Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. 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.

02. En España, el uso de las cartas aeronáuticas oficiales VFR (como las editadas por ENAIRE u organismos homólogos) impone la obligación legal al piloto al mando de:

a) Comprar una cada mes sin excepción.

b) Asegurarse rigurosamente de llevar a bordo cartas ACTUALIZADAS y en VIGOR que cubran la ruta proyectada y posibles desvíos, dado que el espacio aéreo, obstáculos y zonas prohibidas cambian.

c) Enviarlas por correo tras el vuelo para su revisión.

d) Llevarlas plastificadas únicamente si se vuela sobre el mar.

03. 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.

04. En el contexto de instrumentos de vuelo, ¿qué ocurre si la presión interior en las cápsulas aneroides del altímetro es igual a la presión estática del ambiente?

a) El altímetro marcará la altitud máxima del avión.

b) Las cápsulas no se deforman y la aguja permanecerá inmóvil, indicando que el avión está al mismo nivel que la presión de referencia ajustada en la ventanilla.

c) El cristal del instrumento se romperá.

d) El altímetro pitará por error mecánico.

05. El Efecto o Fuerza de Coriolis, que desvía la trayectoria de los vientos a la derecha en el Hemisferio Norte, es NULO (cero) en:

a) El Polo Norte.

b) Las latitudes medias (45°).

c) El Polo Sur.

d) El Ecuador.

06. ¿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.

07. ¿Cómo informará un piloto que se encuentra en un tramo paralelo a la pista, volando en dirección contraria a la de aterrizaje para un circuito de tránsito visual?

a) En viento en cola (Downwind).

b) En tramo base (Base leg).

c) En viento cruzado (Crosswind).

d) En final corta.

08. Al descender para aterrizar, ¿cuándo se debe calar el altímetro al QNH local de aproximación?

a) Justo antes de la toma de contacto.

b) A los 10.000 pies.

c) Al iniciar el descenso desde crucero.

d) Al cruzar (abandonar) el Nivel de Transición en el descenso.

09. Respecto al lanzamiento de objetos desde el aire: Una aeronave civil no dejará caer ni rociará nada en vuelo que pueda constituir un peligro. Sin embargo, ¿qué excepciones generales suelen permitirse si no generan peligro a personas o bienes?

a) Equipaje perdido.

b) Paracaídas de repuesto usados.

c) Chatarra.

d) Lastre de arena fina o agua limpia sin envase (como en globos y planeadores), o lanzamientos debidamente autorizados para fines agrícolas/extinción de incendios.

10. En el rodaje por tierra con un avión de tren triciclo, si sopla un fuerte viento en contra desde la IZQUIERDA (cuarto frontal izquierdo), la posición correcta de los mandos de vuelo (cuernos/bastón) es:

a) Alerón derecho arriba y elevador empujado.

b) Mandos completamente neutrales.

c) Alerón izquierdo ARRIBA (girando el volante hacia el viento) y elevador NEUTRAL, para evitar que el viento levante el ala izquierda.

d) Elevador tirado totalmente hacia atrás.

11. Durante un día caluroso de verano en una zona plana de secano, la fuerte radiación solar sobre la tierra origina columnas aisladas de aire caliente ascendente que el piloto de ULM y planeador aprovecha. Estas corrientes se denominan:

a) Corrientes Térmicas (Convección).

b) Ondas orográficas.

c) Corrientes en chorro.

d) Vientos catabáticos.

12. El término ATZ significa:

a) Aeronautical Transport Zone.

b) Zona de Tránsito de Aeródromo (Aerodrome Traffic Zone), el espacio aéreo designado para proteger el tráfico en el circuito y cercanías de un aeródromo.

c) Agencia de Transporte Zonal.

d) Altitud de Transición Zonal.

13. En radiotelefonía en español, ¿cómo pronunciaría un piloto la frecuencia VHF de 118.350 MHz?

a) Uno uno ocho decimal tres cinco cero.

b) Ciento dieciocho punto trescientos cincuenta.

c) Once ochenta y tres cincuenta.

d) Ciento dieciocho tres cinco.

14. El Giro Direccional (Heading Indicator) es un instrumento giroscópico diseñado para facilitar el mantenimiento del rumbo. Sin embargo, tiene un inconveniente operativo:

a) No busca el norte magnético por sí solo; sufre de deriva y fricción interna (precesión), por lo que el piloto debe ajustarlo y alinearlo con la brújula magnética periódicamente durante el vuelo recto y nivelado.

b) Deja de funcionar en virajes escarpados.

c) Solo indica rumbos cardinales (N, S, E, O).

d) Debe apagarse en vuelos superiores a 2 horas para evitar sobrecalentamiento.

15. 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.

16. ¿Cuál es la función aerodinámica del carenado del tren de aterrizaje y de las ruedas (pantaloneras)?

a) Proteger los frenos de la lluvia y el barro.

b) Reducir la resistencia parásita (de forma y fricción), mejorando la velocidad de crucero.

c) Aumentar la resistencia parásita para ayudar en el frenado aerodinámico.

d) Generar sustentación adicional en la parte baja del fuselaje.

17. En la aviación ligera existen dos métodos principales para hacer llegar el combustible desde los depósitos hasta el motor. Estos sistemas son:

a) Alimentación por succión de vacío y alimentación capilar.

b) Sistema de carburador y sistema de turbohélice.

c) Sistemas de presurización de aire cruzado y sistemas de manguera simple.

d) Sistema de alimentación por gravedad (alas altas) y sistema de alimentación por bomba de combustible (alas bajas o de inyección).

18. ¿Quién emite los NOTAM (Notice To Airmen)?

a) El servicio de mantenimiento de los aeropuertos.

b) Las compañías aéreas.

c) La policía local.

d) Los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), como alerta esencial de carácter temporal o imprevisto para el personal de vuelo.

19. Si calamos el altímetro con el valor del 'QFE' de un aeródromo, ¿qué indicará el altímetro en el momento en que las ruedas del avión toquen la pista de ese mismo aeródromo?

a) Cero (0) pies.

b) La elevación del aeródromo respecto al mar.

c) La presión regional.

d) 1013 milibares.

20. ¿Qué se entiende por 'AUTORIZACIÓN VFR ESPECIAL' (Special VFR clearance)?

a) Una autorización para volar sin radio.

b) Una autorización controlada dada a un vuelo VFR para operar dentro de una Zona de Control (CTR) cuando las condiciones meteorológicas son inferiores a las VMC mínimas.

c) Un permiso para volar acrobacia sobre el aeropuerto.

d) La autorización de vuelo para aeronaves presidenciales.

21. Si usted realiza un viraje perfectamente nivelado y coordinado con una inclinación (alabeo) de exactamente 60 grados, el Factor de Carga resultante será:

a) 1 G.

b) 2 G (el avión experimentará el doble de su propio peso).

c) 1.5 G.

d) 4 G.

22. La fase 'DETRESFA' es declarada por los servicios de tránsito aéreo cuando:

a) Un avión entra sin permiso en espacio aéreo C.

b) Se necesita un desvío por tormenta (weather deviation).

c) La aeronave no contesta en 5 minutos.

d) Existe certidumbre de que la aeronave y sus ocupantes se encuentran en un peligro grave e inminente y necesitan asistencia inmediata (Fase de Peligro).

23. La regla básica y más importante para sobreponerse a la desorientación espacial al entrar inadvertidamente en condiciones instrumentales (IMC) es:

a) Mirar fijamente por la ventana hasta recuperar referencias externas.

b) Confiar plenamente en las sensaciones vestibulares del propio cuerpo (lo que uno 'siente').

c) Realizar maniobras bruscas para 'limpiar' los conductos semicirculares.

d) Ignorar por completo las sensaciones corporales falsas y confiar plenamente en las indicaciones de los instrumentos de vuelo.

24. 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.

25. Una 'Microrráfaga' (Microburst) descendente de una tormenta es particularmente letal en despegues y aterrizajes porque:

a) Congela los controles de vuelo.

b) Genera una cizalladura extrema: primero proporciona un fuerte aumento de viento de cara (falsa sustentación), seguido inmediatamente de una corriente descendente severa y un fuerte viento de cola que hunde al avión.

c) Apaga los sistemas electrónicos del avión.

d) Reduce drásticamente la presión atmosférica del altímetro.

26. La corriente de estela o flujo helicoidal generado por la hélice envuelve el fuselaje y golpea principalmente el lado izquierdo del estabilizador vertical. Esto provoca:

a) Un fuerte alabeo a la derecha.

b) Una tendencia al encabritamiento (pitch up).

c) La necesidad de aplicar timón de dirección derecho para virar a la izquierda.

d) Una tendencia a guiñar hacia la izquierda.

27. 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.

28. ¿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.

29. El término 'ATC' se refiere a:

a) Aeronautical Traffic Center.

b) Aviation Telephone Communication.

c) Air Traffic Control (Control de Tránsito Aéreo).

d) Airplane Terminal Clearance.

30. El 'Juicio Aeronáutico' (Aeronautical Decision Making - ADM) se puede definir como:

a) La destreza manual del piloto para ejecutar maniobras perfectas.

b) El proceso mental sistémico utilizado por los pilotos para determinar de forma consistente la mejor acción a tomar en respuesta a un conjunto dado de circunstancias.

c) La memoria fotográfica de los manuales de la aeronave.

d) El dictamen de las autoridades civiles tras un accidente.

31. 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).

32. ¿Qué nos informará el instrumento de radiogoniometría (ADF) si la antena emisora del NDB se encuentra exactamente en nuestra cola (viento en popa puro a la emisora)?

a) La aguja del ADF marcará un ángulo de marcación relativa (Relative Bearing) fijo de 180 grados.

b) La aguja del ADF marcará cero grados.

c) Aparecerá una bandera de OFF.

d) El instrumento oscilará violentamente de 090 a 270 grados.

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

a) El ruido del viento es más fuerte.

b) Respuesta rápida de los mandos de vuelo.

c) Posición de la nariz del ultraliviano más alta de lo normal.

d) Un aumento brusco de la sustentación.

34. 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.

35. A diferencia de la niebla de radiación, la niebla de advección:

a) Puede formarse y persistir incluso con vientos moderados (hasta unos 15 nudos) y puede ocurrir en cualquier momento del día.

b) Solo se forma en calma absoluta de viento.

c) Se disipa inmediatamente al amanecer.

d) Se forma exclusivamente en el interior de los continentes.

36. En respuesta a la instrucción del ATC 'AUTORIZADO A DESPEGAR PISTA 27' (Cleared for takeoff runway 27), el piloto debe OBLIGATORIAMENTE:

a) Contestar simplemente 'Roger' o 'Recibido'.

b) Colacionar (repetir) íntegramente la autorización: 'Autorizado a despegar pista 27, [Identificativo de la aeronave]'.

c) Comenzar la carrera de despegue sin decir nada en la radio para no ocupar la frecuencia.

d) Responder 'Afirmativo'.

37. La 'Línea de Fe' (Lubber line) de la brújula aeronáutica es una marca vertical tras el cristal que tiene la finalidad fundamental de:

a) Aislar la estática de la radio.

b) Marcar el horizonte artificial de la cabina.

c) Alinear la brújula con la antena GPS.

d) Representar el eje longitudinal de la aeronave para leer sobre la rosa de los vientos giratoria el rumbo magnético actual al que apunta el avión.

38. La línea imaginaria que va desde la nariz del avión a la cola, pasando por el centro gravedad, se denomina:

a) Eje longitudinal.

b) Eje lateral.

c) Eje vertical.

d) Eje transversal.

39. A medida que el peso de un ultraliviano disminuye por el consumo de combustible en vuelo, su velocidad óptima de crucero y su velocidad de pérdida:

a) Aumentan.

b) Disminuyen.

c) Se mantienen invariables.

d) La velocidad de pérdida aumenta y la de crucero disminuye.

40. La señal de 'BLANCO INTERMITENTE' (destellos blancos) dirigida a una aeronave en tierra significa:

a) Autorizado a cruzar la pista.

b) Alto inmediato.

c) Vuelva al punto de partida del aeródromo.

d) Autorizado a aterrizar.

41. En un descenso planeado a velocidad y ángulo constantes, ¿cómo es la relación de fuerzas?

a) La tracción es mayor que la resistencia.

b) La sustentación es significativamente mayor que el peso.

c) Las fuerzas se encuentran en equilibrio aerodinámico.

d) El peso es la única fuerza actuante.

42. ¿Qué representa un 'Radial' en la navegación mediante estaciones VOR?

a) Una línea de posición o rumbo magnético irradiado que sale DESDE la propia estación terrestre del VOR hacia el exterior (ej. el radial 090 se proyecta desde el faro hacia el Este).

b) La distancia en millas náuticas hasta la estación.

c) La altitud de seguridad de la zona.

d) El área de estacionamiento circular de los aviones.

43. ¿Qué papel desempeña la 'capa límite' (boundary layer) en el perfil alar?

a) Es una capa protectora de pintura antideslizante.

b) Es el punto en la cabina donde se une la cúpula con el fuselaje.

c) Es el aire a gran altitud donde termina la troposfera.

d) Es la capa de aire muy delgada y contigua a la superficie del ala, donde la velocidad del flujo pasa de cero (en contacto directo) a la velocidad libre del aire circundante.

44. Los vórtices de estela (Wake Turbulence) generados por los aviones de transporte cesan inmediatamente de producirse:

a) En el instante en que el tren de morro toca la pista y las alas dejan de generar sustentación (descarga aerodinámica del peso).

b) Cuando apagan los motores en plataforma.

c) A los 5 minutos de estar volando nivelados.

d) Cuando despliegan los aerofrenos en vuelo.

45. El Servicio de Alerta (ALRS) proporcionado por los servicios de tránsito aéreo tiene como fin:

a) Avisar a la compañía del retraso del avión.

b) Vigilar el estado mecánico de los motores.

c) Notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario.

d) Activar alarmas antiaéreas militares.

46. En el Alfabeto Fonético Aeronáutico de la OACI, la letra 'U' corresponde a:

a) Uncle.

b) Union.

c) Uniform.

d) United.

47. 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.

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

a) Producir una sustentación (empuje) lo más uniforme posible a lo largo de toda la pala, compensando la enorme diferencia de velocidad lineal entre el núcleo (lento) y la punta (rápida).

b) Aumentar la resistencia del aire para actuar como freno al bajar de altitud.

c) Impedir que las aves impacten directamente contra el carenado del motor.

d) Hacer que la hélice pese menos cerca del buje.

49. La señal luminosa de destellos 'VERDES INTERMITENTES' dirigida a una aeronave en tierra significa:

a) Autorizado a despegar.

b) Autorizado a rodar.

c) Alto, deténgase.

d) Apague el motor.

50. Al volar desde una masa de aire muy caliente hacia una zona de aire extremadamente frío, manteniendo una altitud indicada constante en el altímetro:

a) La altitud real aumentará considerablemente.

b) La altitud REAL será inferior a la indicada, ya que el aire frío es más denso y la caída de presión es más rápida, reduciendo nuestro margen de franqueamiento de obstáculos.

c) No habrá ningún cambio en la altitud verdadera.

d) El altímetro indicará cero.

51. ¿Qué parte anatómica del oído tiene como función principal igualar la presión del aire a ambos lados del tímpano?

a) La membrana timpánica.

b) La Trompa de Eustaquio.

c) La Cóclea.

d) Los canales semicirculares.

52. El código METAR 'OVC010' significa:

a) Visibilidad nula a 10 metros.

b) Cielo despejado a 1.000 pies.

c) Cielo fragmentado (Broken) con nubes medias a 10.000 pies.

d) Cielo totalmente cubierto (Overcast, 8/8 octas) con base a 1.000 pies sobre el aeródromo.

53. La interfaz o bloque 'Liveware-Hardware' del modelo SHELL aborda específicamente problemas relacionados con:

a) La ergonomía, la legibilidad de las pantallas, la disposición de los mandos y la comodidad de los asientos de la cabina.

b) La actualización del sistema operativo del GPS.

c) El liderazgo y la comunicación en equipo.

d) El impacto de la meteorología exterior en el ser humano.

54. Despegar con VIENTO DE COLA (Tailwind), por pequeño que sea, es extremadamente crítico y a menudo está prohibido en los manuales de aviones ligeros porque:

a) Genera sobrepresión en el carburador.

b) Aumenta drásticamente la velocidad sobre el suelo requerida para alcanzar la sustentación, alargando masivamente el recorrido de despegue y reduciendo el ángulo de ascenso inicial.

c) Produce de inmediato una barrena irrecuperable.

d) Hace que el altímetro marque cero.

55. 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.

56. La información de ATIS suele actualizarse:

a) Una vez al día.

b) Solo cuando cambia la pista en uso.

c) De forma rutinaria (normalmente cada 30 minutos o cada hora) o inmediatamente si hay un cambio significativo en las condiciones (SPECI).

d) Únicamente en caso de emergencias graves.

57. Conocer la diferencia entre Rumbo (Heading) y Derrota (Track) es crucial. Si el Rumbo Magnético (MH) es 360° y la Derrota Magnética (MT) es 010°, el viento proviene del:

a) Lado Derecho (Estribor), empujando el avión a la izquierda.

b) Lado Izquierdo (Babor), ya que empuja la trayectoria de la aeronave 10° hacia la derecha del morro.

c) Del morro absoluto (Headwind).

d) De la cola directa (Tailwind).

58. ¿Qué instrumento se vería más rápida y gravemente afectado si el sistema neumático (Bomba de Vacío / Suction) sufriera una avería catastrófica?

a) El altímetro.

b) El Variómetro.

c) El Horizonte Artificial (Attitude Indicator) de giro neumático, que empezaría a caer (topple) marcando ladeos y cabeceos erróneos e irreales.

d) El tacómetro del motor.

59. El término radiotelefónico 'PISTA LIBRE' se dice en inglés como:

a) Runway free.

b) Runway empty.

c) Runway vacated.

d) Runway clear.

60. ¿Cuál es la función o beneficio principal del sistema turbocompresor en un motor de aviación respecto a un motor 'atmosférico'?

a) Comprimir el aire de admisión para mantener la presión de colector a nivel del mar, permitiendo al motor desarrollar su máxima potencia a grandes altitudes donde el aire es muy tenue (poco denso).

b) Refrigerar el motor mediante inyección de nitrógeno.

c) Hacer que el avión consuma gasolina de coche.

d) Eliminar completamente la necesidad de lubricación por aceite.

61. Durante el arranque con clima muy frío, la viscosidad del aceite mineral del motor es muy alta. Esto se reflejará en el indicador de Presión de Aceite de manera que:

a) La presión indicará valores muy altos hasta que la temperatura del aceite comience a elevarse y este se vuelva más fluido.

b) La presión será cero hasta alcanzar la temperatura de crucero.

c) La presión será baja y la temperatura subirá instantáneamente.

d) El instrumento de presión saltará a valores negativos.

62. A la hora de aplicar correcciones de viento en la planificación VFR, la intensidad y dirección del viento meteorológico se ve alterada por la fricción cerca del suelo. Generalmente, a 2.000 pies de altura, respecto al viento en superficie, el viento de crucero será:

a) De mayor velocidad y con una dirección que ha girado hacia la derecha (en el Hemisferio Norte) debido a la desaparición del efecto de fricción.

b) Menos veloz y girado a la izquierda.

c) Exactamente igual en dirección y fuerza.

d) Nulo, por el efecto capa límite.

63. ¿Cuál es la velocidad del habla recomendada internacionalmente para las transmisiones radiotelefónicas con el fin de garantizar la máxima comprensión?

a) Alrededor de 200 palabras por minuto.

b) Aproximadamente 50 palabras por minuto.

c) Aproximadamente 100 palabras por minuto.

d) Tan rápido como el piloto sea capaz de hablar.

64. Si mantenemos la potencia constante y aumentamos el ángulo de ataque en vuelo de crucero (sin llegar a la pérdida), la aeronave:

a) Ganará altitud temporalmente mientras pierde velocidad.

b) Descenderá manteniendo la misma velocidad.

c) Aumentará su velocidad aerodinámica.

d) Entrará en una barrena plana inmediatamente.

65. 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.

66. En la teoría de los Factores Humanos y seguridad, dentro del Modelo SHELL, la letra 'L' central representa a:

a) Legal (la regulación aérea internacional).

b) Liveware (el individuo o piloto en el centro del sistema interactivo).

c) Limitation (las limitaciones técnicas del avión).

d) Logic (el procesamiento lógico).

67. Si un piloto carga negligentemente su avión de manera que el Centro de Gravedad sobrepasa con creces el 'Límite Delantero' (Forward CG Limit), ¿qué síntoma experimentará en vuelo?

a) El avión estará muy pesado de morro. Requerirá compensar (trim) fuertemente hacia arriba, lo que aumentará la resistencia aerodinámica, reducirá la velocidad de crucero y elevará la velocidad de entrada en pérdida.

b) El morro tenderá a levantarse solo incontrolablemente.

c) Entrará en barrena plana inmediatamente tras el despegue.

d) La aeronave consumirá mucha menos gasolina.

68. Cálculo de rumbo práctico: Su Derrota Magnética deseada sobre el mapa (Magnetic Track) es 180°. El viento reportado le está produciendo una deriva (Drift) de 10° Hacia la Derecha. Para contrarrestar el viento y mantener su avión volando por la línea del mapa, su Rumbo Magnético (Heading) deberá ser:

a) 190°.

b) 180°.

c) 170° (debe virar el morro 10° a la izquierda para "apuntar" contra el viento que viene de la izquierda y le empuja a la derecha).

d) 090°.

69. La velocidad límite (Terminal Velocity) de una aeronave en picado libre vertical ocurre cuando:

a) La resistencia aerodinámica total se iguala exactamente al peso de la aeronave.

b) El motor alcanza sus RPM máximas (línea roja).

c) La tracción y la resistencia inducida son nulas.

d) Las alas entran en pérdida inminente.

70. En un motor alternativo de aviación equipado con turbocompresor (Turbocharger), este dispositivo está compuesto por una turbina y un compresor acoplados por un eje. ¿De dónde extrae la turbina la energía mecánica para moverse a altísimas RPM?

a) De una cadena conectada al cigüeñal.

b) Del impacto directo del aire frontal exterior (ram air).

c) De un pequeño motor eléctrico propio.

d) Del flujo de alta presión, temperatura y velocidad de los propios gases de escape que expulsa el motor.

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

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

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