Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Comunicaciones

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En el Hemisferio Norte, el aire en superficie alrededor de un centro de Bajas Presiones (Borrasca / Ciclón) fluye:

a) Hacia el exterior y en sentido horario.
b) Hacia el interior y en sentido horario.
c) Hacia el exterior y en sentido antihorario.
d) Convergiendo (hacia el interior) y en sentido contrario a las agujas del reloj.

02. El tramo del circuito de aeródromo que es perpendicular a la pista, situado después de 'viento en cola' y antes de 'final', se llama:

a) Tramo de alejamiento.
b) Tramo base (Base leg).
c) Tramo de viento cruzado.
d) Tramo de intersección.

03. Señal luminosa de la torre: Una luz ROJA FIJA apuntada a su avión mientras está EN TIERRA rodando, le ordena:

a) Apague el motor.
b) ALTO. (Deténgase inmediatamente y mantenga posición).
c) Vuelva al aparcamiento.
d) Despegue abortado.

04. El control de cabeceo del avión regula su actitud longitudinal girando sobre el eje:

a) Vertical.
b) Lateral o transversal.
c) Longitudinal.
d) De guiñada.

05. 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.

06. En caso de que un piloto se encuentre en una situación en la que su nivel de combustible es tan bajo que no puede aceptar NINGUNA demora, pero aún no constituye una emergencia crítica, debe declarar:

a) COMBUSTIBLE MÍNIMO (Minimum fuel).

b) MAYDAY, MAYDAY.

c) SIN DEMORA (Expedite).

d) PAN PAN FUEL.

07. Para realizar el drenaje de los depósitos de combustible de manera eficaz, es aconsejable:

a) Hacerlo antes del primer vuelo del día y después de cada repostaje (dejando asentar el combustible unos minutos).

b) Hacerlo en vuelo si el avión tiene sistema.

c) Hacerlo únicamente cuando se sospeche que ha llovido mucho.

d) No hacerlo nunca, las gasolineras de aviación garantizan filtros sin agua.

08. La regla de oro ante un 'Fallo de motor en el despegue' cuando se está a muy baja altitud (ej. por debajo de 500 pies AGL) es:

a) Tirar del mando para intentar llegar a 1000 pies.

b) Virar 180 grados de forma brusca para regresar a la pista de salida.

c) Saltar de la aeronave si no hay pista.

d) Bajar el morro inmediatamente para mantener la velocidad de planeo, y aterrizar rectilíneamente al frente (haciendo solo pequeños giros para evitar obstáculos).

09. En el caso de aviones propulsados por motores de 2 tiempos con engrase por mezcla separada (Oil injection), ¿qué riesgo asume el piloto si se queda sin aceite en el depósito del mezclador automático en vuelo?

a) Gripaje inminente del motor por falta de lubricación en pistones y cojinetes.

b) El motor aumentará su potencia.

c) Nada, el motor tomará aceite del cárter.

d) Se congelará el radiador.

10. La instrucción 'AUTORIZADO TOMA Y DESPEGUE' (Cleared touch and go) se utiliza en vuelos de entrenamiento para autorizar a la aeronave a:

a) Aterrizar, detenerse completamente y luego pedir permiso de nuevo para despegar.

b) Aterrizar y despegar sin detenerse o abandonar la pista.

c) Realizar una pasada baja sin que las ruedas toquen el suelo.

d) Abortar el despegue.

11. A nivel fisiológico y de rendimiento, se recomienda NO fumar (ni en cabina ni antes del vuelo) porque el monóxido de carbono (CO) de los cigarrillos:

a) Aumenta la carga de pago de la aeronave.

b) Enfría drásticamente el carburador.

c) Sustituye al oxígeno en la hemoglobina de la sangre, lo que puede elevar artificialmente la 'altitud fisiológica' del piloto en 3.000 o 5.000 pies, acelerando drásticamente la hipoxia y degradando la visión.

d) Destruye el magnetismo de los giroscopios.

12. 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.

13. En una carta aeronáutica VFR OACI 1:500.000, la ausencia de curvas de nivel marcadas en marrón o una amplísima separación entre ellas nos advierte que:

a) El terreno es extremadamente escarpado y montañoso.

b) El terreno es una gran llanura, llano o presenta pendientes muy suaves.

c) Es una zona prohibida al vuelo.

d) El mapa está mal impreso en esa zona.

14. 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.

15. En la pérdida por alta velocidad o 'pérdida acelerada', el avión:

a) Excede el ángulo de ataque crítico a una velocidad muy superior a la velocidad normal de pérdida en vuelo nivelado (ej. tirando bruscamente del mando a alta velocidad).

b) Entra en pérdida debido a una ráfaga de viento de cola pura.

c) Sufre la pérdida exclusiva de los controles de alerón.

d) Excede la velocidad de nunca exceder (Vne).

16. El 'Punto de Rocío' (Dew Point) es la temperatura a la cual:

a) El hielo se convierte en agua líquida.

b) Una parcela de aire a presión constante debe enfriarse para alcanzar el 100% de humedad relativa (saturación), comenzando la condensación.

c) El agua líquida hierve en altitud.

d) El aire pierde toda su densidad.

17. El 'Frente Cálido' tiene una pendiente mucho más suave que el frente frío. Esto origina que su nubosidad y precipitación asociada:

a) Se extienda varios cientos de kilómetros por delante del frente en superficie, produciendo precipitaciones continuas y estables (lluvia o llovizna) desde nubes estratiformes.

b) Se concentre en una línea estrecha de tormentas violentas.

c) Aperezca exclusivamente después del paso del frente.

d) Esté compuesta únicamente por Cumulonimbos.

18. La franja de espacio aéreo controlado en forma de corredor, dispuesta para conectar instalaciones de navegación (puntos de paso) y dotada de radioayudas, se denomina:

a) CTR.

b) TMA.

c) Aerovía (Airway / AWY).

d) Zona Restringida.

19. Si una aeronave sufre una avería del motor en vuelo de crucero y el piloto establece la 'Velocidad de Mejor Planeo' (Best Glide), aerodinámicamente estará volando en el punto donde:

a) La resistencia inducida es máxima.

b) La resistencia parásita es nula.

c) Se obtiene la mejor relación Sustentación/Resistencia (L/D max), minimizando la resistencia total al avance.

d) El ángulo de ataque es cero grados.

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

a) PERDÓN (Sorry).

b) ME EQUIVOQUÉ (Mistake).

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

d) ANULE (Cancel).

21. Al activar la 'Toma Estática Alterna' dentro de la cabina (generalmente sin presurizar), debido a las diferencias de presión originadas aerodinámicamente por el vuelo, los instrumentos pitoestáticos indicarán:

a) Lecturas perfectas, sin ninguna alteración.

b) Velocidades nulas e indicador de altitud a cero.

c) Lecturas ligeramente superiores a las reales (el altímetro marcará más altitud y el anemómetro más velocidad).

d) El variómetro marcará un fuerte descenso constante.

22. Medicina y Factores Humanos aplicados a Procedimientos: Si un piloto vuela por encima de 12.000 pies sin oxígeno suplementario y empieza a notar euforia, ligera cianosis (labios azules), tiempo de reacción lento y dificultad para hacer cálculos mentales, está sufriendo:

a) Hiperventilación.

b) Narcosis de nitrógeno.

c) Hipoxia (falta de oxígeno en los tejidos del cerebro y cuerpo).

d) Envenenamiento por monóxido de carbono.

23. En el caso idéntico en tierra, si la torre dirige hacia usted una luz ROJA FIJA, debe:

a) Alto (Detenerse).

b) Apartarse de la zona de aterrizaje.

c) Regresar al punto de partida inicial.

d) Ceder el paso a una aeronave en despegue.

24. 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.

25. Señales de los señaleros: Si el señalero cruza rápidamente ambos brazos y varillas por encima de su cabeza, está ordenando al piloto de forma inmediata:

a) Alto / Parada (Stop).

b) Siga hacia adelante.

c) Calzos puestos.

d) Acelere los motores.

26. La Velocidad de Maniobra (Va) protege la estructura de la aeronave en turbulencia severa. Físicamente, volar por debajo de Va garantiza que:

a) La aeronave entrará en pérdida (stall) disipando la carga antes de exceder su factor de carga estructural límite (+3.8 Gs en aviones normales).

b) El motor nunca se apagará por fuerzas G.

c) El piloto no sentirá los baches del aire.

d) El combustible no se derramará por los respiraderos.

27. Se sabe que el hígado metaboliza y elimina el alcohol de la sangre a un ritmo constante que no se puede acelerar bebiendo agua o café. Esta tasa promedio en un humano sano es de:

a) Aproximadamente 15 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre por hora (0.015% BAC/h).

b) Casi un 50% del nivel de alcohol por cada hora que pasa.

c) Unos 100 miligramos por hora.

d) La eliminación es instantánea tras 4 horas de sueño.

28. En el alfabeto OACI, la matrícula 'EC-YTR' se transmite en radiotelefonía como:

a) Echo Charlie - Yankee Tango Romeo.

b) España Cero - Yellow Turbo Radio.

c) Extra Carlos - York Tango Robert.

d) Echo Charlie - Yankee Two Romeo.

29. Un perfil de ala 'asimétrico' (cambered airfoil) comparado con uno 'simétrico', generalmente:

a) Tiene una velocidad de pérdida mucho más alta.

b) Es incapaz de generar sustentación a ángulos de ataque bajos.

c) Produce más sustentación a menores ángulos de ataque y entra en pérdida de forma menos abrupta.

d) Solo se usa en aviones de acrobacia extrema.

30. ¿Qué dispositivo se utiliza habitualmente para reducir la guiñada adversa induciendo más resistencia aerodinámica en el ala que baja?

a) Slats automáticos.

b) Generadores de vórtices.

c) Alerones diferenciales o tipo Frise.

d) Aletas compensadoras de profundidad.

31. El tercer vector indispensable que cierra el triángulo de velocidades aeronáutico es el 'Vector Viento'. Geométricamente, este vector se dibuja indicando:

a) Hacia dónde se dirige o sopla el viento (Dirección de flujo) y su longitud es proporcional a su intensidad en nudos.

b) De dónde proviene la brisa marina exclusivamente.

c) La desviación estándar de la brújula.

d) El ángulo de ataque del ala.

32. Una de las ventajas principales del uso de alternadores modernos en los aviones frente a los antiguos generadores de dinamo de corriente continua, es que:

a) El alternador es capaz de producir una carga eléctrica suficiente incluso a bajas RPM (como en el ralentí durante el rodaje), manteniendo cargada la batería.

b) El alternador funciona sin estar accionado por las correas del motor.

c) El alternador no necesita un regulador de voltaje.

d) El alternador de aviación proporciona 220 Voltios de corriente alterna directos.

33. Un motor de inyección de combustible (Fuel Injected) Carece de tubo Venturi, de taza de flotador y de mariposa de gases propia de un carburador; en su lugar, utiliza:

a) Válvulas termiónicas.

b) Sistema de carburación por gravedad pura.

c) Una unidad de dosificación que envía el combustible a presión, a través de unas líneas distribuidoras (araña), directamente hasta los inyectores situados en los cilindros.

d) Gases de escape retroalimentados al cilindro.

34. ¿Cómo se comporta la hélice de paso variable ('Constant Speed') cuando la palanca azul del gobernador se lleva hacia delante (posición de paso corto / ángulo de pala disminuido)?

a) Aumenta la resistencia aerodinámica de la pala, frenando las RPM para el crucero eficiente.

b) Reduce las RPM del motor al mínimo posible.

c) Coloca las palas en posición de bandera (feather) para reducir el arrastre con el motor parado.

d) Reduce la resistencia aerodinámica en las palas, permitiendo al motor subir a mayores RPM para entregar la máxima potencia útil en despegues o maniobras de motor y al aire.

35. La fuerza con que la hélice tira del avión, y mediante la cual contrarresta la resistencia, se denomina:

a) Sustentación

b) Empuje o tracción.

c) Potencia de motor.

d) Torque.

36. Una 'Ilusión Oculogravíca' se desencadena típicamente por:

a) Aceleraciones o desaceleraciones lineales mantenidas sin referencias visuales externas claras.

b) Virajes prolongados a alta velocidad.

c) El ruido excesivo de la hélice.

d) Las luces de aproximación VASI o PAPI descalibradas.

37. Cuando un controlador de tránsito aéreo emite la instrucción 'MANTENGA POSICIÓN' (Hold Position) a una aeronave rodando en tierra, el piloto debe:

a) Continuar hasta la línea de espera.

b) Acelerar para despejar la pista.

c) Detener la aeronave inmediatamente y esperar instrucciones.

d) Mantener la misma velocidad de rodaje.

38. Si le instruyen 'NOTIFIQUE ALCANZANDO FL120' (Report reaching FL120), usted debe llamar cuando:

a) Pase por el Nivel de Vuelo 110.

b) Su aeronave se haya nivelado y estabilizado en el Nivel de Vuelo 120.

c) Abandone el nivel actual.

d) Inicie el descenso.

39. Durante el vuelo, la hiperventilación produce un desequilibrio químico en la sangre debido a:

a) Una inhalación excesiva de monóxido de carbono.
b) La pérdida excesiva de dióxido de carbono (CO_2) al respirar de forma demasiado rápida o profunda.
c) La falta de oxígeno en los tejidos cerebrales.
d) Una acumulación letal de nitrógeno en las articulaciones.

40. En el modelo SHELL, un altímetro difícil de leer o un interruptor posicionado de forma ilógica que induce al error del piloto, representa un problema en la interacción:

a) Liveware - Hardware (Humano - Máquina / Ergonomía).
b) Liveware - Environment (Humano - Entorno).
c) Liveware - Liveware (Humano - Humano).
d) Hardware - Environment (Máquina - Entorno).

41. Manteniendo una misma Velocidad Indicada (IAS), ¿qué le ocurre a la Velocidad Verdadera (TAS) a medida que aumentamos de altitud?

a) Disminuye.
b) Aumenta.
c) Permanece constante.
d) Iguala siempre a la velocidad sobre el suelo (GS).

42. La incorporación correcta a un 'Circuito de Tránsito Estándar' en un aeródromo no controlado debe realizarse:

a) A 45 grados de intersección hacia el punto medio del tramo de viento en cola (Downwind leg), volando a la altitud oficial del circuito.
b) Volando directamente hacia la cabecera en línea recta desde 10 millas.
c) Entrando siempre por el tramo de base en descenso.
d) Perpendicular a la pista en cualquier dirección.

43. El 'Síndrome de Adaptación General' describe las fases de respuesta del cuerpo ante el estrés crónico prolongado. Estas fases son:

a) Hipoxia, Hiperventilación, Síncope.
b) Negación, Ira, Depresión.
c) Alarma, Resistencia y Agotamiento (o Exhaución).
d) Detección, Acción, Recuperación.

44. Si en el área de señales del aeródromo se exhibe una 'DOBLE CRUZ BLANCA' (una cruz blanca con otra más pequeña dentro u horizontal paralela), esto avisa a los pilotos en vuelo que:

a) Peligro por fuerte cizalladura.

b) Vuelo de helicópteros militares.

c) El aeródromo está siendo utilizado por planeadores (vuelos sin motor) y se están realizando remolques.

d) Obligación de aterrizar por la derecha.

45. Si una aeronave ya ha iniciado la carrera de despegue (acelerando por la pista) y surge un peligro inminente (ej. otra aeronave cruzando), el controlador gritará:

a) CANCELE DESPEGUE.

b) MOTOR Y AL AIRE.

c) ¡ALTO INMEDIATAMENTE! (Stop immediately!).

d) PARE LA AERONAVE.

46. Si el indicador VOR de su avión muestra una bandera o ventana indicando 'TO' (Hacia), esto significa geométricamente que:

a) Usted acaba de sobrevolar la estación y se está alejando.

b) El equipo se encuentra apagado o sin señal.

c) El rumbo seleccionado en el instrumento (si lo sigue centrado) le llevará directamente HACIA la estación transmisora.

d) El avión está en una ruta de colisión.

47. Hablamos de 'Inestabilidad Absoluta' en la atmósfera cuando el Gradiente Térmico Vertical Ambiental (ELR) es:

a) Cero (isotermia).

b) Mayor que el Gradiente Adiabático Seco (la temperatura exterior cae muy rápido con la altura, favoreciendo el ascenso libre de cualquier parcela de aire).

c) Menor que el Gradiente Adiabático Saturado.

d) Negativo (inversión térmica).

48. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 (SERA), el piloto al mando puede desviarse de las Reglas del Aire en vuelo:

a) Cuando lo desee para acortar el tiempo de ruta.

b) Solo y de forma excepcional cuando sea absolutamente necesario por razones apremiantes de seguridad (ej. evitar una colisión inminente), debiendo informar al ATC tan pronto sea posible.

c) Siempre que avise previamente por radio.

d) Nunca, bajo ninguna circunstancia, está permitido incumplir el SERA.

49. Los pilotos VFR planifican a menudo el uso de 'Líneas de Contención' o 'Barreras de Parada' (Catching lines / Handrailing) en su navegación observada. ¿Qué son?

a) Cables de acero instalados al final de las pistas de los portaaviones.

b) Características topográficas muy largas y evidentes (como un río importante, una cordillera o una gran autopista) perpendiculares o paralelas a la ruta, que advierten al piloto de que se ha desviado o de que ha sobrepasado su punto de destino.

c) Las isobaras de los frentes fríos en altitud.

d) Marcas pintadas en los mapas para no doblarlos.

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

a) Weight (Peso de la lata).

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

c) Water (Resistente al agua).

d) Wear (Antidesgaste).

51. 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.

52. Si el manual de un aeroplano no prevé un coeficiente específico, la Agencia EASA y diversos organismos recomiendan incrementar la 'Distancia de Despegue' (Take-off Distance) de la tabla oficial para asfalto seco en un porcentaje prudencial si la pista está mojada o húmeda. Este incremento suele ser de aproximadamente:

a) Un 50% de manera estricta.

b) No hace falta aplicarlo en despegues, solo en aterrizajes.

c) Aproximadamente un 10% a 15% como factor de seguridad prudencial, debido a la posible pérdida de fricción durante la carrera de aceleración y problemas en caso de aborto.

d) Un 5%.

53. La expresión radiotelefónica 'VUELO VFR ESPECIAL' se refiere a un vuelo autorizado a operar en una Zona de Control (CTR) bajo reglas visuales, a pesar de que las condiciones meteorológicas son inferiores a las mínimas VMC estándar. Este permiso debe ser explícitamente:

a) Asumido por el piloto automáticamente.

b) Solicitado por el piloto y emitido (autorizado) por la dependencia de Control de Tránsito Aéreo competente.

c) Dado por el servicio de Salvamento.

d) Otorgado solo en espacio aéreo no controlado.

54. Si en la ruta planificada se observan nubes Altocúmulos Lenticulares (ACSL), el piloto de una aeronave ligera debería anticipar obligatoriamente:

a) Cielo despejado en toda la ruta.

b) La presencia de Ondas de Montaña, vientos fuertes en altitud y la posibilidad de turbulencia de intensidad moderada a severa (rotores).

c) Tormentas eléctricas puras a nivel del suelo.

d) Pérdida de la señal del transpondedor.

55. Los procedimientos de 'Atenuación de Ruidos' (Noise Abatement) publicados en las cartas de los aeródromos tienen como principal objetivo:

a) Ahorrar combustible de aviación.

b) Proteger la audición del piloto en cabina.

c) Minimizar la molestia e impacto acústico sobre las áreas pobladas cercanas al aeropuerto, mejorando las relaciones con la comunidad y el medio ambiente.

d) Evitar que los radares militares se colapsen.

56. Si una aeronave experimenta un fallo de radio dentro del circuito de tránsito de un aeródromo controlado, la primera medida para determinar las intenciones de la torre es:

a) Buscar y observar las señales luminosas dirigidas a la aeronave desde la torre de control (pistola de señales).

b) Realizar acrobacias para llamar la atención.

c) Aterrizar inmediatamente en dirección opuesta.

d) Lanzar bengalas.

57. Si la pista de aterrizaje está contaminada con agua estancada (riesgo de hidroplaneo o aquaplaning), una fórmula práctica común determina que la velocidad mínima a la que el neumático pierde contacto con el suelo es aproximadamente:

a) 100 nudos sin importar la presión de las ruedas.

b) Nueve (9) multiplicado por la raíz cuadrada de la presión de inflado del neumático (en PSI).

c) La mitad de la velocidad de pérdida.

d) 30 nudos en todos los aviones ligeros.

58. En un vuelo de crucero húmedo, el motor empieza a perder RPM y toser. Usted sospecha de hielo en el carburador y aplica 'Calefacción del Carburador' (Carb heat) a fondo. El comportamiento normal será:

a) Una parada instantánea e irreversible del motor.

b) Un aumento espectacular e inmediato de la potencia.

c) Una caída inicial de las RPM (por la entrada de aire caliente menos denso), seguida de un funcionamiento áspero mientras el agua del hielo derretido pasa por el motor, y finalmente una recuperación suave y aumento de las RPM.

d) Un incendio en el colector de admisión.

59. Siguiendo con el cálculo del viento, si el viento incide con un ángulo de 60 grados o más respecto a la pista (casi perpendicular), se debe asumir por seguridad que la componente de viento cruzado es:

a) Aproximadamente un 20% de la fuerza total.

b) La mitad de la fuerza total reportada.

c) Prácticamente igual a la fuerza total del viento reportado (ej. viento a 60° de 20 nudos genera casi 18 nudos de cruzado).

d) Nula, ya que afecta más al viento de cola.

60. 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).

61. 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.

62. Operar un motor de pistón con una mezcla 'excesivamente pobre' (demasiado aire y poco combustible) a altas potencias cerca del nivel del mar, generará problemas graves como:

a) Sobrecalentamiento del motor, riesgo severo de detonación pre-ignición, aspereza y pérdida de potencia.

b) Enfriamiento excesivo de los cilindros provocando paradas por congelación.

c) Acumulación de depósitos de hollín de carbón y plomo negro masivo en las bujías.

d) Aumento del flujo de combustible por encima del arco rojo del indicador.

63. Para poder operar en condiciones VFR en un espacio aéreo controlado (Clase C, D o E) por DEBAJO de los 10.000 pies AMSL, los mínimos meteorológicos (VMC) exigidos son:

a) Visibilidad 8 km, separado 1000 pies verticalmente de las nubes.

b) Visibilidad de 5 km, y estar a una distancia de las nubes de al menos 1.500 m horizontalmente y 300 m (1.000 pies) verticalmente.

c) Visibilidad de 3 km y fuera de las nubes.

d) Visibilidad libre de obstáculos y a la vista de tierra.

64. El borde de fuga es:

a) La parte posterior o trasera de un perfil alar.

b) La parte delantera de un perfil alar.

c) La parte redondeada del timón de profundidad.

d) La línea de curvatura media.

65. Si en su plan de vuelo VFR usted vuela desde una zona donde la presión barométrica (QNH) es de 1030 hPa hacia una zona donde la presión baja a 990 hPa, y NO ajusta su altímetro, el avión estará:

a) A la altitud exacta que marca el altímetro.

b) Volando físicamente a una altitud mucho más baja de la que marca el altímetro, acercándose peligrosamente al relieve del terreno.

c) Volando a mayor altitud de la indicada.

d) Ganando velocidad aerodinámica (IAS) automáticamente.

66. 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.

67. La 'Carga Útil' (Useful Load) de un avión o ultraligero es la diferencia de peso entre:

a) El Peso Máximo al Aterrizaje y el Peso Sin Combustible.

b) El peso del combustible y el peso del equipaje.

c) El Peso Máximo Autorizado al Despegue (MTOM) y el Peso en Vacío Básico de la aeronave. Incluye piloto, pasajeros, equipaje y combustible utilizable.

d) El empuje del motor y la resistencia aerodinámica.

68. En caso de rampa de inspección o accidente en un aeropuerto nacional (SAFA / SANA), un inspector de AESA tiene el derecho de exigir a los tripulantes la exhibición de:

a) Un certificado de penales.

b) El contrato de compra del avión exclusivamente.

c) No pueden exigir nada sin orden judicial.

d) La licencia de vuelo, el certificado médico en vigor, el documento de identidad oficial (DNI/Pasaporte) y la documentación de aeronavegabilidad y legal de la aeronave.

69. Los flaps son unos:

a) Frenos aerodinámicos.

b) Dispositivos hipersustentadores.

c) Compensadores de dirección.

d) Generadores de capa límite.

70. En navegación aérea y lectura de cartas, ¿qué son los 'Meridianos' de la esfera terrestre?

a) Semicírculos máximos (líneas longitudinales) que convergen y unen físicamente el Polo Norte con el Polo Sur Geográfico de la Tierra, todos de igual longitud.

b) Líneas de latitud totalmente paralelas entre sí.

c) Líneas rectas que marcan las zonas horarias exclusivamente.

d) Líneas que unen los Polos Magnéticos.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Comunicaciones

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Comunicaciones

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