

ACTUACIONES VUELO-4

- 1) La altitud de presión se define como:
 - a) La presión que marca el altímetro que se ha reglado a la elevación del aeródromo.
 - b) La presión que marca el altímetro que se ha reglado al nivel del mar con la presión actual.
 - c) La presión que marca un altímetro que se ha reglado al nivel del mar con 1013 Mb.
 - d) Ninguna es correcta.

- 2) Despegar con viento de cara permite:
 - a) Una mayor velocidad con respecto a la tierra.
 - b) Un mayor ángulo de ascenso.
 - c) Un menor ángulo de ascenso.
 - d) Una mayor carrera de despegue.

- 3) ¿Cuál de los ULM que a continuación se citan presenta mejores prestaciones en vuelo, siendo V_m la velocidad máxima y V_p la velocidad de pérdida?:
 - a) $V_p=30$ Km/h y $V_m=60$ Km/h.
 - b) $V_p=25$ Km/h y $V_m=65$ Km/h.
 - c) $V_p=30$ Km/h y $V_m=120$ Km/h.
 - d) $V_p=40$ Km/h y $V_m=125$ Km/h.

- 4) Es imprescindible, realizar los cálculos de despegue:
 - a) En despegues nocturnos.
 - b) En caso de fuerte viento en cara.
 - c) En aeropuertos situados a nivel del mar.
 - d) En aeropuertos muy elevados o en pistas cortas.

- 5) Los instrumentos basados en la medición de presión son: Anemómetro, Altímetro y:
 - a) Horizonte artificial.
 - b) Indicador de virajes.
 - c) Variómetro.
 - d) Brújula.

- 6) Si una pista tiene barro, la carrera de despegue será:
 - a) Menor por ser más deslizante.
 - b) Mayor.
 - c) Igual que sin barro.
 - d) Menor, pues cuando hay barro hay bajas presiones.

- 7) ¿Cuál de los ultraligeros que a continuación se indican presenta mayor resistencia estructural general?
 - a) +4g. -2g.
 - b) +5g. -1g.
 - c) +4.5g. -2.5g.
 - d) +4g. -2.5g.

- 8) ¿Cuál de estos métodos se utiliza para darle más estabilidad a un avión?
 - a) El ángulo diedro.
 - b) Mantener el centro de gravedad bajo respecto a las alas.
 - c) Las dos son correctas.

- 9) Cuando tenemos viento en cara, ¿Qué indica el anemómetro?
 - a) Una velocidad superior a la velocidad con respecto al suelo.
 - b) Una velocidad inferior a la velocidad con respecto al suelo.
 - c) Una velocidad igual a la velocidad con respecto al suelo.

ACTUACIONES VUELO-4

- 10) El aumento de flaps hace que la resistencia:
- Aumente.
 - Disminuya.
 - Permanezca constante.
- 11) Con flaps, la carrera de despegue se hace:
- Más corta.
 - Permanece constante.
 - Más larga.
- 12) Si el centro de gravedad estuviera detrás del centro aerodinámico, el avión tendría:
- Un momento de encabritado.
 - Un momento de picado.
 - Una estabilidad longitudinal neutra.
 - Todas las anteriores.
- 13) Si un avión entra en pérdida a 40 MPH IAS volando al nivel del mar. ¿Cuál será su velocidad de pérdida IAS a 10.000'?
- 80 MPH.
 - 60 MPH.
 - $40 \cdot \cos^*$.
 - 40 MPH.
- 14) La velocidad más baja alcanzable por una aeronave sin entrar en pérdida, fuera del efecto suelo es:
- Velocidad mínima de vuelo.
 - Velocidad normal.
 - Velocidad máxima.
 - Velocidad de pérdida.
- 15) Al aumentar la altura, la densidad del aire disminuye.
- Verdadero.
 - Falso.
- 16) La velocidad de pérdida aumenta en relación con el aumento del factor carga.
- Verdadero.
 - Falso.
- 17) El movimiento alrededor del eje longitudinal del avión se denomina:
- Alabeo.
 - Cabeceo.
 - Guiñada.
 - Ángulo de ataque.
- 18) Un avión tendrá una estabilidad negativa si, separado de su posición inicial.
- Tiende inicialmente a recobrarla.
 - Tiende a alejarse de ella cada vez más.
 - Permanece en la nueva posición.
 - Ninguna de las anteriores.
- 19) En el caso de que las tomas estáticas del sistema quedaran obstruidas, pueden obtenerse indicaciones bastante aproximadas en el anemómetro, altímetro y variómetro:
- Cambiando los giroscopos.
 - Seleccionando la corriente alterna.
 - Rompiendo el cristal de uno de los instrumentos.
 - No pueden obtenerse indicaciones.

ACTUACIONES VUELO-4

- 20) La utilización de flaps en el despegue, permite:
- Disminuir recorrido-tierra y aumentar el ángulo de despegue.
 - Aumentar recorrido-tierra y disminuir el ángulo de despegue.
 - Aumentar recorrido-tierra y aumentar el ángulo de despegue.
 - Disminuir recorrido-tierra y disminuir el ángulo de despegue.
- 21) ¿Qué maniobras básicas aumentan el factor carga en un avión, comparadas con un vuelo recto y nivelado?
- Ascensos.
 - Virajes.
 - Pérdidas.
 - Resbales.
- 22) Un campo en pendiente y cuesta arriba:
- Acorta la carrera de despegue.
 - Alarga la carrera de despegue.
 - No influye en la carrera de despegue.
- 23) Las Gs a las que se ve sometido un aerodino:
- Pueden ser positivas o negativas, siendo las primeras las más comunes en ULM.
 - Pueden provocar deformaciones transitorias y permanentes en la estructura del ULM.
 - Las positivas aparecen en virajes cerrados y en recogidas bruscas.
 - Todas son correctas.
- 24) Normalmente el centro de presión se encuentra:
- Delante del centro de gravedad.
 - En el del centro de gravedad.
 - Detrás del centro de gravedad.
 - Se encuentra en otro plano.
- 25) Para elevarse desde una pista situada a nivel del mar, un avión comienza a volar cuando el anemómetro marca 60 km/h (IAS). Si la pista estuviera a 2.500 metros de altura, ¿qué marcaría el anemómetro?
- La misma velocidad.
 - Un 20% más de velocidad, aproximadamente.
 - Menos velocidad.
 - Un 10% más de velocidad.
- 26) ¿Qué indicios tenemos antes de la pérdida?
- Controles blandos y poco efectivos.
 - Bataneo de los controles de vuelo.
 - Bataneo del avión.
 - Todas las anteriores son ciertas.
- 27) La densidad del aire, al aumentar la temperatura:
- Disminuye.
 - Aumenta.
 - Es constante.
- 28) Después del despegue, que velocidad permitiría al piloto ganar la mayor altitud en un periodo de tiempo determinado.
- La velocidad de ascenso de crucero.
 - La velocidad de mayor régimen de ascenso.
 - La velocidad de mayor ángulo de ascenso.
 - La velocidad de mínimo control.

- 29) La pérdida se divide en cuatro fases: entrada, pérdida, recuperación y nivelación. ¿Cómo suele ser el factor de carga en la fase de recuperación?
- Positivo.
 - Negativo.
 - Permanece invariable.
 - No existe relación entre ambos.
- 30) ¿Cuál de las capas límite tiene una mayor energía cinética?
- Laminar.
 - Turbulenta.
 - Separadora.
 - La de torbellino.
- 31) En qué consiste la torsión del ala.
- En dar diferentes ángulos de salida para aumentar la estabilidad lateral.
 - Dar un ángulo diedro al ala para aumentar la estabilidad horizontal.
 - Dar diferentes ángulos de ataque a todos los perfiles que componen el ala.
 - En dar diferentes ángulos a la cuerda del ala.
- 32) Los tres ejes del avión se llaman:
- Vertical, paralelo y longitudinal.
 - Vertical, lateral o transversal y longitudinal.
 - Vertical, perpendicular y longitudinal.
 - Oblicuo, transversal y vertical.
- 33) Cuando un altímetro está calado con 1.013,2 Mbrs. ¿Qué marca?
- Altura sobre el terreno.
 - Nivel de vuelo.
 - Altitud sobre el nivel medio del mar.
- 34) La certificación de las actuaciones de un avión se realizarán según la atmósfera estándar.
- Verdadero.
 - Falso.
- 35) Si un avión tiene el centro aerodinámico en el 25 %, significa que:
- Mide 25 centímetros de espesor.
 - Se encuentra a 25 pulgadas del centro de gravedad.
 - Se encuentra en el 25 % de la cuerda empezando por el borde de salida.
 - Se encuentra en el 25 % de la Cuerda empezando por el borde de ataque.
- 36) La sensación de 'flotar' en el asiento significa que el avión está sufriendo:
- Un factor de carga positivo.
 - Un factor de carga negativo.
 - Un aumento de su peso.
 - Una modificación en su configuración.
- 37) ¿Cómo se llaman las resistencias que origina un avión al desplazarse en el aire y que no tienen que ver con la generación de sustentación?
- Complementaria
 - Estructural
 - Inducida
 - Parásita

ACTUACIONES VUELO-4

38) ¿En qué momento es mayor la resistencia inducida?

- a) Cuanto mayor sea la velocidad del avión.
- b) Con elevado ángulo de ataque y baja velocidad.
- c) En un viraje en línea de vuelo.
- d) Cuando el piloto es de gran peso.

39) ¿Qué se conoce como efecto tierra?

- a) La atracción que la tierra ejerce sobre el piloto.
- b) La sensación del piloto de que puede volar con menos potencia al tiempo que su planeo parece mejorar cerca del suelo.
- c) Sensación de vértigo por proximidad.
- d) Un aumento de la autonomía de vuelo.

40) Si el piloto actúa sobre los slats y los flaps:

- a) Tiene control sobre la curvatura del perfil.
- b) Influye en el aumento de la superficie alar.
- c) Ambos dos.
- d) Ninguno de los dos.

aeroleba.com.es