Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Actuaciones y limitaciones humanas

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En el instrumento conocido como 'Bastón y Bola' (Turn and Slip indicator) o en el 'Coordinador de Virajes', la bola (inclinómetro) sirve para:

a) Indicar los grados exactos de la inclinación alar.

b) Indicar la calidad aerodinámica del viraje, revelando si la aeronave está sufriendo un derrape (skid) o un resbale (slip).

c) Medir la cantidad de combustible.

d) Indicar si el avión asciende o desciende.

02. 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.

03. 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.

04. Si el manual de un aeroplano indica que la carrera de despegue (TORA) aumentará un 20% si se despega desde hierba corta y seca en lugar de asfalto. Si el avión necesita 400 metros de pista en asfalto, ¿cuántos metros requerirá en hierba?

a) 400 metros.

b) 600 metros.

c) 480 metros.

d) 320 metros.

05. Error de Viraje de la brújula (regla UNOS): En el Hemisferio Norte, si usted vuela con rumbo NORTE y comienza a virar hacia el ESTE, el compás magnético:

a) Se adelantará al viraje marcando más de 090° rápidamente.

b) Indicará perfectamente los grados de viraje.

c) Se quedará rezagado o incluso indicará inicialmente un leve viraje hacia el Oeste antes de empezar a sumar grados hacia el Este.

d) Dará una vuelta de 360 grados sobre sí mismo.

06. Señalización de pista: Las líneas que demarcan el 'Punto de Espera' (Holding Point) antes de entrar a la pista consisten en:

a) Una única línea roja gruesa.

b) Un zigzag de color azul.

c) Cuatro líneas blancas paralelas.

d) Dos líneas amarillas continuas y dos líneas amarillas discontinuas transversales. El piloto no debe cruzar las líneas continuas sin autorización.

07. 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.

08. 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.

09. La resistencia inducida es:

a) La debida a la producción de sustentación.

b) La que proporciona mayor velocidad.

c) La suma de la gravedad más la resistencia parásita.

d) La resistencia generada por el fuselaje y el tren de aterrizaje.

10. Cuanto mayor sea el ángulo de ataque en un perfil alar, la fuerza aerodinámica será:

a) Menor.

b) Mayor.

c) Igual.

d) Nula.

11. La 'Presión Atmosférica' se define científicamente como:

a) La fuerza centrífuga ejercida por la rotación del planeta.

b) El peso o la fuerza ejercida por la columna de aire sobre una unidad de superficie.

c) La velocidad a la que se mueven las partículas de oxígeno.

d) La diferencia de temperatura entre el ecuador y los polos.

12. En un mapa sinóptico, una 'Vaguada' (Trough) se representa como:

a) Una prolongación en forma de 'U' o 'V' de un sistema de bajas presiones, asociada generalmente con nubosidad, chubascos y mal tiempo.

b) Una región de aire extremadamente seco y cielos despejados.

c) Una prolongación de un sistema de altas presiones.

d) El centro exacto de un huracán.

13. La 'enfermedad por descompresión' (Decompression Sickness - DCS) o 'Bends' es causada por:

a) La liberación de burbujas de gas nitrógeno en los tejidos y el torrente sanguíneo al disminuir la presión atmosférica.

b) La falta de oxígeno en las células nerviosas.

c) La expansión del aire atrapado en los empastes dentales defectuosos.

d) Una acumulación excesiva de dióxido de carbono en los pulmones.

14. Durante un vuelo de travesía visual, el uso exclusivo del sistema GPS (Global Positioning System) portátil o de panel a bordo de aeronaves VFR (como ultraligeros) debe ser considerado legal y operativamente como:

a) El único medio válido y legal de navegación, permitiendo prescindir de mapas.

b) Un sistema infalible que permite volar VFR sobre nubes densas.

c) Ilegal si el piloto no tiene habilitación IFR.

d) Una ayuda complementaria y excelente para la conciencia situacional, debiendo ser respaldada SIEMPRE por la navegación visual por el terreno (pilotaje), el uso del reloj, brújula (estima) y una carta de navegación en papel actualizada.

15. En las señales visuales internacionales de tierra a aire (SAR), si los supervivientes forman en el suelo una letra 'V', están pidiendo:

a) Asistencia médica urgente.

b) Necesitamos asistencia (Require assistance).

c) Todo está bien.

d) No aterrice aquí.

16. Existe una velocidad muy importante de diseño (denominada Va o Velocidad de Maniobra) que NO está pintada en el anemómetro porque varía con el peso del avión. Volar por debajo de la Va asegura que:

a) El avión consumirá menos de 10 litros a la hora.

b) Los flaps se extenderán automáticamente.

c) Ante una ráfaga vertical extrema o un movimiento completo y brusco de los mandos, el avión entrará en pérdida antes de sufrir un daño estructural.

d) La hélice nunca se detendrá en el aire.

17. Al realizar la aproximación hacia una pista que presenta una pendiente ASCENDENTE (cuesta arriba o "up-sloping"), la imagen en el parabrisas induce al piloto a creer que:

a) Está demasiado bajo.

b) El avión está inclinado hacia un lado.

c) El avión está más ALTO de su senda correcta, induciéndole a picar o reducir potencia, y volar una senda de aproximación muy baja e insegura.

d) La pista es significativamente más ancha de lo que es.

18. En el régimen nacional ULM de experiencia reciente, ¿qué alternativa permite acreditar la competencia sin utilizar la vía de las 12 horas?

a) Superar una verificación de competencia con un examinador autorizado.

b) Renovar únicamente el certificado médico.

c) Presentar un plan de vuelo.

d) Realizar cualquier vuelo como pasajero.

19. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'X' se pronuncia como:

a) Xerox.

b) X-ray.

c) Xilophone.

d) Xena.

20. A diferencia de la niebla de radiación, la niebla de advección:

a) Puede formarse y persistir incluso con vientos moderados (hasta unos 15 nudos) y puede ocurrir en cualquier momento del día.

b) Solo se forma en calma absoluta de viento.

c) Se disipa inmediatamente al amanecer.

d) Se forma exclusivamente en el interior de los continentes.

21. Según el Reglamento de Radiocomunicaciones, el número '9' se pronuncia fonéticamente en inglés como:

a) Nine.

b) Novo.

c) Ninth.

d) Niner.

22. En un sistema de posicionamiento satelital (GPS), las coordenadas terrestres para la introducción de 'Waypoints' se expresan universalmente mediante:

a) Latitud y Longitud, expresadas en Grados, Minutos y Segundos (o minutos decimales).

b) Altitud e isobaras magnéticas.

c) Radiales y Distancias (DME) exclusivamente.

d) Líneas de rumbo loxodrómico estático.

23. El vuelo a 'Velocidad de Crucero Económico' (Economy Cruise) sacrifica:

a) La estabilidad de la aeronave.

b) El alcance máximo posible.

c) El límite de tolerancia a la turbulencia.

d) La velocidad o tiempo de llegada a destino (se vuela más lento), a cambio de obtener un menor consumo horario de combustible (l/h) y alargar la autonomía o alcance.

24. Una característica meteorológica y operativa que afecta a la navegación por NDB (Banda baja LF/MF) frente a la de los VOR (VHF) es que:

a) Las señales NDB nunca cruzan los océanos.

b) Los NDB requieren estar a la vista (Line of sight) para recibirse, pero los VOR rebotan en la ionosfera.

c) Ambos sistemas fallan de noche invariablemente.

d) Las señales de baja frecuencia del NDB no están limitadas por la línea visual (siguen la curvatura de la tierra), pero son altamente susceptibles a interferencias eléctricas, tormentas y refracción costera, haciendo oscilar la aguja erráticamente.

25. El 'Síndrome de Adaptación General' de Hans Selye describe la respuesta del cuerpo al estrés en tres fases. La primera fase, en la que se libera adrenalina y aumenta el ritmo cardíaco, se llama:

a) Fase de Resistencia.

b) Fase de Alarma (Fight or Flight / Lucha o huida).

c) Fase de Agotamiento.

d) Fase de Aceptación.

26. Si a lo largo de su ruta hacia el destino usted se enfrenta a un fuerte 'Viento de Cara' (Headwind), el Punto de Igual Tiempo (ETP):

a) Se moverá hacia el aeródromo de origen.

b) Se desplazará hacia adelante, es decir, en dirección al viento (hacia el aeródromo de destino).

c) Permanecerá en el punto medio de la distancia física.

d) Se vuelve incalculable.

27. Un motor recíproco equipado con un sistema de Carburador convencional es altamente susceptible a la formación de hielo. Este hielo (Carb Ice) suele formarse principalmente en:

a) El cárter del aceite.

b) La válvula de mariposa y en el tubo Venturi del carburador, debido al fuerte enfriamiento provocado por la expansión del aire y la vaporización del combustible.

c) Las aletas de refrigeración exteriores.

d) El interior de los depósitos de las alas.

28. 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.

29. Durante un 'Aterrizaje Precausorio' en un campo desconocido, la técnica operativa prevé:

a) Realizar pasadas previas de inspección a baja altura y baja velocidad (con flaps de aproximación) por el flanco derecho del campo para evaluar su superficie, longitud, obstáculos ocultos (cables) y la dirección del viento antes de comprometerse al aterrizaje final.

b) Aterrizar directamente sin miramientos para ahorrar tiempo.

c) Soltar la gasolina del avión antes de tocar tierra.

d) Hacerlo exclusivamente de noche.

30. Aplicación de la regla del 1 en 60: Si usted vuela una distancia de 60 Millas Náuticas y descubre que se ha desviado 3 Millas Náuticas de su ruta prevista, ¿cuál ha sido su error de derrota en grados?

a) 1 grado.

b) 6 grados.

c) 3 grados.

d) 10 grados.

31. Durante una interceptación, si la aeronave interceptora baja su tren de aterrizaje y enciende los faros de aterrizaje mientras sobrevuela una pista, significa:

a) Estoy probando mis sistemas.

b) Aterrice en este aeródromo.

c) Ceda el paso.

d) Puede continuar su ruta.

32. Al medir distancias en una carta aeronáutica de proyección cilíndrica o cónica, ¿qué escala graduada impresa en los márgenes del mapa DEBE utilizarse para tomar la referencia directa en Millas Náuticas con un compás o regla?

a) La escala horizontal de los Paralelos (Longitud).

b) Las líneas isógonas.

c) La escala vertical de los Meridianos (Latitud), ya que 1 minuto de latitud siempre equivale a 1 NM.

d) El margen inferior de la carta métrica.

33. Si una aeronave ya ha iniciado la carrera de despegue (acelerando por la pista) y surge un peligro inminente (ej. otra aeronave cruzando), el controlador gritará:

a) CANCELE DESPEGUE.

b) MOTOR Y AL AIRE.

c) ¡ALTO INMEDIATAMENTE! (Stop immediately!).

d) PARE LA AERONAVE.

34. En el caso de adelantamiento (una aeronave se aproxima a otra por detrás desde un ángulo de menos de 70 grados con respecto a su plano de simetría), ¿por dónde debe realizarse el adelantamiento?

a) La aeronave que alcanza debe adelantar alterando su rumbo a la izquierda.

b) La aeronave que alcanza (la de atrás) cederá el paso y adelantará alterando su rumbo hacia la derecha.

c) Debe adelantar pasando por debajo de la aeronave alcanzada.

d) El adelantamiento está prohibido en vuelo VFR.

35. Los pilotos VFR planifican a menudo el uso de 'Líneas de Contención' o 'Barreras de Parada' (Catching lines / Handrailing) en su navegación observada. ¿Qué son?

a) Cables de acero instalados al final de las pistas de los portaaviones.

b) Características topográficas muy largas y evidentes (como un río importante, una cordillera o una gran autopista) perpendiculares o paralelas a la ruta, que advierten al piloto de que se ha desviado o de que ha sobrepasado su punto de destino.

c) Las isobaras de los frentes fríos en altitud.

d) Marcas pintadas en los mapas para no doblarlos.

36. En un METAR, la abreviatura 'SHRA' reporta la presencia de:

a) Nieve fuerte (Heavy Snow).

b) Arena soplando (Blowing Sand).

c) Chubascos de lluvia (Showers of Rain).

d) Humo radiactivo.

37. ¿Cuál de las siguientes variables NO forma parte de la fórmula matemática de la sustentación aerodinámica?

a) La densidad del aire.

b) La superficie o área alar.

c) El cuadrado de la velocidad.

d) El peso total de la aeronave.

38. 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.

39. El código METAR indica viento: 'VRB02KT'. Esto significa:

a) Viento racheado a 20 nudos.

b) Viento de dirección variable (no se puede determinar un rumbo medio) con una intensidad muy floja de 2 nudos.

c) Visibilidad reducida a 2 nudos por humo.

d) Viento cortante vertical a 20 pies.

40. En el caso de utilizar la frase 'TRANSMITIENDO A CIEGAS' (Transmitting blind), el piloto asume que:

a) El radar está roto.

b) Su receptor no funciona y no puede escuchar ninguna respuesta, pero espera que la dependencia ATC u otras aeronaves puedan estar escuchando sus intenciones.

c) Está volando dentro de nubes espesas sin visibilidad (IMC).

d) Se ha desorientado espacialmente.

41. La 'Fase de Madurez' de una tormenta es la más violenta y peligrosa. Se considera que ha comenzado visualmente en el momento exacto en que:

a) Comienza a caer la precipitación desde la base de la nube, generando corrientes descendentes que coexisten violentamente con las ascendentes.

b) Aparece el primer relámpago.

c) El viento en superficie queda en calma absoluta.

d) La temperatura aumenta fuertemente.

42. La 'Cizalladura del viento' (Wind Shear) es un fenómeno meteorológico extremadamente peligroso (especialmente en aproximación) que se define como:

a) Un cambio brusco y repentino en la velocidad y/o dirección del viento a lo largo de una distancia muy corta, ya sea en el plano horizontal o vertical.

b) Un viento constante y laminar de más de 40 nudos.

c) La rotación natural de la brisa marina.

d) El viento que acompaña a un frente estacionario.

43. Los motores Rotax de la serie 912 (muy extendidos en aviación ligera y deportiva) utilizan un sistema de refrigeración mixto. Esto significa que:

a) Las culatas de los cilindros se refrigeran mediante líquido (anticongelante), mientras que los cuerpos de los cilindros se refrigeran por aire.

b) Utilizan aire a presión y aceite para todo el bloque motor.

c) La mitad izquierda del motor es de aire y la derecha es de agua.

d) Se refrigeran inyectando agua en el carburador.

44. La palabra o frase “PROSIGA” en las comunicaciones radiotelefónicas tendrá el siguiente significado:

a) Prosiga con su mensaje.

b) Está bien.

c) No tiene significado.

d) Continúe en la misma frecuencia.

45. El viento se ve afectado por:

a) La gravedad terrestre, rozamiento y presión.

b) La curvatura de las isobaras y rozamiento.

c) La curvatura de las isobaras, gravedad terrestre y rotación de la Tierra.

d) Únicamente por la rotación de la Tierra (fuerza de Coriolis).

46. En los mapas meteorológicos de superficie, se considera que un anticiclón o zona de altas presiones existe de forma evidente cuando las isobaras cerradas marcan presiones centrales:

a) Por debajo de 1.013 milibares.

b) Entre 990 y 1.000 milibares.

c) Claramente por encima de la presión estándar de 1.013 hPa.

d) Inferiores a la presión circundante.

47. Derecho de paso en superficie: En el área de maniobras del aeródromo, una aeronave en rodaje deberá ceder el paso a:

a) Los peatones del aeropuerto.

b) Los vehículos de suministro de catering.

c) Las aeronaves que estén siendo remolcadas exclusivamente.

d) Las aeronaves que estén despegando, a punto de despegar o aterrizando.

48. Durante un viraje pronunciado o escarpado (Steep Turn), si el morro empieza a caer rápidamente hacia el suelo, ¿cuál es el error letal que NUNCA debe cometer el piloto?

a) Meter gases.

b) Tirar bruscamente del mando hacia atrás sin deshacer primero el ángulo de ladeo, ya que esto solo apretará el viraje y puede inducir un picado en espiral o una pérdida de alta velocidad (G-stall).

c) Pisar el pedal interior a fondo.

d) Reducir la potencia.

49. 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.

50. Al volar un avión pesado (cerca de MTOM), el piloto se percatará de que, comparado con volar ligero, la aeronave presenta:

a) Mayor régimen de ascenso y techo de servicio.

b) Pérdida de la estabilidad transversal.

c) Una velocidad de pérdida notablemente inferior.

d) Una inercia mucho mayor (reacciones más lentas), menor ángulo y régimen de ascenso, velocidad de pérdida mayor y un aumento en las distancias de despegue y aterrizaje.

51. La 'Longitud' de un punto terrestre se expresa como:

a) Un valor de 0° a 90° hacia el Norte o Sur.

b) La distancia en kilómetros desde el ecuador.

c) La distancia angular entre el ecuador y los trópicos.

d) El ángulo medido a lo largo del ecuador desde el meridiano cero (Greenwich) hasta el meridiano que pasa por dicho punto, de 0° a 180° hacia el Este o el Oeste.

52. En un reporte de posición (Position report) transmitido en ruta, ¿cuáles son los elementos básicos iniciales que deben incluirse obligatoriamente?

a) Velocidad del viento, temperatura y QNH.

b) Identificación de la aeronave, posición (punto sobrevolado), hora de cruce, altitud o nivel de vuelo, y siguiente punto y hora estimada.

c) Identificación de la tripulación y número de pasajeros.

d) Autonomía de combustible y aeropuerto alternativo.

53. En el diseño del espacio aéreo, una 'Aerovía' (AWY) se considera un área de control (TMA/Ruta) que tiene forma de corredor. El límite inferior de estas aerovías europeas se sitúa:

a) A una altura especificada sobre la superficie terrestre, nunca tocando el suelo (generalmente por encima de FL070 en la red primaria).

b) A nivel del mar.

c) A partir de 15.000 pies.

d) Desde el suelo hasta el espacio ilimitado.

54. Al sintonizar en el receptor de la aeronave la frecuencia VHF de una estación VOR para utilizarla como ayuda en la navegación visual, la primera y más importante acción de seguridad del piloto debe ser:

a) Apagar el altímetro.

b) Escuchar y verificar la señal de identificación en código Morse de tres letras que emite la estación, para confirmar que es el VOR correcto y que funciona.

c) Llamar por radio a la estación para pedir permiso de uso.

d) Colocar el botón Ident del transpondedor.

55. ¿Por qué es obligatorio comprobar la operatividad de la 'Calefacción del tubo Pitot' (Pitot Heat) durante la inspección prevuelo o en los rodajes en climas muy fríos?

a) Para que no se empañen los cristales.

b) Para calentar el aire que va al altímetro.

c) Porque si el tubo Pitot se bloquea con hielo, el anemómetro dejará de funcionar correctamente, privando al piloto de la lectura de velocidad aerodinámica.

d) Para evitar que los pájaros aniden en su interior.

56. ¿Cuál es la velocidad de referencia que delimita el límite superior estructural o velocidad de 'Precaución' (inicio del arco amarillo) en el anemómetro?

a) Vfe (Velocidad máxima con flaps).

b) Vno (Maximum Structural Cruising Speed). Es la velocidad máxima de crucero en atmósfera turbulenta; solo debe excederse en aire en calma.

c) Vne (Velocidad de Nunca Exceder).

d) Va (Velocidad de maniobra).

57. 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.

58. ¿Cuáles son las dos nubes catalogadas como 'Nubes de Gran Desarrollo Vertical', asociadas a la convección o inestabilidad frontal?

a) Cirros y Altoestratos.

b) Nimboestratos y Estratos.

c) Cirrocúmulos y Altocúmulos.

d) Cúmulos (Cu) y Cumulonimbos (Cb).

59. En la gestión de errores, un 'Error de Omisión' (Omission) ocurre cuando el piloto:

a) Olvida realizar una acción o paso requerido en un procedimiento.

b) Realiza una acción correcta en el momento equivocado.

c) Realiza una acción incorrecta creyendo que es la correcta.

d) Viola intencionadamente una norma de vuelo.

60. Si al preparar la navegación y revisar los NOTAM encontramos el término 'ASAMBLEA' o 'CONCENTRACIÓN' de aves y se declara zona sensible, el piloto de aviación ligera VFR deberá:

a) Despegar con máxima potencia y atravesar la zona haciendo ruido.

b) Volar en círculo encima del nido.

c) Evitar sobrevolar esa zona marcada en la medida de lo posible, manteniendo una altura superior a 3.000 pies o una distancia lateral adecuada para mitigar el grave riesgo de impacto de aves (Bird strike) y molestias a la fauna.

d) Ignorarlo pues los ultraligeros hacen poco ruido.

61. La aproximación de un 'Frente Cálido' se anuncia a menudo, incluso cientos de kilómetros antes de su llegada a la superficie, por:

a) Tormentas de granizo inmediatas.

b) La aparición de nubes altas (Cirros y Cirrostratos) que progresivamente van descendiendo en altura y espesor (Altoestratos y Nimboestratos).

c) Caídas de temperatura de más de 10°C en 5 minutos.

d) Una limpieza total de la atmósfera (cielos azules sin nubes).

62. Al rellenar la casilla de 'Reglas de Vuelo' en el formulario oficial del Plan de Vuelo (FPL) de la OACI para realizar un vuelo visual rutinario, el piloto debe introducir la letra:

a) I

b) Y

c) Z

d) V (VFR).

63. 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.

64. Un piloto observa un pulsoxímetro colocado en su dedo durante un vuelo en altitud. Este pequeño dispositivo sirve para medir:

a) La frecuencia respiratoria por minuto.

b) La presión arterial sistólica y diastólica.

c) El nivel de monóxido de carbono en los pulmones.

d) La saturación de oxígeno de la hemoglobina en la sangre (SpO2) y el pulso cardíaco.

65. ¿En qué configuración y fase de vuelo se produce la mayor resistencia inducida?

a) Volando a alta velocidad, ligero de peso.

b) Volando a baja velocidad, con alto ángulo de ataque y pesado.

c) Volando en crucero a nivel del mar.

d) Durante un picado a máxima potencia.

66. ¿Cuál de las siguientes alteraciones fisiológicas está directamente relacionada con cruzar rápidamente múltiples husos horarios en vuelos de larga distancia?

a) El jet lag (disritmia circadiana).

b) La miopía de campo vacío.

c) El Vértigo por parpadeo.

d) El síndrome de adaptación general.

67. Al volar sobre terrenos completamente nevados, un mar sin olas, o zonas desérticas (terrenos sin características o referencias visuales/Featureless terrain), la ilusión principal inducirá a creer al piloto que:

a) Vuela en dirección opuesta.

b) La velocidad del avión es cero.

c) Está volando a una altitud superior a la real, favoreciendo el riesgo de impactar contra el suelo por volar demasiado bajo.

d) El avión está invertido.

68. Al realizar una inspección pre-vuelo (Walk-around), la comprobación del tubo Pitot incluye asegurarse de que:

a) El orificio principal y el de drenaje estén despejados, que la funda pitot esté retirada y que el sistema de calefacción pitot (si está instalado) caliente el tubo al encenderlo.

b) El tubo esté apuntando hacia la cola del avión.

c) Esté lleno de líquido descongelante.

d) Las válvulas de vacío cierren al soplar.

69. En la evaluación de una pista, ¿qué es la 'Zona de Parada' (Stopway)?

a) Una zona rectangular designada al final de la pista, preparada para soportar la aeronave en caso de un despegue interrumpido (frenada de emergencia), sin causar daños a la estructura.

b) El espacio reservado para aparcar los aviones ligeros.

c) La calle de rodaje rápida.

d) La zona previa al umbral desplazado.

70. Si el controlador sospecha o el piloto comunica por voz una interferencia ilícita silenciosa, el controlador puede pedir 'PONGA SECUESTRO' (Squawk Hijack), lo que implica poner el código:

a) 7700.

b) 7500.

c) 7600.

d) 2000.

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

¡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