

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. Se dice que un viento es periódico o alternante cuando:

- a) Invierte su dirección periódicamente, como las brisas costeras (día/noche) o los monzones (verano/invierno).
- b) Su acción es ininterrumpida y sopla siempre en la misma dirección.
- c) Mantiene siempre una intensidad constante.
- d) Solo sopla durante los equinoccios de primavera y otoño.

02. En la reglamentación internacional, un 'Accidente de Aviación' es un suceso en el que:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a bordo, la aeronave sufre daños estructurales graves o roturas que afectan a su rendimiento, o la aeronave desaparece.
- b) Una maleta se pierde en bodega.
- c) Un pasajero se enferma antes de subir al avión.
- d) Se raya la pintura del fuselaje en el hangar.

03. ¿Cuál es la función principal de los órganos otolíticos (Utriculo y Sáculo) en el aparato vestibular?

- a) Detectar los sonidos agudos del motor.
- b) Percibir la aceleración lineal y la gravedad (inclinación de la cabeza respecto a la vertical).
- c) Detectar las aceleraciones angulares y virajes.
- d) Descomprimir el canal auditivo interno.

04. 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).

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

05. Para que la indicación del VOR en el panel (CDI) tenga sentido intuitivo directo (es decir, si la aguja se va a la derecha, debe virar a la derecha), usted debe haber sintonizado en el selector rotativo del instrumento (OBS):

- a) El curso o rumbo que coincide aproximadamente con la dirección física real (Heading) en la que usted está volando.
- b) El rumbo recíproco al que usted vuela (180 grados invertido).
- c) Cero grados magnéticos siempre.
- d) Un radial hacia el sur.

06. El 'Hielo Granulado' u opaco (Rime Ice) se forma cuando el avión impacta con:

- a) Gotas pequeñas de agua superenfriada que se congelan instantáneamente al chocar con el borde de ataque, atrapando aire y tomando un aspecto lechoso y rugoso.
- b) Lluvia intensa a temperaturas de 10 °C.
- c) Granizo de gran tamaño.
- d) Polvo y calima a alta velocidad.

07. 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.

08. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones sobre el monóxido de carbono (CO) es falsa?

- a) Es fácilmente detectable por su fuerte olor a humo de escape.
- b) Impide que el oxígeno se una a la hemoglobina de la sangre.
- c) Puede causar dolor de cabeza, pérdida de rendimiento mental y, en casos extremos, la muerte.
- d) Una fuente común de CO en aviación ligera son las fisuras en el intercambiador de calor de la calefacción.

09. En la carta de VFR, una zona delimitada por una línea de trazos azules gruesos y las letras 'CTR' nos informa de:

- a) Una Zona de Control de Aeródromo que se eleva desde la superficie hasta una altitud determinada, diseñada para proteger los tráficos instrumentales en ascenso y descenso.
- b) Una Zona Ciega de Radio.
- c) Un área natural de nidificación de rapaces.
- d) Centro Topográfico Regional.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

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

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

11. Cuando a un avión en el circuito de tráfico se le dice 'ES EL NÚMERO DOS, SIGA A LA CESSNA EN CORTA FINAL' (Number two, follow Cessna on short final), el piloto tiene la responsabilidad visual de:

- a) Cerrar los ojos e ir por instrumentos.
- b) Acelerar para adelantar a la Cessna.
- c) Cortar las comunicaciones.
- d) Mantener contacto visual continuo con la Cessna precedente e integrarse de manera segura por detrás de ella en la secuencia de aproximación.

12. El cierre del plan de vuelo VFR (Aviso de llegada) en un aeródromo no controlado es obligatorio para evitar movilizar a los servicios SAR y debe realizarse:

- a) Lo antes posible después de aterrizar, por los medios de comunicación disponibles (teléfono, radio, app) a la dependencia ATS correspondiente.
- b) Solo cuando se lo pidan al día siguiente.
- c) Antes de apagar el motor y exclusivamente por radio VHF.
- d) Automáticamente al bajar el tren de aterrizaje.

13. Para uso en el interior de la cabina de una aeronave, el tipo de extintor de incendios más efectivo y recomendado por la normativa (siendo adecuado para fuegos eléctricos y de combustible) es el de:

- a) Agua a presión.
- b) Espuma expansiva.
- c) Halón (BCF) o sus modernos equivalentes ecológicos, ya que no deja residuos que dañen la aviónica y es muy efectivo.
- d) Polvo químico seco.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

14. La indicación 'NOSIG' que se añade frecuentemente al final de un mensaje METAR en Europa es un pronóstico de tendencia (TREND) que significa:

- a) No se esperan cambios significativos en el tiempo durante las siguientes 2 horas.
- b) No hay señales de aproximación operativas.
- c) Nubosidad significativa aproximándose.
- d) Sin información de alcance visual en pista.

15. El 'Desvío del compás' (Deviation / DEV) es un error propio de la brújula instalada a bordo. Este error es originado exclusivamente por:

- a) La diferencia de coordenadas entre el polo magnético y el geográfico.
- b) La fricción de la aguja debido a la turbulencia térmica.
- c) Las influencias de los campos magnéticos locales generados por los metales ferrosos de la estructura de la aeronave y los equipos electrónicos encendidos en cabina.
- d) La latitud a la que vuela la aeronave.

16. En el marco del proceso de toma de decisiones aeronáuticas, 'Identificar' (del acrónimo DECIDE) implica específicamente:

- a) Localizar la posición del avión en un mapa geográfico.
- b) Identificar qué acción o acciones correctoras están disponibles para solucionar el problema detectado, evaluando las ventajas e inconvenientes de cada una.
- c) Reconocer a los pasajeros por su nombre antes del despegue.
- d) Identificar las marcas comerciales de los componentes defectuosos para informar a mantenimiento tras aterrizar.

17. La distancia TODA (Take-Off Distance Available) representa el espacio total disponible para que un avión acelere, levante el vuelo y alcance una altura segura (pantalla). Geométricamente es:

- a) La suma de la TORA más la longitud de la Zona Libre de Obstáculos (Clearway), en caso de que dicha zona exista al final de la pista.
- b) La suma de TORA más el umbral desplazado.
- c) La longitud de la calle de rodaje.
- d) El ASDA menos la LDA.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

18. Para calcular el viento cruzado en pista, si el ATIS o el METAR reportan un viento cuya dirección forma un ángulo de 90 grados exactos con respecto al rumbo magnético de la pista (ej. pista 36, viento de los 090° o los 270°):

- a) El viento de cara es del 50% y el cruzado del 50%.
- b) La componente cruzada se considera nula en VFR.
- c) La 'Componente de Viento Cruzado' (Crosswind component) será igual al 100% de la intensidad total del viento reportado, careciendo por completo de ayuda frontal (headwind) para frenar o despegar.
- d) El avión despegará de medio lado automáticamente.

19. La instrucción 'AUTORIZADO TOMA Y DESPEGUE' (Cleared touch and go) se utiliza en vuelos de entrenamiento para autorizar a la aeronave a:

- a) Aterrizar, detenerse completamente y luego pedir permiso de nuevo para despegar.
- b) Aterrizar y despegar sin detenerse o abandonar la pista.
- c) Realizar una pasada baja sin que las ruedas toquen el suelo.
- d) Abortar el despegue.

20. El término 'Frontólisis' se utiliza en meteorología para describir:

- a) La formación inicial de un frente meteorológico.
- b) El proceso de atenuación, debilitamiento y disipación final de un frente.
- c) El momento en que un frente frío alcanza a uno cálido.
- d) Una tormenta eléctrica severa embebida en un frente.

21. ¿Qué sucede con la velocidad de pérdida (V_s) de un avión cuando su centro de gravedad (CG) se encuentra en su límite MÁS ADELANTADO (Forward CG)?

- a) La velocidad de pérdida aumenta, ya que el estabilizador horizontal debe crear mayor fuerza hacia abajo, lo que simula un aumento efectivo del peso total que el ala debe soportar.
- b) La velocidad de pérdida disminuye considerablemente.
- c) La velocidad de pérdida desaparece.
- d) Permanece idéntica sin importar la posición del CG.

22. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'Q' se pronuncia como:

- a) Quebec.
- b) Queen.
- c) Quito.
- d) Quasar.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

23. Cuando una estación de control de tráfico aéreo transmite la hora exacta, el piloto debe ajustar el reloj de la aeronave. ¿Cómo se conoce radiotelefónicamente este procedimiento?

- a) Hora en punto.
- b) Ajuste de hora ZULU.
- c) Cronómetro verificado.
- d) Comprobación de la hora (Time check).

24. El equilibrado aerodinámico (aerodynamic balance), como un 'cuerno' proyectado por delante de la bisagra en el timón de dirección, tiene como propósito:

- a) Aumentar la estabilidad estática longitudinal.
- b) Reducir el esfuerzo físico requerido por el piloto para desviar la superficie de control.
- c) Contrarrestar el P-factor exclusivamente.
- d) Aumentar la resistencia parásita en tierra.

25. Las aeronaves ligeras equipan un indicador de Viraje y Ladeo (Turn Coordinator / Inclinómetro). Este instrumento, que funciona con un giroscopio, nos indica:

- a) La tasa o régimen angular de viraje (ej. 3 grados por segundo para un viraje estándar) y la coordinación del mismo.
- b) El ángulo exacto de inclinación de las alas respecto al horizonte.
- c) La fuerza G exacta sufrida en el viraje.
- d) El rumbo geográfico tras acabar el giro.

26. En el modelo SHELL, la interacción entre el piloto y los procedimientos operativos estándar, manuales y listas de verificación de la aeronave se encuadra en la interfaz:

- a) Liveware - Software.
- b) Liveware - Hardware.
- c) Liveware - Environment.
- d) Liveware - Liveware.

27. Cuando un ultraliviano entra en pérdida, uno de los síntomas que se produce es:

- a) El ruido del viento es más fuerte.
- b) Respuesta rápida de los mandos de vuelo.
- c) Posición de la nariz del ultraliviano más alta de lo normal.
- d) Un aumento brusco de la sustentación.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

28. ¿Cómo se lee y transmite por radio la altitud de 4.500 pies?

- a) Cuarenta y cinco cientos.
- b) Cuatro mil quinientos pies.
- c) Cuatro cinco cero cero pies.
- d) Cuatro punto cinco mil pies.

29. La resistencia inducida se genera como una consecuencia inevitable de:

- a) La fricción del aire contra la pintura del avión.
- b) La forma no aerodinámica del tren de aterrizaje.
- c) La producción de sustentación por parte del ala.
- d) El flujo de aire a través de la hélice.

30. Volando a alta altitud sobre un mar tranquilo y sin nubes, el piloto puede sufrir de Miopía de Campo Vacío. Para corregir temporalmente este problema visual natural, el piloto debe:

- a) Mirar ocasionalmente el panel de instrumentos o las propias alas del avión para dar al cristalino referencias de enfoque a distintas distancias.
- b) Parpadear lo más rápido posible.
- c) Respirar oxígeno puro al 100% durante diez minutos.
- d) Cerrar los ojos durante al menos cinco minutos.

31. 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.

32. 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 guñar 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).

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

33. El 'Peso en Vacío Básico' (Basic Empty Weight) de un avión ligero certificado suele incluir:

- a) La estructura de la aeronave, equipos opcionales fijos instalados, el combustible no utilizable y la cantidad total de aceite de lubricación y fluidos hidráulicos.
- b) El peso de la aeronave más el peso del piloto y un pasajero estándar.
- c) La aeronave totalmente seca, sin una sola gota de aceite ni líquido hidráulico.
- d) El avión con los depósitos de combustible llenos al 100%.

34. En un motor que gira hacia la derecha (visto desde la cabina), el efecto P causará una tendencia de la aeronave a guñiar hacia:

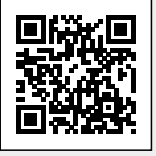
- a) La derecha.
- b) Arriba.
- c) La izquierda.
- d) Abajo.

35. ¿Cuál es la finalidad aerodinámica de que una hélice tenga 'torcedura' o un paso geométrico que varía a lo largo de toda su pala (mayor en la raíz, menor en la punta)?

- a) Producir una sustentación (empuje) lo más uniforme posible a lo largo de toda la pala, compensando la enorme diferencia de velocidad lineal entre el núcleo (lento) y la punta (rápida).
- b) Aumentar la resistencia del aire para actuar como freno al bajar de altitud.
- c) Impedir que las aves impacten directamente contra el carenado del motor.
- d) Hacer que la hélice pese menos cerca del buje.

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

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



37. El mareo cinético (Cinetosis) ocurre comúnmente en la aviación (especialmente en pasajeros o durante turbulencia) debido a:

- a) Altos niveles de monóxido de carbono.
- b) Una comida excesivamente picante ingerida horas previas.
- c) Un conflicto neurológico (mismatch sensorial) entre las señales enviadas al cerebro por la vista, el sistema propioceptivo y el sistema vestibular.
- d) La expansión de los gases estomacales por la Ley de Boyle.

38. En la escala de legibilidad, al hacer pruebas de radio (Radio Check), se deberá pronunciar el número que corresponda a la legibilidad, la escala es:

- a) 1: Ilegible; 2: Legible por momentos; 3: Legible pero con dificultad; 4: Legible; 5: Perfectamente legible.
- b) De 1 a 10, siendo 10 la máxima.
- c) A, B, C, D y E.
- d) 1: Fuerte; 2: Claro; 3: Alto.

39. ¿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.

40. El control de cabeceo del avión regula su actitud longitudinal girando sobre el eje:

- a) Vertical.
- b) Lateral o transversal.
- c) Longitudinal.
- d) De guiñada.

41. 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.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

42. La 'Espiral Mortal' (Graveyard Spiral) es una de las ilusiones espaciales más letales. Ocurre cuando el piloto:

- a) Vuela en línea recta y siente que está virando.
- b) Lleva mucho tiempo en un viraje continuo y pierde la sensación de giro; al nivelar las alas, siente falsamente que vira en sentido contrario, por lo que vuelve a introducir el avión en el viraje original y, al perder altitud, tira del mando cerrando más la espiral.
- c) Sufre un ataque epiléptico inducido por luces estroboscópicas.
- d) Realiza un rizo (looping) perfecto y pierde la conciencia por fuerzas G.

43. Asimismo, si en la carta VFR encuentra un espacio aéreo marcado con las siglas 'TMZ', esto le advierte de que para operar en ese volumen de aire es estrictamente obligatorio:

- a) Llevar un equipo TCAS.
- b) Volar con dos pilotos a bordo.
- c) Estar bajo control IFR.
- d) Llevar a bordo y operativo un Transpondedor (Transponder Mandatory Zone), habitualmente en Modos A y C, o Modo S.

44. En las matemáticas de carga y centrado, ¿qué es un 'Momento'?

- a) El tiempo que se tarda en embarcar.
- b) La división del Peso entre el Brazo.
- c) La suma total del combustible y la carga.
- d) El producto del Peso de un artículo multiplicado por su Brazo ($M = P \times B$). Indica la fuerza de palanca que ejerce ese peso sobre el avión.

45. En vuelo, usted observa una pérdida gradual o súbita de la presión de aceite hacia valores de arco rojo, y un consecuente aumento de la temperatura del mismo. Esto anticipa casi con certeza:

- a) Un fallo del alternador.
- b) Una parada de motor por falta exclusiva de combustible.
- c) Una inminente falla catastrófica del motor por sobrecalentamiento extremo y gripaje mecánico debido a falta de lubricación.
- d) Un fallo en los instrumentos puramente eléctrico sin efecto real en el motor.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

46. El código 'NOSIG' al final de un mensaje METAR significa:

- a) No se esperan cambios significativos (No significant change) en las condiciones meteorológicas durante las próximas 2 horas.
- b) No hay señales de radio (No signal).
- c) Niebla significativa (Noticeable Smog).
- d) Tormenta no severa inminente.

47. Si se reporta un viento 'Cero Nueve Cero Grados, Uno Cero Nudos', la aeronave aterrizando en la pista 09 tendrá un viento de:

- a) Cara absoluto (Headwind de 10 nudos).
- b) Cola absoluto (Tailwind de 10 nudos).
- c) Cruzado perpendicular total.
- d) Calma chicha.

48. En cuanto al procesamiento de información, la 'Memoria Sensorial' humana (visual o auditiva) retiene la información durante:

- a) Unos 30 minutos.
- b) Varias horas.
- c) Una fracción de segundo a un par de segundos, perdiéndose si no se le presta atención.
- d) Toda la vida del individuo.

49. 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.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

50. En aproximación para aterrizaje, el manual suele recomendar una velocidad de referencia (V_{ref}) basada en el peso operativo actual. Esta velocidad es usualmente:

- a) Igual a la V_{ne} dividida por dos.
- b) Exactamente la velocidad de pérdida V_{so} .
- c) Aproximadamente 1.3 veces la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje ($1.3 \times V_{so}$), asegurando un margen adecuado para maniobrar o encajar rachas de viento.
- d) 100 nudos en todos los casos.

51. ¿Qué característica geométrica define a un 'Círculo Máximo' (Great Circle)?

- a) Es cualquier círculo sobre la superficie terrestre cuyo plano pasa exactamente por el centro de la Tierra, representando la distancia más corta entre dos puntos.
- b) Es cualquier paralelo distinto del ecuador.
- c) Es una línea que siempre cruza los meridianos con el mismo ángulo.
- d) Es el paralelo de 45° de latitud Norte.

52. La 'Condensación' en la atmósfera, responsable de la formación de nubes y niebla, es el cambio de fase del agua de:

- a) Líquido a gas.
- b) Gas (vapor de agua) a estado líquido (gotículas de agua).
- c) Líquido a sólido.
- d) Sólido a gas.

53. ¿Qué indica el término 'ángulo de incidencia' geométrico de un ala?

- a) El ángulo fijo de diseño entre la cuerda del ala y el eje longitudinal del fuselaje.
- b) Es un término equivalente al ángulo de ataque.
- c) El ángulo que forma el morro del avión con el horizonte artificial.
- d) El ángulo al que el ala entra inevitablemente en pérdida.

54. En la superficie, el viento fluye naturalmente de las zonas de baja presión hacia las zonas de alta presión.

- a) Verdadero.
- b) Falso, el aire siempre fluye de las áreas de alta presión hacia las áreas de baja presión.
- c) Verdadero, pero solo en el hemisferio sur.
- d) Depende totalmente del nivel de humedad relativa.



55. ¿Qué significa que la pista de un aeródromo tenga pintado el número de designación '09' en su cabecera?

- a) Que la longitud total de la pista es de 900 metros.
- b) Que la pista se encuentra a 90 pies sobre el nivel del mar.
- c) Que el rumbo magnético de aproximación final y despegue para esa pista es aproximadamente 090 grados (orientada hacia el Este magnético).
- d) Que es la novena pista construida en ese país.

56. En cambio, si calamos el altímetro con el QFE del aeródromo (poco habitual en España para aviación general civil), al estar en la pista el altímetro indicará:

- a) La elevación del terreno en metros.
- b) 10.000 pies.
- c) Cero (0) pies, ya que mide la altura relativa sobre ese punto exacto.
- d) La presión atmosférica estándar.

57. Según el Reglamento de Radiocomunicaciones, el número '3' se pronuncia fonéticamente en inglés como:

- a) Three.
- b) Tercero.
- c) Tree.
- d) Tango.

58. ¿Y qué es el 'Nivel de Transición' (TRL)?

- a) La velocidad de transición supersónica.
- b) El vuelo a nivel del mar.
- c) El Nivel de Vuelo utilizable más bajo disponible por encima de la altitud de transición. Al descender cruzando este nivel, el piloto ajusta de nuevo el altímetro a QNH.
- d) La frontera del espacio aéreo.

59. Convergencia: Cuando dos aeronaves converjan aproximadamente al mismo nivel, la regla general de derecho de paso establece que:

- a) La aeronave que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
- b) La aeronave que tenga a la otra a su izquierda cederá el paso.
- c) La aeronave más rápida cederá el paso.
- d) Ambas ascenderán inmediatamente.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

60. Regla de prevención de colisiones: Cuando dos aeronaves converjan aproximadamente al mismo nivel, ¿quién debe ceder el paso?

- a) La aeronave que vuele a mayor velocidad.
- b) La aeronave que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
- c) La aeronave que tenga a la otra a su izquierda cederá el paso.
- d) El avión a motor tiene preferencia sobre los planeadores.

61. En un avión equipado con hélice de paso variable ('Constant Speed'), ¿qué instrumentos se utilizan para controlar y leer la potencia del motor y el régimen de la hélice, respectivamente?

- a) El tacómetro para ambas funciones.
- b) El indicador de Presión de Admisión (Manifold Pressure) controla la potencia del motor, y el Tacómetro (RPM) indica el régimen de giro de la hélice.
- c) El anemómetro y el indicador de flujo de combustible.
- d) El gobernador hidráulico y la palanca azul.

62. En la comunicación por radio, la 'Colación' (Readback) completa de una autorización de control de tránsito aéreo tiene como principal objetivo humano:

- a) Confirmar que el piloto ha recibido el mensaje y entendido exactamente la intención del controlador, reduciendo el sesgo de expectativa.
- b) Mantener la frecuencia ocupada para evitar interferencias.
- c) Garantizar que la radio funciona transmitiendo y recibiendo.
- d) Cumplir una formalidad legal sin impacto en la seguridad.

63. En una hélice de velocidad constante, al avanzar la palanca de gases (acelerador) SIN tocar la palanca azul del paso de la hélice, usted observará que:

- a) Aumentarán tanto la presión de admisión como las RPM.
- b) Aumentarán las RPM pero la presión de admisión bajará.
- c) La presión de admisión aumentará, pero las RPM se mantendrán constantes gracias a que el gobernador altera el ángulo de las palas para absorber la mayor potencia.
- d) El motor se parará por exceso de mezcla.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

64. Si el piloto siente que los mandos están muy pesados y experimenta visión de túnel (grey-out) al intentar salir bruscamente de un picado profundo, la causa física es:

- a) La acumulación de fuerzas G positivas (+Gz) que empuja la sangre hacia el abdomen y las extremidades inferiores, reduciendo el flujo hacia la cabeza.
- b) El desprendimiento inminente de las alas.
- c) La pérdida de sensibilidad por el frío en altitud.
- d) La aparición de una fuerza G negativa extrema.

65. En medicina aeronáutica, se recomienda encarecidamente evitar las inyecciones intramusculares (ej. anestesia dental severa) inmediatamente antes del vuelo porque:

- a) Aumentan temporalmente la miopía.
- b) Pudieran existir reacciones adversas inesperadas o una pérdida de sensibilidad y fuerza necesarias para el control físico del avión.
- c) Provocan obligatoriamente ilusiones somatogravíticas.
- d) Destruyen la membrana timpánica al ascender.

66. ¿Qué dispositivo se utiliza habitualmente para reducir la guiñada adversa induciendo más resistencia aerodinámica en el ala que baja?

- a) Slats automáticos.
- b) Generadores de vórtices.
- c) Alerones diferenciales o tipo Frise.
- d) Aletas compensadoras de profundidad.

67. Si tras graficar los datos en la carta de Peso y Centrado, su punto cae fuera de las líneas que marcan la envolvente (Envelope), usted debe obligatoriamente:

- a) Volar con extrema precaución.
- b) Consultar al ATC si puede despegar.
- c) Descargar peso, redistribuir a los pasajeros/carga o reducir combustible hasta que el punto calculado vuelva a estar dentro de la envolvente aprobada antes de siquiera arrancar el motor.
- d) Despegar con un nivel adicional de flaps.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

68. ¿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.

69. Una vez presentado un Plan de Vuelo para un vuelo desde un aeródromo sin torre de control, ¿cuándo debe notificarse la finalización o cierre del mismo?

- a) Solo si se aterriza en un campo de vuelo internacional.
- b) Se cierra automáticamente al apagar el transpondedor.
- c) Se dará aviso de llegada lo antes posible después del aterrizaje a la dependencia ATS correspondiente, para evitar el inicio innecesario de las fases de alerta y búsqueda y salvamento.
- d) A los 30 minutos de haber apagado el motor.

70. ¿Qué efecto tiene el despliegue de los flaps en el coeficiente de sustentación máximo (CLmax)?

- a) Lo disminuye.
- b) Lo aumenta.
- c) Se mantiene inalterado.
- d) Lo desplaza a un ángulo de ataque menor sin alterar su valor.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación



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: _____		