Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

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

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

b) No se verá afectada si cierra un ojo.

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

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

02. Para realizar correctamente el 'Pilotaje' (Navegación observada VFR), el piloto debe orientar siempre la carta topográfica en cabina de la siguiente manera:

a) Manteniendo el Norte impreso de la carta siempre apuntando hacia arriba.

b) Girando físicamente la carta para alinear la ruta de vuelo dibujada en el papel con el rumbo real de avance de la aeronave, facilitando así la coincidencia del terreno exterior con lo dibujado.

c) Enrollándola para ver solo el destino.

d) Siguiendo el meridiano de Greenwich.

03. Si la aeronave entra en un 'Picado en Espiral' (Spiral Dive), el piloto notará que, a diferencia de la barrena, la velocidad aerodinámica aumenta vertiginosamente. La recuperación exige:

a) Tirar bruscamente del mando hacia atrás con potencia a fondo.

b) Pisar el pedal a fondo y mantener el morro bajo.

c) Reducir la potencia al ralentí inmediatamente, usar los alerones para nivelar las alas al horizonte, y tirar suavemente del elevador para salir del picado sin exceder el factor de carga G.

d) Sacar los aerofrenos y soltar los mandos.

04. ¿Qué instrumento proporciona la información necesaria para coordinar el avión y minimizar la resistencia aerodinámica en los virajes (es decir, evitar derrapes y resbales)?

a) El horizonte artificial.

b) La bola del Inclinómetro (Coordinador de Virajes / Bastón y Bola).

c) El VSI (Variómetro).

d) El anemómetro de tubo Pitot.

05. La exposición a niveles peligrosos de monóxido de carbono (CO) en la cabina provoca en el organismo:

a) Hipoxia estancada (stagnant hypoxia).

b) Hiperventilación crónica.

c) Hipoxia hipóxica por falta de oxígeno en el aire.

d) Hipoxia anémica o hipémica, al bloquear el transporte de oxígeno en los glóbulos rojos.

06. Si desde la torre de control de un aeródromo se dirige a su aeronave en vuelo una serie de destellos LUMINOSOS VERDES, ¿qué le están indicando?

a) Regrese para aterrizar (y espere la luz verde fija para su autorización).

b) Autorizado a aterrizar inmediatamente.

c) Ceda el paso al resto del tráfico.

d) Aeródromo peligroso, no aterrice.

07. 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.

08. ¿Qué ocurre con el flujo de aire en el extradós (parte superior) del ala cuando se supera el ángulo crítico de ataque?

a) La capa límite se separa de la superficie, el flujo se vuelve muy turbulento y la sustentación cae drásticamente.

b) El flujo de aire se acelera hasta superar la barrera del sonido.

c) La presión estática en el extradós se vuelve mayor que en el intradós.

d) El flujo se vuelve perfectamente laminar.

09. ¿Qué significa la instrucción 'RUEDE A PUNTO DE ESPERA [pista] VÍA [ruta]'?

a) Que puede despegar por esa ruta.

b) Que debe rodar e ingresar a la pista de inmediato.

c) Que debe circular por las calles de rodaje especificadas hasta la línea de espera de la pista indicada, deteniéndose allí sin entrar en la pista.

d) Que ceda el paso a otra aeronave en el punto de espera.

10. En las cartas de navegación visual (VFR), los Puntos de Notificación Visual (VRP) se representan habitualmente mediante:

a) Un triángulo oscuro sólido (si es de notificación obligatoria) o un triángulo hueco (si es a solicitud del controlador).

b) Un círculo con una cruz en el centro.

c) Una estrella de cinco puntas.

d) Una letra V inscrita en un cuadrado.

11. La 'Ley de Yerkes-Dodson' ilustra la relación en forma de 'U' invertida entre el nivel de estrés o activación (arousal) y el rendimiento. Esta ley establece que:

a) El rendimiento óptimo se logra con un nivel de estrés intermedio o moderado (estrés positivo o eustrés).

b) Cualquier nivel de estrés, por mínimo que sea, reduce drásticamente el rendimiento.

c) A mayor estrés, se consigue siempre mejor rendimiento.

d) El rendimiento máximo se obtiene solo cuando el piloto está en estado de total relajación al borde del sueño.

12. Como regla general y aproximada en la baja troposfera, la presión atmosférica disminuye con la altitud a razón de:

a) 10 hPa por cada 1.000 pies.

b) 1 hPa (hectopascal o milibar) por cada 27 a 30 pies de ascenso.

c) 1 hPa por cada metro.

d) 5 hPa por cada 100 pies.

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

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

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

c) Alerones neutrales y elevador tirado atrás.

d) Volante a la derecha y elevador neutral.

14. Si está en la zona de aterrizaje (pista) y recibe LUZ ROJA INTERMITENTE de la torre:

a) Apártese de la zona de aterrizaje / Abandone la pista en uso.

b) Vuelva al inicio de la pista.

c) Autorizado a despegar si lo hace rápido.

d) Salga del avión.

15. Si tiene que despegar en un avión ligero por la misma pista e inmediatamente detrás de un avión comercial pesado que acaba de despegar, su procedimiento operativo para evitar su estela es:

a) Esperar en la cabecera con el motor apagado.

b) Rotar (levantar el vuelo) exactamente en el mismo punto que él.

c) Iniciar la carrera de despegue y rotar ANTES del punto donde el avión pesado levantó el morro, y ascender manteniéndose por ENCIMA de su trayectoria de vuelo.

d) Despegar y mantenerse volando a muy baja altitud, pegado a la pista.

16. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'B' corresponde a:

a) Beta.

b) Boston.

c) Baker.

d) Bravo.

17. Los Cirros (Ci) son nubes de nivel alto compuestas casi enteramente por:

a) Cristales de hielo.

b) Gotas gigantes de agua superenfriada.

c) Polvo estelar.

d) Gases de escape de aeronaves.

18. Durante un descenso para aterrizar, el punto exacto (expresado en Nivel de Vuelo) en el que se debe cambiar el altímetro de QNE (estándar) a QNH local se llama:

a) Altitud de Transición.

b) Nivel de Transición (Transition Level).

c) Mínima de Sector.

d) Altitud de Decisión.

19. ¿Qué problema visual y de seguridad enfrentará un piloto si planifica mal su vuelo y el Sol comienza a ponerse directamente frente a la proa del avión en un atardecer VFR?

a) Aumento del flujo aerodinámico.

b) Mejora de la visión nocturna al instante.

c) Deslumbramiento severo y persistente, imposibilidad temporal de ver otros tráficos (ceguera por el sol bajo), dificultad para leer los instrumentos y un enorme aumento de la fatiga visual.

d) Que las comunicaciones por radio VHF se cortarán.

20. ¿Cómo se comporta el centro de presiones (CP) en un ala asimétrica convencional cuando se incrementa el ángulo de ataque (antes de entrar en pérdida)?

a) Permanece estático.

b) Se desplaza hacia el borde de fuga.

c) Se desplaza hacia el borde de ataque.

d) Se desplaza lateralmente hacia las puntas de las alas.

21. En el caso de motores Rotax, muy presentes en el sector ULM y LSA, su régimen de funcionamiento normal implica RPM mucho más elevadas (ej. 5.000-5.800 RPM) que en los motores tradicionales de aviación ligera. Esto hace imprescindible:

a) El uso de la caja reductora (gearbox) integrada para no superar los límites de velocidad de la punta de pala de la hélice.

b) Llevar un tanque de gasolina tres veces mayor.

c) El uso exclusivo de hélices de aluminio de cuatro palas.

d) Que no puedan volar de noche.

22. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones describe mejor la velocidad de mejor ángulo de ascenso (Vx)?

a) Proporciona la mayor ganancia de altitud en el menor tiempo posible.

b) Proporciona la mayor ganancia de altitud en la menor distancia horizontal recorrida.

c) Es la velocidad utilizada normalmente para el ascenso en ruta.

d) Es siempre superior a la velocidad de mejor régimen de ascenso (Vy).

23. Durante la fase de descenso, la 'Altitud de Transición' marca el nivel al cual el piloto debe cambiar el ajuste altimétrico de referencia para pasar de niveles de vuelo a altitudes:

a) Cambiar la frecuencia de radio a la torre local.

b) Dejar de usar Niveles de Vuelo (QNE 1013 hPa) y volver a calar el altímetro al QNH local para conocer su altitud real respecto al mar durante la aproximación.

c) Desplegar el tren de aterrizaje para frenar el avión.

d) Comenzar el contacto visual con la pista.

24. Si la aguja del amperímetro indica valores claramente negativos (descarga) durante un vuelo de crucero, significa que:

a) La batería se está sobrecargando por un fallo del regulador.

b) El alternador/generador ha fallado o su carga es insuficiente, y los equipos eléctricos están consumiendo la energía almacenada en la batería.

c) Las magnetos han dejado de suministrar corriente.

d) Se ha consumido todo el combustible de los depósitos.

25. ¿Cuál es la función del ángulo de incidencia de las palas de una hélice en relación con el viento relativo?

a) Al igual que el ala, crear sustentación (tracción) al generar una diferencia de presiones.

b) Cortar el aire para enfriar los cilindros frontalmente.

c) Aumentar la resistencia parásita para evitar excesos de velocidad del motor.

d) Solamente estética visual en rotación.

26. Se dice que el viento es 'constante' cuando:

a) Su dirección se invierte periódicamente.

b) Su acción es ininterrumpida y mantiene siempre la misma dirección.

c) Su velocidad es siempre la misma, aunque varíe drásticamente su dirección.

d) Sopla exclusivamente por encima de la tropopausa.

27. El alcohol, si se consume la noche anterior a un vuelo, tiene el efecto adicional de perturbar gravemente la calidad del descanso porque:

a) Suprime y desorganiza severamente la fase REM del sueño, causando que el piloto despierte fatigado y con déficit cognitivo a pesar de haber dormido varias horas.

b) Aumenta en exceso la fase REM causando pesadillas.

c) Reduce la temperatura corporal impidiendo despertar temprano.

d) Bloquea los oídos causando dolor nocturno.

28. El 'Horizonte Artificial' muestra marcas de alabeo en su carátula superior. Las marcas principales estándar indican un grado de inclinación de banco (Bank angle) de:

a) 5°, 15°, 25° y 45°.

b) 10°, 20°, 30°, 60° y 90°.

c) 100°, 200° y 300°.

d) 1°, 2° y 3° grados exclusivamente.

29. ¿Qué componente del viento es responsable de la deriva lateral de la aeronave respecto a su derrota (curso previsto)?

a) El viento de cara (Headwind).

b) El viento cruzado (Crosswind).

c) El viento de cola (Tailwind).

d) El viento geostrófico superior.

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

a) Ligero, rápido y en configuración limpia.

b) Pesado, limpio y a baja velocidad.

c) En descenso pronunciado con motor a ralentí.

d) Ligero, rápido y con flaps completamente extendidos.

31. 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.

32. La turbulencia de estela generada por un avión es más severa cuando dicho avión:

a) Es pesado, vuela a baja velocidad y en configuración limpia (flaps arriba).

b) Es ligero, vuela rápido y con el tren de aterrizaje bajo.

c) Es pesado, rápido y con los flaps totalmente extendidos.

d) Es ligero y está en fase de crucero a gran altitud.

33. La ilusión somatogravíca experimentada durante una fuerte y rápida deceleración lineal (ej. cortar gases bruscamente o extender aerofrenos) produce en el cerebro la falsa sensación de que:

a) El avión está encabritando (levantando el morro).

b) El avión está picando o descendiendo (bajando el morro), lo que puede inducir al piloto a tirar del bastón hacia atrás.

c) El avión está entrando en barrena.

d) Se ha perdido la sustentación en el ala derecha.

34. La 'Ley de Dalton' rige el intercambio gaseoso en la altitud, explicando que si bien la concentración de oxígeno se mantiene en un 21%, la presión atmosférica total cae a la mitad a unos 18.000 pies, por tanto:

a) El oxígeno se vuelve tóxico.

b) El porcentaje de nitrógeno aumenta a un 90%.

c) La 'presión parcial' del oxígeno también cae a la mitad, reduciendo drásticamente la capacidad de los pulmones para pasarlo a la sangre.

d) El aire se vuelve totalmente irrespirable y mortal en un minuto.

35. El 'Hielo Granulado' u opaco (Rime Ice) altera el perfil del ala pero es más quebradizo y fácil de eliminar. Se forma principalmente cuando el avión vuela a través de:

a) Zonas de lluvia engelante gruesa.

b) Nubes con gotas pequeñas de agua superenfriada a bajas temperaturas (-10°C a -20°C) que se congelan casi instantáneamente al contacto, atrapando aire en su interior (color lechoso).

c) Polvo mezclado con granizo.

d) Nubes cirros.

36. ¿Qué efecto principal tiene el 'efecto suelo' (ground effect) sobre el avión durante el aterrizaje?

a) Aumenta significativamente la resistencia parásita.

b) Aumenta la velocidad de pérdida del avión.

c) Disminuye la resistencia inducida, haciendo que el avión tienda a 'flotar'.

d) Reduce la presión estática en el tubo pitot.

37. Si una pista de aterrizaje es de 'Grava' (Gravel), ¿qué efecto principal y daño colateral debe anticipar el piloto en el rendimiento de despegue?

a) Un despegue extremadamente veloz sin resistencia.

b) Un aumento de la distancia de despegue requerida (por la mayor resistencia a la rodadura) y un altísimo riesgo de daños en la hélice y el estabilizador horizontal debido a impactos de piedras levantadas (FOD).

c) Una inestabilidad brutal en el alabeo.

d) Ningún efecto diferente al asfalto seco.

38. ¿Cuál es la función principal de la batería dentro del sistema eléctrico de un avión ligero?

a) Suministrar la energía inicial necesaria para el motor de arranque y proporcionar una fuente de electricidad de reserva temporal en caso de fallo del alternador.

b) Generar corriente alterna continua para alimentar las magnetos del motor.

c) Proveer chispa de alta tensión directamente a las bujías durante el vuelo de crucero.

d) Hacer funcionar el sistema giroscópico impulsado por vacío.

39. La temperatura y presión asignadas a la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) a nivel medio del mar son:

a) 25 ºC y 1000 milibares.

b) 15 ºC y 1013,2 milibares (29.92 inHg).

c) 5 ºC y 1023 hectopascales.

d) 0 ºC y 760 mm de mercurio.

40. Las nubes que presentan mayor peligro para la aviación por su asociación con cizalladura severa, tornados, granizo, rayos y engelamiento intenso son:

a) Estratocúmulos (Sc).

b) Altoestratos (As).

c) Nimboestratos (Ns).

d) Cumulonimbos (Cb).

41. El sistema de inyección de combustible (Fuel Injection) instalado en lugar de un carburador ofrece la importante ventaja de:

a) Permitir el uso de combustible de coche.

b) Anular la necesidad de usar bujías.

c) Proporcionar un reparto más uniforme de la mezcla a cada cilindro individual y estar prácticamente libre del riesgo de engelamiento por evaporación.

d) Funcionar sin necesidad de bomba de combustible mecánica.

42. A efectos de planificación de vuelo, la velocidad vertical o Régimen de Ascenso de una aeronave (Rate of Climb) suele expresarse en los manuales de rendimiento como:

a) Pies por minuto (ft/min).

b) Nudos (KT).

c) Millas por hora.

d) Metros por segundo al cuadrado.

43. Señales de los señaleros: Si el señalero pasa su mano extendida o la varilla horizontalmente a través de su propia garganta (movimiento de degüello), la instrucción para el piloto es:

a) Peligro de asfixia en cabina.

b) Freno de estacionamiento liberado.

c) Avión bloqueado en posición.

d) Cortar motores (Cut engines).

44. En un recuadro de la carta aeronáutica VFR (normalmente un cuadrilátero de paralelos y meridianos), aparece un número grande destacado (ej. 3^2). Esta cifra representa la 'Altitud Máxima de Elevación' (MEF) y significa:

a) Que la altura del obstáculo físico (natural o artificial) más alto contenido dentro de ese cuadrilátero es de 3.200 pies sobre el nivel del mar (MSL), informando de la altitud mínima segura de franqueamiento.

b) El nivel de vuelo recomendado para el VFR (FL032).

c) Que el espacio aéreo está controlado a partir de 3.200 pies.

d) La variación magnética en esa área cuadrangular.

45. El sistema neumático (Vacuum system) tiene incorporado en el panel un instrumento indicador. Durante un rodaje al ralentí, este medidor podría marcar baja presión o succión, pero debe entrar en arco verde al realizar:

a) El aterrizaje final.

b) La recogida de flaps a cero.

c) La prueba de motor (Run-up) a las revoluciones estipuladas, lo que confirma que la bomba gira suficientemente rápido para dar rigidez a los giroscopios antes del vuelo IFR o nocturno.

d) La aplicación de los frenos.

46. El 'Punto de No Retorno' (PNR - Point of No Return) se define en la planificación del vuelo como:

a) El límite de alcance de las comunicaciones por radio VHF.

b) El punto en el que se inicia el descenso final.

c) El punto geográfico más alejado al que la aeronave puede llegar y aún disponer de combustible suficiente para regresar al aeródromo de salida, manteniendo la reserva legal intacta.

d) El punto donde el peso del avión es mínimo.

47. Con respecto a la 'Velocidad de Maniobra' (Va) especificada en el manual de vuelo de una aeronave, ¿qué relación aerodinámica tiene con el peso de la misma?

a) La Va disminuye a medida que el peso de la aeronave disminuye. Un avión más ligero sufrirá mayor aceleración ante una misma ráfaga, por lo que debe volar más lento para entrar en pérdida antes de sufrir daños estructurales.

b) La Va aumenta a medida que el peso de la aeronave disminuye.

c) La Va es una velocidad estructural fija que jamás se ve alterada por el peso del avión.

d) La Va solo depende de la potencia del motor y la altitud.

48. Toda aeronave que opere en el espacio aéreo español debe contar obligatoriamente con una póliza de seguro en vigor que cubra, como mínimo:

a) Daños por impacto de rayos.

b) Seguro a todo riesgo del casco (Hull insurance).

c) Robo y vandalismo.

d) La responsabilidad civil frente a terceros en la superficie y, si se transportan, la responsabilidad frente a los pasajeros.

49. 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.

50. En aerodinámica, la suma de las presiones estática y dinámica se conoce como:

a) Presión diferencial del tubo Venturi.

b) Presión total o presión de remanso (pitot).

c) Presión barométrica estándar.

d) Sustentación pura.

51. Problema práctico: Si un avión viaja con una Ground Speed (GS) de 120 nudos, su velocidad expresada en Millas Náuticas por Minuto es de:

a) 2 millas náuticas por minuto (120 / 60).

b) 1 milla náutica por minuto.

c) 3 millas náuticas por minuto.

d) 12 millas náuticas por minuto.

52. 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.

53. En caso de detectar una falla en la presión de combustible (indicador de Fuel Pressure cae a cero en ascenso), el manual típico de una aeronave de ala baja con inyección indicaría como primera acción de resolución:

a) Apagar inmediatamente la batería eléctrica completa.

b) Tirar del paracaídas balístico.

c) Encender inmediatamente la Bomba Auxiliar Eléctrica de Combustible (Boost/Fuel Pump a ON) para restaurar el flujo presurizado que la bomba mecánica accionada por el motor no está proporcionando.

d) Reducir la mezcla al máximo para no derramar combustible.

54. La línea recta que une el borde de ataque con el borde de salida de un perfil alar, se denomina:

a) Cuerda.

b) Espesor.

c) Viento relativo.

d) Envergadura.

55. Durante un alabeo provocado por los alerones, el ala que sube (alerón abajo) genera más sustentación pero también:

a) Genera más resistencia inducida, tirando del morro del avión hacia ese lado (guiñada adversa).

b) Disminuye su ángulo de ataque efectivo.

c) Pierde completamente la resistencia parásita.

d) Produce el desprendimiento inminente de la capa límite.

56. ¿Cómo se comporta la presión dinámica (la energía de movimiento del aire) si la velocidad del avión se reduce a la mitad?

a) Se reduce a la mitad.

b) Aumenta al doble.

c) Se reduce a una cuarta parte de su valor original (ya que es proporcional al cuadrado de la velocidad).

d) Permanece invariable.

57. 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.

58. Si calamos nuestro altímetro antes del despegue con la presión QNH suministrada por la torre, el instrumento indicará en pista:

a) Cero pies.

b) La altitud (elevación) del aeródromo con respecto al nivel medio del mar.

c) La presión atmosférica estándar.

d) El nivel de transición.

59. El sistema de encendido dual por magnetos es el estándar en aviación general principalmente porque:

a) Resulta más ligero y barato de fabricar que un sistema de encendido por batería.

b) Garantiza mayor seguridad al ser mecánicamente independiente de la batería y el sistema eléctrico, además de proporcionar una combustión más eficiente.

c) No produce interferencias estáticas en las radios VHF de a bordo.

d) Aumenta la vida útil de las bujías al suministrarles menor voltaje.

60. En el ámbito de la CRM (Crew Resource Management), la 'Sinergia' se define como:

a) La autoridad absoluta del piloto al mando sobre la tripulación.

b) La automatización de todos los procesos de la aeronave.

c) El efecto por el cual el rendimiento y la toma de decisiones conjuntas del equipo superan la suma de las habilidades individuales de sus miembros (1+1>2).

d) La división estricta de las tareas sin comunicación mutua.

61. En la gestión aeronáutica del riesgo, la Actitud Peligrosa conocida como 'Impulsividad' (¡Debo hacer algo rápido ya!) se contrarresta interiorizando activamente el siguiente antídoto:

a) Soy el más rápido.

b) No tan rápido. Piensa primero antes de actuar.

c) Si me equivoco da igual, todo se arregla.

d) No dejes que los demás opinen.

62. 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.

63. Si una aeronave sin presurizar sufre una fisura en el tubo de escape que permite la entrada de gases quemados al sistema de calefacción de la cabina, el piloto corre grave riesgo de sufrir:

a) Hiperventilación aguda benigna.

b) Descompresión explosiva.

c) Intoxicación por monóxido de carbono (hipoxia anémica o hipémica).

d) Enfermedad de los buzos (Bends).

64. Según las Reglas de Operación, las comprobaciones de los magnetos (Run-up) antes del despegue se efectúan en una zona de espera designada. Durante esta prueba se debe evitar posicionar la aeronave de manera que:

a) Quede mirando hacia el viento.

b) El potente chorro de aire de la hélice (prop wash) sople tierra, piedras o rebufo sobre otras aeronaves, personas o edificios cercanos.

c) Se vea desde la torre de control.

d) El sol dé en el cristal.

65. Durante un ascenso, el nivel al cual el piloto debe cambiar el calaje del altímetro de QNH local a la presión estándar (1013,2 hPa) se denomina:

a) Altitud de Transición (Transition Altitude).

b) Nivel de Transición (Transition Level).

c) Capa de Transición.

d) Altitud de Densidad.

66. 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.

67. En relación al uso de sustancias psicoactivas, la normativa europea (EASA/SERA) establece que los miembros de la tripulación no ejercerán sus funciones bajo los efectos del alcohol. El límite legal de alcohol en sangre para pilotos es generalmente:

a) 0,5 gramos por litro.

b) 0,2 gramos por litro (0.2 g/L o promille).

c) 0,8 gramos por litro.

d) 0,0 gramos por litro (Tolerancia cero estricta en todos los Estados).

68. El efecto del hielo acumulado en el borde de ataque del ala sobre la V-stall (velocidad de pérdida) es:

a) Aumenta la velocidad de pérdida, ya que el perfil aerodinámico se deforma y el flujo de aire se separa a un ángulo de ataque mucho menor.

b) Disminuye la velocidad de pérdida por el peso adicional.

c) No afecta a la pérdida, solo al consumo de combustible.

d) Hace que el avión flote más en el aterrizaje.

69. ¿Qué es la 'Declinación Magnética' (o Variación) Agónica?

a) El punto exacto del Polo Norte Magnético.

b) La diferencia máxima de declinación en el ecuador.

c) Un campo magnético alterado por una mina de hierro.

d) Es el valor de declinación igual a Cero Grados (0°). A lo largo de una línea agónica, el Polo Norte Geográfico y el Polo Norte Magnético están perfectamente alineados desde el punto de vista del observador.

70. En el área de señales, un panel CUADRADO ROJO con UNA CRUZ AMARILLA significa:

a) Zona de paracaidismo.

b) Que el aeródromo es totalmente inutilizable para el movimiento de aeronaves (prohibido aterrizar).

c) Vientos peligrosos.

d) Se autorizan maniobras de entrenamiento.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Navegación

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

¡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