entra en un viraje cerrado o escarpado constante. (A mayor ángulo de ladeo, mayor factor de carga).
- d) Se despliega el tren de aterrizaje.

25. La frecuencia de radio internacional de 121.500 MHz, conocida como frecuencia de emergencia o de guarda, es monitoreada continuamente por:

- a) Únicamente las torres de control.
- b) Los satélites meteorológicos.
- c) La mayoría de los centros de control de área (ACC), centros de información de vuelo (FIC), instalaciones militares y aeronaves comerciales en vuelo.
- d) Las radios FM comerciales.

26. Para realizar un viraje estándar (Rate 1 turn), el avión debe completar 360 grados en:

- a) 1 minuto.
- b) 1 minuto y medio.
- c) 2 minutos (3 grados por segundo).
- d) 4 minutos.

27. En el Alfabeto Fonético Aeronáutico de la OACI, la letra 'H' se pronuncia:

- a) Héctor.
- b) Havana.
- c) Hotel.
- d) Hunter.

28. De acuerdo con SERA, si se requiere la presentación de un plan de vuelo (FPL) para recibir servicio de control (por ejemplo, entrar en un espacio aéreo C o D), este debe presentarse, a menos que haya acuerdos locales en contrario, con una antelación mínima de:

- a) 5 minutos.
- b) 60 minutos antes de la hora prevista de fuera calzos (EOBT).
- c) 24 horas antes del despegue.
- d) 15 minutos una vez en el aire.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

29. En caso de que un piloto se encuentre en una situación en la que su nivel de combustible es tan bajo que no puede aceptar NINGUNA demora, pero aún no constituye una emergencia crítica, debe declarar:

- a) COMBUSTIBLE MÍNIMO (Minimum fuel).
- b) MAYDAY, MAYDAY.
- c) SIN DEMORA (Expedite).
- d) PAN PAN FUEL.

30. Durante un vuelo de navegación observada (VFR), los puntos de referencia para cambiar de rumbo se conocen como 'Waypoints'. Es esencial elegir puntos de referencia que:

- a) No sean visibles hasta estar exactamente sobre ellos.
- b) Se encuentren separados por no más de 1 hora de vuelo para aviones lentos.
- c) Sean únicos y difíciles de confundir en la zona (por ejemplo, evitar usar 'un pueblo pequeño cualquiera' si hay muchos pueblos pequeños idénticos en los alrededores, e intentar buscar vías de tren, lagos con forma singular o cruces de autopistas).
- d) Estén tapados por nubes de forma habitual.

31. Si un vuelo de instrucción necesita simular un fallo de motor durante la aproximación, debe notificar a la torre solicitando un:

- a) EMERGENCY DECLARATION.
- b) SIMULATED ENGINE FAILURE (Aproximación con fallo de motor simulado).
- c) MAYDAY SIMULATION.
- d) TOUCH AND GO.

32. En el caso de que la pista se encuentre cubierta de hielo (Ice) o nieve compactada (Compact snow), la 'Eficacia de Frenado' (Braking Action) reportada será típicamente 'Pobre' (Poor). En estas circunstancias, la distancia de aterrizaje real:

- a) Puede llegar a multiplicarse dramáticamente, haciendo la pista inutilizable para aeronaves sin sistemas avanzados.
- b) Disminuirá, ya que la nieve frena los neumáticos.
- c) Solo afectará si se utilizan los frenos aerodinámicos.
- d) No se ve afectada si se aterriza a la velocidad V_{ref} correcta.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

33. La 'Navegación Observada' (Pilotage), que es la base fundamental del VFR para LAPL/ULM, consiste en volar:

- a) Siguiendo los vectores de aproximación del controlador de radar.
- b) Utilizando un computador de vuelo E6B a ciegas.
- c) Conduciendo la aeronave comparando y reconociendo directamente características visuales prominentes del terreno exterior (lagos, ríos, carreteras, ciudades) con la carta de navegación topográfica.
- d) Con los ojos tapados simulando vuelo instrumental.

34. Una consecuencia muy peligrosa del Efecto Suelo durante el despegue ocurre si un piloto inexperto:

- a) Fuerza el avión a despegar prematuramente a muy baja velocidad; el avión se elevará unos pocos pies pero, al salir del efecto suelo, carecerá de velocidad y potencia para ascender, pudiendo volver a caer a la pista.
- b) Aplica frenos en el aire.
- c) Espera demasiado y pasa la Vne.
- d) Recoge los flaps a gran velocidad.

35. Para contrarrestar la guiñada adversa al iniciar un viraje, el piloto debe:

- a) Aplicar presión sobre el pedal (timón de dirección) en el mismo sentido del alabeo.
- b) Aplicar presión sobre el pedal en sentido opuesto al alabeo.
- c) Aumentar rápidamente la potencia del motor.
- d) Empujar el bastón de mando hacia adelante.

36. Durante un viraje coordinado a nivel, la velocidad de pérdida del avión:

- a) Disminuye debido a la fuerza centrífuga.
- b) Aumenta a medida que aumenta el ángulo de alabeo.
- c) Se mantiene igual que en vuelo recto y nivelado.
- d) Se hace nula independientemente del factor de carga.

37. ¿Cómo puede un piloto evitar o corregir temperaturas excesivas en la cabeza del cilindro (CHT) en un avión que carece de aletas de refrigeración ajustables (cowl flaps)?

- a) Reduciendo ligeramente la potencia del motor (RPM / Presión de admisión).
- b) Aumentando la velocidad aérea (bajando el morro) para incrementar el flujo de aire por el capó.
- c) Enriqueciendo la mezcla de combustible, ya que el exceso de gasolina ayuda a enfriar los cilindros.
- d) Cualquiera de las acciones anteriores ayuda a reducir la temperatura del motor.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

38. Si en su carta visual aparece una zona con la denominación 'LEP' (Ej. LEP10), esto le indica que se trata de:

- a) Una zona Prohibida (Prohibited airspace), en la que el vuelo de aeronaves está completamente prohibido en las condiciones especificadas (suelen proteger instalaciones sensibles).
- b) Zona Peligrosa.
- c) Ruta de planeadores.
- d) Línea de aproximación final.

39. Para que un avión pueda entrar en barrena (spin), es condición indispensable:

- a) Que las alas se encuentren en situación de pérdida (stall asimétrico).
- b) Tener una velocidad superior a la de crucero.
- c) Que el centro de gravedad esté desplazado muy hacia adelante.
- d) Que el avión esté configurado con flaps extendidos.

40. Si el radarista indica 'RECYCLE TRANSPONDEDOR [código]' (Recycle squawk), el piloto debe:

- a) Apretar el botón IDENT.
- b) Poner código 7700.
- c) Apagar y volver a encender el equipo transpondedor (o pasarlo a STANDBY y luego a ON/ALT), reintroduciendo el código asignado.
- d) Llamar por teléfono al mecánico de aviónica.

41. Si usted vuela con un fuerte viento de COLA (Tailwind), para obtener el 'Máximo Alcance' (llegar lo más lejos posible con su combustible), usted debería:

- a) Reducir ligeramente la velocidad aerodinámica (IAS) respecto a la óptima de alcance, permitiendo que el viento lo empuje durante más tiempo.
- b) Acelerar a máxima potencia.
- c) Desplegar el tren de aterrizaje para equilibrar.
- d) Volar en ascenso continuo.

42. La interfaz 'Liveware-Liveware' del modelo SHELL se centra fundamentalmente en el estudio de:

- a) Cómo reacciona el piloto frente al cansancio físico extremo.
- b) Las leyes de la aerodinámica que afectan al vuelo.
- c) La comunicación, el trabajo en equipo, el liderazgo (CRM) y las relaciones con el ATC o instructores.
- d) El confort de las palancas y pedales.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

43. En un mensaje TAF, si una condición meteorológica tiene una posibilidad de ocurrencia de un 30% o un 40%, el pronosticador utilizará respectivamente los códigos:

- a) MAYBE30 o MAYBE40.
- b) PROB30 o PROB40.
- c) TEMPO30 o TEMPO40.
- d) BECMG30 o BECMG40.

44. ¿Cómo se define la 'Declinación Magnética' (Variación) Este?

- a) El polo norte magnético se alinea perfectamente con el geográfico.
- b) El compás de a bordo sufre interferencias de la radio.
- c) El Norte Magnético se encuentra posicionado geográficamente a la Derecha (Este) del Norte Verdadero.
- d) El avión vuela hacia levante.

45. Las nubes Estratos (St) y Estratocúmulos (Sc) son nubes bajas que habitualmente indican:

- a) Una atmósfera estable, pudiendo producir llovizna, mala visibilidad y techos bajos.
- b) Extrema inestabilidad, granizo y tornados.
- c) Vientos huracanados a gran altitud.
- d) La presencia de corrientes en chorro (Jet Stream).

46. Aerodinámicamente, ¿qué tipo de hielo estructural acumulado en vuelo altera más severamente el perfil aerodinámico y el centro de gravedad del avión?

- a) El hielo granulado (Rime ice), por ser más ligero.
- b) La escarcha depositada solo en la cola.
- c) El hielo vítreo o transparente (Clear ice), que fluye hacia atrás alterando fuertemente la forma y es más pesado.
- d) Cualquier tipo de hielo es beneficioso a bajas velocidades.

47. Un avión está a punto de despegar. El piloto consulta la tabla y ve que la distancia declarada de TODA incluye una Zona Libre de Obstáculos (Clearway). Físicamente, esta zona es:

- a) Un área pavimentada y reforzada igual de fuerte que la pista principal.
- b) Una extensión de grava utilizable para aparcar tras un rodaje largo.
- c) Un área rectangular en tierra o sobre el agua situada a continuación del final de la pista (TORA), bajo el control de la autoridad del aeródromo, donde no hay obstáculos que sobresalgan por encima de un plano inclinado especificado.
- d) Una zona con árboles bajos que ceden al impacto.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

48. Aplicar la calefacción del carburador (Carb Heat) en vuelo introduce aire caliente no filtrado al colector de admisión. Esto tiene como efecto secundario que:

- a) El aire que entra es menos denso, lo que enriquece la mezcla, reduce ligeramente las RPM/potencia y aumenta la temperatura de operación del motor.
- b) Aumenta enormemente la potencia y las RPM porque el aire caliente es más eficiente.
- c) Reduce de inmediato el flujo de combustible en los depósitos.
- d) Limpia las bujías y enfría las culatas de los cilindros de forma brusca.

49. El 'Cebador' (Primer) manual de la cabina es un mecanismo que se utiliza primordialmente para:

- a) Inyectar combustible crudo de forma manual directamente en los cilindros o conductos de admisión para facilitar el arranque inicial con el motor frío.
- b) Lubricar los pistones antes de arrancar.
- c) Enriquecer la mezcla en vuelo a gran altitud.
- d) Cebear el circuito del líquido de frenos de los pedales.

50. ¿Cómo interviene el diseño en flecha (swept wing) en el centro de presiones del avión si la punta del ala entra en pérdida antes que la raíz?

- a) Mejora el control de cabeceo al bajar el morro de manera natural.
- b) Reduce la resistencia parásita de la punta del ala.
- c) Puede causar un encabritamiento (pitch-up) peligroso porque la pérdida de sustentación en las puntas (retrasadas) adelanta repentinamente el centro de presiones global.
- d) Disminuye la velocidad de pérdida del avión.

51. Durante un descenso, si un piloto experimenta un bloqueo del oído (aerotitis) y el dolor se vuelve insoportable, la acción inmediata recomendada es:

- a) Descender más rápidamente para pasar la zona de alta presión.
- b) Detener el descenso, ascender a una altitud donde el dolor disminuya e intentar igualar la presión lentamente mediante bostezos o la maniobra de Valsalva antes de reanudar el descenso.
- c) Aplicar oxígeno puro al 100% de inmediato.
- d) Apagar el motor de inmediato para reducir la presión en la cabina.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

52. ¿Qué efecto tiene la ingesta prolongada de dietas muy ricas en grasas y la obesidad en el cuerpo del piloto?

- a) Mejoran la tolerancia a las fuerzas G negativas.
- b) Reducen drásticamente el riesgo de hipoxia histotóxica.
- c) Aumentan el riesgo de enfermedades cardiovasculares y reducen la tolerancia general a la altitud y la fatiga.
- d) Mejoran el Tiempo de Consciencia Útil (TUC) a 20.000 pies.

53. La 'Hipoxia Histotóxica' difiere fundamentalmente de la 'Hipoxia Hipóxica' estándar porque en la histotóxica:

- a) No hay oxígeno suficiente en el ambiente de la cabina de vuelo.
- b) El suministro de oxígeno en la sangre es el adecuado, pero los tejidos y células cerebrales están intoxicados (ej. por alcohol, cianuro) y son incapaces de utilizar ese oxígeno.
- c) La hemoglobina de la sangre ha sido bloqueada por el monóxido de carbono.
- d) El oxígeno se estanca en las piernas debido a las altas fuerzas G.

54. En inglés aeronáutico, el número 8 se pronuncia fonéticamente como:

- a) EIGHT.
- b) AIT (Eit).
- c) OCHO.
- d) OTCH.

55. Un avión entra en la fase de 'Cizalladura del viento' (Wind Shear) en aproximación final. Pasa repentinamente de tener 20 nudos de viento de cara a 0 nudos de viento. De forma inmediata, la aeronave sufrirá:

- a) Un fuerte encabritamiento.
- b) Una súbita caída de 20 nudos en la Velocidad Indicada (IAS), provocando una gran pérdida de sustentación y el hundimiento de la aeronave por debajo de su senda de planeo.
- c) Un aumento de la sustentación que hará que flote sobre la pista.
- d) Ningún cambio si el motor se mantiene constante.

56. Para fines de calibración de instrumentos y rendimiento aeronáutico global, la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) asume que dentro de la troposfera existe un Gradiente Vertical Térmico Estándar uniforme de:

- a) -1 °C por cada 1.000 pies de altura.
- b) -1,98 °C (aproximadamente -2 °C o -6,5 °C por km) por cada 1.000 pies de aumento de altitud.
- c) +3 °C por cada 1.000 pies en verano.
- d) Cero grados a partir de los 10.000 pies.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

57. La instrucción 'PARE' o 'ALTO' (Stop) transmitida a una aeronave en la calle de rodaje requiere que el piloto:

- a) Detenga el motor de inmediato.
- b) Acelere para despejar el camino.
- c) Avise al mecánico.
- d) Detenga el movimiento de la aeronave inmediatamente utilizando los frenos.

58. En la fraseología de emergencia, la transmisión de un mensaje 'PAN PAN' se reserva para:

- a) Peligro grave e inminente de estrellarse.
- b) Informar sobre un retraso en la llegada.
- c) Condiciones urgentes que afectan la seguridad de la aeronave, barco o persona, pero que NO requieren asistencia o intervención inmediata (como la pérdida de un motor en un bimotor que sigue volando bien).
- d) Solo se usa en buques, no en aviones.

59. El ajuste altimétrico 'QNE' (utilizado internacionalmente para volar por encima de la altitud de transición en espacio aéreo controlado) consiste en:

- a) Calar el altímetro a la presión del aeropuerto de destino.
- b) Introducir la presión real al nivel del mar (QNH regional).
- c) Ajustar el altímetro a la presión estándar de 1.013,2 hPa (o 29.92 inHg), volando a partir de entonces en Niveles de Vuelo (FL).
- d) Ajustar el altímetro a cero.

60. La instrucción del controlador de radar 'PONGA IDENT' (Squawk Ident) indica al piloto que debe:

- a) Identificarse vocalmente de nuevo.
- b) Apagar el transpondedor y volverlo a encender.
- c) Presionar el botón de identificación especial (IDENT) de su transpondedor.
- d) Cambiar la clave a 7000.

61. La velocidad V_{so} se define como:

- a) La velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje (flaps extendidos).
- b) La velocidad de pérdida en configuración limpia (flaps arriba).
- c) La velocidad óptima de ascenso.
- d) La velocidad máxima con flaps extendidos.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

62. La aproximación de un sistema frontal cálido viene frecuentemente anunciada con mucha antelación (cientos de kilómetros) por la aparición progresiva de:

- a) Cúmulos de buen tiempo.
- b) Niebla de radiación a nivel del suelo.
- c) Nubes altas tipo Cirros, seguidas de Cirrostratos y Altoestratos.
- d) Tormentas eléctricas violentas aisladas.

63. Durante un descenso en planeo con el motor apagado, ¿qué efecto tiene un viento de CARA (Headwind) fuerte sobre la trayectoria de la aeronave?

- a) Aumenta la distancia horizontal recorrida sobre el suelo.
- b) Disminuye significativamente la distancia horizontal recorrida sobre el suelo (alcance) respecto al aire en calma.
- c) Disminuye la tasa de descenso en pies por minuto.
- d) Obliga al piloto a volar a la velocidad de pérdida.

64. El Certificado Acústico (Noise Certificate) de la aeronave es un documento exigido normativamente que:

- a) Es voluntario en Europa para la aviación ligera.
- b) Mide el nivel de volumen de los auriculares de la cabina.
- c) Certifica que el ruido emitido por el avión no supera los límites ambientales OACI y debe llevarse a bordo de todas las aeronaves para las que sea aplicable la norma de homologación acústica.
- d) Se necesita solo en reactores comerciales.

65. Problema básico de cálculo VFR: Si su ultraligero o avión ligero vuela con una Velocidad sobre el Suelo (Ground Speed) constante de 90 nudos, ¿cuánto tiempo exacto le tomará recorrer una distancia de 45 Millas Náuticas (NM)?

- a) 15 minutos.
- b) 30 minutos.
- c) 45 minutos.
- d) 60 minutos.

66. En el diagrama del Coeficiente de Sustentación (Cl) vs Ángulo de Ataque, desde los 0 grados hasta llegar al ángulo crítico (antes de la pérdida), la línea del gráfico de sustentación asciende de manera:

- a) Exponencial o parabólica.
- b) Completamente horizontal.
- c) Casi lineal (directamente proporcional).
- d) Inversa, descendiendo gradualmente.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

67. ¿Cómo afecta el VIENTO al rendimiento de despegue?

- a) El viento de cola reduce la carrera de despegue.
- b) El viento cruzado aumenta la tasa de ascenso.
- c) Cualquier viento aumenta el recorrido en tierra.
- d) Un viento de cara (Headwind) reduce el recorrido de despegue necesario porque la aeronave alcanza antes la velocidad aerodinámica de sustentación respecto a la masa de aire.

68. ¿Qué técnica aeromédica es recomendable para igualar las presiones en el oído medio durante un descenso si se experimenta dolor?

- a) Apretar fuertemente los dientes.
- b) Respirar oxígeno puro al 100%.
- c) Realizar la maniobra de Valsalva (pinzar la nariz, cerrar la boca y soplar suavemente).
- d) Cerrar los ojos e inclinar la cabeza hacia atrás.

69. Según el Reglamento SERA en Europa, ¿cuál es la tasa máxima de alcohol en sangre permitida para ejercer las funciones de tripulante de vuelo?

- a) 0,5 gramos por litro.
- b) 0,2 gramos por litro.
- c) 0,0 gramos por litro (tolerancia cero).
- d) 0,8 gramos por litro.

70. ¿Qué diferencia fundamental existe entre la dirección del viento proporcionada en un METAR / TAF escrito y la dirección del viento dada oralmente por el controlador de la Torre para aterrizar?

- a) Los METAR y TAF informan del viento referenciado al Norte Geográfico (Verdadero), mientras que la Torre lo da referido al Norte Magnético (alineado con la pista).
- b) El METAR da el viento en Km/h y la Torre en Nudos.
- c) La Torre da el viento geográfico y el METAR el magnético.
- d) No existe ninguna diferencia, ambos usan el Norte de la Cuadrícula.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

71. Reglamentariamente, a efectos de horas de vuelo y aplicación de las reglas operativas, se define el período de 'Noche' en aviación como:

- a) El tiempo comprendido entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino (o cualquier otro período que determine la autoridad local al oscurecerse el centro del disco solar 6º bajo el horizonte).
- b) De 21:00h a 06:00h UTC.
- c) El instante exacto en que se pone el sol en el horizonte.
- d) Las horas donde están encendidas las farolas de las calles.

72. ¿Cuáles son las dos propiedades físicas fundamentales en las que se basa el funcionamiento de los instrumentos giroscópicos de a bordo?

- a) La rigidez en el espacio (inercia giroscópica) y la precesión.
- b) La presión estática y la succión dinámica.
- c) El magnetismo terrestre y el campo eléctrico.
- d) La gravedad y la viscosidad.

73. Para prevenir o mitigar el mareo cinético en un pasajero que empieza a sentirse mal, se le debe instruir a:

- a) Leer un libro o mirar una pantalla de móvil para distraerse.
- b) Cerrar los ojos, mover la cabeza rápidamente y agacharse.
- c) Mantener la cabeza quieta, proporcionar aire fresco y fijar la vista en un punto distante y estable del exterior, como el horizonte.
- d) Beber alcohol en pequeñas cantidades.

74. La 'Marcación Magnética' (Magnetic Bearing - MB) de un VOR (o NDB) a la aeronave se obtiene sumando:

- a) El Rumbo Magnético + El Desvío del compás.
- b) El Rumbo Verdadero + La Declinación Magnética.
- c) La Distancia DME + La velocidad de avance.
- d) El Rumbo Magnético del avión (Heading) + La Marcación Relativa de la estación (grados de la aguja). Y el resultado nos da el QDM directo a la estación.

75. El acrónimo 'FZRA' en un reporte METAR advierte de un peligro extremo para el vuelo. Significa:

- a) Niebla congelada (Freezing Fog).
- b) Llovizna engelante (Freezing Drizzle).
- c) Lluvia engelante (Freezing Rain), que al impactar se congelará formando hielo claro en el avión.
- d) Granizo fuerte (Freezing Hail).

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

76. ¿Por qué es sumamente aconsejable y necesario anotar rigurosamente el 'Tiempo o Hora Real' cada vez que el avión sobrevuele un Punto de Control o Checkpoint de su ruta planificada?

- a) Para calcular y revisar la 'Ground Speed' real comprobada en vuelo, verificar si el viento coincide con el pronóstico, y actualizar o corregir el Tiempo Estimado de Llegada (ETA) al destino.
- b) Para poder presentarlo al aeropuerto a la llegada y que no cobren recargos.
- c) Para saber cuándo apagar el motor.
- d) Para demostrar legalmente la hora de salida del Sol.

77. Si su pista de despegue está limitada por obstáculos altos (árboles o tendido eléctrico) al final de la misma (Short Field Take-off), la velocidad aerodinámica que DEBE buscar y mantener firmemente tras rotar es:

- a) V_y (Mejor tasa).
- b) V_{s1} .
- c) V_x (Mejor ángulo de ascenso), hasta haber franqueado con seguridad los obstáculos.
- d) V_{ref} .

78. La regla empírica del 'Factor de Altitud de Densidad' dicta que, de forma aproximada, por cada 1 °C que la temperatura exterior supera la temperatura estándar (ISA) de ese nivel, la Altitud de Densidad aumenta en unos:

- a) 10 pies.
- b) 500 pies.
- c) 120 pies. (Por lo tanto, un día 10 °C más caluroso que ISA añade unos 1.200 pies a la altitud de presión).
- d) 1.000 pies.

79. Si el manual de rendimiento de una aeronave indica una 'Altitud de Densidad' de 5.000 pies en un campo que está a nivel del mar, el piloto debe operar el avión como si físicamente estuviera:

- a) En un aeropuerto con una pista de 5.000 metros.
- b) A nivel del mar bajo una tormenta.
- c) Volando a 5.000 pies con temperatura bajo cero.
- d) Despegando desde un aeródromo situado en una montaña a 5.000 pies en condiciones de atmósfera estándar (ISA).

80. El término 'Combustible Extra' (Extra Fuel) en el plan de vuelo se define como:

- a) El combustible que sobra al apagar el avión.
- b) El combustible de contingencia exigido por la ley.
- c) El combustible adicional cargado en los depósitos exclusivamente a discreción del Comandante del vuelo para cubrir necesidades o demoras específicas previstas, más allá de lo exigido normativamente.
- d) El combustible contenido en las líneas del motor.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

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

01: D	02: B	03: D	04: A
05: B	06: B	07: C	08: D
09: A	10: A	11: A	12: C
13: C	14: B	15: B	16: B
17: A	18: C	19: A	20: A
21: D	22: B	23: C	24: C
25: C	26: C	27: C	28: B
29: A	30: C	31: B	32: A
33: C	34: A	35: A	36: B
37: D	38: A	39: A	40: C
41: A	42: C	43: B	44: C
45: A	46: C	47: C	48: A
49: A	50: C	51: B	52: C
53: B	54: B	55: B	56: B
57: D	58: C	59: C	60: C
61: A	62: C	63: B	64: C
65: B	66: C	67: D	68: C
69: B	70: A	71: A	72: A
73: C	74: D	75: C	76: A
77: C	78: C	79: D	80: C

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero, 80 preguntas en 100 minutos!



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: _____	71: _____	72: _____
73: _____	74: _____	75: _____	76: _____
77: _____	78: _____	79: _____	80: _____