Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Principios de vuelo

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Bajo la normativa general, el transporte de mercancías peligrosas (explosivos, inflamables, tóxicos, etc.) en aeronaves de aviación general y deportiva está:

a) Permitido siempre que estén bien embaladas.

b) Permitido si el piloto avisa por radio.

c) Estrictamente prohibido, salvo autorización excepcional y expresa de la AESA bajo normas muy rigurosas.

d) Permitido sin restricciones para pilotos privados.

02. La reglamentación SERA europea prohíbe explícitamente a cualquier miembro de la tripulación de vuelo actuar como tal si:

a) Se encuentra bajo los efectos de sustancias psicoactivas (incluido el alcohol) que puedan mermar sus facultades.

b) Tiene más de 50 años.

c) No lleva uniforme oficial de la compañía.

d) Lleva gafas graduadas.

03. Si durante el rodaje la torre le instruye 'CRUCE PISTA 09, NOTIFIQUE LIBRE' (Cross runway 09, report vacated), el piloto está autorizado a cruzar y luego debe:

a) Informar por radio en el momento en que toda la aeronave (incluida la cola) haya sobrepasado la línea de espera al otro lado de la pista.

b) Informar en el momento de entrar a la pista.

c) No decir nada y continuar su rodaje.

d) Pararse en medio de la pista y notificar.

04. Fisiológicamente, ¿qué papel juega el gas dióxido de carbono (CO_2) generado por el metabolismo de nuestro cuerpo?

a) Es puramente un gas de desecho letal sin ninguna función reguladora.

b) Su nivel de concentración y presión en la sangre actúa como el principal estímulo químico que obliga al centro respiratorio del cerebro a desencadenar cada ciclo de inspiración.

c) Aumenta la capacidad de absorción del oxígeno histotóxico en un 50%.

d) Lubrica las micro vellosidades de la cóclea auditiva en ascensos rápidos.

05. Una pista mojada (Wet runway) difiere de una pista contaminada por agua en que:

a) La pista mojada tiene más de 5 cm de agua estancada.

b) La pista mojada presenta la superficie empapada (reflejando la luz), pero NO tiene charcos significativos ni película de agua estancada profunda (generalmente menos de 3 mm), manteniendo cierto agarre.

c) La pista mojada mejora la aceleración.

d) No hay diferencia legal entre ambas.

06. Una ilusión visual muy peligrosa, conocida como 'White-out' (blanqueo), ocurre característicamente cuando:

a) El parabrisas se empaña internamente.

b) Se vuela de noche sobre una ciudad con iluminación muy blanca.

c) Se vuela bajo sobre terreno nevado bajo un cielo cubierto, provocando la pérdida total de sombras, referencias de profundidad y horizonte visual.

d) El sol incide directamente sobre la hélice en rotación.

07. La instrucción 'NOTIFIQUE EN TRAMO DE VIENTO EN COLA' (Report downwind) significa que usted debe avisar por radio cuando:

a) Tenga el viento de espaldas en la ruta.

b) Esté alineado con la pista.

c) Se encuentre en el tramo del circuito de aeródromo que discurre paralelo a la pista, volando en el sentido contrario a la dirección de aterrizaje.

d) Aterrice con viento de cola.

08. ¿Qué característica de diseño aeronáutico contribuye positivamente a la estabilidad direccional (eje vertical) además de la deriva?

a) Un centro de gravedad (CG) lo más retrasado posible.

b) Las aletas compensadoras de los alerones.

c) El área lateral del fuselaje posterior al centro de gravedad (efecto veleta).

d) El tubo de Pitot ubicado en el morro.

09. Si usted se aproxima a una tormenta (Cumulonimbo) y no puede evitar volar en sus cercanías, se encontrará con zonas de fuertes precipitaciones. ¿Cuál es el peligro de los chubascos de granizo (Hail)?

a) Que el granizo es blando y no rompe nada.

b) Que el granizo no solo existe dentro de la nube, sino que puede ser expulsado y arrojado por el viento hacia el exterior de la nube (incluso a millas de distancia bajo un 'yunque' despejado), dañando catastróficamente la estructura, parabrisas y hélice.

c) Que el granizo reduce la temperatura de la cabina agradablemente.

d) Solo afecta a los reactores que vuelan a Mach 1.

10. ¿Por qué es tan difícil para un piloto distinguir por sí mismo si está sufriendo hipoxia o hiperventilación?

a) Porque los síntomas iniciales de ambas condiciones (mareos, visión borrosa, confusión, hormigueo) son muy similares y pueden presentarse simultáneamente bajo estrés en altitud.

b) Porque ambas condiciones provocan que la piel se vuelva de un color rojo brillante.

c) Porque ninguna de las dos afecta al sistema nervioso central.

d) Porque ambas disminuyen el ritmo cardíaco de forma instantánea.

11. ¿Qué es la 'Línea de Posición' o LOP (Line Of Position) en navegación aérea observada o estimada?

a) El cinturón de seguridad del asiento del piloto.

b) La separación entre dos vías aéreas.

c) Una línea geométrica (visual o de radio) trazada en la carta, en algún lugar de la cual el piloto sabe que se encuentra la aeronave en un momento dado.

d) La distancia de frenado de la pista.

12. La turbulencia mecánica cerca del suelo es generada habitualmente por:

a) El calentamiento desigual de la superficie terrestre (convección).

b) El choque de un frente cálido con uno frío.

c) La fricción del viento al desplazarse sobre obstáculos físicos como edificios, montañas o árboles.

d) El paso de aeronaves de gran tamaño.

13. De acuerdo con el Reglamento del Aire, antes de iniciar cualquier vuelo IFR, o un vuelo VFR que requiera alejarse de las inmediaciones de un aeródromo (vuelo de travesía), el piloto al mando está obligado a:

a) Pesar el combustible él mismo.

b) Informar a sus familiares sobre la hora de llegada.

c) Estudiar cuidadosamente los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad disponibles para la ruta y los aeródromos de destino y alternativos.

d) Realizar una prueba de entrada en pérdida (stall) en el aire.

14. Si usted está volando con un Rumbo (Heading) de 090° y experimenta un fuerte viento procedente del Norte (viento cruzado por su izquierda), el avión sufrirá una deriva hacia:

a) La izquierda (Deriva negativa).

b) Hacia el mismo rumbo 090°, acelerando el avión.

c) La derecha (Deriva positiva o 'Deriva a Estribor'), haciendo que su Derrota (Track) sea mayor a 090°.

d) Hacia arriba.

15. En el Procedimiento Estándar Operativo (SOP), el 'Cross-check' o verificación cruzada en la cabina implica que:

a) Las acciones críticas realizadas por un piloto son verificadas verbal y visualmente por el otro (o chequeadas doblemente con los instrumentos) para evitar errores.

b) Se crucen los mandos en aterrizajes.

c) Se comprueben los vientos cruzados.

d) Se use el radar cruzado del aeropuerto.

16. En el contexto de prevención de 'Incursiones en Pista', un 'Punto Caliente' (Hot Spot) designado en el mapa de rodaje del aeródromo es:

a) Una zona de fuego en el área de bomberos.

b) La zona donde se recarga combustible.

c) Una ubicación específica en el área de movimiento del aeropuerto con antecedentes o riesgo potencial elevado de colisión o de incursión inadvertida en la pista.

d) Un área de la pista expuesta a viento térmico cruzado.

17. En un viraje nivelado y coordinado con un ángulo de alabeo (bank) de 60 grados, el factor de carga (G) al que se somete la estructura es de:

a) 1 G.

b) 1.5 G.

c) 2 G.

d) 3.8 G.

18. Si su velocidad GS es de 60 KT (que equivale a 1 milla por minuto), y su destino se encuentra a 22 Millas Náuticas de distancia, el tiempo estimado para alcanzarlo (ETE) será de:

a) 15 minutos.

b) 30 minutos.

c) 22 minutos.

d) 11 minutos.

19. En un sistema frontal ocluido cálido, el aire más frío se encuentra:

a) Atrapado entre dos capas de aire cálido.

b) Directamente en la estratosfera.

c) En la masa de aire que avanza por la retaguardia empujando el sistema.

d) Delante del sistema ocluido, siendo la masa de aire que avanza por la retaguardia menos fría (cálida relativa), cabalgando sobre el aire frío anterior.

20. Los torbellinos de punta de ala se originan porque el aire en el intradós (presión más alta) tiende a escapar hacia el extradós (presión más baja) girando alrededor de la punta del ala. ¿En qué dirección giran vistos desde atrás?

a) Hacia afuera en el intradós y hacia adentro en el extradós (el izquierdo en sentido horario y el derecho antihorario).

b) Ambos giran en sentido horario independientemente del ala.

c) Hacia el exterior de las alas en ambas superficies.

d) Hacia el fuselaje por debajo del ala y hacia las puntas por encima.

21. La 'Altitud de Presión' (Pressure Altitude) se lee directamente en el altímetro cuando en la ventanilla de Kollsman introducimos la presión de:

a) El QNH del aeródromo más próximo.

b) El QFE de la pista de destino.

c) La presión estándar de 1.013,2 hectopascales (o 29.92 pulgadas de mercurio).

d) La presión que marque cero metros exactos.

22. Un avión con poca estabilidad estática longitudinal tenderá a:

a) Corregir automáticamente cualquier cambio de actitud de cabeceo.

b) Ser muy difícil de maniobrar ('pesado de mandos').

c) Entrar siempre en pérdida en los virajes.

d) No oponer gran resistencia inicial cuando el piloto mueva el morro hacia arriba o hacia abajo, facilitando maniobras ágiles.

23. El borde de fuga es:

a) La parte posterior o trasera de un perfil alar.

b) La parte delantera de un perfil alar.

c) La parte redondeada del timón de profundidad.

d) La línea de curvatura media.

24. El rendimiento de los motores de aspiración normal (sin turbo) depende fuertemente de la densidad del aire. Al subir a un aeródromo de montaña en un día muy cálido (menor densidad), el motor:

a) Generará más potencia debido al aire caliente.

b) Se revolucionará de tal forma que superará el arco rojo.

c) Sufrirá una disminución significativa en la potencia máxima generada, empobreciendo los rendimientos de despegue y ascenso.

d) Aumentará su presión de admisión por encima del nivel del mar.

25. Problema práctico: Si un avión viaja con una Ground Speed (GS) de 120 nudos, su velocidad expresada en Millas Náuticas por Minuto es de:

a) 2 millas náuticas por minuto (120 / 60).

b) 1 milla náutica por minuto.

c) 3 millas náuticas por minuto.

d) 12 millas náuticas por minuto.

26. La velocidad VFR sobre el terreno puede determinarse con extrema precisión usando un cronómetro y la carta visual. Si recorre la distancia entre dos peajes de autopista (separados por 10 NM) en 5 minutos, su Ground Speed es de:

a) 120 nudos.

b) 100 nudos.

c) 60 nudos.

d) 50 nudos.

27. A diferencia de un motor de cuatro tiempos, un motor de dos tiempos (muy utilizado en ULM y paramotores) se caracteriza mecánicamente porque:

a) Realiza los cuatro ciclos (admisión, compresión, explosión y escape) en cuatro vueltas completas del cigüeñal.

b) Completa todo el ciclo termodinámico (admisión, compresión, explosión y escape) en una sola vuelta del cigüeñal (360 grados).

c) No utiliza bujías para el encendido.

d) Posee un sistema de válvulas de titanio muy complejo.

28. En la carta aeronáutica VFR, las elevaciones de los terrenos y cumbres siempre se expresan como 'Altitud'. Esto significa que la medida de dicho obstáculo está tomada:

a) Desde el centro de la Tierra.

b) Desde el fondo del valle más próximo.

c) Desde el Nivel Medio del Mar (MSL).

d) Desde el nivel del aeródromo de despegue (QFE).

29. La reglamentación de vuelo visual prohíbe taxear, despegar o aterrizar en la pista activa de un aeropuerto si el viento:

a) Es de 5 nudos.

b) Viene por la derecha.

c) Su componente cruzado o de cola EXCEDE absolutamente los límites de viento certificado y demostrado en el Manual de Vuelo o las limitaciones personales del operador/piloto.

d) Sopla desde el Noreste.

30. Al volar bajo la normativa de Reglas de Vuelo Visual (VFR), el método principal y reglamentario para evitar colisiones con otras aeronaves es:

a) Fiar la separación exclusivamente a las indicaciones del ATC.

b) Utilizar ininterrumpidamente el Sistema de Alerta de Tráfico (TCAS).

c) El concepto de 'Ver y Evitar' (See and Avoid), realizando un escaneo visual exterior continuo y eficaz.

d) Anunciar la posición por la radio cada minuto exacto.

31. Si usted sobrevuela un aeropuerto y observa una o varias cruces blancas horizontales pintadas EXCLUSIVAMENTE sobre las marcas de los umbrales o el centro de una de las pistas, significa:

a) Que ESA pista específica, o parte de ella, no es apta para el movimiento de aeronaves (pista cerrada), aunque el resto del aeródromo pueda estar operativo.

b) Que es el punto exacto donde se debe hacer la toma.

c) Que hay obras menores pero se puede aterrizar esquivándolas.

d) Que la pista se reserva para aterrizajes de precisión IFR.

32. La ilusión de la 'perspectiva aérea' puede ser causada por la lluvia en el parabrisas. Esta situación visual típicamente hace que las luces de la pista parezcan:

a) Mucho más nítidas y cercanas.

b) De color azul en lugar de blanco.

c) Menos brillantes, creando la ilusión de que la pista está más lejos o de que se vuela más alto de lo real.

d) Completamente invisibles bajo cualquier circunstancia.

33. Si se sospecha o se conoce la existencia de monóxido de carbono en vuelo, habría que:

a) Evitar el gas, abrir la calefacción a la cabina.

b) Cerrar la calefacción a la cabina, aumentar el aire fresco, abrir la ventanilla, procurar aterrizar cuanto antes.

c) Parar el motor y abandonar el avión, abrir la ventanilla, evitar el gas.

d) Aumentar la potencia del motor para dispersar los gases en el fuselaje.

34. En un Vuelo en Formación visual (VFR), el reglamento establece expresamente que la responsabilidad final de mantener la separación de seguridad entre las aeronaves que componen la propia formación es de:

a) La Torre de Control (TWR).

b) El Radarista de Aproximación (APP).

c) El piloto del avión escolta exclusivamente.

d) El Líder de la formación y los propios pilotos de las demás aeronaves que integran la patrulla, debiendo el ATC tratar a la formación como una sola aeronave a efectos de separación con terceros.

35. ¿Qué significa el término 'ROGER' en las comunicaciones por radio (que en español equivale a 'Recibido')?

a) He recibido toda su última transmisión (Bajo ningún concepto debe usarse para contestar a una pregunta que exija un SÍ o un NO, o una colación).

b) Autorizado según lo solicitado.

c) Afirmativo.

d) Repita el mensaje.

36. Si se produce un fallo del sistema de accionamiento de los FLAPS y estos quedan atascados en la posición de 'ARRIBA' (Flaps Up) durante la fase de aterrizaje, el piloto deberá planificar la toma sabiendo que:

a) La aeronave entrará en pérdida.

b) La senda de descenso será mucho más empinada.

c) La velocidad de aproximación será más alta de lo normal y, debido a la falta de resistencia y sustentación aerodinámica, la actitud de morro será más elevada y la distancia de aterrizaje (carrera en tierra) será mucho más larga.

d) Es imposible aterrizar sin flaps.

37. ¿Qué ocurre si compensamos (trimamos) el timón de profundidad hacia 'morro arriba' (nose up)?

a) La aleta compensadora se moverá hacia arriba.

b) La aleta compensadora se moverá hacia abajo, forzando el timón de profundidad hacia arriba.

c) El centro de gravedad se desplazará hacia atrás.

d) La resistencia inducida desaparecerá.

38. Todos los números, se trasmitirán pronunciando cada dígito separadamente, excepto aquellos números que se utilicen en la transmisión de altitud, altura de nubes, visibilidad entre otros.

a) Verdadero.

b) Falso, todos los números sin excepción se pronuncian juntos.

c) Falso, la visibilidad siempre se deletrea.

d) Verdadero, pero solo en el código QNH.

39. En caso de rampa de inspección o accidente en un aeropuerto nacional (SAFA / SANA), un inspector de AESA tiene el derecho de exigir a los tripulantes la exhibición de:

a) Un certificado de penales.

b) El contrato de compra del avión exclusivamente.

c) No pueden exigir nada sin orden judicial.

d) La licencia de vuelo, el certificado médico en vigor, el documento de identidad oficial (DNI/Pasaporte) y la documentación de aeronavegabilidad y legal de la aeronave.

40. En vuelos de crucero prolongados o travesías transoceánicas, los aviones pesados emplean la técnica de 'Ascenso Escalonado' (Step Climb). ¿Cuál es la razón física que justifica esta técnica de planificación?

a) Evitar interferencias de radar con otras aeronaves.

b) Enfriar progresivamente los frenos de las ruedas.

c) Cumplir con las regulaciones VFR.

d) Al inicio del vuelo el avión es demasiado pesado para alcanzar su altitud óptima. A medida que quema combustible, pierde peso, lo que le permite ascender a niveles de vuelo más altos donde el aire es menos denso y más eficiente.

41. La exposición continuada a altos niveles de fuerzas G positivas en maniobras acrobáticas disminuye el flujo sanguíneo al cerebro. Esto provoca a nivel fisiológico celular un estado puro de:

a) Hiperventilación.

b) Hipoxia Hipóxica.

c) Hipoxia Histotóxica.

d) Hipoxia Estancada (Stagnant Hypoxia).

42. En ergonomía de la cabina (modelo SHELL, Liveware-Hardware), el principio de diseño por el cual los mandos y los instrumentos se mueven en la dirección intuitiva (por ejemplo, empujar el bastón hacia adelante hace que el morro del avión baje) se denomina:

a) Estereotipo de control o compatibilidad de control.

b) Carga de trabajo compartida.

c) Sinergia de hardware.

d) Redundancia de diseño.

43. Al volar de noche o en condiciones de escasa visibilidad, la aeronave debe mostrar las luces de navegación reglamentarias. ¿Cuáles son los colores y la disposición estándar de estas luces?

a) Luz roja en el ala izquierda, luz verde en el ala derecha y luz blanca en la cola.

b) Luz verde en el ala izquierda, roja en la derecha.

c) Todas blancas intermitentes.

d) Luz roja en el morro, blanca en las alas.

44. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'N' corresponde a:

a) November.

b) Nancy.

c) Nectar.

d) Nilo.

45. Si durante un vuelo tranquilo o el prevuelo se descubre que la toma estática está bloqueada (Static port blocked), los aviones ligeros modernos ofrecen un sistema de respaldo que es:

a) El botón de expulsión del piloto.

b) La Válvula de Presión Estática Alterna (Alternate Static Source), que toma aire de presión estática directamente desde el interior de la cabina, permitiendo que los instrumentos sigan funcionando aunque con ligero error.

c) Un altímetro radar situado en el vientre del avión.

d) Destruir el cristal del variómetro de un martillazo.

46. La turbulencia de estela generada por un avión es más severa cuando dicho avión:

a) Es pesado, vuela a baja velocidad y en configuración limpia (flaps arriba).

b) Es ligero, vuela rápido y con el tren de aterrizaje bajo.

c) Es pesado, rápido y con los flaps totalmente extendidos.

d) Es ligero y está en fase de crucero a gran altitud.

47. El término 'Deriva' (Drift) se refiere al desplazamiento lateral de la aeronave respecto al rumbo de su proa causado por el viento. Si el viento es de componente CRUZADA PURA (90° respecto al avión), el efecto sobre la Velocidad sobre el Suelo (GS) será:

a) Un aumento enorme de la velocidad.

b) Una disminución drástica de la velocidad a cero.

c) Mínimo o prácticamente nulo. La deriva será máxima, pero la GS no se verá aumentada ni disminuida de forma significativa en comparación con la TAS.

d) El viento cruzado anula el funcionamiento de la brújula.

48. En la planificación de la performance, si un avión va a despegar con lluvia fuerte y agua estancada, debe considerarse el riesgo de aquaplaning. ¿A partir de qué límite práctico comienza el aquaplaning dinámico?

a) Ocurre a cualquier velocidad si llueve.

b) A partir de 150 nudos.

c) Solo cuando se aplican los frenos a fondo.

d) A una velocidad mínima predecible que depende directamente de la presión de inflado de los neumáticos de la aeronave.

49. El término 'Reserva de Combustible Legal' VFR (Final Reserve Fuel) debe mantenerse intacto hasta aterrizar. En condiciones normales diurnas para un aeroplano de pistón, debe permitirle volar al menos:

a) 30 minutos a la velocidad de crucero normal de espera.

b) 5 minutos a máxima potencia.

c) 2 horas completas.

d) 15 minutos de planeo.

50. Si el viento proviene exactamente desde la misma dirección hacia la que usted viaja (Viento de cara puro), el ángulo de corrección de deriva (WCA) será:

a) Cero grados, ya que el viento frontal no produce desviación lateral (deriva), limitándose únicamente a reducir la velocidad de avance (Ground Speed).

b) 90 grados.

c) Positivo.

d) Máximo.

51. De acuerdo con la regla empírica, si la temperatura ambiente de un aeródromo AUMENTA, la Altitud de Densidad de ese aeródromo:

a) Disminuye.

b) Se mantiene igual si no llueve.

c) Vuelve a niveles bajo cero.

d) Aumenta (el aire se calienta, se expande y se vuelve menos denso, simulando una altitud mayor).

52. Si la inmersión subacuática fue inferior a los 10 metros y NO requirió paradas de descompresión, el tiempo mínimo de espera antes de volar como piloto o pasajero es de:

a) 12 horas.

b) 24 horas.

c) 2 horas.

d) 48 horas.

53. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'K' corresponde a:

a) King.

b) Kilo.

c) Key.

d) Kite.

54. El rayo en una tormenta eléctrica es el resultado visible de:

a) El choque de cristales de sal con el viento.

b) El efecto Venturi en la base del cumulonimbo.

c) El sol calentando el aire húmedo de forma violenta.

d) Una descarga eléctrica masiva producida por las inmensas diferencias de carga (potencial) que se generan en la nube debido a la fricción y separación de gotas de agua y partículas de hielo impulsadas por las corrientes verticales.

55. El 'Nivel de Transición' (Transition Level - TRL) es el nivel de vuelo utilizable más bajo disponible por encima de la altitud de transición. Este valor cambiante, ¿quién lo determina u ofrece?

a) Viene impreso y fijo de fábrica en el manual del avión.

b) Es determinado por el piloto al mando basándose en la temperatura.

c) Es la Agencia Estatal de Meteorología anualmente.

d) Es calculado y transmitido por el Control de Tránsito Aéreo (ATC) en el momento, normalmente en la autorización de aproximación o emitido a través del ATIS del aeropuerto.

56. El hielo claro o transparente (Clear Ice) es liso, duro y muy adherente. Su formación es más probable al volar por:

a) Zonas de cirros a altitudes superiores a 30.000 pies.

b) Nubes estratiformes finas con temperaturas de -25°C.

c) Nubes cumuliformes densas con alto contenido de grandes gotas de agua superenfriada, típicamente con temperaturas exteriores entre 0°C y -10°C.

d) Zonas de lluvia de verano a 15°C.

57. Los slots o ranuras de borde de ataque funcionan retardando la pérdida porque:

a) Canalizan aire a alta energía del intradós al extradós, retrasando la separación de la capa límite.

b) Disminuyen el ángulo de incidencia del ala.

c) Aumentan significativamente la resistencia inducida.

d) Reducen la velocidad del aire sobre la superficie superior del ala.

58. Las siglas AIP (Aeronautical Information Publication) corresponden a:

a) La Publicación de Información Aeronáutica, el manual básico editado por un Estado que contiene información de carácter duradero indispensable para la navegación aérea.

b) El sistema de Aproximación por Instrumentos de Precisión.

c) La Asociación Internacional de Pilotos.

d) El código de seguridad del aeropuerto.

59. Al volar de una zona de ALTA presión hacia una zona de BAJA presión sin recalibrar el QNH en la ventanilla de Kollsman, el altímetro:

a) Indicará una altitud MAYOR de la que realmente tiene el avión (el avión vuela más bajo de lo que marca el instrumento).

b) Indicará una altitud MENOR de la que realmente tiene el avión.

c) Se ajustará automáticamente a la nueva presión barométrica.

d) Indicará siempre la altitud absoluta sobre el terreno.

60. La dirección del viento proporcionada por la Torre de Control a una aeronave para aterrizar se expresa siempre en grados magnéticos, pero la dirección del viento publicada en un METAR oficial o TAF se expresa en:

a) Grados referidos al Norte Verdadero (Geográfico).

b) Grados referidos al Norte Magnético.

c) Puntos cardinales (Norte, Sur, Este, Oeste).

d) El sistema de rumbo de cuadrante.

61. ¿Qué elemento del tren de aterrizaje es el encargado primordial de mantener el avión centrado en la pista durante la alta velocidad de la carrera de despegue y aterrizaje en aviones de tren triciclo convencional?

a) El timón de dirección (Rudder) aerodinámico y, si está acoplada, la rueda de morro directriz.

b) Los frenos principales.

c) Los alerones.

d) El trim de profundidad.

62. ¿Qué indica la bola del coordinador de viraje cuando está desplazada hacia el exterior del mismo?

a) Un derrape (skid).

b) Un resbale (slip).

c) Un viraje coordinado.

d) Una pérdida inminente.

63. En relación al uso de sustancias psicoactivas, la normativa europea (EASA/SERA) establece que los miembros de la tripulación no ejercerán sus funciones bajo los efectos del alcohol. El límite legal de alcohol en sangre para pilotos es generalmente:

a) 0,5 gramos por litro.

b) 0,2 gramos por litro (0.2 g/L o promille).

c) 0,8 gramos por litro.

d) 0,0 gramos por litro (Tolerancia cero estricta en todos los Estados).

64. El estrés agudo se diferencia fisiológicamente del estrés crónico en que:

a) El estrés agudo se produce por preocupaciones a largo plazo, como deudas o problemas maritales.

b) El estrés agudo es una reacción biológica inmediata (lucha o huida) frente a una amenaza o emergencia a corto plazo.

c) El estrés agudo solo afecta a la memoria a largo plazo.

d) No existe diferencia.

65. Si una aeronave vuela en VFR a una altitud igual o superior a 10.000 pies AMSL, ¿cuál es la visibilidad mínima exigida por la normativa europea SERA?

a) 5 km.

b) 3 km.

c) 8 km.

d) 10 km.

66. Reglas de derecho de paso: Cuando dos aeronaves (de la misma categoría) se aproximen de frente o casi de frente y haya peligro de colisión:

a) Ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la izquierda.

b) La aeronave más pesada mantendrá su rumbo y la más ligera cederá el paso.

c) Ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

d) La aeronave que vuele más rápido deberá ascender.

67. La toma estática del avión suele consistir en un pequeño orificio situado en el lateral del fuselaje. ¿Por qué se coloca en un punto lateral y liso, y no en el morro del avión?

a) Para evitar que los pájaros impacten en él.

b) Por estética de diseño.

c) Para evitar la presión dinámica del impacto del aire; el sensor necesita medir la presión atmosférica del aire en calma no perturbada.

d) Para que esté más cerca del cuadro de instrumentos.

68. Si el Centro de Gravedad (CG) de un avión se encuentra demasiado RETRASADO (Aft CG), más allá del límite trasero certificado, ¿cuál es el peligro más inminente?

a) El avión no podrá elevar el morro para despegar.

b) La estabilidad longitudinal se reducirá drásticamente, el avión será muy sensible al control de cabeceo y la recuperación de una pérdida o barrena será extremadamente difícil o imposible.

c) La velocidad de entrada en pérdida aumentará enormemente.

d) Se requerirá mucha más potencia para mantener la velocidad de crucero.

69. La Densidad del aire estándar (ISA) asumida al Nivel Medio del Mar para todos los cálculos de sustentación aerodinámica es de:

a) 3,14 kg por metro cúbico.

b) 0,5 kg por litro.

c) 1,225 Kilogramos por Metro Cúbico (kg/m^3).

d) Exactamente 1 gramo por centímetro cúbico (igual que el agua dulce).

70. En caso de un 'Incendio Eléctrico en Vuelo' (olor a plástico/cable quemado, humo blanco), el procedimiento estándar de emergencia establece que el piloto debe:

a) Apagar inmediatamente el Interruptor Principal (Master Switch - BAT/ALT) para aislar el cortocircuito, cerrar las entradas de aire y la calefacción para evitar avivar el fuego, y aterrizar lo antes posible.

b) Rociar agua sobre el panel de instrumentos.

c) Acelerar el motor para que el alternador funda el cable cortocircuitado.

d) Cerrar la válvula de combustible.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Principios de vuelo

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Principios de vuelo

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