Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Conocimiento general de la aeronave

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. ¿Qué tendencia experimentará el avión al entrar en el 'efecto suelo' durante el aterrizaje?

a) Tenderá a 'flotar' y puede producirse un encabritamiento (levantar el morro) debido al cambio en el flujo descendente (downwash).

b) Caerá de forma brusca por la pérdida repentina de sustentación.

c) Sufrirá una fuerte guiñada adversa.

d) Aumentará su velocidad de forma incontrolable.

02. En tierra y a baja velocidad, las superficies de control situadas en el empenaje (timón de dirección y profundidad) son efectivas principalmente porque:

a) Se encuentran inmersas en el flujo de aire acelerado y dinámico proyectado por la hélice (corriente de estela).

b) La presión estática al nivel del suelo es muy alta.

c) El centro de gravedad se mueve libremente sobre las ruedas.

d) La resistencia inducida se neutraliza.

03. Una aleta compensadora (trim tab) instalada en el timón de dirección (rudder) se ajusta en vuelo de crucero principalmente para:

a) Aumentar la efectividad de los alerones.

b) Cancelar la tendencia de guiñada del avión, como la provocada por el par motor o la estela de la hélice, aliviando la presión en los pedales.

c) Actuar como freno aerodinámico asimétrico.

d) Disminuir la resistencia parásita total del empenaje.

04. En el vuelo, la percepción de la profundidad (distancia) se juzga utilizando índices monoculares y binoculares. Durante la aproximación al aterrizaje, uno de los índices monoculares más útiles es el 'paralaje de movimiento', que consiste en que:

a) Los objetos más cercanos a la trayectoria del avión parecen moverse más rápido que los objetos lejanos, proporcionando una pista de la distancia.

b) Los objetos lejanos se ven de un tono azulado (perspectiva aérea).

c) Los dos ojos deben estar perfectamente alineados para calcular distancias menores a 10 metros.

d) Los objetos grandes proyectan sombras más oscuras.

05. Dentro de las señales visuales internacionales de tierra a aire (Search and Rescue - SAR), si los supervivientes de un accidente trazan una gran letra 'V' en el suelo, están indicando:

a) Necesitamos asistencia (Require assistance).

b) Todo está bien (All okay).

c) Avión listo para despegar.

d) Hemos encontrado la ruta.

06. El granizo (precipitación de partículas de hielo de entre 5 y 50 mm de diámetro o más) se reporta en el código internacional METAR como:

a) SN

b) IC

c) PL

d) GR (Grêle/Hail).

07. Para uso en el interior de la cabina de una aeronave, el tipo de extintor de incendios más efectivo y recomendado por la normativa (siendo adecuado para fuegos eléctricos y de combustible) es el de:

a) Agua a presión.

b) Espuma expansiva.

c) Halón (BCF) o sus modernos equivalentes ecológicos, ya que no deja residuos que dañen la aviónica y es muy efectivo.

d) Polvo químico seco.

08. El hielo granulado o escarcha opaca (Rime Ice) es lechoso y rugoso. Se forma típicamente:

a) Por la lluvia engelante de gran tamaño.

b) Al chocar con pequeñas gotitas de agua superenfriada en nubes estratiformes a temperaturas más bajas (-10°C a -20°C), congelándose instantáneamente y atrapando aire en su interior.

c) Durante la noche en un hangar sin calefacción.

d) Al pasar a través de una nube de ceniza volcánica.

09. Una regla fundamental al operar motores con hélice de paso variable para evitar esfuerzos excesivos o sobrepresiones internas en los cilindros es:

a) Al aumentar potencia: primero aumentar RPM (palanca azul) y luego Presión de Admisión (gases). Al reducir potencia: primero reducir Presión de Admisión y luego RPM.

b) Mover siempre ambas palancas simultáneamente.

c) Al aumentar potencia: primero gases y luego RPM.

d) Solo se usa la palanca azul en el aterrizaje.

10. En el contexto del Salvamento y Rescate (SAR), si una aeronave de búsqueda lanza suministros a los supervivientes utilizando paracaídas de color ROJO, ¿qué contienen los paquetes?

a) Agua y alimentos.

b) Mantas y ropa de abrigo.

c) Medicamentos y material de primeros auxilios.

d) Herramientas y equipos de radio.

11. En las cartas de navegación visual, los 'Puntos de Notificación VFR' pueden ser de dos tipos. Un triángulo negro completamente rellenado (sólido) indica que el punto es:

a) De notificación a petición del piloto.

b) Un punto ciego de radar.

c) Un Punto de Notificación Obligatoria.

d) Una zona restringida al vuelo.

12. La 'Cizalladura del viento' (Wind shear) se define como:

a) El viento suave que acompaña a los anticiclones en verano.

b) Una variación brusca de la velocidad y/o dirección del viento en una distancia vertical u horizontal muy corta, que puede alterar severamente la trayectoria de vuelo.

c) El efecto de succión provocado por la hélice.

d) La disminución de la velocidad del viento con la altitud.

13. ¿Por qué es sumamente aconsejable y necesario anotar rigurosamente el 'Tiempo o Hora Real' cada vez que el avión sobrevuele un Punto de Control o Checkpoint de su ruta planificada?

a) Para calcular y revisar la 'Ground Speed' real comprobada en vuelo, verificar si el viento coincide con el pronóstico, y actualizar o corregir el Tiempo Estimado de Llegada (ETA) al destino.

b) Para poder presentarlo al aeropuerto a la llegada y que no cobren recargos.

c) Para saber cuándo apagar el motor.

d) Para demostrar legalmente la hora de salida del Sol.

14. En relación con el sistema respiratorio, la Ley de Dalton explica un fenómeno crucial en aviación. Esta ley establece que:

a) El volumen de un gas se expande al disminuir la presión.

b) La presión total de una mezcla de gases es igual a la suma de las presiones parciales de cada gas, lo que explica por qué absorbemos menos oxígeno en altitud aunque su porcentaje siga siendo del 21%.

c) La cantidad de gas disuelto en un líquido es proporcional a la presión sobre ese líquido.

d) A mayor velocidad del aire, menor temperatura estática.

15. En la carátula de un indicador de velocidad aerodinámica (anemómetro), la marca que indica la velocidad Vfe es:

a) La línea roja del extremo superior.

b) El comienzo del arco verde.

c) El límite superior del arco BLANCO.

d) El centro del arco amarillo.

16. El factor de carga es negativo cuando la dirección de la fuerza es:

a) Hacia arriba.

b) Hacia abajo.

c) Opuesta a la trayectoria del avión.

d) Hacia los lados del fuselaje.

17. La 'Velocidad Verdadera' (True Airspeed - TAS) es la velocidad real del avión a través de la masa de aire. Sin embargo, la velocidad clave para calcular el tiempo estimado de llegada a un punto (ETE) en el plan de vuelo es:

a) La Velocidad Indicada (IAS).

b) La Velocidad sobre el Suelo (Ground Speed - GS), que es la TAS afectada por la componente frontal o de cola del viento.

c) La Velocidad Calibrada (CAS).

d) La velocidad de pérdida (Vs).

18. La acumulación de hielo estructural en el ala no solo suma peso muerto a la aeronave, sino que afecta a las velocidades características provocando que:

a) La Velocidad de Pérdida (Vs) aumente peligrosamente, ya que la forma óptima del perfil se destruye, el flujo laminar se separa antes y el coeficiente máximo de sustentación disminuye severamente.

b) La Velocidad de Nunca Exceder (Vne) aumente.

c) La Velocidad de Pérdida (Vs) disminuya, facilitando los aterrizajes.

d) La Velocidad de Maniobra (Va) desaparezca.

19. Si el piloto o un pasajero de 80 kg se desplaza desde un asiento delantero hasta un asiento trasero de la cabina en vuelo, el Centro de Gravedad de la aeronave:

a) Se desplazará hacia atrás (Aft CG), disminuyendo la estabilidad longitudinal y la resistencia aerodinámica de cola.

b) Se desplazará hacia adelante (Forward CG).

c) Permanecerá estático porque el peso total no cambia.

d) Se saldrá del fuselaje.

20. En relación con el uso de aparatos electrónicos portátiles (PED - Portable Electronic Devices) por parte de pasajeros o tripulación, el piloto al mando:

a) Debe requisarlos todos antes del vuelo.

b) No permitirá a nadie utilizar aparatos electrónicos portátiles si existen motivos para suponer que su funcionamiento puede afectar negativamente al rendimiento de los sistemas de navegación o comunicaciones del avión.

c) Debe autorizar el uso de todos los teléfonos móviles sin restricción bajo normativa europea.

d) No tiene autoridad sobre las pertenencias electrónicas del pasaje.

21. 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.

22. La 'Ley de Yerkes-Dodson' ilustra la relación en forma de 'U' invertida entre el nivel de estrés o activación (arousal) y el rendimiento. Esta ley establece que:

a) El rendimiento óptimo se logra con un nivel de estrés intermedio o moderado (estrés positivo o eustrés).

b) Cualquier nivel de estrés, por mínimo que sea, reduce drásticamente el rendimiento.

c) A mayor estrés, se consigue siempre mejor rendimiento.

d) El rendimiento máximo se obtiene solo cuando el piloto está en estado de total relajación al borde del sueño.

23. Si nota olor a gasolina en la cabina o evidencia de manchas azules/verdes alrededor de las alas o el carenado del motor durante la inspección prevuelo, usted debe:

a) Lavar la mancha con agua y despegar si no vuelve a salir.

b) Considerarlo normal tras el repostaje.

c) Arrancar el motor para ver si la bomba mecánica sella la fuga.

d) Suspender el vuelo inmediatamente y llamar a mantenimiento, ya que indica una fuga de combustible que supone un grave riesgo de incendio.

24. Cuando un ala tiene 'flecha positiva' (sweepback), las puntas de las alas están:

a) Más adelantadas que la raíz del ala.

b) A la misma altura que el tren de aterrizaje.

c) Más retrasadas que la raíz del ala.

d) Inclinadas hacia abajo en relación al fuselaje.

25. Volando con el Centro de Gravedad RETRASADO (Aft CG, dentro de límites), el rendimiento de la aeronave mostrará:

a) Menor estabilidad longitudinal, pero una menor resistencia inducida (mayor velocidad de crucero) y una velocidad de pérdida ligeramente MENOR.

b) Una seguridad total a la entrada en barrena.

c) Mayor carga de trabajo al compensar el morro hacia abajo.

d) Mayor dificultad para despegar la rueda de morro.

26. Si el piloto no comprende una parte de la transmisión de la torre porque fue interrumpida por estática, la forma de pedir que se repita una parte específica es:

a) REPITA TODO.

b) NO LE OIGO NADA.

c) REPITA TODO ANTES DE... (o TODO DESPUÉS DE... / Say again all before...).

d) MÁNDEME UN MENSAJE DE TEXTO.

27. ¿Cuál es la característica meteorológica principal de una 'masa de aire inestable'?

a) Formación de nubes de tipo cumuliforme, turbulencia, buena visibilidad (excepto en las precipitaciones) y chubascos.

b) Nubes tipo estrato y llovizna muy fina continua.

c) Visibilidad nula en toda la capa baja de la atmósfera.

d) Inversiones térmicas a baja altitud.

28. El 'Ángulo de Deriva' (Drift Angle) producido por el viento es geométricamente el ángulo comprendido entre:

a) El Norte Verdadero y el Norte Magnético.

b) El eje longitudinal del avión (Rumbo / Heading) y la trayectoria real que el avión traza sobre el suelo (Derrota / Track).

c) La altitud de presión y la altitud de densidad.

d) La velocidad del viento y la TAS.

29. Según las Reglas de Operación, las comprobaciones de los magnetos (Run-up) antes del despegue se efectúan en una zona de espera designada. Durante esta prueba se debe evitar posicionar la aeronave de manera que:

a) Quede mirando hacia el viento.

b) El potente chorro de aire de la hélice (prop wash) sople tierra, piedras o rebufo sobre otras aeronaves, personas o edificios cercanos.

c) Se vea desde la torre de control.

d) El sol dé en el cristal.

30. 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.

31. En el contexto aeromédico, el consumo de alcohol produce un tipo específico de hipoxia porque las células del cerebro ven deteriorada su capacidad para absorber o utilizar el oxígeno transportado. A esto se le conoce como:

a) Hipoxia Hipóxica.

b) Hipoxia Estancada.

c) Hipoxia Histotóxica.

d) Hipoxia Hipémica o Anémica.

32. ¿Qué ocurre con el flujo de aire en el extradós (parte superior) del ala cuando se supera el ángulo crítico de ataque?

a) La capa límite se separa de la superficie, el flujo se vuelve muy turbulento y la sustentación cae drásticamente.

b) El flujo de aire se acelera hasta superar la barrera del sonido.

c) La presión estática en el extradós se vuelve mayor que en el intradós.

d) El flujo se vuelve perfectamente laminar.

33. En la teoría del ala, el efecto Venturi explica que la diferencia de presiones se origina porque el aire que pasa por el extradós (superficie superior):

a) Es más frío que el aire del intradós.

b) Acelera, provocando una disminución de la presión estática.

c) Se frena, aumentando la presión dinámica.

d) Choca perpendicularmente con el ala creando un colchón de aire.

34. En la anotación de Coordenadas Geográficas de un punto, por ejemplo 'N 40° 25' W 003° 45', el orden de lectura estándar universal establece que primero se lee:

a) La longitud y luego la latitud.

b) La Latitud (Norte o Sur del ecuador) y seguidamente la Longitud (Este u Oeste del meridiano de Greenwich).

c) La altitud y luego la longitud.

d) La desviación y el rumbo.

35. La 'Niebla de Advección' difiere de la niebla de radiación en que la de advección:

a) Solo ocurre sobre la cima de las montañas.

b) Ocurre cuando una masa de aire húmedo y cálido se desplaza horizontalmente sobre una superficie fría (ej. aire del mar hacia la costa), y puede persistir con vientos moderados de hasta 15 nudos.

c) Aparece únicamente en los desiertos.

d) Se evapora siempre durante la noche.

36. Cuando las isobaras no son rectas sino que presentan curvatura (como alrededor de un ciclón o anticiclón), el viento en altura debe equilibrar la fuerza del gradiente de presión, la fuerza de Coriolis y una tercera fuerza centrífuga. A este viento paralelo a isobaras curvas se le denomina:

a) Viento térmico.

b) Viento del Gradiente.

c) Viento Geostrófico puro.

d) Viento de superficie.

37. ¿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.

38. En el estudio de las masas de aire, una masa de tipo 'Marítima Tropical' (mT) se caracteriza fundamentalmente por ser:

a) Muy fría y seca.

b) Fría y húmeda, generando nevadas continuas.

c) Cálida y muy húmeda, siendo frecuentemente el origen de frentes cálidos, nubes bajas, nieblas y tormentas de masa de aire en verano.

d) Cálida y extremadamente seca, originada en los desiertos.

39. ¿A qué se denomina meteorológicamente 'techo de nubes' (ceiling) en la normativa aeronáutica?

a) A la altura sobre el terreno o el agua de la base de la capa de nubes más baja (por debajo de 20.000 pies) que cubre MÁS DE LA MITAD del cielo (BKN u OVC).

b) A cualquier nube visible en el cielo.

c) A la altitud máxima que puede alcanzar una nube de tormenta (Cumulonimbus).

d) A la nube más baja, independientemente de la cantidad de cielo que cubra.

40. 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).

41. Asimismo, en el triángulo de velocidades, el vector que representa el movimiento final del avión proyectado sobre la superficie de la Tierra se compone de:

a) Rumbo magnético e IAS.

b) Viento y altitud.

c) Declinación y desvío.

d) La Derrota Verdadera (True Track) y la Velocidad sobre el Suelo (Ground Speed - GS).

42. En la transmisión de frecuencias VHF, si el controlador le indica 'CONTACTE TORRE UNO UNO OCHO DECIMAL SIETE', la sintonización correcta en el equipo de la aeronave será:

a) 118.700 MHz.

b) 118.007 MHz.

c) 118.770 MHz.

d) 11.870 MHz.

43. Si en pleno vuelo invernal nota una vibración en el motor y una caída de las RPM en un avión con motor de carburador y paso fijo, el piloto debería sospechar primero de:

a) Formación de hielo en el carburador.

b) Agotamiento total del combustible en los tanques.

c) Rotura de la correa del alternador.

d) Un factor de carga excesivo en la hélice.

44. ¿Por qué es importante chequear periódicamente durante el vuelo el indicador de voltaje (voltímetro) si está disponible?

a) Para asegurar que las bujías no se apaguen.

b) Para medir la temperatura de la cabina.

c) Para verificar el estado real de carga del sistema, advirtiendo rápidamente de fallos del regulador (pico peligroso a más de 30V en un sistema de 24V) o de fallo del alternador si marca menos del nominal (batería agotándose).

d) Porque regula automáticamente los flaps.

45. El 'Gradiente de Autoridad' (Authority Gradient) en una tripulación múltiple se considera 'plano' o inexistente cuando:

a) Ambos pilotos tienen exactamente la misma experiencia y rango, lo que puede llevar a confusión sobre quién toma la decisión final (falta de liderazgo claro).

b) El Comandante domina tiránicamente la cabina y el copiloto no opina.

c) El avión vuela en perfecto vuelo recto y nivelado.

d) Las comunicaciones por radio son impecables.

46. En la gestión de errores, un 'Error de Omisión' (Omission) ocurre cuando el piloto:

a) Olvida realizar una acción o paso requerido en un procedimiento.

b) Realiza una acción correcta en el momento equivocado.

c) Realiza una acción incorrecta creyendo que es la correcta.

d) Viola intencionadamente una norma de vuelo.

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

a) El ruido del viento es más fuerte.

b) Respuesta rápida de los mandos de vuelo.

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

d) Un aumento brusco de la sustentación.

48. Si un vuelo de instrucción necesita simular un fallo de motor durante la aproximación, debe notificar a la torre solicitando un:

a) EMERGENCY DECLARATION.

b) SIMULATED ENGINE FAILURE (Aproximación con fallo de motor simulado).

c) MAYDAY SIMULATION.

d) TOUCH AND GO.

49. ¿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.

50. De acuerdo con la 'Ley de Buys Ballot', en el Hemisferio Norte, un observador que se coloque de espaldas a la dirección de donde proviene el viento:

a) Tendrá el centro de bajas presiones a su izquierda y las altas presiones a su derecha.

b) Tendrá las bajas presiones a su derecha.

c) Tendrá la tormenta de frente.

d) Estará siempre apuntando hacia el Norte Magnético.

51. En el sistema respiratorio humano, el 'Espacio Muerto Anatómico' se refiere a:

a) El volumen de aire que permanece en las vías conductoras (tráquea, bronquios) y no participa en el intercambio de gases en los alvéolos.

b) La cantidad de oxígeno que consume el cerebro.

c) La parte del pulmón destruida por el tabaco.

d) La presión residual en el tubo de oxígeno de emergencia.

52. La presencia de una Inversión Térmica a baja cota (cerca del suelo) es indicativa de una atmósfera muy estable, lo que propicia:

a) Tormentas severas y fuerte viento vertical.

b) La acumulación y estancamiento de contaminantes, humo, polvo y niebla en las capas bajas, reduciendo drásticamente la visibilidad.

c) Cielos rasos, visibilidad infinita e inestabilidad moderada.

d) La formación de corrientes en chorro de superficie.

53. Al despegar desde un aeródromo situado a gran altitud, o en un día excepcionalmente caluroso de verano (High Density Altitude), el piloto de un avión con motor de aspiración normal notará que:

a) La carrera de despegue se reduce a la mitad.

b) El régimen de ascenso mejora notablemente.

c) El motor desarrollará notablemente menos potencia, la carrera de despegue será significativamente más larga y la tasa de ascenso será muy inferior.

d) El altímetro marcará siempre cero.

54. ¿Cuál es la forma correcta de transmitir una altitud de 10.000 pies en radiotelefonía en español?

a) Uno cero cero cero cero pies.

b) Diez mil pies.

c) Cien cientos pies.

d) Uno cero mil.

55. En aproximación para aterrizaje, el manual suele recomendar una velocidad de referencia (Vref) basada en el peso operativo actual. Esta velocidad es usualmente:

a) Igual a la Vne dividida por dos.

b) Exactamente la velocidad de pérdida Vso.

c) Aproximadamente 1.3 veces la velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje (1.3 x Vso), asegurando un margen adecuado para maniobrar o encajar rachas de viento.

d) 100 nudos en todos los casos.

56. ¿A partir de qué distancia volando sobre el agua, lejos de la costa o tierra adecuada para un aterrizaje de emergencia, es obligatorio según EASA llevar a bordo chalecos salvavidas para todos los ocupantes en aviones monomotores terrestres?

a) No es obligatorio a ninguna distancia si es de día.

b) A más de 100 millas náuticas.

c) A una distancia superior a la de planeo que permitiría alcanzar la costa en caso de fallo de motor, o en vuelos a más de 50 millas náuticas (NM).

d) A más de 5 millas náuticas.

57. Una 'Línea de Turbonada' (Squall line) es un fenómeno meteorológico no frontal muy peligroso para la aviación. Se define como:

a) Una niebla muy densa y estrecha a lo largo de un valle.

b) El centro exacto de una zona de altas presiones.

c) El borde posterior de un frente cálido estacionario.

d) Una línea estrecha y activa de tormentas eléctricas (Cumulonimbos) continuas o casi continuas, que a menudo se desarrolla por delante de un frente frío que avanza rápidamente.

58. Los síntomas iniciales típicos de una intoxicación por monóxido de carbono (CO) en vuelo incluyen:

a) Sensación de hormigueo, calambres en las manos y uñas azules.

b) Sensación de pesadez, dolor de cabeza, mareos y somnolencia u obnubilación.

c) Dolor agudo en los senos paranasales.

d) Visión de túnel inmediata y pérdida del control motor.

59. La disminución de la presión con la altura es más rápida cuando la masa de aire es:

a) Caliente.

b) Templada.

c) Fría (el aire frío es más denso y pesado).

d) La disminución de presión no depende de la temperatura.

60. Para finalizar los procedimientos operativos, un vuelo se considera oficialmente TERMINADO a efectos de tiempo de vuelo registrado cuando:

a) La aeronave toca físicamente la pista de aterrizaje.

b) La aeronave se detiene por completo en el puesto de estacionamiento (aparcamiento) y se apagan los motores (tiempo 'block-to-block' o calzos a calzos).

c) El pasajero abandona la cabina.

d) Se cruza el umbral de la pista de destino.

61. Si por el contrario, frente a una emergencia, el campo está frente a nosotros pero sufrimos un fuerte 'viento de cara' (en contra), para maximizar nuestro alcance debemos:

a) Volar ligeramente más rápido que la velocidad óptima de planeo para penetrar la masa de aire adversa y minimizar el tiempo de exposición al viento.

b) Reducir la velocidad hasta casi la velocidad de pérdida.

c) Volar en constantes virajes a izquierda y derecha (resbales).

d) Desplegar el tren de aterrizaje para añadir estabilidad direccional.

62. ¿Qué ocurre con la presión y la temperatura de la atmósfera estándar (ISA) a medida que aumenta la altitud en la troposfera?

a) La presión disminuye y la temperatura aumenta.

b) Ambas, presión y temperatura, disminuyen.

c) La presión aumenta y la temperatura disminuye.

d) La temperatura disminuye pero la presión permanece constante.

63. Al consultar los manuales de una aeronave (POH) fabricada en Estados Unidos, es imprescindible conocer las conversiones. El factor de conversión estándar establece que 1 Kilogramo (kg) equivale aproximadamente a:

a) 3,5 Libras (lbs).

b) 1 Libra (lb).

c) 10 Libras (lbs).

d) 2,2 Libras (lbs).

64. Los mensajes 'AIRMET' se diferencian de los SIGMET en que los AIRMET:

a) Solo se emiten en formato de voz por radio.

b) Reportan fenómenos meteorológicos en ruta que no llegan a la severidad de un SIGMET, pero que son especialmente peligrosos para vuelos a baja altitud y aviones ligeros (VFR).

c) Son pronósticos a muy largo plazo (más de 48 horas).

d) Indican únicamente el cierre de pistas.

65. La autorización 'AUTORIZADO A CRUZAR PISTA 18' (Cleared to cross runway 18) exige:

a) Detenerse en medio de la pista 18.

b) Aterrizar en la pista 18.

c) Proceder rodando de un lado a otro cruzando perpendicular u oblicuamente la pista 18 y notificar una vez esté totalmente libre.

d) Volar por encima de la pista 18 a gran altitud.

66. La formación de una tormenta está condicionada por:

a) Gran inestabilidad atmosférica con gradiente horizontal de temperatura poco acusado.

b) Gran inestabilidad atmosférica, con fuerte gradiente vertical de temperatura y alta humedad.

c) Gran inestabilidad atmosférica, con fuerte gradiente horizontal de presión y baja humedad.

d) Alta estabilidad, aire seco y fuertes vientos cruzados.

67. En áreas que NO sean aglomeraciones de edificios o de personas, la altura mínima permitida para un vuelo VFR bajo la normativa europea es:

a) Salvo las excepciones de SERA, no menos de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, ni de 150 m sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 150 m de la aeronave.

b) 300 m (1.000 pies).

c) Cualquier altura, siempre que el piloto se mantenga VMC.

d) No hay límite en España fuera del espacio aéreo controlado.

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

a) El servicio de mantenimiento de los aeropuertos.

b) Las compañías aéreas.

c) La policía local.

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

69. Si durante una inspección en plataforma a su aeronave, el inspector estatal de Seguridad Aérea detecta que falta a bordo un documento legal indispensable o detecta una fuga grave de combustible, ¿qué potestad legal tiene el inspector?

a) Solo puede multar administrativamente a posteriori.

b) Tiene la potestad legal para inmovilizar la aeronave en tierra e impedir el despegue hasta que se subsane la grave deficiencia de seguridad.

c) No puede detener el vuelo si el piloto insiste en despegar.

d) Confiscar la aeronave permanentemente.

70. El paso de un 'Frente Frío' típico está asociado habitualmente con:

a) Nubes estratiformes extensas, llovizna continua y empeoramiento lento del tiempo.

b) Ausencia total de nubosidad y viento en calma.

c) Formación rápida de nubes cumuliformes gruesas (Cb), chubascos fuertes y de corta duración, ráfagas, turbulencia, caída de temperatura y un role (cambio de dirección) brusco del viento.

d) Cielos azules seguidos lentamente de cirros.

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Conocimiento general de la aeronave

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Simulacro de examen

ULM - Test Piloto Ultraligero - Conocimiento general de la aeronave

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