Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. El código aeronáutico 'QDM', muy utilizado en radiogoniometría básica (NDB/VOR), proporciona al piloto que lo solicita:

a) El Rumbo Magnético que debe poner en su compás para dirigirse de forma directa a la estación terrestre o faro, asumiendo viento nulo.

b) La presión atmosférica reducida a la pista.

c) La distancia exacta en millas desde la baliza.

d) La posición o demora magnética de la aeronave DESDE la estación.

02. La letra 'R' (Restricted) en la denominación de un espacio aéreo indica:

a) Ruta radar.

b) Radioayuda requerida.

c) Zona Restringida: El vuelo de aeronaves está restringido de acuerdo con ciertas condiciones especificadas (se requiere autorización u operar fuera de su horario de activación).

d) Reservado para aeronaves de línea.

03. Según las normativas operacionales europeas (EASA), un piloto debe suspender todas las obligaciones de vuelo si ha donado una cantidad significativa de sangre. El tiempo de suspensión médica habitual mínimo es:

a) 12 horas o hasta que coma sólidos.

b) 24 horas (y consultar la normativa específica del centro aeromédico).

c) Una semana completa.

d) Inmediatamente después de salir de la clínica si se siente bien.

04. 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.

05. Poco después de arrancar el motor y activar el alternador, ¿qué indicación es normal observar en el amperímetro?

a) Una lectura constante de cero amperios.

b) Una descarga profunda (valores negativos) que perdurará todo el rodaje.

c) Un valor positivo apreciable de carga durante un tiempo limitado, ya que el alternador repone la energía gastada por la batería durante el uso del motor de arranque.

d) Fluctuaciones extremas entre positivo y negativo continuas.

06. La ilusión visual conocida como 'autocinesis' (autokinesis) ocurre cuando:

a) El piloto percibe que una luz estática en la oscuridad parece moverse si se la mira fijamente durante varios segundos.

b) La pista parece más estrecha de lo normal en la aproximación.

c) Las nubes se confunden con el terreno montañoso.

d) El piloto siente que el avión gira al mover la cabeza.

07. El sistema de lubricación de motores como el Rotax 912 se denomina de 'cárter seco'. Esta configuración implica que:

a) El motor funciona sin aceite.

b) El aceite se almacena en el interior del bloque del cigüeñal.

c) La mayor parte del aceite lubricante no se almacena en el bloque motor, sino en un depósito separado, impulsado hacia el motor por una bomba.

d) El cárter utiliza grasa sólida en lugar de aceite líquido.

08. 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.

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

a) La resistencia inducida exclusivamente.

b) La suma de la sustentación y el peso.

c) La resistencia total de la aeronave.

d) El coeficiente de planeo de la aeronave.

10. Bajo EASA/SERA, las aeronaves que vuelen por debajo del nivel de vuelo FL 100 (10.000 pies) deben mantener, como regla general, una limitación de velocidad indicada (IAS) no superior a:

a) 200 nudos.

b) 250 nudos.

c) 300 nudos.

d) No hay límite de velocidad en espacio aéreo controlado.

11. Al volar utilizando una radioayuda VOR, una gran ventaja respecto a la brújula o el NDB es que la lectura (el radial) que le muestra el instrumento (CDI) en el panel:

a) Depende directamente del rumbo de su avión; si gira 90 grados, el instrumento se centrará.

b) Es totalmente independiente del rumbo de la aeronave. El VOR solo indica su línea de posición (radial) respecto a la estación emisora, apunte el morro hacia donde apunte.

c) Indica automáticamente la altitud sobre el terreno.

d) Corrige por sí solo la deriva del viento.

12. En navegación aérea pura, ¿qué nombre recibe la diferencia angular o discrepancia natural que existe entre el Norte de la Cuadrícula del mapa (Grid North) y el Norte Geográfico o Verdadero (True North)?

a) Declinación térmica inversa.

b) Desvío magnético absoluto.

c) Convergencia de Meridianos (Meridian Convergence) o Convergencia de Cuadrícula, causada por la proyección de una esfera sobre un papel plano.

d) Fallo de compresión instrumental.

13. ¿Qué efecto principal tiene el 'efecto suelo' (ground effect) sobre el avión durante el aterrizaje?

a) Aumenta significativamente la resistencia parásita.

b) Aumenta la velocidad de pérdida del avión.

c) Disminuye la resistencia inducida, haciendo que el avión tienda a 'flotar'.

d) Reduce la presión estática en el tubo pitot.

14. Si una aeronave declara una situación de emergencia en la que está amenazada por un peligro grave e inminente, y necesita asistencia inmediata, iniciará su transmisión de voz repitiendo tres veces la palabra:

a) MAYDAY.

b) PAN PAN.

c) EMERGENCY.

d) URGENCY.

15. ¿Cómo se define la 'Declinación Magnética' (Variación) Este?

a) El polo norte magnético se alinea perfectamente con el geográfico.

b) El compás de a bordo sufre interferencias de la radio.

c) El Norte Magnético se encuentra posicionado geográficamente a la Derecha (Este) del Norte Verdadero.

d) El avión vuela hacia levante.

16. La humedad relativa alta, típica de días bochornosos de verano en zonas costeras, afecta al rendimiento del motor porque:

a) Aumenta la densidad del aire aportando más empuje.

b) Refrigera los cilindros evitando el sobrecalentamiento.

c) El vapor de agua es más ligero que el aire seco y desplaza moléculas de oxígeno. Al haber menos oxígeno por volumen, el motor produce menos potencia y la aeronave pierde rendimiento.

d) Mejora el consumo específico del carburador.

17. En relación con la altitud de la tropopausa, se puede afirmar que:

a) Es constante en toda la Tierra, situándose siempre a 11 km.

b) Es mayor en el ecuador (unos 16-18 km) que en los polos (unos 8 km) debido al mayor calentamiento y expansión del aire en las zonas ecuatoriales.

c) Es mayor en los polos debido a la fuerza centrífuga terrestre.

d) Desciende durante el verano y asciende durante el invierno.

18. Al volar en condiciones de lluvia muy intensa, la película de agua que se forma sobre la superficie aerodinámica del ala provoca:

a) Un aumento de la sustentación debido al peso del agua.

b) Una disminución en la resistencia de fricción.

c) La interrupción temprana de la capa límite laminar y su transición a turbulenta, disminuyendo la sustentación, aumentando la resistencia y elevando peligrosamente la velocidad de pérdida.

d) La eliminación inmediata de todo riesgo de engelamiento.

19. Según el Reglamento de Radiocomunicaciones, el número '9' se pronuncia fonéticamente en inglés como:

a) Nine.

b) Novo.

c) Ninth.

d) Niner.

20. 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.

21. Al planificar la navegación, si la Declinación Magnética (Variación) indicada en la carta VFR es de 5° Oeste (5° W), para hallar el Rumbo Magnético partiendo del Rumbo Verdadero, debemos:

a) Restar 5 grados.

b) Sumar 5 grados (Regla de oro: El Oeste se suma, el Este se resta).

c) Multiplicar por 5.

d) Ignorar la declinación porque es muy pequeña.

22. 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.

23. ¿Cuál es la principal ventaja de utilizar cinturones de seguridad con arnés de hombro fijado de forma obligatoria en aviones de aviación general?

a) Mantener al piloto abrigado.

b) Evitar que el piloto acceda a la radio accidentalmente.

c) Prevenir impactos mortales o severos en la cabeza y trauma torácico contra el panel de instrumentos y el volante en caso de aterrizaje forzoso, capotaje o deceleración brusca.

d) Es puramente una exigencia estética de diseño.

24. En el caso de un aterrizaje en una pista con gran elevación (ej. un campo en las montañas a 6.000 pies MSL), el piloto debe recordar que la Velocidad Indicada (IAS) de aproximación final recomendada en su manual de vuelo:

a) Debe aumentarse significativamente respecto a la usada a nivel del mar.

b) Debe disminuirse drásticamente.

c) Sigue siendo la MISMA (se lee la misma IAS en el reloj), aunque la Velocidad Verdadera (TAS) y la Ground Speed (GS) serán mucho mayores debido a la baja densidad.

d) No sirve como referencia y debe usar el GPS.

25. 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).

26. El término 'WILCO' es un término radiotelefónico internacional en inglés (contracción de Will Comply) que significa:

a) He recibido su mensaje.

b) La información es correcta.

c) Mi equipo de radio funciona correctamente.

d) He comprendido su mensaje y cumpliré las instrucciones en él contenidas.

27. En la fase final o 'Etapa de Disipación' de una tormenta de masa de aire, ¿qué dinámica de flujo de aire prevalece?

a) Las corrientes descendentes ocupan prácticamente toda la nube, cortando el suministro de aire húmedo y cálido ascendente que la alimentaba.

b) Las corrientes ascendentes alcanzan su velocidad máxima.

c) Se generan los tornados más destructivos.

d) El aire fluye horizontalmente a 100 nudos.

28. Si su reloj marca que son las 15:00 UTC en este instante, y usted aterriza en Madrid (España peninsular) durante la franja de horario de VERANO (donde la hora local es UTC + 2), ¿qué hora local marcarán los relojes del aeródromo?

a) Las 13:00.

b) Las 15:00.

c) Las 17:00.

d) Las 16:00.

29. ¿Cuál es la velocidad de referencia que delimita el límite superior estructural o velocidad de 'Precaución' (inicio del arco amarillo) en el anemómetro?

a) Vfe (Velocidad máxima con flaps).

b) Vno (Maximum Structural Cruising Speed). Es la velocidad máxima de crucero en atmósfera turbulenta; solo debe excederse en aire en calma.

c) Vne (Velocidad de Nunca Exceder).

d) Va (Velocidad de maniobra).

30. La fuerza de dirección perpendicular a la superficie de la TIERRA se denomina:

a) Empuje o tracción.

b) Sustentación.

c) Peso o gravedad.

d) Resistencia.

31. ¿En qué configuración y fase de vuelo se produce la mayor resistencia inducida?

a) Volando a alta velocidad, ligero de peso.

b) Volando a baja velocidad, con alto ángulo de ataque y pesado.

c) Volando en crucero a nivel del mar.

d) Durante un picado a máxima potencia.

32. Si usted se encuentra perdido en vuelo, una técnica útil de navegación a estima para tratar de reubicarse, antes de llamar por radio, consiste en:

a) Mantener firmemente el último rumbo conocido, anotar la hora y buscar en el mapa características lineales grandes (ríos, vías de tren o costas) que deba cruzar inevitablemente.

b) Comenzar a realizar virajes de 360 grados sin parar.

c) Volar directamente hacia el norte hasta ver el mar.

d) Poner la mezcla a ralentí.

33. En el manual de vuelo, el 'Techo Absoluto' (Absolute Ceiling) de una aeronave se define como la altitud a la cual:

a) El motor se apaga por falta de oxígeno.

b) La velocidad máxima de crucero y la velocidad de pérdida son iguales.

c) La aeronave aún puede mantener un régimen de ascenso de 100 pies por minuto.

d) El régimen de ascenso máximo posible (Rate of Climb) se reduce exactamente a cero pies por minuto con máxima potencia continua.

34. ¿Cómo se comporta la presión dinámica (la energía de movimiento del aire) si la velocidad del avión se reduce a la mitad?

a) Se reduce a la mitad.

b) Aumenta al doble.

c) Se reduce a una cuarta parte de su valor original (ya que es proporcional al cuadrado de la velocidad).

d) Permanece invariable.

35. La línea recta que une el borde de ataque con el borde de salida de un perfil alar, se denomina:

a) Cuerda.

b) Espesor.

c) Viento relativo.

d) Envergadura.

36. ¿En qué configuración la 'Turbulencia de Estela' (vórtices de punta de ala) de un avión precedente alcanza su estado MÁS FUERTE Y PELIGROSO?

a) Pesado, Limpio (Flaps/Tren arriba) y Lento (Heavy, Clean and Slow).

b) Ligero, Sucio y Rápido.

c) Pesado y supersónico.

d) Ligero y planeando.

37. Durante un viraje pronunciado o escarpado (Steep Turn), si el morro empieza a caer rápidamente hacia el suelo, ¿cuál es el error letal que NUNCA debe cometer el piloto?

a) Meter gases.

b) Tirar bruscamente del mando hacia atrás sin deshacer primero el ángulo de ladeo, ya que esto solo apretará el viraje y puede inducir un picado en espiral o una pérdida de alta velocidad (G-stall).

c) Pisar el pedal interior a fondo.

d) Reducir la potencia.

38. 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.

39. La 'Ley de Dalton' rige el intercambio gaseoso en la altitud, explicando que si bien la concentración de oxígeno se mantiene en un 21%, la presión atmosférica total cae a la mitad a unos 18.000 pies, por tanto:

a) El oxígeno se vuelve tóxico.

b) El porcentaje de nitrógeno aumenta a un 90%.

c) La 'presión parcial' del oxígeno también cae a la mitad, reduciendo drásticamente la capacidad de los pulmones para pasarlo a la sangre.

d) El aire se vuelve totalmente irrespirable y mortal en un minuto.

40. Un avión recuperándose de un picado a gran velocidad experimentará:

a) Un aumento considerable del factor de carga positivo (+G).

b) Un factor de carga negativo intenso.

c) Una disminución en la resistencia aerodinámica.

d) Una pérdida inmediata por falta de sustentación.

41. ¿Cómo se define el 'Rumbo Geográfico' o Rumbo Verdadero (True Heading / TH)?

a) El ángulo entre la trayectoria sobre el suelo y el norte magnético.

b) El ángulo formado entre el Norte Geográfico (Verdadero) y el eje longitudinal de la aeronave (hacia dónde apunta el morro).

c) El ángulo entre el Norte Magnético y el eje longitudinal de la aeronave.

d) La línea recta trazada en el mapa desde origen a destino.

42. ¿Cuál es la edad mínima para realizar el examen práctico de ULM en España, sin confundirla con la edad de expedición de la licencia?

a) 16 años.

b) 18 años.

c) 17 años.

d) 21 años.

43. Si usted sobrevuela un aeropuerto y observa una o varias cruces blancas horizontales pintadas EXCLUSIVAMENTE sobre las marcas de los umbrales o el centro de una de las pistas, significa:

a) Que ESA pista específica, o parte de ella, no es apta para el movimiento de aeronaves (pista cerrada), aunque el resto del aeródromo pueda estar operativo.

b) Que es el punto exacto donde se debe hacer la toma.

c) Que hay obras menores pero se puede aterrizar esquivándolas.

d) Que la pista se reserva para aterrizajes de precisión IFR.

44. Durante un vuelo de navegación observada (VFR), los puntos de referencia para cambiar de rumbo se conocen como 'Waypoints'. Es esencial elegir puntos de referencia que:

a) No sean visibles hasta estar exactamente sobre ellos.

b) Se encuentren separados por no más de 1 hora de vuelo para aviones lentos.

c) Sean únicos y difíciles de confundir en la zona (por ejemplo, evitar usar 'un pueblo pequeño cualquiera' si hay muchos pueblos pequeños idénticos en los alrededores, e intentar buscar vías de tren, lagos con forma singular o cruces de autopistas).

d) Estén tapados por nubes de forma habitual.

45. En el Servicio de Alerta y Búsqueda y Salvamento (SAR), existen tres fases de emergencia que se declaran en función de la gravedad. Estas fases, en orden creciente de preocupación, son:

a) INCERFA (Incertidumbre), ALERFA (Alerta) y DETRESFA (Peligro).

b) ALERFA, DETRESFA e INCERFA.

c) MAYDAY, PAN PAN y SECURITE.

d) AVISO, BUSQUEDA y RESCATE.

46. ¿En qué zona de la curva de potencia requerida vuela el avión cuando se encuentra en aproximación final con flaps totalmente abajo y baja velocidad?

a) En el régimen de vuelo subsónico avanzado.

b) En el primer régimen de vuelo (zona estable).

c) En el segundo régimen de vuelo o zona de mando invertido, donde para volar más lento se necesita MÁS potencia por el aumento masivo de la resistencia inducida.

d) En el régimen de máxima resistencia parásita.

47. El estrés agudo se diferencia fisiológicamente del estrés crónico en que:

a) El estrés agudo se produce por preocupaciones a largo plazo, como deudas o problemas maritales.

b) El estrés agudo es una reacción biológica inmediata (lucha o huida) frente a una amenaza o emergencia a corto plazo.

c) El estrés agudo solo afecta a la memoria a largo plazo.

d) No existe diferencia.

48. Al planificar el Peso y Centrado, si debe cargar combustible (AVGAS 100LL) medido en litros, utilizará un factor de conversión general aceptado para hallar su masa que es de:

a) 1,00 kg/l.

b) 1,55 kg/l.

c) Aproximadamente 0,72 kilogramos por cada litro (o 6 libras por US Gallon).

d) 0,45 kg/l.

49. El Espacio Aéreo de Clase F (en desuso en España y en la mayoría de países europeos EASA) se define teóricamente como un espacio aéreo NO controlado donde:

a) Está prohibido el VFR.

b) Se proporciona servicio de 'Asesoramiento de Tránsito Aéreo' (Air Traffic Advisory Service) para separar de forma no obligatoria a vuelos IFR.

c) Solo pueden volar drones.

d) Se permite velocidad supersónica a nivel del suelo.

50. ¿Qué es la 'Visión de Túnel' (Tunnel Vision)?

a) Una técnica para aterrizar de noche.

b) El enfoque natural del ojo durante el escaneo visual.

c) La pérdida de agudeza visual central.

d) La pérdida temporal de la visión periférica debido a niveles extremos de estrés, hipoxia o fuerzas G positivas.

51. El colchón o espacio aéreo intermedio que separa la 'Altitud de Transición' (por abajo) del 'Nivel de Transición' (por arriba) se denomina:

a) Espacio aéreo No Controlado.

b) Capa Tropopáusica de control.

c) Zona de Exclusión Aérea.

d) Capa de Transición (Transition Layer).

52. Durante un descenso de aproximación prolongado en un avión de pistón con mezcla empobrecida, el piloto debe recordar enriquecer gradualmente la mezcla (Full Rich) antes del aterrizaje para:

a) Limpiar las bujías.

b) Evitar que el avión vuele demasiado rápido.

c) Asegurar que el motor disponga de la refrigeración interna y la potencia máxima necesaria sin riesgo de detonación o parada brusca en el caso de tener que realizar un motor y al aire (Go-around).

d) Gastar el exceso de combustible.

53. La velocidad VFR sobre el terreno puede determinarse con extrema precisión usando un cronómetro y la carta visual. Si recorre la distancia entre dos peajes de autopista (separados por 10 NM) en 5 minutos, su Ground Speed es de:

a) 120 nudos.

b) 100 nudos.

c) 60 nudos.

d) 50 nudos.

54. Para calcular el Rumbo Magnético (Magnetic Heading - MH) a partir de un Rumbo Verdadero (True Heading - TH) medido en el mapa, debemos:

a) Sumar siempre 10 grados.

b) Sumar el Desvío del compás.

c) Aplicar la Declinación Magnética: sumar si es Oeste (W) y restar si es Este (E).

d) Multiplicarlo por la velocidad sobre el suelo.

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

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

b) UTM (Universal Transverse Mercator).

c) Datum Europeo 1950.

d) Sistema Loxodrómico Global.

56. En España, la autoridad aeronáutica competente responsable de la seguridad, las inspecciones, las licencias y la normativa de aviación civil es la:

a) AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea).

b) ENAIRE.

c) OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

d) AENA.

57. Si una pista dispone de un 'Umbral Desplazado' permanente, la distancia declarada que SIEMPRE se verá reducida respecto a la longitud total física del pavimento es:

a) TORA.

b) LDA (Landing Distance Available - Distancia de aterrizaje disponible), ya que las aeronaves no pueden posar las ruedas antes del umbral desplazado.

c) TODA.

d) ASDA.

58. El punto de remanso (stagnation point) en el borde de ataque de un ala es el lugar donde:

a) La velocidad del flujo de aire es cero y la presión estática es máxima.

b) El flujo de aire se vuelve completamente turbulento.

c) La capa límite se desprende causando la pérdida.

d) Se genera la máxima resistencia inducida.

59. En España, en caso de sufrir un accidente o incidente grave de aviación civil, es obligación legal notificarlo lo antes posible. El organismo estatal encargado de la investigación técnica de estos sucesos es la:

a) Policía Nacional.

b) CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil).

c) Cruz Roja.

d) EASA de manera directa.

60. ¿Cómo se calcula la posición exacta del Centro de Gravedad (CG) de la aeronave en la hoja de carga?

a) Sumando todos los pesos y dividiéndolos por el número de asientos.

b) Dividiendo el Momento Total de la aeronave entre el Peso Total de la misma (CG = Momento Total / Peso Total).

c) Multiplicando el Peso Total por la cuerda media aerodinámica.

d) Restando el peso del combustible al peso en vacío.

61. ¿Cuál es el peligro principal de la deshidratación en el entorno de vuelo?

a) Aumenta exponencialmente la presión parcial de oxígeno en la cabina.

b) Provoca un aumento inmediato de la visión nocturna.

c) Disminuye el volumen sanguíneo, reduce la presión arterial y facilita la aparición temprana de fatiga, mareos y reducción del rendimiento mental.

d) Elimina por completo el riesgo de padecer mareo cinético.

62. Según la Ley de Navegación Aérea española, ¿cuáles se consideran 'Aeronaves de Estado' (con exenciones especiales)?

a) Las aeronaves militares y las aeronaves civiles empleadas exclusiva y oficialmente en servicios estatales no comerciales (como aduanas, policía y servicios de búsqueda y salvamento).

b) Cualquier aeronave pilotada por un funcionario del Estado, incluso en sus vacaciones.

c) Los aviones comerciales pertenecientes a aerolíneas de bandera nacional.

d) Todas las avionetas usadas para escuelas de vuelo subvencionadas.

63. En radiotelefonía, la frase 'CEDA EL PASO A...' (Give way to...) implica que el piloto:

a) Tiene prioridad absoluta sobre ese tráfico.

b) Debe acelerar para adelantarlo.

c) Debe aterrizar inmediatamente.

d) Debe maniobrar su aeronave en tierra o en vuelo para no cruzarse en la trayectoria de la otra aeronave indicada, dándole prioridad.

64. De acuerdo con la regla semicircular, para un vuelo de crucero VFR con Derrota Magnética hacia el OESTE (entre 180° y 359°), los niveles adecuados son:

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

b) Niveles de Vuelo PARES más 500 pies (ej. FL 45, FL 65, FL 85).

c) Niveles de vuelo IMPARES enteros.

d) Cualquier nivel por debajo de 10.000 pies.

65. El engelamiento en las aeronaves no solo añade peso. Su efecto más peligroso es que aerodinámicamente:

a) Disminuye el ángulo de ataque.

b) Mejora temporalmente la relación L/D (Sustentación/Resistencia).

c) Modifica el perfil del ala, interrumpiendo el flujo laminar del aire, lo que reduce masivamente la sustentación, aumenta enormemente la resistencia parásita y aumenta la velocidad de pérdida.

d) Reduce la velocidad requerida para despegar.

66. El 'Briefing' previo al despegue impartido a los pasajeros por el Comandante debe incluir OBLIGATORIAMENTE:

a) La prohibición de fumar, el uso correcto de los cinturones/arneses de seguridad, la ubicación y funcionamiento de las salidas de emergencia, extintores, botiquín y equipos de flotación si se requieren.

b) El plan de vuelo meteorológico completo.

c) Instrucciones de cómo manejar la radio.

d) La firma de una exención de responsabilidad civil.

67. Los trágicos accidentes clasificados como CFIT (Controlled Flight Into Terrain - Vuelo Controlado contra el Terreno) ocurren predominantemente cuando:

a) El avión sufre una avería estructural en el empenaje y pierde el control por completo.

b) Una aeronave en perfecto estado de aeronavegabilidad, bajo el control absoluto de la tripulación, choca contra el suelo, montañas o el agua debido a una pérdida crítica de conciencia situacional por parte de los pilotos.

c) Se vuela en espacio aéreo de clase A sin permiso.

d) Un fallo total del motor ocurre durante el despegue inicial.

68. Una vez superado el examen teórico de ULM en España, ¿durante cuánto tiempo conserva su validez para completar el proceso de obtención de la licencia?

a) 24 meses.

b) 6 meses.

c) 12 meses.

d) 60 meses.

69. Conforme al régimen ULM vigente desde abril de 2026, ¿qué validez tienen las habilitaciones nacionales MAF, DCG, AG, H y HD expedidas sin fecha de caducidad?

a) Un año, sin condiciones de experiencia.

b) Tres años, como la habilitación FI.

c) Seis meses, renovables por certificado médico.

d) Indefinida, pero sus atribuciones dependen de cumplir los requisitos de experiencia reciente.

70. El término aeronáutico 'ASDA' (Accelerate-Stop Distance Available) es el resultado de sumar las siguientes distancias físicas del aeródromo:

a) LDA + TORA.

b) TORA + Clearway (Zona libre de obstáculos).

c) TODA + Stopway.

d) TORA + Stopway (Zona de parada).

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

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:		

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