Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Performance y planificación del vuelo

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Para autorizar a un piloto a cruzar una pista que no es la pista activa, el controlador usará la frase:

a) VUELE SOBRE PISTA (Fly over).

b) DESPEGUE AUTORIZADO.

c) AUTORIZADO A CRUZAR PISTA [número] (Cleared to cross runway...).

d) MANTENGA CORTO (Hold short).

02. Si el piloto duda sobre el tipo de grado (octanaje) de combustible AVGAS certificado que necesita su aeronave, esta información clave se encuentra en:

a) El Manual de Vuelo del Avión (AFM/POH) y en unas placas/rótulos informativos obligatorios situados junto a las bocas de llenado de los depósitos.

b) El reverso de la licencia de piloto.

c) El certificado de matriculación.

d) La carátula de los instrumentos de navegación.

03. El diagrama V-n (velocidad vs factor de carga) define la envolvente de vuelo. Si se opera fuera del límite estructural de carga positivo o negativo, el resultado será:

a) Una pérdida aerodinámica temporal sin consecuencias físicas.

b) Un apagón de motor por exceso de Gs.

c) Una entrada en barrena invertida.

d) Daño estructural permanente o rotura de la aeronave.

04. Durante el rodaje de un avión con tren convencional (patín de cola), si se rueda con un viento de CARA, el mando de profundidad (elevador) debe mantenerse:

a) Totalmente tirado HACIA ATRÁS (up elevator) para forzar la rueda de cola contra el suelo y mantener el control direccional.

b) Empujado totalmente hacia adelante.

c) En posición neutral.

d) Moviéndose rítmicamente.

05. ¿Cuál es la función aerodinámica principal de la hélice?

a) Proporcionar equilibrio longitudinal actuando como contrapeso frontal.

b) Enfriar los cilindros del motor en tierra.

c) Transformar la potencia rotacional del motor en empuje aerodinámico.

d) Desviar el viento relativo para reducir la fricción en el fuselaje.

06. En el contexto de la prevención de accidentes, ¿qué es la 'Desorientación Espacial' o ilusión de Coriolis?

a) Perderse en el mapa visual.

b) Ver borroso por falta de oxígeno.

c) Ver las luces de pista demasiado grandes.

d) Una falsa sensación de rotación inducida en el oído interno cuando un piloto, volando en condiciones IFR (sin horizonte visual), mueve la cabeza bruscamente, creyendo que el avión gira y aplicando correcciones letales que lo estrellan.

07. 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.

08. Para subsanar en la medida de lo posible el Error de Desvío provocado por el propio avión a su compás magnético, ¿qué tarea técnica se debe realizar periódicamente en la aeronave?

a) La 'Compensación de la Brújula' en tierra (Swing), ajustando los pequeños imanes internos del instrumento con un destornillador amagnético y elaborando una tablilla de corrección (Compass Card).

b) Frotar la brújula con un paño de seda.

c) Desconectar totalmente la batería en vuelo recto.

d) Nada, el desvío se compensa automáticamente por GPS.

09. El término 'Cizalladura del viento' (Wind Shear) se refiere a:

a) La turbulencia leve típica de las tardes de verano.

b) El viento constante y predecible que fluye paralelo a las isobaras.

c) Un cambio brusco y violento en la velocidad y/o dirección del viento en una distancia muy corta.

d) La resistencia inducida en el ala al rozar con las nubes.

10. Las coordenadas que identifican a todos los elementos del espacio aéreo (espacios D, R, P) en el manual AIP y en los GPS se miden usando el sistema de referencia geodésico estándar mundial conocido como:

a) WGS-84 (World Geodetic System 1984).

b) UTM (Universal Transverse Mercator).

c) Datum Europeo 1950.

d) Sistema Loxodrómico Global.

11. ¿Qué misión desempeña el 'Regulador de Mezcla' automática (Automatic Mixture Control - AMC) integrado en carburadores avanzados o de altitud?

a) Cortar el combustible si el avión frena en tierra.

b) Inyectar agua directamente en las bujías para evitar detonación.

c) Hacer de calefacción pasiva y anticongelante.

d) Cuenta con una cápsula aneroide que mide la densidad exterior para empobrecer o enriquecer el flujo de combustible de forma constante y automática, aliviando la carga de trabajo del piloto al ascender.

12. Al aproximarse para aterrizar detrás de un avión pesado que acaba de aterrizar en la misma pista, la técnica segura requiere que usted:

a) Aterrice en el umbral desplazado.

b) Aterrice exactamente en el mismo punto.

c) Vuele por debajo de su senda de planeo y aterrice antes que él.

d) Mantenga una senda de planeo por ENCIMA de la del avión pesado y toque tierra MÁS ALLÁ del punto en el que el avión pesado posó sus ruedas.

13. El monóxido de carbono (CO) es extremadamente peligroso en aviación porque:

a) Irrita gravemente las vías respiratorias, alertando al piloto.

b) Tiene una afinidad por la hemoglobina unas 200 veces superior a la del oxígeno, provocando hipoxia hipémica (anémica).

c) Destruye los glóbulos rojos instantáneamente.

d) Causa hiperventilación incontrolable.

14. Si un piloto vuela en la vecindad de un aeródromo no controlado donde no hay torre de control, ¿quién es el responsable principal de mantener la separación visual con el resto de aeronaves en el circuito de tráfico?

a) Cada piloto al mando, aplicando estrictamente la regla general de "ver y evitar" (See and avoid).

b) El controlador del Centro de Área (ACC).

c) La primera aeronave que llegó al circuito.

d) El director del aeropuerto por teléfono.

15. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'W' se transmite como:

a) Whiskey.

b) Washington.

c) Water.

d) William.

16. ¿Cómo se relaciona matemáticamente el factor de carga (G) con el incremento de la velocidad de pérdida?

a) La velocidad de pérdida aumenta en proporción directa al factor de carga (el doble de G = el doble de velocidad).

b) La velocidad de pérdida disminuye con la raíz cuadrada del factor de carga.

c) La velocidad de pérdida aumenta en proporción a la raíz cuadrada del factor de carga.

d) La velocidad de pérdida no se ve afectada por el factor de carga, solo por la densidad.

17. Para cruzar una cresta montañosa de forma segura, se recomienda abordarla con un ángulo de aproximación de aproximadamente 45 grados. ¿Cuál es el motivo operativo de esta técnica?

a) Permite al piloto realizar un viraje de escape (alejamiento) más rápido y con menos radio de giro si se encuentra con una fuerte corriente descendente inesperada.

b) Disminuye el consumo de combustible.

c) Aumenta la fuerza de la corriente ascendente.

d) Es una norma obligatoria de control aéreo.

18. Salvo autorización expresa o procedimientos de despegue/aterrizaje, las reglas europeas (SERA) prescriben que el vuelo VFR sobre aglomeraciones de personas o ciudades debe mantener una altura mínima sobre el obstáculo más alto situado en un radio de 600 metros de al menos:

a) 500 pies.

b) 1.000 pies (300 metros).

c) 3.000 pies.

d) 10.000 pies.

19. 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.

20. El término 'Turbulencia en Aire Claro' (CAT - Clear Air Turbulence) es especialmente insidioso para la aviación comercial debido a que:

a) Produce un cegamiento instantáneo del piloto.

b) Ocurre exclusivamente a nivel del suelo.

c) No está asociada de forma visible con nubes convectivas (como los cumulonimbos) y no puede ser detectada por los radares meteorológicos convencionales.

d) Solo ocurre si el avión cruza por la lluvia.

21. El 'Control de Aeródromo' se ejerce desde la Torre de Control (TWR). ¿A qué aeronaves provee fundamentalmente de control de tráfico para prevenir colisiones?

a) A las aeronaves en el área de maniobras del aeródromo y a las aeronaves que vuelan en sus inmediaciones (circuito de tráfico y zonas de aproximación).

b) A todas las aeronaves del país entero.

c) A las aeronaves a niveles de vuelo superiores a FL200.

d) Exclusivamente a los tránsitos que están rodando, los de vuelo son del radar.

22. 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.

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

a) Para que no se empañen los cristales.

b) Para calentar el aire que va al altímetro.

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

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

24. El METAR es un mensaje meteorológico aeronáutico que proporciona:

a) Un pronóstico del tiempo para las próximas 24 horas.

b) Una advertencia de tormentas severas en ruta.

c) Un informe de las condiciones meteorológicas observadas (reales) en un aeródromo en un momento determinado.

d) Información exclusiva sobre vientos en altura.

25. ¿Cómo afecta la humedad del aire a su densidad y, por ende, a la aerodinámica?

a) El aire húmedo es más denso que el aire seco, por lo que aumenta la sustentación.

b) La humedad del aire no afecta en absoluto a su densidad.

c) El aire húmedo es menos denso que el aire seco, reduciendo la sustentación y empeorando el rendimiento.

d) El aire húmedo retrasa la aparición de la resistencia inducida.

26. La resistencia total de un avión en vuelo es la suma fundamental de:

a) Resistencia inducida y resistencia de fricción únicamente.

b) Resistencia parásita y resistencia inducida.

c) Resistencia de forma y resistencia de perfil.

d) Resistencia aerodinámica total y la fuerza de gravedad.

27. Señal luminosa de la torre: Si está EN VUELO aproximándose al aeródromo y el controlador le hace luces BLANCAS intermitentes (Destellos Blancos), esto le indica:

a) Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma.

b) Peligro de colisión en pista.

c) Autorizado para aterrizar de inmediato.

d) Regrese al parking.

28. La tracción necesaria para mantener un vuelo recto y nivelado debe ser equivalente a:

a) La resistencia inducida exclusivamente.

b) La suma de la sustentación y el peso.

c) La resistencia total de la aeronave.

d) El coeficiente de planeo de la aeronave.

29. ¿En qué proporción aumenta la resistencia parásita si el piloto duplica la velocidad del avión?

a) Se multiplica por dos.

b) Disminuye a la mitad.

c) Se cuadruplica (aumenta con el cuadrado de la velocidad).

d) Aumenta ocho veces (al cubo de la velocidad).

30. ¿Qué ocurre aerodinámicamente si el avión despega con una capa de hielo o escarcha sobre las alas del grosor de un papel de lija?

a) No hay ningún efecto detectable.

b) El avión ascenderá mejor debido a la mayor rugosidad que agita la capa límite.

c) El hielo se derretirá instantáneamente por la fricción del viento.

d) La sustentación puede reducirse drásticamente (hasta un 30%) y la resistencia puede aumentar notablemente, comprometiendo la capacidad de despegue y aumentando la velocidad de pérdida.

31. Los mensajes 'AIRMET' se diferencian de los SIGMET en que los AIRMET:

a) Solo se emiten en formato de voz por radio.

b) Reportan fenómenos meteorológicos en ruta que no llegan a la severidad de un SIGMET, pero que son especialmente peligrosos para vuelos a baja altitud y aviones ligeros (VFR).

c) Son pronósticos a muy largo plazo (más de 48 horas).

d) Indican únicamente el cierre de pistas.

32. 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.

33. En el caso del antiguo sistema VASI (Visual Approach Slope Indicator), que consta de dos barras de luces separadas, estar 'en la senda correcta' se visualiza cuando:

a) La barra lejana se ve de color ROJO y la barra cercana se ve de color BLANCO (Rojo sobre Blanco).

b) Ambas barras se ven rojas.

c) La barra lejana es blanca y la cercana roja.

d) Ambas barras parpadean en verde.

34. En el cálculo mental de viento cruzado, si usted recibe información de la torre de un viento de 20 nudos con un ángulo de 30 grados respecto al eje de la pista, la componente lateral (viento cruzado efectivo) será aproximadamente:

a) 10 nudos (el seno de 30° es 0.5, por lo que la componente cruzada es la mitad de la intensidad total del viento).

b) 20 nudos.

c) 0 nudos.

d) 15 nudos.

35. ¿Por qué es médicamente peligroso y desaconsejable volar pilotando una aeronave si se está bajo los efectos de medicamentos analgésicos fuertes (para el dolor intenso) o tranquilizantes?

a) Porque aumentan la presión arterial por encima de los límites legales.

b) Porque obligan al piloto a respirar oxígeno puro.

c) Porque estos fármacos deprimen el sistema nervioso central, ralentizando severamente el tiempo de reacción, el juicio y provocando letargo.

d) Porque alteran irreversiblemente el funcionamiento del altímetro y la brújula.

36. La expresión radiotelefónica 'SOLICITO' (Request) se emplea cuando el piloto:

a) Exige paso prioritario.

b) Está declarando una emergencia.

c) Desea saber o pedir algo a la dependencia ATC (ej. una altitud diferente o información meteorológica).

d) Pide que el controlador repita el mensaje.

37. El gas más variable en proporción en la baja atmósfera y el más crucial para todos los fenómenos meteorológicos adversos en aviación es:

a) El Argón.

b) El Vapor de Agua (su cantidad oscila entre cerca de 0% y el 4-5%).

c) El Oxígeno.

d) El Dióxido de Carbono.

38. Debido a la precesión y a los rozamientos mecánicos internos, el Giro Direccional se desviará lentamente de su lectura correcta (deriva giroscópica). Para corregirlo, el piloto debe:

a) Realinearlo periódicamente (cada 15-20 minutos aprox.) usando como referencia la Brújula Magnética, siempre durante un vuelo recto, nivelado y no acelerado.

b) Golpear el panel suavemente.

c) Apagar y encender la bomba de vacío.

d) Ajustarlo durante un viraje pronunciado.

39. ¿A qué se llama en aviación la 'Altitud de Transición' (TA)?

a) A la altura máxima de los helicópteros.

b) A la altitud a la que se inicia la descompresión.

c) El límite de las nubes tormentosas.

d) La altitud a la que, durante el ascenso, la posición vertical de la aeronave deja de controlarse mediante altitudes (QNH local) y pasa a controlarse mediante Niveles de Vuelo (QNE estándar 1013,2 hPa).

40. Una aleta compensadora (trim tab) instalada en el timón de dirección (rudder) se ajusta en vuelo de crucero principalmente para:

a) Aumentar la efectividad de los alerones.

b) Cancelar la tendencia de guiñada del avión, como la provocada por el par motor o la estela de la hélice, aliviando la presión en los pedales.

c) Actuar como freno aerodinámico asimétrico.

d) Disminuir la resistencia parásita total del empenaje.

41. Si durante un vuelo con un motor atmosférico (no turbo), usted nota una caída leve pero progresiva e inexplicable de la Presión de Admisión (Manifold Pressure) o de las RPM, lo más prudente y lógico es sospechar que:

a) El motor está a punto de incendiarse.

b) Se ha desprendido una pala de la hélice.

c) Se está formando hielo en el carburador que estrangula lentamente la entrada de mezcla al motor.

d) El tanque de aceite está vacío.

42. Si al rodar por tierra para dirigirse a la pista, usted realiza un viraje cerrado de 90° hacia la derecha, el giro direccional (si no tiene fallos) y la brújula magnética deberían confirmar lógicamente:

a) Una indicación estable e invariable sin movimiento alguno.

b) Una disminución radical de la presión de aceite.

c) Un incremento en los grados del rumbo (un giro hacia rumbos mayores en la rosa de los vientos) de manera proporcional, confirmando su libre movimiento y operatividad antes del vuelo.

d) Un parpadeo en la luz de aviso de pérdida.

43. ¿Cómo debe notificar el piloto una vez que ha sacado completamente la aeronave de la pista activa tras el aterrizaje?

a) APAGANDO MOTOR.

b) PISTA LIBRE (Runway vacated).

c) EN TIERRA.

d) RODANDO.

44. 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.

45. La normativa aeromédica y de seguridad de vuelo aconseja que, tras realizar inmersiones de buceo autónomo (Scuba Diving) que hayan requerido paradas de descompresión obligatorias, el tiempo de espera mínimo antes de volar es de:

a) 12 horas.

b) No es necesario tiempo de espera si se vuela bajo.

c) 48 horas independientemente del tipo de buceo.

d) Al menos 24 horas.

46. En el Síndrome de Adaptación General frente a una situación de supervivencia en un accidente, la fase final a la que llega el cuerpo tras consumir sus reservas de energía luchando contra el estrés se llama:

a) Fase de Alarma.

b) Fase de Resistencia.

c) Fase de Agotamiento (Exhaustion), donde los sistemas físicos y mentales colapsan.

d) Fase de Euforia.

47. ¿Por qué el manual de operaciones especifica que la Velocidad de Maniobra (Va) 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 Va aumenta cuando el avión está más ligero.

48. ¿Qué ocurre con el factor de carga en un viraje nivelado si mantenemos el ángulo de alabeo pero aumentamos la velocidad del avión?

a) El factor de carga aumenta.

b) El factor de carga se mantiene igual, ya que solo depende del ángulo de alabeo.

c) El factor de carga disminuye.

d) El factor de carga se vuelve negativo.

49. Un piloto que sufre estrés agudo o pánico debido a una emergencia real en vuelo puede presentar la siguiente respuesta fisiológica:

a) Disminución profunda del ritmo cardíaco y letargo mental.

b) Aumento de la frecuencia cardíaca, sudoración, respiración rápida y aparición de 'visión de túnel' (pérdida de conciencia periférica).

c) Aumento masivo de la memoria a largo plazo y relajación muscular total.

d) Inmunidad temporal a la hipoxia hipóxica.

50. ¿Qué tipo de memoria nos permite recordar de forma subconsciente cómo montar en bicicleta, atarnos los zapatos o realizar las maniobras coordinadas de los pedales y bastón al volar?

a) Memoria Semántica.

b) Memoria Procedimental o Motora.

c) Memoria Episódica.

d) Memoria de Trabajo.

51. 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.

52. Si durante la prueba pre-vuelo usted selecciona la posición 'OFF' (Apagado) en la llave de las magnetos mientras el motor está encendido a bajas RPM, y el motor NO se apaga, esto indica un peligro oculto y mortal:

a) Que la batería está demasiado cargada.

b) Que el motor está frío y usa inyección directa.

c) Que el ralentí está muy alto.

d) Que el cable de derivación a masa (P-lead) de una o ambas magnetos está roto o desconectado. El motor no puede apagarse con la llave y cualquier movimiento manual de la hélice en tierra podría arrancarlo inesperadamente.

53. En áreas que NO sean aglomeraciones de edificios o de personas, la altura mínima permitida para un vuelo VFR bajo la normativa europea es:

a) 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.

b) 300 m (1.000 pies).

c) Cualquier altura, siempre que el piloto se mantenga VMC.

d) No hay límite en España fuera del espacio aéreo controlado.

54. Si su avión tiene una autonomía total calculada de 3 horas de combustible y usted vuela en línea recta alejándose de la base, con un fuerte viento de cola a la ida (y por lo tanto un viento de cara al regreso), ¿cuándo alcanzará su Punto de No Retorno (PNR)?

a) A la hora y media exacta (1h 30m).

b) A las 2 horas.

c) Antes de llegar a la mitad del tiempo de vuelo total (antes de 1h 30m), ya que el viaje de regreso le tomará mucho más tiempo debido al viento en contra.

d) Más allá de la hora y media.

55. En un mapa de superficie o carta significativa, ¿cómo se representa gráficamente un Frente Frío?

a) Con una línea roja con semicírculos que apuntan en la dirección del movimiento.

b) Con una línea de color morado con cruces negras.

c) Con una línea azul oscura con triángulos (o picos) que apuntan en la dirección de su movimiento.

d) Con una línea ondulada de color verde claro.

56. En un circuito VFR, la frase 'AUTORIZADO PARA BASE' o 'NOTIFIQUE BASE' se refiere a la posición en la que la trayectoria de la aeronave es:

a) Perpendicular a la pista extendida y de cara al tramo final.

b) Completamente paralela a la pista, pero en contra del viento.

c) Alineada con la pista en el último kilómetro.

d) Sobrevolando la pista a gran altura.

57. Respecto a la técnica recomendada para buscar tráfico aéreo en vuelo visual (VFR), el escaneo sistemático (scanning) debe realizarse:

a) Haciendo barridos continuos y fluidos sin detener la mirada, como un radar.

b) En bloques o sectores de unos 10° a 15°, deteniendo la mirada 1 o 2 segundos en cada sector para permitir que el ojo enfoque adecuadamente.

c) Mirando exclusivamente a los instrumentos y al GPS con sistema anticolisión.

d) Enfocándose fijamente en el punto muerto frontal a través de la hélice.

58. Volar con una mezcla de combustible excesivamente RICA (Rich) durante períodos prolongados provocará problemas operativos como:

a) Sobrecalentamiento extremo de las culatas (CHT).

b) Mejora del alcance máximo (Range) del avión.

c) Detonación violenta.

d) Temperaturas de motor más frías, consumo excesivo de combustible, humo negro en escape, pérdida de potencia y bujías sucias (comunicadas) por hollín/carbón.

59. El Briefing a los pasajeros (Passenger Briefing) antes de iniciar un vuelo ligero debe incluir inexcusablemente información e instrucciones sobre:

a) La potencia del motor y el consumo horario.

b) Uso de cinturones de seguridad, operación de las salidas normales y de emergencia, ubicación del extintor y botiquín, y prohibición de fumar.

c) Cómo aterrizar el avión en caso de que el piloto enferme.

d) Los detalles meteorológicos de los frentes fríos.

60. ¿Qué representa el 'Norte de la Cuadrícula' (Grid North) en cartografía?

a) El norte indicado por las brújulas en esa región.

b) El punto geométrico por donde sale el Sol en invierno.

c) El Polo Sur invertido.

d) La dirección paralela a las líneas verticales de la cuadrícula o retícula impresa artificialmente sobre el mapa, que puede diferir levemente del Norte Geográfico Verdadero.

61. En vuelo nocturno, el piloto debe evitar mirar luces brillantes porque:

a) Provoca hiperventilación instantánea.

b) Destruye la rodopsina (púrpura visual), arruinando la adaptación a la oscuridad que el ojo había logrado.

c) Las pupilas se dilatan excesivamente.

d) Aumenta la sensibilidad al monóxido de carbono.

62. La turbulencia Orográfica en áreas montañosas no se limita al lado de sotavento (leeward). A baja altura, sobrevolando crestas aserradas y cañones, ¿qué precaución operativa debe tenerse?

a) El avión siempre ascenderá por sí solo.

b) El aire es laminar puro.

c) Se debe volar paralelo a los cañones a baja velocidad.

d) Las corrientes de aire pueden ser encauzadas violentamente por los pasos de montaña (efecto Venturi) provocando fuertes rachas, cizalladura severa y pérdida repentina de velocidad relativa.

63. Al volar en VFR en fase de crucero a más de 3.000 pies de altura sobre el terreno, la regla semicircular internacional establece que para vuelos con una Derrota Magnética hacia el ESTE (entre 000° y 179°):

a) Deberán seleccionarse Niveles de Vuelo IMPARES más 500 pies (ej. FL 55, FL 75, FL 95).

b) Deberán seleccionarse Niveles de Vuelo PARES (ej. FL 60, FL 80).

c) Deberán seleccionarse Niveles de Vuelo PARES más 500 pies (ej. FL 65, FL 85).

d) La altitud es totalmente libre en VFR.

64. Si aumentamos el ángulo de ataque en un perfil alar, la sustentación:

a) Aumentará.

b) Disminuirá.

c) Se mantendrá igual.

d) Desaparecerá inmediatamente.

65. En caso de emergencia en vuelo por 'Fuego en el compartimento del motor' (Engine Fire), el procedimiento universal prioritario indica que se debe:

a) Acelerar a máxima potencia para apagarlo con el viento.

b) Cortar el suministro de combustible de inmediato (mezcla a Idle Cut-off, cerrar la válvula selectora de combustible, apagar bombas) y realizar un aterrizaje de emergencia.

c) Apagar exclusivamente la batería y mantener el motor a ralentí.

d) Bajar el tren de aterrizaje y continuar al aeropuerto más cercano.

66. El 'Área de Señales' muestra una gran letra 'T' de color blanco o naranja. La orientación de esta T sirve para indicar a las aeronaves en vuelo:

a) Que hay servicio de Taxi disponible.

b) Que la torre de control no funciona.

c) La dirección de despegue y aterrizaje; las aeronaves deben aterrizar o despegar siguiendo la dirección del travesaño de la T, como si la T fuera un avión.

d) La dirección hacia donde sopla el viento.

67. La 'Fuerza de Coriolis' que afecta a la dirección general del viento a gran escala es máxima en:

a) Los Polos y es nula en el Ecuador.

b) El Ecuador y es nula en los Polos.

c) Todas las latitudes por igual.

d) La superficie del mar, desapareciendo en altura.

68. Con el fin de aumentar el número de canales disponibles en la banda VHF aeronáutica, en Europa se ha implementado de forma obligatoria el espaciado de canales de:

a) 8.33 kHz.

b) 25 kHz.

c) 50 kHz.

d) 12.5 kHz.

69. 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.

70. ¿Qué indica un aspa (cruz) pintada en el suelo, ya sea amarilla o blanca, situada en una calle de rodaje o en un tramo de pista?

a) Punto de chequeo de VOR.

b) Helipuerto autorizado.

c) Zona de repostaje de combustible.

d) Que esa parte de la calle de rodaje o pista está cerrada al tránsito y es inapta para el movimiento de aeronaves.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Performance y planificación del vuelo

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Performance y planificación del vuelo

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