

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. En la Cartografía Aeronáutica, la escala gráfica 1:500.000 (típica en las cartas ICAO VFR para aviación general) significa matemáticamente que:

- a) 1 centímetro en el mapa equivale a 500 metros en la realidad.
- b) El mapa tiene un área de 500.000 centímetros cuadrados.
- c) 1 pulgada en el mapa representa 500 millas.
- d) 1 unidad de longitud en la carta (ej. 1 centímetro) equivale a 500.000 unidades iguales en el terreno (ej. 500.000 centímetros = 5 kilómetros reales).

02. ¿Qué ocurre con la Velocidad de Pérdida (Vs) de un avión ligero si el piloto entra en un viraje coordinado de 60 grados de alabeo (2 G)?

- a) Disminuye a cero.
- b) Aumenta un 41% aproximadamente (la velocidad de pérdida aumenta con la raíz cuadrada del factor de carga).
- c) Permanece idéntica a la pérdida en vuelo recto y nivelado.
- d) Disminuye un 10%.

03. El procedimiento recomendado por factores humanos para tratar la 'Hiperventilación' (respiración rápida y superficial provocada por el estrés o el pánico en vuelo) es:

- a) Abrir la ventana para que entre frío.
- b) Inspirar conscientemente de forma lenta y pausada, o respirar dentro de una bolsa de papel para recuperar los niveles de dióxido de carbono (CO₂) que el cuerpo ha perdido al hiperventilar.
- c) Ponerse la máscara de oxígeno puro al 100%.
- d) Comenzar a cantar o gritar.

04. Desde un punto de vista aerodinámico, despegar en un día con una Altitud de Densidad muy alta implica que, para generar la misma fuerza de sustentación que a nivel del mar, las alas de la aeronave necesitan:

- a) Menor velocidad verdadera (TAS).
- b) Menor carrera de despegue.
- c) Desplazarse a una mayor Velocidad Verdadera (TAS) por el aire, lo que se traduce en una carrera de despegue sobre la pista mucho más larga.
- d) Volar con un ángulo de ataque negativo.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

05. 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.

06. ¿Cuál es la regla de oro, o prioridad absoluta, en la cabina de vuelo ante cualquier emergencia o distracción?

- a) Navegar, Comunicar, Volar.
- b) Volar el avión, Navegar, Comunicar (Aviate, Navigate, Communicate).
- c) Comunicar la emergencia de inmediato, Volar, Navegar.
- d) Memorizar la lista de chequeo y no tocar los mandos.

07. Otro error característico de las brújulas instaladas en el hemisferio norte es el 'Error por aceleración'. Si se vuela en un rumbo ESTE u OESTE y se acelera la aeronave, la brújula:

- a) Indicará erróneamente un viraje hacia el Sur.
- b) Indicará erróneamente un viraje hacia el Norte (Acelera-Norte, Decelera-Sur / ANDA).
- c) Comenzará a girar a la derecha.
- d) Se bloqueará mecánicamente hasta estabilizar la velocidad.

08. En la inspección prevuelo, el drenaje de los depósitos de combustible se realiza fundamentalmente para comprobar el grado del combustible y detectar la presencia de:

- a) Exceso de plomo.
- b) Burbujas de aire estancado.
- c) Agua (que se deposita en el fondo por ser más densa que la gasolina) y partículas sólidas o sedimentos.
- d) Aceite lubricante mezclado.

09. En la instrumentación básica de los motores ligeros (sin indicador CHT de culatas), ¿qué indicador proporciona información vital para garantizar que la refrigeración interna del motor esté dentro de límites seguros?

- a) El indicador de Succión (Vacuum).
- b) El indicador de Temperatura del Aceite.
- c) El amperímetro.
- d) El indicador de flujo de combustible.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

10. ¿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.

11. Asimismo, si en la carta VFR encuentra un espacio aéreo marcado con las siglas 'TMZ', esto le advierte de que para operar en ese volumen de aire es estrictamente obligatorio:

- a) Llevar un equipo TCAS.
- b) Volar con dos pilotos a bordo.
- c) Estar bajo control IFR.
- d) Llevar a bordo y operativo un Transpondedor (Transponder Mandatory Zone), habitualmente en Modos A y C, o Modo S.

12. 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.

13. ¿Cuántas bujías se instalan reglamentariamente en cada cilindro de un motor de aviación certificado estándar y por qué?

- a) Dos bujías por cilindro, para proporcionar redundancia en caso de fallo de una de ellas y conseguir un quemado de la mezcla más rápido y eficiente.
- b) Una bujía por cilindro, como en los motores de automóvil.
- c) Cuatro bujías por cilindro, controladas de forma electrónica.
- d) Tres bujías por cilindro por si fallan las dos magnetos principales.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

14. Las señales de baja frecuencia (LF/MF) de las radiobalizas NDB son susceptibles a varios errores. Uno de los más críticos al volar cerca de la línea costera es:

- a) El 'Error de Costa' (Coastal Refraction), donde las ondas de radio se curvan al cruzar la frontera entre la tierra y el agua, dando lecturas falsas en el ADF.
- b) El bloqueo absoluto por las olas del mar.
- c) El efecto de la marea sobre la antena del avión.
- d) La pérdida de línea de visión directa.

15. 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.

16. 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.

17. En un reporte de posición (Position report) transmitido en ruta, ¿cuáles son los elementos básicos iniciales que deben incluirse obligatoriamente?

- a) Velocidad del viento, temperatura y QNH.
- b) Identificación de la aeronave, posición (punto sobrevolado), hora de cruce, altitud o nivel de vuelo, y siguiente punto y hora estimada.
- c) Identificación de la tripulación y número de pasajeros.
- d) Autonomía de combustible y aeropuerto alternativo.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

18. ¿Cuál es la función del 'Compensador' o trim aerodinámico en el timón de dirección (Rudder Trim) muy común en aviones de cierta potencia?

- a) Actuar como freno aerodinámico suplementario.
- b) Girar las ruedas de forma automática.
- c) Reducir la fuerza de cabeceo del avión al sacar flaps.
- d) Aliviar la presión constante y fatigante que el piloto debe mantener sobre el pedal de dirección para contrarrestar efectos asimétricos como el flujo espiral de la hélice (slipstream) en el ascenso o el par motor.

19. En el Procedimiento de Fallo de Comunicaciones en VFR (falla de radio bidireccional), ¿qué debe hacer el piloto si se encuentra en VMC y operando en espacio aéreo G?

- a) Activar el código 7500.
- b) Poner la baliza ELT en marcha.
- c) Ascender al nivel de vuelo IFR más cercano.
- d) Mantener las condiciones meteorológicas visuales (VMC), seleccionar el código SSR 7600, aterrizar en el aeródromo adecuado más cercano e informar a los servicios ATS en tierra por el medio más rápido posible.

20. Error de Viraje de la brújula (regla UNOS): En el Hemisferio Norte, si usted vuela con rumbo NORTE y comienza a virar hacia el ESTE, el compás magnético:

- a) Se adelantará al viraje marcando más de 090° rápidamente.
- b) Indicará perfectamente los grados de viraje.
- c) Se quedará rezagado o incluso indicará inicialmente un leve viraje hacia el Oeste antes de empezar a sumar grados hacia el Este.
- d) Dará una vuelta de 360 grados sobre sí mismo.

21. Durante una interceptación, si la aeronave interceptora baja su tren de aterrizaje y enciende los faros de aterrizaje mientras sobrevuela una pista, significa:

- a) Estoy probando mis sistemas.
- b) Aterrice en este aeródromo.
- c) Ceda el paso.
- d) Puede continuar su ruta.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

22. ¿Cómo se compensa aerodinámicamente el momento de picado que se produce al bajar los flaps?

- a) Disminuyendo la potencia del motor a ralentí.
- b) El estabilizador horizontal genera una fuerza hacia abajo (sustentación negativa) mayor o el piloto ejerce presión hacia atrás y compensa (trima).
- c) Aplicando presión a los pedales para mantener la bola centrada.
- d) Extrayendo el tren de aterrizaje simultáneamente.

23. Si un piloto ingiere altas cantidades de cafeína (café, bebidas energéticas) antes o durante un vuelo, debe tener en cuenta que:

- a) La cafeína aumentará su resistencia a la fatiga crónica durante días consecutivos.
- b) Actúa como un diurético, lo que puede provocar deshidratación más rápidamente en el ambiente ya seco de la cabina de vuelo.
- c) Es el tratamiento recomendado y oficial para combatir los primeros síntomas de la hipoxia.
- d) Neutraliza completamente y de forma segura los efectos de los antihistamínicos.

24. ¿Por qué el 'Viraje Imposible' (intentar girar 180° para regresar a la pista tras un fallo de motor a muy baja altitud) es una de las mayores causas de accidentes mortales en aviación ligera?

- a) Porque el avión gasta más combustible virando.
- b) Porque el viraje aumenta drásticamente la resistencia y el factor de carga, provocando a baja velocidad una entrada en pérdida asimétrica (barrena) sin altura suficiente para la recuperación.
- c) Porque la torre no autoriza ese viraje.
- d) Porque el viento siempre está de espaldas.

25. Bajo la normativa SERA, si su aeronave dispone de un equipo transpondedor operativo en un vuelo VFR en Europa (y no ha recibido ninguna instrucción específica del ATC), usted deberá seleccionar el código:

- a) 1200.
- b) 7000.
- c) 2000.
- d) 0000.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

26. Una pista mojada (Wet runway) difiere de una pista contaminada por agua en que:

- a) La pista mojada tiene más de 5 cm de agua estancada.
- b) La pista mojada presenta la superficie empapada (reflejando la luz), pero NO tiene charcos significativos ni película de agua estancada profunda (generalmente menos de 3 mm), manteniendo cierto agarre.
- c) La pista mojada mejora la aceleración.
- d) No hay diferencia legal entre ambas.

27. El mayor nivel de ruido radiado hacia el suelo en una avioneta ligera en despegue NO suele provenir de los escapes del motor, sino principalmente de:

- a) Las puntas de las palas de la hélice cuando giran a altas Revoluciones por Minuto (RPM) acercándose a velocidades sónicas.
- b) El choque del tren de aterrizaje con el aire.
- c) El sistema de frenos neumáticos.
- d) La radio VHF.

28. ¿Cuál es el valor de la presión barométrica de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) a nivel del mar?

- a) 760 cm de mercurio.
- b) 1.013,2 milibares (o hectopascales).
- c) 1.023,5 milibares.
- d) 1.000 hectopascales exactos.

29. Si planifica volar su ULM o avioneta con una Ground Speed de 80 nudos (KT), su avance en un margen de 6 minutos será exactamente de:

- a) 10 Millas Náuticas.
- b) 12 Millas Náuticas.
- c) 6 Millas Náuticas.
- d) 8 Millas Náuticas.

30. ¿Qué ocurre normalmente con la Humedad Relativa del aire si la temperatura ambiente aumenta a lo largo de la mañana y la cantidad de vapor de agua sigue siendo la misma?

- a) La humedad relativa aumenta hasta el 100%.
- b) La humedad relativa se mantiene constante.
- c) La humedad relativa disminuye, ya que el aire más cálido tiene mayor capacidad para albergar vapor de agua sin saturarse.
- d) El aire se satura inmediatamente.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

31. Debido a que las señales del VOR operan en la banda de frecuencia VHF, su recepción a bordo de la aeronave está físicamente condicionada por:

- a) La cantidad de nubes en el cielo.
- b) Las fases de la luna.
- c) El reflejo en las ondas marinas.
- d) La 'Línea de Visión' (Line of sight). Si hay obstáculos como grandes montañas entre el avión y la antena, o se vuela muy bajo lejos de la estación, se perderá la señal.

32. La 'Navegación Observada' (Pilotage), que es la base fundamental del VFR para LAPL/ULM, consiste en volar:

- a) Siguiendo los vectores de aproximación del controlador de radar.
- b) Utilizando un computador de vuelo E6B a ciegas.
- c) Conduciendo la aeronave comparando y reconociendo directamente características visuales prominentes del terreno exterior (lagos, ríos, carreteras, ciudades) con la carta de navegación topográfica.
- d) Con los ojos tapados simulando vuelo instrumental.

33. En situaciones donde el piloto sospecha fallo del transmisor de radio y el controlador quiere confirmarlo mediante el radar, puede solicitar al avión:

- a) PONGA 7700.
- b) PONGA 7500.
- c) PONGA IDENT (Pulse el botón IDENT del transpondedor) o realice un viraje de identificación.
- d) APAGUE EL TRANSPONDEDOR.

34. El daltonismo, que es la incapacidad o dificultad para distinguir ciertos colores, afecta en la aviación principalmente porque:

- a) Dificulta la correcta interpretación de las luces de navegación de otras aeronaves, señales PAPI/VASI en pista o las luces de la torre de control en emergencias de radio.
- b) Aumenta la probabilidad de padecer hipoxia histotóxica.
- c) Impide completamente la visión periférica.
- d) Obliga a usar siempre gafas correctoras tintadas en amarillo.

35. Para obtener la Velocidad Equivalente (EAS), se debe corregir la Velocidad Calibrada (CAS) por:

- a) Variaciones de temperatura.
- b) Errores de compresibilidad del aire a altas velocidades (generalmente por encima de 200 nudos).
- c) La fricción de la capa límite.
- d) El peso y balance de la aeronave.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

36. Una 'amenaza' (Threat) en el concepto de Threat and Error Management (TEM) se define como:

- a) Cualquier equivocación consciente cometida por la tripulación.
- b) Eventos o errores que ocurren fuera de la influencia de la tripulación de vuelo, aumentan la complejidad operacional y deben gestionarse para mantener el margen de seguridad (ej. meteorología adversa, fallos ATC, terreno).
- c) La fatiga autoinfligida por el piloto.
- d) Omitir el paso del tren de aterrizaje en la checklist.

37. Una 'T' de aterrizaje de color blanco o naranja colocada en el área de señales indica a los pilotos:

- a) La dirección obligatoria de aterrizaje y despegue, que se efectuará paralelamente al brazo largo de la T y hacia el brazo corto (travesaño).
- b) Que el aeródromo solo admite despegues y no aterrizajes.
- c) Punto de reunión en caso de emergencia en tierra.
- d) Que todos los virajes deben realizarse obligatoriamente por la izquierda.

38. El 'Punto de Igual Tiempo' (Equitime Point - ETP), también llamado Punto Crítico, es aquel desde el cual se tarda lo mismo en continuar que en regresar. Si en el tramo de ida usted sufre un viento de CARA (en contra), el ETP se desplazará:

- a) Hacia el aeropuerto de destino.
- b) Hacia el aeropuerto de salida.
- c) Permanecerá en el punto medio exacto de la distancia.
- d) Se saldrá fuera de la ruta planificada.

39. El ciclo vital completo de una célula de tormenta (Cumulonimbus) se compone secuencialmente de las siguientes etapas:

- a) Cirros, Altoestratos y Lluvia.
- b) Desarrollo (o cúmulo), Madurez y Disipación.
- c) Tornado, Lluvia y Niebla.
- d) Frente Frío, Oclusión y Frente Cálido.

40. En la resolución matemática de la hoja de carga, ¿qué es un 'Momento'?

- a) El resultado de multiplicar el Peso de un elemento por su Brazo (distancia desde el Datum). Indica la tendencia de ese peso a hacer rotar el avión.
- b) El tiempo que tarda el avión en rotar en el despegue.
- c) El peso total de la aeronave al aterrizar.
- d) La distancia entre el centro de presiones y la cuerda media.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

41. ¿Qué significa el concepto fundamental de 'Cero Deriva' (Zero Drift) en un tramo de navegación?

- a) El avión vuela sin gastar absolutamente nada de combustible.
- b) Que el piloto vuela IFR dentro de nubes espesas.
- c) El avión experimenta viento puramente lateral de gran velocidad.
- d) Que no existe componente de viento cruzado y, por tanto, el Rumbo del avión (Heading) y la trayectoria real sobre el suelo (Track / Derrota) coinciden perfectamente.

42. Si usted está rodando en tierra por la plataforma (sin radio) y la torre le hace una señal de LUZ VERDE FIJA, significa:

- a) Autorizado a despegar.
- b) Autorizado a rodar.
- c) Regrese al parking.
- d) Motor averiado.

43. Las aeronaves en tierra dentro del área de maniobras deben obtener autorización explícita del control de rodaje (Ground Control) antes de:

- a) Ponerse los cinturones de seguridad.
- b) Cerrar las puertas de la cabina.
- c) Iniciar el movimiento de rodaje por cualquier calle de rodaje (taxiway) o ingresar a cualquier pista.
- d) Encender las luces de navegación.

44. En un viraje nivelado y coordinado con un ángulo de alabeo (bank) de 60 grados, el factor de carga (G) al que se somete la estructura es de:

- a) 1 G.
- b) 1.5 G.
- c) 2 G.
- d) 3.8 G.

45. En la navegación por satélite (GPS), para calcular una posición en tres dimensiones (3D - Latitud, Longitud y Altitud), el receptor de a bordo requiere recibir la señal simultánea y estable de un mínimo de:

- a) 1 satélite.
- b) 2 satélites.
- c) 3 satélites.
- d) 4 satélites (3 para posición 2D y 1 adicional para calcular la altitud).

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

46. ¿Qué es la 'Frecuencia de Guardia' en la radiotelefonía de aviación civil?

- a) La frecuencia de emergencia 121.500 MHz, que las aeronaves e instalaciones deben monitorear en la medida de lo posible para interceptar llamadas de socorro.
- b) La frecuencia privada de los guardacostas.
- c) La frecuencia de la aerolínea para mantenimiento.
- d) El canal de torre.

47. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'S' se transmite como:

- a) Sugar.
- b) Sam.
- c) Sierra.
- d) Sun.

48. ¿Dónde se produce el efecto venturi en un perfil alar:

- a) En el borde de ataque.
- b) En el extradós.
- c) En el intradós.
- d) En el borde de salida.

49. En la aviación ligera, la gasolina de aviación (AVGAS) más común y estandarizada en todo el mundo es la 100LL. Por seguridad, este combustible se tiñe de un color específico. ¿De qué color es?

- a) Rojo.
- b) Verde.
- c) Azul.
- d) Transparente o pajizo.

50. Los alerones controlan el movimiento del avión alrededor del eje:

- a) Longitudinal.
- b) Transversal o lateral.
- c) Vertical.
- d) Oblicuo.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

51. El borde de ataque es:

- a) La parte trasera del ala.
- b) La parte frontal o delantera de un perfil alar.
- c) La parte delantera del motor.
- d) La punta del ala.

52. El fenómeno del 'Aquaplaning (Hidroplaneo) Dinámico' resulta muy peligroso al aterrizar a altas velocidades en pistas con agua estancada. Aerodinámicamente se produce porque:

- a) Los frenos de disco se llenan de agua y pierden fricción hidráulica.
- b) El viento lateral levanta un ala de forma brusca.
- c) La presión del agua estancada bajo el neumático supera el peso soportado por este, elevando físicamente la rueda sobre una 'cuña de agua', provocando pérdida total de frenado y control direccional.
- d) El líquido hidráulico hierve por las altas presiones.

53. En un viraje nivelado y coordinado con un alabeo (bank) constante de 45 grados, el factor de carga aproximado soportado por la aeronave es:

- a) 1.0 G
- b) 1.41 G
- c) 2.0 G
- d) 3.5 G

54. Las normas internacionales y métodos recomendados sobre "Telecomunicaciones Aeronáuticas" se encuentran recogidos en el Anexo:

- a) Anexo 8.
- b) Anexo 10.
- c) Anexo 11.
- d) Anexo 12.

55. ¿Qué es la 'Velocidad de Máxima Eficiencia de Planeo' o Velocidad Óptima de Planeo?

- a) La velocidad máxima que puede alcanzar el avión en un picado.
- b) La velocidad más baja posible antes de entrar en pérdida.
- c) La velocidad que se alcanza con todos los flaps extendidos en un fallo de motor.
- d) Una velocidad aerodinámica específica indicada en el manual (generalmente cercana a la mejor L/D) a la cual el avión recorrerá la mayor distancia horizontal hacia adelante por cada pie de altitud que pierda (con motor parado y viento nulo).

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

56. Dentro del llamado 'Triángulo de Velocidades' dibujado por los navegantes, el vector que representa el desplazamiento de la aeronave respecto al seno de la masa de aire está formado por:

- a) El Rumbo Magnético y la Ground Speed.
- b) La Derrota y la Velocidad Indicada.
- c) El Rumbo Verdadero (True Heading) y la Velocidad Verdadera (True Airspeed - TAS).
- d) La Fuerza G y la Altitud.

57. Un procedimiento clásico de 'Atenuación de Ruidos' en el despegue (si la seguridad lo permite) requiere que el piloto:

- a) Acelere a fondo y realice un ascenso vertical extremo.
- b) Mantenga la potencia de despegue hasta una altitud segura y luego reduzca la potencia (y las RPM de la hélice, que son las mayores causantes de ruido) a la potencia de ascenso recomendada, evitando sobrevolar directamente núcleos urbanos.
- c) Despegue con el motor apagado.
- d) Despegue siempre con viento de cola para alejar el ruido.

58. 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.

59. Durante el paso exacto de un frente frío sobre una zona, el comportamiento habitual del viento es que:

- a) Disminuye hasta la calma absoluta y no cambia de dirección.
- b) Permanece constante en intensidad y rumbo.
- c) Aumenta de intensidad, se vuelve racheado o turbulento y sufre un cambio brusco (role) en su dirección.
- d) Invierte su dirección 180 grados sin alterar su intensidad.

60. En la casilla de 'Personas a bordo' (POB) del Plan de Vuelo (FPL), si en el momento de rellenar el documento usted aún desconoce el número exacto de pasajeros que acudirán, debe introducir:

- a) Las letras TBN (To Be Notified), debiendo informar a la torre del número exacto antes de iniciar el rodaje.
- b) El número máximo de asientos del avión por seguridad.
- c) Un cero (0).
- d) Dejar la casilla completamente en blanco.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

61. La frase 'MANTENGA CORTO DE [pista]' (Hold short of) significa que la aeronave debe:

- a) Detenerse antes del punto de espera de la pista especificada y no cruzar la línea de espera bajo ninguna circunstancia sin autorización.
- b) Entrar a la pista y esperar alineado.
- c) Acelerar el rodaje antes de llegar a la pista.
- d) Dar la vuelta en la calle de rodaje.

62. En radiotelefonía, ¿qué significa la expresión 'COMPRUEBE' (Check)?

- a) Le autorizo a realizar la lista de chequeo.
- b) Espere mientras verifico sus datos.
- c) Examine un sistema o procedimiento (no debe utilizarse en ningún caso para pedir una respuesta, no se contesta a no ser que el chequeo sea incorrecto).
- d) Revise que el altímetro marque 0.

63. Si no dispusiera de Válvula Estática Alternativa y se bloquean por completo las tomas estáticas exteriores debido a la congelación, el procedimiento de emergencia extrema (contemplado en manuales POH antiguos) indicaba:

- a) Descender al suelo basándose en la brújula magnética.
- b) Apagar y encender la radio tres veces.
- c) Romper el cristal de un instrumento estático, preferiblemente el del Variómetro (VSI) por ser el menos crítico, para que entre la presión del habitáculo y alimente al altímetro y anemómetro.
- d) Romper el tubo Pitot.

64. Si durante la carrera de despegue en el área de movimiento, la torre emite destellos LUMINOSOS ROJOS INTERMITENTES (Luz roja intermitente), significa:

- a) Abandone la zona de aterrizaje (pista) en uso inmediatamente.
- b) Deténgase en el sitio.
- c) Peligro, aeródromo inseguro.
- d) Autorizado a despegar.

65. El 'Código Q' QFE introducido en el altímetro de un avión situado en la cabecera de una pista a nivel del mar (0 pies) y otro situado en la cabecera de un aeropuerto de montaña (3000 pies), hará que ambos altímetros marquen:

- a) 10.000 pies.
- b) Cero (0) pies, ya que el QFE ajusta el instrumento para que marque la altura sobre el terreno de la estación.
- c) Su elevación exacta MSL.
- d) La presión regional.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

66. Los números que contengan una coma de decimal se transmitirán indicando la palabra "PUNTO" o "DECIMAL". Ejemplo 118,2.

- a) Verdadero.
- b) Falso, se omite el punto decimal para ahorrar tiempo.
- c) Falso, se dice 'COMA'.
- d) Solo se indica en frecuencias de navegación, no en comunicaciones.

67. 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.

68. Error de Aceleración de la brújula (regla ANDA): En el Hemisferio Norte, si usted vuela en un rumbo OESTE constante y frena o reduce bruscamente la velocidad de la aeronave, el compás indicará momentáneamente:

- a) Un viraje hacia el Este.
- b) Un viraje hacia el Norte.
- c) Ningún cambio en la indicación.
- d) Un falso viraje hacia el Sur.

69. El efecto de la 'Miopía de campo vacío' (Empty Field Myopia), al volar en días sin referencias visuales contrastantes, provoca que el ojo humano se relaje y enfoque automáticamente a una distancia de:

- a) Aproximadamente 1 a 2 metros frente a la aeronave.
- b) Al infinito.
- c) Más de 50 kilómetros.
- d) A la altura del panel de instrumentos exclusivamente.

70. Una 'Milla Náutica' (NM), unidad de distancia estándar en la navegación aérea internacional, equivale geoméricamente a:

- a) 1 grado de latitud.
- b) Exactamente 1.609 metros (milla terrestre).
- c) La longitud de un arco de 1 minuto (1') de latitud sobre un meridiano, equivalente a 1.852 metros.
- d) Un minuto de longitud en el paralelo de 60 grados.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica



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: _____		