Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Actuaciones y limitaciones humanas

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. El efecto aerodinámico conocido como 'Flutter' o flameo es:

a) La vibración normal del motor al ralentí.

b) Una oscilación aerolástica incontrolada y destructiva de las superficies de vuelo a altas velocidades.

c) El movimiento del aire dentro del tubo de Pitot.

d) Un desprendimiento pacífico de la capa límite en la raíz del ala.

02. Por el contrario, una pendiente de pista DESCENDENTE (downslope) provocará en el avión:

a) Una menor carrera de despegue y un recorrido de aterrizaje (LDA) mucho más largo, ya que la gravedad dificulta el frenado y el avión tiende a flotar.

b) Una mayor carrera de despegue.

c) Un riesgo inminente de pérdida en el despegue.

d) Un aterrizaje perfecto en tres puntos.

03. ¿Cuál es la fraseología radiotelefónica internacional y correcta para indicar que una aeronave se encuentra en grave peligro inminente e irremediable, requiriendo ayuda inmediata?

a) PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN.

b) MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY.

c) EMERGENCY, EMERGENCY.

d) SOS, SOS.

04. Dentro del llamado 'Triángulo de Velocidades' dibujado por los navegantes, el vector que representa el desplazamiento de la aeronave respecto al seno de la masa de aire está formado por:

a) El Rumbo Magnético y la Ground Speed.

b) La Derrota y la Velocidad Indicada.

c) El Rumbo Verdadero (True Heading) y la Velocidad Verdadera (True Airspeed - TAS).

d) La Fuerza G y la Altitud.

05. Si durante la carrera de despegue, antes de alcanzar la velocidad de rotación (Vr), el motor sufre un fallo crítico, la acción requerida e inmediata respecto a la performance es:

a) Cortar gases al instante, aplicar frenos a fondo y mantener el control direccional para detenerse en la pista remanente (siempre que se esté dentro de la ASDA).

b) Levantar el morro para planear sobre la pista.

c) Retraer el tren de aterrizaje.

d) Cambiar el selector de depósitos de combustible.

06. En los TAF o partes meteorológicos en altitud, ¿qué unidad se emplea internacionalmente para expresar la velocidad del viento?

a) Nudos (Knots - KT).

b) Kilómetros por hora (Km/h).

c) Millas terrestres por hora (MPH).

d) Metros por segundo (m/s).

07. Si su Derrota Verdadera (True Track) es 090° y el viento pronosticado proviene del Norte (360°), su Ángulo de Corrección de Deriva (WCA) será negativo (hacia la izquierda). Por tanto, su Rumbo Verdadero (True Heading) será:

a) Exactamente 090°.

b) Mayor de 090° (ej. 100°).

c) Menor de 090° (ej. 080°).

d) 180°.

08. ¿Qué efecto tiene sobre la lectura del altímetro volar hacia una masa de aire significativamente MÁS FRÍA que la Atmósfera Estándar (ISA), si no se corrige la altitud?

a) El avión volará más alto de lo indicado.

b) El aire frío es más denso y la presión disminuye más rápidamente con la altura; por tanto, el avión volará MÁS BAJO de lo que indica el altímetro (riesgo de colisión con el terreno).

c) El altímetro se congela y deja de marcar.

d) La temperatura no afecta en absoluto al error altimétrico.

09. La altitud de la tropopausa NO es uniforme. ¿Qué efecto tiene la temperatura estacional en su altura?

a) La tropopausa es más alta en verano y más baja en invierno, debido a la expansión térmica del aire.

b) La tropopausa es más alta en invierno y baja en verano.

c) La temperatura estacional no afecta en absoluto a su altitud.

d) Desaparece por encima de los océanos en verano.

10. 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.

11. En la vía de experiencia reciente de una habilitación nacional ULM, ¿qué actividad básica debe acreditarse en los 24 meses anteriores al vuelo previsto, además del vuelo con instructor cuando proceda?

a) 5 horas y 5 despegues, sin aterrizajes.

b) 12 horas, con 12 despegues y 12 aterrizajes, en la categoría o aeronaves equivalentes admitidas.

c) 45 horas exclusivamente de vuelo solo.

d) Una hora en cualquier categoría, aunque no esté habilitado para ella.

12. Si usted se ve obligado a realizar un 'Ammaraje' (Ditching - aterrizaje forzoso en el agua), la técnica general si existe fuerte oleaje (mar de fondo o Swell) dicta que debe amarar:

a) A lo largo de las olas (paralelo a la cresta del oleaje) para evitar chocar de frente contra el muro de agua, aceptando el viento cruzado si es necesario.

b) Directamente perpendicular a las olas, contra la cresta.

c) Con el tren de aterrizaje completamente bajado.

d) A la máxima velocidad posible.

13. Si mientras vuela con la calefacción de cabina puesta, los ocupantes comienzan a sentir dolor de cabeza inexplicable, letargo, mareos o visión borrosa, el piloto debe sospechar de intoxicación por Monóxido de Carbono y su primera acción vital debe ser:

a) Apagar completamente la calefacción de la cabina, abrir las entradas de aire fresco y las ventanillas, e intentar aterrizar a la brevedad.

b) Aumentar la calefacción para evaporar el gas tóxico.

c) Reducir la mezcla del carburador a posición pobre.

d) Aplicar presión sobre los disyuntores eléctricos.

14. En la navegación por satélite básica, las señales del GPS se basan en una red de satélites en órbita cuyas señales de radio están sometidas a la limitación física de:

a) La luz solar (no funcionan de noche).

b) La presión atmosférica (fallan a gran altitud).

c) Requerir una línea de visión directa (Line of Sight) desde el receptor en la antena del avión hacia los satélites en el espacio, pudiendo bloquearse por terrenos elevados o posiciones de la aeronave muy escarpadas.

d) La necesidad de recalibración magnética.

15. ¿Por qué en la fraseología estándar aeronáutica se utiliza la palabra 'AFIRMATIVO' (Affirm) en lugar de 'SÍ' (Yes)?

a) Porque fonéticamente es más clara, distintiva y difícil de confundir con estática u otras palabras breves.

b) Porque así lo exigen los militares.

c) Porque 'Sí' significa autorización en código.

d) No hay diferencia, se pueden usar indistintamente.

16. El uso de los 'Cowl flaps' (aletas de refrigeración del motor) total o parcialmente abiertos en vuelo:

a) Aumenta la sustentación de forma asimétrica.

b) Aumenta la resistencia de enfriamiento y por tanto la resistencia parásita general de la aeronave.

c) Elimina el P-factor en despegues pesados.

d) Disminuye la fricción superficial de la cabina.

17. ¿Cómo se indica en radiotelefonía que el intercambio de transmisiones se ha terminado y que no se espera ninguna respuesta?

a) TERMINADO (Out).

b) CAMBIO (Over).

c) RECIBIDO (Roger).

d) CORRECTO (Correct).

18. En el circuito de tráfico de un aeródromo, si dos aviones se aproximan para aterrizar, la regla de prioridad establece que:

a) El avión comercial tiene prioridad absoluta sobre la aviación general.

b) La aeronave que se encuentre a mayor altitud cederá el paso a la que se encuentre a menor altitud, pero esta última no se aprovechará de esta regla para cruzar por delante de otra en fase final de aproximación.

c) El avión más pesado tiene derecho de paso.

d) El avión a menor altitud siempre debe apartarse.

19. Durante un viraje descendente coordinado, el ala exterior al viraje experimenta:

a) Mayor velocidad y por lo tanto mayor sustentación y resistencia que el ala interior.

b) Menor velocidad y menor sustentación.

c) Un menor ángulo de ataque que el ala interior.

d) Misma velocidad y sustentación debido a la coordinación.

20. Los torbellinos de punta de ala (wingtip vortices) son más intensos cuando el avión vuela:

a) Ligero, rápido y en configuración limpia.

b) Pesado, limpio y a baja velocidad.

c) En descenso pronunciado con motor a ralentí.

d) Ligero, rápido y con flaps completamente extendidos.

21. En meteorología aeronáutica, ¿qué tres factores climáticos reducen significativamente la densidad del aire, disminuyendo por tanto el rendimiento general de la aeronave al despegue?

a) Baja altitud, temperaturas gélidas y aire muy seco.

b) Alta altitud (baja presión), altas temperaturas y alta humedad.

c) Presión barométrica alta, baja temperatura y nubes.

d) Viento de cara fuerte, aire seco y frío extremo.

22. El sesgo psicológico conocido como 'Sesgo de Expectativa' (Expectation Bias) ocurre en vuelo cuando:

a) El piloto rechaza aceptar nueva información visual.

b) El piloto escucha por la radio lo que espera o desea escuchar, en lugar de procesar correctamente el mensaje real emitido por el controlador (ATC).

c) El piloto se fía ciegamente de la tecnología por haber invertido dinero en ella.

d) Un copiloto no contradice a su comandante por respeto.

23. En la planificación de un vuelo, si usted experimenta un fuerte 'Viento de Cara' (Headwind) en el tramo de ida (lo que significa que tendrá viento de cola en el regreso), el 'Punto de No Retorno' (PNR) de su avión:

a) Se alejará hacia el destino.

b) Se acercará hacia el aeropuerto de salida, reduciendo la distancia máxima a la que puede volar y volver con seguridad.

c) No se verá afectado por el viento, ya que depende solo del consumo horario.

d) Se ubicará exactamente en la mitad de la ruta.

24. ¿Cómo se realiza habitualmente la lubricación de los componentes internos en un motor aeronáutico clásico de dos tiempos?

a) Mediante un cárter húmedo lleno de aceite mineral situado bajo el cigüeñal.

b) Inyectando aceite a presión con una bomba mecánica de engranajes.

c) Mezclando previamente una proporción específica de aceite especial para dos tiempos directamente con la gasolina en el depósito.

d) Los motores de dos tiempos no necesitan ningún tipo de lubricación.

25. ¿Por qué es peligroso realizar la maniobra de Valsalva durante el ascenso de la aeronave?

a) Porque en el ascenso el aire ya está intentando salir del oído medio hacia la garganta; forzar aire adicional hacia el oído puede causar sobrepresión dolorosa y rotura del tímpano.

b) Porque provoca hiperventilación inmediata.

c) Porque vacía los pulmones de oxígeno útil.

d) Porque bloquea la visión periférica temporalmente.

26. Efectuar un despegue en condiciones de fuerte VIENTO DE COLA (Tailwind), aparte de estar muchas veces prohibido por el POH, es sumamente peligroso porque:

a) Alarga enormemente la carrera de despegue en el suelo (TORA), ya que la aeronave debe alcanzar una Velocidad sobre el Suelo (GS) excepcionalmente alta para conseguir la Velocidad Aerodinámica (TAS) necesaria para sustentar.

b) Rompe la rueda de morro.

c) El avión despegará antes, pero no frenará en el aire.

d) Hace que el avión vuele hacia atrás.

27. La instrucción 'ALINÉESE' (Line up) en una pista se utiliza para que la aeronave:

a) Acelere y despegue.

b) Ingrese a la pista, se coloque sobre la línea central apuntando hacia la dirección de despegue y se detenga.

c) Aparque en paralelo.

d) Retroceda por la pista.

28. La técnica 'STERA' o el uso del concepto 'Sterile Cockpit' (Cabina Estéril) significa que:

a) La cabina debe desinfectarse antes de cada vuelo.

b) Durante las fases críticas del vuelo (rodaje, despegue, ascenso inicial, aproximación y aterrizaje) se prohíbe cualquier conversación o actividad no esencial para la seguridad del vuelo.

c) El piloto automático debe estar siempre activado.

d) Nadie excepto el Comandante puede hablar por la radio.

29. El término 'Cizalladura del viento' (Wind Shear) se refiere a:

a) La turbulencia leve típica de las tardes de verano.

b) El viento constante y predecible que fluye paralelo a las isobaras.

c) Un cambio brusco y violento en la velocidad y/o dirección del viento en una distancia muy corta.

d) La resistencia inducida en el ala al rozar con las nubes.

30. Una Alta Altitud de Densidad (aire menos denso) degrada la performance general. ¿Cuáles son los efectos precisos en un avión de pistón atmosférico?

a) Disminuye el empuje de la hélice, disminuye la potencia del motor y disminuye la sustentación del ala. Por tanto, aumentan las carreras de despegue y merman los ascensos.

b) Aumenta la potencia del motor por menor rozamiento.

c) No afecta a la sustentación, solo al consumo.

d) Mejora el frenado tras el aterrizaje.

31. Se sabe que el hígado metaboliza y elimina el alcohol de la sangre a un ritmo constante que no se puede acelerar bebiendo agua o café. Esta tasa promedio en un humano sano es de:

a) Aproximadamente 15 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre por hora (0.015% BAC/h).

b) Casi un 50% del nivel de alcohol por cada hora que pasa.

c) Unos 100 miligramos por hora.

d) La eliminación es instantánea tras 4 horas de sueño.

32. Si durante un vuelo nocturno usted se expone repentinamente a un destello de luz blanca y brillante en la cabina (ej. linterna o flash de un teléfono), ¿qué ocurrirá con su visión escotópica?

a) Se mejorará temporalmente permitiendo ver detalles finos en la oscuridad.

b) No se verá afectada si cierra un ojo.

c) La rodopsina (púrpura visual) de los bastones se destruirá inmediatamente (blanqueamiento), perdiendo la adaptación a la oscuridad, la cual tardará unos 30 minutos en recuperarse completamente.

d) El ojo cambiará a utilizar las células ciegas del nervio óptico.

33. ¿Qué acción física implica la autorización 'AUTORIZADO PARA APROXIMACIÓN [tipo]' (Cleared for approach)?

a) Que está autorizado a aterrizar sin más llamadas.

b) Que la aeronave puede iniciar y ejecutar todo el procedimiento de la carta de aproximación especificada (ILS, VOR, Visual), pero DEBE obtener una autorización separada para aterrizar de la torre de control.

c) Que debe realizar la espera (holding).

d) Que debe proceder al aeropuerto alternativo.

34. 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.

35. Al volar en zonas de hielo comprobado (Icing conditions), y en caso de carecer de sistema neumático de deshielo (De-ice boots), un piloto VFR debería saber que el primer lugar donde el hielo empezará a hacerse estructuralmente visible suele ser:

a) Cualquier borde delgado y expuesto, como la sonda de temperatura exterior (OAT probe), el tubo Pitot, y el borde de ataque del estabilizador horizontal y antenas.

b) El centro del parabrisas.

c) Los neumáticos del tren de aterrizaje.

d) El cono de cola.

36. 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.

37. Desde un punto de vista aerodinámico, despegar en un día con una Altitud de Densidad muy alta implica que, para generar la misma fuerza de sustentación que a nivel del mar, las alas de la aeronave necesitan:

a) Menor velocidad verdadera (TAS).

b) Menor carrera de despegue.

c) Desplazarse a una mayor Velocidad Verdadera (TAS) por el aire, lo que se traduce en una carrera de despegue sobre la pista mucho más larga.

d) Volar con un ángulo de ataque negativo.

38. El efecto de la 'Miopía de campo vacío' (Empty Field Myopia), al volar en días sin referencias visuales contrastantes, provoca que el ojo humano se relaje y enfoque automáticamente a una distancia de:

a) Aproximadamente 1 a 2 metros frente a la aeronave.

b) Al infinito.

c) Más de 50 kilómetros.

d) A la altura del panel de instrumentos exclusivamente.

39. Si usted vuela un avión ligero a motor y se cruza con otra aeronave a motor que está REMOLCANDO a un planeador, ¿quién tiene prioridad?

a) La aeronave que remolca al planeador tiene prioridad sobre el resto de las aeronaves propulsadas a motor.

b) Usted tiene prioridad por ir libre.

c) Ambos deben virar a la izquierda.

d) Tiene prioridad el que vuele más rápido.

40. En los códigos visuales SAR, para contestar afirmativamente o negativamente a una pregunta del avión de rescate usando letras trazadas en el suelo, los supervivientes usarán:

a) 'A' para afirmativo y 'R' para negativo.

b) 'Y' (Yes) para afirmativo y 'N' (No) para negativo.

c) Banderas rojas exclusivamente.

d) Fuegos de colores.

41. 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.

42. Al extender completamente los flaps para el aterrizaje, el centro de presiones del ala generalmente:

a) Se desplaza hacia atrás, provocando una tendencia a picar (bajar el morro).

b) Se desplaza hacia adelante, provocando un fuerte encabritamiento.

c) Permanece estático.

d) Sale fuera de los límites del ala.

43. 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 6° 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.

44. El 'Punto de Igual Tiempo' (PET o ETP) marca el lugar en la ruta donde se tardaría exactamente lo mismo en continuar al destino que en regresar al origen. Si no hay viento, el ETP se sitúa en la mitad de la ruta. Si hay un viento de CARA hacia el destino, el ETP:

a) Se desplaza hacia el aeródromo de destino (más allá de la mitad de la ruta).

b) Se desplaza hacia el aeródromo de salida.

c) Se queda en la mitad exacta.

d) Aparece un segundo ETP de reserva.

45. 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.

46. En el contexto de CRM (Crew Resource Management), el concepto se define fundamentalmente como:

a) La capacidad del piloto al mando para volar sin ayuda del copiloto.

b) La utilización efectiva de todos los recursos disponibles (humanos, hardware e información) para lograr operaciones de vuelo seguras y eficientes.

c) El mantenimiento técnico rutinario de la aeronave.

d) La gestión del peso y centrado de los pasajeros en la cabina.

47. 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.

48. Para poder determinar la posición EXACTA de su aeronave sobre la carta aeronáutica mediante el uso de Líneas de Posición (LOP), comúnmente llamado obtener un 'Fijo' o 'Fix', el piloto necesita cruzar o intersecar al menos:

a) Una sola LOP y adivinar la distancia.

b) Dos (y preferiblemente tres) Líneas de Posición (LOPs) que se corten en un ángulo adecuado al mismo tiempo (ej. la visual de un puente con la de una montaña).

c) Cuatro LOPs en paralelo.

d) Ninguna, la posición siempre la da la brújula por sí sola.

49. En un informe meteorológico (METAR/TAF), ¿qué significa el código 'SN'?

a) Lluvia (Shower).

b) Arena (Sand).

c) Nieve (Snow).

d) Humo (Smoke).

50. El 'Gradiente de Autoridad' (Authority Gradient) en una tripulación múltiple se considera 'plano' o inexistente cuando:

a) Ambos pilotos tienen exactamente la misma experiencia y rango, lo que puede llevar a confusión sobre quién toma la decisión final (falta de liderazgo claro).

b) El Comandante domina tiránicamente la cabina y el copiloto no opina.

c) El avión vuela en perfecto vuelo recto y nivelado.

d) Las comunicaciones por radio son impecables.

51. El tramo del circuito de aeródromo que es perpendicular a la pista, situado después de 'viento en cola' y antes de 'final', se llama:

a) Tramo de alejamiento.

b) Tramo base (Base leg).

c) Tramo de viento cruzado.

d) Tramo de intersección.

52. La instrucción 'AUTORIZADO A ATERRIZAR PISTA 09' (Cleared to land runway 09) da permiso al piloto para:

a) Cruzar la pista 09.

b) Despegar por la pista 09.

c) Realizar la toma de contacto y completar el aterrizaje en la pista 09.

d) Hacer un toque y despegue (Touch and go).

53. ¿Cuál de los siguientes documentos NO es estrictamente obligatorio llevar físicamente a bordo durante la realización de un vuelo nacional en una aeronave ligera VFR civil según OACI/EASA?

a) Certificado de Matrícula.

b) Licencias en vigor de los miembros de la tripulación de vuelo.

c) Certificado de Aeronavegabilidad.

d) El Libro del Motor y las facturas de mantenimiento del taller.

54. En la designación internacional de motores americanos (Lycoming o Continental), las letras O, I y T (por ejemplo, O-360 o TIO-540) significan:

a) Orientado, Integrado, Trenzado.

b) Oxidado, Invertido, Turbo.

c) Opuesto (Cilindros Opuestos), Inyectado (Fuel Injected), Turbocomprimido (Turbocharged).

d) Oleo, Internal, Thrust.

55. En el código de señales SAR de tierra a aire, ¿qué significa una letra 'X' trazada de forma visible?

a) Zona minada.

b) Necesitamos combustible.

c) Necesitamos asistencia MÉDICA urgente.

d) Proceda en esta dirección.

56. Si usted realiza un viraje perfectamente nivelado y coordinado con una inclinación (alabeo) de exactamente 60 grados, el Factor de Carga resultante será:

a) 1 G.

b) 2 G (el avión experimentará el doble de su propio peso).

c) 1.5 G.

d) 4 G.

57. La estabilidad direccional (alrededor del eje vertical) la proporciona principalmente:

a) El ángulo de diedro de las alas.

b) El estabilizador horizontal (cola).

c) El diseño asimétrico del perfil alar.

d) El estabilizador vertical o deriva.

58. En el cálculo de performance, la 'Velocidad de Pérdida' (Vs) de una aeronave no es un valor constante. ¿Cómo afecta el aumento del peso total de la aeronave a la velocidad de pérdida?

a) A mayor peso, mayor será la velocidad de pérdida, ya que el ala debe volar a un mayor ángulo de ataque para sustentar el exceso de peso.

b) A mayor peso, menor será la velocidad de pérdida.

c) La velocidad de pérdida solo depende de la altitud, no del peso.

d) El peso no afecta en absoluto a la pérdida aerodinámica.

59. ¿Qué efecto tiene el consumo de anfetaminas u otros estimulantes potentes en el piloto?

a) Mejora permanentemente el juicio y la toma de decisiones.

b) Reduce la presión arterial y facilita el sueño reparador.

c) Pueden producir un exceso de confianza, agresividad, y enmascarar peligrosamente los síntomas de la fatiga crónica hasta causar un colapso repentino.

d) Curar de inmediato los síntomas del mareo cinético.

60. Rodando con un avión de tren triciclo, si sopla un fuerte viento de COLA desde la DERECHA (cuarto trasero derecho), el piloto debe posicionar los mandos:

a) Girando el volante hacia la derecha y tirando del elevador.

b) Alerón derecho ABAJO (volante girado a la izquierda, alejándose del viento) y elevador EMPUJADO hacia adelante.

c) Alerones neutrales y elevador tirado atrás.

d) Volante a la derecha y elevador neutral.

61. Un plan de vuelo para un vuelo que vaya a contar con servicio de control de tránsito aéreo debe presentarse con antelación mínima de:

a) 5 minutos antes del arranque.

b) 10 minutos antes del despegue.

c) 120 minutos antes de EOBT.

d) Al menos 60 minutos antes de la hora prevista de fuera calzos (EOBT).

62. 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.

63. En aerodinámica, la 'Cuerda Media Aerodinámica' (MAC - Mean Aerodynamic Chord) es esencial para calcular:

a) El ángulo exacto de los alerones.

b) El régimen óptimo del motor en crucero.

c) La posición del centro de gravedad de la aeronave.

d) La presión dinámica total.

64. Si una aeronave ligera VFR tiene previsto realizar un vuelo cruzando las fronteras del Espacio Schengen (por ejemplo, desde la España Peninsular a Marruecos o a Reino Unido), el piloto DEBE obligatoriamente:

a) Volar por encima de 10.000 pies.

b) Contactar telefónicamente con las embajadas de ambos países.

c) Realizar el vuelo en condiciones IFR nocturnas.

d) Realizar la salida y la entrada en territorio nacional o extranjero exclusivamente a través de un "Aeródromo Aduanero / Internacional" designado.

65. 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.

66. Dentro de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), ¿qué significa el sistema AIRAC?

a) Un tipo de plan de vuelo.

b) Un sistema de radar secundario.

c) Reglamentación y Control de Información Aeronáutica (sistema para notificar anticipadamente, en fechas comunes estipuladas, modificaciones operacionales importantes).

d) Un boletín meteorológico de aeródromo.

67. La 'Carga Útil' (Useful Load) de un avión o ultraligero es la diferencia de peso entre:

a) El Peso Máximo al Aterrizaje y el Peso Sin Combustible.

b) El peso del combustible y el peso del equipaje.

c) El Peso Máximo Autorizado al Despegue (MTOM) y el Peso en Vacío Básico de la aeronave. Incluye piloto, pasajeros, equipaje y combustible utilizable.

d) El empuje del motor y la resistencia aerodinámica.

68. 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.

69. ¿Qué es un 'Error de Comisión' en el ámbito del desempeño humano en la aviación?

a) Olvidar bajar el tren de aterrizaje antes de tocar pista.

b) No leer la última línea de la checklist.

c) Realizar una acción de manera incorrecta o ejecutar un paso que no correspondía (ej. apagar el motor sano en lugar del averiado).

d) Quedarse dormido en vuelo de crucero.

70. Procedimientos para mitigación de ruido (Noise abatement): ¿Qué maniobras y configuraciones se piden evitar a los pilotos VFR en las proximidades de aeródromos sensibles al ruido?

a) Realizar aproximaciones en planeo y sin motor.

b) Aterrizar con los flaps arriba.

c) Vuelos rasantes, variaciones bruscas y repetitivas de las RPM de la hélice, virajes escarpados innecesarios y sobrevolar a baja altura zonas residenciales directamente.

d) Usar la radio de comunicación en inglés.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Actuaciones y limitaciones humanas

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Actuaciones y limitaciones humanas

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