

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. El ángulo formado entre el Norte Geográfico (o Verdadero) y el Norte Magnético en una posición dada de la Tierra se denomina:

- a) Desvío del compás (Deviation).
- b) Deriva aerodinámica.
- c) Inclinación magnética (Dip).
- d) Declinación Magnética o Variación (Variation / VAR).

02. 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.

03. Al emplear tablas de rendimiento de despegue (Take-Off Performance charts), a menudo se indica que se debe aplicar un incremento porcentual si hay un viento de cola. Como norma estandarizada por seguridad si el manual no detalla lo contrario, un viento de cola del 10% de la velocidad de despegue:

- a) Acorta la carrera un 5%.
- b) Aumenta la distancia de despegue en tierra en aproximadamente un 20% o más, por lo que es una operación muy delicada en pistas cortas.
- c) Obliga a despegar sin flaps.
- d) No se contempla, ya que siempre es ilegal despegar con viento de cola.

04. Si usted cala (ajusta) su altímetro al valor de presión 'QNH' proporcionado por la torre de control, al aterrizar su altímetro le indicará:

- a) Cero pies exactos.
- b) La elevación del aeródromo respecto al Nivel Medio del Mar (MSL).
- c) Su altura sobre el terreno (AGL).
- d) El nivel de vuelo (FL) estándar.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

05. El alcohol es un factor causal en numerosos accidentes aéreos. Además de sus efectos sobre el juicio y la coordinación, el alcohol en sangre afecta al sistema vestibular provocando:

- a) Un aumento severo de la susceptibilidad a la desorientación espacial y a las ilusiones vestibulares.
- b) Inmunidad temporal al mareo cinético.
- c) Mayor sensibilidad en los bastones de la retina.
- d) Una mejora en la capacidad para compensar el nistagmo.

06. Después del paso completo de un frente frío (en la masa de aire frío posterior), la visibilidad general suele ser:

- a) Buena o excelente (excepto en chubascos aislados).
- b) Mala, con nieblas persistentes.
- c) Regular, por nubes estratificadas.
- d) Nula por calima.

07. En la resolución de problemas de carga y centrado, si usted mueve un objeto pesado desde el maletero trasero hacia un asiento delantero en vuelo, el Peso Total de la aeronave:

- a) Disminuirá proporcionalmente.
- b) Permanecerá exactamente igual, pero el Centro de Gravedad (CG) se desplazará hacia adelante.
- c) Aumentará su momento positivo.
- d) Se mantiene igual y el Centro de Gravedad no varía.

08. ¿Qué es la 'Estación' (Station) en el contexto del manual de Peso y Centrado?

- a) Es una posición específica a lo largo del fuselaje de la aeronave, medida en pulgadas o centímetros desde el plano de referencia (Datum), utilizada para determinar el 'brazo' de una carga.
- b) Es el aeropuerto donde se carga el avión.
- c) Es el compartimento de radio.
- d) Es la bodega central bajo los pies del pasaje.

09. La hélice en rotación genera un flujo de aire en espiral (tirabuzón) hacia atrás. A altas potencias y bajas velocidades, este efecto hace que el avión tienda a guiñar hacia:

- a) La derecha en aviones con motor de giro a la derecha (visto desde cabina).
- b) Arriba, levantando el morro de forma incontrolable.
- c) Abajo.
- d) La izquierda (en motores de rotación a la derecha, horario).



10. ¿En qué zona de la curva de potencia requerida vuela el avión cuando se encuentra en aproximación final con flaps totalmente abajo y baja velocidad?

- a) En el régimen de vuelo subsónico avanzado.
- b) En el primer régimen de vuelo (zona estable).
- c) En el segundo régimen de vuelo o zona de mando invertido, donde para volar más lento se necesita MÁS potencia por el aumento masivo de la resistencia inducida.
- d) En el régimen de máxima resistencia parásita.

11. Si en su carta visual OACI 1:500.000 observa que las curvas de nivel están dibujadas 'muy juntas' (apretadas) en una zona determinada, esto indica geográficamente:

- a) Una extensa llanura o meseta plana.
- b) Una pendiente del terreno muy pronunciada o escarpada (ej. un acantilado o ladera de montaña muy abrupta).
- c) Una gran depresión bajo el nivel del mar.
- d) El límite de un espacio aéreo peligroso.

12. Visual y meteorológicamente, el avance de un 'Frente Frío' típico se caracteriza por:

- a) Extensas capas de cirros y estrato-cúmulos sin precipitaciones.
- b) Una banda estrecha de desarrollo vertical vigoroso (Cúmulos y Cumulonimbos), chubascos intensos de corta duración, ráfagas fuertes, caída térmica y buena visibilidad tras su paso.
- c) Precipitación continua de llovizna durante 3 días consecutivos.
- d) La formación de un anticiclón cálido inmediato.

13. Las 'Líneas Isoclinas' (Isoclinic lines) en un mapa de navegación magnética unen los puntos de la superficie terrestre que tienen:

- a) Igual declinación magnética.
- b) Igual 'Inclinación Magnética' (Magnetic Dip) de las líneas de flujo del campo magnético hacia el suelo.
- c) Igual altitud de transición.
- d) El mismo desvío de brújula.



14. Según el principio de Bernoulli, en un tubo de Venturi, cuando la velocidad de un fluido incompresible aumenta, su presión estática:

- a) Disminuye.
- b) Aumenta.
- c) Permanece constante.
- d) Se iguala a la presión atmosférica exterior.

15. El código 'QNE' hace referencia a:

- a) La presión atmosférica estándar a nivel del mar, fijada en 1013,2 hectopascales (o 29.92 pulgadas de Hg), usada para volar en Niveles de Vuelo (FL).
- b) La presión regional ajustada por temperatura.
- c) La elevación del aeródromo.
- d) La temperatura del punto de rocío.

16. El compás magnético (brújula) presenta un error conocido como 'Error de Viraje' (Turning Error) que es más pronunciado cuando se vuela en rumbos Norte o Sur. En el Hemisferio Norte, si usted vuela rumbo NORTE y comienza a virar hacia el Este o el Oeste, la brújula:

- a) Se congelará en la indicación Norte.
- b) Adelantará el viraje indicando más grados de los reales.
- c) Indicará inmediatamente un viraje al Sur.
- d) Se quedará rezagada o indicará inicialmente un viraje en sentido opuesto al real (Regla UNOS: Undershoot North).

17. 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.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

18. Al planificar el Peso y Centrado, si debe cargar combustible (AVGAS 100LL) medido en litros, utilizará un factor de conversión general aceptado para hallar su masa que es de:

- a) 1,00 kg/l.
- b) 1,55 kg/l.
- c) Aproximadamente 0,72 kilogramos por cada litro (o 6 libras por US Gallon).
- d) 0,45 kg/l.

19. La expresión 'CONTACTE SALIDAS' (Contact departures) requiere que el piloto:

- a) Llame a la compañía aérea.
- b) Apague su radio.
- c) Cambie a la frecuencia de emergencia.
- d) Cambie a la frecuencia del Control de Salidas (Control de Aproximación) y establezca comunicación con ellos.

20. En España, las licencias para el pilotaje de Ultraligeros (ULM):

- a) Se emiten directamente por EASA con validez mundial automática.
- b) Exigen un examen médico Clase 1.
- c) Están totalmente desreguladas y no requieren exámenes.
- d) Tienen consideración nacional (emitidas por la AESA bajo el Real Decreto español específico de ULM), no estando sujetas a la normativa europea estándar Parte-FCL.

21. ¿Cómo se compensa el Viento Cruzado fuerte durante la carrera de DESPEGUE en un avión ligero de tren triciclo convencional?

- a) Manteniendo el mando de alabeo (aleros) firmemente metido hacia la dirección de donde proviene el viento (para evitar que el ala se levante) y corrigiendo el rumbo con el timón de dirección.
- b) Manteniendo los mandos totalmente sueltos en el centro.
- c) Aplicando frenos diferenciales violentamente a un solo lado.
- d) Levantando el morro lo antes posible, forzando la rotación en cuanto haya velocidad de pérdida.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

22. ¿Cuál es la acción inmediata si usted se encuentra volando VFR en un día cálido y el motor se detiene por completo a 3.000 pies de altitud (Fallo de motor en crucero)?

- a) Ajustar la actitud para alcanzar la Velocidad Óptima de Planeo (Vgl), buscar y seleccionar el mejor campo de aterrizaje posible, y posteriormente intentar reiniciar el motor (Checklist).
- b) Llamar por radio antes de tocar los mandos.
- c) Tirar de la palanca al máximo para no perder altura.
- d) Bajar el tren de aterrizaje y los flaps al instante.

23. ¿Qué término radiotelefónico advierte a un piloto sobre el flujo de aire turbulento que deja tras de sí una aeronave pesada en despegue o aterrizaje?

- a) CUIDADO CON EL VIENTO (Watch the wind).
- b) PRECAUCIÓN, ESTELA TURBULENTA (Caution, wake turbulence).
- c) PELIGRO, MICROBURST.
- d) ATENCIÓN, CIZALLADURA.

24. La frase 'MANTENGA [rumbo/velocidad]' (Maintain) empleada de forma imperativa en comunicaciones radar, debe ser entendida por el piloto como:

- a) Una instrucción de obligado cumplimiento para preservar la separación de tráfico, y que solo puede ser alterada en caso de emergencia, resolución TCAS o nueva orden ATC.
- b) Una sugerencia opcional.
- c) Una autorización para hacer lo que quiera.
- d) Un error del controlador.

25. ¿Qué instrumento de vuelo se calibra basándose en la fórmula matemática y los parámetros de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA), en la que la temperatura disminuye 1.98°C por cada 1000 pies de altitud?

- a) El Altímetro barométrico.
- b) El compás magnético.
- c) El indicador de actitud.
- d) El tacómetro.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

26. 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.

27. Un transpondedor en 'Modo C' tiene la capacidad de transmitir no solo el código (squawk) de 4 dígitos en la pantalla de radar del controlador, sino también:

- a) La cantidad de combustible restante en libras.
- b) La información de la altitud de presión de la aeronave.
- c) Las comunicaciones de voz de la cabina.
- d) El plan de vuelo en formato de texto.

28. ¿Qué indican las líneas rojas aserradas (o con picos) en un mapa de superficie meteorológico utilizado para el briefing del plan de vuelo?

- a) La ubicación de la Corriente en Chorro (Jet Stream).
- b) Zonas de tormentas extremas.
- c) La presencia de un Frente Cálido que avanza por la zona.
- d) Cadenas montañosas infranqueables.

29. En el sistema eléctrico, el 'Regulador de Voltaje' (Voltage Regulator) es un componente crítico. Su fallo por sobrevoltaje podría destruir la aviónica. Para evitarlo, los sistemas eléctricos modernos cuentan con:

- a) Una segunda batería auxiliar exclusiva.
- b) Una antena disipadora de estática.
- c) Un relé de sobrevoltaje (Overvoltage Relay) que desconecta automáticamente el alternador del circuito si el voltaje supera un límite peligroso.
- d) Un disyuntor de reseteo automático.



30. La frase 'AUTORIZACIÓN CANCELADA' (Clearance cancelled) se utiliza por el controlador de tránsito aéreo para:

- a) Cerrar el aeropuerto.
- b) Indicar que el piloto ha llegado a su destino.
- c) Indicar que una autorización previamente emitida queda anulada y ya no es válida, debiendo el piloto seguir las nuevas instrucciones.
- d) Apagar el transpondedor.

31. Las nubes de gran desarrollo vertical, que pueden extenderse desde cerca del suelo hasta 15 km de altura, pertenecen a los géneros:

- a) Cúmulos (Cu) y Cumulonimbos (Cb).
- b) Nimboestratos (Ns) y Cirros (Ci).
- c) Cirros (Ci) y Cirrocúmulos (Cc).
- d) Estratos (St) y Estratocúmulos (Sc).

32. Las magnetos del motor son pequeños generadores eléctricos de alta tensión accionados mecánicamente por el cigüeñal. ¿Hacia dónde envían exclusivamente esa corriente generada?

- a) A la batería para recargarla en vuelo.
- b) Al motor de arranque eléctrico.
- c) A la barra colectora de aviónica (Avionics Bus).
- d) Directamente al sistema de encendido (hacia los distribuidores y las bujías).

33. En el contexto de la carga de trabajo mental, el término 'Task Shedding' (descarte de tareas) se produce cuando:

- a) El piloto automático asume todas las funciones del vuelo.
- b) El piloto se encuentra tan sobrecargado mentalmente que abandona inconscientemente ciertas tareas (a veces críticas) para concentrarse exclusivamente en el problema inmediato que tiene delante.
- c) Se reparten las labores de vuelo de forma óptima entre los dos pilotos.
- d) Se termina la lista de chequeo (checklist) y se guarda.



34. En un avión equipado con una hélice de paso variable (velocidad constante), el mando de paso de la hélice controla indirectamente:

- a) La presión de admisión del motor (Manifold Pressure).
- b) Las Revoluciones Por Minuto (RPM) del motor.
- c) La mezcla de aire y combustible.
- d) El paso del aire por el carburador.

35. El ciclo de funcionamiento de un motor de combustión interna alternativo (motor recíproco) de cuatro tiempos comprende las siguientes fases en orden correlativo:

- a) Admisión - expansión - compresión - escape.
- b) Compresión - admisión - escape - explosión.
- c) Expansión - escape - admisión - compresión.
- d) Admisión - compresión - expansión (trabajo o explosión) - escape.

36. ¿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.

37. ¿Qué significado operativo tiene el arco AMARILLO en la escala del anemómetro de una aeronave ligera?

- a) Rango en el que el tren de aterrizaje puede bajar de forma segura.
- b) Velocidad óptima para el ahorro máximo de combustible.
- c) Es el rango donde el avión corre peligro inminente de desintegración aerodinámica.
- d) Margen de precaución. Solo debe volarse a estas velocidades en aire en calma o suave, y con extremo cuidado, sin realizar maniobras bruscas.



38. ¿Por qué motivo no se debe desconectar la batería (Master Switch OFF) con el motor en marcha y el alternador funcionando, a menos que haya una emergencia eléctrica (ej. fuego)?

- a) Porque la batería actúa como un estabilizador de voltaje; si se desconecta, el alternador puede sufrir daños graves y emitir picos de sobrevoltaje que destruyan la aviónica.
- b) Porque las magnetos se quedarían sin energía y el motor se pararía.
- c) Porque se detendría de forma inmediata el flujo de combustible al motor.
- d) Porque la hélice perdería su capacidad de variar el paso.

39. ¿Qué tres instrumentos de vuelo forman el grupo estándar que funciona mediante principios giroscópicos?

- a) Altímetro, Anemómetro y Variómetro.
- b) Tacómetro, Indicador de virajes y Brújula magnética.
- c) Horizonte Artificial (Indicador de actitud), Giro Direccional y Coordinador de Virajes (o Bastón y Bola).
- d) ADF, VOR y Transpondedor.

40. El engelamiento en el borde de ataque de las alas es extremadamente peligroso para la seguridad del vuelo porque mecánicamente:

- a) Aumenta la resistencia aerodinámica (drag), aumenta significativamente el peso, altera el flujo laminar destruyendo gran parte de la sustentación (lift) y aumenta la velocidad de pérdida.
- b) Mejora el rendimiento de los alerones.
- c) Disminuye la velocidad requerida para aterrizar.
- d) Bloquea permanentemente los mandos de vuelo en todos los aviones.

41. Durante el arranque con clima muy frío, la viscosidad del aceite mineral del motor es muy alta. Esto se reflejará en el indicador de Presión de Aceite de manera que:

- a) La presión indicará valores muy altos hasta que la temperatura del aceite comience a elevarse y este se vuelva más fluido.
- b) La presión será cero hasta alcanzar la temperatura de crucero.
- c) La presión será baja y la temperatura subirá instantáneamente.
- d) El instrumento de presión saltará a valores negativos.



42. En el cálculo de performance, la 'Velocidad de Pérdida' (V_s) 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.

43. ¿Por qué el manual de operaciones especifica que la Velocidad de Maniobra (V_a) DISMINUYE cuando el peso del avión es MENOR?

- a) Porque a menor peso el motor tiene más empuje libre.
- b) Porque un avión ligero tiene un Centro de Gravedad más retrasado.
- c) Porque un avión ligero vuela con un ángulo de ataque menor. Ante una ráfaga o mando brusco, el avión soportará una carga G más alta antes de entrar en pérdida y aliviar la carga. Si volamos más lento, el ala entrará en pérdida antes de dañarse.
- d) Es falso, la V_a aumenta cuando el avión está más ligero.

44. En la navegación VFR, una regla de oro para estimar la Velocidad Verdadera (TAS) a partir de la Velocidad Indicada (IAS) en vuelo de crucero establece que:

- a) Se debe restar un 5% a la IAS por cada 1.000 pies.
- b) La TAS es aproximadamente igual a la IAS más un 2% por cada 1.000 pies de altitud sobre el nivel del mar.
- c) La TAS siempre es el doble de la IAS.
- d) Ambas velocidades son siempre idénticas independientemente de la altitud.

45. Los disyuntores o fusibles térmicos (Circuit Breakers) ubicados en el panel de la aeronave tienen como objetivo principal:

- a) Actuar como interruptores para encender y apagar radios y luces manualmente en condiciones normales.
- b) Proteger los equipos y el cableado eléctrico frente a cortocircuitos o sobrecargas de corriente (amperaje), saltando ('popping') para cortar la energía.
- c) Regular el voltaje del alternador en vuelo.
- d) Medir la cantidad de electricidad de la batería.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

46. En aerodinámica, el Teorema de Bernoulli establece que en un fluido en movimiento (como el aire sobre un ala):

- a) A mayor velocidad del fluido, menor presión estática.
- b) A mayor velocidad del fluido, mayor presión estática.
- c) La presión dinámica siempre es igual a la presión estática.
- d) La temperatura aumenta proporcionalmente a la velocidad del fluido.

47. 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.

48. En el instrumento VOR del panel, la barra vertical móvil denominada 'CDI' (Course Deviation Indicator) indica al piloto:

- a) La desviación lateral o error de posición (en grados) de la aeronave con respecto al curso o radial previamente seleccionado en el instrumento.
- b) La distancia exacta que falta para llegar a la estación emisora.
- c) La altitud de seguridad recomendada sobre la estación.
- d) El ángulo de deriva provocado por el viento de cola.

49. ¿Qué efecto principal tiene la acumulación de hielo o escarcha en el borde de ataque del ala?

- a) Aumenta la sustentación al hacer el perfil más grueso.
- b) Disminuye la resistencia parásita por el alisamiento del flujo.
- c) Destruye el flujo laminar, reduciendo la sustentación y aumentando la velocidad de pérdida.
- d) Desplaza el centro de presiones hacia el borde de fuga.

50. El 'Briefing' previo al despegue impartido a los pasajeros por el Comandante debe incluir OBLIGATORIAMENTE:

- a) La prohibición de fumar, el uso correcto de los cinturones/arneses de seguridad, la ubicación y funcionamiento de las salidas de emergencia, extintores, botiquín y equipos de flotación si se requieren.
- b) El plan de vuelo meteorológico completo.
- c) Instrucciones de cómo manejar la radio.
- d) La firma de una exención de responsabilidad civil.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

51. El 'Código Q' QFE introducido en el altímetro de un avión situado en la cabecera de una pista a nivel del mar (0 pies) y otro situado en la cabecera de un aeropuerto de montaña (3000 pies), hará que ambos altímetros marquen:

- a) 10.000 pies.
- b) Cero (0) pies, ya que el QFE ajusta el instrumento para que marque la altura sobre el terreno de la estación.
- c) Su elevación exacta MSL.
- d) La presión regional.

52. El término radiotelefónico en inglés para indicar que un piloto solicita permiso para realizar una maniobra o acción es:

- a) DEMAND.
- b) REQUEST.
- c) ORDER.
- d) QUERY.

53. ¿A partir de qué distancia volando sobre el agua, lejos de la costa o tierra adecuada para un aterrizaje de emergencia, es obligatorio según EASA llevar a bordo chalecos salvavidas para todos los ocupantes en aviones monomotores terrestres?

- a) No es obligatorio a ninguna distancia si es de día.
- b) A más de 100 millas náuticas.
- c) A una distancia superior a la de planeo que permitiría alcanzar la costa en caso de fallo de motor, o en vuelos a más de 50 millas náuticas (NM).
- d) A más de 5 millas náuticas.

54. 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.



55. De acuerdo con el manual de señales visuales SAR (Búsqueda y Salvamento), si los supervivientes trazan la letra 'N' mayúscula en el suelo, están indicando:

- a) No (Negativo).
- b) Necesitamos combustible (Need fuel).
- c) Norte (North).
- d) Necesitamos agua.

56. 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.

57. Para recuperar un avión convencional de una barrena (spin) ya establecida, el procedimiento genérico básico inicial (PARE) incluye:

- a) Aplicar máxima potencia y tirar bruscamente del mando.
- b) Aplicar alerones en la dirección de la rotación para nivelar las alas.
- c) Reducir potencia a ralentí, alerones neutrales, aplicar timón de dirección a fondo opuesto a la rotación y mando adelante para romper la pérdida.
- d) Soltar todos los mandos y esperar que el avión se recupere gracias a la estabilidad estática.

58. En la arquitectura fundamental del avión, el 'Empenaje' o conjunto de cola agrupa varias superficies clave para el equilibrio y mando del avión. Estas son:

- a) El estabilizador horizontal (con su timón de profundidad) y el estabilizador vertical o deriva (con su timón de dirección).
- b) Los flaps de borde de fuga y los alerones combinados.
- c) El tren de aterrizaje y el cono de morro de las aeronaves.
- d) El paracaídas balístico, las luces de flash traseras y el altímetro de radar inferior.



59. En los pronósticos aeronáuticos, el indicador de cambio 'TEMPO' informa que:

- a) El clima mejorará permanentemente.
- b) Se producirán fluctuaciones temporales de la condición descrita (ej. chubascos), durando cada una menos de una hora y cubriendo menos del 50% del tiempo total del periodo.
- c) Las condiciones indicadas durarán todo el día sin pausa.
- d) La temperatura caerá por debajo de cero grados.

60. ¿Cuál es el contaminante más peligroso, silencioso y común que debe purgarse mediante los drenajes del sistema de combustible de las alas durante la inspección pre-vuelo?

- a) El polvo microscópico en suspensión.
- b) El agua (ya sea por condensación o contaminación), que se deposita en la parte inferior del depósito por ser más densa que la gasolina.
- c) El aceite lubricante de 100W.
- d) Los insectos atraídos por el olor del AVGAS.

61. Al realizar un viraje hacia la izquierda, si la 'Bola' del inclinómetro se desplaza hacia la parte exterior de la curva (hacia la derecha), significa que el avión está realizando un:

- a) Resbale por exceso de alabeo.
- b) Viraje perfectamente coordinado.
- c) Derrape (Skid), provocado por aplicar demasiado pedal interior (timón) o poco alabeo.
- d) Pérdida de sustentación inminente.

62. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'S' se transmite como:

- a) Sugar.
- b) Sam.
- c) Sierra.
- d) Sun.

63. A diferencia de un ala asimétrica convencional, si disminuimos el ángulo de ataque en un perfil alar perfectamente simétrico, su centro de presiones:

- a) Se desplaza rápidamente hacia adelante.
- b) Se desplaza lentamente hacia atrás.
- c) Desaparece por completo al no haber curvatura.
- d) Prácticamente no se desplaza, se mantiene estable.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

64. ¿Por qué motivo los fabricantes de aviones ligeros recomiendan encarecidamente utilizar y cambiar el filtro de aire del carburador/inyección periódicamente?

- a) Para evitar que partículas abrasivas, polvo y suciedad entren a los cilindros y provoquen un desgaste prematuro y catastrófico de las camisas y los aros del pistón.
- b) Para purificar el aire de la calefacción de la cabina.
- c) Para evitar la formación de hielo.
- d) Para aumentar la potencia del motor en altura.

65. Si por motivos de emergencia imperiosa, el piloto al mando de una aeronave se desvía del Reglamento del Aire, está obligado legalmente a:

- a) Notificarlo inmediatamente a la autoridad competente (y presentar un informe escrito posteriormente si se le requiere).
- b) Entregar su licencia a la Policía al aterrizar.
- c) Abonar una sanción administrativa automática.
- d) Apagar el transpondedor para no ser detectado.

66. Cálculo de rumbo práctico: Su Derrota Magnética deseada sobre el mapa (Magnetic Track) es 180°. El viento reportado le está produciendo una deriva (Drift) de 10° Hacia la Derecha. Para contrarrestar el viento y mantener su avión volando por la línea del mapa, su Rumbo Magnético (Heading) deberá ser:

- a) 190°.
- b) 180°.
- c) 170° (debe virar el morro 10° a la izquierda para "apuntar" contra el viento que viene de la izquierda y le empuja a la derecha).
- d) 090°.

67. Por el contrario, si la pista en la que aterriza es inusualmente ESTRECHA (como una carretera de campo), la ilusión visual generada le engañará haciéndole creer que:

- a) La pista está muy mojada.
- b) El viento es de cola.
- c) Está más bajo de lo normal y le hará aproximar alto.
- d) Está volando a una altitud MAYOR (más alto) de la real, provocando la peligrosa tendencia de picar el morro y volar la aproximación demasiado BAJO, pudiendo impactar con los obstáculos o el terreno antes del umbral.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

68. El MZFW (Maximum Zero Fuel Weight) es una restricción estructural de diseño crítica que impone un límite de peso para:

- a) Despegar con los tanques completamente vacíos.
- b) Evitar que los neumáticos estallen en plataforma.
- c) El peso máximo del avión totalmente cargado (carga útil + avión básico) EXCLUYENDO el combustible en las alas. Evita una flexión y esfuerzo de rotura excesivos en la raíz del ala.
- d) Prevenir un fallo hidráulico en crucero.

69. Si usted ha presentado un Plan de Vuelo OACI y su salida se retrasa más allá del tiempo estipulado reglamentariamente respecto a la 'Hora Prevista de Fuera Calzos' (EOBT), el plan de vuelo deberá ser modificado o cancelado y presentado uno nuevo. Para los vuelos VFR no controlados, este tiempo máximo de tolerancia suele ser de:

- a) 60 minutos (para VFR no controlados. Nota: en vuelos controlados IFR/VFR la tolerancia es de solo 30 minutos).
- b) 10 minutos.
- c) 3 horas.
- d) 24 horas.

70. Un NOTAM (Notice To Airmen) emitido por los servicios de información aeronáutica es un aviso que contiene:

- a) Mapas meteorológicos a largo plazo.
- b) Información relativa a la creación, condición o modificación temporal o imprevista de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para las operaciones de vuelo.
- c) La lista de pasajeros VIP del día.
- d) El manual técnico del radar.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorología



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Meteorologia



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: _____		