Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Durante un descenso de emergencia (Emergency Descent) originado, por ejemplo, por un incendio en cabina o humo incontrolable, el procedimiento general recomienda:

a) Bajar lentamente manteniendo la velocidad de mejor planeo.

b) Hacer barrenas (Spins).

c) Volar invertido.

d) Reducir la potencia al mínimo, adoptar una configuración de máxima resistencia aerodinámica (tren bajo o viraje escarpado según el avión) y descender rápidamente acercándose a la velocidad Vno o Vne permitida por el manual.

02. De acuerdo con la Regla Semicircular VFR, si vuela con una Derrota Magnética comprendida entre 180° y 359° (hacia el OESTE), deberá elegir un nivel de vuelo:

a) Impar más 500 pies.

b) Impar exacto (FL050, FL070).

c) PAR más 500 pies (ej. FL045, FL065, FL085).

d) Bajo control del espacio G.

03. Al volar cerca de grandes ciudades, el piloto general de aeronaves VFR debe evitar:

a) Contactar por radio con la torre comercial.

b) Las autopistas.

c) Volar con el tren de aterrizaje subido.

d) Descender por debajo de la altura mínima de seguridad dictada por SERA (generalmente 1.000 pies sobre el obstáculo más alto en 600 metros de radio) y tratar de no provocar molestias acústicas ni volar rutas acrobáticas encima de núcleos habitados.

04. Para vuelos VFR en espacio aéreo no controlado (Clase G) por DEBAJO de 3.000 pies AMSL o 1.000 pies AGL (lo que resulte mayor), la norma general requiere que el piloto se mantenga:

a) Libre de nubes y a la vista de la superficie, con una visibilidad de vuelo mínima de 5 km (aunque se admiten reducciones a 1.5 km bajo ciertas velocidades y condiciones especificadas).

b) Separado al menos 1.000 pies verticalmente de las nubes obligatoriamente.

c) Bajo control radar continuo.

d) Volando exclusivamente en línea recta.

05. Si un espacio aéreo 'Zona Restringida (R)' (Restricted Area) se encuentra inactivo ('Cold') en el momento de nuestro vuelo, ¿qué implicación legal tiene?

a) Sigue estando prohibido cruzarlo a cualquier nivel de vuelo.

b) Hay que pagar una tasa al ejército para cruzar.

c) Se puede penetrar libremente y volar por él en VFR sin necesidad de solicitar permiso adicional o autorización, puesto que la restricción no está activa.

d) Se requiere transpondedor código 7700 para entrar.

06. Si durante una inspección en plataforma a su aeronave, el inspector estatal de Seguridad Aérea detecta que falta a bordo un documento legal indispensable o detecta una fuga grave de combustible, ¿qué potestad legal tiene el inspector?

a) Solo puede multar administrativamente a posteriori.

b) Tiene la potestad legal para inmovilizar la aeronave en tierra e impedir el despegue hasta que se subsane la grave deficiencia de seguridad.

c) No puede detener el vuelo si el piloto insiste en despegar.

d) Confiscar la aeronave permanentemente.

07. Sabiendo que la Tierra gira 360 grados en 24 horas, ¿cuántos grados de longitud terrestre representan geométricamente 1 hora exacta de diferencia solar?

a) 15 grados de longitud.

b) 10 grados de longitud.

c) 30 grados de longitud.

d) 45 grados de longitud.

08. En caso de fallo de motor tras el despegue, si se ha alcanzado una altitud de circuito (ej. 1.000 pies AGL), ¿se recomienda intentar el viraje de regreso a la pista (Turn back)?

a) No, siempre hay que aterrizar al frente.

b) Depende del rendimiento del avión y el viento, pero con suficiente altitud (generalmente más de 800-1000 pies) un viraje coordinado hacia la pista (con velocidad de planeo asegurada) puede ser viable. A menor altura está estrictamente desaconsejado.

c) Sí, haciendo un rizo acrobático.

d) Sí, usando siempre 60 grados de alabeo.

09. La palabra utilizada internacionalmente en radiotelefonía para indicar la coma decimal (ej. 118.5) en inglés es:

a) POINT.

b) DOT.

c) DECIMAL (pronunciado DAY-SEE-MAL).

d) COMMA.

10. La fase 'DETRESFA' (Fase de Peligro o Socorro) implica que los servicios de Búsqueda y Salvamento inician la acción inmediata. Se declara cuando:

a) Hay certeza o certidumbre razonable de que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente (ej. combustible agotado o aterrizaje forzoso inminente) y necesitan auxilio inmediato.

b) El piloto olvida cerrar el plan de vuelo.

c) Se pierde el eco de radar momentáneamente por orografía.

d) El piloto se declara perdido pero tiene combustible de sobra.

11. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'U' se deletrea como:

a) Uncle.

b) Uniform.

c) Union.

d) Ultra.

12. Si una dependencia de tráfico aéreo utiliza el identificativo de llamada '[Nombre] Radio', se trata de:

a) Un servicio de control de área.

b) Una estación aeronáutica que proporciona servicios de comunicaciones aire-tierra (generalmente sin servicio de control de tránsito aéreo).

c) Una torre de control de aeródromo operando en HF.

d) El servicio de salvamento y extinción de incendios.

13. Para que un Plan de Vuelo VFR sea obligatorio según el SERA, se debe cumplir alguna de las siguientes condiciones:

a) Volar en fin de semana en cualquier espacio aéreo.

b) Cualquier vuelo que vaya a cruzar fronteras internacionales, vuele de noche o vaya a operar en un espacio aéreo en el que deba prestarse servicio de Control de Tránsito Aéreo (ej. Clase B, C, o D).

c) Solo vuelos de instrucción.

d) Exclusivamente para operar en el circuito de tráfico de aeródromos no controlados.

14. ¿Qué Anexo de la Convención de Chicago (OACI) regula todo el marco relativo a la 'Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación' (marco de actuación para la CIAIAC española)?

a) Anexo 18.

b) Anexo 8.

c) Anexo 13.

d) Anexo 5.

15. Para operar VFR de forma regular en un espacio aéreo controlado de CLASE C, D o E, por debajo de los 10.000 pies AMSL y por encima de 3.000 pies AMSL, los mínimos meteorológicos (VMC) requeridos son:

a) Visibilidad 3 km, libre de nubes.

b) Visibilidad 5 km, separación horizontal de las nubes 1.500 metros y separación vertical de 1.000 pies (300 metros).

c) Visibilidad 8 km en todos los casos.

d) Visibilidad 10 km y 2.000 pies de altura libre de obstáculos.

16. Para contrarrestar la guiñada adversa al iniciar un viraje, el piloto debe:

a) Aplicar presión sobre el pedal (timón de dirección) en el mismo sentido del alabeo.

b) Aplicar presión sobre el pedal en sentido opuesto al alabeo.

c) Aumentar rápidamente la potencia del motor.

d) Empujar el bastón de mando hacia adelante.

17. Si se vuela hacia una zona con isobaras muy juntas en un mapa meteorológico, el piloto puede esperar encontrar:

a) Condiciones de calma chicha y alta presión.

b) Vientos fuertes debido a un alto gradiente de presión.

c) Formación inminente de hielo claro (clear ice).

d) Fuertes corrientes térmicas descendentes.

18. La actitud peligrosa conocida como 'Invulnerabilidad' ('no me puede pasar a mí') tiene como antídoto de pensamiento:

a) No te apresures, piensa primero.

b) Sí que me puede ocurrir a mí.

c) No estoy indefenso, puedo influir en el resultado.

d) Sigue las reglas, son por tu seguridad.

19. Si una estación no ha comprendido una transmisión y desea que se le vuelva a emitir el mensaje completo, utilizará la frase:

a) ¿QUÉ DIJO? (What did you say?).

b) REPITA (Say again).

c) VUELVA A HABLAR (Speak again).

d) NO COPIADO (Not copied).

20. 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.

21. Para mantener las atribuciones de una habilitación nacional ULM por experiencia, ¿cuándo se exige además superar un vuelo con instructor habilitado?

a) Siempre después de cada aterrizaje.

b) Solo si el certificado médico es Clase 1.

c) Si no se hicieron 5 de las 12 horas en los últimos 12 meses, o no hubo ningún vuelo en la categoría ULM correspondiente en los últimos 24 meses.

d) Nunca, si la habilitación no tiene fecha de caducidad.

22. En un mensaje de alerta de tráfico proporcionado por el controlador de radar, 'TRÁFICO A LAS 3 EN PUNTO' (Traffic 3 o'clock) significa que la aeronave desconocida se encuentra:

a) Directamente a su derecha (90 grados a la derecha de su morro o trayectoria actual).

b) Directamente detrás de usted.

c) Directamente a su izquierda.

d) Al frente suyo.

23. Si usted ha cometido un error durante una transmisión por radio, la forma correcta de enmendarlo es usar la palabra:

a) PERDÓN (Sorry).

b) ME EQUIVOQUÉ (Mistake).

c) CORRECCIÓN (Correction), seguida de la versión correcta.

d) ANULE (Cancel).

24. Si durante la inspección prevuelo olvidamos retirar la funda o protector del Tubo Pitot, ¿qué instrumento será el único en mostrar indicaciones completamente erróneas o nulas desde el inicio de la carrera de despegue?

a) La brújula magnética.

b) El Altímetro.

c) El Variómetro.

d) El Anemómetro (velocímetro).

25. Al enfrentarse a un estrés crónico extremo (agotamiento), las defensas fisiológicas y psicológicas del piloto caen, pudiendo desencadenar en el organismo:

a) Un aumento milagroso de la resiliencia muscular.

b) La inmunidad absoluta frente a las ilusiones ópticas.

c) Ningún efecto medible en cabina si el avión es automático.

d) Enfermedades psicosomáticas, depresión, caída del sistema inmunológico y una toma de decisiones extremadamente deficiente e irresponsable.

26. La fuerza de Coriolis afecta a las masas de aire en movimiento. ¿Hacia qué dirección desvía el viento en el Hemisferio Sur?

a) Hacia la izquierda de su trayectoria inicial.

b) Hacia la derecha de su trayectoria inicial.

c) Hacia arriba.

d) Hacia el ecuador.

27. 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.

28. El transporte en cabina de 'Baterías de Litio' (smartphones, tablets, ordenadores, e-bikes) constituye un riesgo moderno de mercancía peligrosa debido a que:

a) Emiten radiación electromagnética que apaga los motores.

b) Pierden la cobertura de red.

c) Si se dañan, perforan o cortocircuitan, pueden sufrir un fenómeno incontrolable de 'Fuga Térmica' (Thermal Runaway), incendiándose espontáneamente y produciendo fuego intenso y gases muy tóxicos.

d) Son ilegales y la policía confisca la aeronave.

29. El fenómeno del 'Aquaplaning (Hidroplaneo) Dinámico' resulta muy peligroso al aterrizar a altas velocidades en pistas con agua estancada. Aerodinámicamente se produce porque:

a) Los frenos de disco se llenan de agua y pierden fricción hidráulica.

b) El viento lateral levanta un ala de forma brusca.

c) La presión del agua estancada bajo el neumático supera el peso soportado por este, elevando físicamente la rueda sobre una 'cuña de agua', provocando pérdida total de frenado y control direccional.

d) El líquido hidráulico hierve por las altas presiones.

30. Si usted realiza una aproximación para aterrizar con un fuerte viento de CARA (Headwind), su trayectoria de planeo respecto al suelo será:

a) Mucho más alargada y plana.

b) Más empinada (un ángulo de descenso más pronunciado) y cubrirá menos distancia horizontal, facilitando el franqueo de obstáculos cercanos a la pista.

c) Imposible de controlar.

d) Totalmente vertical.

31. En las cartas aeronáuticas, una zona designada con la letra 'P' seguida de un número (ej. LED P-1) corresponde a:

a) Zona de Peligro (Danger).

b) Zona de Paracaidistas.

c) Espacio aéreo Prohibido (Prohibited). Se prohíbe taxativamente el vuelo de aeronaves en todas las circunstancias y horarios especificados.

d) Pista preferente.

32. La interfaz 'Liveware-Environment' del modelo SHELL evalúa el impacto sobre el factor humano de variables como:

a) Los manuales de vuelo redactados en idioma extranjero.

b) El diseño de la interfaz gráfica de la pantalla de cristal líquido (Glass Cockpit).

c) El estrés generado por turbulencias, ruidos, temperaturas extremas de cabina y cambios de presión.

d) La relación de subordinación entre Comandante y Copiloto.

33. 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.

34. El movimiento del avión alrededor de su eje vertical se denomina:

a) Alabeo (Roll).

b) Cabeceo (Pitch).

c) Pérdida (Stall).

d) Guiñada (Yaw).

35. En una carta topográfica VFR, las líneas marrones cerradas de forma irregular que indican el relieve del terreno uniendo puntos de exactamente la misma altitud sobre el nivel del mar se denominan:

a) Curvas de nivel o isohipsas.

b) Líneas Isógonas.

c) Meridianos topográficos.

d) Fronteras aéreas.

36. ¿Cuál de los siguientes es el código de Transpondedor (Squawk) a utilizar en caso de que la aeronave sufra una INTERFERENCIA ILÍCITA (Secuestro)?

a) 7700.

b) 7500.

c) 7600.

d) 2000.

37. Si el motor comienza a detonar violentamente (Knocking) en vuelo por uso de gasolina de bajo octanaje y alta temperatura, la acción INMEDIATA del piloto para evitar la destrucción del bloque debe ser:

a) Acelerar al máximo para ventilar el motor.

b) Empobrecer la mezcla al máximo.

c) Reducir rápidamente la potencia (acelerador atrás), enriquecer totalmente la mezcla (Full Rich) para ayudar a refrigerar el cilindro, y reducir el ángulo de ascenso para ganar velocidad y aire frío.

d) Apagar las magnetos.

38. La 'Memoria a Corto Plazo' o 'Memoria de Trabajo' del ser humano es muy vulnerable a las distracciones y tiene una capacidad limitada. Generalmente, puede retener de forma simultánea:

a) Alrededor de 7 (± 2) elementos aislados de información.

b) Una cantidad infinita de datos si se leen rápidamente.

c) Toda la información recibida en los últimos 3 días.

d) Solo 1 dato a la vez.

39. La velocidad Vso se define como:

a) La velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje (flaps extendidos).

b) La velocidad de pérdida en configuración limpia (flaps arriba).

c) La velocidad óptima de ascenso.

d) La velocidad máxima con flaps extendidos.

40. El viento frío, denso y pesado que fluye cuesta abajo por gravedad a través de los valles y laderas de montañas, comúnmente durante las noches frías y despejadas, se denomina:

a) Viento térmico anabático.

b) Alisio.

c) Frente estacionario alpino.

d) Viento Catabático.

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

a) La izquierda (Deriva negativa).

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

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

d) Hacia arriba.

42. Una pista de aterrizaje tiene una longitud física de 1.200 metros, pero debido a obstáculos al final, incluye una 'Zona Libre de Obstáculos' (Clearway) de 300 metros adicionales. ¿Cuál será su TODA (Distancia de Despegue Disponible)?

a) 1.200 metros.

b) 1.500 metros (TORA + Clearway).

c) 900 metros.

d) 300 metros.

43. Si el aeródromo carece de torre y usted no conoce la presión QNH del día, ¿cómo debe calibrar de forma segura su altímetro antes del despegue para asegurar la fiabilidad de las referencias visuales y performance?

a) Moviendo la ventanilla de Kollsman hasta que las agujas del altímetro indiquen exactamente la elevación topográfica del aeródromo (conocida en la carta de navegación).

b) Poniéndolo en cero pies siempre.

c) Ajustándolo obligatoriamente a 1013,2 hPa.

d) Ignorando el instrumento hasta estar en vuelo.

44. Las pistas de aterrizaje que presentan una pendiente descendente (cuesta abajo) hacia el final de la pista pueden provocar que el piloto perciba que:

a) Está demasiado bajo, induciéndole a corregir volando una senda de aproximación peligrosamente alta.

b) Está demasiado alto, induciéndole a volar peligrosamente bajo.

c) La pista es más corta de lo que es en realidad.

d) El avión está derrapando lateralmente.

45. Una masa de aire se considera 'inestable' cuando:

a) Carece por completo de humedad relativa.

b) Siendo forzada a ascender, tiende espontáneamente a volver a su nivel original.

c) Una parcela de aire forzada a ascender se vuelve más cálida (y por tanto menos densa) que el aire circundante, por lo que continúa ascendiendo de forma libre y vigorosa.

d) La temperatura disminuye exactamente a 2°C por 1.000 pies.

46. Una desventaja típica de los motores con inyección mecánica de combustible (especialmente en arranques en caliente o 'hot starts') es su susceptibilidad a sufrir:

a) Rotura de la hélice.

b) Congelación inmediata del cárter.

c) Fallos del alternador.

d) Vapor Lock (Tapón de vapor) en las finas líneas de inyección debido a las altas temperaturas residuales del motor parado.

47. La velocidad Vso en el anemómetro es el límite inferior del arco blanco. Representa la velocidad de pérdida en la siguiente configuración:

a) Flaps arriba y tren arriba.

b) Máxima potencia continua y flaps de despegue.

c) Vuelo de crucero a máximo peso.

d) Motor al ralentí o apagado, flaps totalmente extendidos (configuración de aterrizaje) y tren abajo, en el centro de gravedad más desfavorable.

48. 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.

49. Si una puerta de la cabina se abre inesperadamente durante la carrera de despegue o en pleno vuelo (Pop-open door), la reacción principal del piloto debe ser:

a) Soltar los mandos de vuelo e intentar cerrarla tirando de ella con ambas manos.

b) Volar el avión primero (Aviate). La puerta abierta genera ruido y arrastre, pero el avión vuela; se debe mantener el control, ascender a una altura segura o aterrizar, y no distraerse intentando cerrarla en fases críticas.

c) Declarar Mayday y saltar del avión.

d) Acelerar hasta Vne para que el viento la cierre.

50. ¿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.

51. Si durante un rodaje hay mucha carga en la frecuencia de radio y el controlador omite su llamada de rodaje, el procedimiento más seguro es:

a) Empezar a rodar por instinto siguiendo al avión de delante.

b) Mantener la posición de la aeronave, esperar a que la frecuencia quede un poco más libre y volver a repetir la llamada inicial solicitando instrucciones de rodaje.

c) Apagar el motor de inmediato y abandonar la aeronave.

d) Transmitir en la frecuencia de emergencia (121.5) para quejarse.

52. En relación al aceite de aviación, las siglas 'W' en un aceite multígrado como el 15W50 significan:

a) Weight (Peso de la lata).

b) Winter (Invierno), indicando que el aceite mantiene buenas características de viscosidad y fluidez a bajas temperaturas ambientales.

c) Water (Resistente al agua).

d) Wear (Antidesgaste).

53. El uso de los Flaps durante el despegue (en la posición recomendada por el manual, ej. 10°) afecta al rendimiento de la siguiente manera:

a) Aumenta la carrera de despegue y mejora el ángulo de ascenso.

b) Reduce la distancia de carrera de despegue en el suelo (TORA), pero degrada el régimen inicial de ascenso (Vy) debido al incremento de la resistencia parásita.

c) No afecta a la carrera de despegue en absoluto.

d) Aumenta drásticamente la velocidad de pérdida.

54. 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.

55. Si la torre de control emite la frase 'AUTORIZADO DESPEGUE INMEDIATO' (Cleared for immediate takeoff), usted debe:

a) Rodar a la pista y hacer las comprobaciones de motor (run-up).

b) Esperar en la línea de frenada.

c) Entrar a la pista y, sin detenerse a alinearse (sin pausa), aplicar potencia de despegue. Si no es capaz, debe declinar la autorización.

d) Abortar y salir de la pista.

56. Los depósitos de combustible tipo 'Vejiga' (Bladder tanks) son bolsos flexibles de caucho o materiales especiales insertados en las cavidades del ala. Una precaución de uso crítica para ellos en climas extremos es:

a) Mantenerlos llenos de combustible si se estaciona a largo plazo, para prevenir que el material se reseque, se agriete o colapse al enfriarse perdiendo su integridad estanca.

b) Rellenarlos exclusivamente con agua antes de guardarlos.

c) Volarlos completamente vacíos al menos una vez al mes.

d) Están libres de mantenimiento y cuidados, siendo inmortales.

57. Cuando un ATC le dice 'NOTIFIQUE ABANDONANDO LA ZONA DE CONTROL' (Report leaving control zone), usted deberá llamar por radio cuando:

a) Esté aparcando el avión.

b) Cruce el límite geográfico lateral o vertical del espacio aéreo controlado (CTR) del aeropuerto.

c) Apague el motor.

d) Abandone la pista activa.

58. En un planeo sin viento, si añadimos peso a la aeronave (pero seguimos respetando la velocidad óptima para su nuevo peso):

a) Planeará mucha más distancia porque tiene más inercia.

b) Planeará exactamente la misma distancia horizontal, pero lo hará a mayor velocidad, por lo que llegará antes al suelo.

c) Reducirá su alcance de planeo a la mitad.

d) Aumentará su factor de planeo aerodinámico.

59. 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.

60. En el código Q utilizado en radiogoniometría, ¿qué significa la abreviatura 'QDM'?

a) La marcación magnética DESDE la estación.

b) El rumbo magnético a seguir PARA DIRIGIRSE HACIA la estación (con viento nulo).

c) El ajuste de presión al nivel del mar.

d) La demora verdadera de la aeronave.

61. Al referirnos a un 'Tramo Base' (Base Leg) en un patrón de navegación de circuito visual de aeródromo, estamos ocupando la posición:

a) Volando paralelos y en sentido opuesto a la pista de aterrizaje.

b) Sobrevolando la pista antes de tocar.

c) Perpendicular a la pista extendida de aterrizaje, sirviendo de transición entre el tramo de viento en cola y la aproximación final.

d) En el despegue inicial perpendicular.

62. El Aquaplaning Dinámico ocurre cuando los neumáticos pierden fricción con la pista debido a la película de agua. Si las ruedas principales dejan de girar (quedan suspendidas en el agua), la consecuencia es:

a) Una mejora en la deceleración.

b) Una pérdida total y absoluta de la eficacia de frenado y una severa pérdida del control direccional si hay viento cruzado.

c) El calentamiento extremo de los discos de freno.

d) Una aceleración incontrolable del motor.

63. El factor asimétrico de la hélice (P-factor) en un avión con motor de giro horario (visto desde el asiento) hace que a altos ángulos de ataque:

a) La pala que asciende (izquierda) produzca más tracción que la que desciende.

b) La pala que desciende (derecha) muerda más aire y produzca más tracción, causando guiñada a la izquierda.

c) Ambas palas produzcan tracción nula.

d) Se genere una tendencia de encabritamiento severa.

64. Si el piloto no comprende una parte de la transmisión de la torre porque fue interrumpida por estática, la forma de pedir que se repita una parte específica es:

a) REPITA TODO.

b) NO LE OIGO NADA.

c) REPITA TODO ANTES DE... (o TODO DESPUÉS DE... / Say again all before...).

d) MÁNDEME UN MENSAJE DE TEXTO.

65. Para comprobar el nivel de aceite durante la inspección prevuelo en un motor de cárter húmedo (Lycoming/Continental clásico), el método correcto es:

a) Mirar el indicador del cuadro de instrumentos en cabina.

b) Esperar a que el avión despegue y preguntar al mecánico.

c) Extraer la varilla de medición (dipstick) ubicada en el tapón de llenado, limpiarla, volverla a insertar completamente y leer la marca de cuartos (Quarts) tras extraerla de nuevo, asegurándose de que esté por encima del mínimo exigido por el POH.

d) Abrir una válvula de purga bajo el motor hasta que salga aceite limpio.

66. La iluminación estándar de pista (Runway Edge Lights) a lo largo de los bordes de una pista de aterrizaje comercial u operativa de noche es de color:

a) Rojo.

b) Blanco (salvo el último tercio en algunas pistas de precisión que puede ser amarillo de precaución).

c) Azul.

d) Verde.

67. Meteorológicamente, el paso de un 'Frente Frío' clásico sobre un aeródromo producirá normalmente:

a) Aumento sostenido de la temperatura y vientos en calma.

b) Lluvia fina y continua durante varios días sin cambios de presión.

c) Formación de niebla de radiación severa.

d) Un brusco descenso de temperatura, fuerte rolada (cambio de dirección) del viento, un aumento de la presión barométrica y precipitaciones intensas y cortas.

68. El consumo de alcohol es incompatible con el vuelo seguro porque actúa a nivel fisiológico como:

a) Un depresor del sistema nervioso central, que deteriora el juicio, retrasa los reflejos y aumenta la susceptibilidad a la hipoxia.

b) Un potente estimulante que provoca exceso de confianza e hiperactividad.

c) Un bloqueador de los canales auditivos, propiciando barotraumas.

d) Un vasodilatador que mejora temporalmente la tolerancia a las fuerzas G.

69. En cualquier otra zona que NO sea una aglomeración o ciudad (ej. campo abierto o el mar), la altura mínima general de vuelo VFR es:

a) 100 pies.

b) 1.000 pies.

c) Salvo las excepciones de SERA, no menos de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, ni de 150 m sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 150 m de la aeronave.

d) 3.000 pies.

70. En la navegación por radio (ADF/NDB), existe una fórmula matemática básica para hallar la posición del avión respecto a la emisora. La fórmula 'Rumbo Magnético + Marcación Relativa = Marcación Magnética (QDR)' implica que:

a) Si sumamos el rumbo a la lectura del VOR, obtenemos la deriva.

b) La Marcación Relativa es la distancia al NDB.

c) Sumando al rumbo de la proa los grados que marca la aguja del ADF (respecto al morro), obtendremos el rumbo magnético desde el avión hacia la estación.

d) El ADF siempre apunta al Norte Magnético.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Quizvds.it