Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. La capa de la atmósfera en la cual se desarrollan las actividades de los ultralivianos, se denomina:

a) Estratosfera.

b) Troposfera.

c) Tropopausa.

d) Mesosfera.

02. En la navegación VFR utilizando GPS moderno, existe una función de seguridad fundamental llamada 'RAIM' (Receiver Autonomous Integrity Monitoring). ¿Para qué sirve?

a) Para descargar la meteorología actualizada vía satélite.

b) Para que el propio receptor GPS evalúe de forma autónoma la integridad y precisión de las señales satelitales recibidas, avisando al piloto si la posición no es fiable.

c) Para evitar colisiones con el terreno en vuelo ciego.

d) Para controlar automáticamente los mandos de vuelo.

03. Volando en las proximidades de un Cumulonimbo (Cb) en fase de madurez, incluso fuera de la propia nube, un piloto de aviación ligera puede esperar encontrar:

a) Calma total de viento.

b) Turbulencia severa, granizo desplazado por el viento y fuertes rachas descendentes (microrráfagas) que se expanden por la superficie.

c) Presiones atmosféricas extraordinariamente altas.

d) Engelamiento de tipo 'escarcha'.

04. La notificación por radio 'PISTA LIBRE' (Runway vacated) indica al controlador que:

a) La aeronave ha cruzado todas las marcas de punto de espera de la pista y ya no interfiere ni física ni electrónicamente (ILS) con la pista activa.

b) El avión está listo para el despegue.

c) Se ha despegado exitosamente.

d) Hay escombros en la pista.

05. 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.

06. Dentro de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), ¿qué significa el sistema AIRAC?

a) Un tipo de plan de vuelo.

b) Un sistema de radar secundario.

c) Reglamentación y Control de Información Aeronáutica (sistema para notificar anticipadamente, en fechas comunes estipuladas, modificaciones operacionales importantes).

d) Un boletín meteorológico de aeródromo.

07. ¿Qué efecto tiene un viento de cara (viento en contra) sobre el planeo del avión (con el motor parado)?

a) Disminuye la distancia sobre el suelo (alcance) que el avión puede recorrer.

b) Aumenta la distancia sobre el suelo.

c) No afecta a la distancia de planeo.

d) Obliga al piloto a volar a menor velocidad indicada para compensar.

08. Los flaps son unos:

a) Frenos aerodinámicos.

b) Dispositivos hipersustentadores.

c) Compensadores de dirección.

d) Generadores de capa límite.

09. Sabiendo que un grado de latitud se divide en 60 minutos, ¿a qué distancia equivale exactamente un minuto (1') de latitud medido a lo largo de un meridiano terrestre?

a) A 1 Kilómetro.

b) A 1 Milla Náutica (1 NM = 1.852 metros).

c) A 1 Milla Terrestre (Statute Mile).

d) A 60 Millas Náuticas.

10. La Regla Semicircular de niveles de crucero VFR se aplica por encima de los 3.000 pies. Si su Derrota Magnética es hacia el ESTE (ej. 090°), los niveles de vuelo VFR adecuados serán:

a) Pares (FL040, FL060, FL080).

b) Impares más 500 pies (ej. FL035, FL055, FL075).

c) Pares más 500 pies (ej. FL045, FL065).

d) Cualquier nivel autorizado por la torre.

11. 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.

12. En cualquier clase de espacio aéreo (controlado o no), al volar bajo Reglas de Vuelo Visual (VFR), ¿de quién es la responsabilidad última y primordial de evitar colisiones con otras aeronaves?

a) Del controlador de radar, siempre que el avión tenga transpondedor.

b) Del sistema TCAS de a bordo.

c) De la torre de control si se está a menos de 5 millas del aeropuerto.

d) Del propio piloto al mando, mediante el concepto de "ver y evitar".

13. ¿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.

14. La expresión radiotelefónica 'PALABRAS DOS VECES' (Words twice) se utiliza:

a) Cuando el piloto no sabe qué decir.

b) Para solicitar que el controlador hable en inglés y español.

c) Exclusivamente por las estaciones terrestres.

d) Cuando las comunicaciones son muy difíciles y se solicita (o se informa) que cada palabra o grupo de palabras sea pronunciada dos veces.

15. En el caso de que la correa del alternador se rompa en vuelo y el piloto observe el amperímetro marcando una descarga importante, el procedimiento a seguir (load shedding) consistirá en:

a) Apagar todo el equipo eléctrico no esencial (luces de cabina prescindibles, el segundo equipo de radio, ADF, etc.) para prolongar la vida limitada de la batería y aterrizar lo antes posible.

b) Apagar el motor e iniciar vuelo en planeo.

c) Tirar la batería por la ventana.

d) Aumentar el brillo de las pantallas para que no se apaguen.

16. Aerodinámicamente, la 'Capa Límite' (Boundary Layer) se define como:

a) La capa de hielo que se forma sobre las alas en invierno.

b) La finísima capa de aire adyacente a la superficie del avión que, debido a la fricción y la viscosidad, se ve frenada respecto a la corriente de aire libre no perturbada.

c) La zona del espacio aéreo por encima de 10.000 pies.

d) El flujo de aire impulsado directamente por la hélice.

17. Al aproximarse a un 'Punto de Espera' (Holding Point) desde la plataforma hacia la pista, el piloto de un avión se encontrará de frente en el asfalto con:

a) Dos líneas discontinuas.

b) Dos líneas amarillas continuas que NUNCA debe cruzar sin la autorización explícita de 'Autorizado a alinear' o 'Autorizado a despegar' (o cruzar) por parte de la Torre.

c) Una señal roja de Stop en 3D.

d) Cruce de peatones.

18. En aproximación para aterrizaje, el manual suele recomendar una velocidad de referencia (Vref) basada en el peso operativo actual. Esta velocidad es usualmente:

a) Igual a la Vne dividida por dos.

b) Exactamente la velocidad de pérdida Vso.

c) Aproximadamente 1.3 veces la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje (1.3 x Vso), asegurando un margen adecuado para maniobrar o encajar rachas de viento.

d) 100 nudos en todos los casos.

19. ¿Qué procedimiento de emergencia exige la normativa si se declara un Fuego en el Compartimento de Equipaje / Cabina?

a) Tirar las maletas por la ventana.

b) Acelerar al máximo para consumir oxígeno.

c) Cerrar inmediatamente todas las entradas de aire y calefacción de la cabina (para evitar avivar el fuego con oxígeno fresco), usar el extintor de mano y abrir las ventanillas solo para ventilar el humo asfixiante tóxico.

d) Apagar el motor principal de inmediato.

20. La frase 'DESPEGUE INMEDIATAMENTE O MANTENGA CORTO' (Take off immediately or hold short) se emite cuando:

a) La pista está resbaladiza.

b) Hay problemas con las luces de la pista.

c) Hay un tráfico en final corta o en la pista que requiere que la aeronave en el punto de espera inicie la carrera de despegue sin ninguna demora, o de lo contrario, aborte la entrada y se quede fuera.

d) El piloto automático del avión está averiado.

21. La turbulencia mecánica cerca del suelo es generada habitualmente por:

a) El calentamiento desigual de la superficie terrestre (convección).

b) El choque de un frente cálido con uno frío.

c) La fricción del viento al desplazarse sobre obstáculos físicos como edificios, montañas o árboles.

d) El paso de aeronaves de gran tamaño.

22. Al realizar una 'Toma de Pista' y 'Motor y al aire' frustrado (Touch and Go), el piloto nunca debe distraerse recogiendo los flaps o recalibrando sistemas en el mismo momento en que:

a) Gira la llave a OFF.

b) El avión acelera sobre la pista y rota para el ascenso. Mantener control positivo del avión es primordial; si toca cambiar configuración, debe hacerse antes de acelerar, o al alcanzar una altitud segura.

c) Abre la puerta del avión.

d) Enciende la radio.

23. Al recibir una autorización de ruta ATC (Route clearance) por radio antes del despegue, el piloto debe:

a) Responder simplemente con su indicativo de llamada.

b) Colacionar (repetir) estrictamente el límite de la autorización, la ruta asignada, la altitud inicial, y el código transpondedor asignado.

c) Solicitar confirmación visual.

d) Despegar inmediatamente.

24. En vuelos VFR que operen por debajo de los 3.000 pies AMSL, ¿cómo se ajusta reglamentariamente el nivel de crucero (regla semicircular) en un vuelo de travesía en España?

a) No es obligatorio aplicar la regla semicircular por debajo de 3.000 pies AGL (sobre el terreno), quedando la altitud exacta a discreción del piloto, manteniendo siempre las alturas mínimas y VMC.

b) Debe mantenerse estrictamente a FL020.

c) Debe ascenderse obligatoriamente a 4.000 pies.

d) Es obligatorio usar niveles pares hacia el Este.

25. 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.

26. ¿Por qué motivo es inadecuado trazar un tramo recto de vuelo de más de 300 millas en una carta Cónica Conforme de Lambert manteniendo un rumbo magnético constante durante todo el tramo?

a) Porque el avión se quedaría sin combustible matemáticamente.

b) Porque al ser la línea recta en este mapa un 'Círculo Máximo', el ángulo de cruce con los meridianos cambia continuamente, por lo que el Rumbo Verdadero/Magnético exigirá ir variándose progresivamente.

c) Porque el sol quemaría el parabrisas uniformemente.

d) Porque es imposible volar más de 300 millas sin radio.

27. Al planificar un Aterrizaje Forzoso (Forced Landing) sin motor, el piloto debe planificar un circuito de tráfico mental hacia el campo elegido identificando puntos clave, comúnmente llamados:

a) Puntos de escape y puntos de rescate.

b) High Key (Posición clave alta, a aprox. 1000-1500 ft) y Low Key (Posición clave baja, a aprox. 500 ft en base).

c) Marcas VFR y Balizas visuales.

d) Inicio de planeo y fin de planeo.

28. ¿Cómo se compensa aerodinámicamente el desequilibrio lateral provocado por usar combustible de un solo depósito alar durante un largo trayecto en lugar de ir alternándolos periódicamente?

a) Desconectando la bomba eléctrica.

b) El avión desarrollará una fuerte tendencia al alabeo continuo hacia el ala pesada (la que tiene el depósito lleno), forzando al piloto a usar y pelear contra los alerones y el timón, añadiendo resistencia parásita.

c) El sistema del piloto automático lo corrige quemando aceite.

d) No se produce ningún desequilibrio.

29. Durante un descenso en planeo con el motor apagado, ¿qué efecto tiene un viento de CARA (Headwind) fuerte sobre la trayectoria de la aeronave?

a) Aumenta la distancia horizontal recorrida sobre el suelo.

b) Disminuye significativamente la distancia horizontal recorrida sobre el suelo (alcance) respecto al aire en calma.

c) Disminuye la tasa de descenso en pies por minuto.

d) Obliga al piloto a volar a la velocidad de pérdida.

30. 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.

31. La 'Niebla Frontal' se forma principalmente cuando:

a) La lluvia cálida cae a través de una masa de aire frío cercana a la superficie, el agua se evapora y satura el aire frío originando la niebla.

b) El viento sopla fuerte en un valle.

c) El cielo está despejado por la noche en un anticiclón.

d) El aire frío cruza sobre la superficie cálida del océano.

32. En el código de señales SAR de tierra a aire, ¿qué significa una letra 'X' trazada de forma visible?

a) Zona minada.

b) Necesitamos combustible.

c) Necesitamos asistencia MÉDICA urgente.

d) Proceda en esta dirección.

33. Si durante la aproximación final usted experimenta un aumento repentino y muy fuerte de la velocidad indicada (IAS) y el avión tiende a elevarse por encima de la senda de planeo, es muy probable que haya entrado en:

a) El efecto suelo.

b) Una zona de baja presión.

c) La parte frontal de una microrráfaga (fuerte viento de cara), debiendo estar preparado para una pérdida súbita de sustentación inmediatamente después.

d) Un área de turbulencia en aire claro (CAT).

34. La Velocidad de Maniobra (Va) protege al avión contra cargas estructurales excesivas. Esta velocidad debe ser recalculada (o ajustada) por el piloto basándose en:

a) El peso real de la aeronave. (Disminuye a medida que disminuye el peso).

b) La presión del altímetro.

c) La temperatura exterior.

d) El octanaje del combustible.

35. ¿Qué curioso efecto temporal tiene cualquier componente de viento constante a lo largo de la ruta (ya sea de cara a la ida y de cola a la vuelta, o viceversa) sobre la posición del Punto de No Retorno (PNR) en comparación con un día de viento en calma?

a) Aleja el PNR hacia el destino.

b) El viento siempre ACERCA el PNR geográficamente hacia el aeropuerto de salida, reduciendo el radio de acción seguro de la aeronave.

c) No afecta a la posición del PNR.

d) Multiplica el tiempo de autonomía disponible.

36. ¿Cuál es la función específica de un aceite calificado en su etiqueta como '15W50' usado en muchos motores aeronáuticos modernos?

a) Es un aceite de baja viscosidad exclusivo para el periodo de rodaje (break-in) del motor nuevo.

b) Es un líquido hidráulico para los frenos.

c) Es un aceite 'Multigrado', diseñado para tener buena fluidez en frío (para el arranque) y mantener alta viscosidad y protección a altas temperaturas de operación.

d) Es un aditivo sintético mezclable con gasolina para motores de 2 tiempos.

37. Si recibe por radio la instrucción del controlador 'REAUTORIZADO' (Recleared), significa:

a) Que la autorización anterior ha sido anulada por completo.

b) Que se ha modificado su última autorización y esta nueva autorización invalida la anterior o parte de ella.

c) Que debe repetir su plan de vuelo.

d) Que está autorizado a aterrizar nuevamente.

38. El 'momento aerodinámico de cabeceo' generado inherente por un ala de perfil asimétrico (con curvatura) es normalmente:

a) Negativo (tendencia a picar el morro).

b) Positivo (tendencia a levantar el morro violentamente).

c) Cero en vuelo de crucero.

d) Exclusivamente lateral.

39. Un 'Aterrizaje con Viento Cruzado' (Crosswind landing) impone un límite certificado en el manual del avión denominado 'Viento Cruzado Máximo Demostrado'. Este valor significa que:

a) Es matemáticamente imposible aterrizar con un viento superior a ese valor sin volcar.

b) Es el límite donde los frenos de disco fallan por el viento.

c) Es la máxima componente de viento cruzado con la cual el piloto de pruebas del fabricante logró aterrizar la aeronave de forma segura durante la fase de certificación (suele no ser un límite legal restrictivo, sino una fuerte recomendación de seguridad).

d) Es el viento mínimo que se necesita para aterrizar.

40. Si el piloto cala el altímetro con el 'QFE' de la estación meteorológica del aeródromo, al aterrizar y tocar la pista, el instrumento marcará:

a) La elevación en metros MSL.

b) Cero (0) pies.

c) 1.000 pies.

d) Presión estándar.

41. El límite superior de la Troposfera (Tropopausa) actúa como una barrera natural que impide que la mayoría de los cumulonimbos sigan creciendo hacia arriba. ¿A qué se debe este tope?

a) A que la temperatura allí deja de caer con la altitud (isotermia) eliminando la inestabilidad y cortando las corrientes ascendentes convectivas.

b) A que la capa de ozono deprime físicamente las nubes aplastándolas.

c) A que no hay suficiente fuerza gravitacional más arriba.

d) A que la radiación solar las quema de inmediato por encima de esa cota.

42. Para que un avión pueda entrar en barrena (spin), es condición indispensable:

a) Que las alas se encuentren en situación de pérdida (stall asimétrico).

b) Tener una velocidad superior a la de crucero.

c) Que el centro de gravedad esté desplazado muy hacia adelante.

d) Que el avión esté configurado con flaps extendidos.

43. En el área de maniobras, si dos aeronaves se aproximan de frente o casi de frente (en rumbos opuestos) mientras ruedan por la misma calle, el reglamento indica que:

a) Ambas deben detenerse o, si es factible, alterar su rumbo hacia su propia DERECHA para dejar espacio.

b) Ambas deben alterar su rumbo hacia la IZQUIERDA.

c) La de menor envergadura debe apagar el motor.

d) El avión comercial tiene prioridad sobre la aviación general.

44. El término 'Altitud de Presión' (Pressure Altitude) se define como la altitud marcada por un altímetro que está ajustado a:

a) El nivel del mar (QNH local).

b) La presión exacta del aeródromo.

c) La presión estándar del nivel del mar, establecida internacionalmente en 1013,2 hPa (hectopascales) o 29,92 inHg.

d) La altura absoluta sobre el terreno.

45. En un aterrizaje de emergencia fuera de pista (campo arado o terreno muy abrupto), las probabilidades de que la aeronave sufra un capotaje (voltereta hacia adelante) aumentan si:

a) El avión toca el suelo a alta velocidad y el tren de morro choca fuertemente contra obstáculos o terreno blando, actuando de pivote.

b) Se aterriza con el viento de cara fuerte.

c) El centro de gravedad está retrasado.

d) Se apaga el motor antes de la recogida.

46. Al ascender después del despegue, una vez que la aeronave abandona o cruza hacia arriba la Altitud de Transición publicada, el piloto debe cambiar el reglaje del altímetro:

a) Del valor QNH regional/local a la presión de atmósfera estándar (1013,2 hPa / 29.92 inHg), pasando a volar en Niveles de Vuelo (FL).

b) Del valor QFE al QNH.

c) De presión estándar al QNH del aeropuerto de destino.

d) Debe dejar el altímetro en QNH todo el vuelo.

47. En un motor Rotax 912, la comprobación del nivel de aceite previa al vuelo (dipstick check) requiere un procedimiento mecánico específico muy distinto al de un Lycoming. Este consiste en:

a) Comprobarlo con el motor arrancado.

b) Comprobarlo en vuelo exclusivamente.

c) Girar manualmente la hélice (con las magnetos OFF) en el sentido de rotación normal hasta percibir un "gorgoteo" o borboteo (burp), asegurando así que todo el aceite ha retornado al depósito separado de cárter seco antes de medir.

d) Drenar todo el aceite y volverlo a pesar.

48. En el caso de que dos aeronaves converjan aproximadamente a la misma altitud, ¿cuál de las dos debe ceder el paso normativamente?

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 más rápida cederá el paso.

d) La más pequeña mantiene el rumbo.

49. El término 'Reserva de Combustible Legal' VFR (Final Reserve Fuel) debe mantenerse intacto hasta aterrizar. En condiciones normales diurnas para un aeroplano de pistón, debe permitirle volar al menos:

a) 30 minutos a la velocidad de crucero normal de espera.

b) 5 minutos a máxima potencia.

c) 2 horas completas.

d) 15 minutos de planeo.

50. En la Casilla 15 (Ruta) del Plan de Vuelo, la 'Velocidad de Crucero' que se debe ingresar corresponde a:

a) La velocidad del viento a esa altitud.

b) La Ground Speed (GS) anticipada en el momento del despegue.

c) La Velocidad Indicada (IAS) en nudos.

d) La Velocidad Verdadera (True Airspeed - TAS) esperada para el tramo de crucero (típicamente expresada en nudos, ej. N0120).

51. De acuerdo con el Reglamento SERA, un vuelo VFR no despegará de un aeródromo situado en una Zona de Control (CTR) si el 'techo de nubes' (ceiling) notificado es inferior a:

a) 1.000 pies.

b) 1.500 pies (450 metros).

c) 500 pies.

d) 3.000 pies.

52. Una regla fundamental de seguridad altimétrica dice 'De Alta a Baja, mira abajo'. Esto significa que si volamos de una zona de alta presión a una de baja presión sin recalibrar el QNH:

a) Volaremos a mayor altitud de la indicada.

b) El avión ganará sustentación.

c) El altímetro marcará menos altitud de la real.

d) Nuestra altitud REAL será inferior a la indicada en el instrumento, acercándonos peligrosamente al terreno sin saberlo.

53. Las nubes 'Lenticulares' (Altocúmulos lenticulares - ACSL), que parecen lentes o platillos volantes estáticos en el cielo, indican al piloto:

a) La presencia de fuertes vientos cruzando un obstáculo orográfico (montañas), generando ondas de montaña estacionarias y turbulencia potencialmente severa.

b) La llegada de un anticiclón cálido.

c) Una tormenta eléctrica oculta.

d) Aire estable y libre de cualquier movimiento vertical.

54. 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.

55. La presión que empuja el oxígeno a través de las membranas pulmonares hacia los glóbulos rojos disminuye a medida que ganamos altitud. A este fenómeno físico se debe la aparición de:

a) Hipoxia Estancada.

b) Hipoxia Hipóxica.

c) Enfermedad por Descompresión.

d) Hiperventilación compensatoria crónica.

56. En un mapa de superficie, ¿cómo se representa gráficamente un Frente Cálido?

a) Con una línea roja continua con semicírculos rellenos que apuntan en la dirección de su desplazamiento.

b) Con una línea azul con picos aserrados.

c) Con cruces negras y rojas alternas.

d) Mediante isobaras concéntricas punteadas.

57. Después de pasar un frente cálido, la visibilidad es:

a) Excelente y muy clara.

b) Regular a mala, frecuentemente con bruma.

c) Mala debido a continuas tormentas eléctricas.

d) Nula debido a nieblas de radiación intensas.

58. A efectos de realizar cálculos en la hoja de carga (Loadsheet), el peso estándar de una persona adulta y su equipaje se puede estimar según tablas normativas. No obstante, en aeronaves de menos de 6 plazas o ULM, el procedimiento legal y más seguro es:

a) Sumar siempre 85 kg por persona independientemente de su complexión.

b) Utilizar el peso real medido en báscula o declarado de cada pasajero y de su equipaje, dada la enorme criticidad del margen de peso en aviación ligera.

c) Dejar el cálculo para el controlador de vuelo.

d) Omitir el equipaje de mano.

59. 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.

60. La falta de oxígeno en las células (hipoxia) en el ambiente aeronáutico (hasta los 15.000 pies) se debe principalmente a:

a) La disminución de la presión parcial del oxígeno en la atmósfera, lo que reduce la presión que fuerza al oxígeno a atravesar las membranas alveolares.

b) La desaparición absoluta de las moléculas de oxígeno en el aire de la troposfera.

c) Un exceso de dióxido de carbono en las altas capas atmosféricas.

d) La expansión violenta de los pulmones por el frío.

61. 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.

62. En prevención de ruidos y molestias, la altura mínima estandarizada por SERA para volar sobre ciudades, aglomeraciones o reuniones de personas al aire libre (salvo para despegar o aterrizar) es:

a) 500 pies sobre el suelo.

b) 1.000 pies por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros de la aeronave.

c) 3.000 pies.

d) 10.000 pies en toda Europa.

63. La responsabilidad de realizar la inspección exterior pre-vuelo (walk-around) de la aeronave y asegurarse de que el combustible es suficiente, recae legalmente de forma intransferible sobre:

a) El Piloto al Mando de la aeronave.

b) El servicio de handling del aeropuerto.

c) El último mecánico que revisó el avión.

d) El instructor (aunque el piloto ya tenga su licencia y vuele solo).

64. En un mensaje METAR, el término meteorológico 'CAVOK' (Ceiling and Visibility OK) se utiliza para reemplazar varios grupos del mensaje cuando se cumplen ciertas condiciones. ¿Cuáles son?

a) Visibilidad de 10 km o más, sin nubes por debajo de 5.000 pies o la altitud mínima del sector (lo que sea mayor), ausencia de CB/TCU y ningún fenómeno de tiempo significativo.

b) Cielo completamente azul (SKC) y visibilidad infinita.

c) Visibilidad de al menos 5 km en vuelo VFR.

d) Ausencia de viento y lluvia ligera permitida.

65. ¿Cuál es la función aerodinámica de mantener la Velocidad de Mejor Planeo (Best Glide Speed) tras un fallo de motor?

a) Permite recorrer la máxima distancia horizontal hacia adelante por cada pie de altitud perdida (relación L/D máxima), otorgando al piloto más tiempo y radio de acción para buscar un campo.

b) Acelera el descenso para aterrizar lo antes posible.

c) Evita que la hélice se detenga.

d) Garantiza un aterrizaje suave y sin daños estructurales.

66. El viento térmico ascendente que sube por la ladera de una montaña durante el día debido a que el sol calienta fuertemente el terreno se conoce como:

a) Viento Catabático.

b) Brisa marina.

c) Viento Anabático.

d) Corriente en Chorro (Jet Stream).

67. En el caso extremo de planificar un despegue bajo un estado de lluvia muy densa e intensa, la performance se puede degradar no solo por el agua en la pista, sino porque la lluvia en el aire puede:

a) Romper las antenas VOR.

b) Impactar contra la hélice y el ala, aumentando la fricción en el aire, deformando momentáneamente la forma del perfil aerodinámico debido a la película de agua, y sumando peso temporal al avión.

c) Limpiar el parabrisas y mejorar la visibilidad excesivamente.

d) Causar que el motor queme keroseno en lugar de AVGAS.

68. ¿Cuál de las siguientes alteraciones fisiológicas está directamente relacionada con cruzar rápidamente múltiples husos horarios en vuelos de larga distancia?

a) El jet lag (disritmia circadiana).

b) La miopía de campo vacío.

c) El Vértigo por parpadeo.

d) El síndrome de adaptación general.

69. Si su avión experimenta un 'Fallo de Frenos' total durante el aterrizaje, la acción prioritaria de contingencia es:

a) Cortar gases completamente, retirar todos los flaps (para hundir peso en las ruedas), abrir las puertas o escotillas para aumentar la resistencia aerodinámica parásita, y apagar el motor para detener la hélice antes de salir de pista.

b) Acelerar a fondo para intentar despegar de nuevo.

c) Girar bruscamente 90 grados hacia la hierba.

d) Saltar de la cabina antes del impacto.

70. Ilusiones Ópticas en el aterrizaje: Si usted aterriza en una pista que es MUCHO MÁS ANCHA de lo normal a la que está acostumbrado, su cerebro sufrirá una ilusión óptica que le hará creer que:

a) Está volando a una altitud MENOR de la real. Esta peligrosa ilusión provocará que el piloto instintivamente tienda a volar la aproximación demasiado ALTA.

b) Está volando a una altitud demasiado alta, lo que puede llevarlo a adoptar una senda demasiado baja y quedar corto de pista.

c) El avión está ladeado.

d) La pista es más larga.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Procedimientos operacionales

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