Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Legislación aeronáutica

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Según el modelo de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA), la temperatura a nivel medio del mar es de 15°C. ¿Cuál es el gradiente térmico vertical estándar (caída de temperatura) asumido en la Troposfera?

a) Una disminución de 1,98 ºC (aprox. 2 ºC) por cada 1.000 pies de altitud (o 0,65 ºC por cada 100 m).

b) Un aumento de 3 ºC por cada 1.000 pies.

c) Una disminución de 5 ºC por cada metro.

d) La temperatura se asume constante en 15°C hasta los 36.000 pies.

02. 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.

03. Respecto a la presurización de cabinas en aviación ligera (motores de pistón), el aire a presión necesario para mantener un ambiente respirable y cálido a gran altitud es típicamente suministrado por:

a) Grandes ventiladores eléctricos portátiles.

b) El flujo de aire a alta presión y temperatura proveniente de las etapas del compresor del turbocompresor del motor (aire de sangrado o bleed air adaptado).

c) Tanques inmensos de aire líquido presurizado en la bodega.

d) El tubo pitot del ala.

04. La 'etapa de madurez' de una tormenta se caracteriza y se inicia visualmente cuando:

a) La nube se vuelve completamente blanca.

b) Cesan todas las corrientes ascendentes.

c) Comienza la precipitación (lluvia o granizo) a caer de la base de la nube, coexistiendo violentas corrientes ascendentes y descendentes.

d) La nube se disuelve en forma de cirros.

05. En cambio, si calamos el altímetro con el QFE del aeródromo (poco habitual en España para aviación general civil), al estar en la pista el altímetro indicará:

a) La elevación del terreno en metros.

b) 10.000 pies.

c) Cero (0) pies, ya que mide la altura relativa sobre ese punto exacto.

d) La presión atmosférica estándar.

06. Existe una velocidad muy importante de diseño (denominada Va o Velocidad de Maniobra) que NO está pintada en el anemómetro porque varía con el peso del avión. Volar por debajo de la Va asegura que:

a) El avión consumirá menos de 10 litros a la hora.

b) Los flaps se extenderán automáticamente.

c) Ante una ráfaga vertical extrema o un movimiento completo y brusco de los mandos, el avión entrará en pérdida antes de sufrir un daño estructural.

d) La hélice nunca se detendrá en el aire.

07. Si su avión consume combustible a razón de 15 litros por hora y el vuelo planificado durará 2 horas y 30 minutos (incluyendo despegue y aterrizaje), sin contar las reservas de emergencia, ¿cuánto combustible quemará en el trayecto?

a) 37,5 litros.

b) 30 litros.

c) 45 litros.

d) 15 litros.

08. Si una aeronave no está implicada directamente en una situación de emergencia pero necesita retransmitir o dar a conocer que OTRA aeronave está en peligro, emitirá un mensaje precedido de la frase:

a) PAN PAN RELAY.

b) HELP THE AIRCRAFT.

c) EMERGENCY RELAY.

d) MAYDAY RELAY (seguido del distintivo tres veces).

09. De acuerdo con el Reglamento del Aire, antes de iniciar cualquier vuelo IFR, o un vuelo VFR que requiera alejarse de las inmediaciones de un aeródromo (vuelo de travesía), el piloto al mando está obligado a:

a) Pesar el combustible él mismo.

b) Informar a sus familiares sobre la hora de llegada.

c) Estudiar cuidadosamente los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad disponibles para la ruta y los aeródromos de destino y alternativos.

d) Realizar una prueba de entrada en pérdida (stall) en el aire.

10. ¿Qué significa el término 'ROGER' en las comunicaciones por radio (que en español equivale a 'Recibido')?

a) He recibido toda su última transmisión (Bajo ningún concepto debe usarse para contestar a una pregunta que exija un SÍ o un NO, o una colación).

b) Autorizado según lo solicitado.

c) Afirmativo.

d) Repita el mensaje.

11. Al realizar la aproximación hacia una pista que presenta una pendiente ASCENDENTE (cuesta arriba o "up-sloping"), la imagen en el parabrisas induce al piloto a creer que:

a) Está demasiado bajo.

b) El avión está inclinado hacia un lado.

c) El avión está más ALTO de su senda correcta, induciéndole a picar o reducir potencia, y volar una senda de aproximación muy baja e insegura.

d) La pista es significativamente más ancha de lo que es.

12. ¿Cuál es la medida correctiva primaria si se sospecha que un pasajero o miembro de la tripulación sufre hiperventilación debido al pánico durante una emergencia de vuelo?

a) Suministrar aire a presión positiva.

b) Mantener la calma y recuperar una respiración lenta y regular, sin respirar en una bolsa; valorar otras causas, como hipoxia, y solicitar asistencia si los síntomas persisten.

c) Realizar maniobras acrobáticas evasivas para distraer su mente.

d) Obligar a la persona a contener la respiración indefinidamente.

13. 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.

14. En la superficie, el viento fluye naturalmente de las zonas de baja presión hacia las zonas de alta presión.

a) Verdadero.

b) Falso, el aire siempre fluye de las áreas de alta presión hacia las áreas de baja presión.

c) Verdadero, pero solo en el hemisferio sur.

d) Depende totalmente del nivel de humedad relativa.

15. En una pérdida, el factor de carga positivo se produce en:

a) El ascenso.

b) La entrada en pérdida.

c) La nivelación.

d) El vuelo invertido.

16. 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.

17. ¿Qué patrón de viento es típicamente asociado a la cercanía de un 'Frente Estacionario'?

a) Vientos que soplan en direcciones opuestas y paralelos a la línea del frente.

b) Vientos que convergen perpendicularmente hacia el frente a más de 50 nudos.

c) Calma absoluta a ambos lados de la superficie frontal.

d) Vientos completamente circulares como en el ojo de un huracán.

18. Un avión con un perfil alar muy 'Limpio' y baja resistencia parásita suele ser propenso a sufrir el siguiente fenómeno durante la recogida (flare) si el piloto aproxima con exceso de velocidad:

a) Gran flotabilidad (Floating) agravada por el efecto suelo, consumiendo enormes cantidades de pista y arriesgándose a un exceso de pista.

b) Hundimiento inmediato por pérdida.

c) Derrape automático a la izquierda.

d) Sobrecalentamiento inmediato de los frenos en el aire.

19. En las cartas aeronáuticas 1:500.000, los obstáculos muy altos que suponen un peligro para la navegación suelen estar marcados con un símbolo de torre. Si el símbolo tiene unas pequeñas líneas (rayos) irradiando desde su parte superior, esto indica que:

a) Emite radiación electromagnética peligrosa.

b) El obstáculo cuenta con balizamiento luminoso (está iluminado).

c) Se trata de un faro giratorio marítimo.

d) El obstáculo está actualmente en construcción.

20. ¿Cuáles son las dos propiedades físicas fundamentales en las que se basa el funcionamiento de los instrumentos giroscópicos de a bordo?

a) La rigidez en el espacio (inercia giroscópica) y la precesión.

b) La presión estática y la succión dinámica.

c) El magnetismo terrestre y el campo eléctrico.

d) La gravedad y la viscosidad.

21. ¿Qué concepto aerodinámico y de rendimiento define la 'Masa Máxima al Aterrizaje' (MLM - Maximum Landing Mass)?

a) El peso máximo absoluto con el que la aeronave está estructuralmente certificada para tocar tierra de forma segura, absorbiendo el impacto del tren de aterrizaje.

b) El peso de la aeronave una vez consumido todo el combustible.

c) El peso máximo al que la aeronave puede frenar sin usar los frenos de disco.

d) El peso máximo que soporta el área de estacionamiento.

22. En las cartas de navegación visual (VFR), los Puntos de Notificación Visual (VRP) se representan habitualmente mediante:

a) Un triángulo oscuro sólido (si es de notificación obligatoria) o un triángulo hueco (si es a solicitud del controlador).

b) Un círculo con una cruz en el centro.

c) Una estrella de cinco puntas.

d) Una letra V inscrita en un cuadrado.

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

a) El Piloto al Mando de la aeronave.

b) El servicio de handling del aeropuerto.

c) El último mecánico que revisó el avión.

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

24. ¿Por qué las alas de los aviones comerciales e incluso de algunos modernos aviación ligera incorporan 'Aletas de Punta de Ala' (Winglets)?

a) Para evitar rozar el asfalto en los virajes.

b) Para alojar las luces estroboscópicas exclusivamente.

c) Para reducir la intensidad de los torbellinos de punta de ala (vórtices), lo que disminuye drásticamente la resistencia inducida, mejorando el rendimiento de crucero y ahorrando combustible.

d) Para generar mayor resistencia parásita en aproximación.

25. Señales de Marshaller: Si el señalero en tierra levanta el brazo derecho y realiza un movimiento de círculo continuo con la mano, apuntando con la izquierda al motor, significa:

a) Apague el motor.

b) Ponga en marcha el motor indicado.

c) Gire a la derecha.

d) Aplique frenos de estacionamiento.

26. El 'Área de Señales' muestra una gran letra 'T' de color blanco o naranja. La orientación de esta T sirve para indicar a las aeronaves en vuelo:

a) Que hay servicio de Taxi disponible.

b) Que la torre de control no funciona.

c) La dirección de despegue y aterrizaje; las aeronaves deben aterrizar o despegar siguiendo la dirección del travesaño de la T, como si la T fuera un avión.

d) La dirección hacia donde sopla el viento.

27. En el caso de que la pista se encuentre cubierta de hielo (Ice) o nieve compactada (Compact snow), la 'Eficacia de Frenado' (Braking Action) reportada será típicamente 'Pobre' (Poor). En estas circunstancias, la distancia de aterrizaje real:

a) Puede llegar a multiplicarse dramáticamente, haciendo la pista inutilizable para aeronaves sin sistemas avanzados.

b) Disminuirá, ya que la nieve frena los neumáticos.

c) Solo afectará si se utilizan los frenos aerodinámicos.

d) No se ve afectada si se aterriza a la velocidad Vref correcta.

28. ¿Qué es un Área de Control Terminal (TMA)?

a) Un área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

b) La zona del aeropuerto donde aparcan las aeronaves.

c) Un espacio aéreo sin restricciones.

d) El volumen de espacio aéreo gestionado por la torre visual (TWR).

29. Error de Viraje de la brújula (regla UNOS): En el Hemisferio Norte, si usted vuela con rumbo SUR y comienza a virar hacia el OESTE, la brújula:

a) Se adelantará al viraje (indicará el viraje mucho más rápido de lo que el avión está girando en realidad).

b) Se quedará bloqueada en el Sur.

c) Se retrasará notablemente.

d) Oscilará hacia el Norte.

30. 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.

31. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'Z' corresponde a:

a) Zebra.

b) Zero.

c) Zulu.

d) Zorro.

32. La presencia de hielo en el carburador no avisa con luces en el panel. En un avión de hélice de paso fijo, el primer síntoma notable de esta formación será:

a) Hielo visible en los bordes del parabrisas.

b) Un fuerte ruido metálico.

c) Aumento repentino de las revoluciones por minuto (RPM).

d) Una caída gradual e inexplicable de las Revoluciones Por Minuto (RPM) debida a la restricción del flujo de aire y combustible.

33. ¿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.

34. La expresión en inglés aeronáutico que se utiliza para preguntar '¿Cuál es la legibilidad de mi transmisión?' es:

a) HOW DO YOU HEAR?

b) WHAT IS MY RADIO?

c) LISTEN TO ME?

d) HOW DO YOU READ?

35. La ilusión de la 'perspectiva aérea' puede ser causada por la lluvia en el parabrisas. Esta situación visual típicamente hace que las luces de la pista parezcan:

a) Mucho más nítidas y cercanas.

b) De color azul en lugar de blanco.

c) Menos brillantes, creando la ilusión de que la pista está más lejos o de que se vuela más alto de lo real.

d) Completamente invisibles bajo cualquier circunstancia.

36. 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.

37. ¿Qué instrumento pitoestático basa su funcionamiento en medir exclusivamente la Presión Estática (Static Pressure) del ambiente, sin influencia alguna de la presión de impacto?

a) El Anemómetro.

b) El Altímetro.

c) El Coordinador de Virajes.

d) El Horizonte Artificial.

38. A medida que un frente cálido se aproxima, ¿qué comportamiento suele mostrar la presión atmosférica?

a) Baja de forma constante y gradual.

b) Se mantiene completamente constante.

c) Sube lentamente.

d) Fluctúa de forma violenta y rápida.

39. ¿Cómo interviene el sistema eléctrico en un motor aeronáutico clásico (no FADEC) para mantenerlo encendido una vez arrancado?

a) Alimenta continuamente las bujías desde la batería.

b) Mantiene girando el cigüeñal si la gasolina falla.

c) Proporciona alto voltaje a los inyectores mecánicos.

d) No interviene en absoluto. El encendido de los motores recíprocos de aviación se basa en magnetos accionadas por el propio giro del motor, siendo totalmente independientes de la batería/alternador una vez arrancados.

40. 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.

41. La 'Niebla de Radiación' o de irradiación nocturna requiere, además de alta humedad, las siguientes condiciones atmosféricas para formarse:

a) Cielo cubierto por nubes medias y vientos huracanados.

b) Cielos despejados (para permitir que la tierra irradie su calor al espacio) y un viento muy flojo de unos 2 a 5 nudos (para mezclar ligeramente la capa fría de aire superficial).

c) Zonas marítimas tropicales exclusivamente.

d) Temperaturas superiores a 25°C a las 3 de la madrugada.

42. 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.

43. La técnica de 'Despegue en Campo Corto' (Short field take-off) descrita en la sección de rendimiento del manual de vuelo (POH) busca maximizar la elevación en poca distancia. Un paso clave suele implicar:

a) Tirar del mando bruscamente al alcanzar 20 nudos.

b) Despegar con una configuración de peso superior al máximo autorizado.

c) Frenar la aeronave, aplicar la máxima potencia permitida antes de soltar los frenos y rotar de forma positiva a la mínima velocidad segura para adoptar y mantener firmemente la velocidad de mejor ángulo de ascenso (Vx).

d) Despegar con viento de cola ligero.

44. La 'Altitud de Densidad' (Density Altitude) es la altitud de presión corregida por temperatura no estándar. ¿En qué condiciones la altitud de densidad es peligrosamente ALTA (lo que reduce drásticamente el rendimiento del avión)?

a) Días muy fríos y secos a nivel del mar.

b) Días nublados y fríos en invierno.

c) Días muy calurosos, húmedos y a gran elevación (Alta temperatura, alta humedad y baja presión).

d) Vuelos en zonas de anticiclones invernales intensos.

45. ¿Cuál es la función específica de la 'Srompa de Eustaquio' en el aparato auditivo durante el vuelo?

a) Conectar el oído medio con la faringe para permitir que la presión del aire interno se equilibre con la presión atmosférica del entorno.

b) Generar los fluidos endolinfáticos que proporcionan el sentido del equilibrio.

c) Transformar las ondas sonoras en señales eléctricas para el nervio auditivo.

d) Proteger el tímpano bloqueando completamente el paso de bacterias del aire.

46. El Tiempo de Consciencia Útil (TUC) frente a una descompresión rápida o exposición a hipoxia a 18.000 pies de altitud es de aproximadamente:

a) 10 a 15 segundos.

b) 20 a 30 minutos.

c) 1 a 2 horas.

d) El TUC no se ve afectado hasta superar la tropopausa.

47. Si el Peso Máximo de Despegue (MTOM) de su aeronave es muy superior a su Masa Máxima de Aterrizaje (MLM), y usted sufre una emergencia grave justo tras despegar a MTOM, ¿qué problema de performance enfrentará?

a) El avión no podrá extender los flaps.

b) Aterrizará con un peso superior al permitido estructuralmente (Overweight landing), asumiendo un alto riesgo de dañar o colapsar el tren de aterrizaje.

c) La velocidad de pérdida disminuirá drásticamente.

d) El motor se parará por exceso de inercia.

48. 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.

49. ¿Qué es un resbale (slip) en un viraje?

a) Cuando el régimen de viraje es excesivo para el grado de alabeo.

b) Cuando el grado de alabeo es excesivo para el régimen de viraje (la bola cae al interior).

c) Cuando el avión se desliza hacia afuera del viraje (la bola se va al exterior).

d) Un viraje completamente coordinado pero con viento en cola.

50. Si el radarista indica 'RECICLE TRANSPONDEDOR [código]' (Recycle squawk), el piloto debe:

a) Apretar el botón IDENT.

b) Poner código 7700.

c) Apagar y volver a encender el equipo transpondedor (o pasarlo a STANDBY y luego a ON/ALT), reintroduciendo el código asignado.

d) Llamar por teléfono al mecánico de aviónica.

51. La 'Trompa de Eustaquio' conecta el oído medio con la parte posterior de la garganta. Su función aeromédica en vuelo es:

a) Regular el sentido del equilibrio.

b) Filtrar el aire inspirado hacia los pulmones.

c) Permitir que la presión del aire dentro del oído medio se iguale con la presión atmosférica exterior.

d) Transmitir las vibraciones del tímpano a la cóclea.

52. La peligrosa 'Ilusión de Coriolis' es casi imposible de experimentar si el piloto:

a) Bebe agua regularmente.

b) Gira la cabeza rápidamente en todas direcciones para mantenerse alerta.

c) Vuela siempre con piloto automático conectado.

d) Mantiene la cabeza lo más quieta posible (no la inclina bruscamente hacia arriba o abajo) mientras la aeronave se encuentra realizando un viraje prolongado.

53. Los efectos deletéreos de la hipoxia son más severos y aparecen más rápidamente si el piloto:

a) Está excelentemente hidratado.

b) Vuela de forma totalmente recta y nivelada.

c) Ha ingerido comida con altos niveles de azúcares complejos.

d) Está fumando activamente, ingirió alcohol recientemente o sufre fatiga extrema.

54. La Actitud Peligrosa definida como 'Macho' no tiene relación directa con el género, sino con una mentalidad de exhibicionismo y toma de riesgos innecesarios ('Mira lo que puedo hacer'). Su antídoto correcto es pensar:

a) Tomar riesgos es una tontería y no demuestra mi verdadera habilidad.

b) Las reglas son buenas para otros, pero no para mí.

c) De qué sirve intentarlo, nada cambiará.

d) Todo el mundo comete errores a veces.

55. Por el contrario, ¿puede una aeronave civil cruzar de manera rutinaria una 'ZONA PROHIBIDA' (P)?

a) Sí, si vuela por encima de 1.000 pies.

b) No. Está tajantemente prohibido el vuelo de aeronaves sobre dichas zonas en todas las circunstancias y en los horarios especificados.

c) Sí, si pide permiso a la torre de control adyacente.

d) Sí, si se declara VFR.

56. ¿Qué instrumento basa su funcionamiento en la diferencia entre la Presión Total (dinámica + estática) y la Presión Estática ambiental?

a) El Anemómetro (Airspeed Indicator).

b) El Altímetro.

c) El Horizonte Artificial.

d) El Variómetro.

57. Por el contrario, el efecto de aterrizar en una pista de 'Hierba Húmeda' (Wet grass) sobre el rendimiento (LDA) es:

a) Acortará drásticamente la distancia de frenado debido a que las ruedas se hunden en el barro.

b) No tiene impacto respecto a la hierba seca.

c) Incrementará muy significativamente (a menudo entre un 30% y un 40% o más) la distancia de aterrizaje requerida debido a la pérdida extrema de fricción y el intenso resbalamiento de los neumáticos.

d) Bloqueará instantáneamente las ruedas produciendo un vuelco seguro.

58. Al volar en VFR, el conocimiento del peso actual del avión es vital. Una regla básica de la aviación dice que el combustible de aviación AVGAS 100LL pesa, de media:

a) 1 kilo exacto por cada litro.

b) 1,5 kilos por cada litro.

c) 3 kilos por galón americano.

d) Aproximadamente 0,72 kilogramos (kg) por litro.

59. La información de los TAF y mapas de Viento en Altitud pronostican el viento Verdadero (True Wind). Para utilizar este dato con el Rumbo Magnético en el computador de vuelo, usted debe primero:

a) Usarlo tal cual viene en la tabla.

b) Corregir la dirección del viento geográfico sumando o restando la Declinación Magnética local, para obtener el Viento Magnético.

c) Añadirle la velocidad del avión.

d) Dividirlo por la mitad.

60. En las cartas de navegación VFR, ¿qué unidad de medida se utiliza universalmente para expresar la elevación del terreno y la altitud de los obstáculos?

a) Metros (m).

b) Millas terrestres (SM).

c) Pies (ft).

d) Pulgadas (in).

61. ¿Qué efecto físico tiene un viento de cara puro (Headwind) sobre las velocidades del avión en vuelo de crucero nivelado?

a) Disminuye la Velocidad sobre el Suelo (GS), aumentando el tiempo de vuelo, pero NO altera la Velocidad Verdadera (TAS) ni la Velocidad Indicada (IAS).

b) Disminuye la Velocidad Indicada (IAS) acercando el avión a la pérdida.

c) Aumenta la Velocidad Verdadera (TAS).

d) Disminuye el ángulo de ataque obligando a ascender.

62. Si durante un descenso en vuelo nota un dolor agudo e incapacitante en los senos paranasales o los oídos (barotrauma) que no remite con la maniobra de Valsalva, la acción recomendada es:

a) Aumentar inmediatamente la tasa de descenso para minimizar el tiempo de dolor.

b) Detener el descenso, e incluso ascender ligeramente para aliviar la diferencia de presión, y luego intentar un descenso mucho más suave.

c) Aumentar la temperatura de la calefacción al máximo.

d) Respirar dentro de una bolsa de papel para forzar la hiperventilación.

63. Si el aeródromo carece de torre y usted no conoce la presión QNH del día, ¿cómo debe calibrar de forma segura su altímetro antes del despegue para asegurar la fiabilidad de las referencias visuales y performance?

a) Moviendo la ventanilla de Kollsman hasta que las agujas del altímetro indiquen exactamente la elevación topográfica del aeródromo (conocida en la carta de navegación).

b) Poniéndolo en cero pies siempre.

c) Ajustándolo obligatoriamente a 1013,2 hPa.

d) Ignorando el instrumento hasta estar en vuelo.

64. Cuando la situación de socorro ha finalizado y el tráfico normal puede reanudarse en la frecuencia, la estación de control transmitirá un mensaje a todas las estaciones indicando:

a) TODO LIMPIO (All clear).

b) TRÁFICO DE SOCORRO TERMINADO (Distress traffic ended) o la voz internacional SEELONCE FEENEE.

c) EMERGENCIA CANCELADA.

d) FIN DE SILENCIO.

65. La velocidad Vso se define como:

a) La velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje (flaps extendidos).

b) La velocidad de pérdida en configuración limpia (flaps arriba).

c) La velocidad óptima de ascenso.

d) La velocidad máxima con flaps extendidos.

66. Para un curso inicial de ULM distinto de DCG, ¿cuál es el mínimo general de instrucción de vuelo previsto por el Real Decreto 123/2015?

a) 10 horas.

b) 15 horas.

c) 25 horas.

d) 45 horas.

67. En España y bajo normativa SERA, los vuelos acrobáticos (Aerobatics) están estrictamente prohibidos en las siguientes circunstancias:

a) En cualquier espacio aéreo.

b) Sobre zonas densamente pobladas de ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre reuniones de personas al aire libre.

c) Por encima de 5.000 pies.

d) En aviones de un solo asiento.

68. El uso de un extintor de agua a bordo de una aeronave es extremadamente peligroso y contraindicado si el fuego es de origen:

a) Eléctrico o de líquidos inflamables (combustible/aceite).

b) Papel y cartón.

c) Tela de los asientos.

d) Madera y basuras.

69. Durante un adelantamiento en vuelo (aproximándose desde atrás en un ángulo menor de 70° respecto al plano de simetría), la aeronave que alcanza debe alterar su rumbo:

a) Hacia la izquierda.

b) Ascendiendo 500 pies.

c) Hacia la derecha, manteniéndose fuera de la trayectoria de la aeronave alcanzada.

d) Descendiendo por debajo de la estela turbulenta.

70. Si compara una carta aeronáutica VFR a escala 1:250.000 con una carta a escala 1:500.000, la carta 1:250.000 se considera de:

a) Escala mayor, mostrando un área de terreno más pequeña pero con mucho mayor nivel de detalle visual.

b) Escala menor, mostrando más terreno con menos detalle.

c) Una escala exclusiva para vuelos IFR intercontinentales.

d) Escala idéntica, solo cambian los colores.

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

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

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